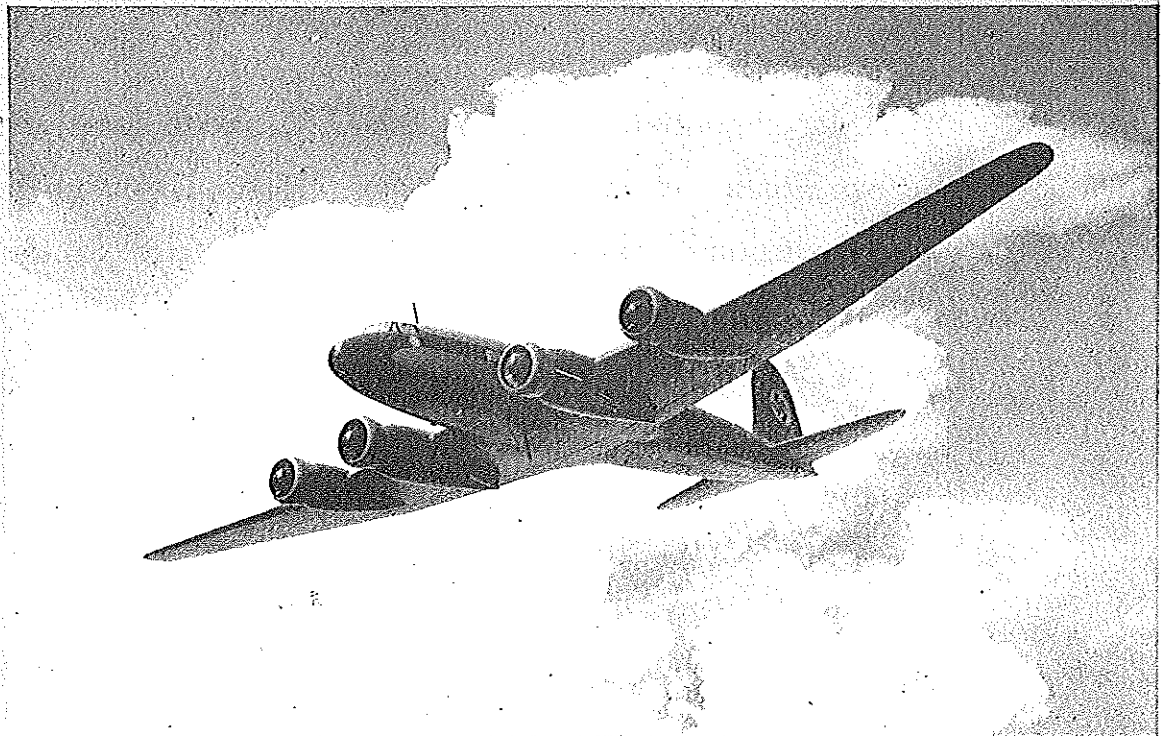


FLY

LUFFARTSBLADET



Pris 50 øre.

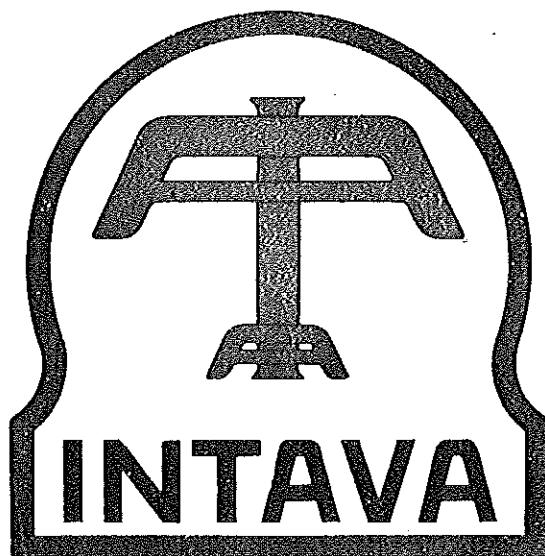
10

Focke-Wulf FW 200 «Condor».

Hvad er det som mangler den norske civilflyvning – Svensk militærflyvning – Saken Carnet de passage – Meddelelser fra Luffartsrådet – Klubbnytt – Intervju med Erik Engnæs m. m.



er uundværlig for alle som interesserer sig for norsk flyvning. Det er organ for alle flyveklubbene og det eneste fagblad på området i landet. Årsabonnement koster bare kr. 6,—. Tidligere årganger tilsalgs i begrenset antall.



„Nordmennene som jo kan se tilbake på en rekke enkeltprestasjoner mangler merkelig nok ennå „the spirit of aviation” ”

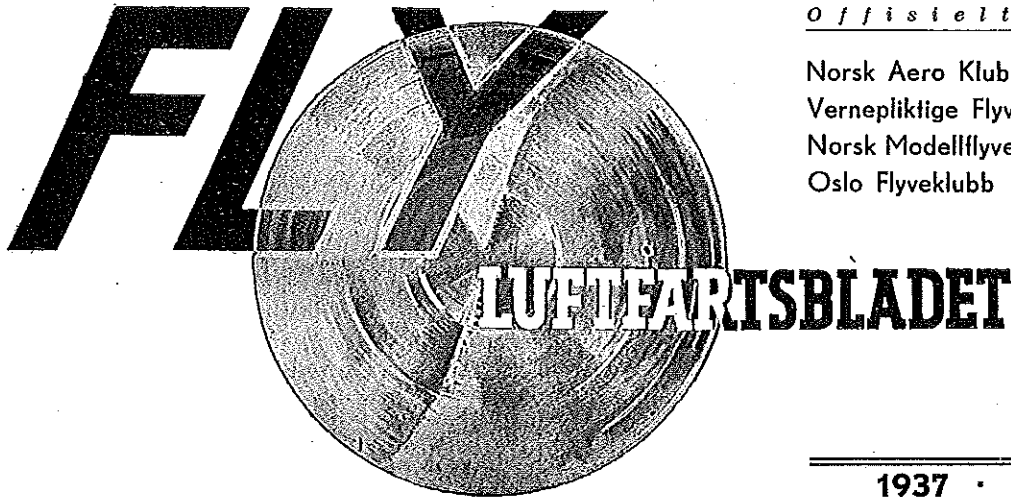
Dr. ing. EMIL KROPP
I et intervju med Fly

Enkeltprestasjonenes tid er forbi. Det som nu trengs er en samlet opslutning om de organisasjoner som arbeider for fremme av norsk flyvning



Bli medlem av Norsk Aero Klubb

Alle opplysninger fåes ved henvendelse til hovedkontoret
Prinsensgate 5, Oslo



Offisielt organ for:

Norsk Aero Klubb
Vernepliktige Flyveoffiserers Forening
Norsk Modellflyver-Forbund
Oslo Flyveklubb

1937 · Nr. 10 · 5. årg.

Hvad er det som mangler den norske civilflyvning?

Nu når våre flyveruter har innstillet for år kan det være på sin plass å se tilbake på den sesongen som gikk.

Det var vår grunn til å se med optimisme på utviklingen, bakkeorganisasjonen var godt utbygget, tidene var gode med stor reisetrafikk, og sist men ikke minst, man stod godt rustet med erfaringer. Men resultatet har på langt nær ikke tilsvart forventningene. Vi har sett at Stockholmsruten har måttet innstille som følge av mangel på passasjerer og Kjøbenhavnruten, kystflyveruten og Bodørutene har ikke hatt det belegg som man ventet.

Var våre forventninger overdrevne eller kan stagnasjonen tilskrives andre forhold?

Nu har selvsagt Havørn-ulykken ifjor og flyveulykken på Oslo havn i sommer vært medvirkende årsaker til det utilfredsstillende resultat, men vi kan vanskelig tro at de har spillet en avgjørende rolle, der må være andre momenter. Vi er mere tilbøielig til å mene at man har oversett eller lagt for lite vekt

på en meget viktig faktor i arbeidet for ruteflyvningens utvikling, nemlig systematisk propaganda, generelt for flyvesaken og spesielt for passasjer-, post- og godsbeholdning.

Se på de ledende luftfartsnæsjoner. De har alle drevet en målbevisst propaganda og har ofret meget store summer på dette arbeidet, og vi ser også med tilstrekkelig tydelighet at det er fruktene av dette arbeid som høstes når disse til enhver tid kan påvise en forbausende fremgang på trafikkflyvningens område. Uten dette fremsynte propaganda-arbeide preget av urokkelig tro på flyvningens sak og vilje til å føre saken frem, vilde de knapt kunne påvise de store resultater.

Det er en lunken ånd i norsk civil-flyvning idag, ingen samlet vilje til å arbeide flyvesaken frem, bare i «festlige stunder» kan vi spore begeistring og høre tale om pågangsmot og fremsynte arbeide som kan vinne gjenklang hos publikum.

Det har ikke alltid vært slik,

— vi minnes med glede Widerøes initiativrike innsats for norsk flyvning. Det var grobunn den gangen, men bøigen blev vel for stor, da alle vilde være sakkyndige og ha et ord med i laget.

De nedslående resultater av sommerens ruteflyvning bør bevirke at man nu får øinene op for propagandaens betydning og allerede straks setter propaganda-arbeidet i system. Vi har nu mange institusjoner og selskaper som enkeltvis lite makter, men som samlet vilde kunne ta store løft.

Forutsetningen for å få istand et fremsynte arbeid på dette felt er at staten gir økonomisk støtte. Det er ikke så svært store summer det gjelder og pengene vil være godt anbragt. Blir det ikke gjort noe, vil det føre til at staten i lange, lange tider må yde store subsidier til en ulønnsom rutedrift.

Vi skal i neste nr. av «FLY» sette op en plan over hvordan vi mener propaganda-arbeidet bør drives.

En flyvningens propaganda-uke

Sarpsborg Flyveklubb vil i tiden 7—14. november holde en utstilling i Festiviteten i Sarpsborg. — «En flyvningens propaganda-uke for Østfold.»

Det vil bli utstilt et motorfly, Gronau Baby, og Sarpsborg Flyveklubbs Gronau 9 som på det nærmeste er ferdig, videre modellfly som juniorgruppen har bygget, samt en del modellfly fra Oslo, deriblandt Erik Engelhardts Wakefield modellfly.

Følgende firmaer og selskaper deltar med stands:

A/S Aeromodel, Oslo.

Det Norske Luftfartsselskap.
Wessels Flyveselskap.

A/S Widerøes Flyveselskap.

Luftfoto A/S.

Fly, Luftfartsbladet.

Fra Stavanger kommer modellen av Sola Flyveplass.

Bygging av glidefly vil bli demonstrert i selve lokalet.

Utstillingen åpnes søndag 7. november av kaptein Ole Reistad.

Søndag 7. nov.: Foredrag av kaptein Reistad. Seilflyfilm. Film fra åpningen av Sola Flyveplass.

Onsdag 10. nov.: Foredrag av løytn. S. Sivertsen, Horten. «Luftkartlegning av Svalbard sommeren 1936.»

Lørdag 13. nov.: Foredrag av Byfoged Didriksen, Sarpsborg.

Søndag 14. nov.: Foredrag av Bernt Balchen og antagelig Nils Romnæs.

Det forbeholdes rett til mulige forandringer.

