

FLY

NR. 10. 1938

6. ÅRGANG

LUFTFARTSBLADET

Innholdsfortegnelse: Vernepliktige Flyveoffiserers Forening 10 år - Videre frem - Meddelelser fra Statens Luftfartstyre - Æresmedlemmer i V. F. F. - Vernepliktige Flyveoffiserers Forening gjennom 10 år - Det nye øvelsesfly til Hærens Flyvevåben, Caproni „Ca 310“ - Hærens Flyvevåben får halv-årlig speiderskole - Sverige feirer „Flygets Dag“ - Flyvemisjon i vest - - Modellflyvning - Klubbstoff - Vårt forsvar og den civile industri - Kringsjø.

Vernepliktige Flyveoffiserers Forening 10 år.

10 år er en kort tid — undtagen på flyvningens område. De som for 10 år siden forlot flyvevåbenet vil ikke idag kjenne sig igjen. De som forlot flyvevåbnene er de vernepliktige førere og speidere. Etter et års skole og 4 korte repetisjonsøvelser er de ferdige med sin tjeneste i fred. Derefter får de en gang om året beskjed om at i tilfelle mobilisering i det kommende år skal de hurtigst mulig melde sig til tjeneste som førere, speidere, instruktører eller spesial-offiserer på et eller annet område. Og de skal forberede sig på beste måte til denne tjeneste.

Vernepliktige Flyveoffiserers Forening feirer i denne måned sitt første 10 års jubileum. Dens løvnedsløp er inngående behandlet annet sted i bladet, derfor kommer vi ikke nærmere inn på historikken. Det vi gjerne vil pointere er foreningens formål og hvilken nytte medlemmene kan ha av den.

Paragraf 2 i lovene lyder: «Foreningens formål er å samle vernepliktige flyveoffiserer av Hær og Marine — førere og speidere — for gjennom foredrag, kurser og praktiske øvelser å vedlikeholde og fremme medlemmenes kunnskaper om alt i forbindelse med flyvning. Foreningens formål er også å virke til fremme av kameratskap blandt de

vernepliktige flyveoffiserer og skape en god korpsånd.

V. F. F.'s formål er altså å dyktiggjøre medlemmene til den tjeneste de vil få i krigshøve. På den måte blir foreningen et bindeledd mellom de vernepliktige flyveoffiserer og de respektive våben.

I foreningen møtes de som er ferdige med sin fredstjeneste, med de som ennå er inne til øvelser, her diskuteres og kommenteres de forskjellige fly- og flymilitære spørsmål. Medlemmene får til en viss grad anledning til å følge med i utviklingen og oprettholde kontakten med sine våben. Foredragene av de faste offiserer og andre eksperter er her til god støtte. (Det må ellers i parentes bemerkes, at på dette område, det å holde de vernepliktige flyveoffiserer à jour med fremgangen har våre flyvevåben litet eller intet gjort.)

Har en bruk for en slik forening? Meningene har vært delte, helst blandt de som ikke tilhører det vernepliktige flyvebefal. Det fortelles med krav på pålitelighet at en av lærerne har innført harselas mot V. F. F. som pensum ved den av våre militære flyveskoler. Forholdet til andre organisasjoner som også arbeider til flyvningens fremme har heller ikke alltid vært det beste. Men

der er nu tegn som tyder på at stillingen avklares slik at samarbeidets tid er inne. Hindringene er i allfall mer konstruerte enn virkelige og alle parter har alt å vinne og intet å tape ved at de rekker hverandre hendene.

De vernepliktige flyveoffiserer representerer i sitt civile liv de mest forskjellige yrker. En del har greid å gjøre flyvningen til levebrød, noen er ingeniører, andre er forretningsfolk, læger, jurister, lærere, bønder, sjøfolk, journalister, og med undtagelse av i prestekald, finner vi dem i alle mulige stillinger, spredd over hele landet. For flyvesaken har dette meget å si. De vet hvad flyvning er, og gjør sikkert et godt misjonsarbeide for flyvningens sak.

Som politiker har, såvidt vi vet, ingen norsk flyver gjort sig gjeldende, undtagen kanskje i by- og herredsstyret. Nu trenger vi en eller flere stortingsmenn som med fagkunnskapen i orden kan skjære igjennem det politiske mørke i Stortinget med hensyn til flyvesaken. Til blindflyvning trenges blindflyvningsutstyr, hvorav fagkunnskapen er en viktig bestanddel. Skal der flys «blindt», må der settes kyndige folk ved rattet. Er det ikke en av V. F. F.'s oppgaver i neste 10 års periode å «lage» slike politikere?

FLY LUFTFARTSBLADET

Offisielt organ for:

Norsk Aero Klubb.

Vernepliktige Flyveoffiserers
Forening.

Norsk Luftfarts Sikringsforbund.

Meddelelsesblad for:

Statens Luftfartstyre

Redaktør: Jon Lotsberg.

Redaksjon og ekspedisjon:

Pilestredet 31^{IV}. Telefon 31148.

Trykkeri:

J. Chr. Gundersen, Bernhard Getz
gate 3^{VII}. Telef. centralb. 30195.

Videre frem.

Av løytnant Leif Bjørnstjerne Bøhn

I de ti år som er gått siden vår forening blev stiftet har flyvningen gjennomgått eventyrlig utvikling.

