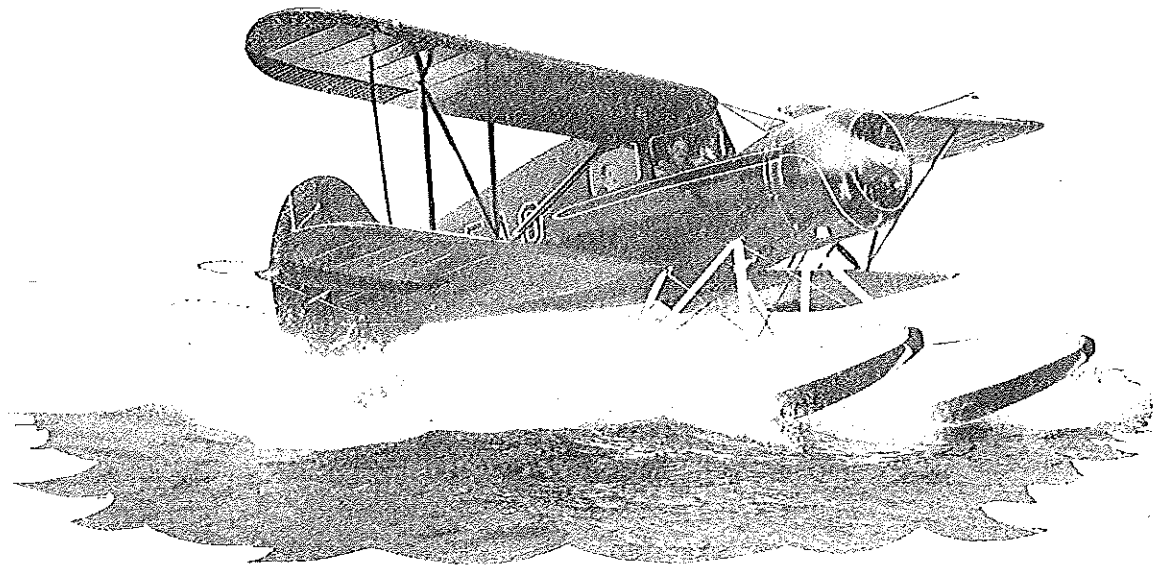


FLY



Waco-cabin tilhørende Vest-Norges Flyveselskap A/S.

5

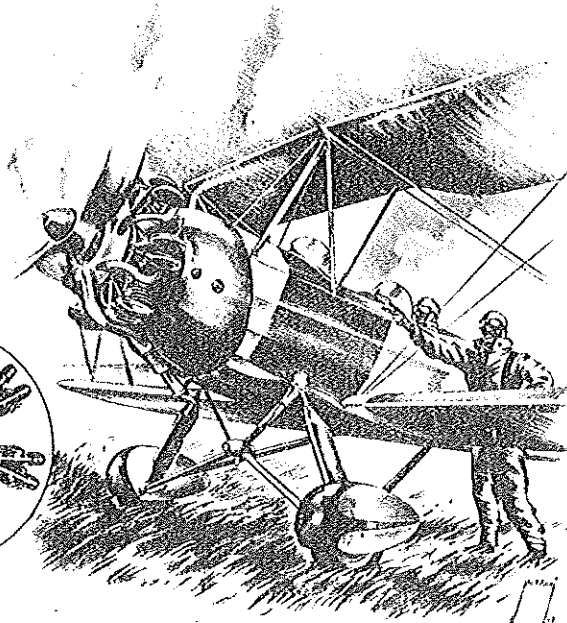
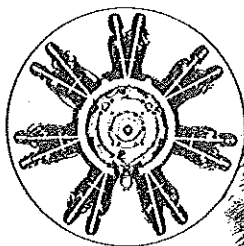
**Kommentarer – Litt om flys maksimale rekkevidde og flyvetid
Kommersiell flyvning i Kina – Hvordan man styrer et sjøfly på
sjøen – Generalforsamling i N. A. K. – Meddelelser fra Luft-
fartsrådet – Klubbnytt – Kringsjø m. m.**

Pris 50 øre.

Den første flyvning alene
forutsetter en absolutt pålitelig motor

Vår
Sh 14 A 4

er den pålitelige flyvemotor for
skoler, reiser, kunstflyvning, konkurranser



Heinkel „Kedelt“ med Sh 14 A 4

BRANDENBURGISCHE MOTORENWERKE
GESELLSCHAFT MIT BESCHRÄNKTER HAFTUNG
BERLIN - SPANDAU



Representant:

SIEMENS
Oslo - Bergen - Trondheim - Stavanger

A bonner på Fly
verter i

**De største italienske
flyvemaskinfabriker**

representeres av

Ingeniørforretningen ATLAS A/s

Tollbodgaten 4, Oslo

Telefoner:

11 497, 22 635, 23 416

„Fly“

*gir i anledning av
åpningen av Stav-
anger Flyveplass
ut et stort num-
mer på 56 sider.
Dette nummeret vil
tjene som program
for høitidelighetene
og flyvestevnet.*

FLY



LUFTFARTSBLADET

Offisielt organ for:

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

1937 · Nr. 5 · 5. årg.

KOMMENTARER:

Skandinaviens største flyvestevne.

Vi nordmenn liker ikke reklamemessig å skilte med ordet «skandinavisk». Og bra er det. Vi burde kunne holde vår posisjon ved å seile under merket «norsk».

Men for en gangs skyld når vi nu åpner den første norske civile flyveplass med en internasjonal deltagelse som både kvalitativt og kvantitativt står over hvad våre naboland og vi selv noengang har prestert, skal vi ikke nu si: Skandinaviens største flyvestevne?

Ad: Flyvehavariet i Bergen.

Det er forbundet med straffansvar å kjøre for fort med bil på landeveien. I luften burde det gjelde lignende bestemmelser for å fly for sent.

Vi er opmerksom på at i luften straffer det sig selv, men det

29., 30., 31. mai møtes vi alle på Stavanger Flyveplass.

Verdenseliten av kunstflyvere gir opvisning på Stavanger Flyveplass 29., 30., 31. mai.

Flyvestevnet i anledning åpningen av Stavanger Flyveplass blir internasjonal med deltagelse fra de fleste land i Europa.

ser ikke ut til at et knust fly er straff nok. Det har gjentagne ganger inntruffet slike havarier nu, spesielt blandt hanekyllinger av flyelever som er ute for å kjeke sig. Slike «kjekekaser» har vi ikke bruk for i luften.

Flyveulykker.

Det er barnslig å si at «flyvningen er sikker» og at «flyveulykker ikke kan forekomme». Så lenge mennesker sitter ved rattet vil det alltid forekomme katastrofer likesåvel på flyvning-

gens som på de andre kommunikasjonsområder.

Har De noengang tenkt over hvilken rolle ulykker spiller i utviklingen? I stedet for å bevirke stagnasjon stimulerer de til nye fremskritt. Det er flyvningens historie et bevis for.

God betaling for lite arbeid.

Departement og luftfartsråd har held med sig i bestrebelsene for å hindre utviklingen av civilflyvningen. De civile flyveskoler gjør alt hvad de makter og kanskje enda mer for å gjøre flyvningen populær. Man kan nu her i Norge lære å fly til priser som ligger langt under hvad det koster i andre land (300—400 kr. for et kursus til privatførercertifikat). Men hvis en elev vil avlegge prøvene alene for dette privatførercertifikat må han i tillegg til betalingen for undervisningen betale over 100 kr. i censorhonorarer og avgifter. Det er den offentlige støtte eleven får.



Meddelelser fra Luftfartsrådet.

I Stavanger:
Dr. med. Einar Larsen og
Dr. Jebsen Krohn.

I Kristiansand:
Dr. Arné Pettersen og
Dr. Ludvig Wirching.

Flyverne m. v. skal selv betale lægene for undersøkelsen, og honoraret er av Forsvarsdepartementet fastsatt til for hver læge kr. 15,— for hver undersøkt flyver m. v.

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 1/7 1937—30/6 1938:

Fredag	9. juli	1937
»	13. august	»
»	10. septbr.	»
»	8. oktober	»
»	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.

B. Lægeundersøkelse av flyvere m. v. utenom Oslo.

Flyvere (flyveaspiranter), navigatører, mekanikere og radiotelegrafister på luftfartøi har anledning til å bli lægeundersøkt av spesialister i nedenfor nevnte byer, når det av økonomiske eller andre grunner ikke lar sig gjøre for dem å reise til Oslo og der bli undersøkt av Den faste lægenevnd for flyvere.

Til å foreta disse undersøkelser har Forsvarsdepartementet oppnevnt følgende læger:

I Bergen:
Dr. med. Axel Looft og
Dr. med. Birger Malling.

I Trondheim:
Overlæge Odd Stub og
Dr. Anders Kvarberg.

BIBI-BE 550

Et av de hurtigste 2-seters sportsfly med motor på 50 HK er BIBI-BE 550, bygget av den bekjente tsjekkosllovakiske konstruktør, ing. P. Benes.

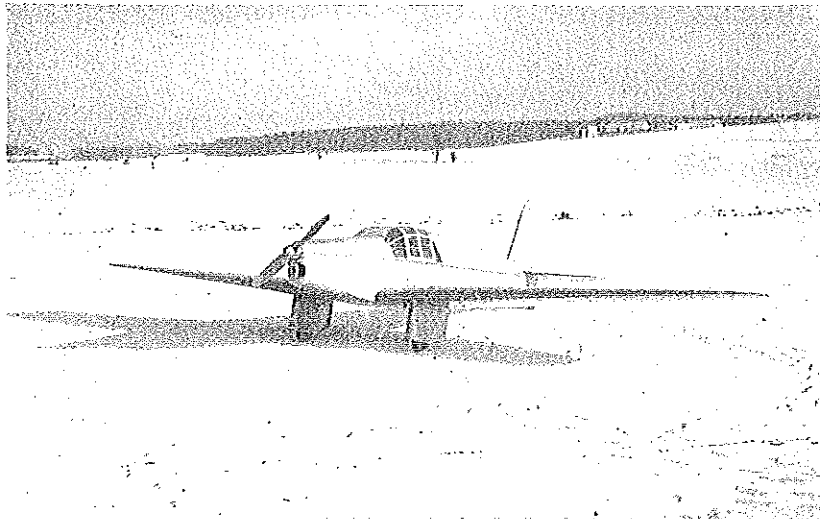
Sammenligner vi dette fly med andre to-setere som også har sitteplassene ved siden av hverandre og har motorer på 40—60 HK, så finner vi at de andre fly har en maksimalfart mellom 135—155 km/t. Det polske fly RWD har en maksimalfart på 145 km/t og det hollandske Koolhoven 150—155 km/t mens BIBI-BE 550, som har omtrent samme form og vekt har en maksimalfart 180 km/t og en reise fart på 155 km/t.

BIBI-BE 550 har følgende data:

Vingspenn	.....	11,5 m
Lengde	.....	7,3 m
Høide	.....	1,9 m



Flateinnhold	.....	14,0 m ²
Tomvekt	.....	320,0 kg
Nyttelast	.....	520,0 kg
Flatebelastning	..	37,2 kg/m ²
		10,4 kg/hk
Maksimalfart	....	180 km/t
Reisefart	.....	156 km/t
Landingsfart	....	60 km/t
Stigetid på 1000 m		8 m. 30 s.
Praktisk topphøide		3500 m
Teoretisk topphøide		4000 m
Brennstofforbr. pr.		
100 km. ved reise-		
fart	.....	5,5 kg



Litt om flys maksimale rekkevidde og flyvetid

Av Dipl. ing. J. Christie

(Forts. fra nr. 4.)

3) Beregningen av maksimal rekkevidde.