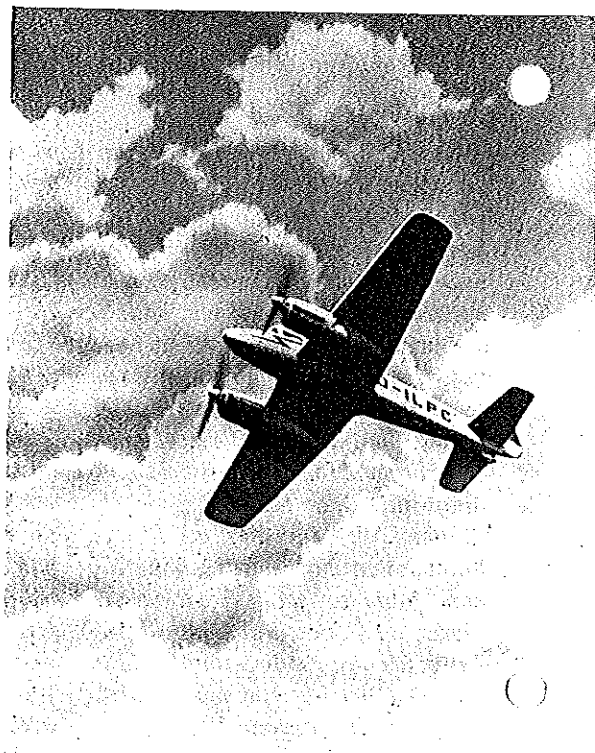
Det vil bli satt igang et lotteri,

og guttene i juniorgruppen vil selge flymerker i byen den uken utstillingen varer. Skolebarn skal klassevis besøke utstillingen i timene med sakkyndig omvisning.

Det vil antagelig bli satt opp billigtog på strekningen Moss—Halden.

„Die Gothas“ Go 146

Dette vakre hurtiggående passasjerfly er en av de siste konstruksjoner til Die Gothaer Waggonfabrik A.G. Det er utstyrt med 2 Hierth HM508E motorer på 240 hk. og har en reise-fart på 300 kmt. Landings-farten er 95 kmt. Tomvekt 1500 kg. Nyttelast 700 kg. Toppøide er med begge motorer i bruk 5400 m., med bare 1 motor igang 1800 m.





Meddelelser fra Luftfartsrådet.

Nr. 7/1937.

Lægeundersøkelse

A. Den faste lægenevnd for flyvere. Møtedager 1937/38

Den faste lægenevnd for flyvere har møter i Wergelandsvn. 3 b Oslo kl. 1700 følgende dager i tidsrummet 1/11 1937—30/6 1938:

- » 12. november »
- » 14. januar 1938
- » 11. februar »
- » 11. mars »
- » 8. april »
- » 13. mai »
- » 10. juni »

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

Nr. 12/1937.

Luftnavigasjonskursus ved Oslo Sjømannsskole.

I løpet av høsten og vinteren skal det holdes et luftnavigasjonskursus ved Oslo Sjømannsskole.

Om kurset, som er forutsatt å skulle begynne ca. 15. november, vil det kunne fås nærmere opplysninger ved direkte henvendelse til Sjømannsskolen.

Nr. 13/1937.

Bestemmelser om luftfart.

Nytrykk.

Bestemmelser om luftfart med tilhørende bilag (reglement A, C, D og E) er nu ferdigtrykt i

ny utgave hvor det er tatt inn alle endringer som er kommet til siden bestemmelsene blev trykt forrige gang (1932/33).

Bestemmelsene m. v. er å få kjøpt ved *Hærens trykningskontor*, Oslo, til følgende priser:

Bestemmelser om luftfart	kr. 0,75
Reglement A	» 0,50
» C	» 0,50
» D	» 0,75
» E	» 0,50
Samlemappe	» 1,00
For komplett sett i mappe er prisen	» 3,25

*

De forskjellige hefter inneholder

Bestemmelser om luftfart:

Lov om luftfart av 7/12 1923 med endringer av 17/6 1932. Kgl. res. av 22/4 1932 med senere endringer. Regler om luftfart. (F. D. 15/10 1932 med senere endringer).

Reglement A: Bestemmelser om luftfartøiers merking, registrering og kjennerop. (Kgl. res. 22/4 1932.)

Reglement C: Bestemmelser om dagbøker og journaler for luftfart. (F. D. 15/10 1932 med senere endringer.)

Reglement D: Regler for lanterneføring og signaler. Luftveisregler. (Kgl. res. 16/4 1937.)

Reglement E: Bestemmelser om luftfartøiers bemanning og luftfartscertifikater. (F. D. 7/12 1936.)

*

Reglement B (F. D. 15/10 1932), som inneholder bestem-

melser om minimumsfordringer m.v. for utstedelse av luftdyktighetsbevis, er f. t. under revisjon og vil bli trykt senere.

Nr. 14/1937.

Forandringer i fordringer til navigatørcertifikat av 2. 1. klasse.

Forsvarsdepartementet har 19. oktober 1937 fastsatt følgende forandringer i «Reglement E. Bestemmelser om luftfartøiers bemanning og luftfartscertifikater (F. D. 7/12 1936):

Ad § 16. I tabellen s. 11 forandres i de 2 siste rubrikker for luftnavigatør 24 til 12 (måner).

Ad § 20. Avsnitt c. s. 13 utgår.

Ad § 24. Paragrafen skal lyde:

Dyktighetsprøver for luftnavigatør av 2. klasse.

A. Praktiske prøver.

a. Aspiranten må fremlegge bevidnelse for at han har utført minst 50 timers flyvning som medlem av tjenestgjørende besetning på luftfartøi.

b. Med hensyn til bruken av apparater for lys- og lydsignalering må aspiranten på land kunne sende og motta nøiaktig meddelelser såvel i kodegrupper som i almindelig sprog eller ved taltegn med en hurtighet av 4 ord*) i minuttet.

B. Teoretiske prøver.

a. Jordens form, geografiske koordinater og deres betegnelse. Elementært kjennskap til kosmografi (læren om verdensoppbyggingen).

b. Land- og sjøkart. Hvorledes disse skal leses og brukes. De praktiske egenskaper ved de projeksjoner som anvendes i luftfart.

*) Hvert ord svarende til 5 bokstaver.

- c. Jordmagnetisme; kompass, deres konstruksjon, bruk og justering.
- d. Navigasjonsberegning ved hjelp av instrumenter til måling og beregning av vektortriangelens elementer.
- e. 1. Elementært kjennskap til de forskjellige systemer for styring etter radiosignaler som kan brukes ved luftfart (apparater ombord og på land). De forskjellige systemers praktiske brukbarhet.
2. Metoder for å bestemme et luftfartøis posisjon ved radiogoniometrisk peiling og ved radiofyr, med bruk av de nødvendige korreksjoner.
3. Kjennskap til organisasjon og metoder for orientering ved hjelp av radio, heri innbefattet praktisk bruk av Q-kodens grupper.
- f. Internasjonal luftfartslovgivning. Regler til forebyggelse av sammenstøt på sjøen*), og kunngjøringer til hjelp for luftnavigatoren.
- g. Meteorologi. Prinsippene for de forskjellige meteorologiske observasjoner. Ordning vedrørende bekjentgjørelse av de meteorologiske opplysninger for luftfarten (den meteorologiske sikringstjeneste). Prinsippene for å forutsi været, utferdigelse og tydning av værkart. Fysikalsk og klimatologisk kjennskap til de værformer som har betydning for luftfart.
- h. Signalering:
1. Lys- og signaler. Detaljkjennskap til fremgangsmåten for å opnå forbindelse samt sende og motta med-

*) Kjennskap til regler for undgåelse av sammenstøt på sjøen fordres bare av navigatører ombord i sjøfly. Har aspiranten ikke tilfredsstillende avlagt prøver i dette, skal det i hans sertifikat tilføies: «ikke autorisert til å utføre tjeneste som navigatør på sjøfly.»

delelser ved hjelp av begge metoder.

2. Internasjonal kode. Flagg. Flaggenes navn og farve. Lesning av flaggsignaler.*)

Ad § 25. Paragrafen skal lyde: *Dyktighetsprøver for luftnavigator av 1. klasse.*

A. Praktiske prøver.

Aspiranten, som må ha innehatt navigatørcertifikat av 2. kl. i minst 1 år, må fremlegge bevidnelse for at han har minst 200 timers flyvning som medlem av tjenestgjørende besetning på luftfartøi; av disse 200 timer må minst 100 timer, heri innbefattet 15 timer om natten, være utført som navigatør.

B. Teoretiske prøver.

Et grundigere kjennskap til alle de spørsmål som er nevnt under teoretiske prøver for 2. klasses navigatørcertifikat, og dessuten:

- a. Jordens form. Matematisk fremstilling av de forskjellige elementer som er nødvendige for beregninger av rute og avstand.
- b. Land- og sjøkart. Prinsippene for utførelse av de projeksjoner som brukes i luftfart.
- c. Ebbe og flod. Elementær teori og forutsigelse ved hjelp av tabeller.
- d. Astronomisk navigasjon. Anvendelse av de forskjellige metoder for å bestemme et luftfartøis posisjon, bruk og justering av tabeller, diagrammer og instrumenter som brukes for posisjonsbestemmelse.

*) Lesningen av flaggsignaler fordres bare av navigatører ombord i sjøfly og luftskib. Har aspiranten ikke tilfredsstillende avlagt prøver i dette, skal det i hans sertifikat tilføies: «ikke autorisert til å utføre tjeneste som navigatør på sjøfly.»

Kjennskap til nødvendige matematiske beregninger.

(Pkt. e er sløfet.)

Forandringene gjelder fra 1. januar 1938. For allerede utstedte sertifikater gjelder forandringene fra første forlengelse (fornyelse).

Nr. 15/1937.

Forskrifter om internasjonal luftbefordring.

Ved kongelig resolusjon av 27. august 1937 er i medhold av § 15 i lov nr. 6 av 12. juni 1936 om befordring med luftfartøier utferdiget sålydende *forskrifter om internasjonal luftbefordring:*

I. Anvendelsesområde.

§ 1.

Disse forskrifter gjelder internasjonal befordring av reisende, reisegods eller gods med luftfartøi når befordringen utføres mot betaling eller av et luftfartsforetagende, selv om befordringen er vederlagsfri.

De kommer ikke til anvendelse når et luftfartsforetagende utfører en luftbefordring som første forsøk med sikte på opprettelse av en regelmessig luft-rute, og heller ikke når befordringen ellers utføres under usedvanlige forhold og faller utenfor almindelig luftfarts-virksomhet. Heller ikke gjelder forskriftene luftbefordring som utføres i henhold til internasjonale postkonvensjoner.

§ 2.

1. Som internasjonal ansees befordringen når avgangsstedet og bestemmelsesstedet etter fraktavtalen ligger innenfor området til to stater som er tilsluttet Varsjavakonvensjonen om luftbefordring av 12. oktober 1929, uansett om befordringen avbrytes eller skifte av luftfartøi foretas. Ligger avgangsstedet og bestemmelsesstedet innenfor én konvensjonsstats område, ansees befordringen for internasjonal, såfremt mellemlanding skal foretas på et område som er undergitt en annen stats myndighet, selv om denne stat står utenfor konvensjonen. Befordring som uten sådan mellemlanding foretas mellom områder som er undergitt den sam-

me konvensjonsstats myndighet, regnes ikke for internasjonal.

2. En befordring som skal utføres av flere luftfraktførere etter hverandre, ansees for én befordring når den av partene er betraktet som en enhet, uansett om der er sluttet en enkelt eller flere avtaler. Befordringen taper ikke sin internasjonale karakter av den grunn at en eller flere av avtalene i sin helhet skal oppfylles innenfor et område som er undergitt den samme konvensjonsstats myndighet.

II. Befordringsdokumenter.

A. Billett.

§ 3.