Flyvere som krysset Atlanteren blev for noen år siden mottatt med blomsterdryss fra New Yorks skyskraper. Nu avstedkommer en slik flyvning som regel bare en avisnotis på fem linjer. Det er mulig å feriere i India en fjorten dagers tid for en nordmann med tre ukers ferie, hvis han bare har råd til å belegge en plass på ekspressrutene. Man øiner allerede stratosfæreflyvningen jorden rundt ikke lenger som en fremtidsdrøm, men som en nær forestående opgave å løse. Den er jo faktisk allerede i arbeide i laboratoriene og tegnekantorene...

På militærflyvningens område ser vi en likeså voldsom utvikling. Flyenes sikkerhet, bæreevne og aksjonsradius endrer krigsførselen ved å trekke hele sivilbefolkningen inn i krigssonen. Der finnes snart

ikke lenger noe sted hvor man kan føle sig helt i sikkerhet for overfall fra luften om det kommer til krigerske forviklinger.

Det er blitt mer og mer klart for de militære sakkyndige at flyvevåbenet og vernet mot flyvevåbenet er et selvstendig område for sig — likestillet med hær og flåte. I den kolossale oprustning som for tiden pågår i verden er det først og fremst flyvevåbenets styrke man spør om.

Hvilke fremskritt har vi selv gjort. Har vi fulgt med, om enn i det små?

Ser vi på vår militære flyvnings organisasjon — står den omtrent der den var for ti år siden. Noen samling av kreftene under en ledelse er ikke gjennomført. Men man er da kommet så langt som til å drøfte den.

Vår militære flyfabrikasjon står overfor et stort fremskritt: Betydelige midler er stillet til disposisjon for en ny fabrikk.

Våre øvelser, er de blitt bedre? Uten tvil er de blitt mer effektive, men det er klart for enhver at øvelsenes lengde ikke på langt nær er tilstrekkelig. Det beste fremskritt ser vi her på speidernes område. Fra å ta halvparten av flyverne til speidere, er vi nådd frem til en speiderutdannelse som forutsetter opplæring og tjeneste ved andre våben. Og denne speiderutdannelsen er blitt forlenget betraktelig.

Vårt materiell har undergått en sterk utvikling; men har utviklingen holdt tritt med den som er foregått i andre lands flyvevåben? Ser vi på de anstrengelser, som blandt de mindre land, særlig Sverige, i de senere år har gjort på

militærflyvningens område, blir det stående klart for oss at det vårt flyvevåben hittil har kunnet skaffe sig ved de beskjedne midler det har fått, faktisk er det mest nødvendige øvelsesmateriell og intet mer. Det er ennå ikke gått op for statsmaktene her hjemme at det virkelig må ofres reelle beløp på vår forsvarskonto hvis vi skal kunne gjøre noe. Hittil er det blitt med halvheter. Målestokken Sverige—Norge i forsvarsmessig henseende belyses ganske grellt ved forholdet mellom svenske og norske bombefly. Sverige regner med innen et par år å ha 150 kraftige Ju 86, et av de sterkeste bombefly som hittil er bygget. Norge har anskaffet fire Caproni øvelsesbombere fra Italia og begynner å bygge fem stykker her hjemme.

Det gledeligste ved dette jubileum er at man endelig igjen kan spore noen forståelse for vårt militære vern — innen alle partier.

Vår forening er et vidnesbyrd om det interessefellesskap der er mellom flyveoffiserer av hær og marine, om den enighet der er om å pålegge sig selv større byrder, lengere øvelser og hårdere øvelser for å gjøre oss skikket til løsning av de oppgaver som kan melde sig.

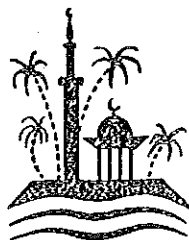
Det beste jeg kan ønske er at det neste jubileum kan fortelle om en utvikling hvor vi ikke bare har holdt tritt, men også har klatret noen plasser frem i rekken blandt de flyvende nasjoner.

Det synes uforståelig at vårt lille land har holdt en ledende plass på sjøen i denne tiden hvor der også på dette område er foregått en så kolossal teknisk utvikling. Om vi viste det samme pågangsmot i luften?

GLOTT'S

AKABA

TYRKISK KVALITETCIGARETT



ANITRA

NIKOTINSVAK TYRK. CIGARETT



MEDDELELSE FRA STATENS LUFTFARTSTYRE

Certifikat for flyvemekanikere. Anordning på prøve.

For ovennevnte sertifikat vil det bli anordnet prøver på Kjeller og/eller Horten i januar eller februar 1939.

Bestemmelser om sertifikatet samt regler for anordning av prøvene fåes ved henvendelse til Luftfartstyret (adr. Forsvarsdepartementet, Oslo.)

Søknader fra aspiranter som ønsker å fremstille sig til prøvene, må med attester være kommet inn til Luftfartstyret innen 10. desember 1938. I søknaden angis hvor det vil være mest beleilig å avlegge prøvene (Kjeller eller Horten).

Avgift for prøvene er kr. 50 som skal være betalt inn til Luftfartstyret for prøvene begynner.

Opnevning av besiktigelsesmenn.

