

Sølieutenant-Selskabet. 1931.

Tirsdag den 15. December Kl. 19³⁰

Søløjtnant I *E. Rasmussen*:

Lidt om **Royal Air Force**.

R.A.F. er som bekendt et selvstændigt Vaaben.

Der findes Enheder i selve England og i Kolonierne.

I England er Enhederne inddelt saaledes:

Under a). Air Defence of Great Britain hører:

- 1). Wessex Bombing Area, som raader over over 11 squadrons Bombe-Luftfartsjer.
- 2). Fighting Area, raader over 13 Jager squadrons.
- 3). Nr. 1 Air Defence Group har 13 Squadrons Bombeluftfartsjer, *sm.*
overvejende Gaae er beuandlet med Reservepersonal.
 ~~nemlig 5 sødre squadrons og 8 Auxiliary Air Force squadrons.~~

Under b). *Inland Area.*

- 3 Flyveskoler for Uddannelse af Elever.
- 1 Skole for Uddannelse for Lærere til Flyveskolen
- 5 squadrons bestemt til taktisk Samarbejde med Hæren
- Forskellige Forsøgsstationer og Skoler.

Under c). Coastal Area hører:

- 4 squadrons Flyvebaade
- 1 - Torpedoplaner
- 1 Flyveskole for Uddannelse af Søofficerer til Flyvere
- 1 Skole for Uddannelse af Flyvere paa Søluftfartsjer
- Forskellige andre Skoler. (*f. Eks. Observatørskole*)
- Forsøgsstationer (*bl. a. for Torpedokastning*)
- Luftfartsjer i Hangarskibe F.A.A. i England.

Endvidere findes af særlige *Subsidiationer.*

/ Kadetskole i Cranwell,

- 1 Skole for Uddannelse af teknisk Personal (Halton).

Fordelingen af Luftfartsjer udenfor England er følgende:

I Agypten findes:

- 1 Flyveskole
- 3 Squadrons Bombeluftfartsjer
- 1 - Bombe- og Transportluftfartsjer
- 1 - til taktisk Samarbejde med Hæren.

Palæstina.

- 1 Squadron Bombeluftfartsjer, Panservogne.

Iraq.

3 Squadrons Bombeluftfartsjer.

1 - Bombe- og Transportluftfartsjer.

1 - Flyvebaade.

Panservogne.

Indien.

4 Squadrons Bombeluftfartsjer.

4 - til taktisk Samarbejde med Hæren.

Malta.

1 Squadron Flyvebaade

Luftfartsjer i Hangarskibe(F.A.A.) i Middelhavet.

Aden.

1 Squadron Bombeluftfartsjer.

Singapore.

1 Squadron Torpedoplaner.

1 - Flyvebaade.

Uddannelsen af Flyvere til R.A.F. foregaar ad følgende

Veje:

- 1). Paa Kadetskolen i Cranwell.
- 2). - Flying Training Schools (ialt 4).
- 3). Fra Universiteterne i Oxford og Cambridge.

Kadetskolen i Cranwell er 2-Aarig og uddanner unge Mennesker til Officersflyvere.

Under Opholdet paa Kadetskolen er Eleverne Kadetter, og Uddannelsen er dels teoretisk, dels praktisk. Som Skoleluftfartøjer bruges Avro og Moth samt forskellige Tjenesteluftfartøjer.

Efter bestaaet Afgangseksamen ^{udvælges} ~~udvælges~~ Kadetterne til Pilot-officers (den laveste Off. Grad i R.A.F.) og tilkommanderes derefter de forskellige Squadrons for videre Uddannelse.

Elevernes gennemsnitlige Flyvetid ved Afgangen fra Cranwell ligger omkring 80 Timer.

Cranwell uddanner aarlig ca. 50 Pilot-officers, og de faar Ansettelse som faste Officerer i R.A.F.

Pilot-off. fra Cranwell skal tjene 18 Maaneder under de forfremmes til Flyingofficers.

Af Flying Training Schools findes ialt 4, hvoraf 1 ligger i Egypten. De uddanner unge Mennesker til Reserveofficerer. Uddannelsen er 1- aarig og dels teoretisk dels praktisk. Eleverne er P/O paa Skolen og efter Afgangseksamen tilkommanderes de de forskellige Squadrons.

Reserveofficererne skal tjene 5 Aar i Linien og derefter 4 Aar i Reserven med 1 aarlig Indkaldelse ca. 1 Maaned til forskellige Squadrons.

Den højeste Rang Reserveofficerer opnaar er F/O, men enkelte kan dog opnaa fast Ansættelse og avancere som Officererne fra Cranwell.

Flying Training Schools uddanner endvidere menige fra R.A.F. til Underofficersflyvere.

De vordende Underofficersflyvere udtages efter Ansøgning blandt R.A.F. almindelige Menige (Mekanikere, Kontorpersonel o. lign.).

Efter bestaet Afgangseksamen udnævnes Eleverne til Sergeants og går derefter Tjeneste som Underofficersflyvere i 5 - 7 Aar, hvorefter de ^{kan} gaa tilbage til deres oprindelige Beskæftigelse i R.A.F.

Ved Jager- og Bombesquadrons er ca. 1/3 - 1/4 af Flyverne Underofficersflyvere

Ved Flyvebaadesquadrons ca. 1/4.

I F.A.A. og i Squadrons til taktisk Samarbejde med Hæren findes udelukkende Officersflyvere. *F.T.S. uddannede: 1929: 270 Officerer 70 Medoff. til Flyvere.*

Ved Universiteterne i Oxford og Cambridge findes Squadrons, som uddaner et mindre Antal Elever i Flyvning. *V^x*

Naar Eleverne har opnaaet en Grad og har fuldført Uddannelsen i Flyvning, kan de ^{*Uzi de oroker del*} opnaa Ansættelse som faste Officerer i R.A.F. ligestillet med Officererne fra Cranwell.

I Fleet Air Arm er ca. 80% af Flyverne Søofficerer, som faar deres Uddannelse paa en særlig Flyveskole. Søofficersflyverne

går Tjeneste i F.A.A. i 4 Aar, hvorefter de gaar 2 Aar til

V^x De 2 Universitets squadrons blev etableret: 1925 med det Formaal at fremme Interessen for Flyvning i de Fag. der knyttet sig hertil. Navnetig hos de Mennesker, som begaar! Fremtiden giver deres Studier kan i de Luftfartens paa udviklingen.