1. Ved befordring av reisende skal fraktføreren utstede en billett som skal inneholde følgende opplysninger:

- sted og dag for utstedelsen;
- avgangssted og bestemmelsessted;
- de fastsatte mellemlandinger; fraktføreren kan dog forbeholde sig rett til nødvendige forandringer;
- fraktførerens eller fraktførernes navn og adresse;
- at befordringen er undergitt de ansvarsregler som er fastsatt i lov om befordring med luftfartøyer av 12. juni 1936 (luftbefordringsloven).

2. Om billett ikke utstedes, eller om billetten ikke har det foreskrevne innhold eller mistes, er fraktavtalen allikevel gyldig og underkastet bestemmelsene i luftbefordringsloven og i nærværende forskrifter. Har fraktføreren tatt imot en reisende uten å utstede billett, har han dog ikke rett til å påberope sig de bestemmelser i luftbefordringsloven som utelukker eller begrenser hans ansvar.

B. ReiseGods.

§ 4.

1. Ved befordring av reiseGods, som den reisende overgir i fraktførerens varetekt (innskrevet reiseGods), skal fraktføreren utstede reiseGodsbevis.

2. ReiseGodsbevis utstedes i to eksemplarer, det ene for den reisende, det annet for fraktføreren.

3. Beviset skal inneholde følgende opplysninger:

- sted og dag for utstedelsen;
- avgangssted og bestemmelsessted;
- fraktførerens eller fraktførernes navn og adresse;
- billettens nummer;

e. at reiseGodset utleveres til innehaveren av beviset;

f. kollenes antall og vekt;

g. det beløp som måtte være opgitt i henhold til luftbefordringslovens § 9 annet ledd;

h. at befordringen er undergitt de ansvarsregler som er fastsatt i luftbefordringsloven.

4. Om reiseGodsbevis ikke utstedes, eller om beviset ikke har det foreskrevne innhold eller mistes, er fraktavtalen allikevel gyldig og underkastet bestemmelsene i luftbefordringsloven og i nærværende forskrifter. Har fraktføreren tatt imot reiseGods uten å utstede bevis, eller inneholder beviset ikke de opplysninger som er nevnt under d, f og h har han dog ikke rett til å påberope sig de bestemmelser i luftbefordringsloven som utelukker eller begrenser hans ansvar.

C. Luftfraktbrev.

§ 5.

1. Ved godsbefordring kan fraktføreren kreve at avsenderen skal utferdige og overgi ham et dokument betegnet som luftfraktbrev, og avsenderen kan kreve at fraktføreren skal ta imot dette dokument.

2. Om luftfraktbrev ikke utstedes, eller om det ikke har det foreskrevne innhold eller mistes, er fraktavtalen allikevel gyldig og underkastet bestemmelsene i luftbefordringsloven og i nærværende forskrifter med de undtagelser som følger av § 9.

§ 6.

1. Luftfraktbrevet utferdiges av avsenderen i tre eksemplarer og overleveres sammen med godset.

2. Det første eksemplar skal være påtegnet «for fraktføreren» og underskrives av avsenderen. Det annet eksemplar skal være påtegnet «for mottageren»; det underskrives både av avsenderen og fraktføreren og skal følge med godset. Det tredje eksemplar underskrives av fraktføreren og leveres tilbake til avsenderen etter at godset er mottatt.

3. Fraktførerens underskrift skal påføres ved mottagelsen av godset.

4. Fraktførerens underskrift kan erstattes av stempel; avsenderens underskrift kan være trykt eller erstattes av stempel.

5. Har fraktføreren utstedt luftfraktbrevet etter begjæring av avsenderen, ansees han, inntil det motsatte bevises, for å ha gjort det på avsenderens vegne.

§ 7.

Fraktføreren kan kreve at avsenderen utferdiger særskilte luftfraktbrev når avtalen omfatter flere kolli.

§ 8.

Luftfraktbrevet skal inneholde følgende opplysninger:

- sted og dag for utferdigelsen;
- avgangssted og bestemmelsessted;
- de fastsatte mellemlandinger; fraktføreren kan dog forbeholde sig rett til nødvendige forandringer;
- avsenderens navn og adresse;
- den første fraktførers navn og adresse;
- hvis mottageren oppgis, hans navn og adresse;
- godsets art;
- stykketall, pakningsmåte og kollenes særlige merker eller nummer;
 - godsets vekt, mengde, ruminnhold eller dimensjoner;
 - godsets og pakningens synlige tilstand;
- frakten, hvis den er fastsatt, dag og sted for betalingen, og hvem som skal betale frakten;
 - dersom godset sendes mot etterkrav, den kjøpesum og de omkostninger som skal opkreves;
- det beløp som måtte være opgitt i henhold til luftbefordringslovens § 9 annet ledd;
- antall eksemplarer av luftfraktbrevet;
- de dokumenter som er overgitt til fraktføreren og skal følge med godset;
- befordringstiden og en kort angivelse av den vei som skal følges (via), hvis det er truffet avtale derom;
- at befordringen er undergitt de ansvarsregler som er fastsatt i luftbefordringsloven.

§ 9.

Har fraktføreren tatt imot godset uten at luftfraktbrev er utferdiget, eller inneholder luftfraktbrevet ikke alle de opplysninger som er nevnt i § 8 under a—l og q, kan fraktføreren ikke påbe-

K. N. A.-Hotellet, OSLO

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

rope sig de bestemmelser i luftbefordringsloven som utelukker eller begrenser hans ansvar.

§ 10.

1. Avsenderen er ansvarlig for riktigheten av de opplysninger om godset som han inntar i luftfraktbrevet.

2. Han bærer ansvaret for all skade som fraktføreren eller andre lider på grunn av at hans opplysninger ikke har det foreskrevne innhold eller er uriktige eller ufullstendige.

§ 11.

1. Luftfraktbrevet gjelder som bevis for avslutning av fraktavtalen, mottagelsen av godset og vilkårene for befordringen, hvis ikke motbevis føres.

2. Luftfraktbrevets opplysninger om godsets vekt, dimensjoner, pakning og stykketall gjelder som bevis, hvis ikke motbevis føres. Andre opplysninger om godsets mengde eller ruminnhold og opplysninger om godsets tilstand gjelder derimot ikke som bevis overfor fraktføreren, med mindre han har undersøkt riktigheten i nærvær av avsenderen og anført dette i luftfraktbrevet, eller opplysningene vedkommer godsets synlige tilstand.

III. Rett til å råde over godset og utlevering av dette.

§ 12.

1. Når avsenderen oppfyller alle sine forpliktelser etter fraktavtalen, har han rett til å råde over godset ved å ta det tilbake på avgangs- eller bestemmelsesflyveplassen, ved å stanse det i tilfelle av landing underveis, ved å la det utlevere på bestemmelsesstedet eller underveis til en annen enn den mottager som er oppgitt i luftfraktbrevet, eller ved å kreve det tilbakesendt til avgangsflyveplassen. Denne rett kan avsenderen bare utøve forsåvidt det ikke medfører skade for fraktføreren eller andre avsendere, og mot å erstatte de omkostninger som påløper.

2. Kan avsenderens ordre ikke utføres, skal fraktføreren straks underrette ham.

3. Utfører fraktføreren avsenderens ordre uten at dennes eksemplar av luftfraktbrevet forevises, er fraktføreren ansvarlig for den skade som derved måtte påføres den rette innehaver av luftfraktbrevet, dog med regress til avsenderen.

4. Avsenderens rett opphører samtidig med at mottagerens rett etter § 13 inntreffer. Nekter mottageren å ta imot luftfraktbrevet eller godset, eller kan han

ikke treffes, gjeninntreffer avsenderen i sin rett til å råde over godset.

§ 13.

1. Når godset er kommet frem til bestemmelsesstedet, kan mottageren, bortsett fra de tilfeller som er nevnt i foregående §, forlange at fraktføreren skal utlevere luftfraktbrevet og godset til ham mot betaling av de skyldige beløp og mot oppfyllelse av de befordringsvilkår som er angitt i luftfraktbrevet.

2. Fraktføreren skal underrette mottageren så snart godset er kommet frem hvis ikke annet er avtalt.

3. Innrymmer fraktføreren at godset er tapt, eller er det ikke kommet frem senest syv dager etter at det skulde være fremme, kan mottageren gjøre gjeldende overfor fraktføreren de rettigheter som utspringer av fraktavtalen.

§ 14.

Enhver avtale som avviker fra bestemmelse i §§ 12 og 13 er ugyldige med mindre den er inntatt i luftfraktbrevet.

§ 15.

1. Avsenderen er forpliktet til å gi de opplysninger og til å vedlegge luftfraktbrevet de dokumenter som er nødvendige for å oppfylle toll-, akelse- og politiforskrifter før godset kan utleveres til mottageren. Avsenderen er ansvarlig overfor fraktføreren for skade som følger av at disse opplysninger eller dokumenter mangler, er ufullstendige eller ikke forskriftsmessige, med mindre fraktføreren eller hans folk har gjort sig skyldig i feil eller forsømmelse.

2. Fraktføreren er ikke forpliktet til å undersøke om opplysningene og dokumentene er riktige og fullstendige.

IV. Forskjellige bestemmelser.

§ 16.

Ugyldige er alle forbehold i fraktavtalen og alle særlige avtaler forut for skaden, hvorved partene fraviker luftbefordringslovens bestemmelser om verneting. Ved godsbeordring er dog voldgiftsavtale tillatt, når voldgiftsretten skal holdes på et av de steder som er rett verneting etter luftbefordringslovens § 12, og saken skal avgjøres etter bestemmelsene i luftbefordringsloven og i nærværende forskrifter.

§ 17.

Disse forskrifter er ikke til hinder for at en fraktfører nekter å avslutte en fraktavtale eller fastsetter befordringsvilkår som ikke strider mot konvensjonen.

§ 18.

Når luftbefordringsloven og disse forskrifter taler om dager, menes løpende dager og ikke arbeidsdager.

V.

Disse forskrifter trer i kraft 2. oktober 1937.

Skjønt de tyske flyvebåter

krysset Nord-Atlanteren 8 ganger i 1936, er det først i sommer man har gått systematisk tilverks for å få istand regulære flyveruter. 4-motors flyvebåter eller sjøfly har krysset Nord-Atlanteren 22 ganger uten et eneste uhell. På den britisk-amerikanske rute er følgende flyvninger foretatt:

- 5.—6. juli. Caledonia, Foynes—Botwood, 15 timer, 41 min. (126 m/t).
- 5.—6. juli. Clipper III, Botwood—Foynes, 12 timer, 34 min. (156 m/t).
- 15.—16. juli. Caledonia, Botwood—Foynes, 12 timer, 05 min. (162 m/t).
- 15.—16. juli. Clipper II, Foynes—Botwood, 15 timer, 51 min. (124 m/t).
- 29.—30. juli. Cambria, Foynes—Botwood, 15 timer, 57 min. (123 m/t).
- 29.—30. juli. Clipper III, Botwood—Foynes, 12 timer, 47 min. (163 m/t).
- 6. august. Clipper III, Foynes—Botwood, 17 timer, 30 min. (118 m/t).
- 8.—9. august. Cambria, Botwood—Foynes, 12 timer, 02 min. (163 m/t).
- 15. august. Caledonia, Foynes—Botwood, 16 timer, 36 min. (118 m/t).
- 16. august. Clipper III, New-York—Bermuda, 5 timer, 40 min. (139 m/t).
- 17. Clipper III, Bermuda—Azores, 15 timer, 30 min. (136 m/t).
- 20.—21. august. Caledonia, Botwood—Foynes, 11 timer, 33 min. (170 m/t).
- 21. august. Clipper III, Aozres—Lissabon.
- 27. august. Cambria, Foynes—Botwood, 14 timer, 24 min. (136 m/t).
- 13.—14. september. Caledonia, Foynes—Botwood, 15 timer, 30 min. (126 m/t).
- 23.—24. september. Caledonia, Botwood—Foynes, 11 timer, 38 min. (168 m/t).
- 27.—28. september. Cambria, Botwood—Foynes, 10 timer, 36 min. (185 m/t).

