

FLY



Fairchild 24 C 8 — C.

„Havørn“-ulykken — Flyveplassen i Kristiansand — Ambulanseflyvningen i Norge — Gisken Jacobsen - litt spøk, litt alvor — Bromma — Den nye Dornier, Do 20 — Luftfartsstatistikk for Norge — Meddelelser fra Luftfartsrådet m. m.

Pris 50 øre.

6

Stort utvalg i:

Dresser

Frakker

Guttekonfeksjon

Knickers

Sportsdresser

Salg direkte fra spesialisten:

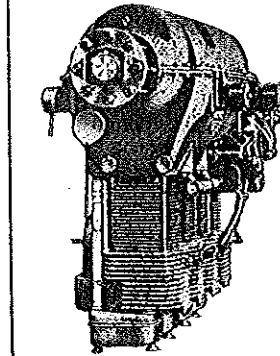
STOR-KO-FA Utsalg: **Storgaten 7**
2. etasje (1 min. fra Stortorvet)

Storgatens Konfeksjonsfabrikk

Telef. 20579, 25097, 16148

Cirrus Hermes

Flymotorer



70—80 og
120—135 HK.

Førsteklasses
konstruksjon
materialer
og arbeide.

A/S LØWENER, MOHN
OSLO

Luftfahrtforschung

veröffentlicht die Arbeiten der bedeutendsten deutschen Forschungsanstalten auf dem Gebiete der Luftfahrt.

Probenheft und Prospekt kostenlos
Jährlich erscheinen 12 Hefte

Preis jährlich:
in Deutschland und der Schweiz RM. 24,—
im sonstigen Ausland RM 18,—

Verlag R. Oldenbourg, München 1 (Schliessfach 31)

Wessels flyveselskap

søker en

trafikkflyver

for sommeren snaest.
Helst flyver som har eller
kan få certifikat på sjøfly.
Henvendelse Wessels fly-
veselskap, Gressholmen.



Vær med

i arbeidet
for flyvningen,
meld Dem inn i

Norsk Aero Klubb

Innmeldelse til sek-
retæren, kaptein
ROSCHER LUND
Baldersgt. 9, telf. 48431

FLY



LUFTFARTSBLADET

Offisielt organ for:

Norsk Aero Klubb
Vernepliktige Flyveres Forening
Bergens Aeroklubb
Stavanger Flyveklubb
Norsk Modellflyver-Forbund
Oslo Flyveklubb

NORSK TIDSSKRIFT FOR FLYVNING

1936 · Nr. 6 · 4. årg.

„Havørn“-ulykken.

Vi skal ikke her rippe op i detaljene ved den store ulykke som har rammet norsk luftfart og krevet 7 menneskeliv. Alle tilgjengelige opplysninger er allerede velkjent fra pressen.

Det er imidlertid visse foretelser i forbindelse med undersøkelsene om årsaken til ulykken som vi ikke kan forbigå i taushet. Det er først og fremst den fullstendige mangel på orden i undersøkelsene. Det er naturlig at publikum forlanger å få rede på hvad som er hendt og at de som settes til å opklare dette står helt uavhengige av vedkommende selskap m. v.

Sikkerheten i luftfarten er av så stor almen interesse at det burde være innlysende at alle havariulykker må behandles på helt betryggende vis, d. v. s. av politiet og luftfartsmyndigheten. Ved «Havørn»-ulykken blev, så utrolig det enn høres, ledelsen av undersøkelsene lagt i hendene på en av selskapets folk. Det prinsipielt forkastelige ved en slik ordning er innlysende for enhver — selv om vedkommende leder i dette tilfelle var en så utmerket mann som Bernt Balchen. De-

partementet sendte kaptein Eckhoff som sin representant til ulykkesstedet istedenfor å pålegge ham å overta ledelsen der. Det første resultat av den forvirrede innledning av undersøkelsene blev endel høist overilede kommunikéer og uttalelser til pressen som langt fra virket overbevisende. Tvertimot fremkalte de en rekke motinnlegg fra flyvere, folk som reiser på luftrutene og andre. Det gjorde et særlig forstemmende inntrykk at ansvaret straks blev veltet over på flyveren. Instruksene var overtrådt het det. Vi vil fastslå at de foretatte undersøkelser ikke gav noe grunnlag for en slik dom.

Nu mener vi ikke at man skal overfalle hverken myndighetene eller andre for de feil som blev begått under den påkjønning som ulykken fremkalte. Men det må forlanges at man retter på det så godt det lar sig gjøre nu. Det er i luftfartens egen interesse at man må forlange alle kort på bordet. Det er den eneste måte å skape tillit på i det lange løp.

Vi går ut fra at myndighetene omsider tar fornuften fangen og nedsetter en sakkyndig og uav-

hengig kommisjon til å undersøke forholdene tilbunns. Vi kan forsikre om at halve foranstaltninger ikke nytte her, men bare vil føre til nye angrep og øket mistillit. Det har vært nevnt i pressen at premieløitnant Manshaus er utpekt til å gi en utredning om ulykkens årsak. Vi vil anbefale at det materiale som løitnant Manshaus har samlet blir forelagt for den foreslåtte kommisjon. Vi vil ikke på noen måte dra løitnant Manshaus' sakkynndighet og rettsinn i tvil. Det er imidlertid utvilsomt at han efter almindelig habilitetsregler er inhabil. Han har tidligere vært ansatt i D. N. L. og skulde såvidt vi har forstått overtatt en stilling der ivår hvis han hadde fått permisjon fra sin tjeneste i marinen.

Vi vil advare mot at luftfartsrådet får det avgjørende ord i den endelige bedømmelse av årsaken til ulykken. Dette råd har





Meddelelser fra Luftfartsrådet.

Den faste lægenevnd for flyvere.
Møtedager 1936/37.

Fra 1. juli d. å. og inntil videre har Den faste lægenevnd for flyvere møte *annen fredag i hver måned* (undtagen desember) for undersøkelse av civile flyvere m. fl.

Møtene holdes kl. 17,00 i Wergelandsvei 3 b, Oslo.

Overensstemmende med foranstående blir lægenevndens møtedager i tiden 1/7 1936—30/6 1937:

Fredag 14. august	1936
» 11. september	»
» 9. oktober	»
» 13. november	»
» 9. januar	1937
» 12. februar	»
» 12. mars	»

Fredag 9. april	1936
» 14. mai	»
» 11. juni	»

De som akter å møte til lægenevndens undersøkelse bør innen 3 dager før ha sendt skriftlig melding om det til nevnden under adresse: Wergelandsvei 3 b, Oslo.

Fotografering fra fly.

Forsvarsdepartementet har 18. juni bestemt at det på iøinefallende steder i ethvert privat fly beregnet på personbefordring skal slås op plakater «Fotografering over norsk område forbudt».

Pou du Ciel.

Norsk Aero Klubbs styre vil foreløbig fraråde bygging av Pou du ciel. De som allerede er gått igang med å bygge anbefales å innstille arbeidet og se tiden an.

Forsikring for medlemmer av N. A. K.

N. A. K. har avsluttet avtale med «Poolen» om kollektiv ulykkesforsikring av privatflyvere som er medlem av klubben. For en premie av kr. 5,— pr. flyvetime kan privatflyvere ulykkesforsikres for kr. 25 000 ved dødsfall, kr. 25 000 ved full invaliditet, dagspenger kr. 12,50 pr. sykedag i inntil 365 dager. For en lavere premie kan forsikring tegnes med tilsvarende reduksjons i forsikringsbetingelsen.

Widerøes fotokonkurransen.

Fristen for innlevering av fotografier til denne konkurransen er utsatt til 1. november for å gi flest mulig anledning til å delta og for å få med sommerbilleder.

ikke en slik sammensetning at det har tilstrekkelig autoritet i dette tilfelle.

Ved den her foreslåtte behandling av saken vil vil anbefale at man også erindrer det gamle rettsprinsipp som er uttrykt i setningen «Audiatur et altera pars».

Den annen part er her «Havørns» besetning og deres etterlatte. De har krav på at under-

søkelsene kommer inn i betryggende former.

I virkeligheten er også alle andre best tjent med at saken blir ordentlig behandlet. Det er ikke vår hensikt ved denne anledning å ramme personer og institusjoner, men å påpeke de overordentlige beklagelige feil som hittil er gjort ved behandling av «Havørn»-ulykken.

MEDINA DEN MILDE

Flyveplassen i Kristiansand.

Av ordfører oberst Jørgensen.

I Deres redaksjonsartikkel om dette spørsmål anføres bl. a. at øiensynlig ingen av byens fedre har tenkt noe større på at det først og fremst gjelder å skape en brukbar flyveplass. Dette beror på en misforståelse. I bystyrets møte den 22. april i år blev nemlig et forslag fra borgermesteren om å gi sin tilslutning til Luftfartsrådets henstilling ang. en undersøkelse av Kjevikprosjektet før arbeidet på Kongsgård blev satt i gang forkastet med 35 mot 25 stemmer. Undertegnede hørte til mindretallet.

Det motiv De nevner som avgjørende for bystyrets holdning, nemlig hensynet til arbeidsledigheten, kan nok delvis ha sin riktighet. Men bestemmende for de medlemmer av flertallet som var i tvil har sikkert vært de innlegg som under debatten fremkom fra byens to stortingsrepresentanter, som begge med stor kraft hevdet at Kristiansand ikke kunde gjøre regning med å få noen flyveplass hvis man ikke avviste enhver undersøkelse av Kjevikprosjektet. Den ene av representantene er til og med medlem av den stortingskomité som har med flyveplassspørsmålet å gjøre (post-, telegraf- og kystfartskomiteén).

Jeg synes ikke det er riktig å legge hele ansvaret på et usakkyndig bystyre. Man skal huske på at Stortinget kort før bystyrebehandlingen hadde forkastet et forslag om Kjevikprosjektet. Og vedk. departementschef har for en tid siden til et herværende blad uttalt sin forbauselse over at byen ikke enda var gått i gang med arbeidet på Kongsgård.