Tjeneste i Marinen og de kan derefter atter overgaa til F.A.A.
 Mens de gik Tjeneste i F.A.F. oplagtes de et 12; R.A.F. 7 den Grad her er udflydning af deres
 Flyvelærere til de nævnte Flyveskoler uddannes paa ^{Rang:} ^{Rang:}

Central Flying School. De udtages blandt de bedst egnede ved ^{f.eks. kan} ^{man se en}
 de forskellige Squadrons og gennemgaar derefter et Kursus paa ^{Lieut/Comm.}
 3 Mdr. ved ~~Central~~ Flying School. Uddannelsen er fortrinlig og ^{sm F/O} ^{; R.A.F.}
 efter Afslutning erholde Eleverne Certificat som Flyvelærere
 A.B.C. efter deres Dygtighed.

1 Gang aarligt rejser Lærere fra C.F.S. rundt til
 Flyveskolerne og prøver de stedlige Lærere, som saa igen faar
 Betegnelsen A.B.C. efter deres Standpunkt.

Lærerne paa C.F.S. holder sig ved disse Bessg i Kont
 takt med Flyvelærerne og man sikrer sig, at Uddannelsen ved Fly-
 veskolerne stadigvæk er af samme høje Standard som ^{ved} C.F.S.

Paa C.F.S. findes desuden en Afdeling som udelukken-
 de beskeftiger sig med Uddannelse i Blindflyvning. Ved Blind-
 flyvning eller Instrumentflyvning, som det ogsaa kaldes, læres
 Eleverne til udelukkende at flyve ^{med Hjælp af} ~~med~~ deres Instrumenter.

Ved almindelig Flyvning tjener Horisonten eller Jor-
 dens eller Vandets Overflade til Bedømmelse af Luftfartøjets
 Stilling i Rummet.

I Mørke eller i Taae har Flyveren intet udenfor
 Luftfartøjet, der kan oplyse ham om dettes Stilling i Rummet.
 Han kan ikke mærke, om han flyver ligeud eller drejer, stiger
 eller gaar nedad.

Han kan f. Eks. godt have Fornemmelsen af, at ligge
 i et højre Drej naar Luftfartøjet i Virkeligheden befinder sig
 i kraft Venstredrej.

For overhovedet at flyve under saadanne Forhold maa
 man ty til Blindflyvningsinstrumenter ¹⁾ som bestaar af en Drej-
 ningsviser som viser, om Luftfartøjet flyver ligeud eller drejer
 2) en tværskibs Krængningsviser, som viser Planernes Stilling i

3) Forhold til Horisonten og en langs skibs Krængningsviser, der vi-
 ser Næsens Stilling. ^{Man kender mærke paa et det alen. Magnetskompass}
^{Kædet bruges som Drejningsviser men det er blevet}
^{med Assistance til. et det er absolut nødvendigt}

Ved Uddannelsen i Blindflyvning sidder Eleven alene ^{helt}
 i et af Førersæderne i et Luftfartøj med Dobbeltstyring, medens
 Læreren har Plads i det andet Sæde. Elevens Sæde er overdækket,

saaledes at han ikke kan se Omgivelserne, men udelukkende maa rette sig efter Instrumenterne.

En Uddannelse paa ca. 6 - 10 Timer er nødvendig, før Eleven har fuldstændig Herredømme over Luftfartsjet i alle tænkelige ~~og tænkelige~~ Situationer.

R.A.F. er endnu ikke maect til at have uddannet alle Flyverne i Blindflyvning; men det er Meningen snarest muligt at faa det gjort, men det er ret stort Arbejde, som ikke kader sig udføre i en Haandevending, idet R.A.F. reader over ialt ca. 2500 aktive Flyvere, som er til stadig Tjeneste.

---000---

Naar Flyverne forlader Flyveskolerne tilkommanderes de som nævnt forskellige Squadrons for videre Uddannelse. Udvalgelsen af Flyverne foregaar med nøje Hensyntagen til hver enkelt Indstilling overfor Flyvning, saaledes at f. Eks. Flyverne til Jagersquadrons udtages blandt de Slover, derhæer vist mest Dristighed og Selvstændighed.

Der findes i R.A.F. under Fighting Area 13 Jagersquadrons, som hver bestaar af 3 Flights af 4 Luftfartsjer.

7 Squadrons er forsynet med Bristol "Bulldog" Jageren, som med Undtagelsen af Motoren er nøjagtig af samme Type som den Flyverkorpsset i Foraaret ¹⁹³¹ anskaffede.

Bulldog er en enkeltædet Jager med en luftkølet 450 H.K. Bristol Jupiter Motor med Luftfortætter. Luftfortætteren sætter Motoren i Stand til at ^{gaa} Max H.K. i en vis Højde ^{Som for Jupiter's vedle af} (2500m) og derfra aftager H.K. med Højden.

En Motor uden Luftfortætter giver Max. H.K. ved Jorden og ~~aftager~~ herfra ~~opetter~~. *Aftager H.K. opetter.*

Et Luftfartsjet, hvis Motor har Luftfortætter har følgende bedre Stigeegenskaber og større Fart i større Højder end et Luftfartsjet med en almindelig Motor.

I lave Højder under ca. 1000 m er Luftfartsjet med en almindelig Motor derimod det andet overlegent, *især Luftkølet* *Motor kan bruges først ud: lav Højder uden et overanstrengt Motors betydligt.*

midlerhid for Stridsplan

Jagere vil ~~under~~tiden komme til at operere i større Højder og derfor er alle Jagere i R.A.F. forsynet med Motor med Luftfortætter.

Bulldogen er armeret med 2 Stk. 8 mm Vickers - ge-
værer, som skyder mellem Propelleren, ^{blæser} og 4 Stk 20 lbs. Bomber
anbragt under Bb. Underplan. Den er forsynet med ^{et} Kortbølge Ra-
dioapparat for Afsending og Modtagning af R/T.

Max. fart ^{som ligger} i ca. 2500 m.....	ca. 260 km
- - ved Jorden	- 224 -
Landingsfart	- 96 -
Stigetid til 5000 m.....	- 13 - 16 ^m
Benzinbeholdning.....	- 2 1/2 2 1/2 ^t

5 Jagersquadron er forsynet med den enkeltsejede
Armstrong *Willworth* "Sikken" Jager, med en luftkølet Armstrong
Siddley "Jaguar" med Luftfortætter. Armeringen er som Bull-
doggen dog uden Bomber. Radio findes ikke.