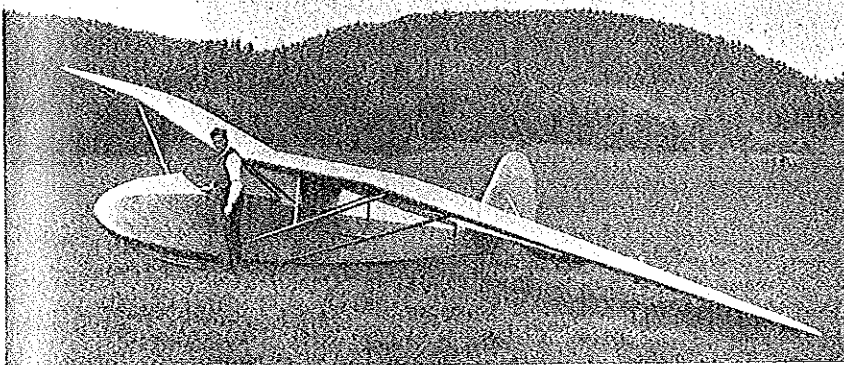
Som faste besiktigelsesmenn har Luftfartstyret for tidsrummet 1. oktober 1938—1. juli 1939 opnevnt:

- Direktør J. Høver, Horten.
» E. Eckhoff, Kjeller.
» T. Sundt, Tromsø.

Luftfartsadministrasjonens telefoner.

Forsvarsdepartementets kontor for luftforsvaret og Statens luftfartstyres telefoner er inntil videre
Chefen, oberstlt. Mjøllner
og Luftforsvarskontoret . 23228
Luftfartstyrets sekretariat . 23162

Ingeniør Carlén tar uværet til hjelp.



„Stormving“ og ingeniør Carlén.

Den 4. oktober utførte ingeniør Carlén en bedrift på seilflyvningens område. Med et seilfly av egen konstruksjon, som han selv hadde

bygget, floi han i 50 min. over Kolsås.

Man får et inntrykk av forholdene når man leser overskriftene i

dagspressen den 5. oktober. «Veldig høststorm herjer store deler av Syd-Norge.» «Skagerak i opprør.» «Storstorm av de sværeste o. s. v.»

Vi har bedt ingeniør Carlén fortelle litt om flyvningen.

«Det er den første anledning jeg overhodet har hatt til å få seilflyvning av lengere tids varighet. Det er riktig nok at det regnet og blåste sterkt, men høvet var der, og så lot jeg det stå til. Når man har gått og ventet i flere måneder på en chance, lar man sig ikke skremme av litt ufyselig vær.»

«Var det spennende?»

«Ja, selvfølgelig var det spennende. Flyet blev jo utsatt for en meget hård påkjønning i vindkastene og tåken lå så lavt at jeg måtte være meget forsiktig for ikke helt å miste sikten, eller komme «for nær» bakken. Ellers viste flyet sig å være utmerket. Det er et forholdvis tungt bygget seilfly som nok ikke kan ta konkurransen op med de mest høiverdige. Derfor måtte jeg utnytte det «dårlige» været, og «ri» stormen av.

«De har selv bygget flyet?»

«Ja, det er av egen konstruksjon. Helt norsk, av norsk finer, bygget av mig selv efter kontortid. Vingspennet er 16,5 m og vekten ca. 230 kg. Instrumentbordet er vel utstyrt. Det egner sig godt for norske forhold.

«De blev for sen til å ta Aftenpostens premie?»

«Ja, den tok student Bulukin i Trondheim. Det var godt gjort og ære være studentene i Trondheim for den interesse de viser for seilflyvningen.»

«Det ergret Dem vel litt?»

«Ja, — nei. Det er konkurrenters lodd å tape og vinne.»

«Har De flere planer?»

«Ja, jeg tenker på å bygge et riktig høiverdig fly, et hvor man kan utnytte de minste vindblaff og termiske strømminger.»

Ingeniør Carlén har arbeidet meget for å fremme seilflyvningen og ofret megen tid og ikke minst penger på denne sin hobby. Derfor er det gledelig at han opnår slikt et glimrende resultat som flyveturen over Kolsås den 4. oktober 1938. Vi ønsker ham lykke til med fremtidige planer. Mange «happy landings» og takk for det han har gjort.

J. L.

Æresmedlemmer i V. F. F.