I likhet med hvad vi fant for flyvetidens vedkommende, så gjelder det også for maksimal rekkevidde at den gunstigste fart er en noe annen ved starten enn ved landingen. Dette kommer, som i forrige tilfelle av at flyets flatebelastning forandrer sig i løpet av flyvningen.

Da imidlertid denne hastighetsvariasjon ikke er stor, må det ansees som fullt ut berettiget å innsette et middeltall for flatebelastningen (f. eks. den $\frac{G}{F}$ som opptrer ved halvt opbrukt bensinbeholdning).

Gjør vi dette, kan vi ut fra formelen for T direkte finne over til en tilsvarende for S (rekkevidden).

Vi skal da være klar over at formelen for T angir flyvetiden i sin almindelighet, altså ikke akkurat maksimal flyvetid (denne får man kun i det spesielle tilfelle at man setter inn

$$\frac{c_a^3}{c_w^2} \text{ maks.}$$

Vi har altså:

$$(10) S = T \cdot v.$$

hvor:

S = rekkevidden (ikke akkurat maksimal rekkevidde, men den som oppnås om man flyr med hastigheten v.).

T = den tid det tar å fly S (med hastigheten v.)

v = den hastighet som er holdt under flyvningen (forutsettes konstant).

I ligning (10) er alle 3 størrelser gjensidig avhengig av hinanden. Forandres eksempelvis v så forandres T, idet motorydelsen må forandres (det forutsettes hele tiden horisontal flyvning), herved forandres bensinforbruket pr. tidsenhet og dette er jo det eneste bestemmende for flyvningens varighet (T). Men som vi snart skal se forandres herved også S.

v er i almindelighet sammensatt av flyets egenhastighet og vindens hastighet.

Kaller vi den første v_m (= v, avlest på fartsmåleren) og den siste w, så kan ligning (10) skrives:

$$(10^a) S = T (v_m \pm w)$$

+ tegnet i parentesen benyttes ved medvind ÷ ved motvind.

Nu innsettes formel (9) fra forrige avsnitt istedet for T. For v innsettes formel (6) hvorved er å passe på at man setter inn riktig verdi for G:

$$(6^a) v_m = \sqrt{\frac{2g}{\gamma} \cdot \frac{G_m}{F} \cdot \frac{1}{c_a}}$$

$$G_m = G_2 + \frac{G_1 - G_2}{2} = \frac{G_1 + G_2}{2}$$

d. v. s. den vekt flyet har når halve bensinmengden er opbrukt.

Vi får:

$$(11) T = \frac{75 \cdot \eta}{\zeta} \cdot 2 \cdot 3600 \left(\frac{1}{\sqrt{G_2}} - \frac{1}{\sqrt{G_1}} \right) \sqrt{\frac{\gamma}{2g} \cdot F \cdot \frac{c_a^3}{c_w^2}}$$

$$(11^a) T = K_1 \cdot \sqrt{\frac{c_a^3}{c_w^2}}$$

idet K_1 kan utregnes engang for alle for et bestemt fly. (Det regnes med flyvehøide: 0 m.)

På lignende måte settes for v_m :

$$(6^b) v_m = K_2 \cdot \sqrt{\frac{1}{c_a}}$$

Settes nu (11^a) og (6^b) inn i (10^a) fåes:

$$(12) S = K_1 \sqrt{\frac{c_a^3}{c_w^2}} \left(K_2 \sqrt{\frac{1}{c_a}} \pm w \right)$$

$$(12^a) S = K_1 K_2 \frac{c_a}{c_w} \pm K_1 w \sqrt{\frac{c_a^3}{c_w^2}}$$

Beregning av maximal rekkevidde for D.H. Tiger Moth, i avh. av vindstyrken.

$$K_1 = 3800 \text{ sek} ; K_2 = 23,1 \text{ } \frac{\text{m}}{\text{sek}} ; K_1 K_2 = 87750 \text{ m} ; w = 30 \text{ } \frac{\text{m}}{\text{s}} ; w \cdot K_1 = 114000 \text{ m}$$

Modellmålinger			m/s					w = 30 m/s				
α°	c_a	c_w	$\frac{1}{c_a}$	$\sqrt{\frac{1}{c_a}}$	$v_m \cdot K_1 \sqrt{\frac{1}{c_a}}$	$\frac{c_a}{c_w}$	$K_1 K_2 \frac{c_a}{c_w}$	c_a^3	c_w^3	$\frac{c_a^3}{c_w^3}$	$\sqrt{\frac{c_a^3}{c_w^3}}$	$w \cdot K_1 \sqrt{\frac{c_a^3}{c_w^3}}$
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)
			$\frac{1}{(2)}$	$\sqrt{(4)}$	23,1 · (5)	$\frac{(2)}{(3)}$	87750 (7)	(2) ³	(3) ³	$\frac{(2)^3}{(3)^3}$	$\sqrt{(11)}$	114000 · (12)
-2,5	0	0,0380	-	-	-	1	0	0	$1,44 \cdot 10^3$	0	0	0
0	0,196	0,0401	5,1	2,26	52,7	489	$4285 \cdot 10^5$	$7,5 \cdot 10^{-3}$	$1,607 \cdot 10^{-3}$	4,665	2,16	$246 \cdot 10^5$
1,5	0,300	0,0440	3,33	1,825	42,15	682	$598 \cdot 10^5$	$27 \cdot 10^{-3}$	$1938 \cdot 10^{-3}$	13,93	3,73	$425 \cdot 10^5$
3	0,412	0,0495	2,73	1,557	35,95	832	$7,3 \cdot 10^5$	$70 \cdot 10^{-3}$	$2,45 \cdot 10^3$	28,57	5,35	$6,1 \cdot 10^5$
4,5	0,530	0,0570	1,885	1,372	31,70	930	$8,16 \cdot 10^5$	$149 \cdot 10^{-3}$	$3,25 \cdot 10^3$	45,90	6,775	$7725 \cdot 10^5$
6	0,646	0,0662	1,547	1,243	28,70	976	$8,56 \cdot 10^5$	$270 \cdot 10^{-3}$	$438 \cdot 10^{-3}$	61,65	7,855	$896 \cdot 10^5$
9	0,862	0,0891	1,160	1,077	24,85	968	$8,5 \cdot 10^5$	$640 \cdot 10^{-3}$	$795 \cdot 10^{-3}$	80,50	8,97	$1022 \cdot 10^5$
12	1,090	0,1200	0,916	0,956	22,10	909	$7975 \cdot 10^5$	$1300 \cdot 10^{-3}$	$144 \cdot 10^{-3}$	90,40	9,51	$10,84 \cdot 10^5$
15	1,240	0,1450	0,806	0,8975	20,73	855	$7,5 \cdot 10^5$	$1900 \cdot 10^{-3}$	$21,0 \cdot 10^{-3}$	90,40	9,51	$10,84 \cdot 10^5$

Ad matematisk vei å bestemme ved hvilken verdi av c_a (og dermed ved hvilken v) dette uttrykk har sitt maksimum medfører dessverre vanskeligheter (man får en ligning av 8de grad m.h.p. c_a). Man løser derfor uttrykket best grafisk.

Dette gjøres på følgende måte: For ethvert fly kan K_1 og K_2 direkte beregnes ut fra de opgitte data for flyet. For $\frac{c_a}{c_w}$ kan vi lage oss en kurve når modellmålingene for profilet eller helst for hele flyet (disse vil som regel lett kunde skaffes fra moderfabrikken). Ut fra K_1 , K_2 og kurven for $\frac{c_a}{c_w}$ i avhengighet av v_m (eller av c_a eller av α) kan

man da lage en ny kurve for $K_1 \cdot K_2 \cdot \frac{c_a}{c_w}$ i avhengighet av v_m .

w ansees i hvert enkelt tilfelle som konstant, vi skal jo nettop finne ved hvilken v_m det er gunstigst å fly når det hersker en bestemt med- eller mot-vind. For $\frac{c_a^3}{c_w^2}$ kan man lage en kurve på samme måte som for $\frac{c_a}{c_w}$ følgelig kan man også lage en for $\sqrt{\frac{c_a^3}{c_w^2}}$ og følgelig også en for

$$K_1 \cdot w \cdot \sqrt{\frac{c_a^3}{c_w^2}}$$

For straks å få denne kurve for eksempelvis 10 forskjellige vindstyrker, behøver man bare å dele

$$\text{ordinaten for } K_1 \cdot w \cdot \sqrt{\frac{c_a^3}{c_w^2}}$$

i 10 like deler, og får da kurver for 0,1 w, 0,2 w o. s. v. inntil 1,0 w. Nu må disse kurver etter tur legges til og trekkes fra kurven for $K_1 \cdot K_2 \cdot \frac{c_a}{c_w}$ (Legge til tilsvarende medvind, trekke fra: motvind.) Hver av de på denne måte fremkomne nye kurver har et maksimum. Til hvert maksimum svarer en bestemt v_m som er den hastighet det må flys med for å oppnå maksimal rekkevidde ved den herskende vindstyrke.

Man gjør sig dette bedre klart ved å betrakte det følgende eksempel.

De følgende kurver og tall

R. N. A.-Hotellet, OSLO

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

gjelder for De Havilland Tiger-Moth med 130 HK Gipsy Mayor motor.

For dette fly er flyvetiden ved 1950 omdr./min. ($V = 150 \text{ km/t}$) lik ca. $3\frac{1}{2}$ time og rekkevidden (i vindstille) ved samme turtall og fart lik 540 km (følge opgaver fra fabrikken).

Vi undersøker hvad tallene kan drives op i ved flyvning og på gunstigste fart og høide.

For det første må vi regne ut K_1 og K_2 :

$$K_1 = \frac{75 \cdot \eta}{\zeta} \cdot 2 \cdot 3600 \cdot \left(\frac{1}{\sqrt{G_2}} - \frac{1}{\sqrt{G_1}} \right) \cdot \sqrt{\frac{\gamma}{2g}} \cdot F$$

(Se ligning (11) og (11 a))

Hos oss er:

$\eta = \text{propellervirkningsgrad} = 0,68.$

$\zeta = 0,252 \text{ kg./PS.t.} = \text{brennstoff-forbruk pr. hestekrafttime.}$

$G_1 = 828 \text{ kg}$ (2 personer og fulle tanker).

$G_2 = 735 \text{ kg}$ ($= G_1 \div \text{bensinvekt}$).

$\gamma = 1,293 \text{ kg/m}^3$ (luftens spesi- fikke vekt ved bakken).

$g = 9,81 \text{ m/sek}^2$ (tyngdens accel- erasjon).

$F = 22,2 \text{ m}^2$ (flyets vingeflate).

Dette gir

$K_1 = 3800 \text{ [sek]}$

$$K_2 = \sqrt{\frac{2g}{\gamma} \cdot \frac{G_m}{F}}$$

(se ligning (6 a) og (6 b).)