På den siste av disse flyvninger brukte Cambria kortere tid enn det tidligere er brukt på denne strekning.

Foruten disse flyvninger har Luft hansas 2 sjøfly, Nordmeer og Norwind, fløyet 7 ganger mellom Azorene og New York i tiden 16.—30. august.

CARNET DE PASSAGE

Fra sekretæren i Norsk Aero Klubb, cand. jur. flyvepløitnant Edv. Omholt Jensen har vi mottatt nedenstående «redegjørelse» angående saken «Carnet de passage» for norske fly til utlandet.

Vi beklaget oss i forrige nr. over at dette spørsmål ikke var løst, og vi mente det alvorlig. Grunnen til at vi skrev som vi gjorde var at vi ønsket fortgang med saken, ikke bare fra Norsk Aero Klubbs, men også fra de myndigheters side som har med disse saker å gjøre. Sekretærens banale skrivelser har i høi grad bestyrket vår opfatning om at vår saklige påtale var berettiget.

Det kunde være fristende å komme nærmere inn på «sakligheten», logikken og sammenrotningen av uvedkommende spørsmål i herr Sekretærens blodmefylte flåseri, men vi nøier oss med å konstatere fakta.

Grunnen til at vi gir nedenstående stykke plass er at sekretæren i Norsk Aero Klubb forlanger det tmtatt.

Red.

Redaktøren av Fly og Carnet de passage

I sin stort sett månedlige jakt etter noe å sette fingeren på med sperrede typer på sin redaksjonelle høitidsside har Redaktøren av Fly denne gang i nr. 9, viet Norsk Aero Klubb og dens sekretariat en praktisk talt knusende omtale i forbindelse med Carnet de passage. Det er jo av sine egne man skal ha det, som man sier, og hvad sekretariatet angår, som det så flott heter, skal man tillate sig å oversende et aldri så lite bjeff tilbake. Hadde angrepet vært saklig var det jo all grunn til å gå litt mer alvorlig tilverks, men i og med at Redaktøren forutsetter åpenlyst at vi ved siden av forskjellig annet pusleri her nede også skrøner åpenlyst vilde det jo være ensbetydende med å kaste perler for svin, uten at sammenligningen var ment som noen fornærmelse mot angjeldende dyr.

Selvfølgelig har Redaktøren rett i at man her nede i sekretariatet ikke har stort annet å gjøre enn å fordrive tiden med å pønske ut når Fly måtte kunne finne på å komme ut neste gang, og det er derfor mildest talt en skandale at saken ennu ikke er ordnet. At den tidligere sekretær allerede ifjor gav det samme svar som den nuværende får, at det arbeides med saken, skulde selvfølgelig ikke tyde på at det er vanskelig å finne en for klubben akseptabel

ordning, og at man foreløbig er kommet så langt at alle utlendinger som henvender sig til Norsk Aero Klubb uten vanskelighet kan komme inn i landet er selvsagt ikke noe bevis for at det arbeides med spørsmålet. Men når Redaktøren er så menneskevennlig å opplyse oss om at det er noe som heter carnet de passage og at det ovenkjøpet er et prestigespørsmål for N. A. K., da vil kanskje disse store nyheter kunne føre til en endring i situasjonen, selv om vi dessverre må opplyse at Redaktørens store innsats til fremme av norsk flyvning neppe vil kunne endre sakens gang.

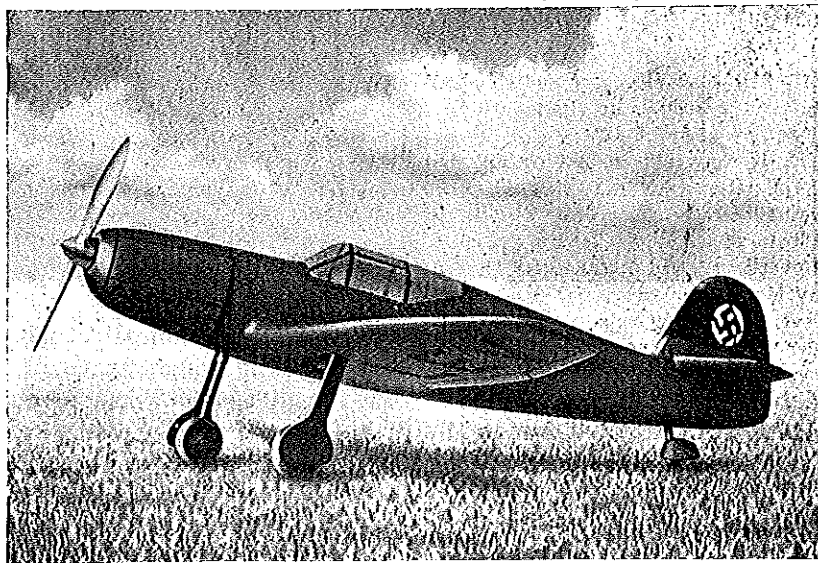
Det er meget beklagelig at våre flyvere av og til må hoppe over bekken etter vann, men det er oss på den annen

side en glede å være forvisset om at Redaktøren ikke behøver å gjøre det samme neste gang, når det gjelder å sette fingeren på noe. Vi venter oss da en tilsvarende fyldig og sperret omtale om at spørsmålet om å få tidskriftet regelmessig ut nu snart må føre til resultater. Det er nemlig ikke bare et prestigespørsmål for bladet, men kanskje også et eksistensspørsmål.*) Hvis De til dette vil svare at det er et rent økonomisk spørsmål, så er vi skjønt enige i herr redaktør, at hvis Fly og Norsk Aero Klubb hadde penger og assistanse nok, så blev allting så bra at det simpelthen ikke blev noe å skrive om. Det kunde derfor kanskje være mere grunn til å øde sine krefter på å skaffe penger enn å kritisere.

Med høiaktelse Sekretæren.

*) Det er et tidsspørsmål, hr. sekretær. Red.

„Die Gothas“ Go 149



Die Gothaer Waggonfabrik A. G. har sendt ut på markedet dette enseters trenings- og reisefly. Det har fremragende egenskaper:

Data:

Vingspenn 7.8 m.
Lengde 7.31 m.
Høide 2.1 m.

Vingereale 11.35 m².
Tomvekt 740 kg.
Nyttelast 260 kg.
Flatebelastning 88 kg.
Maks. fart 345 km/t.
Reisefart 320 km/t.
Stigetid til 1000 m.: 2.2 min.
Aksjonsradius 950 m.
Motor: Argus As 10 C 240/200 HK.

Vernepliktige Flyveoffiserers Forening har sammen med Vernepliktige Officerers Forening hatt en svensk flyveofficer, kaptein G. K. H. Hård, på besøk, og vi benytter anledningen til å få førstehånds kjennskap om enkelte spørsmål innen svensk militær- og civilflyvning — ting som også har interesse for oss.

Hvor mange flyveorganisasjoner er der i Sverige og hvordan arbeider disse sammen, spør vi kapteinen.

Vi har ialt 3 større flyveorga-

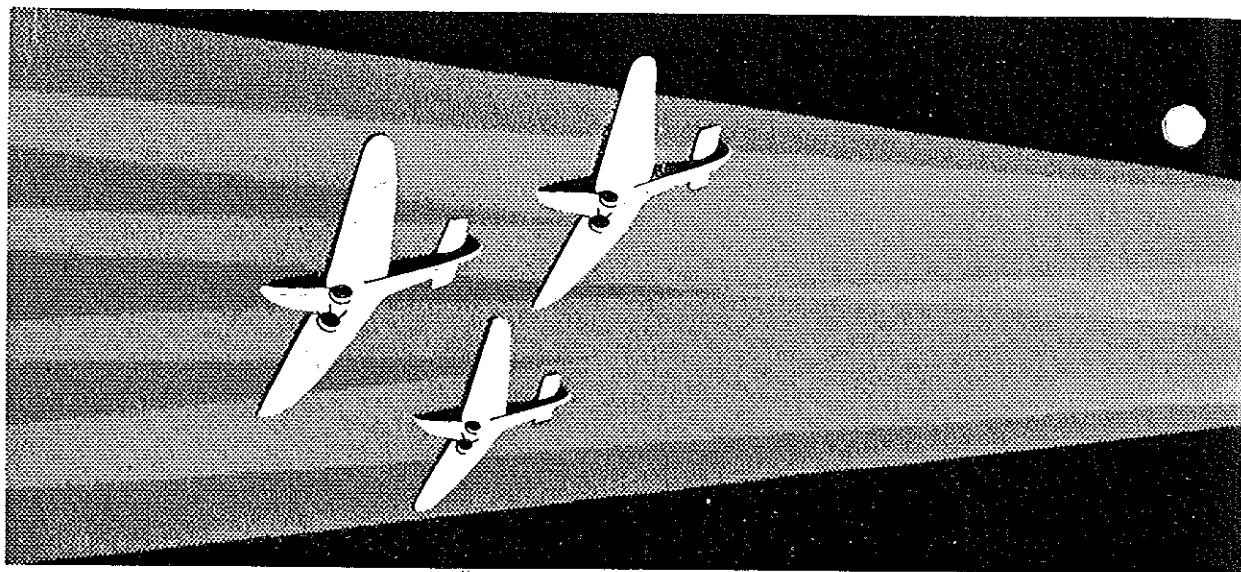
nisasjoner, som forefinnes, burde kunne trekke sammen i flyvesaker av almen betydning. Militærflyvernes kunnskaper og spesielle forutsetninger bør utnyttes i arbeidet for den civile flyvnings sak. — Der er pågått forhandlinger mellom Norsk Aero Klubb og Vernepliktige Flyveoffiserers Forening om passende vilkår for samarbeide — uten at disse har bragt noget resultat. Det er spørsmål om man ikke snarest bør gjenopta forhandlingene og bringe denne sak i havn.

Svensk mil

INTERVJU MED KA

er berettiget til tillegget hvis man har

1. gjort minimum lufttjeneste i 3 dager pr. måned,
2. underkastet sig praktiske og teoretiske prøver for termnen.



nisasjoner: Svenska Flygares Förbund, Kungl. Svenska Aeroklubben samt Svenska Flygvåbnets Reserv-officersförbund. Militærflyverne har som man ser sin egen organisasjon, men såvel faste som vernepliktige flyveoffiserer har samtidig i stor utstrekning samlet sig om de civile flyveorganisasjoner hvor de melder sig som medlem.

Dette spørsmål er også aktuelt hos oss. Militærflyverne har ikke i den utstrekning som det kunde være ønskelig sluttet op om den civile flyveorganisasjon her i Norge. Der er ikke flere flyvere og flyveinteresserte mennesker her i dette land enn at de

Vi kommer nu inn på det militære gebet og bringer spørsmålet om fylvetillegget på bane. Kaptein Hård forteller at man i Sverige har etablert sig med et fast tillegg på kr. 270 pr. måned for det fast ansatte personell som gjør lufttjeneste. Man er innen alle kretser i Sverige klar over det risikomoment som beklageligvis knytter sig ved militærflyvningen og som rettferdiggjør dette tillegg. — Overnevnte system — med fast tillegg — er i sin nøkne enkelhet beheftet med svakhetspunkter som dog kan elimineres ved hjelp av de små tilleggsbestemmelser slik som de foreligger i Sverige! Man

At et slikt system krever bestemmelser om minimum utført lufttjeneste pr. faste tidsperioder, er innlysende, — men det er dog bestemmelsen under pkt. 2 om kunnskapsprøver, som virker ansporende og som er garantien for at det faste personell til stadighet holder mål i enhver henseende. Da ordningen tør være ukjent for de fleste, skal vi se litt nærmere på hvordan svenskene praktiserer dette.