Max. farten ^{ligger} i ca. 3000 m.....	ca. 230 km
- - ved Jorden.....	- 210 -
Landingsfart.....	- 90 -
Stigetid til ca. 5000 m.....	- 15 ^m
Benzinbeholdning.....	- 2 1/4 ^t

Sikken Jageren minder meget om vore Danskok'er men
har lidt større Fart i større Højder, mens Stigeti-^{den}den er nærlig
ens.

Jagere kan anvendes til Forsvar af begrænset Om-
raade f. Eks. Byer (London) med Luftangreb paa følgende Maader:

Man kan sende Jagerne op paa Patrulje, saaledes at
de er i Luften, naar fjendtlige Luftangreb kan forventes, eller
man kan holde Jagerne i Beredskab paa deres Flyve-
pladser og først sende dem afsted, naar de fjendtlige Luftfar-
tøjer er lokaliseret og deres sandsynlige Maal kan bestemmes.

Den første Maade er den mest effektive, idet Jager-
ne da er paa Pletten og ikke behøver at ofre Tid til Stigning
op til den sandsynlige Angrebsøjde, men den kræver mange Jage-
re og slider haardt paa Materiel og Personel.

Ved den anden Maade sparer man Materiel og Persønnel, men man risikerer samtidig, at Meldingerne om Angreb kommer saa sent, at Jagerne ikke kan faa Tid til at stige til Angrebsøjden og i mange Tilfælde vil de sandsynligvis ikke naa at faa angrebet de fjendtlige Luftfartøjer før disse har naaet deres Maal og kastet Bomber.

Efterhaanden som Bombeluftfartøjernes ^{har} faaet større og større Fart, ~~har~~ Kravene til Jagerne ogsaa st^{et} og R.A.F. har nu indført den saakaldte "Interceptor" Jager, som har en glimrende Stigeevne og tilsvarende Fart. Men samtidig har man maattet slaa af paa andre Fordringer som Radio og forholdsvis stor Benzinbeholdning.

Forskellige Firmaer gik i Gang med Konstruktionen af saadanne Jagerne og Resultatet af Proverne blev, at Firmaet Hawker fik Overtaget Leverancen af 1^o Squadron "Fury" til R.A.F.

"Fury" En, der indgik i R.A.F. i Begyndelsen af 1931, er i Modætning til baade Bulldog og Sisken forsynet med en vandkølet Motor.

En vandkølet Motor er nemmere at indbygge i Luftfartøjerne paa en saadan Maade, at Luftmodstanden reduceres til et Minimum, idet man ikke som ved en luftkølet Motor er bundet til at anbringe Motoren frit i Luftstrømmen a.H.t. Kølingen. Mindre Luftmodstand betyder større Fart *bedre Stigeevne*

Den vandkølede Motor i Fury'en er en 480 H.K. Roll's Royce "Kestrel" Motor forsynet med Udveksling mellem Motor og Propeller samt med Luftføttetter.

Fury'en er armeret med 2 Stk. 8 mm Vickersgeveærer. Ammunitionsbeholdningen pr. Gøkkør: 540 Skud

Den har ingen Bomber, ingen Radio og intet Udstyr for Natflyvning.

Benzinbeholdningen er til ca. $1 \frac{3}{4} - 2$ t

Max.farten ved Jorden er ca. 304 km

Største Fart faas i ca. 3500 m og er ca. 343 km

Max.farten i ca. 6000 er ca. 331 km

Stigetid med 1/1 Last til 6000 m er $9^m 40^s$

Af de nævnte 3 Jagertyper maa "Sisken" siges at være forældet og det er da ogsaa Meningen i nær fremtid at erstatte

alle "Sikken" med Fury Jagere.

Alle Jagere, der er fremkommet i England efter Kri- gen, har været 1- sædede, men for kort Tid siden bestemte R.A.F. sig til at undersøge den 2 - sædede Jagers Egenskaber i Prak- sis. Der anskaffedes derfor hos Firmaet Hawker en Gruppe 2- sæ- dede Luftfartøjer, nær mest en 2- sædet Udgave af den berømte Fury. Typen kaldes "Hart" Jagere og dens Max.fart ligger i ca. 3500 m og er ca. 295 km og dens Stigetid til ca. 5000 m ca. $8 \frac{1}{2}^m$ med 1/1 Last.

For en 2- sædet Jager gælder imidlertid, at man kan få en Jager med større Fart og bedre Stigeegenskaber ved at gøre den 1- sædet.

Om den Forbedring i Flyveegenskaber, som fremkommer herved, er større end den Fordel at have en Skytte i Bagsædet og deraf følgende bedre Udkig agter efter er et Spørgsmaal, som endnu ikke er afgjort.

De fleste Officerer ved Jagersquadrons var af den Opfattelse, at enl- sædet Jager må foretrakkes, ikke mindst fordi effektiv Skydning fra Bagsædet under høje Farter og under kraftige Manøvrer er ret problematisk.

I Aar deltog en Squadron "Fury" og en Gruppe 2- sæ- det "Hart" Jagere i de store aarlige Luftmanøvrer omkring Lon- don.

For "Fury"ens vedkommende svarede Resultatet ikke til de nærede Forventninger, men det skyldtes i 1' Række den Omstændighed, at Basis lå altfor fremkudt. Efterretninger om Observation af fjendtlige Luftfartøjer nåede derfor tit altfor sent frem til Stationen. Luftfartøjerne, som skulde angribes, var da i Reglen udenfor Rækkevidde af Furiesquadronen, som især- rigt var i Luften gennemsnitlig ca. $1 \frac{1}{2}^m$ efter Alarmeringen

De 2- sædede Hart Jagere fik ikke Lejlighed til at gøre sig gældende, dels fordi de opererede sammen med en enkelt- sædet Jagersquadron (Bulldog) og dels fordi Gruppen først var blevet etableret kort Tid før Øvelsernes Begyndelse.

Alle Jagersquadrone er stationeret paa Flyvepladsen omkring London, i Reglen 2 paa hver Station.

Hver Station har tildelt en bestemt Sektor som Led i Londons Luftforsvar.

Hovedkvarteret for alle Jagersquadrone findes i Uxbridge lidt W. for London og hertil gaar alle Meldinger om Observation af fjendtlige Luftfartsjer. Fra Uxbridge gaar saa Meldingerne videre ud til Stationerne, hvor de forskellige Squadrone er klar til Start.