Skulde det vise sig at valget av flyveplass i Kristiansand — som De mener — er et fatalt feilgrep, må ansvaret herfor i første rekke

påhvile Stortinget og Forsvarsdepartementet. Jeg er helt enig i at flyveplassenleggene er en landssak, langt mer enn en by- og distriktssak. Men konsekvensen herav bør være at det blir statens myndigheter — Stortinget og vedk. departement — som får bære ansvaret for mulige feilgrep ved valget av flyveplasser. Jeg uttalte under bystyredebat-ten at i ethvert annet land vilde man overlate til flyvesakkyndigheten å utpeke de best egnede plasser, — i Norge er det derimot politikerne som treffer valgt, til tross for at der hverken i Stortinget eller i et bystyre finnes en eneste representant som er i besiddelse av virkelige forutsetninger for å bedømme f. eks. spørsmålet om innflyvningsforholdene ved en flyveplass.

Kristiansand 22. juni 1936.

Einar Jørgensen.

*

Efter ovenstående opplysninger fra Kristiansands ordfører må det antas, at byens 2 stortingsmenn bærer hovedskylden for at bystyret nektet å undersøke Kjevikprosjektet.

Saken skulde forøvrig nu være bedre utredet enn da den forelå for Stortinget.

Departementet vet at samtlige sakkyndige på det sterkeste fraråder Kongsgård. Det bør derfor ikke blindt gjennomføre en Stortingsbeslutning som det selv er på det rene med er i strid med luftfartens interesser.

Det er all grunn til å stoppe arbeidet på Kongsgård straks og gi Stortinget anledning til å se på tingene en gang til.

Vi innrømmer gjerne at bystyret ikke har det største ansvar, det ligger nu på Departementet. Såfremt forsvarsministeren lar det skure, vil vi hermed ha dette fastslått.

Spørsmålet om Kongsgård eller Kjevik er ikke politikk, det er teknikk.

Red.

Fra „Hindenburgs“ første tur over dammen.

Fischer v. Paturzyn gir i «Die Luftreise» en skildring av reiselivet ombord i «Hindenburg». Vi gjengir endel av hans iakttagelser.

Både på frem- og tilbaketur var «Hindenburg» fullt besatt med 50 passasjerer. Av disse var 15 med begge veier. På reisen til Amerika var journalistene i stort flertall. De var meget flittige på hele reisen, telegraferte til sine aviser for kr. 45 000 og fotograferte uavbrutt.

Det var morsomt å se at de fleste av passasjerene var utlendinger. Det var mange merkelige typer blandt dem.

Enhver som reiser med zeppelinener opnår det man i U. S. A. kaller «publicity». Man blir omtalt i avisene, og hvis man er litt for sig, får man også sitt bilde inn. For en fin chance for folk som i stillingsmedfor er nødt for å holde sig fremme i lyset.

Zeppelinrederiet har allerede flere stamgjester som følger med på hver eneste tur, bl. a. Hearst-journalistene Lady Drummond-Hay og V. Wiegand. Blandt disse faste reisende er der også folk som ikke bryr sig om avisreklame, bl. a. en bekjent papirfabrikant fra Goslar.

For amerikanerne (og for oss) var det noe nytt at en 86 årig dame fulgte med til Europa. Ved landingen var hun likeså begeistret over luftskibet som den 13 årige speldergutt som reiste for en stor amerikansk avis og skulde fortelle om turen i avisens spesielle ungdomsbilag.

Federiets viktigste gjest på den første reise var uten sammenligning kaptein Guest (på passasjerlisten var han opført med dette enkle yrkesnavn), tidligere mangeårig luftfartsminister og et kjent medlem av Underhuset. Som pasjonert røker holdt han sig for det meste ved baren, det eneste sted hvor piperøking var tillatt. Han gjorde hele tiden notater. Av hvilken art disse var viste sig noen dager senere da han holdt en tale i Underhuset: «Jeg har vært en av luftskibets skarpeste motstandere. Nu er jeg en varm tilhenger av det. En behagelig reise fra New York til England på 40 timer med 100 mann ombord — det er en prestasjon. Jeg beklager i hol grad at reisen ikke skjedde under engelsk flagg.»

*

Den store «dammen» som skiller kontinentene, blir liten når man ser den



HOLTER BETONG

DALEN PORTLAND-CEMENTFABRIK, BREVIK

En moderne flyveplass

stiller store krav til rullebanenes kvalitet. Først og fremst kreves et jevnt dekke, som uten svikninger er i stand til å motstå et betydelig hjultrykk.

Dette er en av årsakene til at betongen i de senere år er kommet i forgrunnen som det fordelaktigste dekke. I Amerika blev der således lagt betongrullebaner på alle de femten flyveplasser som blev bygget i 1935. Norges første civil-flyveplass, Sola ved Stavanger, blir også utstyrt med flyvegater i betong, fremstillet efter Holter-metoden.

Holter-betong byr en hel rekke fordeler sammenlignet med andre dekker: i belysningsteknisk, trafikkmessig og sist men ikke minst, i økonomisk henseende.

siste fiskerbåt på Ny-Skottland forsvinne kl. 11 formiddag — og man allerede kl. 4 neste dag passerer over fyrene på Islands kyst. Men tross alt er allikevel luftlinjen mellom Berlin og New York 7000 km.

For den heldige gjennomførelse av en slik reise med luftskib må man fordele æren mellom de fortreffelige zeppelin-konstruktører og de likeså fortreffelige luftskibsførere som forstår å legge kursen efter vær-situasjonen. På et område som er 3 ganger så stort som Tyskland har man bare 20 vær-stasjoner, og det gjør værforutsigelsen temmelig vanskelig. Her trenges det forbedringer, særlig da det er i Nord-atlanteren Europas vær kokes sammen. I Sydatlanteren er værforholdene for-såvidt enklere.

Vi fløi gjennom en rekke lavtrykk, hvorav det ene utmerket sig med en vindstyrke på 8 og timelangt regn. Men luftskibet med sin 220 tonns vekt og ¼ km lengde gjorde ingen merk-bare bevegelser. En av de beundrings-verdige egenskaper ved zeppelin-eren er nettop dens utrolige stabilitet og vibra-sjonsfrihet.

Hvor finner vi sommerens seilflyveleir?

Ekserserplassen Starum.

Fra journalist Oskar Hasselknippe, Gjøvik, — vernepliktig flyver i Marinen, — har vi mot-tatt følgende:

Når man husker alle uttalel-sene om at landet vårt er så ual-mindelig vel skikket for seilflyv-ning, — så er det jo litt desori-enterende at resultatene hittil har vært så magre. Meget vilde nok rette på sig hvis man fant et sted hvor det kunde holdes en virkelig seilflyveleir, — hvor det blev anledning til seilflyvning, og ikke bare glidning. Jeg er op-merksom på at man har lett tem-melig lenge efter en slik plass. Jeg vil ikke på nogen måte an-tyde at jeg har funnet Norges Wasser-kuppe, — men jeg vil gjerne få peke på et sted som jeg mener vil by på visse mulig-heter.

Stedet er ekserserplassen Sta-rum på Østre Toten. Plassen har ikke vært brukt til militære for-mål på mange år, — og har vært



utlånt til speiderleirer, sommerleir for Leidangen o. s. v. — så man kan vel gå ut fra at seilflyverne vil bli møtt med samme velvilje. Soldaterbarakker er jo ikke det mest komfortable som kan tenkes, men det er jo allikevel langt bedre enn telt. Plassen ligger meget idyllisk, adkomsten er lett, bare et par kilometer fra Bilitt jernbanestasjon på Skreiabanen.

Dessverre er ikke plassen så stor som man gjerne kunde ønske. Sakkyndigheten får avgjøre om det er i snaueste laget. En stor fordel er det jo at plassen ikke er flat. Det er en avgjort heldning mot øst, men plassen ligger helt oppe på åsen, så det blir neppe tale om fallvind. Heldningen nedover mot Mjøsa er ennå mer utpreget. Stedet ligger ca. 1½ km op fra fjorden, og høidedifferansen er ca. 200 meter. Nesten hele terrenget her består av jorder. Det er også endel dyrket mark på de fleste kanter rundt plassen, undtagen mot nord og vest hvor det er skog. Det skulde således ikke være så overhengende farlig for sundheten om en enslig seilflyver kom litt på avveie. Mellom selve plassen og jordene nedover mot

Mjøsa ligger barakkene og endel annen bebyggelse. Og der hvor det er hus, er det jo også lysledninger. Men landskapet er ellers ikke så rikelig velsignet med den slags moderniteter som tilfelle ofte er på landsbygden. De gunstige vindretninger finner vi i sektoren nordost til sydost, men sønnenvind skulde heller ikke være å forakte. Østlige og sydlige vindretninger er meget almindelige på Østlandet om sommeren.

Jeg har ikke undersøkt plassen på sommerføre, og det er jo en mulighet for at det vil avsløres visse skavanker når sneen er vekk. Jeg er ingen fagmann på området, — men jeg synes at plassen byr på så mange muligheter at saken burde undersøkes. Hvis det da ikke er nogen som har noget bedre å foreslå —

O. H.

Det har vist sig å være vanskelig å finne et gunstig sted for seilflyvning. Journalist Hasselknippes forslag kan det kanskje bli anledning til å undersøke nærmere under seilflyvekurset mens man har de tyske eksperter til rådighet.

Red.

Ambulanseflyvningen i Norge. Takket være Rikstrygdeverket kan nu fly benyttes som syke-transportmiddel.

Norsk Aero Klubb sammen med Norges Røde Kors nedsatte ifjor et arbeidsutvalg med kaptein Roscher-Lund som formann, som skulde fremme arbeidet med ambulanssefly-saken her i landet.

Opgaven er ennå ikke løst, men som det vil fremgå av nedenforstående uttalelse fra direktøren i Rikstrygdeverket herr P. N. Larssen begynner nu de formelle skranker å faile. Fra nu av kan altså læger og sykehus rekvirere fly som transportmiddel på Trygdekassens bekostning.