Der finnes i det svenske flyvevåben en personellavdeling under obersts kommando som utelukkende har å overvåke personellens utdannelse og kunnskaper. I tur og orden blir alt fast perso-

ærflyvning

EIN HÅRD

Personell som ønsker å bli stående som kvalifisert for lufttjeneste innkalt og må underkaste sig prøver i de forskjellige luftdisipliner. Praktiske og teoretiske prøver blir avlagt for spesialoffiserer og disse medfølger som kon-

lufttjeneste, — mister sitt flyvetillegg helt. Ordningen synes å virke urimelig streng overfor gammelt og veltjent personell, derfor arbeides det også fra flyveofficershold på å få lempet litt på dette. Førere som har speiderutdannelse kan imidlertid fortsette som sådanne — forutsatt de greier prøvene i disse disiplinene. — Enhver svensk fast militærflyver må underkaste sig disse prøver — den eldste flyveofficer som i år melder sig til manøvreprøven er 56 år gammel.

Svenskene har som bekjent bestilt en serie på hele 40 av denne Ju-86 typen til levering nu utover høsten, — der kommer dumpende ned på de svenske militærflyveplasser 2—3 av dem hver uke. — Svenskene har bestemt sig for følgende besetning i disse bombefly:

Fører	} Førerutdannede
Speider (chef)	
Radiotelegrafist/skytter	
Mekaniker/skytter.	

Altså ialt 4 mann — hvorav de fleste er fast ansatt personell.



trollanter under de praktiske prøver i luften. I stor utstrekning blir også automatisk registrerende og kontrollerende apparater benyttet f. eks. ved navigasjonsprøvene. Der kan nevnes at ved manøvreprøven inngår bl. a. ryggflyvning som obligatorisk krav. — Der er etablert en ordning slik at der er personalavdelingens chef, obersten personlig, som øver kritikken og den endelige kontroll med hver enkelt officer.

Personell — førere eller speidere — som finnes ikke å mestre kravene i sine respektive disiplinene, eller som av andre grunner ikke lenger finnes skikket for

Der må innrømmes at ordningen har meget for sig — den vidner om vilje til å holde et høit nivå — i stil med den øvrige planmessighet som preger det unge og tydeligvis meget livskraftige svenske luftvåben.

Det lå nær å prøve å «avlure» kapteinen detaljer om svenskenes nye bombefly av typen Ju-86. Han bad mig da møte op på den store flyvningens dag som svenskene nu er i ferd med å planlegge og som tenkes avholdt på Bromma til neste år. Her vil det svenske luftvåben vise folket hvad det har å fare med og kaptein Hård garanterte mektige oppbud av fly, ikke minst bombefly.

Flyet som er to-motors har komplett radiosett, egenpeiler, optrekkbart understell, telefonforbindelse mellom de forskjellige seksjoner i flyet o. s. v. Kaptein Hård som har 4000 timer på de forskjelligste typer av sjø- og landfly — uttaler at der er absolutt ingen vanskelighet med overføringen på disse store flytyper for en militærflyver som f. eks. har vært på Fokker.

De flymilitære myndigheter her i dette land har lenge strevet med å utrydde den beklagelige vrangforestilling som har festnet sig hos folk at bombefly er typiske angrepsvåben som ingen berettigelse har i Norge som ba-

re har til hensikt å føre forsvars-krig. Det vil være synd om en så kortsynt opfatning ennå i nogen tid skal få sette skranker for vårt flyvevåbens fullstendige utbygging med de våben (flytyper) som andre land — også våre naboland — anser nødvendige. Man kan ikke si at bombeflyet er et typisk angrepsvåben i denne forstand i og med at det qua sin angrepsegenskap er utmerket skikket i forsvarsoiemed. Hvad skal man da si om jageren som i et hvert fall er «tillatt» her hjemme. Hvad skal man si om de fleste våben i det hele tatt — har de ikke sin forsvarsegenskap nettop i kraft av sin angrepsstyrke? Det er på tide at vi endrer opfatning her, og innser bombe-flyets plass i rekken.

Per Skouen.



Norsk Aero Klubb.

MEDDELELSE FRA SEKRETÆREN

Nye medlemmer pr. 27/10 1937.

Student Otto Krohg-Spørensen, Ullern.
Civiltflyver Gunnar Piltingsrud, Oslo.
Civiltflyver Arvid Piltingsrud, Oslo.
Gymnasiast Arne Marthinsen, Grorud.
Ingeniør Peter Wessel, Oslo.

Jr. medlemmer.

Erling S. Larsen, Modum.
Harry Olausen, Strømmen.

Modellflystevnet i Tønsberg.

Tønsberg Modellflyklubb i Tønsberg Flyveklubb, Avdeling av N. A. K., arrangerte et vellykket modellflystevne på Jarlsbergjordet søndag 24 ds. Landsforbundet assisterte med dommere og pokaler.

Flyvefilmer til medlemsmøter.

Landsforbundet disponerer en utmerket flyvefilm fra åpningen av Stavanger flyveplass og en tysk instruksjonsfilm om modell-, seil- og motorflyvning, og vil i den nærmeste fremtid få en ny film fra Klemmverkene i Tyskland. Filmene står til disposisjon for alle interes-

serte avdelinger. Da de for tiden er på omgang bedes de som ennå ikke har innsendt anmodning om å få dem oversendt, i god tid å oppgi tidspunktet for møtenes avholdelse.

Spesielle medlemsbevis for æres- og livsvarige medlemmer.

N. A. K. har utarbeidet spesielle medlemsbevis for æres- og livsvarige medlemmer av klubben. Kortene er utført i skinnbind med internasjonal tekst i overensstemmelse med F. A. I.

Nye glidofly under bygning.

Lillehammer Flyveklubb, avdeling av N. A. K. har anskaffet eget bygge-lokale og er gått igang med bygging av en skoleglider Grunau 9. Bergens Aeroklubb har likeledes gått igang med bygging av en skoleglider Grunau 9.

Landsforbundets instruktør og byggeleder.

Lars Bergo, Al Flyveklubb, avdeling av N. A. K., har fra 12.—29. oktober vært i virksomhet i Sarpsborg Flyveklubb, avdeling av N. A. K., og Lillehammer Flyveklubb, avdeling av N. A. K.



Vernepliktige Flyveoffiserers Forening

Vellykket møte i V. F. F.

Onsdag den 6. oktober blev det avholdt et usedvanlig vellykket møte i V. F. F. i Militære Samfund, arrangert som fellesmøte med V. O. F.

På initiativ av V. F. F. var det, ved elskverdig bistand av broderorganisasjonen i Sverige, Svenska Flygvåpnets Reserveofficersförbund lykket å få kaptein i Svenska Flygvåpnets Stab, G. K. H. Hård som foredragsholder. Møtet blev arrangert som fellesmøte med V. O. F. som også var meget interessert i foretagnet.

Men for å begynne med begynnelsen så blev altså kaptein Hård tilbørlig opvartet ved sin ankomst om morgenen idet viceformannen i V. O. F., rittmester Lindgaard og formannen i V. O. F. løytnant Enevold Thømt var møtt frem på Oslo Ø. i fulle pontifikalier.

Kapteinen blev ledsaget til hotell Astoria, hvor eieren kaptein Bye elskverdiggst hadde stillet til disposisjon et behagelig værelse, og derefter overlatt

til sig selv da han ikke ønsket velkomst-frokost.

Efter at kapteinen hadde samlet sig efter togreisen møtte eskorten op igjen kl. 11,30 og ledsaget kapteinen i de nødvendige visitter hos fungerende svenske minister, sekretær Ståhle, Kommanderende General, Chefen for 2. Divisjon og Chefen for Hærens Flyvevåben. Turen gikk derefter via bedre lunsj på Frognerseieren med en visitt opom tårnet videre til Fornebo-anlegget hvor kaptein Øen var den velvillige cicerone. Resten av dagen blev overlatt til gjestens disposisjon efter ønske.

Da møtet tok sin begynnelse kl. 20 var salen og tilstøtende værelse i Militære Samfund stuende full og deriblandt mange av de høiere sjefer og fastlønte flyvere som var innbudt til foredraget. Bl. a. var fremmøtt Kommanderende General Laake, generalstabsjefen, oberst Ruge, Chefen for Hærens Flyvevåben, oberst Klingenberg, ekspedisjonschef i Forsvarsdepartementet, kommandør Østby, Chefen for Luftvernregimentet, oberst Hagem, oberst Dahl, formannen i Hærens Flyvevåbens Officerers-Forening, kaptein Øen samt en rekke flyveoffiserer fra hær og marine. Tilsammen ca. 150 offiserer.

Kaptein Hårds foredrag var en flott propaganda for militær flyvning og meget instruktivt og belærende.

Gjennem et strålende fremført foredrag blev tilhørerne satt grundig inn i det svenske flyvevåbens organisasjon av 1936 og denne organisasjonens gjennomførelse til idag og videre fremover. Ved hjelp av klare og instruktive lysbilleder med skjemaer og flytyper gav kaptein Hård et klart og greit riss av hele oppbyggingen av brøderfolkets luftvåben og understreket med all ønskelig tydelighet fordelene ved et felles flyvevåben.

Foredragsholderen blev da også hjertelig hyldet av de fremmøtte og applausen fortsatte med fornyet kraft efter at formannen i V. F. F. hadde takket foredragsholderen.

Efter en belivet sekss hvor det blev holdt flere taler, bl. a. av kommandør Østby, som talte for det vernepliktige befal, fortsatte møtet med kameratslig samvær langt ut over aftenen.

Dagen derpå blev for den svenske gjests vedkommende benyttet til en utflykt til Kjeller hvor plassen blev besatt med kaptein Clason som velvillig leder og derefter gikk turen til Ekebergrestauranten hvor «smørgåsen» blev inntatt.

Senere var kaptein Hård V. O. F.s

gjest ved en middag på Bristol hvor kapteinen ved den efterfølgende kaffe i Mauriske Hall fikk anledning til å konstatere det gode rykte som «Norska Flickan» har i Sverige.

Ved avreisen til Stockholm samme aften var fremmøtt flere av vertskapet.

Alt i alt: et vellykket arrangement og et vellykket utbytte.

Generalforsamling.

Generalforsamling avholdes i Militære Samfund (Kjelleren) onsdag 17. november kl. 20.

Til behandling foreligger:

1. Årsberetning.
2. Regnskap.
3. Valg.
4. Forslag fra styret om lovforandring.
5. Forslag fra styret om valg av råd.
6. Forslag fra styret om valg av tillitsmenn i Bergen og Trondheim.
7. Forslag fra styret om valg av jubileumskomiteé for 10 årsjubileet 24. november 1938.
8. Forslag fra styret om valg av ordens-kapitel.
10. Kontingentspørsmålet.
11. Medlemsbladet.

Det vil bli servert vanlig seksa.

Medlemmene anmodes om å møte fulltallig frem til generalforsamlingen, da det foreligger viktige saker til behandling.

Årsberetning.

Vernepfiktige Flyveoffiserers Forening. 1936—1937.

Det er i årets løp holdt: 5 medlemsmøter, 30 styremøter, 2 fagutvalgsmøter, 2 fester, 1 ekstraordinær generalforsamling, 1 felles generalforsamling (sammenslutning med V. S. F.)