$g = 9,81 \text{ m/sek}^2$

$\gamma = 1,293 \text{ kg/m}^3$

$F = 22,2 \text{ m}^2$

$$G_m = \frac{G_1 + G_2}{2} = 782 \text{ kg.}$$

Dette gir:

$K_2 = 23,1 \text{ m/sek}$

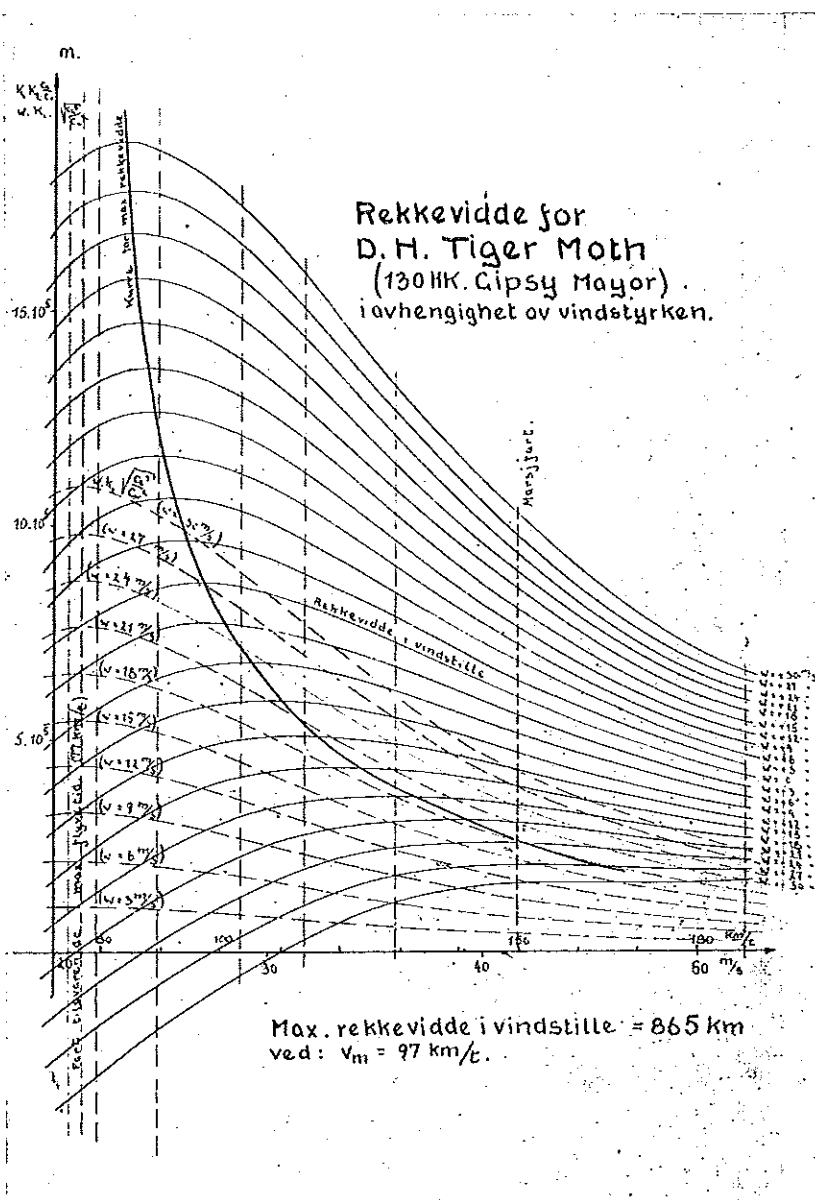
$K_1 K_2 = 87750 \text{ m}$

For vindhastighet $w = 30 \text{ m/sek.}$

— 108 km/t fåes:

$$K_1 w = 114\,000 \text{ m.}$$

Fra opgaver fra De Havilland er følgende tabell dels direkte avskrevet, dels regnet ut.



$$K_1 \cdot K_2 \frac{c_a}{c_w} ; K_1 \cdot 0,1 w \sqrt{\frac{c_a^3}{c_w^2}}$$

$$K_1 \cdot 0,2 w \sqrt{\frac{c_a^3}{c_w^2}}$$

$$\text{o. s. v. inntil } K_1 \cdot 1,0 w \sqrt{\frac{c_a^3}{c_w^2}}$$

settes op i kurver i avhengighet av v_m (se kurveplansjen) og til kurven for $K_1 K_2 c_a/c_w$ adderes og subtraheres alle de andre kurver etter tur.

De på denne måte fremkomne kurver angir da rekkevidden i avhengighet av v_m og av vindstyrken w .

Hver av disse kurver har et maksimum og gjennom alle disse maksima er det trukket en kurve, ut fra hvilken man ved interpolering kan avlese den maksimalt opnåelige rekkevidde ved enhver vindhastighet.

Finner man at den hastighet som tilsvarer maksimal rekkevidde er for liten for ens formål, eksempelvis av hensyn til å holde en forut fastlagt tid, kan man velge den hastighet man vil fly med og så undersøke om rekkevidden da er tilstrekkelig for ens formål.

Kommersiell flyvning i Kina

Av Reidar Aagaard

(Slutning fra nr. 3.)

I sin leilighet på Avenue Joffre i Shanghai satt fru Gast med sin 2 års gamle datter og nektet tappert å tro at hennes mann var død, mens de merkeligste rykter begynte å svirre. Enkelte aviser mente at flyet, tvunget til å lande på grunn av tåken, var blitt tatt av sjørøvere og dens besetning nu blev holdt for løsepenger, mens andre antydet spionasje og fremkastet den teori at flyet var gått til Japan da Shanghai-politiet samtidig opplyste at det ikke var istand til å bringe den japanske passasjers identitet på det rene.

Først to måneder etter fikk man bevis for den skjebne «Si-

korsky 16» hadde gått imøte, da liket av radio-telegrafisten Ivan Karlson blev fisket op av en kinesisk djunk i nærheten av Kington Island.

For å forebygge en gjentakelse av denne ulykke sendte C. N. A. C. samme år alle sine flyvere over til Statene for etterhvert å gjennomgå et nytt kursus i blindflyvning, samtidig med at hele luftflåten straks blev utstyrt med dertil nødvendige instrumenter. Idag er alle «Delphin» og «Fairchild» flyene samt selskapets «Douglass», «Transport»s og «Ford fly utstyrt med radio for sending og mottagning av telegrafi. Ved alle sine 29 mellom-

stasjoner over hele sitt luftnett har C. N. A. C. nu sine egne radiostasjoner som står i stadig telegrafisk kortbølge-forbindelse med flyverne for å avgi værmeldinger og andre rapporter, og både i Shanghai og Canton har man nylig installert radio-peileapparater og «beacon» stasjoner som tillater flyverne å finne frem selv i den tetteste tåke.

Følgende tabell gir vel kanskje det beste inntrykk av den stadig økende popularitet kommersiell flyvning nød i N. N. A. S.s første fem driftsår derute, og viser tydelig hvorledes China National Aviation Corporation klarte å befeste publikums tillit til det 20. århundres kommunikasjonsmiddel — flyet.

	Km. floiet
1929	92 629
1930	528 126

Har jeg f. eks. 12 sekundmeters motvind og vil fly med 150 km/t, så blir min rekkevidde 425 km (se kurveplansjen).

I praksis må man her selvsagt alltid regne med en viss sikkerhet, da man jo på lengre flyvninger for det første alltid holder en viss marsjhøide (som vil redusere rekkevidden), og dessuten må ha anledning til å gjøre noen omveie av hensyn til værforhold o. l. Av denne grunn er det også forklarlig at den av fabrikk oppgitte rekkevidde ved marsj-turtall og vindstille (fart: 150 km/t) er 540 km, høide ikke angitt, mens den teoretiske blir 600 km.

Den maksimale rekkevidde i vindstille er, som det sees av kurveplansjen 870 km (altså ca. 50 % mere) ved $v = ca. 95 \text{ km/t}$.

Den maksimale flyvetid for Tiger-Moth blir etter ligning (11a):

$$T = K_1 \sqrt{\frac{c_a^3}{c_w^2} \text{ max.}}$$

$T = 36\,200 \text{ sek ca. } 10 \text{ timer}$ ved $v = 77 \text{ km/t}$.

Denne fart ligger så nær flyets steile-fart at man i praksis ikke vilde kunne fly med den i lengre tid.

Ved $v = 90 \text{ km/t} = 25 \text{ m/s}$ er

$$\sqrt{\frac{c_a^3}{c_w^2}} = 8,95 \text{ (se tabellen).}$$

T blir da:

$$T = 3800 \cdot 8,95 = 34\,000 \text{ sek}$$

$$T = ca. 9\frac{1}{2} \text{ time!}$$

mot ca. $3\frac{1}{2}$ ved marsfart.

Ut fra kurven for rekkevidde i vindstille kan man også lett beregne flyvetiden ved enhver hastighet, da jo

$$S = T \cdot v.$$

Eksempel:

Hvor stor er flyvetiden ved 150 km/t?

$$v = 150 \text{ km/t} = 41,7 \text{ m/s.}$$

$$S = 600 \text{ km} = 6 \cdot 10^5 \text{ m.}$$

(Avlest på kurveplansjen.)

$$T = \frac{S}{v} = \frac{600\,000}{41,7} = 1,44 \cdot 10^4 \text{ sek.} \\ = 4,0 \text{ timer}$$

Regner man med at de av moterfabrikken oppgitte data er oppgitt for en viss flyvehøide og med en viss sikkerhet (i praksis vil jo unøiaktig flyvning, svinger o. l. alltid gjøre at de virkelig opnåelige resultater ligger endel under de strengt teoretiske) så finner man en meget god overensstemmelse med de her utregnede.



Stanavo bensin og oljer

foretrekkes såvel av flyveselskapene som rekordflyverne.

Aktieselskapet

Østlandske Petroleumscompagni

I slikt et vær . .

bruk flyradiostasjoner
og peilere fra

*Standard
Telefon og Kabelfabrik A/S*

Flyradioavdelingen, Oslo



1931	732 064
1932	689 832
1933	1 019 040
1934	1 435 504

Passasjer km. fløiet:	Antall passasjerer:	Kg. post medtatt
106 256	354	3 932
1 021 960	2 654	17 893
971 184	2 296	34 428
1 240 056	3 153	50 851
1 443 000	3 050	49 246
2 524 704	4 821	58 052

Med sitt luftnett utspredd over hele den østlige del av det himmelske rike, kunde China National Aviation Corporation ved utgangen av 1936 med stolthet se tilbake på sine fem års tradisjoner. Da Stillehavsruten San Fransisco—Manilla ifjor vår var et faktum, blev Manilla—Canton ruten det største spørsmål ute på Lughwa.

Da Pan American Airways som nu hadde kjøpt Curtis

Wright's 45 pct. interesse i C. N. A. C., samtidig opplyste at så snart man hadde opnådd den nødvendige tillatelse til å lande i Kina, vilde man overlate til det kinesiske datter-selskap å opprettholde forbindelsen over den siste 1280 km. lange strekning i ruten San Fransisco—Canton, falt dette imidlertid japanerne tungt for brystet.

I Tokio og Nanking forkynte japanske diplomater at det vilde

bety «en ny fare for freden i Østen» om amerikanerne fikk tillatelse til å lande sine stillehavsfly i Kina, samtidig med at den mindre diplomatiske general Isegay uttalte til amerikanske aviser at Kina rett og slett var avskåret fra å gi amerikanerne slik tillatelse, idet Tanku-overenskomsten inneholdt en hemmelig paragraf som gav japanerne alle rettigheter til for fremtiden å drive trafikkflyvning i og med Kina.

Disse uttalelser som vakte voldsom opsikt i flyveinteresserte kretser i Kina, blev riktignok straks energisk dementert av såvel kinesiske som japanske myndigheter i Shanghai, hvor man dessuten anførte at den uheldige general ingen forutsetninger hadde til å uttale sig om Tanku-overenskomsten i det hele tatt. Imidlertid var det god grunn til å forundre sig over at mens British Imperial Airways konsekvent hadde fått avslått sine ansøkninger om tillatelse til å fly over kinesisk territorium fra Singapore til Honkong, en strekning som B. I. A. nu trafikerer via British North Borneo, mens K. L. M. og Inter Island Aviation Co. i

Manila forgjeves har ansøkt om å få lenke sine lufruter til de kinesiske innenlandsruter, og mens Sinkiang provinsens autoriteter — med støtte av sovjet-russiske interesser — blev tilbakevist da de høsten 1935 ansøkte om å få drive ruten Lanchow—Tchukuchak med eget personell og egne fly, sendte The Japan Air Transport Co. hele tiden sine transportfly over den store mur til Peiping og Tientsin, fulladet med «men in uniforms».