Ad ambulansseflyvning i Nord-Norge.

Man har mottatt skrivelsen av 16. ds. med bilag fra Norsk Aeroklubb og Norges Røde Kors angående spørsmål om å godkjenne fly til syke-transport av trygdede i de tilfelle øieblikkelig hjelp vil være pliktig.

Man kan i den anledning uttale at en trygdekasse vil være pliktig til å betale skyssgodtgjørelse til og fra læge og sykehus efter billigste beregning hvortil skyssen ved leiligheten kunde skaffes.

Er øieblikkelig hjelp absolutt påkrevet og annet transportmiddel ved anledningen ikke kunde benyttes antas en trygdekasse å måtte godtgjøre for benyttelsen av fly som transportmiddel mot betryggende legitimasjon for transportens nødvendighet fra læge og sykehus. Det vil ellers alltid være en betingelse for kassens ydelsesplikt at transporten skjer til nærmeste læge eller sykehus.

(sign.) P. N. Larssen.

(sign.) Arne Christensen.

NY FINÉR

Et fransk selskap har optatt fabrikkasjonen av en ny sort finér, en kombinasjon av tre og metall. Metallplaten, som kan være av stål, dural eller

sink, dekker den ene eller begge flater av finéren eller brukes som innlegg. Man tror at dette nye materiale vil få adskillig anvendelse til bygging av fly.

For flyvning:

**Aero
Mobiloil**

Sely det beste er,
ikke tor godt

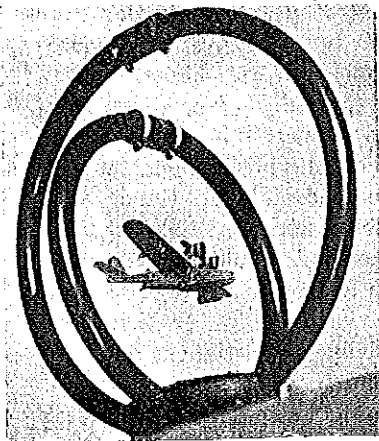
Flyvning er fremtid!

Og flyvningen kaller på dig!

Tusener av menn og kvinner vil om få år arbeide i flyvningens tjeneste — en ny verden — med uanede muligheter åpner sig nu for vår tids ungdom. Allerede idag er det mangel på faglærte folk innen flyvningen — fordi flyvning forlanger mer fagkunnskap enn nogen annen bransje. —

Skaff dig tidlig kjennskap til flyvningen slik at du kan følge med i den kjempe-utvikling som foregår. —

Lær alt om flyvningen — begynn med modellbygging og modellflyvning, det er den beste og billigste måte å sette sig inn i saken på.



*Kom i kontakt med
Aeromodel*

Skriv etter vår nye illustrerte katalog, send et 20 øres frimerke og navn og adresse til

A.s Aeromodel
Stortingsplass 7, Oslo

sken ved en rekke leiligheter — siste gang ved andres assistanse — har undsluppet med livet, vedkommer forsvaret ikke dette spørsmål.

Vedkommende flyverske gjorde sig visstnok første gang spesielt bemerket ved en flyvning i hele landets lengde, på hvilken hun gikk ned oftere enn noen annen kjent flyver. Om årsaken til disse landinger, som til dels bar preget av hoi nød, vites intet bestemt, men sannsynligheten taler for at maskinen ikke var førsteklasses.

Siden har flyversken gang på gang vært utsatt for en ugunstig skjebne, således iforfjor, da motoren falt ut av flyet i betraktelig høide. Av flyvekyndige folk har interpellanten bragt i erfaring, at motoren spiller en vesentlig rolle under flyvningen med maskiner av denne type.

Interpellanten kjenner ikke beskaffenheten av den gjenstand* hvorpå frøken Jacobsens fly støtte under landingen i Nordfjord 2. ds., men må formode at den slags gjenstander ikke er ualmindelig å påtreffe i sjøen fra tid til annen.

Man tør derfor gå ut fra at det vilde være en fordel om flyversken bant sine maskiner bedre sammen, eventuelt med hyssing av en sterkere kvalitet. Man må videre kunne vente at før flyversken neste gang tillates å starte blir det påsett at motoren er forsvarlig festet med tegnestifter på begge sider.

Mumle Gåsegg (Dagbladet).

*

* Det er synd at gammelosten ikke var oppfunnet da Mumle Gåsegg skrev interpellasjonen. R ed.

Gisken Jacobsen - Litt spøk, litt alvor.

INTERPELLASJON

Representanten tillater sig herved å rette følgende interpellasjon til Det norske luftfartsråd, Forsvarsdepartementet, Oslo:

Er Det norske luftfartsråd oppmerksom på den trafikk flyversken Gisken Jacobsen driver i luften? Hører den under den såkalte lufttrafikk eller beror kontrollen med den under marinestyrelsen. Hva vil der i alle tilfelle bli gjort for å sikre flest mulig mennesker mot følgene av frøken Jacobsens flyveturer?

Interpellanten begrunnet sitt spørsmål med følgende innlegg: Helt siden frøken Jacobsen var flyvedyktig har hun utfoldet en virksomhet som har sådd begrunnet tvil angående samme. Nu er luften eller atmosfæren et ganske vidstrakt område, hvor man skal

drive det nokså langt for egentlig å forstyrre hverandres manøvrer. Dog har der vært sett eksempler også på dette.

Av langt mer vidtrekkende betydning er det imidlertid at frøken Jacobsen ikke foretar sin lufttrafikk alene, men tvertimot i følge med folk som, i tilfelle de ikke vil betale for det, blir invitert på en tur. Likesom hun i sin tjeneste til stadighet har en eller flere flyvere, som visstnok styrer maskinen.

Frøken Jacobsens andel i foretaket kan således synes tvilsom, bortsett fra at hun altså er med selv og — prisverdig nok — deler luftens gleder og farer med dem hun har utsett sig. Man kan imidlertid ikke se bort fra at flyvningene foregår i hennes navn og i de av henne innkjøpte og etterhvert nedfalne maskiner. At flyver-

Mindreverdige fly.

Mens almenheten har ventet på resultatet av undersøkelsene om årsaken til «Havørn»-tragedien, har det vært et flyveuhell i Olden. Det skyldes bare en passasjers koldblodighet at uhellet ikke skulde ha blitt en ny tragedie med tap av menneskeliv. Det syntes å være god grunn til også å søke årsakene til dette siste uhell noiaktig gransket. Hittil er det som er fremkommet om årsaken nokså svevende. Der nevnes at en kasse gammelost skulde ha skylden for at flyet praktisk talt gikk i to deler og blev vrak ved landingen.

R. N. A.-Hotellet, OSLO

Et av landets absolutt mest moderne hoteller, og uten sammenligning det mest rimelige, i betraktning av sitt elegante utstyr.



Stanavo bensin og oljer

foretrekkes såvel av flyveselskapene som rekordflyverne.

Aktieselskapet

Østlandske Petroleumscopagn

I «Bergens Arbeiderblad» peker en flyver på det forhold at vedkommende flytype var 6—8 år gammel og mindreverdlig, og derfor aldri burde ha vært sertifisert i Norge. Hvis så er tilfelle, bør uhellet bli et alvorlig varsel til våre kontrollerende myndigheter om å utvise en ganske annen strengt ved sertifisering av brukte fly enn hittil. Og kravene må settes særlig store hvor det gjelder maskiner til passasjerflyvninger.

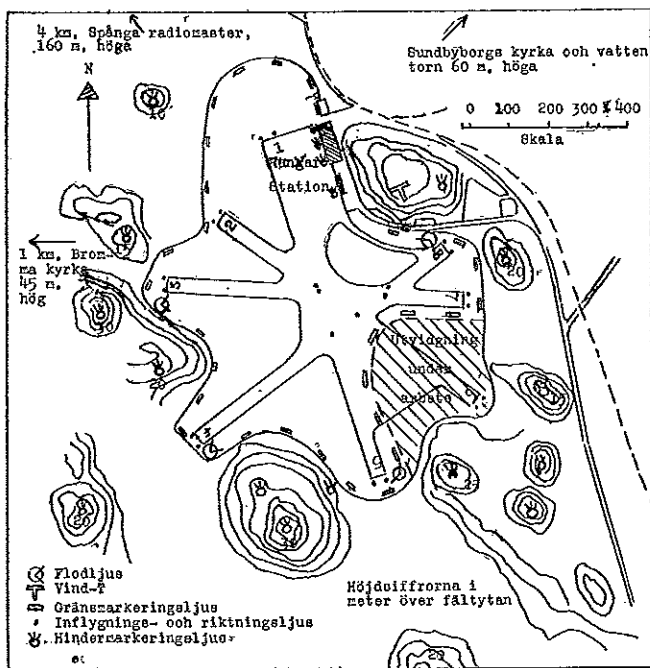
Alarmklokken ringte første gang da

vedkommende flyverskes forrige fly falt ned i Sognefjorden. Det var så skralt at det ikke engang tålte ristingen fra motoren, men delte sig i to holt oppe i luften. Bare ved et Guds under kom de flyvende også dengang levende fra det. Det må ikke få lov til å bli almindelig at passasjerers liv blir satt på spill i gamle mindreverdige fly.

Den tredje gang kimer kanskje alarmklokken som en døds klokke.

(Dagen.)

Bromma — den nye flyveplass ved Stockholm.



Vi regner med at Bromma etterhvert vil bli meget benyttet også av norske fly. Vi skal derfor gjengi den svenske luftfartsmyndighets opplysninger om plassen.

1. Klasse.

Flyveplass for landfly, åpen for civil luftfart.

2. Flyveplassens størrelse.

N—S 1160 m, NO—SV 870 m, Ø—V 870 m, SO—NV 510 m (900 m etter utvidelsen). Utvidelsen beregnes å være ferdig i september 1936.

3. Delte.

Gressvoll med 4 asfalterte baner.

Banene er 40 m brede og har følgende lengder: N—S 910 m (Nr. 1—5), NO—SV 800 m (Nr. 8—4), Ø—V 760 m (Nr. 7—3), SO—NV 500 m (800 m etter utvidelsen) (Nr. 6—2).