Trygve Gran

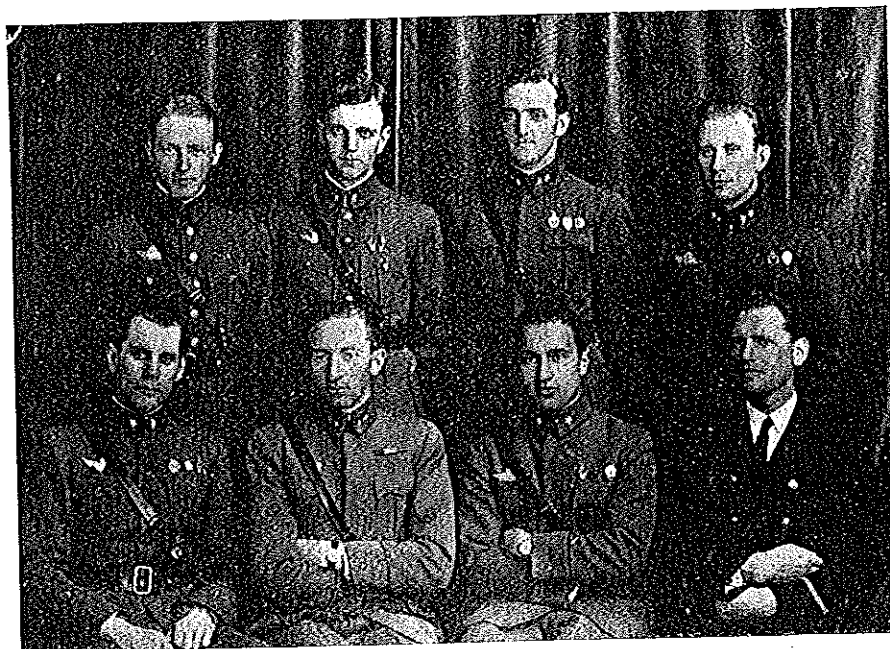


Bernt Balchen



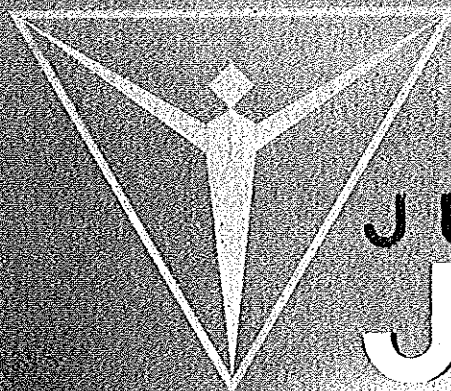
John Schiøtz

V. F. F.s styre



Stående: Fenrik Kåre Friis Båstad, løytn. Ragnar Horn. Utgått av styret. Istedet for ham blev på siste generalforsamling valgt løytn. Jon Quale. Løytn. Fjeld Halvorsen, løytn. Rolf Nilsen.

Sittende: Fenrik Per Skouen (sekr.), løytn. A. Enevold Thomt (formann), fenrik Edmond Jaquet (viceformann), løytn. Torstein Helgesen (kasserer).



JUNKERS- JU 90



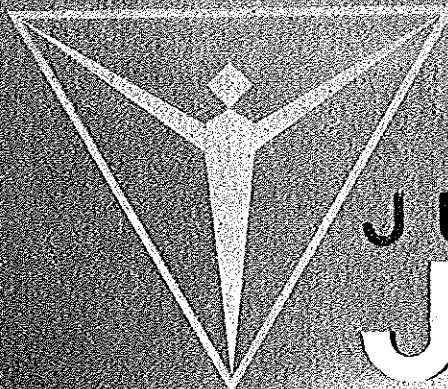
«Luftens dronning»—en slik ærestittel høver for dette største og mest komfortable landfly i verden. Det er den foreløbige sluttsten på hin lange rekke av trafikkfly som i 20 år er fremstillet ved verdens største trafikkflyfabrikk, Junkers Flugzeug- und Motorenwerke. Dette flyet må omtales som verdens mest moderne. Tyveårig erfaring i bygning av trafikkfly, hvis sikkerhet og økonomi er blitt ordspråk og som har ført til dannelsen av et helt antall luftfartselskaper, har gjort at mesterverket Ju 90 kan fremstå. Etter hvad det skal brukes til, kan det innredes med 30—55 bekvemme, dyppolstrede sitteplasser. Det har et elektrisk kjøkken som tilfredsstiller alle fordringer, plass for de reisendes yttertøi, to toilettrum med rinnende vann, leselamper, friskluftinntak, dampopvarming, og en så fremragende lydisolasjon at det laveste ord er forståelig.

Virkelig: Det er en opplevelse og en glede å reise i

JUNKERS JU 90

JUNKERS FLUGZEUG- UND -MOTORENWERKE A.-G. DESSAU

Representert ved: Hj. Krag, Kongensgate 2, Oslo. Telefon 21246.



JUNKERS- JU 90



«Luftens dronning»—en slik ærestittel høver for dette største og mest komfortable landfly i verden. Det er den foreløbige sluttsten på hin lange rekke av trafikkfly som i 20 år er fremstillet ved verdens største trafikkflyfabrikk, Junkers Flugzeug- und Motorenwerke. Dette flyet må omtales som verdens mest moderne. Tyveårig erfaring i bygning av trafikkfly, hvis sikkerhet og økonomi er blitt ordspråk og som har ført til dannelsen av et helt antall luftfartselskaper, har gjort at mesterverket Ju 90 kan fremstå. Etter hvad det skal brukes til, kan det innredes med 30—55 bekvemme, dyppolstrede sitteplasser. Det har et elektrisk kjøkken som tilfredsstiller alle fordringer, plass for de reisendes yttertøi, to toilettrum med rinnende vann, leselamper, friskluftinntak, dampopvarming, og en så fremragende lydisolasjon at det laveste ord er forståelig.

Virkelig: Det er en oplevelse og en glede å reise i

JUNKERS JU 90

JUNKERS FLUGZEUG- UND -MOTORENWERKE A.-G. DESSAU

Representert ved: Hj. Krag, Kongensgate 2, Oslo. Telefon 21246.

Vernepliktige Flyveoffiserers Forening gjennom 10 år.

Av fenrik Per Skouen.