Riktignok lyktes det Air France etter ukelange diplomatiske forhandlinger ifjor sommer å opnå tillatelse til å knytte sin Paris-Saigen-linje til Canton via Hanei i Indo China, men flyet som offisielt åpnet Europaruten, fikk samme skjebne i Canton som 3 år tidligere Eurasia Aviation Corporation's «Junker»s fly oppe i Tchubuchak da det skulde inaugurere den første direkte luftforbindelse Shanghai—Berlin. Bare med den forskjell at i Tchukuchak blev flyet smadret og den tyske flyver drept mens man i Canton nøiet sig med å beslaglegge flyet og arrestere flyveren da han skulde starte op for Hanei. Posten, som var meget verdifull, blev av de kinesiske myndigheter uten pietetshensyn løst og sendt landeveien til Hanei. Derfra blev den videre sendt med en liten lokaldamper til Singapore, med det resultat at den første direkte luftpost Shanghai—Paris brukte ca. 4 uker underveis.

Det er lett forståelig at alle Kinas filatelister, fra Hongkong i syd til Newchang i nord, som for anledningen hadde belesset sine brever med frimerker av alle verdier og kategorier, oppløftet et ramaskrik. Det blev imidlertid aldri opplyst hvem som stod bak skandalen og det kinesiske postvesen nøiet sig med å konstatere at det hadde gjort «big business».

Idag er imidlertid Shanghai—Paris ruten en kjensgjerning, mens Pan American Airways endnu ikke har fått Kinas tillatelse til å smi det siste ledd i den lenke som engang skal forbinde de to stillehavskontinenter over eteren.

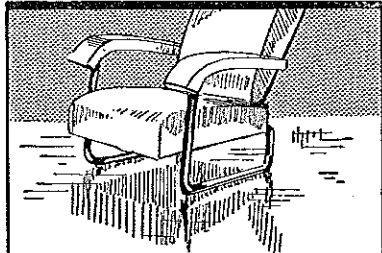
H. J. Bixby, mannen som gjorde Lindbergh til verdens mest berømte flyver, som i sin tid døpte «The Spirit of St. Louis» og nu er P. A. A.'s spesielle representant i Østen var, da jeg senest ifjor høst snakket med ham, svært pessimistisk. Noe definitivt avslag har Pan American endnu ikke fått. Man har hele tiden arbeidet på en «heldig løsning av problemet», men Shanghai avisene skrev like ut: «I Nanking vet man at den dag amerikanerne får konsesjonen, går japanernes påtenkte Tokio—Canton—Manila rute i vasken og å dømme efter de hittil foreliggende resultater av centralregjeringens bestrebelsers på å «fremme freden i Østen», ser det dessverre ut til at China National Aviation Corporation skal bli berøvet sin førstefødselsrett til å drive ruten Filippinene—Kina».

Så dukket plutselig et nytt navn op på firmamentet som mulig endestasjon for Stillehavsruten—Macao.

Dette lille portugisiske spillehelvete — Østens Monte Carlo — opkalt efter Marce Polo som var

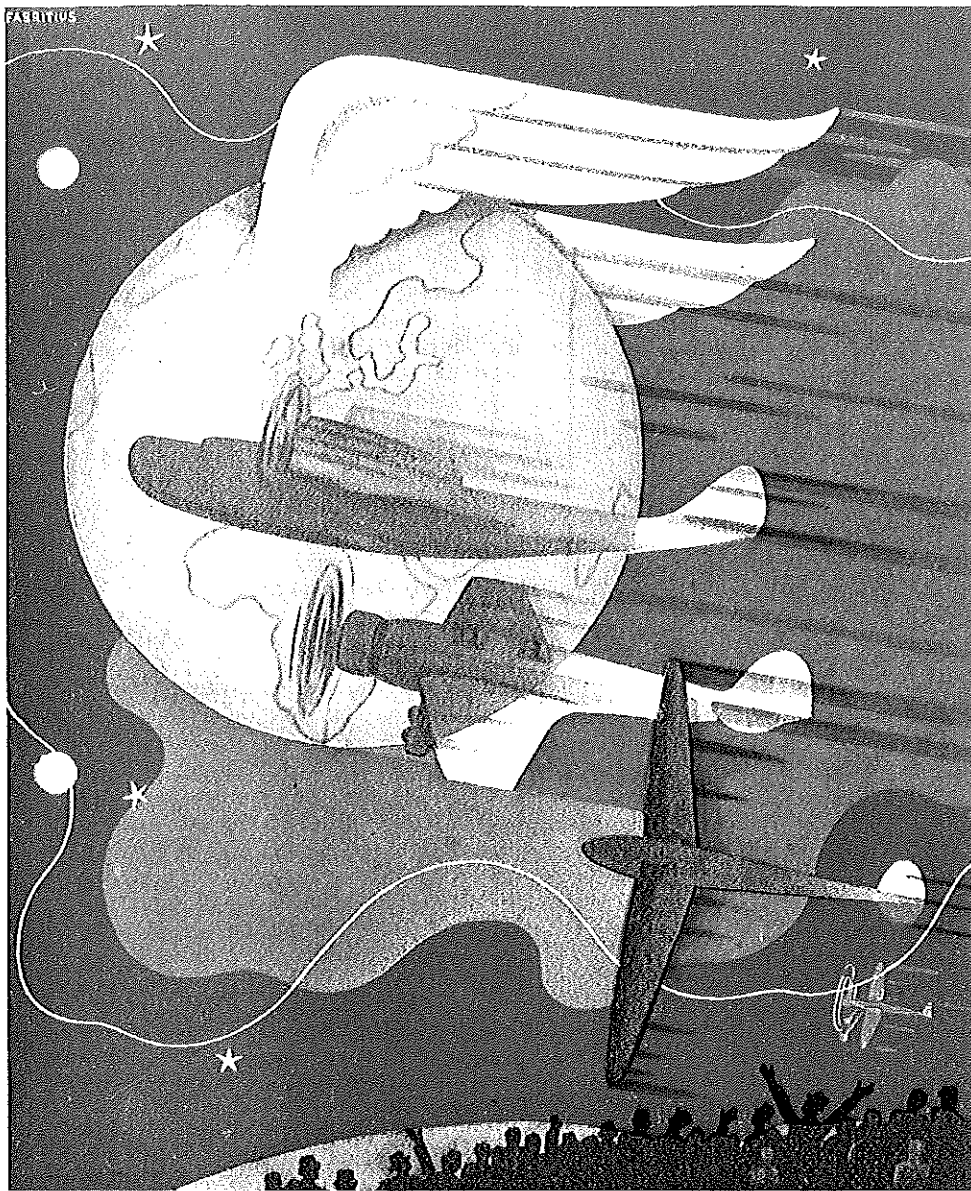
**Vi har flyttet våre kontorer
til Klengenberggf. 5^v (samme
gård som Chat Noir)**

Widerøes Flyveselskap A/s



**STOL PÅ CEDROL
GULVOLJE
, TØRR PÅ 8 TIMER**

ALNA CHEM. FABRIKER



La ikke verden fly fra Dem!

31. med i flyvningens interessante utvikling

uen, trenges det bare å drosle over. F. eks. har en flyver i et høyt og motstanden blir mindre,

ned motoren på tomgang
 ra en medvinds kurs op
 len, blir farten fremover
 tet svinger om sin egen
 kse, og bare så lenge det
 sidevind vil det på grunn
 kraften oppstå et tippe-
 . Men bruker man motor,
 ed har fart fremover, får
 llegg til vinden også cen-
 kraften når rorene blir
 . Flyet vil legge sig over
 øren på den ytre side av
 presses mer og mer ned
 . Derved økes vannmot-
 slik at mer motorkraft
 orbruk kreves for å over-
 en. Hvis føreren fortset-
 enne måte, kan resultatet
 re vinge tar ned i vannet,
 pping blir følgen.

også i andre situasjoner
 ren være opmerksom på
 virkningen, nemlig når
 l kjøre inn til en kai eller
 og ikke har nøiaktig
 l. En almindelig feil som
 ort, er at motoren blir
 helt så altfor tidlig på
 iv redsel for å støte for
 not kanten. Derved vil
 t grunn av værhanevirk-
 svinge ut av styring før
 målet. Det er faktisk at
 in kjører et fly med et
 rtall på 700 eller 800 rett
 ddingen, så vil støtet bli
 enn om man droslet moto-
 : en 7—8 meter fra land.
 in drosler motoren min-
 ttørenes vinkel med vann-

For flyvning:

**Aero
 Mobiloil**

Selv det beste er
 ikke for godt

HOD ER NORSK AERO KLUBB, DENS FORMÅL OG VIRKSOMHET?

● Organisasjon.

Norsk Aero Klubb er et landsforbund av flyvere og flyveinteresserte. Klubben er en fortsettelse av Norsk Luftseiladsforening som blev stiftet i 1909, og er det eneste forbund for flyvning i vårt land. Hovedsetet er i Oslo, med avdelinger i Al, Bergen, Horten, Hamar, Jeløy, Lillehammer, Sarpsborg, Stavanger og nye avdelinger er under dannelse. Norsk Aero Klubb er medlem av Fédération Aéronautique Internationale.

● Arbeide.

Norsk Aero Klubb arbeider idag med å organisere et effektivt opplysningsarbeide ved propaganda, arrangementsarbeide ved flyvesteier, utstillinger o. l. Ungdommen gjøres fortrolig med det nye element gjennom modellflyvning, seilflyvning og motorflyvning. Klubben søker å fremme alle saker av betydning for den civile luftfart, og har bl. a. gjennomført at nødvendige transport av syke med fly dekkes av Trygdekassene.

● Formål.

Norsk Aero Klubb vil samle alle interesserte over hele landet til arbeid for flyvning og luftfartens utvikling i Norge. For at vårt land skal kunne nyttiggjøre sig flyvningens store muligheter, trenges en sterk landsorganisasjon som kan gå planmessig inn for de mange og store opgaver som venter på sin løsning. De ledende luftfartssjasjoner har gitt oss eksemplet på hvad der kan utrettes på dette nye felt til gagn for den enkelte og samfundet.

● Betydning.

Norsk Aero Klubb ivaretar civilflyvernes interesser og er den naturlige organisasjon for enhver som direkte og indirekte har betyning med flyvning. De bør være opmærksom på den sterke økende betydning dette kommunikasjonsmiddel får i et moderne samfund og mulighetene for livligere samkvem og større omsetning, samt luftfartens eget forbruk. Bli med og skap et sterkt landsforbund idag. De vil ha nytte av det imorgen.

HVILKE FØRDELER HAR DE SOM MEDLEM AV NORSK AERO KLUBB?

Moderasjon

for treningsflyvning

Norsk Aero Klubb skaffer medlemmene reduksjon for treningsflyvning etter nærmere avtale, organiserer og støtter seilflyvning og modellflyvning.

Moderasjon for taxi-flyvning.

Norsk Aero Klubb skaffer sine medlemmer moderasjon for taxi-flyvning ved spesielle anledninger.

Moderasjon på luftreiser.

Norsk Aero Klubb ordner med reduksjon for sine medlemmer på innen- og utenlandske luftreiser i forbindelse med spesielle arrangementsarbeide.

Bilingsforsikring av civilflyvere.

Norsk Aero Klubb ordner med billig forsikring for alle medlemmer som er civilflyvere. Forsikringen gjelder også under flyverutdannelsen.