4. Høide over havet.

7,4 m.

5. Beliggenhet.

N 59° 21' 17" O 17° 57'. Bromma nordvest for Stockholm, ca 8 km fra byens centrum.

6. Kjemmetegn om dagen.

4 km nordvest for flyveplassen: Stockholms radiostasjon i Spånga, 2 master av høide 160 m. Mastene er gule og røde.

Rullebanene på flyveplassen.

Stasjons- og hangarbygninger i flyveplassens nordøstre del.

Flyveplassens grenser er merket med gule og røde skjermmer.

7. Kjemmetegn om natten.

Flyfyr på søndre radlomast ved Stockholms radiostasjon i Spånga. Beliggenhet: N 59° 23' 10" O 17° 54' 30".

Fyrkarakter: 1 hvitt blink hver 5,6 sek.

Skal De anskaffe

FLY-UTSTYR

SEILER-UTSTYR

AUTOMOBIL-UTSTYR

SPORTS-UTSTYR

HYTE-UTSTYR

CAMPING-UTSTYR

BADE-UTSTYR

RO-UTSTYR

gå til

STEEN & STRØM A/S

Lyskilde: Roterende elektr. lys.
Lysstyrke: 1 500 000 Hefnerlys.
Lysvidde: 50 km.
På den nordre radiomast er det et fast rødt lys.

Komplett belysningsanlegg for start og landing i mørke beregnes å være ferdig til bruk i juli 1936. Inntil videre er flyveplassen ikke godkjent for trafikk i den mørke del av døgnet.

8. **Hinder.**
Flyveplassen ligger i visse retninger like inn til 15—20 m høie knauser.
9. **Hangarer m. v.**
En hangar med verksteder.
Hangarens størrelse: Lengde 106 m
Brede 30 m.
2 hangarporter å 50 × 8 m.
Stasjonsbygning med lokaler for flyveplassforvaltning, vær-tjeneste og radlotjeneste samt restaurert.
10. **Driftsstoffer.**
Bensin og oljer av vanlige merker og kvaliteter.
11. **Værtjeneste.**
Værtjenesten begynner fra og med 1. juli 1936.
12. **Radlotjeneste.**
Radlotjenesten begynner fra og med 1. juli 1936.
13. **Toll- og passkontroll.**
I stasjonsbygningen.
14. **Eler.**
Stockholm by.
15. **Kontrollerende myndighet.**
Luftfartsmyndigheten.
16. **Forvaltning.**
Flyveplassen hører under Stockholm bys flyghamnstyrelse som for inneværende år har truffet avtale med Aerotransport om forvaltningen.
17. **Flyveplasschef.**
Ingeniør Bertil Florman. Kontor i stasjonsbygningen.

18. **Telefoner.**
Sundbyberg 1850, central.
19. **Telegramadresse.**
«Airticket».
20. **Kommunikasjoner.**
Bussforbindelse med byens centrum (Nybroplan) hvert 30. minutt. Dessuten går det busser til flyveplassen når fly kommer eller går.
21. **Merktuad.**
Sprengning foregår alle hverdager i sydostre del av flyveplassen til følgende tider: Mandag til og med fredag: kl. 9—9,05, 11—11,05, 13—13,05, 15—15,05, 16,25—16,30.
Lørdag: kl. 9—9,05, 11—11,05, 12,55—13.
Fem minutter før og mens sprengning pågår er et rødt flagg heist på stasjonsbygningens tårn. Det er også lagt ut signal for landing forbudt på taket av stasjonsbygningen. Når flagg er heist og signal utlagt er start og landing forbudt.

Svenske tollflyveplasser.

For landfly:

Eskilstuna—Ekeby
Göteborg—Torslanda
Jönköping
Malmø
Malmø—Bulltofta
Norrköping
Stockholm—Barkarby
Stockholm—Bromma
Visby—Visborgsslätt
Västerås—Hässlö
Östersund—Frösön

For sjøfly:

Göteborg—Torslanda
Hälsingborg
Kalmar—Ängö
Karishamn
Landskrona
Malmø—Industrihamnen
Ronneby
Stockholm—Lindarängen
Strömstad
Västerås—Centrala flygverkstaden
Östersund—Frösön.

Engelsk luftfart.

I Imperial Airways Gazette har administrerende direktor i Imperial Airways G. E. Woods Humphery skrevet om enkelte problemer ved lufttransporten som vi nedenfor skal gi et utdrag av:

Hvad farten koster.

Lufttransporten foregår med større fart enn noen annen transportmåte, den vil derfor alltid ha oppgaver som bare den kan løse. Det er ingen billig transport for almindelige varer, men den er billig for passasjerer, post og visse spesialartikler. Flyene vil aldri fortrengte andre transportmidler når det gjelder store varepartier.

Skibsrederen major R. H. Thornton som talte i radioen for en tid siden, fremhevet at mens et dampskib bare trenger 1 hk for å bevege hver 1½ tonn, må et fly ha 1 hk for hver 7 kg last. Det gir et uttrykk for hvad man må betale for farten. Lufttransporten har noe tilfelles med telegrafene og radioen og som disse er dens anvendelse til en viss grad begrenset.

Hvilken linje skal vi så velge for fremtiden? Det synes å være 2 forskjellige utviklingslinjer som vi kan velge imellem, eller et kompromis mellom dem. Vi kan enten konsentrere oss om å øke farten uten hensyn til omkostningene og på en viss måte kon-

kurrere med radio og telegraf. Eller vi kan søke å redusere omkostningene og etterhvert utvikle lufttransportens fordeler og gjøre dem tilgjengelige for flest mulig. Dette vil bety en viss konkurranse med andre transportmidler. Den politikk som Imperial Airways har fulgt er i virkeligheten en kombinasjon av de nevnte 2 fremgangsmåter.

Men man kan ved denne politikk ikke nå den høiest mulige fart for den lavest mulige omkostning.

Mere trafikk, mindre omkostninger.

De resultater som er nådd ved å følge middelveien kan på den ene side måles ved økningen av passasjerer, post og gods og på den annen side ved reduksjon i utgiftene. I året 1924—25 hadde I. A. mindre enn 400 000 tonnmiles trafikk. I kalenderåret 1935 var trafikken øket til 4 750 000 tonnmiles. I kanaltrafikken i 1934 hadde I. A. flere passasjerer enn samtlige utenlandske selskaper tilsammen. Antallet av passasjerer var 102 667, herav faller 47 % på I. A., 10 % på andre engelske selskaper og 43 % på utenlandske selskaper.

Hvad utgiftene angår, vil jeg nevne at det i årene 1925—32 lykkedes å redusere omkostningene pr. tonnmile med 50 % og i 1933 med 57 %. Vi har grunn til å tro at det vil være mulig

P O S T

O
S
T

Send Deres post
med
luftpost

Abonner på «Dirigerings-
lister for post fra Norge
til utlandet». Pris pr. år
kr. 2.50. Kjøp postverkets
portotakst. Pris 10 øre.
Bruk postkreditiv på
Deres reiser i Norge.

å foreta ytterligere reduksjoner når våre nye fly settes inn på rutene.

Statsbidraget pr. tonnmile var i 1931 7 s 7 d og er etterhvert sunket til 1 s 9 d for 1936. Forbedringene i fly, motorer og driftstoffer, utviklingen av et sundt og økonomisk vedlikehold og en videnskapelig driftsteknikk har særlig vært bestemmende for omkostningsreduksjonen.

Driftsteknikken har stor innvirkning på omkostningene. I begynnelsen syntes vi det var bra når hvert fly blev brukt 50 000 miles pr. år, mens gjennomsnittet nu for hvert fly ligger over 140 000 miles pr. år. På enkelte strekninger har vi fly som brukes gjennomsnittlig 225 000 miles pr. år.

Post og passasjerer.

Befordring av post og passasjerer med samme fly betyr økonomisk drift. Det er mange som har ønsket innført spesielle hurtiggående postfly, men det er både tekniske og økonomiske innvendinger mot en slik ordning. Mengden av post på imperiets stamruter er meget større i utgående retning enn i hjemgående. Postmengden varierer også meget fra uke til uke, juleposten er f. eks. enorm. Med brevpost er forholdet ennvidere det at den går foran kategorien «bedervelige varer» og den kan ikke ligge over til senere forsendelse. Hvis man nu bare fører post, vil man ikke ha anledning til å regulere transporten etter postmengden. Anvendelsen av spesielle postfly vil derfor føre til en dårlig utnyttelse av lastevnen og høiere omkostninger pr. vekt-enhet av lasten.

Det store opsving i lufttransporten i det siste vil influere på I. A.s kon-trakter med regjeringen når disse om

kort tid skal fornyes. Det er et spørsmål om selskapet kan bli uavhengig av statsbidrag. Det kommer så meget an på hvilke krav som stilles til flyverutene.

Stamrutene er dyre i drift.

Sammenlignet med innenlandske flyveruter er stamrutene dyre i drift. På et enkelt ensomt sted har bensinen kommet op i en pris av 12 s pr. gallon. Det tekniske personells gasjer i tropene er op til 3 ganger større enn i hjemlandet skjønt det arbeide hver mann kan utføre er betydelig mindre på grunn av klimaet. En rekke andre ekstra utgifter kommer også til.

Fremtidens luftfartspolitik.

Selskapet og regjeringen har overveiet hvilken linje man skal følge i fremtiden. Det synes å være 3 linjer å velge imellem.

For det første kunde regjeringen overlate hele luftfarten til de økonomiske krefters frie spill. Imidlertid er det lett å innse at dette innebærer for stor risiko. Det er jo bare den ting at flere land støtter sin luftfart med det tydelig uttalte mål å få ledelsen, ja herredømmet over luftfarten verden over.

En annen linje kunde være å fortsette utviklingen på det nuværende grunnlag, forbedre fart, komfort og trafikk tetthet, men fortsette med postføring på basis av tilleggsporto. Dette vilde kanskje være en naturlig ordning. Man har allikevel foreslått et tredje alternativt med hel sloifning av tilleggsporto.