I Flyvernes Opholdsrum ved Flyvepladsen findes en Tavle med Lyssignaler, som betjenes fra Hovedkvarteret. Lyssignalerne giver Ordre til at etablere Patrulje paa forskellige Steder ~~udenfor~~ ^{udenfor} Sektoren.

Luftfartsjer med Radio har imidlertid vist sig hurtigere at alarmere, naar Flyverne sidder i Luftfartsjerne og direkte tager Ordrene fra Hovedkvarteret pr. Radio.

De Luftfartsjer, som er beregnet til direkte Samarbejde med Flaaden, Fleet Air Arm Flights, hører under Coastal Area og er stationeret i Hangarskibe.

Flygere og flyveteknisk Personal samt Luftfartsjerne hører under R.A.F., medens Skibene naturligvis hører til Flaaden.

Luftfartsjerne er inddelt i Flights paa 6 Luftfartsjer, og naar Hangarskibene ikke er i Stand til at have de forskellige Flights om Bord (f. Eks. under Eftersyn og Oplægning) stationeres de paa Baser, som hører under Coastal Area.

De forskellige Flights kommanderes af en Flight-Commander, som har Rang af Flight/Lieut.

I hvert Hangarskib findes en Wing-Commander, som har Kommandoen over ~~samlige~~ ^{samlige} Flights i Skibet.

Wing-Commander er underlagt Skibschefen.

Fra Efteraaret 1931 er der udnevnt en særlig Chef for samtlige Hangarskibe, en Rear - Admiral, som har hejst sit Flag i "Courageous", som hører til Atlanterhavsflaaden.

Af Hangarskibe raader den engelske Flaade i Øjeblikket over 5 i Linien og 2 i Reserven.

Linien.	{	Courageous	22500 ts	31 Kn.	}	forhv. Søstersk. Krydsere, bygget til Søstersøperationer.	Omdannet 1924 1924
		Glorious	-	-			
		Furious.	-	31 -			
		Eagle	22600 -	24 -	}	Bygget som Slagskib til Chile 1914. Standset paa Gr.a. Krigen	1920 & 1923.
		Hermes.	10900 -	25			
Reserven.	{	Argus	14500 -	20 -	}	bygget som Liner til Italien, standset i 1914	
		Ark Royal	6900 -				

Af Hangarskibene hører Courageous, Furious og Eagle til Atlanterhavsflaaden (Eagle er p.t. til Reparation efter en Kollision med en Koffardidampner i Nærheden af Gibraltar)

Glorious hører til Middelhavsflaaden og Hermes er i Kina.

//

Før Krigen hørte der kun faa Luftfartsjer til Flaaden og det avr udelukkende Sølufffartsjer, som maatte operere fra Kystbaser. Dette er ikke særligt effektivt, da saen jo ofte er saadan, at Start og Landing ikke kan foretages.

I Begyndelsen af Krigen udstyrede man enkelte Skibe med Sølufffartsjer, som blev sat i Vandet med Kraner, naar de skulde bruges og ^{de blev} taget om Bord igen ^{med Kranerne} efter Flyvning.

Meget ofte er Saen saadan, at ^{Luftfartsjerne ikke kan} ~~Start og Landning~~ ikke ^{fuldes ud} ~~kunne foretages~~ og efter Flyvning maatte Skibene stoppe op for at tage Luftfartsjerne om Bord igen.

Efterhaanden voksede Flaadens Krav om Luftfartsjer til Recognoscering saamt om Moderakibe, som havde tilstrækkelig Fart til at følge Flaaden og som ikke skulde stoppe op for at sætte Luftfartsjer ud og tage dem ind igen.

En gammel Liner blev da forsynet med et Startdæk ca. 70-80 m langt og det lykkedes at sende Sølufffartsjer op herfra, idet der under Pontonerne anbragtes en Aksel med Hjul, som Flyveren kunde udløse, naar Luftfartsjet var i Luften.

Senere blev Systemet forbedret saaledes, at Hjulunderstellet blev standaet, ^{naar} Dækket hørte op og Luftfartsjet havde ^{hævet} Flyvefart.

Lette Landluftfartsjer (Jagere) kunde sendes op fra Skibene fra Kanontårnene, som var forsynede med en Startbane af Tre, men endnu var Spørgemalet Landing paa Skib ikke løst.

I 1917 blev det første Forsøg paa at lave en flydende Aerodrom gjort med "Furious", en Fisher Krydser, ^{bygget} til ~~stærke~~ ~~operationer~~.

Flyvedækket var Taget af en Hangar ca. 60 m lang, som strakte sig fra ^{Broen} ~~Deven~~ til Stævnen. Paa dette Dæk blev den første Landing af et Landluftfartsj paa et Skib foretaget.

Skibet gik før fuld Kraft op med Vinden for at fremskaffe saa stor relativ Vindhastighed som muligt.

Flyveren fløj saa tæt forbi Skibet som muligt drejede ind foran ^{Broen} ~~Deven~~ og landede paa Flyvedækket, hvor Folk stod parat til at gribe Luftfartsjet, saa snart det var landet.

Det lykkedes virkelig ogsaa at faa fat paa Luftfartsj-
et (en en Sopwith "Pup") mens det endnu var i Luften.

I næste Landingsforsøg punkterede det ene Hjul, hvorved
Luftfartsj-^{begynte at dreje sig} ~~"tabte"~~ det ene ~~hjul~~. paa Grund af den store rela-
tive Vind, drev Luftfartsj-^{et} ud over Skibssiden inden man kun-
de faa Hold paa det og Flyveren druknede.

Forious blev nu sendt i Dok og forsynet med et Flyvedæk
agter i Lighed med det forreste, og herefter blev der eholdt
Landingsforsøg med Brug af en Standsningsanordning.

Denne bestod af en Række langskibs Wirer nogle faa cm
fra hinanden. Luftfartsjets Understel var forsynet med Kroge,
som skulde gribe mellem de langskibs Wirer og saaledes holde
Luftfartsjet støt. Med ca. 10 m Mellemlum var der over de lang-
skibs Wirer lagt tværskibs Wirer til hvis Under der var fast-
gjort Sandsække. Krogene i Understellet skulde saa fange de tvær-
skibs Wirer, som saa efterhaanden standsede Afløbet.

Forsøgene faldt imidlertid uheldigt ud idet kun 3 Lan-
dinger lykkedes. Aarsagen var dels af, den relative Vindhastig-
hed blev betydeligt reduceret ^{af Overbygningen}, dels af Skorstenen gjorde Luf-
ten over Flyvedækket meget uroligt og begge Dele resulterede i
en større Landingshastighed. *Da man var næst saa vil forsøges*

Forsøges med "Argus," ^{som} ~~var~~ oprindeligt ^{fra} Ven Liner bestilt til Italien,
men dens Bygning blev standsat ved Krigens Udbrud og den blev
omdannet til Hangarskib.