Gratis adgang til stevner og møter.

Som medlem av N. A. K. har De også adgang til alle klubbens møter med

foredrag, flyvestevner og kurser. De får anledning til å høre de største innen- og utenlandske autoriteter på flyvningens område om aktuelle spørsmål.

Tilslutning til F. A. I.

Gjennem sitt medlemskap av Fédération Aéronautique Internationale, som omfatter 35 nasjoner, blir medlemmene orientert i den internasjonale flyvningens utvikling, og har adgang til alle innen- og utenlandske flyvekonkurranser.

Tidsskriftet Fly.

Norsk Aero Klubbs fagtidsskrift Fly behandler aktuelle flyvespørsmål, beretter om klubbens arbeide og møter, og er et bindeledd mellem klubben og medlemmene.

Hovedkontoret.

Norsk Aero Klubbs hovedkontor i Prinsensgt. 5, Oslo, står alltid til tjeneste for medlemmene med opplysninger og klubbens juridiske sekretær gir råd og veiledning i flyvespørsmål.

TH NORSK AERO KLUBB, Prinsensgt. 5 III, Oslo.

Navn..... Stilling.....

Født..... Adresse.....

melder sig herved inn som medlem i Norsk Aero Klubb.

Innskrivningsavgift kr. 5,00

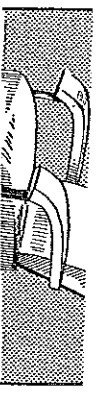
Årskontingent » 10,00

Abonnement på Fly » 5,00

Tilsammen kr. 20,00 som følger vedlagt.

Livsvarig medlem kr. 225,00.

den, utenges vel være å utvise over. N. A. K. har en trykkesal



Straungul—Færlis utvakt ca. 4
uker underveis.
Det er lett forståelig at alle

bety «en ny fare for Østen» om amerikanernes latelse til å lande sine st fly i Kina, samtidig med mindre diplomatiske gen gay uttalte til amerikansk at Kina rett og slett var ret fra å gi amerikanerne latelse, idet Tanku-ovei sten inneholdt en hemme graf som gav japanerne tigheter til for fremtiden trafikkflyvning i og med

Disse uttalelser som va som opsikt i flyveint kretser i Kina, blev i straks energisk demente vel kinesiske som japans digheter i Shanghai, h dessuten anførte at den general ingen forutsetnir de til å uttale sig om overenskomsten i det h Imidlertid var det god å forundre sig over British Imperial Airway kvent hadde fått avslått søkninger om tillatelse t over kinesisk territorium gapore til Honkong, en s som B. I. A. nu trafik British North Borneo, m M. og Inter Island Aviat

Vi har flyttet våre kontorer til Klengenberggt. 5^v (samme gård som Chat Noir)

Widerøes Flyveselskap A/S

UTDRAG AV NORSK AERO KLUBBS LOVER

N. A. K.s 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 juniormedlemmer kan tas op personer fra 12—18 år uten stemmerett og med nedsatt kontingent — kr. 3. Den som ønsker å bli medlem av klubben sender skriftlig ansøknin g etter regler fastsatt av styret (se innmeldesskjemaet på side 3).

N. A. K.s ledelse.

N. A. K. ledes av hovedstyre, avdelingsstyre og generalforsamling. Hovedstyret består av 9 medlemmer, hvorav inntil 4 bosatt utenfor Oslo og nærmeste omegn. Styret velges av den årlige generalforsamling. Hovedstyret leder klubbens virksomhet. Alle klubbmøter og hovedstyremøter ledes av klubbens formann.

N. A. K.s organisasjon.

Klubbens medlemmer kan slutte sig sammen i avdelinger innen de distrikter 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, selflyvning eller modellflyvning. Faggruppene innen de forskjellige avdelinger har adgang til å stå tilsluttet fagforbund som er anerkjent av N. A. K.

N. A. K.s stilling til andre organisasjoner.

N. A. K. søker samarbeide med andre organisasjoner på flyvningens område til fremme av saker av felles interesse. Fellesmøter kan sammenkalles, og hovedstyret har adgang til å treffe avtaler med de enkelte organisasjoner om nærmere samarbeide på spesielle områder, med godkjenning av generalforsamlingen.

N. A. K.s økonomi.

Kontingenten og avdelingens andel av denne fastsettes av generalforsamlingen. Almindelige medlemmer betaler årlig kontingent, juniormedlemmer nedsatt kontingent og medlems ektefelle halv kontingent. Livsvarig kontingent er til enhver tid 15 ganger den årlige. Æresmedlemmer og innbudte medlemmer betaler ikke kontingent.

Denne brochure er utgitt med støtte av:

Det Norske Luftfartsselskap, Fred Olsen & Bergenske A/S

Widerøes Flyveselskap A/S


Wessels Flyveselskap A/S

Vest-Norges Flyveselskap A/S

HELLSTRAND & NORDAHL A/S
OSLO

uker underveis.

Det er lett forståelig at alle Kinas filatelister, fra Hongkong i syd til Newchang i nord, som for anledningen hadde belesset sine brever med frimerker av alle verdier og kategorier, oppløftet et ramaskrik. Det blev imidlertid aldri oplyst hvem som stod bak skandalen og det kinesiske postvesen nøiet sig med å konstatere at det hadde gjort «big business».



**STOL PÅ CEDROL
GULVOLJE**
TØRR PÅ 8 TIMER

ALNA CHEM. FABRIKER

○

(

(

(

den første europeer som besøkte byen, ligger som bekjent et lite stykke op Perlefloden mellom Hongkong og Canton og eigner sig ypperlig som terminus stasjon.

Pan American Airways har i den senere tid ført underhandlinger med portugiserne om konsesjon her og dette har igjen stimulert Nanking til de grader at vi trygt kan gå ut fra at Syd-Kina i en ikke alt for uoverskuelig fremtid skal få se «The China Clipper».

Air France og Deutsche Luft-hansa sender idag sine postfly frem og tilbake over Syd-Atlanteren, hvor også Hamburg—Amerika-linjen driver regulær

passasjertrafikk med sitt berømte «Graf Zeppelin». Halve kloden rundt, fra Europa til det fjerne Østen driver tre konkurrerende flyveselskaper, British Imperial Airways, Air France og K. L. M.

Engelskmennene følger ruten Suez, Singapore og Borneo til Hongkong, med en sidelinje til Cape Town, K. L. M. avslutter ruten i Batavia, mens Air France terminus idag er Canton. Den tysk-russiske luftlinje Berlin—Moskva er nu forlenget til Vladivostok og når Pan American Airways den første november i år åpner Nord-Atlanterhavsruten New York—Southampton er det kommersielle luftnett jorden rundt fullendt.

sitt fly med motoren på tomgang svinge fra en medvinds kurs op mot vinden, blir farten fremover liten. Det svinger om sin egen tyngdeakse, og bare så lenge det ligger i sidevind vil det på grunn av vindkraften opstå et tippemoment. Men bruker man motor, og derved har fart fremover, får man i tillegg til vinden også centrifugalkraften når rorene blir benyttet. Flyet vil legge sig over og flottøren på den ytre side av svingen presses mer og mer ned i vannet. Derved økes vannmotstanden slik at mer motorkraft og mer rorbruk kreves for å overvinne den. Hvis føreren fortsetter på denne måte, kan resultatet bli at ytre vingetar ned i vannet, og en tipping blir følgen.

Men også i andre situasjoner må føreren være opmerksom på værhanevirkningen, nemlig når han skal kjøre inn til en kai eller bedding og ikke har nøiaktig motvind. En almindelig feil som blir gjort, er at motoren blir droslet helt så altfor tidlig på grunn av redsel for å støte for hårdt mot kanten. Derved vil flyet på grunn av værhanevirkningen svinge ut av styring før det når målet. Det er faktum at hvis man kjører et fly med et motorturtall på 700 eller 800 rett mot beddingen, så vil støtet bli mindre enn om man droslet motoren helt en 7—8 meter fra land. Når man drosler motoren minskes flottørens vinkel med vannflaten og motstanden blir mindre,

Hvordan man styrer et sjøfly på sjøen

GEORGE
B. POST

(Forts. fra nr. 4.)

Efter å ha utført en sving på den foran omtalte måte kan han drosle motoren hvis det er hans mening å kjøre en kurs med vinden, hvis han ikke har vannror selvfølgelig ikke mer enn at han har rorvirkning av propellervinden. I sidevind må mer motor benyttes enn i medvind. Hovedsaken er å komme i hug at flyet alltid vil ha en tendens til å svinge op mot vinden. Hvis flyet skal svinges i en retning mot vinden, trenges det bare å drosle

motoren litt for å opnå det forønskede resultat. Drosles motoren helt svinger flyet sig nøiaktig mot vindretningen. For å øke svingehastigheten kan man gi sideror, men det er ikke hovedsakelig. Derimot hvis man bruker motoren, vil man ikke bare opnå i høi grad å forlenge svingradien, der kan også opstå moment som velter flyet.

Det er meget viktig å forstå hvordan de moment opstår som kan forårsake at flyet tipper over. F. eks. når en flyver lar

For flyvning:

**Aero
Mobiloil**

Selv det beste er
ikke for godt

og dermed økes farten. Dessuten kan man si at det alltid er sikrere å ta et hårdere støt ved ilandkjøringen enn å gjøre et mislykket forsøk. Den beste løsning er forresten å ha vannror, for da har man styring selv under meget mindre fart.

En bør også helst undgå å kjøre i rett medvind, for flyet kan da lett ved det minste vindkast miste styringen og svinge ut til høyre eller venstre på grunn av værhanevirkningen. Bedre er det å kjøre slik at vinden kommer inn litt på skrå. Derved vil værhanevirkningen bli konstant i en retning og kan opveies ved jevnt ror- og motorbruk. Det er også meget om å gjøre at man velger en kurs hvor ikke en plutselig værhanevirkning kan forårsake at flyet, idet det svinger op mot vinden, kolliderer med andre fartøier. Likeledes er det fornuftig til stadighet å bruke rorene så meget at man kjenner at man har full styring på flyet.

Det er også i forbindelse med disse vanlige manøvrer et par andre spørsmål som det kan være vært å drøfte. Er det ikke absolutt nødvendig så legg aldri inn til en kai eller bedding i sving. Gjør svingen først, klart av alle hindringer, og kjør inn mot land med helt rett kurs. Det vil gi dig tid til å ta ut den rette kurs og anledning til å finne den minste og derfor sikreste fart, og man slipper usikkerhetsmomentet ved ikke å vite når og hvor flyet retter ut av svingen og tar land. Man bør alltid hvis det er mulig, kjøre på le side av målet. Skal man f. eks. kjøre op til en båt eller bøie, skal man aldri kjøre rett på (undtagen når man har rett motvind), men kjøre godt op i le, la så værhanevirkningen svinge flyet op mot vinden og bruk motor til målet er nådd.

Avgang, flyvning og landing.

Før avgang må man selvfølgelig varme op motoren, enten ved land eller ved å kjøre omkring. I selve avgangen gis full gass med det samme og rattet holdes helt tilbake. Forparten av flottøren blir på den måten hevet op av vannet og hjelper til å minske «sprøittiden» som det gjelder å redusere mest mulig. (Se fig. 2 A.) Med et almindelig fly vil flottørspissene heve sig op til en bestemt høide, og derefter begynne å flate ut. Så snart føreren merker at spissene ikke hever sig mer, føres rattet roligt fremover til nøytral stilling. Eftersom farten øker vil flyet flate ut og inta en mer horisontal stilling. Det går på steppet. I sjeldne tilfeller hender det at føreren må stille rattet frem forbi nøytral stilling for å få flyet op på steppet, men oftest er ikke det nødvendig. Etter å være kommet op på steppet holdes rattet med et lett trykk tilbake, inntil flyet når lettefarten. Et lett tilleggsrykk vil da løfte flyet klart fra vannet.