Dette forslag byr store fordeler. Fordelene ved lufttransport vil bl. a. bli tilgjengelig for en 10 ganger større

krets enn før. Postmengden vil gjøre det formålstjenlig å gå til en omfattende utbygging av grunnorganisasjonen slik at rutene kan flys dag og natt. Trafikkens omfang vil øke trafikk tettheten på rutene hvilket vil bety like meget eller mere enn en økning i farten. Flyene kan gjøres større, hvorved det er mulig å opnå større komfort og mindre omkostninger. Den sociale og kulturelle side av forbedrede kommunikasjoner må tillegges den største vekt. Den nærmere tilknytning mellom imperiets land vil skape en ny æra.

En sammenligning med den amerikanske og hollandske luftfart.

Det er naturlig at de amerikanske trafikkflys fart gjør et sterkt inntrykk. Det samme er tilfelle når man sammenligner engelske fly med dem som brukes av hollenderne på Batavia ruten. De engelske fly det er tale om skal forøvrig snart utskiftes. En sammenligning vil lett føre til at de som ikke har satt sig grundig inn i forholdene, vil få den opfatning at de engelske flyveruter ikke er på holden. Jeg tror imidlertid at hvis amerikanske og hollandske luftfartsselskaper var stillet overfor de samme vilkår som vi, vilde de ha grepet saken an på vår måte.

Man vil innvende at forholdene på den hollandske og engelske rute til østen er de samme. Dette er riktig også for såvidt angår geografiske, klimatiske og flyvermessige betingelser. Men det er forskjell allikevel. For vår flyverute er det om å gjøre at den kan bli til nytte for flest mulige langs ruten. Hollenderne har derimot vesentlig interesse av sin rutes endepunkter.»

Den nye Dornier Do 20.

Blir den satt inn på atlantehavsru-ten?

Den nordlige atlantehavsroute omfattes idag med den største interesse i alle land. Tyskernes rute over Sydatlanteren og amerikanernes over Stillehavet har vist at det er mulig å gjennomføre regelmessig lufttrafikk over de store havstrekninger.

Man kan jo si at den nordlige rute allerede er åpnet i og med at luftskibet «Hindenburg» er begynt sine ukentlige turer. Imid-

lertid kan man neppe vente at luftskibene skal bli fremtidens transportmiddel over oceanene. De er for langsomme og for dyre i anskaffelse. Først når en tilfredsstillende flytype kommer på markedet vil den daglige rute begge veier kunne realiseres. Sannsynligvis vil man i luftfarten som i skibsfarten få en rekke nasjonale selskaper som konkurrerer om trafikken. Vi kan der-

for gå ut fra at det om få år blir flere fly om dagen som krysser Atlanteren med post, passasjerer og gods.

Det kan være et spørsmål hvem som åpner ruten først: engelskmennene og amerikanerne i fellesskap eller tyskerne. De engelske planer og fly har vi omtalt før. Det tyske fly det kan bli tale om for atlantehavsru-ten er den nye Do 20 som det blev utstillet en modell av på Ilis.

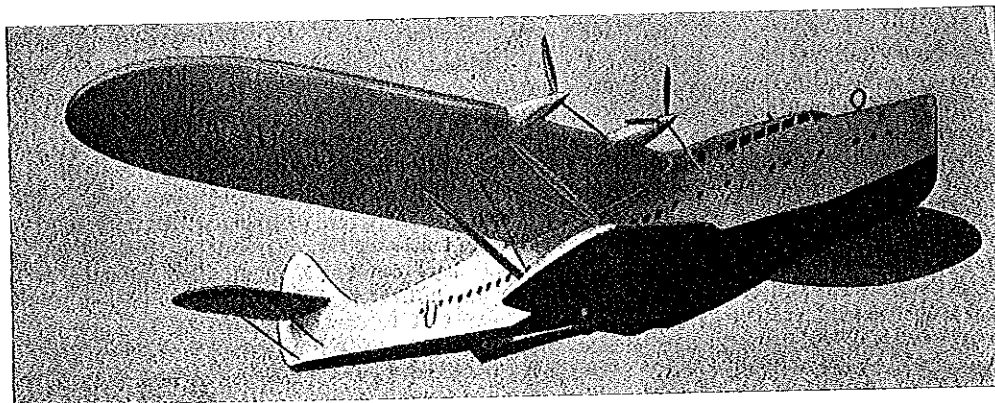
Dornier-Werke har stor erfaring i bygning av sjøfly av metall, og har spesialisert sig på

Standard RADIOANLEGG FOR *fly*

av fabrikat
Standard Telephones & Cables
C. Lorentz A-G / Western Electric
Federal Telegraph Co.

Standard Telefon og Kabelfabrik A/s

Postboks 749 OSLO Telefon 81840



Atlantehavsflyet Do. 20.

studiet av de spørsmål som står i forbindelse med trafikken over de store hav. Utenlandske flyfabrikker har i adskillig utstrekning nyttiggjort sig de erfaringer som Dornier har innhøstet.

Typen Do X er fremdeles det største sjøfly som er bygget. Det blev prøvfløiet i 1930, men svarer vel neppe til forvetningene. Men erfaringene var allikevel verdifulle og danner i forbindelse med de nyeste store fremskritt i flyteknikken grunnlaget for den nye type Do 20 som nu er under bygning.

Dette fly påstås å skulle fylle alle krav som stilles til et trafikkfly for atlantehavsruuten. Dette gjelder således kravene til rekkevidde, fart og nyttelast.

Det som først og fremst springer i øinene ved en sammenligning mellom Do X og Do 20 er motoranleggene. Da Do X blev

bygget rådet man ikke over motorer med større motorstyrke enn 500—600 hk. Opdelingen av drivkraften på 12 motoranlegg var aerodynamisk lite tilfredsstillende. For Do 20 behøver man bare 8 dieselmotorer på 800—1000 hk som blir plassert i forkant av vingen. Ennvidere er det lykket Dornier å finne en løsning på problemet om fjernoverføring fra motor til propell således at 2 motorer arbeider på samme propell. Antallet av propeller går altså ned fra 12 til 4, som kan anbringes på de steder hvor man opnår størst virkningsgrad. Flyveegenskapene sett under ett gir i forhold til Do X en veldig forbedring av driftøkonomien.

Do 20 får en reisevart på 250—300 kmt og en rekkevidde på 4000—5000 km. Dimensjonene er omtrent som for Do X.

Seriebygging

av fly har nylig vært gjenstand for studier i Curtiss Wright laboratoriet. Man har gått ut fra et fly på 1620 kg med en motor på 3—400 hk og en fart på 320 kmt.

Prisen for dette fly stiller sig slik efter seriens størrelse:

25 serie	kr. 67 000
100 »	» 45 000
500 »	» 25 000
10 000 »	» 15 500

Hvis man gjør flyet hurtigere, føler til alt moderne utstyr og bevæbning vil prisen i 10 000 serien andra til omkring kr. 37 000.

Disse beregninger viser at det er riktig hvad «Fly» stadig har fremholdt at det lar sig gjøre å bygge et moderne sportsfly til en overkommelig pris. Et brukbart fly til en pris av kr. 3000 er ingen fabel. Det er vel neppe heller nødvendig å legge op en 10 000 serie for å komme ned i den pris.

Ingeniør **F. Selmer** ^A / ^S Entreprenør forretning • Oslo

Nye lover for N. A. K.

På generalforsamlingen den 7. mai 1936 blev det foreløbig vedtatt nye lover for Norsk Aero Klubb. En rekke lovbestemmelser vil komme op til ny behandling til høsten. Det er særlig samarbeidet med de lokale flyveklubber som vil bli drøftet.

§ 1.

Navn og formål.

Klubbens navn er Norsk Aero Klubb (N. A. K.).

Klubben er en fortsettelse av Norsk Luftseiladsforening som blev dannet 1909.

Klubbens formål er å samle interesserte over hele landet til arbeid for flyvning og luftfartens utvikling i Norge. Den har sitt sete i Oslo.

Klubben er medlem av Fédération Aéronautique Internationale (F. A. I.).

§ 2.

Medlemmer.

N. A. K. tar op medlemmer fra hele landet. Samtlige medlemmer står direkte tilsluttet klubben.

Som medlem av klubben kan styret ta op enhver mann eller kvinne som har fylt 18 år.

Som junormedlemmer kan tas op personer fra 12—18 år uten stemmerett og med nedsatt kontingent.

Den som ønsker å bli medlem av klubben sender skriftlig ansøknin g etter regler fastsatt av styret.

Som innbudte medlemmer kan styret ta op for ett år ad gangen personer som styret finner det av betydning å knytte til klubben.

Som æresmedlemmer kan optas personer som har gjort sig særlig fortjent av klubben. Norske æresmedlemmer optas av generalforsamlingen, utenlandske av hovedstyret.

§ 3.

Organisasjon.

Klubbens medlemmer kan slutte sig sammen i avdelinger innen de distrik-

ter hvor de bor. En avdeling skal ha minimum 10 medlemmer. Dannelsen av en avdeling skal godkjennes av N. A. K., som også må godkjenne avdelingens lover.

Innen hver avdeling er det adgang til å danne faggrupper etter behovet, spesielt for motorflyvning, glideflyvning eller modellflyvning.

Faggruppene innen de forskjellige avdelinger har adgang til å stå tilsluttet fagforbund som er anerkjent av N. A. K.

§ 4.

Ledelse.

N. A. K. ledes av:

Hovedstyre
Avdelingsstyrer
Generalforsamling.

A. Hovedstyre består av 9 medlemmer, hvorav inntil 4 bosatt utenfor Oslo og nærmeste omegn. Styret velges av den årlige generalforsamling. Styrets formann velges først ved særskilt valg for 1 år ad gangen. Styrets øvrige medlemmer velges for 2 år, idet hvert år uttrer de 4 medlemmer som har fungert lengst (i tilfelle av lik funksjonstid: loddtrekning).