For at faa et rent Flyvedæk var al Overbygning strø-
get. Røgen blev gennem Kanaler ført agter ud og udmundede under
Flyvedækket.

Standsningsanordningen var bibeholdt, men bestod kun
af langskibs Wirer. De gik over en Elevator omtrent midtskibs.
Før Landing sænkedes Elevatoren ca. 30 cm under Flyvedækkets
Niveau og Elevatorens Forkant gik ~~da~~ skraat op efter til Fly-
vedækket. Luftfartsjernes Understel var forsynet med Kroge,
nærlig af Form som den underste Del af et almindeligt Anker.
Naar Luftfartsj-^{et} i Landingsens Afløb kom til Elevatoren faldt
det et Stykke ned, Krogene greb fat i de langskibs Wirer og

idet Luftfartsjet løb op ad Elevatorens Skraaplan, standsedes
 Parten efterhaanden af Krogen.

I rolig Ss gik Landingerne udmærket, men da Elevatoren var lovlig lille og anbragt lidt ude i Borde kunde det hende, at Luftfartsjerne i urolig Ss slet ikke faldt ned paa Elevatoren.

"Argus" deltog i 1920 i Flaadens Middelhavstogt, og her blev de første Landinger foretaget i haardt Vejr. Ialt blev der foretaget 25 Landinger, men de 12 resulterede ganske vist i fuldstændigt Havari.

Elevatoren blev saa ændret til at strække sig over hele Flyvedækkets Bredder, og i den følgende Tid blev der foretaget ialt ca. 500 Landinger med 40 totale Havarier og ca. 90 med mindre Skader.

Da Røgen blev ført agterud gennem Kanaler langs Hangaren blev disse meget varme og Bredden reduceret betydeligt.

Det var derfor ønskeligt om Skorstenene kunde anbringes nærlig som i et almindeligt Skib og under Prøverne med Overbygning og Skorsten "Argus" blev der derfor rigget en af Træ og Lærred^{ff} foran for Skibets Midte og ude i Borde.

Det viste sig, at der udmærket kunde landes med denne Overbygning rigget op.

"Eagle" blev derfor forsynet med Skorsten og Overbygning ude i Borde.

Tidligere havde Agterenden af Flyvedækket været vandret og Flyverne var derfor bange for at faa Understellet revet af, hvis de bedømte Afstanden forkert. Denne Frygt resulterede selvfølgelig i, at Flyverne landede i god Afstand fra Agterkant og saaledes brugte mere Plads end nødvendigt til Landingen. I "Eagle" blev Agterenden af Flyvedækket rundet ned ad og den afrundede Agterkant betød større Landingslængde d.v.s. at større og tungere Luftfartsjer kunde landes.

Standningsanordningen handicappede stadigvæk Luftfartsjerne, som maatte forstærkes for at taale Paavirkningerne i Landingen, som navnlig i haardt Vejr, naar Skibet rullede, blev særlig store. Dette medførte naturligvis en Mængde Smaahavarier paa Understellene.

Efterhaanden afskaffede man de langskibs Wirer og i Stedet indførtes Net paa Siderne af Flyvedækket. Nettene bestaar af Wirehvis Plan danner o. 30 Gr. med det vandrette og de er stærke nok til at fange et Luftfartøj, der gaar ud over Siden.

Man er nu naaet saa langt, at ca. 99 % af Landinger paa Hangarskibe kan udføres med Held.

"Courageous" blev bygget under Krigen til Østersøoperationer og omdannet til Hangarskib i 1924. Max.farten er ca. 30 Knob.

Skibet er forsynet med Bulges og armeret med 16 Stk. 12 cm Kanoner, som kan anvendes mod Luftmaal, idet dog Elevationen er delvis begrænset af Overbygningen. Der findes 4 Stk. 90 cm Projektører og 4 Stk. Vickers 2 lbs Maskinkanoner.

I Overbygningen findes 2 Hangarer, den ene over den anden. Hangarerne, der strækker sig i hele Overbygningens Længde, er ca. 160 m lange og ca. 20 m Brede.

Hver Hangar kan deles i isolerede Rum af 3"Jernstøper". I hvert Rum findes Vandoverrislingsystem, som bestaar af en Mængde tværskibe Rør under Hangarens Loft.

For og agter findes en Elevator til øverste Flyvedæk.

Øverste Hangar kan aabnes fortil og i Forlængelse af Hangaren ligger underste Flyvedæk, som er ca. 50 m langt og naar helt ud til Stevnen.

Mellem forreste Elevator og underste Flyvedæk er der Plads til 1 Flight Jagere, som starter fra underste Flyvedæk.

Da Pladsen er begrænset, er det nødvendigt at lade 2 Luftfartøjer starte fra ca. Midten af underste Flyvedæk, hvor de bliver fastholdt af Wirer i et Hurtigudløsningsapparat, mens Motoren accelereres op til fulde O/M. De 4 resterende starter Motoren op i Hangaren og starter derfra.

Øverste Flyvedæk er Taget af Øverste Hangar. Dækket er ca. 180 m langt og ca. 30 m bredt.

Dækket runder nedad i Agterkant. Midten af Dækket er

markeret af to brede hvide Striber og paa hver Side af disse findes desuden 1 hvid Stribe altsammen til Vejledning for Flyverne ved Landing.

Paa hver Side af Flyvedækket findes 3 Radiomaster samt Signalmaster og Kraner som altsammen kan lægges vandret ned. Paa ca. 1/2 af Dækkets Længde fra Skorstenen og agterefter er anbragt Net, som skal forhindre Luftfartsjerne i at løbe ud over Siden.

Foran for Skorstenen findes Broen. En lille Bro kan svinges ud Midtskibs og bruges af Chefen under Havnesansvrer f.æ.

Naar Flyvning skal foretages, gaar Skibet op mod Vinden og søger at tilvejebringe en relativ Vindhastighed paa 30 Knob. Til Vejledning for Chefen og Rørgængerens ^{findes} ~~er~~ forude paa Flyvedækket en Damphane, som udsender en Dampstraale. Naar denne er parallel med Striberne paa Flyvedækket er den relative Vind langs skibs.