Som styre blev ved forrige ordinære generalforsamling 23. nov. 1936 valgt: Form. Int. E. Sundbye, viceform. fenrik Jaquet, styremedlemmer Int. Helgesen, Int. Lassen Urdahl, Int. Eeg, varammenn sersj. Friis Båstad og Int. Jønsberg.

Styret optok den 16. desbr. arbeidet med sammenslutning med V. S. F. Denne forening blev konstituert den 17. desbr. 1936 med Int. Enevold Thømt som formann, Int. Horn, viceformann,

V. F. F. holder flyverball

Som foreløbig meddelt i forrige nr. akter V.F.F. å holde sitt tradisjonelle årlige ball.

Begivenheten finner sted i *Militære Samfund, torsdag 2. desember* (ikke som tidligere antyd det 4. november kl. 20.00 og blir enestående i sitt slags, naturligvis.

Det er nedsatt en mannsterk festkomité med foreningens spesialister i spissen og alt tyder på at det blir årets ball.

Som eksempel på festkomitéens foretogsomhet kan nevnes at det har lyktes å få kaptein Øen med frue og kaptein Motzfeldt med frue som vertskap og da skulde vel en riktig flyverfest være sikret. Dessuten er innbudt alle fastlønte flyvere av hær og marine og medlemmer av V.O.F.

Våre medlemmer må derfor allerede nu sikre sig passende ledsagere og møte fulltallig frem til årets mønstring av flyveoffiserer.

Ordren forøvrig lyder på:

Pass-ord: «Hadde jeg vinger så vilde jeg fly.»

Antrekk: Reglementert uniform eller sort overall uten hale-ror med hvit brystskjerm.

Utrustning: Spesialutdannet ledsager(ske) samt overkomprimert humør. De som har privat ski-utstyr behøver ikke å medta dette.

Flyverutlegg: Ca. kr. 12.— for hele besetningen inkl. enkel og nærende kost og brenselstoff. Påfylling utenfor reglementert kvantum skjer på egen kostnad.

Førsteklasses «Spill» er beordret.

Festkomiteen håper alle medlemmer gjør sitt til å skape en riktig flyverfest så skal vi gjøre vårt.

Hilsen og vel møtt den 2. desember.

Festkomiteén.

sekretær fenrik Skouen og styremedlemmer Int. Halvorsen og fenrik Ullevold. V. F. F. nedsatte et fagutvalg til å arbeide med sammenslutningen og fenrik Steen og Jaquet deltok i V. S. F.s konstituerende møte som representanter for V. F. F.

Fagutvalget arbeidet så sammen med V. S. F.s representanter Thømt, Horn, Skouen med utarbeidelse av lover for

den sammensluttede forening. Ekstraordinær generalforsamling i V. F. F. blev avholdt og sammenslutningen blev enstemmig vedtatt. Fellesgeneralforsamling blev avholdt den 21. jan. 1937 og sammenslutningen endelig avgjort og foreningens navn forandret til Vernepfiktige Flyveoffiserers Forening. Lovforslag blev fremlagt og enstemmig vedtatt. Til nytt styre blev valgt: Formann Thømt, viceformann Jaquet, sekretær Skouen, kasserer Helgesen og styremedlemmer Horn og Nilsen (Int.) Suppleanter Halvorsen og Friis Båstad. Som foreningens offisielle organ blev besluttet å forsøke Fly for et prøveår.

Det nye styre samt suppleantene som stadig har deltatt, gikk straks igang med de mange oppgaver som skulde løses samt en energisk medlemskampanje, slik at foreningen nu har 160 innskrevne medlemmer. Kassereren har dessuten arbeidet for å få inn medlemskontingenten samt restanser fra tidligere år slik at praktisk talt alle medlemmer er ajour.

Foreningen har gått over til å holde de ordinære medlemsmøter i Militære Samfund.

En meddelelse om den nye sammenslutning blev sendt til pressen gjennom Norsk Telegrambyrå samt introduksjonsskrivelser oversendt til de militære myndigheter og til foreninger inn- og utenlands som vi på nogen måte kunde ha interesse av å stå i forbindelse med.

Nye lover er trykket samt brevpapir m. m. Samtidig er der skaffet orden i foreningens gamle regnskaper og arkivet samlet og ordnet. Medlemskartoteker er utarbeidet for sekretær og kasserer. Nye legitimasjonsbøker for foreningens medlemmer er anskaffet.

Forhandlinger er ført med Aeroklubben om høvelige medlemsvilkår for V. F. F.s medlemmer. Dog har dette ennå ikke ført til noget resultat.

Styret har forhandlet med Marinen om de vernepfiktige marineflyverers grads- og uniformsforhold, slik at dette spørsmål nu skulde være avklaret og i orden.

Endel militære og civile flyvere har i løpet av året omkommet under flyvning og foreningen har vært representert ved følgende begravelser: Lnt. Winterthun, sersj. Egge, Ole. Ness, flyveelev Kveberg.

Foreningen var representert ved åpningen av Sola Flyveplass ved 5 av styremedlemmene og disponerte 1 plass i Hærens fly og 1 plass i Marinens fly. Dessuten var foreningen representert ved Jaquet og Båstad i Gøteborg under

Svenska Aeroklubbens Flygtreff 12.—13. juni.

Under minnehøitideligheten på Kjeller 16. juni var foreningen representert og nedla her en krans ved bautæen.

Samarbeide er innledet med Svenska Flygvåpnets Reserveofficersförbund. Endel materiale er i den anledning utvekslet og foreningens arkiv derved beriket med interessante opplysninger om broderlandets organisasjon m. m.

Styret har utarbeidet skriftet «Foreholdene i Hærens og Marinens Flyvevåben» som er distribuert i ca. 500 eksemplarer til alle militærflyvere samt endel militære myndigheter i Hær og Marine.

Styret arbeider dessuten med arrangement for på en rimelig måte å kunne skaffe medlemmene trening i praktisk flyvning.

Det nuværende speidermerke er lite populært. Foreningen har tatt spørsmålet om en endring op til drøftelse og henvendelse i sakens anledning er rettet til Generalinspektøren for Hærens Flyvevåben som har stillet sig imøtekommende og saken er nu under bearbeidelse.

Arbeidet med flyvetrofeet fortsettes av den nedsatte komite. Dessuten er der arbeidet med fagskrift, orkester m. m.

På medlemsmøtene har man hatt følgende foredragsholdere:

Fenrik Aagård: «Flyvning i Kina».

Oberst Hagem: «Om luftvernet».

Kaptein Hård: «Svenska Flygvåpnet».

Fremmøtet til møtene har vært meget bra.

5. Johannes Haug, N. A. K., Tønsberg	1.16.2
6. Øistein Smith, Stinson, Oslo	1.13.6
7. Torkell Dahl, N.A.K., Halden	1.09.2
8. Kjell Heisholdt, Stratos, Drammen	1.02.1
9. Sverre Knutsen, Kjeller	1.02.0
10. Anders Schrøder, N. A. K., Oslo	1.01.9
11. Hans Smith, N. A. K., Oslo	1.01.3
12. Per Bugge, Stratos, Drammen	0.59.7
13. Aage Røed, N. A. K., Oslo	0.58.2
14. Kurt Foss Nielsen, N. A. K., Tønsberg	0.56.6
15. Reidar Krogstad, Kjeller	0.56.3
16. S. Slagsvold, Strømmen	0.50.5
17. Morris Jaffe, N. A. K., Halden	0.46.2
18. Kristian Tangen, Lilleh.	0.43.4
19. Oddvar Pedersen, Oslo	0.41.5
20. Trond Hovde, N. A. K., Oslo	0.32.9
21. Walter Jaffe, N. A. K., Halden	0.27.6
Kl. C. 100—150 cm. vingspenn.	

1. Harald Orvin 1.32.8
Det Norske Luftfartselskaps pokal.

2. Einar Gramnes, Stratos, Drammen 1.00.8
A/S Aeromodells pokal.

3. Trond Hovde, N. A. K. 0.55.1
Norsk Aero Klubbs pokal.

4. Thor Daldorf, Oslo 0.34.1

5. Nils Bøe, Oslo 0.31.2

6. Erik Hoel, Hakadal 0.29.5

7. Thorvald Selmer, N. A. K. 0.28.0

Klasse E. Selflymodeller.

1. Jan Gustavsen, N. A. K., Horten 0.18.1
Norsk Aero Klubbs pokal.

2. Simon Larsen, N. A. K., Horten 0.10.3

3. Egil Danielsen, N. A. K., Horten 0.06.9

Kl. F. Selflymodeller.

1. Svein Berner, N. A. K., Horten. A.s Vest-Norges Flyveselskaps pokal 0.13.1

Norsk Aero Klubbs nasjonale modellflystevne på Kjeller

Tilslutningen til Norsk Aero Klubbs nasjonale modellflystevne på Kjeller 3. okt. var gledelig stor. Det er sjelden å se så mange virkelig pent utførte modeller på et brett. Når nu guttene også lærer å trimme modellene så vil resultatene jevnt over bli enda bedre.

Arrangementet var bra og avviklingen av stevne var hurtig og presis. Vi gjengir premielisten.

Premielisten.

Kl. A. 0—70 cm. vingspenn.

1. Bjørn Gulbrandsen, N.A.K. Stinson, Oslo 1.00.0
Wiederøes Flyveselskaps A/S pokal.

2. Hans Petter Gramnes, N. A. K., Stratos, Drammen 0.57.6
Norsk Aero Klubbs pokal.

3. Aage Knive, Stratos, Drammen 0.50.6

4. Kjell Heum, Stinson, Oslo 0.42.6

5. Per Hoff, Stinson, Oslo 0.38.3

6. Finn Wahlquist, Stinson, Oslo 0.35.2

7. Per Bugge, Stratos, Drammen 0.33.2

Kl. B. 70—100 cm. vingspenn.

1. Harald Orvin, N. A. K., Stinson, Oslo 1.45.9
Modellflys pokal.

2. Hans Petter Gramnes, N. A. K., Stratos, Drammen 1.39.5
Norsk Aero Klubbs pokal.

3. Erik Engelhart Olsen, N. A. K., Oslo 1.26.3
Norsk Aero Klubbs pokal.

4. Sigvart Hafskjold, Stratos, N. A. K., Drammen 1.22.4

Før flyvning:

**Aero
Mobiloil**

Selv det beste er ikke for godt

2. Finn Karlsen, N. A. K., Horten	0.31.2
3. Tor Ludvigsen, N. A. K., Horten	0.23.3
4. Morten Arensen, N. A. K., Horten	0.11.9
5. Egil Danielsen, N. A. K., Horten	0.07.0

Norsk Aero Klubbs opsatte vandrepokal for beste flukt uansett klasse blev vunnet av Sigvart Hafskjold, Stratos, N. A. K., Drammen, med tid 1.55.6.

Wessels Flyveselskap A.s. opsatte vandrepokal for beste flukt i klasse B blev likeledes vunnet av Sigvart Hafskjold, Drammen, med samme tid.

Nye elever ved Hærens Flyveskole

Ved Hærens Flyvevåbens Skoler er i år antatt følgende faste elever:

Ltnt. Jean Hansen
 Odd Kristiansen
 Per Waaler
 Åge Kvil
 Kåre Viken
 Per Hattrem
 Fritz Thoresen
 Hans Berg-Nilsen
 Kjell Hansen
 John Michelsen
 Rolf Mikkelsen
 Leif Sødal
 Reidar From
 Arnt Hvinden
 Even Berger
 Knut Osen
 Oscar Lütken
 Einar Taasen
 Morten Ree

Flott rapport fra Vest-Norges Flyveselskap A.s

Vest-Norges Flyveselskap meddeler at selskapets to første elever tok sertifikat for ca. 1 måned siden, nemlig *Daniel Danielsen* og *Helge Pedersen*, og snart skal det ha nye prøver for en del til.