Generalforsamlingen velger hvert år blandt styret 2 viseformenn, hvorav den ene fra Oslo eller nærmeste omegn, den annen utenfor.

Som suppleanter for styret velges årlig 7 mann, hvorav minst 4 fra Oslo og omegn.

Innen 1. februar meddeler styret gjennom medlemsbladet hvilke valg skal foretas på generalforsamlingen med oppgave over dem som ikke ønsker å motta gjenvalg, og over dem som er gjenstående.

Forslag om valg av formann, styremedlemmer og varamenn kan derefter innsendes skriftlig til styret innen 1. mars. Forslag kan fremsettes av styret, en avdeling eller de enkelte medlemmer.

Samtidig med innkallelsen til gene-

ralforsamling opsettes en valglste omfattende alle innkomne forslag. Valg kan kun skje blandt dem som således er foreslått.

Hovedstyret leder klubbens virksomhet.

Det holder møte når formannen eller to av dets medlemmer anser det nødvendig.

Det er beslutningsdyktig når 4 er tilstede. — Den fungerende formanns stemme gjør utslaget i tilfelle av stemmelikhet.

Det ansetter klubbens funksjonærer og bestemmer deres lønn.

Det nedsetter de faste utvalg og komitéer som det anser nødvendig.

Det fastsetter instruks for klubbens personale og revisjon.

Det treffer bestemmelse om forvaltning og anbringelse av klubbens midler.

Det forbereder og ordner generalforsamling, klubbmøter og større fellesmøter.

Det sørger for ved gjenpart eller utskrift av protokoller m. v. å holde avdelingene best mulig underrettet om klubbens virksomhet.

Det tilstiller før generalforsamlingen avdelingene beretning om klubbens virksomhet i det forløpne år og revidert regnskap. Beretning og regnskap utlegges på klubbens kontor.

Alle klubbmøter og hovedstyremøter ledes av fungerende formann.

B. Avdelingsstyrene velges i overensstemmelse med avdelingens lover.

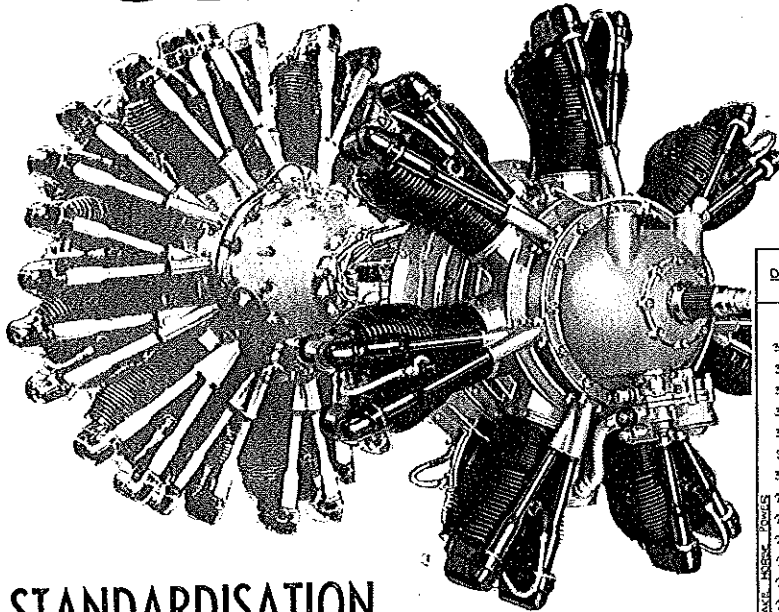
C. Generalforsamlingen har den øverste myndighet i alle klubbens anliggender.

Den innkalles med 3 ukers varsel til hvert medlem eller avdeling.

Den årlige generalforsamling holdes i regelen innen utgangen av april måned og behandler følgende saker:

1. Revidert regnskap for det forløpne år, avsluttet pr. 31. desember.
2. Hovedstyrets beretning om klubbens virksomhet i det forløpne år.
3. Valg av hovedstyre.
4. Valg av 2 revisorer og fullmaktskomité.

THE SIDDELEY CHEETAH IX



STANDARDISATION

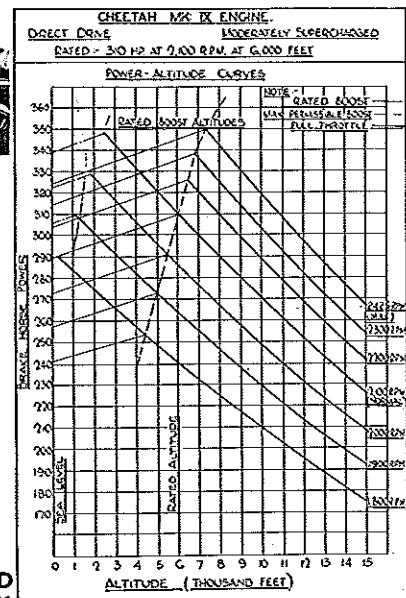
An unique feature of the 340 BHP Cheetah IX is that most of the important parts are interchangeable with those of the 750 BHP Panther X.

The Cheetah IX represents the most advanced type of seven-cylinder aircooled engine for coastal reconnaissance and similar duties.

The Panther X is now well-known and widely used in high speed military aircraft of latest types.

ARMSTRONG SIDDELEY MOTORS LTD., COVENTRY, ENGLAND

A5226C



Representert ved H. H. BROCH, Prinsensgt. 6, Oslo.

5. Enhver sak som styret forelegger, eller saker som noget medlem måtte ønske behandlet, og hvorom der i så fall må være innsendt skriftlig meddelelse til styret innen 1. mars. Forut for generalforsamlingen holdes et orienterende møte, hvori deltar hovedstyret og en representant for hver avdeling. På generalforsamlingen behandles ikke andre saker enn de som er nevnt i innkallelsen. Generalforsamlingen ledes av klubbens formann, hvis stemme i tilfelle av stemmelikhet gjør utslaget. Stemmerett på generalforsamlingen har seniormedlemmer som har betalt kontingent for året. Medlemmer som ikke kan møte på generalforsamlingen, har adgang til å avgi stemme ved fullmakt til et annet medlem; dog kan intet medlem stemme med mer enn 30 stemmer. Fullmakt skal være avfattet på der-

til fastsatt blankett for vedkommende generalforsamling. Blanketter kan fåes utlevert ved henvendelse til klubbens kontor etter 1. januar eller umiddelbart etter innkallelse til ekstraordinær generalforsamling. Fullmakt skal være undertegnet av vedkommende medlem personlig og skal gjelde all stemmegivning på generalforsamling. Fullmakt skal være innkommet til klubbens kontor innen kl. 12 middag dagen før generalforsamlingen. Generalforsamlingen velger en fullmaktskomité på 3 mann, som før generalforsamlingen skal ha gjennomgått fullmaktene og avfattet nødvendig opgave. Ved hver avstemning må den som benytter fullmakt angi antall stemmer på sin stemmeseddel, og stemmesedlen må undertegnes. Ekstraordinær generalforsamling holdes når styret anser det nødvendig el-

ler når minst 50 medlemmer krever det med skriftlig opgave til styret en måned før om de saker som ønskes behandlet.

§ 5.

Økonomi.

Kontingent og avdelingenes andel av denne og eventuelle innskrivningspen-ger fastsettes av generalforsamlingen etter forslag av hovedstyret. Almindelige medlemmer betaler årlig kontingent. Juniormedlemmer betaler en nedsatt årlig kontingent. Livsvarig kontingent er til enhver tid 15 ganger årskontingenten. Livsvarige medlemmers kontingent avsettes til et fond, hvorav rentene kan brukes til dekning av det ordinære budgett. Medlems ektefelle betaler halv kontingent. Æresmedlemmer og innbudte medlemmer erlegger ikke kontingent.

Faste og slifestærke dekker For START- og RULLEBANER

Innhent nærmere opplysninger hos:

A.S NORSK ESSENASFALT CO.

Telefon: 26 038 og 25 345

DRONNINGENSGT. 14, OSLO

FABRIK I AKER

Hovedstyret kan i særskilte tilfeller nedsette kontingenten for enkelte medlemmer.

Kontingente for året forfaller til betaling og innkreves i januar måned. Blir kontingenten for året ikke betalt innen 1. mars, skal klubben i brev erindre om at den må betales innen en måned fra brevets datum. Såfremt betaling ikke finner sted innen utløpet av denne frist tapes stemmerett og andre medlemsrettigheter inntil kontingenten er betalt.

Medlemmer tatt op etter 15. august betaler halv kontingent, etter 1. desember kun kontingent for det følgende år.

Utmeldelse av klubben skjer skriftlig i rekommandert brev til hovedstyret, og gjelder fra utløpet av det inneværende år. Den må dog senest være innsendt innen 1. desember.

Avdelingene kan innkreve kontingenten for sine medlemmer. Av denne kontingent innbetales den av generalforsamlingen til enhver tid fastsatte andel til hovedstyret.

§ 6.

Samarbeid med andre organisasjoner innen flyvningen og luftfarten.

N. A. K. søker samarbeid med andre organisasjoner på flyvningens område til fremme av saker av felles interesse.

Sådanne saker behandles dels av hovedstyret i samarbeid med styret i vedkommende organisasjon, dels på fellesmøter for alle organisasjoner.

Fellesmøter sammenkalles av N. A. K.s hovedstyre minst en gang årlig, som regel i forbindelse med N. A. K.s årlige generalforsamling. Program for fellesmøtene oppsettes av N. A. K.s hovedstyre, og saker som ønskes behandlet innmeldes av organisasjonene innen 14 dager før fellesmøtet.

Fellesmøtet kan forøvrig sammenkalles når det er ønskelig av hensyn til saker av felles interesse.

Til fellesmøtene har medlemmene av alle organisasjoner adgang. Motet kan fatte beslutninger eller avgi uttalelser om de saker som programmet omfatter. Hver av de møtende har en stemme. Møtene ledes av N. A. K.s formann.