I vår tid da organisasjonstanken i den grad er i skuddet og sammenlutninger er dukket opp på nær sagt alle områder, var det ikke til å undres over at militærflyverne for 10 år tilbake kom i tanker om også å skape sin organisasjon. Hærens vernepliktige offiserer hadde da allerede i årtier samlet sig om «Vernepliktige Officereres Forening», og marinens vernepliktige offiserer hadde også sin organisasjon.

Det blev sec. løytnant i Hærens Flyvevåben *John Christian Hertzberg Schiøtz* som tok initiativet og som senere sørget for at den nye forening overlevet de første kritiske barneår. — Schiøtz skrev til samtlige utdannede vernepliktige militærflyvere i hær og marine — som dengang utgjorde 162 mann — og sammenkalte til møte i hotell Bristol, Oslo, den 24. november 1928 for å danne «Vernepliktige Flyveres Forening».

Tyve unge militærflyvere møtte frem, og for første gang rakte hær- og marineflyvere hverandre hendene og blev enige om å arbeide under samme tak. Det er bemerkelsesverdig at den tilnærming som da fant sted mellom de vernepliktige militærflyvere av hær og marine — er til dags dato forblitt den eneste synbare form for sammenknytning mellom de to våben. Schiøtz hadde til møtet bragt med sig en protokoll. Protokollen blev foreningens første forhandlingsprotokoll og tjente som sådan i

8 år. Ikke underlig at den nu er arkivets dyreste klenodie.

På protokollens første side finner vi:

«Vi undertegnede, vernepliktige flyvere, samlet til møte i Bristol Hotel den 24. november 1928, erklærer herved «Vernepliktige Flyveres Forening» for stiftet.»

Oslo, 24 november 1928.

John Schiøtz, J. Justad, Oddvar Steen, Gustaf Svensen, Bjarne Øverby, Sigurd Aagenæs, Arne Smith, Helge Bjørneby, Mund-Henriksen, Halvor Bjørneby, Kaare Backer, Viggo Widerøe, Thorstein Klewe, Alf Haugen, Sigurd Nielsen, Inge Lister, Asgeir Jorum, Hugo Mathiesen, Osw. Stangeland, Holger Mohn.

Et blick på listen ovenfor viser at flere av foreningens stiftere er kjente menn innen norsk flyvning.

Møtet den 24. november var et konstituerende møte. Den første generalforsamling blev holdt den 11. desember 1928 i Sjøfartskaféen og foreningens første styre kom til å bestå av: Sec. løytnant Schiøtz (formann), løytnant Viggo Widerøe (viceformann), styremedlemmer blev løytnant S. Nielsen, løytnant Stangeland, sec. løytnant Bj. Øverby; varamenn: Løytnantene Backer og E. Sundbye; revisorer: Sec. løytnant G. Engebretsen og sec. løytnant R. Rønning.

Et grundig pionerarbeide tok nu sin begynnelse, og man skal ikke ha studert så svært meget av

foreningens eldste arkivmateriale før man skjønner at Schiøtz var sjelen i dette arbeide. Stadig nye medlemmer blev hvervet, anskaffelser blev gjort for å skape et skikkelig foreningsarkiv. Og med den største nøiaktighet blev selv den minste ting der angikk foreningen kommentert og ført til protokolls av Schiøtz.

Det første styremøte i foreningens historie blev holdt i formannens hjem i Langes gate, og det første medlemsmøte avholdtes lørdag 2. februar 1929. Her møtte 10 mann — hvilket Schiøtz oien-synlig syntes var spedt. I referatprotokollen har han latt tilføie i parentes «forbannet være de fraværende». Medlemsmøtet holdtes i Humlens lokaler i 3. etasje, — og dette skulde bli innledningen til en lang rekke møter i denne bygning. Foreningen holdt praktisk talt alle sine møter i Humlens lokaler like til sammenslutningen med «Vernepliktige Speideres Forening» fant sted i 1937. Da blev møtene henlagt til Oslo Militære samfund, hvor foreningen siden har holdt til.

Mens der på det første medlemsmøte ingen foredragsholder var, måtte på møte nummer to en av foreningens egne medlemmer i ilden. Valget falt på løytnant, ingeniør Sigurd Nielsen som talte om flymotorer. Til det tredje møte våget man imidlertid å henvende sig i det fri marked, efter foredragsholder og kaptein Riiser-

INGENIEURSCHULE

(Kyffhäuser-Technikum) Grundlagt 1896

FLYBYGNING - MASKINBYGNING - ELEKTROTEKNIKK

Praktikantutdannelse på eget verksted - Praktikantformidling - Prospekt nr. 49 gratis

BAD FRANKENHAUSEN, (KYFFH.)

Deutschland

Larsen blev da den første som gjestet foreningen som sådan.