Luftfartsjerne tages op fra Hangarerne med Elevatorerne. I Hangarerne staar de alle Luftfartsjer undtagen Jagerne med sammenklappede Planer. De køres sammenklappede hen til Elevatoren og paa Vejen op anbringes Planerne i normal Stilling.

Paa Flyvedækket stoves Luftfartsjerne saa tæt som muligt, og Motorerne startes op for Opvarmning.

For at skabe lidt Læ findes der i Forkant af baade øverste og underste Flyvedæk en Skærm i hele Dækkets Bredde. Skermene er forsynet med en Mængde smaa Huller og de kan lægges og sænkes fra Broen.

Naar Luftfartsjet er klart til Start kører det ud midt paa Flyvedækket, Læskermene sænkes og Luftfartsjet starter, idet Skibet stadigvæk vedligeholder de 30 Knobs relative Vindhastighed.

Tidsforløbet fra en Start til den næste er ca. 20 - 30 Sekunder.

Naar Luftfartsjerne skal lande sættes først Flagsignal: Kendingssignal for den paagældende Flight paa en vandret Signalmast.

Luftfartstøjer maa dog først lande naar der vises et særligt Landingsignal paa en Tavle paa Skorstenens Agterkant. Signalet er et Dahnbrogsflag som dækkes og afdækkes af et Jalousi, som betjenes fra Broen, hvor den kommanderende R.A.F. Officer (Wing-Commander) altid opholder sig under Flyvning. Saa snart Landingsignalet vises, maa et Luftfartstøj lande. Saa snart Landingen er foretaget, rejses Løskarmene og Luftfartstøjet hjælpes hen til en Elevator (den forreste eller den agterste) af Personal, som normalt opholder sig i Gange under Sikkerhedsnettet. Paa Vej ned til Hangaren klappes Planerne sammen, Luftfartstøjet hales ind i Hangaren og Elevatoren gaar atter op. Naar Elevatoren er oppe, lægges Løskarmen, Landingsignalet vises og næste Luftfartstøj lander.

Jagerne lander ca. hvert Minut, de andre Luftfartstøjer hvert andet Minut.

Under al Flyvning fra et Hangarskib ledsages dette af 2 Destroyers, som er klar til at bjerge ev. havarerede Luftfartstøjer.

Under Natflyvning er Flyvedækkets Begrænsninger markeret af røde Lamper og selve Dækket oplyses af Flood lights, som anbringes i Borde.

"Courageous" kan modtage max. 9½ Flight d.v.s. ca. 57 Luftfartstøjer. Der medføres ingen Reserveluftfartstøjer, men der findes Pontonner til alle Luftfartstøjer om Bord.

I Øjeblikket har "Courageous" :

- 2½ Jager Flights d.v.s. 15 Jager (Flycatcher)
 - 4 Rekogn. - - 24 Luftf. (III F)
 - 2 Torpedo. - - 12 - (Dart)
- Besat. 1300 Mand ialt e. 900 Mand hvoraf e. 100 er off.*

ialt 26 Flights à 6 Staffarbejd = 156 Staff.

Fleet Air Arm raader over følgende ~~Kategori~~ :

Nødvig:

- 11 Flights Recognoscerings- og Artilleriøbs. Luftfartstøjer. (III F)
- 7 Torpedoluftfartstøjer (2 Dart)
(5 Ripon)
- 8 Flights Jager. (Flycatcher).

~~Hver Flight består som nævnt af 6 Luftfartsjer.~~

Som Recognoscerings- og Artilleriobs. Luftfartsjer anvendes Fairy III F., som enten kan have Hjulunderstel eller Pontonner, Motoren er vandkølet 520 H.K. Napier Lion. Benzinholdning ca. 4 Timer. Landingsfart 90 - 95 km Max.fart ca. 210 km/T. Nyttelasten ca. 900 - 1000 kg. Armering 1 Frontgevær og 1 Observatorgevær.

Besætningens Størrelse er 3 Mand, 1 Flyver(R.A.F Officer eller Ssofficer), 1 Observator(Ssofficer) 1 Telegrafist.

~~Man har fundet ud af, at dette er den bedste Måde at sammensætte Besætningen paa.~~ Observatoren har Kommandoen i Luftfartsjet.

Som Torpedoluftfartsjer anvendes Blackburn "Dart" og Blackburn "Ripon".

"Dart" er et 1- sædet Luftfartsj med en vandkølet 450 H.K. Napier Lion Motor. Benzinholdning ca. 3 t. Max. fart ca. 160-170 km Nyttelast ca. 1000 kg.

Luftfartsjet har delt Understel, som tillader Ophængning under Fuselagen af en 45 om Torpedo.

Ripon er 2- sædet og forsynet med vandkølet 570 H.K. Napier Lion Motor. Benzinholdningen ca. ~~4-5 t~~ 4-5 t

Max. fart ca. 200 km, Nyttelast ca. 1200 kg.

En 45 om Torpedo kan ophænges under Fuselagen.

R.A.A. Jagere er Fairy "Flycatcher" med en luftkølet 385 H.K. Jaguar Motor. Jageren er enkelt sædet og armeret med 2 Stk. Frontgeværer og 4 Stk. 20 lbs. Bomber.

Benzinholdningen ca. 1 1/2 t. Max.fart ca. 200 km. Landingsfart ca. 70-80 km. Stigetid til ~~14000~~ ^{5000 m} feet ca. 30^m.

Alle Luftfartsjer i R.A.A. er forsynet med en Hurtigudløsningsanordning paa Benzintanken, saaledes at Tanken hurtigt kan tømmes i Tilfælde af Nødlanding paa Vand.

Alle Nødlandinger skal udføres i Vandet selv indenfor Rækkevidde af Hangarskibet. Man regner nemlig med at en Nødlanding paa Skibet ikke har større Chancer for at lykkes, naar Motoren ikke kan bruges. ~~I~~ de fleste Tilfælde vil en Nødlanding paa Dækket medføre Havari baade paa Luftfartsj og Skib, hvorfor

man foretrækker at lade alle Nødlandinger foregaa paa Vandet.

F.A.A. Luftfartsjer er forsynet med Luftsække, saaledes at de er i Stand til at holde sig flydende et Stykke Tid.

I Jagerne findes samme Luftsække som i vore Dankoker.

Der har været lidt Besvær med at faa Recognosceringsluftfartsjet Fairey III F. til at flyde, men det er lykkedes v. H.a. Luftsække i Halen og 2 Luftsække som normalt holdes sammenklappet af en Skærm paa Fuselagens Sider mellem Planerne. Før Nødlanding maa Føreren udløse disse Skærme og sætte Tryk paa Luftsækkene v. H.a. en Trykluftbeholder, som medføres til dette Brug.