Noen fly vil ha en viss tendens til «porpoise» eller «stampe». Det hender som oftest med det samme eller like etter at flyet er kommet op på steppet. Likeledes kan det inntreffe når man kjører flyet på steppet i medvind. Stamping kan hindres med rorbruk, men man bør merke sig at alt overdrevet rorbruk må gjøres bakover heller enn fremover. Når baugen løfter sig før rattet roligt fremover, og når den synker trekk kraftigt bakover. Det er meget viktig å komme ihu at man vanskelig kan få gjort noe galt når man kjører på bakerste parten av flottørene. Kommer flottørspissene for langt ned vil sprøitdannelsen begynne, og der vil opstå moment som kan forårsake tipping (velting).

Endel fly har vanskeligheter

med å komme op på steppet. «Stamping» kan da hjelpe til. Men det nytter lite å forsøke dette før flottørspissene har hevet sig så høit at det kommer av sig selv. «Stamping» på et tidligere tidspunkt vil bare føre til at flottørspissene kjører sig under vannet. Man lar flyet stampe inntil det har nådd farten for utflatning, og forsøker da om det vil gå over på steppet. All slags overdreven eller ikke styrbar stamping må undgås, Den kan i alle tilfeller stoppes ved å drosle motoren og dra rattet helt tilbake.

En annen interessant kjennsgjerning som man bør komme ihug hvis man skal starte med et tungt lastet fly på speilblankt vann er at så snart flyet er kommet op på steppet, vil den gunstigste innfallsvinkel for flottørene være når bakerste flottørspisser næsten men ikke helt berører vannflaten. Da vil motstanden være minst. Ved en flatere vinkel kommer en større del av de fremste flottørspissene under vann. Derved økes motstanden og farten minskes. På den annen side vil for stor innfallsvinkel også resultere i forøket motstand.

Teoretisk sett så er den beste fremgangsmåte ved avgang å holde den vinkel mellom flottørene og vannet som gir minst motstand, inntil lettefarten er nådd, på den tid skulde en liten økning av vinkelen føre til at flyet slipper vannet uten vanskelighet. For noen fly gjelder det at et lett men hurtig rykk i rattet kan være til nytte for å få det op. Er sjøen oprørt er det klokt å holde baugen høiere enn det vilde ha vært riktig ellers under normale forhold og tendens til tipping. Dette kan nok føre til at flyet steiler og taper farten, men da får man forsøke på nytt med høi baug. Det er i alle tilfelle bedre

enn å ta risikoen ved sjokket av en stor bølge mot baugen.

Om selve flyvningen er det lite å si, for det vanlige flyet opfører sig på samme måte i luften enten det har hjul eller flottører. Mange flyvere sier at de neppe kan merke forskjellen ikke engang i roll eller i spinn. Flyets stigeevne blir nok endel dårligere på grunn av flottørvekten, men flyveegenskapene ellers blir ikke dårligere. Det har tvertimot vist sig at når flyet blev utstyrt med et par moderne velkonstruerte flottører øket farten, dog kan man vente en nedsettelse av farten, for et vanlig fly ikke mer enn 7—8 pct. I almindelighet påvirkes hverken langskips- eller tverskipsstabiliteten ved påsettelse av flottører. Hvis flyet alt som landfly er utstabilt bør en viss forsiktighet vises. Et godt hjelpemiddel er da å montere en eller et par styrefinner på haleflaten. Disse bemerkninger gjelder selvfølgelig bare prøvefly, for alle fly som blir levert med flottører fra fabrikken blir kontrollert der.

Å lande på flottører gjøres på akkurat samme måten som på hjul. Det er bare den forskjellen at flyet kan tillates å falle igjennem fra større høide når det lander på sjøen. Med andre ord: Det som svarer til en hullanding kan trygt utføres i smul sjø, men også med flyet steilet så meget at det med et landfly vilde svare til landing på halesporen, kan en helt perfekt landing utføres. En for flat eller en for steil landing vil naturligvis forårsake en sterk påkjønning på flottører, stender og stag. Hvis man ikke har en betydelig erfaring er det uklokt å forsøke sig på landinger utenom de normale. Legger man et sjøfly inn for landing på samme måte som med et landfly, skulde landingen bli omtrent perfekt.

Flyet lander «ideelt når steppet og bakerste delen av flottørene tar vannet samtidig.

Manøvrering under storm.

I tilknytning til betraktningene over kjøremetodene i stille vær kan det kanskje være på sin plass å omtale manøvreringen i storm, når sjøen er oprørt og vindstyrken er så stor at den kan forårsake kantring. Den sikreste stilling på vannet er alltid når flyet snur baugen rett op mot vinden. Blåser det storm, må føreren alltid forsøke å lande slik at han etter landingen kan kjøre flyet rett mot eller nesten rett mot vinden inntil land eller bøie. Hvis det skulde vise sig at plassen ikke tillater slik kjøring vil det oftest være fornuftigere å starte pånytt og ta en ny landingsrunde enn å ta risikoen ved å kjøre i sidevind.

Når et fly skal kjøres på vannet i andre retninger enn rett mot vinden, er «drivemetoden» den sikreste, forutsatt at vinden er sterk nok til å gi flyet en passende fart bakover når det står op mot vinden med motoren på tomgang. Under slike forhold er det naturligvis lett å la flyet drive bakover med halen foran. Innen rimelige grenser kan kursen forandres når man ved hjelp av sideroret snur halen i den retning man ønsker. For å øke farten vil det hjelpe å bryte temningen på den ene side og ellers kjøre motoren på lavtending. Men blir sidevinden for sterk eller det kanskje endog er motvind, bør man gi så meget gass at man stopper driften bakover og istedet holde flyets baug i den retning man skal frem.

Hvis det er tvil om hvad der er mest fordelaktig enten å drive med baugen eller halen først, vil man ved å tenke på det teoretiske grunnlaget få svar på alle spørsmål. Når et fly driver hurtig

bakover er vindens virkning på flyet likegyldig (uten det at det er den som forårsaker driften) og flyet driver i den retning som halen peker, på grunn av at flottørene virker som kjøel. Men når det på grunn av propellerdraget er liten eller ingen drift bakover er flottørens kjølvirkning uten betydning og vindkraften får flyet til å drive i den retning baugen peker, mer eller mindre sideveis (se figur 3).

Den bestemmende faktor er farten bakover. Følgelig må av og til begge metoder anvendes for å opnå det forønskede resultat. Føreren kan f. eks. først kjøre op i sidevind ved hjelp av litt motorkraft, og derefter la flyet drive tilbake med halen foran mot målet. Men da må han komme ihug vannrorene, at de ved en hvilken som helst drift bakover virker motsatt av sideroret. De bør derfor først lettes op av vannet for å lette bevegelsen.

Å svinge på steppet.

Når ikke vinden er sterk nok og særlig hvis bølgene ikke er store nok til at man kan anvende drivemetoden, men for store til å hindre bruk av stille-værs-metoden, kan det ofte være formålstjenlig å kjøre flyet med forholdsvis stor fart, mer eller mindre på steppet. Step-svinger krever av føreren at han kjenner



sitt fly. En uøvet flyver vil bare få vanskeligheter når han prøver dem. Ikke desto mindre er denne manøvreringsmåte meget nyttig å ha kjennskap til, fordi

den både i teori og praksis betraktelig øker forståelsen av behandlingen av sjøfly. Vi skal derfor se litt nærmere på denne metode. (Mere.)

uegennyttige arbeide som sekretær for klubben i alle de vanskelige år, og den nye sekretær blev ønsket velkommen.



GENERALFORSAMLINGEN

Norsk Aero Klubb avholdt sin første ordinære generalforsamling siden dannelsen av landsforbundet lørdag 8. mai i K. N. A.s lokaler. Fremmotet var bra.

Formannen, kaptein Reistad, holdt minnetale over de medlemmer som var døde i 1936, æresmedlemmene major Sem-Jacobsen og Louis Bleriot, samt Ditlef Smith, Erik Storm og Per Paasche.

Arsberetningen blev derefter oplest og godkjent uten bemerkninger. (Se side ?)

Regnskapet foranlediget endel debatt, men blev godkjent efter at det var blitt oplyst om hvordan underskuddet for siste år var blitt dekket.

Formannen i lovkomitéen, oberstløytnant Rørholt, redegjorde for en del formelle forandringer i lovene. Forslag var innsendt fra lokalavdelingene. Disse blev enstemmig vedtatt. (Se side ??)

Ved avstemning om nytt merke for klubben seiret et forslag innsendt av Sarpsborg. Han vil senere få en minnegave. — Sindre Hesstvedt, Knut Hesstvedt og gullsmed Frisch blev valgt til å arbeide videre med merkesaken.

Efter en lengere debatt om fortolkningen av § 4 i lovene gikk man til valg på nytt styre. Efter de nye lover skal dette bestå av formann, 2 viceformenn og 6 styremedlemmer.

Formannen blev gjenvalgt med

akklamasjon. Likeledes blev til viceformenn valgt oberstløytnant Rørholt (Oslo) og ingeniør Stoltz (Bergen) også med akklamasjon.

Ved skriftlig avstemning blev følgende valgt inn i styret:

Ingeniør Hartmann	96 st.
Dommerfullmektig Wister	96 »
Herr Kragerud	86 »
Konsul Ole Bergesen	80 »
Grosserer Sindre Hesstvedt	80 »
Disponent Leiv Brun	58 »

Varamenn for styret:

Dr. ing. Eyde	87 st.
Pr.løytnant Steen	87 »
Ingeniør Ullestad Olsen	83 »
Løytnant Vold	81 »
Kaptein Andresen	78 »
Ingeniør Kaas	78 »
Ingeniør Scott Hansen	75 »

Til revisorer blev enstemmig valgt assurandør Wathne og direktør Joh. Johannesen.

Til fullmaktskomité: Disponent Egeberg. Redaktør Diesen. Grosserer Knut Hesstvedt.

Formannen takket de fratredende styremedlemmer for godt samarbeide og blev besvart av den fratredende viceformann, grosserer Knut Hesstvedt, som i en formfullendt tale ønsket det nye styre lykke og fremgang i arbeidet for flyvningens sak.

Med stor begeistring blev det vedtatt å sende hilsningstelegram til kaptein Lützow-Holm.

Til slutt blev kaptein Roscher-Lund hyldet for sitt store og

Beretning om Norsk Aero Klubbs virksomhet 1936

Klubbens gullmedalje innehas av:

Captain Wilkins
Lady Bailey
Major Trygve Gran
Bernt Balchen
Professor Picard
Kaptein Lützow-Holm
Kaptein Riiser-Larsen
Thor Solberg

Foruten ovennevnte har klubben følgende æresmedlemmer:

Generalmajor J. Ræder
Karl Feucht
Lincoln Ellsworth
Redaktør Rolf Thommesen
Kaptein Dons
Major Chr. Aug. Thorne
Ingenieur Emil Kropf.

Ingenieur Kropf er utnevnt til æresmedlem i 1936. Major Sem-Jacobsen og Louis Bleriot, som var klubbens æresmedlemmer, er avgått ved døden i 1936.

Klubbens styre har i 1936 bestått av:

Formann: Kaptein Ole Reistad.
Viceformann: Grosserer Knut Hesstvedt.

Styremedlemmer:

Oberstløytnant A. Rørholt
Premierløytnant Oddvar Steen
Grosserer Sindre Hesstvedt
Ingeniør Isdahl

Dr. ing. Eyde.