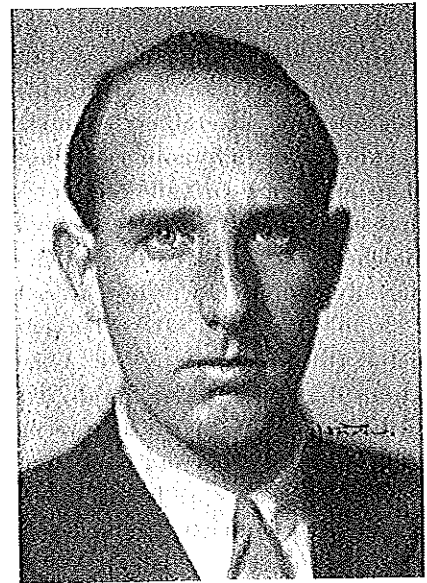
Enhver fremadstrøbende ny forening prøver sig med eget flott medlemsblad; — og på denne sak renner man hodet mot veggen adskillige ganger før man skjønner at det ikke nytter. V. F. F. har gjennomgått alle tenkelige facer av denne utviklingsprocess. Begynnelsen var den obligatoriske: Eget trykt 4-sidig medlemsblad under navnet «Flyvning» blev startet og utkom noen få ganger — hvorefter foreningen fant å måtte stoppe det. Men spalteplass vilde foreningen ha, og nu fulgte en periode da man hadde arrangement med to av våre motorblad. Foreningen disponerte 2—3 sider mot å redigere disse. «Motorjournalen» blev således vårt «medlemsblad» i ca. et år og blev så avløst av «Motorliv» som gjorde tjenesten i nesten et halvt år. Ordningen var øiensynlig ikke tilfredsstillende. Foreningen vilde ha sitt eget. Man greide sig en tid med et hektografert blad og senere gjenopstod endog «Flyvning». Siden 1933 har imidlertid «FLY, Luftfartsbladet» vært foreningens offisielle organ.

På foreningens annen generalforsamling i 1929 rykket Viggo Widerøe op som formann og viceformann blev Stangeland. Styret for øvrig var: Schiøtz, Backer, S. Nielsen; varamenn: Sundbye og løytnant O. Steen.

På samme generalforsamling blev Tryggve Gran valgt til foreningens første æresmedlem. Det var 20 år siden Nordsjøflukten fant sted. Året etter mottok Bernt Balchen det samme æresbevis. I 1933 fikk foreningen sitt tredje æresmedlem, idet dens stifter John Schiøtz under enstemmig tilslutning tok plass i rekken sammen med Gran og Balchen. (Se side 326.)

Like fra starten har foreningen arbeidet for å skaffe de vernepliktige flyvere treningsflyvning. Særlig har foreningen fremholdt betydningen av at eldre militær-

flyvere får anledning til i noe mon å vedlikeholde sine kunnskaper. Utallige forsøk har vært gjort både ad militær og civil vei, mange muligheter har vært diskutert og megen hodebry har temaet vakt. Når spørsmålet ennå idag ikke er løst, så viser dette bare hvor vanskelig saken er. Ennå har ingen flyveorganisasjon i dette land løst «motorflyvespørsmålet». — Allerede dagen efter at V. F. F. var stiftet kunde folk lese i avisene at de vernepliktige flyvere hadde planer om å drive reklameflyvning med Moth-maskiner i samarbeide med større Oslofirmaer. I 1929 var formannen Viggo Widerøe hos kommanderende admiral for å tale om saken. I 1931 tok Sigurd Nielsen op spørsmålet og han blev formann i en treningsflyvekomité sammen med Viggo Widerøe og O. Steen. Høsten 1932 blev det drevet inngående forhandlinger med Marinen om blindflyvekurser. Senere på året øinet man et håp i Ledingen — som dengang var i skuddet —, og «Ledingens flyvere» blev stiftet av våre folk. På generalforsamlingen 1934 blev saken atter kraftig luftet, men med resultat som tidligere. Så var det stilt om saken inntil 1937, — da hadde Taylor Cub gjort sitt inntog i landet. Dette fly — mente de modigste av oss — så noenlunde kunde passe foreningens økonomi. Det blev diskutert frem og tilbake, men tydelig nok ikke med den glød som tidligere. Og dette hadde sine grunner. Flere av våre medlemmer har i de senere år fått stillinger som trafikkflyvere, og får derved all den trening de trenger. Enn videre er man nu kommet til den opfatning at effektiv trening av militærflyvere kun kan og bør skje ved statens forsyng og ved dennes institusjoner. Målet for oss må være å få mest mulig liv i militærflyvningen samtidig som vi naturligvis må være med på å støtte op om flyvesaken i det hele.



Viggo Widerøe.

På generalforsamlingen i 1930 blev V. Widerøe gjenvalgt som formann, Schiøtz blev viceformann, styremedlemmer: S. Nielsen, løytnant Klewe og Backer; varamenn: Sundbye og O. Steen; revisor: Løytnant Helgesen.