Helt ude i Halen paa III F. er der under en Skærm i Fuselagens Overkant anbragt en trekantet Gummibead, som kan før Nødlanding pustes op v. H.a. en elektrisk dreven Luftpumpe.

Enkelte Skibe foruden Hangarskibene medfører Luftfartsjer, som alle er forsynet med Pontonner. Luftfartsjerne udskydes med Katapult og lander efter Flyvning paa Vandet, hvorefter de tages op igen med en Kran.

- 3 Krydsere (hverl III F)
- 4 - (- 1 Flycatcher)
- 1 Slagskib (1 III F)
- 1 Slagkrydser (1 III F.)
- 1 U-Baad M.2 (1 Parnal "^{Peto}~~2210~~") til Forsøg.

Af Torpedoplaner raader R.A.F. over 3 Typer, nemlig:

- 1- sædet Dart } bruges i Hangarskibe, Der findes 2 Dart Flights ^{jelt}
- 2- - Ripon } og 5 Ripon Flights.
- 2 - Horsley - som Landmaskine med Kystbasis og der findes 2 Squadrons, 1 i Skotland og 1 i Singapore.

I alle Luftfartsjerne ophænges 1 45 cm Varnlufttorpedo i Understellet under Fuselagen. Torpedoen fastholdes til 2 Bøjler paa Fuselagen af 2 Wirer, som sidder tæt sammen nærlig under Torpedoen's Tyngdepunkt. For den ene Wire findes et Slippeapparat om Stb. for den anden et tilsvarende om Bb. Begge Slippeapparater betjenes samtidig idet der i Førersædet er anbragt 1 Håndtag til Udløsning af Torpedoen. Der bruges 2 Wirer for at hindre Torpedoen i at rulle i Kastningsøjeblik-

ket.

Torpedoen hindres i at dreje sig af en Stoppeknaat paa Overkant, som passer ^{i Lu} tilsvarende Udskæring i Bøjlen.

Paa Pistolen findes de samme Sikkerheder som i den danske Pistol og Sikkerhedsakruen forhindres i at dreje sig under Flyvning af en Stoppearra, der er anbragt paa Fuselagen.

Fra Gangsætningskassen fører en Wire ^{i Lu Slippeløse}, som vises over en Rulle paa Torpedoen, og i Luftfartsjet, hvor den er fastgjort, Naar Torpedoen kastes, vil Gangsætningskassen altsaa blive aabnet.

Torpedoerne er gamle Marinetorpedoer uden Forstærkninger af nogen Art.

Sideroret kan fixes til Vinkelaksel, men det anvendes aldrig med Maal fra Luftfartsjet.

Torpedoenes Fart er paa 2500 yards 35 Knob, paa 4000 yards 29 Knob. Ladningsvægten er ca. 150 kg.

Torpedoenes Dybde kan indstilles fra Førersædet, gennem en Tandstangsforbindelse.

For at bremse Torpedoen lige efter Kastet, anvendes den saakaldte "^{Proque} ~~Slippe~~", som bestaar af en cylindrisk Trækloede ca. $\frac{1}{2}$ m i Diameter. Trækloeden er i Forbindelse med en Slags Oliebremse, som sidder fast paa Torpedoen. Bremsevirkningen ophører efter 13 Sekunders Forløb, idet Kloeden af Trækket automatisk udløses fra Torpedoen efter dette Tidsforløb.

Dybderoret fixes fuldt op og udløses efter en udlebet Distance paa 40 yards.

Tændingsforsinkelelse paa 50 ^{ms} anvendes.

Man regner med at Torpedoen løber normalt, naar der kastes fra Højder under 10 m og Torpedoenes Næse er ca. 3-5 Gr. nedad og Luftfartsjets Fart ikke overstiger ca. 150 km.

Vanddybden paa Kastestedet maa ikke være under ca. 30-40 m, da man ellers let risikerer, at Torpedoen gaar i Bund.

Kastes fra større Højder end 10 m risikerer man let Nødværter paa Torpedoen med paafølgende daarligt Løb. Almindeligvis

anvendes Kast fra ca. 5 m, idet Luftfartsøjet ^{ved} fra Kast fra lave-
re Højder meget let kan beskadiges ved Vandsprøjtet, som frem-
kommer naar Torpedoen tager Vandet.

Luftfartsøjet ^{til Kæde} maa flyves fuldstændig uden Kræng-
ning paa Planerne, da blot en lille Smule Krængning i Kaste-
øjeblikket er ensbetydende med daarligt Løb.

Sigteapparatet i Luftfartsøjerne er meget simpelt,
idet det kan bestaa af en Wire mellem de forreste Centralplan-
støtter og en ^{Falk} ~~W~~ lige fogan Vindspejlet. Paa Wiren er Inddelin-
gen for Maalets Højt for hver 5 Knob op til 35 Knob.

Flyveren sigter og udløser altid Torpedoen baade
i enkelt- og flersadede Luftfartsøjer.

Om Angrebstaktikken skal følgende anføres:

Et Skib, der bliver angrebet med Torpedoen, vil
søge at dreje af for disse, idet ^{det} Vi Reglen vil dreje til for
förlige Angreb og fra for agterlige for at frembyde det mind-
ste Maalet.

Da et stort Skib ikke pludselig kan opnaa et
paabegyndt Drej, maa det derfor blive Angriberens Opgave først
at faa Maalet til at begynde et Drej og derefter drage den størst
mulige Fordel af en Drejningsmanøvre.

Det farligste Øjeblik for det angribende Luftfar-
tøj er lige før Torpedoen skal kastes, idet det da maa ned i
ganske lav Højde (ca. 5-10 m) og her maa flyve med forholdsvis
ringe Hastighed.

Denne Tid maa derfor reduceres saa meget som er
forenligt med nøjagtigt Sigte.

Erfaringen har vist, at Torpedoluftfartsøjer maa
inddeles i Grupper paa 2 a' 3 Luftfartsøjer, som operere sammen.
Gruppeføreren maa være en erfaren Flyver, da det maa erændres,
at Gruppens Angreb næsten udelukkende er afhængig af hans
Synne til at bedømme Situationen.

De andre Luftfartsøjer i Gruppen maa følge ham nøj-
agtig indtil ca. 15 - 30 m fra Vandet, hvor de saa maa handle
efter eget Initiativ og vælge nøjagtig Position og Tid for Kast.