11. oktober begynte selskapet kursus i teori for flyveelever som skal ta «B»-sertifikat. Ing. *Olav Bakke Stene* underviser i fly- og motorlære samt navigasjon, *Hans G. Lund* i reglementer og *Lund* og meteorolog *Knudsen* i meteorologi. Kurset vil vare en måned og har 4 elever.

Sommersesongen har vært meget bra. I tiden 1. mai til 1. september fløi selskapet ialt 4300 passasjerer. I turistsesongen hadde det fast basis i Geiranger, hvor det bygget brygge og skråbedding, som også kommer til å bli benyttet senere år. Der var meget bra

trafikk der i år — på de travleste dager fløi 105 passasjerer. Selskapet har hatt en del syke transporter, og også en del ferieflyvning.

Fly-kjøp

Herr *Arthur Rustad*, Askim har kjøpt en Taylor «Cub».

Marinens Flyvevåben har av A/S Aero Trade kjøpt 5 sett Edo-flottører.

Ny trafikkflyver

Alf Kristian Hiorth, Oslo, har hos Widerøes Flyveselskap A/S avlagt prøvene for B-certifikat. Han er ansatt som altnuligmann i selskapet.

Widerøe har utvidet og modernisert sitt verksted på Bokstad

Her hjemme har det i den senere tid vist sig å være en viss interesse blandt privat for kjøp av eget fly. Mange fly er allerede innført til landet og flere er under bestilling. Med de private fly har behovet for et moderne, civilt verksted meldt sig, og Widerøes Flyveselskap A/S som tidligere har innskrenket sig til overhaling og reparasjon av selskapets egne fly og leilighetsvis har utført overhalingen og reparasjoner for andre, har nettop foretatt en

større utvidelse med modernisering av sitt verksted på Bokstad.

Verkstedet beskjeftige 14 mann og er utstyrt med spesialverktøi og moderne maskiner. Verksted og hangar har centralvarmeanlegg.

Verkstedet har hittil utført 7 totaloverhaling av fly, hvorav 3 cabinfly og 4 åpne, samt en rekke overhaling av motorer av forskjellige typer, hvorav nevnes Wright, Continental, Warner, Gipsy og flere.

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

Kringsjå

DE SISTE 8 MANEDER har Italia satt 16 verdensrekorder ved flyvning. 1. april satte signor Furio Nicolot fartsrekord med en Breda 88, idet han fløi 100 km. med en gjennomsnittsfart av 517,836 km/t.

13. april nådde signor Mario Stoppani med en Cant. Z. 508 flyvebåt en høyde av 4 863 m med en nyttelast på 10 tonn. På samme tid satte han rekord for den største vekt båret av en flyvebåt til 2 000 m høyde.

Nogen dager senere nådde signor Burei med en M. C. 94 Macchi amfiblum til 6 432 m med en nyttelast på 1 000 kg — en ny rekord.

4. mai fløi signori Stoppani og Magorana med en nyttelast på 5 000 kg 1 000 km med en gjennomsnittsfart av 251,889 km/t, og 2 000 km med den samme nyttelast med en gjennomsnittsfart av 248,412 km/t. De brukte en Cant. Z. 508 flyvebåt.

Noen dager senere satte signori Burei og Rossaldi ny fartsrekord for amfibler for 1 000 og 2 000 km med henholdsvis 256,510 km/t og 248,967 km/t.

Så fulgte en høidere rekord på 15 655 m satt av col. Pezzi med en Caproni Ca 161 biplan. Denne rekord er nu blitt slått av ltn. Adam med et Bristol 138 monoplan.

Senere nådde signori Burei og Rossaldi med et Macchi amfiblum ved en flyvning over 1 000 km og en nyttelast på 5 000 kg en gjennomsnittsfart av 257 138 km/t.

De neste rekorder blev satt med flyvebåter for en flyvning på 5 000 km uten nyttelast, med 500 kg og med 1 000 kg. Cant. Z. 506 gjorde en fart på 308,244 km/t. Det samme fly vant distanserekorden på 5 200 km for flyvebåter.

8. juli fløi et 3-motors Savoia Marchetti S. 79 bombefly over en distanse av 1 000 km med en nyttelast på 2 000 kg 423,618 km/t. Dette er også rekord for et fly over denne distanse og med 500, 1 000, 2 000 kg.

Italia innehar nu 45 verdensrekorder mens Amerika har 43. Så følger Frankrike med 38, Russland 15, Tyskland 14 og Storbritannia 4.

RUMENIA har nylig bestilt 30 fly, Nardi F. N. 305, med Alfa Romeo 115 i. motorer fra Italia. De vil bli bygget ved Piaggio fabrikkken ved Fiumalmarina.

Flyet har følgende data:
Vingspenn 8,47 m.
Lengde 7 m.
Høyde 2,10 m.
Tomvekt 598 kg.
Nyttelast 250 kg.
Totalvekt 848 kg.
Største fart 360 km/t.

Maks.fart ved 4 000 m 310 km/t.
Min.fart fullastet 90 km/t.
Starter på 150 m.
Lander på 210 m.

DET BRASILIANSKE LUFTFARTS-SÆLSKAP VASP (Viacao Aereo Sao Paulo), som trafikerer strekningen Rio de Janeiro — Sao Paulo — Uberaba med 3 Junkers fly Ju 52, har på grunn av den stigende trafikk nettop anskaffet et 4de Junkers fly, Ju 52.

Det portugisiske luftvern har nettop besluttet å anskaffe 10 tomotorige Junkers fly Ju 86 med militære utrustninger.

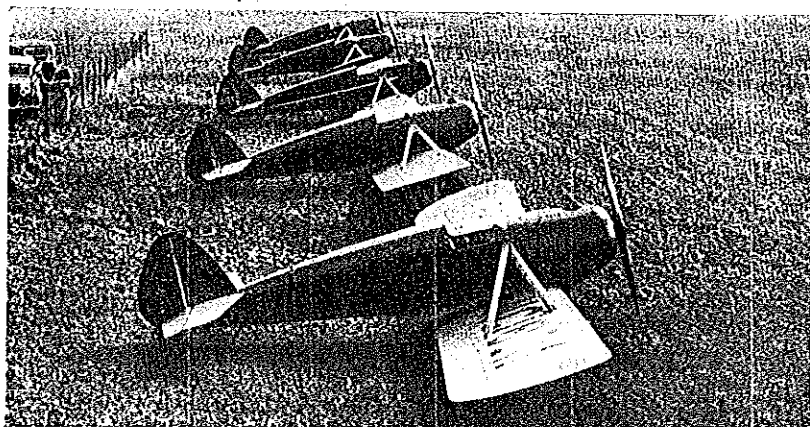
Endelig meddeles fra Ecuador at regjeringen har besluttet å anskaffe et helmetalfly, Junkers Ju 34. Man har valgt denne type som det mest allsidige og solide mindre fly, der både kan anvendes som land- og sjømaskin, og som kan brukes såvel for passasjerer og fraktbefordring som til luftfotografering og som krigsfly. Ombygningen fra det ene til det annet sjemed kan nemlig utføres på nogen få timer.

VINTER-PLANEN FOR DE INTERNASJONALE LUFTRUTER trådte i kraft 3. oktober og vil vare til 26. mars. Vi finner nu flere helårsruter enn noen gang tidligere. Deutsche Lufthansa vil således fly følgende ruter hele vinteren: Frankfurt a.M. — Milano, Berlin — Stockholm, Wien — München — Nürnberg — Frankfurt a.M. — Brüssel — London, Hamburg — Bremen — Amsterdam, Kjøbenhavn — Hamburg — London, Berlin — Danzig — Königsberg — Kaunas — Riga — Tallinn — Helsingfors. Innen Tyskland vil følgende flyveruter bli opprettholdt: Mannheim — Berlin, Essen/Mülheim — Berlin, Stuttgart — Berlin (over Nürnberg og Halle/Leipzig) og Düsseldorf — Münster — Braunschweig — Berlin og dessuten flys post- og godsrutene Berlin — Breslau og Stuttgart — Frankfurt a.M.

Et stort fremskritt i vinterens lufttrafikk er at rutene som før vesentlig blev fløiet mens det var lyst, nu for en stor del flys efter mørkets frembrudd. Dette setter passasjerene i stand til å fly frem og tilbake på døgnet og i mellomtiden få nok tid til å avvikle de nødvendige forretninger.

4. OKTOBER BLEV TO INTERNASJONALE flyveruter som forbinder Italia med Rumensia åpnet under deltagelse av italienske og rumenske flyvere og italienske, jugoslaviske og rumenske journalister. Den ene rute:

Arrow Sport V-8



Arrow Aircraft Corporation har satt igang stor serie-fabrikasjon av disse fly. Det spesielle ved dem er at de er utstyrt med Ford V-8 motorer (82 HK.) av samme type som brukes i

bilene. Det kan overhales og repareres på hvilket som helst bilverksted, melder fabrikkken. Forutsetningen er vel at veien utenfor verkstedet er bred nok som «nødlandingsplass».

Rom — Belgrad — Bukarest flys av Ala Littoria med 3-motors Savoia Marchetti S. 73. Den starter i Rom hver mandag, onsdag og fredag kl. 7,40 morgen, kommer til Belgrad 3 timer senere og til Bukarest 5 timer senere. I den motsatte retning går flyet fra Bukarest hver tirsdag, torsdag og lørdag kl. 10,20 morgen og er i Belgrad kl. 12 og i Rom kl. 15. I Belgrad korresponderer ruten med flyet fra Sofia.

Den andre flyverute drives av «Lares». Denne flyves også tre ganger i uken og følger ruten: Bukarest — Belgrad — Zagreb — Venedig — Milano.

DEN 2. INTERNASJONALE FLYVEUTSTILLING holdtes i Milano 2.—17. oktober, og blev åpnet av general Valle. Den omfattet utstillere fra 16 land både i og utenfor Europa. På utstillingen dominerte selvfølgelig de italienske og de tyske fly. Begge land demonstrerte overveiende militære typer.

Blandt flyene merket man sig en Junkers Ju 86 K og fly fra Heinkel, Henschel og Arado. Av interesse var også en Caproni 135 (maks.hast. 420 km/t) og Breda 82 (maks.hast. 450 km/t). Blandt de utstilte fly så man også den spesialbyggede Savoia S 79, som italienerne vant med i flyvekonkurransen Istres — Damaskus — Paris.

PA EN AV IMPERIAL AIRWAYS FLYVERUTER hendte det at en av passasjerene fikk heftig tannpine. Han kunde ikke på grunn av viktige forretninger gjøre noget ophold. Fra flyet blev det da pr. radio beordret en tannlege til nærmeste flyvehavn, og da flyet kom dit var tannlegen på pletten og tannen blev trukket. Passasjeren kunde fortsette sin reise efter programmet.

HVIER HØST NAR TREKKFUGLENE drar mot syd, blir noen igjen på nordsiden av Alpene på grunn av tretthet, og det er sjelden noen av dem overlever den kolde vinter. Siden ifjor har den tyske organisasjon til dyrenes beskyttelse tatt op et i sitt slag enestående arbeide for å redde flest mulig av dem. De utmattede trekkfugler blir fanget inn og sendt til München for derfra pr. Deutsche Lufthansas fly å bli transportert til Venedig, hvor de blir sloppet ut i det solrike Syden.