Det er ingen hemmelighet at flyvesaken arbeider tungt her i landet — dette til tross for at Norge er blandt de land som fremfor noen andre nettop trenger flyet som kommunikasjonsmiddel. Naturlig nok har denne slette interesse virket tilbake på de organisasjoner her i landet som steller med flyvning — Norsk Aero Klubb og Vernepliktige Flyveoffiserers Forening. Kanskje mer enn en gang har de følt sig små hver for sig og tanken på sammenslutning dukket naturlig op. Man skulde tro at to beslektede organisasjoner som på møtet i Cecil den 5. mars 1930 tilsammen ikke maktet å stille mere enn 18 hoder — skulde være modne for sammenslagning. Så er imidlertid ikke skjedd, og idag står begge organisasjoner forholdsvist trygt på egne ben. Den første henvendelse kom fra Aeroklubben høsten 1930, og spørsmålet gjaldt da sammenslutning av de to foreninger. Saken var oppe på generalforsamlingen samme høst hos oss hvor tanken på sammenslut-

ning blev satt ut av betraktning, men der blev fra vår side uttalt ønske om å utvide det samarbeide som allerede var etablert. Samme høst hadde de to foreninger i fellesskap arrangert en vellykket foredragsaften i Logens store sal med Balchen som foredragsholder. Senere avholdtes flere fellesmøter. I 1936 blev der atter rettet henvendelse til vår forening fra Aeroklubben og den gang gjaldt det tilslutning til N. A. K.'s store og fortjenestfulle plan om landssammenslutning av alle flyveklubber. Kaptein Reistad var i den anledning i foreningen og redegjorde for planen. V. F. F. holdt imidlertid sin linje fra tidligere, idet det blev hevdet at en forening omfattende befal i våre flyvevåben nødvendigvis vil få for meget karakter av fagforening til å kunne stå tilsluttet en landsforening for civile flyveklubber. Dertil kommer at det alltid vil være et skille mellom militær og civil flyvning — en omstendighet som det også må antas vilde komme til å skape noen vanskeligheter. Vi var av den opfatning at en sammenslutning ikke vilde skape varig tilfredshet hos noen av partene. Vi anbefalte imidlertid samarbeide som den gunstigste form for sammenknytning mellom de to organisasjoner. Siden har hver forening vært opptatt med sitt, men meget tyder nu på at samarbeide vil bli innledet.

Høsten 1931 finner vi igjen Schiøtz på formannsplassen. Backer er viceformann og Klewe, Sundbye, løytnant Lund, O. Steen og Helgesen utgjør det øvrige styre.

Foreningen hadde nettop hatt et av sine nederlag i bestrebelsene for å skaffe medlemmene trening i flyvning — da løytnant Lund kom fersk fra Tyskland og holdt foredrag om «sveveflyvning». Lund hadde gjennomgått et kursus i seilflyvning i Wasserkuppe i Røhn og var fyr og flamme for denne form for flyvning, som han mente var nettop noe for foreningen. En komité bestående av Lund, Backer og Schiøtz blev momentant nedsett, og uken etter var halve foreningen på Kjeller for å se Kronfeldts opvisning. Lund og Kronfeldt var impulser nok og foreningen gikk nu hårdt inn for seilflyvningen. Det arbeide som vår seilflyvning komité utførte dengang har satt spor like op til våre dager. Det ligger nær å minne om pengepremien på 500 kroner som komitéen fikk beveget Aftenposten til å sette op, og som skulde gå til førstemann som gjorde en 30 minutters flukt. Som bekjent lykkedes det løytnant Bulukin (medlem av V. F. F.) å sikre sig den ettertraktede premie i år. Den skulde altså stå urørt i mer enn 6 år. Foreningen gikk sammen med Aeroklubben om å fremme seilflysaken. Et felles styremøte blev avholdt og her blev besluttet nedsett en teknisk glideflyvekomité bestående av kaptein Reistad og ingeniør Dahl fra N. A. K. og løytnant, ingeniør Backer fra V. F. F. Det blev igangsatt kurser som Aeroklubben har det økonomiske ansvar for, mens vår forening stilte instruktørspiranter til disposisjon. Siden har som bekjent Norsk Aero Klubb meget fortjenst-

fullt fortsatt arbeide med seilflyvesaken, mens seilflyvearbeidet i de senere år ikke har stått på vårt program.

På generalforsamlingen i november 1932 mottok formannen og viceformannen gjenvalg, styret for øvrig bestod av Klewe, Helgesen, Lund og løytnantene Sutterud og Risberg.

Foreningen levet nu i sitt 5te år, og hittil hadde den utelukkende befattet sig med «fredens» sysler. Fra det herrens år 1933 begynte imidlertid foreningen som sådan å interessere sig for flyvevåbnene — tjenesteforholdene, materiellet o. s. v. Det var mange ting ved våre flyvevåben som burde være anderledes, mente de unge flyvere. Så hendte en ulykke nede på Horten og 17 vernepliktige flyveofficerer av marinen åpnet en privat aksjon for belysning av visse forhold vedrørende ulykken, samtidig som de krevet samtlige fly av typen Hansa-Brandenburg kondemnert. Saken blev overtatt av foreningen som stod ansvarlig under den videre behandling. «Marinesaken 1933» forårsaket meget avisskrivning og endte tilslutt med et tilfredsstillende resultat for de vernepliktige, idet Hansa-Brandeburgerne som bekjent siden ikke er benyttet i Marinens flyvevåben.

I de følgende år gikk så utviklingen frem med stormskritt. Flere av våre medlemmer studerte flyvning og flyteknikk i utlandet. Mange fikk ansettelse som trafikkflyvere. Speidernes tilsynkomst betød øket interesse for den rent militære side av flyvningen. Og de inntrykk som således våre

Ingeniør F. SELMER A/s

ENTREPRENØRFORRETNING, OSLO

medlemmer hentet sig utenfra, fikk dem atter til å kritisere. Våren 1937 fattet foreningen beslutning om å lage et kritiserende skrift i form av en brosjyre. I likhet med «Marinesaken 1933», forårsaket brosjyren adskillig strid og avis-skrivning.