En representant fra hver av de samarbeidende organisasjoner har adgang til det forberedende møte forut for N. A. K.s generalforsamling, hvor også fellesmøtet forberedes. Disse representanter har også adgang til N. A. K.s generalforsamling, dog uten stemme.

Hovedstyret har forøvrig adgang til å treffe avtale med hver enkelt av de organisasjoner som deltar i fellesmøter, stevner etc. mot tilsvarende forpliktelser. Sådanne avtaler skal godkjennes av N. A. K.s generalforsamling.

§ 7.

Lovendringer.

Forslag til forandring av disse lover kan avgjøres på såvel ordinær som ekstraordinær generalforsamling. Til vedtagelse kreves $\frac{2}{3}$ stemmeflertall. Er mindre enn $\frac{1}{4}$ av klubbens stemmetall representert, kan lovforandringen av mindretallet kreve forelagt for en ny generalforsamling, hvor den avgjøres endelig ved $\frac{2}{3}$ flertall.

§ 8.

Opøsning.

Beslutning om klubbens opøsning fattes på ordinær eller ekstraordinær generalforsamling hvor minst $\frac{1}{4}$ av klubbens medlemmer personlig har avgitt møte med $\frac{2}{3}$ flertall. Er fremmøtet mindre enn $\frac{1}{4}$ av medlemstallet forelegges spørsmålet for en ny generalforsamling hvor saken avgjøres med $\frac{2}{3}$ flertall.

Formue eller eiendeler som klubben måtte ha ved opøsningen overdras til en for norsk luftfart interessert institusjon etter generalforsamlingens bestemmelse.

Wessels flyveselskap.

Et nytt flyveselskap er nettop startet. Det er 3 brødre Wessel som står bak det. Den ene av brødrene, Petter Wessel, tjenestgjorde en tid på Kjeller i 1922—23 og reiste derefter til Amerika hvor han har vært ansatt ved Kinner og Douglas flyfabrikker. Han har altså 12 års erfaring i branchen. En annen av brødrene, Sven Wessel, er vernepliktig flyver i hærens flyvevåben. Han er selskapets flyver.

På forsiden er avbildet selskapets fly, en Fairchild 24 C 8—C med Warner Super Scarab 145 hk motor. Flyet har plass for flyver og 2 passasjerer, og kan brukes både som sjø- og landfly. Tomvekten er ca. 700 kg og nyttelasten, ca. 290 kg. Maks.fart 213 kmt, marsjfart 188 kmt, landingsfart 72 kmt. Vingene er i trekonstruksjon, og skroget av sveisede stålrør.

Flyet er f. t. stasjonert på Gressholmen.

Tysk artighet.

Det blev nylig holdt en stor demonstrasjon av nye engelske flytyper på Hatfield flyveplass. Blandt de mange fremtredende innbudte var også den tyske statssekretær general Milde som efter sigende skal ha uttalt at England bygget de beste jagere i Europa og: «Dere har de beste motorer og de beste folk til å bygge dem.»

Luftfartsstatistikk 1932-35 for Norge.

	1932		1933		1934		1935	
	Civil-flyvning	Militær-flyvning	Civil-flyvning	Militær-flyvning	Civil-flyvning	Militær-flyvning	Civil-flyvning	Militær-flyvning
Kilometer floiet	135 000	850 000	142 000	890 800	425 000	1 008 200	668 600	1 370 000
Flyvetimer	1 025	6 900	1 200	6 500	2 900	7 400	4 600	9 500
Passasjerer	2 000	—	5 800	—	6 500	—	13 600	—
Bagasje (kg)	—	—	—	—	2 000	—	25 000	—
Gods (kg)	—	—	—	—	10 000	—	37 400	—
Post (kg)	—	—	—	—	—	—	—	—
Uhell (havarier)	5	7	4	12	9	18	6	15
Km floiet pr. uhell	27 000	121 400	35 500	74 200	47 000	56 000	111 400	91 300
Døde v/ uhellene	—	—	2	2	2	—	4*	3
Sårede v/ uhellene	—	—	—	—	—	2	2	4
Ødelagte eller skadede fly	4	7	4	11	7	18	6	13
Ødelagte eller skadede motorer ...	2	3	1	2	6	1	4	9

* De 4 omkom ved at et fly, tilhørende Norsk Lufttrafikk, havarerte i Al i påsken 1935.

Uhellenes (havarienes) årsak angitt prosentvis.

	1932		1933		1934		1935		1932-35		1932-35
	Civ. flyvn.	Mil. flyvn.	Civ. flyvn.	Mil. flyvn.	Civ. flyvn.	Mil. flyvn.	Civ. flyvn.	Mil. flyvn.	Civ. flyvn.	Mil. flyvn.	Civil- og militær flyvn.
Overtredelse av luftfartsbestemm.	—	—	—	—	—	—	—	7	—	2	1
Flyverens fell	20	36	—	50	34	36	66	30	33	38	36
Motorsvikt	40	29	—	8	11	22	17	13	17	17	17
Feil v/ flyet el. dets tilbehør	—	14	25	17	22	11	17	13	17	13	15
Brann i luften	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Værforhold	—	21	25	21	—	14	—	10	4	15	12
Flyveplassen	40	—	25	4	—	17	—	20	12	13	12
Sykdom el. upasselighet hos flyveren	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ukjente årsaker	—	—	25	—	33	—	—	7	17	2	7

Oktanverdien

måling av bensinens kvalitet.

Det fremstilles nu bensin som i høy grad reduserer banking i motoren. En bensins egenskaper i denne henseende måles ved oktanverdien.

I de siste år har kompresjonsforholdet ved bensinmotorene stadig øket og på grunn herav vil det lettere opstå banking. Bensinfirmaene har derfor satt meget inn på å fremstille bensin med høy oktanverdi.

Man sier at en bensinsort har en oktanverdi på 65 når den anvendt i en bestemt motor har den samme tendens til å fremkalle banking som en blanding av 65 % isooktan og 35 % normalheptan. Disse to væsker er i mangt og meget like, som det sees av tabellen:

	Isooktan	Normalheptan
Molekylarvekt	114	100
Spesifik vekt	0.694	0.689
Kokepunkt	99°	98°
Lysbrytning	1.392	1.387
Oktanverdi	100	0

Når man har valgt disse to tilsynelatende like stoffer ved bestemmelse av bensinens motstandsdyktighet mot banking, skyldes det at det ene, heptanet, har en overmåte sterk tendens til å fremkalle banking, mens det andre, isooktanet, har akkurat den motsatte egenskap. Heptanet har engang for alle fått 0-verdien og oktanet 100-verdien — i analogi med termometerinndelingen. Den vanlige bensin av god

kvalitet kommer noe over midten på skalaen med en oktanverdi på 66-69. Almindelig flyvebensin ligger omkring 77, men for moderne høikomprimerte motorer kreves det bensin av oktanverdi 87 og derover.

På en stor oljekongress i London er man kommet til enighet om den motortype som skal brukes ved bestemmelse av oktanverdien. Den er av amerikansk konstruksjon, 1 cylinder, 4-takt Ricardomotor. Den har dobbel forgasser og kan variere kompresjonsforholdet mens den er igang. Det skjer ved en heving eller senkning av cylinderen ved hjelp av en skruemekanisme. Samtidig sørges det for ved stangoverføringer å bibeholde toleransen i toppventilene. Kompresjonen bestemmes nøyaktig ved en mikrometerskrue.

Bankingen bestemmes ved en såkalt hoppende pinne (councing pin). Denne pinnen står loddrett på cylinderen i et

Seilflyvekursus.

rør som nedentil er lukket av en stålmembran. Først ved banking blir trykket i cylinderen så sterkt at membranen bøies op og får pinnen til å hoppe. Pinnen kortslutter ved hoppingen 2 platinastifter. Jo høyere pinnen hopper, jo mere strøm går det gjennom ampèremeteret, og stort utslag på denne betyr sterk banking.

Gassblandings og kjølevannets temperaturer holdes konstante. Motorens turtall holdes konstant ved at den drives rundt av en elektrisk synkronmotor.

For å finne oktanverdien av en ukjent bensinsort må man bestemme blandingsforholdet og kompresjonsforholdet.

Det første bestemmes ved å holde luftmengden konstant og variere tilførselen av bensin fra null og oppover til bankingen får sin største styrke. For hver bensin må dette punkt nøie bestemmes.

Kompresjonsforholdet kan med litt øvelse innstilles slik at avlesningen på ampèremetret faller innenfor skalaen. Ved den endelige bestemmelse justeres kompresjonsforholdet slik at utslaget på ampèremetret kommer midt på skalaen hvor instrumentets følsomhet er størst.

Hvorvidt de her nevnte forsøksbetingelser og visse detaljer er hensiktsmessige, får fremtiden vise. Det vesentlige er at man har fått en felles norm for å angi oktanverdien.

I almindelighet bruker man hverken oktan eller heptan for bestemmelse av oktanverdien da disse stoffer er altfor dyre. Isteden brukes spesialbensiner som er fremstillet med særlig omhu. Det er de store bensinfirmaer som fremstiller og garanterer kvaliteten av spesialbensinen.

I Sverige har man anskaffet en Ricardomotor. Den er i bruk på Malm-slätt. Det foregår for tiden forsøk med lettentyl blandinger og andre driftstoffer.

Fokker

har gjort utkast til et nytt stort trafikfly F-56. Det har en vekt på 22,5 tonn. Med en samlet motorkraft på 4 400 hk vil det få en fart på 335 kmt. Det har plass for 56 passasjerer.

Til Nordpolen.

Det fortelles at «Graf Zeppelin» skal gjøre en tur til Nordpolen neste år med tyske og engelske videnskapsmenn. Det er meningen at noen av dem skal settes av på isen.