Varamenn:

Kaptein R. Andresen
Ingeniør E. Svendsen
Redaktør Huitfeldt
Leiv Brun.

Der har i årets løp vært holdt følgende medlemsmøter:

Medlemsmøte fredag 17. januar med kåseri av løytnantene Hans G. Lund, Bjernebye og Dahl fra studieophold i Tyskland og England. Samme dag propagandamøte for ungdom med foredrag av Reistad, S. Hesstvedt og W. Aaneby om henholdsvis motor-flyvning, glideflyvning og modellflyvning, med etterfølgende dannelse av junioravdeling.

Festmøte 21. januar med diskusjon om samarbeid bil-fly i N. A. K.s og K. N. A.s stevner med innledning av løytnant Romnæs og ing. Alf Major. Kåseri av Reistad om kunstflyvning.

Medlemstallet pr. 1/1—36 og pr. 1/1—37 fremgår av følgende oversikt:

	Æres- medl.	Livsv. medl.	Års- medl.	Årsmed. ½ kont.	Jr. medl.	Indbudte medl.	Sum medl.
1/1—1936	17	16	148	7	2	7	192
1/1—1937	15	20	169	7	31	7	249

	Sarpsb.	Al	Stvgr.	Bergen	Hamar	Lhmr.	Horten	Tils.
Senior ...	37	12	10	50	20	10	17	156
Junior ...	16				10		11	37

442

Medlemsmøte 28. februar. Redegjørelse av dr. ing. Eyde om samarbeid mellom bil og fly i sportskonkurranser, med etterfølgende diskusjon.

Generalforsamling 3. april. Foredrag av Bernt Balchen.

Ekstraordinær generalforsamling 7. mai. Foredrag av ingeniør Taranger om Radionavigasjon og radiopelling for fly. Foredrag av major Thorne: Elektrisk belysning av flyveplasser og flyveleder. Behandling av nye lover for klubben.

Festmøte 13. september etter flyvestevnet på Kjeller. Foredrag av dr. Küttner med lysbilleder om seilflyvning. Representanter for diplomatiet, de militære og civile myndigheter var tilstede.

Medlemsmøte 27. oktober. Foredrag av journalist Eide om et besøk i Guldonia, Italias moderne flyveby.

Julemøtet avlyst på grunn av restaurantstreiken.

Av klubbens virksomhet forøvrig kan nevnes:

Det har i årets løp vært avholdt 27 styremøter.

Norges Røde Kors og Norsk Aero Klubbs arbeide med ambulansflyvningen er gjennomført, idet den innsendte søknad til Stortinget har gitt som resultat at nødvendig syketransport med fly blir dekket av trygdekassene. Kapteinene Roscher Lund og Waage var klubbens representanter i den nedsatte komité.

Klubben søkte å arrangere et flyvestevne i mars. Arrangementet strandet på grunn av manglende militær deltagelse.

Klubben har sluttet avtale med «Poolen» om kollektiv ulykkesforsikring av civilflyvere.

Medlemmene hadde 15 prosent moderasjon på luftrutene.

Klubben deltok i utsendelsen av en deltager i den Skandinaviske flyvekonkurranse, ved å yde økonomisk støtte, og sørget for karter til de norske militærflyvere som deltok. Formannen kaptein Reistad fungerte som dommer.

Under åpningen av Bromma Flyveplass var klubben representert ved formannen, sekretæren, kaptein Waage og grosserer Knut Hesstvedt.

I jull—august arrangerte Norsk Aero Klubb og Allers Flyveklubb et seilflykursus på Heramb og Gardermoen. Allers Familiejournal ydet 5000 kroner i støtte til kurset. Ved velvillig assistanse fra Aero-Club von Deutschland blev tyske seilfly stillet til disposisjon, og instruktørene dr. Küttner, Dümcke og Schmidt var kurssets ledere. Den norske leder var lærer Ørjasæter. Al flyveklubb stillet sitt fly Mehanke til disposisjon. Kurset blev vellykket bortsett fra værforholdene, som delvis hindret flyvningen. Det begynte på Heramb med teoretisk undervisning og begynnerinstruksjon og fortsatte på Gardermoen med autoslep og videreutdanning i seilflyvning og kunstflyvning. 23 deltagere tok A-certifikatet, 7 B-certifikatet og 1 C-certifikat. De to beste deltagere på kurset, Knut Osen og Lorentz Brun blev efterpå sendt til Tyskland til videre

utdanning efter innbydelse fra Aero-Club von Deutschland. Begge avla i Tyskland prøvene til «Amtliches C» sertifikat med varighetsflyvning på 5 timer.

Dr. Küttner og hr. Dümcke foretok senere en rekognoseringsstur i høifjellet for å finne passende terreng for seilflyvning, og deres rapport går ut på at forholdene ligger meget gunstig til rette. Man festet sig spesielt ved Saukampen i Gudbrandsdalen.

I september arrangerte klubben et meget vellykket civilt internasjonalt stevne på Kjeller med deltagelse bl. a. av Aero-Club von Deutschland med professor dr. Rheindorf som leder og med opvisning av seilflyverne Himmelheber, Küttner og Dümcke, Schmidt og Vogel. Det var videre opvisning av diplomingeniør Emil Kropf, ingeniør Bo Lundberg og norske civilflyvere. Stevnet blev overværet av ca. 25 000 mennesker.

Klubben har deltatt i dannelsen av Lillehammer Flyveklubb og ydet støtte til seilflyvningen i Al Flyveklubb og Norges Tekniske Høiskoles Flyveklubb. I Oslo er dannet en seilflyvegruppe med byggelokaler i Munkedamsveien.

For dannelse av et landsforbund blev det arrangert møte i Oslo i januar, med representanter for de forskjellige klubber. Man besluttet å gå inn for dannelse av et landsforbund, og der blev trukket op retningslinjer for nye lover, da det fremlagte utkast ikke vant full tilslutning. Det videre arbeide resulterte i et konstituerende møte i Oslo i november, hvor det fremlagte lovutkast blev godtatt i hovedpunktene, og det nye landsforbund trådte i kraft fra 1/1—1937. Tilsluttet forbundet er Sarpsborg Flyveklubb, Al Flyveklubb, Horten Seilflyveklubb, Stavanger Flyveklubb, Bergens Aeroklubb, Norsk Aero Klubb, Hedmark Avdeling og Lillehammer Flyveklubb. Det blev besluttet at der ikke skal være noen avdeling i Oslo.

Klubben har i 1936 fått kr. 2500 av Roald Amundsens Minnefond.

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

Regnskap for N. A. K. 1936.

Gevinst- og Tapskonto pr. 1/1 1937

	Kr.		Kr.
Kontingent-konto	2 317,50	Omkostningskonto	2 974,49
Bidrag, gaver	8 500,00	Porto, telegrammer, telefoner	514,20
Flyvestevne II	2 411,11	Lønningskonto	1 200,00
Renter	221,99	Flyvestevne I	1 064,19
Underskudd 1936	9 168,18	Landsmøte	274,80
		Tidsskrift-konto	1 489,50
		Gliddeflyvekursus	13 913,10
		Gliddeflyve-konto	1 188,50
	<u>22 618,78</u>		<u>22 618,78</u>

Balanse-Konto pr. 1/1 1937

	Kr.		Kr.
Kassekonto	14,39	Konto pro diverse	1 200,00
Malerifondet	240,00	Merkekonto	39,00
Livsvarige medlemmers konto	1 600,00	Bankkonto	3 437,70
Husfondet	847,25		
Kapitalkonto	1 975,06		
	<u>4 676,70</u>		<u>4 676,70</u>

31. — 12. — 1936.

Oslo,

5. — 5. — 1937.

OLE REISTAD (sign.)
formann.

Revidert:

TH. EGBERG (sign.)

JOH. JOHANNESSEN (sign.)

A. ROSCHER LUND (sign.)
sekretær.

LOVFORANDRINGER

§ 3, I 1. ledd tilføies ordene «og avdelingens distrikt», samt «Medlem av N. A. K. bosatt i distrikt, hvor avdeling er dannet, er også medlem av avdelingen.»

§ 4, 4, og 5 punktum i § 4 c ombyttes

§ 5. Siste punktum endres således:

Avdelingene kan innkreve kontingenten for sine medlemmer og etter avtale med hovedstyret innbetale til dette den fastsatte andel. For dem som skal kunne utøve stemmerett på generalforsamling må den halve andel være innbetalt, resten garantert av avdelingen.

Hovedstyret og avdelingene er særskilte enheter og disponerer hver sin andel av kontingenten, og kan ikke uten særskilt avtale forplikte hianannen utover denne andel.

Eventuelt i § 4:

Ordene: «hvorav inntil 4 bosatt utenfor Oslo og omegn» og «hvorav minst 4 fra Oslo og omegn» bortfaller.»

FRA SEKRETÆREN

Norsk Aero Klubb arrangerte torsdag 22. april et meget vellykket festmøte i K. N. A.s festsaler Kongelig Norsk Aautomobilklubs medlemmer med damer var innbudt og ialt var fremmøtt 200 damer og herrer fra begge foreninger.

Formannen kaptein Reistad åpnet møtet med en sterk appell til medlemmene om å støtte op om den landsinnsamling til flyvesaken som nu var igangsatt, og redegjorde derefter for klubbens arbeide med arrangementet av flyvestevnet i Stavanger som gikk etter programmet.

Han gav derefter ordet til aftenens foredragsholder flyvefenrik Reidar Aagaard, som fortalte om flyvning i China og sine opplevelser fra sitt opphold der nede, illustrert med lysbilleder.

Efter foredraget hengav man sig i flokk og følge til «torsken»s gleder med rikelig utdeling av materielle og åndelige nydelser under hoi stemning.

Som hedersgjester var innbudt klubbens fratrådte sekretær kaptein Roscher Lund, ingeniør Oppegaard og byggmester Kristiansen. Formannen takket de to sistnevnte for deres store støtte av selflygruppen i Oslo, og uttalte håpet om at eksemplet måtte smitte. I en hjertelig tale takket han den fratrådte sekretær for hans store innsats i klubben gjennom alle år og overrakte ham en minnegave. På festen hadde man også den ære å ha den tyske luftfartsindustriis riksforbunds skandinaviske representant, herr A. von Bentheim som klubbens gjest og formannen rettet en spesiell takk til herr von Bentheim for den store interesse og hjelpsomhet det var vist av Tyskland i anledning av åpningen av Stavanger Flyveplass. Etter de respektive veiførmede svartaler gikk man over til premieutdelingen fra flyvekonkurransen 4. april, og de respektive seierherrer blev ovasjonsmessig hyldet, for ikke å tale om Scott-Hansen som forlot valplassen som litt av en lokal sølvmine.

Man hengav sig til slutt til dansen, og festen fortsatte i den beste stemning til langt ut i K. N. A.s små timer.

DANNELSE AV NYE AVDELINGER

Interessen for flyvningen har vært sterkt stigende i den senere tid spesielt i Tønsberg og Halden, og Norsk Aero Klub har innledet forhandlinger om dannelse av avdelinger på disse steder. Formannen og sekretæren har vært i begge byer og arrangert propagandamøter med foredrag av kaptein Reistad og fremvisning av flyvefilm. Det arbeides nu videre med saken.

NYE MEDLEMMER I N. A. K. pr. 1/5 1937.

Kristen Sandaas, V. Aker.

Finn Hoff, Oslo.

Eugen Sætre, Halden.

Flyveloitsnant Fritz Svenson, Shell, Oslo.

Birger Westfoss, E. Arstal & Co., Oslo.

Direktor Eyvind Kolsto, Oslo (livsvarig medlem).

Ingeniør Gustav Vigeland jr., Oslo.