EN. FLYVEPASSASJER som på 5 uker besøkte 16 land i Europa, Nord-Afrika og Lilleasia og derved tilbakela en strekning svarende til jor-

dens halve omkrets, var meget begeistret for den tidsbesparelse flyvningen ydet ham. Til reiser gikk med bare 14 % av tiden mens han kunde anvende hele 86 % til å bese sig og rekereere sig. I alle de 30 år han før hadde vært på reiser hadde han ikke sett så meget vakkert og interessant. Og han betenker sig ikke på å si at å reise pr. fly er den vakreste, bekvemmeste, sundeste og fordelaktigste måte å reise på, og like sikker som med hvilket som helst annet samferdselsmiddel.

SJEFEN FOR DET SVENSKELUFTVABEN, generaløitnant de Erlis med følge besøkte nylig Blicker Flyfabrikk i Rangsdorf ved Berlin. Efter at gjestene hadde besøkt fabrikkens flere fly demonstrert og fløiet for dem. Størst begeistring vakte «Jungmeister». Dette fly har utmerket sig ved flere av de mest betydelige internasjonale konkurranser i kunstflyvning og har fremragende kunstflyvningsegenskaper.

AERO-CLUB VON DEUTSCHLAND hadde anmeldt 11 fly til den årlige Italia-rundflyvning. Rundflyvningen tok 3 dager. Ruten gikk fra Rimini over Turin—Mailand til Venedig, videre til Neapel og derfra over Foggia—Pescara til Rom. Italia gikk av med seiren. Tyskland blev nr. 2 med en «Kl 35» og Østerrike nr. 3.

MANGE AV AUSTRALIAs kommersielle flyveplasser er nu nesten ferdige, og blandt dem som snart vil være i «full tjeneste» er Evans Head, Pine Creek, Canberra, Mascot, Goffs Harbour, Tuncurry, Coolanagatta og Cambridge.

SJØ- OG LUFTFARTSMUSEET og Tekniske Institut i Rotterdam hadde ifjor 27 093 besøk, solgte 15 311 bøker og besvarte uten vederlag 1282 spørsmål. Museet har statsstøtte.

DEUTSCHE LUFTHANSA meddeler at luftfartsforbindelsen med Portugal ikke påvirkes av sperringen av pyreneergrensen. Flyverutene går inntil videre regelmessig i begge retninger.

UNITED AIR LINES har samtidig som det har bestemt en minimumshøide for den transkontinentale flyverute, også bestemt at flyverne vestover skal fly i en høide av 6—8—10 000 fot og østover i 7—9—11 000 fot. Flyene behøver således aldri å være redd for sammenstøt. Forandring av høide meddes naturligvis i radio.

DEN FØRSTE REGULÆRE FLYVERUTE mellom England og India med Emperiets flyvebåter blev åpnet 5. oktober idet Calypso fløi fra Alexandria til Karachi. Ruten går over Lake Calilee, Lake Habbaniyeh, Basra, Bahrain, Dabai (den Persiske Golf) og Gwadur.

Denne flyverute vil starte fra Southampton hver søndag og komme til Karachi den følgende torsdag, mens den motsatte rute vil forlate Karachi hver lørdag og komme til Southampton den følgende onsdag.

Ruten til India vil antagelig bli fløiet med 3 flyvebåter og to landfly.

SOM EN PARALLELL til den nordamerikanske transkontinentale flyverute vil der antagelig allerede i begynnelsen av 1938 bli åpnet en kanadisk transkontinental flyverute Montreal—Winnipeg—Vancouver. Strekningen skal flyves på 15 timer som på den tilsvarende rute i U. S. A.

RUDYARD KIPLING utgav i 1905 en bok «Action and Reaction». I denne bok er en historie «Med nattpost-ruten» som i detaljer skildrer den transatlantiske luftfart. Hvor «forut for sin tid» og merkverdig historien er, vil man forstå når man tenker på at der på den tid den blev skrevet bare var bygget noen få luftskib (den første Zeppeiner i 1900), og at det bare var to år siden det første fly blev fløiet, nemlig 17. desember 1903 av Wilbur Wright i North Carolina.

LAST SOLO

When I must set the compass for my
the last, and all alone [flight,
What «bearing» is the best all through
[the night,
To make the Great Unknown?

Will «Wind allowance» matter in the
Through which I have to go [void
Or «variation» errors be alloyed
With faults I do not know?

How can I tell the distance or the time,
Or weather on the way,
Or estimate the height I have to climb
Until I land some day?

Pray that the Master Pilot of us all
Will check my «course to steer» ...
And not allow my wavering Wings to
When I take off from here. [stall
(K. C. i The Aeroplane.)

TRAFIKKFLYVER

Erik Engnæs

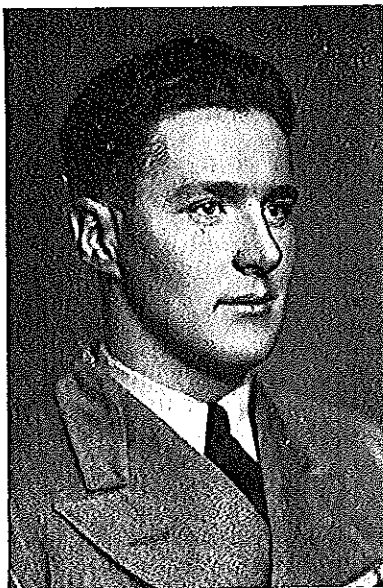
— Gratulerer, jasså du måtte tilpers du også.

— Ja, jeg måtte nok det, sier Erik Engnæs næsten skyldbevis, mens han samtidig med en viss stolthet betrakter gullringen på høire hånds ringfinger.

Nu er det ikke hans forlovelse som forårsaker at vi har valgt ham til intervju-objekt. Jeg har hatt ham i kikkerten i lang tid. Erik Engnæs er nemlig, eller er på god vei til å bli Norges mest populære flyver.

Man kan med en mild overdrielse si at det finnes knapt det sted i landet som han ikke har besøkt med fly, og det finnes knapt den guttunge mellom 5 og 15 og den pike mellom 16 og 25 som ikke kjenner navnet hans. De første beundrer hans flyveferdighet og de sistnevnte hans utseende.

Erik Engnæs er født 5. juli 1910 på vestsiden av Randsfjorden. Han gikk middelskolen i Brandbu og tok artium i Oslo i 1927, hvorefter han målbeviset gikk inn for flyvningen. Like etter jul 1928 reiste han med foreldrenes tillatelse til Frankrike hvor han gjennomgikk flyveskolen til Morane-Saulnier i Villa-Coublay i nærheten av Versailles. Der brukte de ennu roterende motorer og han forteller at han måtte være svært forsiktig i alle venstresvinger. Der fløi han i 42 timer. Vinteren 1928—29



gjennomgikk han Hærens Flyveskole på Kjeller hvor også undertegnede var i samme kasus, ja til og med bodde på samme rum i kasernen.

— Husker du for et leven vi holdt på rummet, sier jeg, og Erik må pliktskyldigst repetere historien om den 10 kgs. «kanonkulen» som blev brukt til håndball mellom sengene. Det var ikke til å undgå at den av og til med brak havnet i en vegg eller på gulvet og forstyrret kaserneoffiseren, rittmester Normanns piano-spill. Rittmesteren stoppet midt i «Vintergatan» og et øieblikk etter var det «månelyst» på rummet vårt tiltross for at alle simulerte dypeste søvn.

— Husker du da vi kjøpte fyrstekake av Hallesbye?

— Og da vi lurte oss ut etter rosignal i Sarpsborg?

— Eller da «Feiren» brente op fyren?

— Hvordan vi smuglet sigaretter inn på vakt-arresten på Akershus, o. s. v., o. s. v.

Som militærflyver gjorde Engnæs det meget godt. Han blev utnevnt til løytnant i 1932.

Men det er allikevel som civilflyver han er kommet i fremste rekke. Med sine tusener av landinger på alle slags plasser med sin flyvning under alle slags forhold, det være sig passasjer-, skole-, rute- eller annen flyvning har han samlet en erfaring som få andre. Han har fløiet for Widerøes Flyveselskap A/S siden starten og har nu 3 000 timer i luften. Det er et tall som teller for en kar i hans alder.

Så får jeg slutte som jeg begynte.

Gratulerer og mange «happy landings».

J. L.

Fly Adresseforandringer

Hver eneste måned får ekspedisjonen 5—20 eks.pl. i retur fra postverket, med beskjed om at adressaten er flyttet, hvorhen vi-tes ikke. Vi tør be abonnentene være påpasselig med å sende skriftlig melding om adresseforandringer.

Ekspedisjonen.

Fly kommer ut en gang pr. måned og koster kr. 6,00 pr. år, 3,00 pr. halvår.

Redaktør og utgiver

Jon Lotsberg.

Kontor, Pilestredet 31 IV. Tlf. 31148.

Hellstrøm & Nordahls Boktrykkeri A.s
Welhavensgt. 9, Oslo.

Luftfartforsikringer

overtas av nedennevnte selskaper tilsluttet

Den nordiske Pool for Luftfartforsikring

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

Fallskjermer - Gyrokompasser - Magnetiske kompasser - Høidemålere
Fartsmålere - Stigningsmålere - Girindikatorer - Krysslinér - Slanger
for bensin og olje - Startere og generatorer - Støtdempere og halehjul
Stålrør.

Kun allerbeste kvalitet fra ledende fabrikker.

Bjarne Sjong & Co.

Rådhusgaten 6, OSLO. Telefon 22 079

Savoia Marchetti

Sesto Calende, Italia

Consolidated Aircraft

San Diego, California

representeres av

Ingeniørforretningen ATLAS A/s

Tollbodgaten 4, Oslo

Telefoner:

11 497, 22 635, 23 416

Vi selger den verdenskjente
bensinmotor for modellfly

„Baby Cyclone“



STORTINGSPLASS 7, OSLO

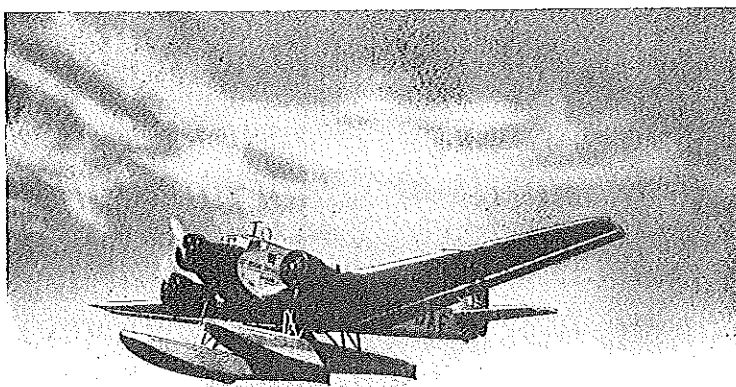
Brukt Stinson Reliant 1937 modell Wright 285 HK.

til salgs for en av våre
kunder. Flyet er utstyrt
med alle moderne instru-
menter samt radio sen-
der og mottager og radio
peileapparat

Edo flottører, hjul og ski
Tid: 100 timer

Detaljerte opplysninger
sendes på anmodning

WIDERØE'S FLYVESELSKAP A-S
Telefon 17 330



**KYSTFLYVERUTEN
OSLO-BERGEN
MAI-SEPTEMBER**

**DET NORSKE
LUFTPARTSELSKAP**
FRED. OLSEN & BERGENSKE A/S



*V*årt verksted på Bogstad
er nu utvidet og modernisert.
Vi anbefaler oss til overhaling
og reparasjoner av fly og mo-
torer • Autoriserte mekanikere

WIDERØE'S FLYVESELSKAP A-S

Telefoner: Bogstad 98 600
Kontoret 17 330