Føreren af den samlede Formation maa enten lede det første Angreb, som skal faa Maalet til at dreje eller lede Hovedangrebet. Disse 2 Operationer er nøje knyttet sammen. 1' Angreb kan f. Eks. være udmærket lagt an, men hvis Hovedstyrken ikke ledes saaledes, at den indtager den rigtige Position til at drage Fordel af det 1' Angreb, saa vil Maalet let kunne naa at dreje af for Hovedangrebet ogsaa, og Samarbejdet mellem Gruppenne er brudt. Omvendt, hvis 1' Angreb ikke udføres med Precision vil det ikke faa Maalet til at foretage saadanne Manøvrer, at Hovedangrebet kan sættes ind under de gunstigste Forhold.

Der lægges stor Vægt paa at komme overraskende i Angreb. Den bedste Maade at nærme sig paa er fra ret for, idet Lederen da har alle sine Grupper samlet og hans Hensigt kan ikke udledes før ganske kort Tid før Angrebet bliver sat ind. Det er endvidere lettere fra den forlige Position at beregne Tidsforløbet mellem 1' Angreb og Hovedangrebet.

Men der maa ogsaa tages Hensyn til Sigtbarhedsforhold, Skyer, lav Sol, Vindretning, Røg fra Skibene.

Foregaar Angrebet i Nærheden af Land maa det erindres, at Luftfartsjer er vanskeligere at opdage med Land som Baggrund end med Himmelen som Baggrund.

Tidsforløbet mellem 1' Angreb og Hovedangrebet er ca. 45 Sekunder og under Angrebene koncentrerer paa et enkelt Maal, idet Erfaringen har vist, at Koncentration er at foretrække fremfor at lade hver Gruppe angribe sit Maal.

Det bedste Angreb er fra en Position ca. 4 Streger fra for og vinkelret *pea* Maalets Kurs, hvorved Sigtningen bliver simplest.

2' og 3' Luftfartsjer i en Gruppe skal altid kaste deres Torpedoer fra den Side af Gruppeføreren, som Maalet bevæger sig hen til for paa denne Maade at formindke Chancen for Forbiere agtøm om.

Naar Angrebet er lagt an afhænger Trafferne af Flyvernes Evne til at bedømme.

Kaste ^{afsluttes} ~~pladsen~~ og Maalets Fart samt Evnen til at kaste i rigtig Højde og med Luftfartsjet horisontalt og uden

Koncentration Det skal her bemærkes at Torpedoen er opløst saaledes

Maa i Bøjlerne, at den tager Vandet med Næsen ca. $\frac{3}{2}$ - 5 Gr. under Horisonten naar Luftfartsjet flyves vandret.

Kastefaststanden skal være under 1000 yards og almindeligvis sættes Torpedoens Distanceindstilling til 2500 yards.

Flyverne maa kende Farterne for de forskellige Skibstyper, og de maa søges i at bedømme rigtigt Kastefastand.

De maa søges i at dykke mod Vandetsfladen med stor Hastighed, flade ud til Kæst, i ca. 5 - 6 m Højde, mindske til Kæstefart og samtidig holde Luftfartsjet fuldstændigt vandret og uden Krængning samtidig med at tage nøjagtigt Sigte og Kæste

Baade i 1' Angreb og Hovedangrebet angribes Maalet fra begge Sider, undertiden angriber hele Styrken samtidig, fordelt fra 4 Streger om Bb. til 4 Streger om Stb.

Efter Angreb drejer Luftfartsjerne med størst mulig Vart væk fra Maalet og om muligt til modsat Kurs af dette uden Hensyn til, at Formationen brydes.

Udenfor Skudafstand gælder det derimod om at samle hurtigt af H. t. Forsvar mod angribende Luftjagere.

I Fredstid regnes med en Tr. % paa 40-60 ved Angreb af vindet ^{per et stort Skib} 6 Luftfartsjer. Paa 1' Station havde man i Løbet af ca. $\frac{3}{4}$ Aar kastet 125 Torpedoer, af disse var 5 gaaet tabt.

Under Angreb om Natten er det naturligvis forholdsvis let at komme uset ind. Kl Maanelyse Natter er det let at angribe men uden Maane maa Faldskærmslys anvendes. Faldskærmslys, med ca. 5-6^m Brændetid kastes over eller i Nærheden af Maalet af et særligt Luftfartsj og de maa kastes fra ca. 1200 m Højde for at udnytte Brændetiden ~~fuldt~~ ud.

Om Natten angriber de enkelte Grupper hvert sit Maal og fra modsatte Sider for at umuliggøre Koncentration af Projektilerne. Man regner med, at de fleste Grupper kan komme uset i Angreb.

Torpedoangreb om Natten dyrkes dog kun meget lidt indenfor R.A.F.

Naar 1- sædede Torpedoluftfartsjer anvendes, kan det undertiden være ^{nødvendigt} ~~nødvendigt~~ at lade et flersædet Recognosceringsluftfartsj navigere Torpedoplanerne frem til Maalet.

De 1- sædede Torpedoluftfartsjer (Blackburn Dart) som anvendes i R.A.F. er imidlertid nu forældede og i Fremtiden er det Meningen at gøre alle saadanne Luftfartsjer 2- sædede

*De følger den anventte: F.A.A. nemlig Fyreløber
er også foreslået. og det er Meningen i nok Forbud at
erstatte dem med en modernere Type. Finneral Hawkes
har fået Bestilling på et mindre Antal følger til Kong
i Nærværelse og en for Tiden: Gang med Bygningen af
en ny og modificeret "Tory" til dette Kong.*

R.A.F. samlede Personal udgør i Øjeblikket ca. 32000 Mand, hvoraf ca. 2500 er aktive Flyvere.

Der er ialt under Kommando 84 Squadrons med ialt ca. 900 Luftfartsjer, hvoraf de 61 Squadrons er i England.

Da der i England findes 18 forskellige Firmaer, som til Stadighed beskæftiger sig med Fabrikation af Luftfartsjer og 8 Firmaer, som fremstiller Luftfartsjmotorer og R.A.F. Reservepersonel udgør ca. 15000 Mand, hvoraf ca. 1000 er Flyvere, vil man kunne forstaa, at England ved ev. Krigsudbrud vil være i Stand til at opstille en betydelig Luftstyrke, som i Ydelse ikke staar tilbage for noget andet Lands.