Flysoldat H. P. H. Stangeby, Kjeller.

Konsul Aage Figenschou, Bergen.

Kontorsjef Høst Linaae, Bygningsartikel-Compagniet, Oslo.

Radiotelegrafist John Thorstensen, Gressholmen.

Erik Plathe, Stabekk (livsvarig medl.).



Vernepliktige Flyveoffiserers Forening

Introduksjonsbøkene

Medlemmer som ønsker denne, bedes sende fotografi (ikke over 6 × 6 cm.), i 2 eksemplarer til kassereren, løytnant Helgesen, Kaysersgt. 8, Oslo. Boken vil etter å ha fått de nødvendige påtegninger bli sendt til eieren i posten. Som tidligere meddelt er boken særdeles flott forarbeidet i ekte skinn (lommeformat). Pris kr. 5.—.

Vpl. flyver til Svalbard.

Fenrik Julton i Hærens Flyvevåben reiser i disse dager til Svalbard for å virke som radiotelgrafist der oppe. Kolleger som måtte ønske opplysninger om Svalbard, kan skrive til: Fenrik O. T. Julton, Store Norske-Spitsbergen Kullkompani, Svalbard.

Beordringer:

Til tjeneste i Spelderkurset i år er beordret følgende:

- Sersjant Flor.
- Sersjant Omtvedt.
- Sersjant Hamre.
- Sersjant R. T. Svendsen.

Til Stavanger Flyveplass.

Vernepliktige Flyveoffiserers Forening har besluttet å sende 3—4 representanter til åpningsfestlighetene på Stavanger Flyveplass. Generalinspektøren for Hærens Flyvevåben har elskverdiggst stillet en plass i Hærens representasjonsfly til disposisjon for foreningen, og man håper at Marinen vil gjøre det samme. Foruten formannen, løytnant Thomt, som kommer til å følge med Hærens fly, vil sannsynligvis løytnant Helgesen, fenrik Jaquet og fenrik Skouen være tilstede ved åpningen.

Referat.

V. F. F. holdt sitt annet og siste medlemsmøte i dette semester den 21. april i Militære Samfunds lokaler.

Ca. 25 vpl. flyveoffiserer av Hær og Marine var samlet da formannen, løytnant Thomt, gav ordet til sekretæren som gav medlemmene den vanlige orientering om styrets virksomhet.

Aftenens foredragsholder var sjefen for luftvernsregimentet, oberst Hagem. I et særdeles interessant foredrag, ledsaget av lysbilleder, talte obersten om «Luftvernet — maskinkanonen». —

Særlig vakte de skyteresultater som den nye 40 mm. maskinkanon hadde prestert, tilhørernes interesse. Avsnittet om treffprocenten blev selvsagt slukt av flyverne.

Det er unødvendig å nevne at flyverne satte stor pris på å bli innført i luftvernets metoder og hjelpemidler. Det gjennomskuelige foredrag blev mottatt med stort bifall av forsamlingen.

I spisesalen var dekket aftensbord som vanlig — snart var alle benket om dette og den kameratslige tone innledet, som holdt langt ut i de små timer.

Nye flyvere med privat førercertifikat

Følgende har avlagt prøvene for privat førercertifikat hos

- Wessels Flyveselskap:
Gunnar Piltingsrud.
Kåre Tjønnland.
Oscar Lütken.
Håvard Midtgård.
Trygve Simonsen.

Løytnant Per Aas ligger nu med en «Cub» på Stavanger Flyveplass. Et nytt kuld elever skal utdannes der.

Wessels Flyveselskap kjøper nytt fly.

Wessels Flyveselskap får i disse dager enda ett fly hjem fra Amerika. Denne gang har de valgt en *Rearwin*, Sporter med 90 hk. Le Blond-motor. Det er et innelukket skole- og turfly som til tross for den lille motor har en marsjfart på 180 kmt. Landingsfarten er meget rimelig, ca. 65 kmt.

A/S Vest-Norges Flyveselskap.

Vest-Norges Flyveselskap har siden starten med 3 fly hatt basis i Flyvehavnen i Sandviken, Bergen. Det har tegnet bra med flyveskolen, det har allerede meldt sig flere elever til privatcertifikat, samt 3 elever som vil gå

videre til trafikkførercertifikat. På godværsdager har skoleflyene gått opptil 10 timer tilsammen.

Waco Cabin er blitt innregistrert og ser ut til å bli meget populær, det har vært stor etterspørsel etter taxi fly, og allerede første dag var den på lynvisitt i Trondheim og påfølgende dag i Geiranger.

Wacoen starter nu på en rundflyvningsturne som kommer til å strekke sig ut måneden.

I slutten av måneden vil selskapet få et fly til hjem fra Amerika.

Kringsjå

DEUTSCHE LUFTHANSAS FLYVERUTER til Østersjø-statene som ikke er blitt drevet i vintermånedene, ventes å begynne nu i begynnelsen av mai. Ruten til Reval vil ikke som før bli fortsatt til Leningrad, men til Helsingfors. Ruten Berlin—Helsingfors vil med mellemlanding ta 8½ time. Flyet bruker 4½ time til Kowno, 6 timer til Riga og 7¼ time til Reval. Turen Berlin—Riga koster RM. 80 og Berlin—Helsingfors RM. 114.

4. 5. OG 6. JUNI VIL YORK holde sitt annet internasjonale flyvestevne. For de italienske og hollandske innbydelser var utsendt, hadde man mottatt 35 innmeldelser fra disse lands flyvere. Foruten de mest kjente engelske flyvere, vil Emil Kropf delta med en Focke-Wulf og Claude Delbos med en Caudron Rafale.

HERTUGEN AV BEDFORD har gitt 1000 pund til R. A. F.s veldedighetsfond, som takk for den hjelp Royal Air Force ydet ved å være med å lete etter hertuginnen og hennes fly. Fly fra 10 flyveplasser lette i 8 dager, og over 6 grevskaper.

BEGYNNELSEN AV APRIL blev 2 nye fly satt inn i Air France's postrote over Syd-Atlanteren. En «Farman» som spesielt var satt i stand for prøveflyvninger over Nord-Atlanteren, blev overflyttet da prøveflyvningene over Nord-Atlanteren vil bli utsatt på grunn av videre forhandlinger med Portugal.

SVERIGE HAR NU 4 FLYFABRIK-
KER som alle konstruerer fly for
det hjemlige marked. Flygförvaltningen
undersøkte nylig mulighetene av at Sve-
rige selv kunde bygge i det minste en
del av de 165 fly som kreves inntil
1. juli 1943.

I en rapport over disse undersøkelser
bestemmer Flygförvaltningen at det
skal overlates til jernbaneverkstedenes
luftfartsdepartement å bygge de lette
bombefly, og foreslår at dette i for-
ening med Nahob Flygmaskinfabrikk
danner et nytt flyveselskap A/B För-

enade Flygvärksteder, for opprettelse av
en ny fabrikk ved Trollhättan for pro-
duksjon av bombe- og krigsfly.

ET STINSON RUTEFLY som til-
hørte Airlines of Australia, forsvant
i en storm på flyvning fra Brisbane til
Sydney 19. febr. Det blev først fun-
net 27. febr. smadret og brendt i en
skog på grensen mellom Queensland
og New South Wales. Fem av de om-
bordværende var drept og de 2 over-
levende var i en meget forkommen til-
stand.

kansk sans for reklame, svarer
villig på mine spørsmål, plus
dobbel så mange fra sine 2 kom-
panjonger:

Vi snakker om flyfabrikasjon
og får vite at i U. S. A. har alle
flyfabrikker gått over til å bygge
metallfly, lett-metall-legeringer
og stål har avløst treet. På
motorområdet er de nokså kon-
servative. Bare et par stykker
har eksperimentert med diesel-
motorer. Grunnen er at bensinen
er rimelig i pris der borte.

— Har De noen erfaring i drift
av flyveselskaper?

— Ja, jeg har til og med hatt
min egen flyveskole på United
Airport, Burbank, California.
Der var 5 skoler på samme plas-
sen. Dessuten anløp av over 20
trafikkfly pr. dag. Det første
elevene måtte lære var trafikk-
reglene, at ruteflyene hadde alle
retter ved start og landing; når
det var lært gikk alt fint.

— Mange damer som elever?

— Ja, de fleste skoler hadde
kvinnelige elever, men jeg hadde
ingen, sier Peter Wessel til slutt.

1/3 amerikaner + 2/3 nordmann

Peter Wessel som en gang i
fremtiden burde bli like navn-
kundig for sin lufttrafikk som
hans store navnbror var det for
sine herjinger på sjøen, er født
den 28. april 1902.

Han har lite å berette om sine
barne- og ungdomsår. Tok artium
på «Katta» og gikk i «Hærens
Flyvesesens Skoler» på Kjeller
året 1922—23. Det er nesten med
rørt stemme han forteller om
hvordan de på den tid stod op kl.
3 om morgenen for å få anledning
til å fly når det var mest mulig
vindstille. Samlet flyvetid på
flyveskolen: 37 timer.

Så bar det til Amerika, hvor
han først arbeidet i bilindustrien
en tid, derefter «jumped» han
over i flybransjen. Var i 4 år
ansatt hos Kinner Aircraft and
Motor Corporation hvor de byg-
get fly og motorer op til 1000 hk.
Her spesialiserte han sig på
motorkonstruksjoner og arbeidet
i forsøkslaboratoriet. «Forret-
ningen gikk fint så lenge jeg var
der,» sier herr Wessel med klæde-
lig beskjedenhet. Derefter var
han 3 år ved Airplane Devel-
opment Corporation hvor de byg-
ger de meget hurtige transportfly
Vultee, og var så i 1½ år inge-
niør i Douglas Airplane Corp.
Der sluttet han i 1935. Allerede
den gang var de i full gang med



Peter Wessel

å konstruere et 40 seters 7-
motors trafikkfly for ruten New
York—Los Angelos. Typen er
ennu ikke ferdig. Det beviser
hvor kolossalt et arbeid som lig-
ger bak nye typer.

I 1936 tok Peter Wessel med
sig et fly og reiste hjem til Norge
for å starte Wessels Flyveselskap
sammen med sine 2 brødre, inge-
niør Ernst Wessel og flyveren
Sven Wessel.

Nu begynner intervjuet.

Peter Wessel som har ameri-

Peter Wessel er nu 1/3 ameri-
kaner. Han tenker amerikansk
(i ordets beste mening) har en
amerikaners syn for de uutnyt-
tede muligheter på flyvningens
område her hjemme. Samtidig
som han også regner med
«facts».

Jeg gad vite om ikke han blir
den mannen som setter i gang
Norges første (virkelige) civile
flyfabrikk og bygger det norske
folkeflyet?

J. L.

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.

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

Alt i flymateriel.

Mølbach-Thellefsens Tekniske Forretning A.s

REPRESENTANTER FOR

Curtis Wright Corporation og

Pioneer Instrument Company etc.

KRONPRINSENSGATE 17

TELEFON 23360 - 23460

21. juni--28. august
1937 daglig forbindelse i begge retninger med Sikorsky amfibium.
(15 passasjerer).
Billettpris: Kr. 80,-.

OSLO – 110 minutter – STOCKHOLM

17.55 avg. Oslo ank. 11.30
9.40 avg. Stockholm ank. 19.45

DET NORSKE LUFTFARTSELSKAP

FRED. OLSEN - BERGENSKE A-S. Tlf. 17 270, flyvehavnen 17140. Telegr. Airnorway



med verdens mest
moderne taxifly —

W
**WIDERØE'S
FLYVESELSKAP A/S**

TELEFONER: CENTRALBORD 17 330
EFTER KONTORTID FLYVEHAVNEN 89 589