Norsk Aero Klubb har i samarbeide med Allers Familie-Journal satt igang et kursus i seilflyvning og bygging av seilfly. Kurset skal vare i 1 måned og har ca. 25 deltagere fra alle landets kanter. Det holdes på gården Heramb i Ringsaker, hvor man har funnet brukbart terreng for seilflyvning. Lærere i kurset er 2 tyske seilflyvere, dr. Joachim Küttner og Horst Dümcke. Senere kommer også en tysk håndverker. For øieblikket har man 1 norsk glidefly og 1 tysk. Senere kommer ytterligere 2 à 3 slike fly fra Tyskland. Det norske fly er «Mehank» som er bygget av den foretagsomme og dyktige flyveklubb i Ål i Hallingdal.

Aero-Club von Deutschland har vist den elskverdighet å stille både instruktører og materiell til gratis disposisjon.

Lignende kurser med tyske instruktører har nylig vært holdt i Finnland og Sverige. Seilflyvningen får stadig nye tilhengere både fordi den er en fin sport i sig selv og fordi den er av betydning som forøvelse for motorflyvningen.

Den tyske Aero-Clubs leder av seilflyvningen er professor Rheindorf. Det var under den store svenske luftfartsutstilling i år at det lyktes styret i Norsk Aero Klubb å få professorens løfte om assistanse til det seilflyvekursus som nu er igang.



En sliteolje av rang.

På kontorgulv og hvor De ellers trenger en ekstra sterk olje, bør De bruke

Cedrol-Gulvolje

Den er usedvanlig holdbar og tørrer helt på 8 timer.

ALNA CHEM. FABRIKER



Ditlef Smith.

Ditlef Smith var født 1909 på Madagaskar, hvor hans far, prost Smith i Norderhov, en tid virket som misjonær. Etter artium fikk han sin flyverutdannelse ved Hærens flyveskole i 1929—30, og blev utnevnt til vernepliktig flyverløytnant i 1934 etter endt tjenestetid. Han studerte et par år teologi, men som den fødte flyver han var kom flyvningen snart til å legge helt beslag på ham, og bli hans livsvirke, som han gikk op i med liv og sjel.

I flyvevåbenet blev man meget snart opmerksom på hans fremragende anlegg som flyver. Han blev uteksaminert som nr. 1 i sitt kull og kom også meget snart over i civilflyvningen hvor han har ydet en innsats som få, og skapt sig et lysende navn som vil gå over i norsk flyvnings historie. Han blev en av pionerene som trodde på norsk civilflyvning selv i de vanskeligste år. Med ukuelig energi gikk han inn for opgaven og den gledelige utvikling i de senere år med stigende popularitet og tillit til flyvningen her hjemme, har han en stor andel i. Særlig da han etter en rekke overbevisende prestasjoner blev ansatt i Widerøes flyveselskap, bidrog han ved tallrike flyvninger, på kystruten Oslo—Haugesund, ved krevende leilighetsflyvninger og på turistruten til Jotunheimen, sterkt til å skape tilliten hos publikum. I en årrekke hadde han stadig vist sine passasjerer og overordnede, at han foruten å være en fremragende flyver, først og fremst var i besiddelse av en ansvarsfølelse, som forbød ham å ta noen unødige chansen. Med sine over to tusen flyvetimer over norsk terrang under nær sagt alle slags værforhold hadde han dessuten en praktisk erfaring som få. Det var således ingen tilfeldighet at

han knapt 27 år gammel fikk det ansvarsfulle hverv som første-flyver på Havørn og på en ny og krevende rute.

På bakgrunn av dette virket ulykken dobbelt tungt. Han stod i sin ungdoms fulle kraft, som skapt for sitt virke. Fremtiden lå lys foran ham. I et brev til sin unge hustru dagen før ulykken gav han uttrykk for en intens glede over livet samtidig som han så sterkt følte det store ansvar som hvilte på ham.

Ditlef Smith var en sjelden personlighet, en type på en ungdom av idag som vi ikke hadde råd til å miste. Livet lyktes så lett for ham, men han var alltid like beskjeden. Han var en solskinnsgutt og en musikalsk begavelse som charmerte alle han kom i berøring med.

Du hadde mange mange venner Ditlef som aldri vil glemme dig. Du var det store centrum i kameratflokkene. Vi takker dig for hvad du har betydd for oss i den korte tid du fikk leve og lyser fred over ditt minne.

Edv. Omholt-Jensen.

To flyveuhell.

Den 29. Mars i år havarerte et av Widerøes fly, Moth LN—BAE ved Grorud. Flyveren tok sertifikat ifjor og hadde for ikke hatt noe uhell. Flyet var etter foreliggende rapporter i den skjønneste orden ved starten fra Bogstadvannet. Det er derfor intet å bebreide flyveselskapet.

Flyveren sler i sin rapport at motoren stoppet idet han skulde gi full gass for å stige — «hvorefter jeg har fått for liten fart og maskinen kom i spinn» som det videre står i rapporten. Selv om motoren stoppet er det ingen grunn til å miste farten og gå i spinn når flyet flyr rett frem. Det tyder på at flyveren har liten øvelse. Det kan selvfølgelig sies at flyveren burde maktet situasjonen selv om det var smått bevendt med øvelsen. I de aller fleste tilfelle vil nok en mann som har tatt privatforercertifikat også vite hvad som må gjøres i et tilfelle som dette. Men man kan ikke se bort fra

at det er undskyldelig at et uhell inntraff. Det hender iblandt den beste.

Det viste sig ved prøvekjøring av motoren efter havarlet at den startet med en gang og var i full orden.

Det er et forhold ved dette havari som særlig påkaller opmerksomheten, nemlig at flyveren hadde med passasjerer. Det er efter gjeldende lover tillatt for hvem som helst som har tatt privatforercertifikat å ta med sig gratis passasjerer. Dette er utvilsomt ikke bra. Det burde iallfall forlanges at en flyver har 100 solotimer for han får adgang til å ha med noen i flyet. Når sertifikatbestemmelsene revideres bør man få med denne forandring.

Den unge amatørflyver Gilhus har også vært meget uheldig. Et formildende moment i dette tilfelle er at flyveren var alene i flyet. Det er et spørsmål om man ikke burde forby amatørflyvere med under 100 timers soloflyvning å foreta så lange turer at de er utenfor flyveinstruktørens synsvidde. I ethvert fall må de nuværende bestemmelser på flere punkter skjerpes. Flyvningen kommer ved slike uhell som her nevnt i miskredit hos publikum.

Modellflyvning i Tyskland.

En skolegutt startet et modellfly drevet med gummistrikk i en konkurranse på Fischbeckerheden ved Hamburg. Det steg til stor høide og landet 3 timer 14 min. senere ved Preetz i Halstein som ligger over 90 km. fra utgangspunktet.

Stjålet gull.

Imperial Airways er dømt til å erstatte kr. 180 000 i gull som blev stjålet fra Croyden flyveplass ifjor.

Rustningene i U. S. A.

Kongressen har vedtatt å øke den amerikanske hærs flyvevåben med 2 300 fly. Antallet av fly er f. t. 1 800.

Fly kommer ut en gang pr. måned og koster kr. 5,00 pr. år.

Redigert og utgitt av kaptein J. W a g e.

Kontor, Karl Johansgt. 8. Telf. 23 695.

Hellstrøm & Nordahls Boktr. A/S, Welhavensgt. 9, Oslo.

Luftfartforsikringer

overtas av nedennevnte selskaper tilsluttet

Den nordiske Pool for Luftfartforsikring

Bergens Brand - Dovre - Norden - Norske Alliance
Norvegia - Storebrand - Trondhjems - Æolus.

Sperry directional gyro, artificial horizon, auto-pilot

Eclipse starters and generators

Rotax electrical equipment

Lord vibrationless mountings

AandP aircraft tubing

Dowty shock absorbers

● BJARNE
SJONG
& CO.
OSLO

RÅDHUSGT. 6. TLF. 22079

Holmes Tele-compass

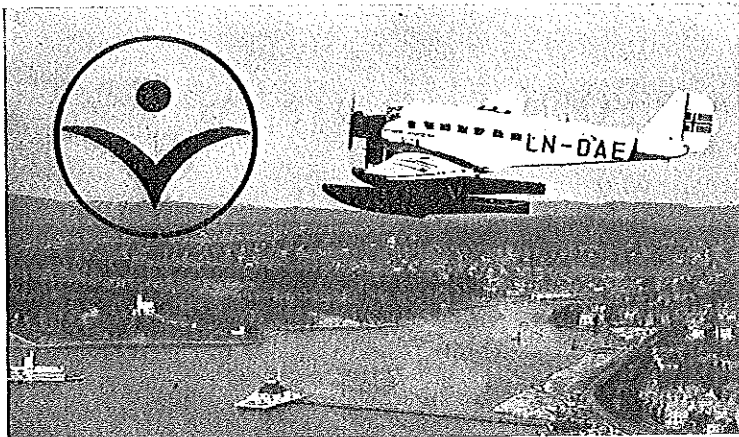
med automatisk pilot for langdistanse- og passasjerfly

Ingeniørforretningen **ATLAS A/S**
Tollbodgaten 4, Oslo · Telefoner: 11497, 22635, 23416

Modellflyvere

Prøv de nye propeller, typene «STANDARD» og «RACER» med garantert korrekt stigning. Modeller med mine propeller har oppnådd de fleste rekorder innen N. M. F. Propeller for tid-, lengde- og hastighetsflyvning. *Nye rimelige priser.*
Modellfly, deler og materialer.

WILL. G. AANEBY, OSLO
NORDBYGATEN 4 ■



Oslo — Bergen — Trondheim — Tromsø — Honningsvåg

Telefon: 17270

Telegramadr.: «Airnorway»

**Har De anlegg
for flyvning?**

For at flest mulig skal få anledning til å prøve hvor lett det er å styre et fly, gir vi nu instruksjonstimer med teoretisk forklaring og undervisning i flyets grunnprinsipper, samt prøvflyvning hvor eleven selv styrer (dobbelstyring) Prisen er kr. 20,00

Time bestilles: Kontoret, Sjøfartsbygningen, telefon 17330
eller flyvehavnen, Ingierstrand, telefon 89340

WIDERØE'S FLYVESELSKAP A/S

HELLSTRØM & NORDAHL'S BOKTRYKKERI A/S - OSLO