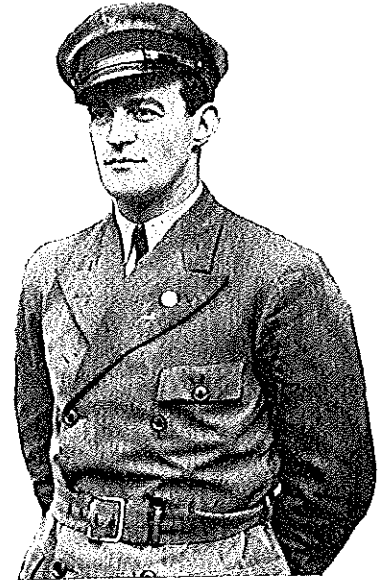
Man trenger ikke være psykolog av dimensjoner for å skjønne hvorfor en forening som vår et par ganger har optrådt som kritikus. Det ligger i sakens natur at så måtte skje nettop fordi det gjelder flyvning. På intet annet område er mulighetene for kritikk så mange. Utviklingen haster så voldsomt avsted på militærflyvningens område at det er nær sagt ingen givet til enhver tid å være ajour. Før flyvningens tidsalder var der brytninger mellom den eldre og yngre generasjon om prinsipper og syn — idag brytes det sogar innen generasjonen. — Det ligger derfor i dagen at de unge har lett for å få et annet syn på mangt og meget når det gjelder flyvning. Flyvningen er de unges sak fremfor noen annens — de er i pakt med flyvningens tidsalder. De unge velger også fremgangsmåter som er karakteristisk for dem. *Gå på* har til alle tider vært ungdommens motto — det gjelder også når de kritiserer.

På generalforsamlingen i 1933 fikk styret følgende sammensetning: Formann: Lund, viceformann Helgesen, styremedlemmer: Klewe, løytnant Gustaf Svensen og A. Widerøe, varamenn: Løytnant Holby og løytnant Aas, revisor: Schiøtz.

På ekstraordinær generalforsamling den 19. desember 1933 blev spørsmålet om sammenslutning av våre to flyvevåben diskutert, og man blev enige om å støtte de krefter som arbeidet for et samlet luftvåben. Foreningen nedsatte også en komité som spesielt skulde ta sig av saken, Komiteen bestod av Schiøtz, Lund og Helgesen. Det er bemerkelsesverdig at marine-

flyverne i vår forening alltid har vært for sammenslutning av de to våben. Et par år senere søkte foreningen kontakt med Hærens Flyvevåbens Officersforening for at disse kunde samarbeide om saken. Den 17. mai 1936 sendte foreningen en henstilling til Forsvarsdepartementet om å ta saken op til snarlig behandling, samtidig som det blev redegjort for de vernepliktige flyveoffiserers stillingstagen til spørsmålet. Året efter blev jo saken hoiaktuell, og foreningen var på forskjellig vis sterkt i ilden for å fremme sammenslutningsarbeidet. Gjennem vår broderorganisasjon i Sverige — Svenska Flygvåpnets Reservofficersförbund — lykkedes det oss å få hit en svensk flyveofficer, kaptein *Hård*, for at han overfor de norske myndigheter kunde få fremlegge de svenske syn på felles flyvevåben. Vi allierte oss med Vernepliktige Officerers Forening og tillyste stor foredragsaften i Militære Samfund den 6. oktober 1937. Det blev et av de største møter i begge foreningers historie. Landets fremste militære autoriteter, med kommanderende general i spissen, var til stede. Hele arrangementet formet sig som en ypperlig propaganda for den sak vi arbeidet for. Da Stortingets militærkomité senere på høsten satt sammen for å behandle luftforsvarsspørsmålet, deltok foreningen med to representanter — løytn. Thømt og fenrik Skouen — i en deputasjon for militærkomitéen. Aksjonen var planlagt og forberedt av Hærens Flyvevåbens Officersforening, og blev tiltrådt av Hærens Flyvevåbens Befalslag og vår forening. Men på tross av våre felles anstrengelser har vi som bekjent fremdeles to flyvevåben i dette land.

Valgene på generalforsamlingen 1934 bragte følgende resultat: Formann: Lund, viceformann: Lotsberg, styremedlemmer: Helgesen, løytnantene Magnus Nielsen



Hans G. Lund.

og Lassen-Urdahl, varamenn: Løytnantene Rolf Nielssen og Haugan.

Det vilde fore for langt å omtale alle de saker i standens interesse som foreningen gjennom årene har tatt op med myndighetene. Endel er gått i lås, andre ikke. Det gikk glatt i 1935 å få det flyvetillegg vi tilkom, men det har aldri lyktes oss å få gasteuniformen av flyvelevnene i Marinen. Forhåpentligvis er saken ordnet innen foreningen feirer sitt neste jubileum.

Flyvere i Hær og Marine vet lite om hverandres virksomhet og materiell. V. F. F. har i noe mon søkt å bøte på dette og har fra tid til annen i samarbeide med våre flyvevåben arrangert besøk på Kjeller og Horten for sine medlemmer. Referatene fra disse turene hører til det muntre arkivstoff — særlig Hortensturene later til å ha vært begivenhetsrike.

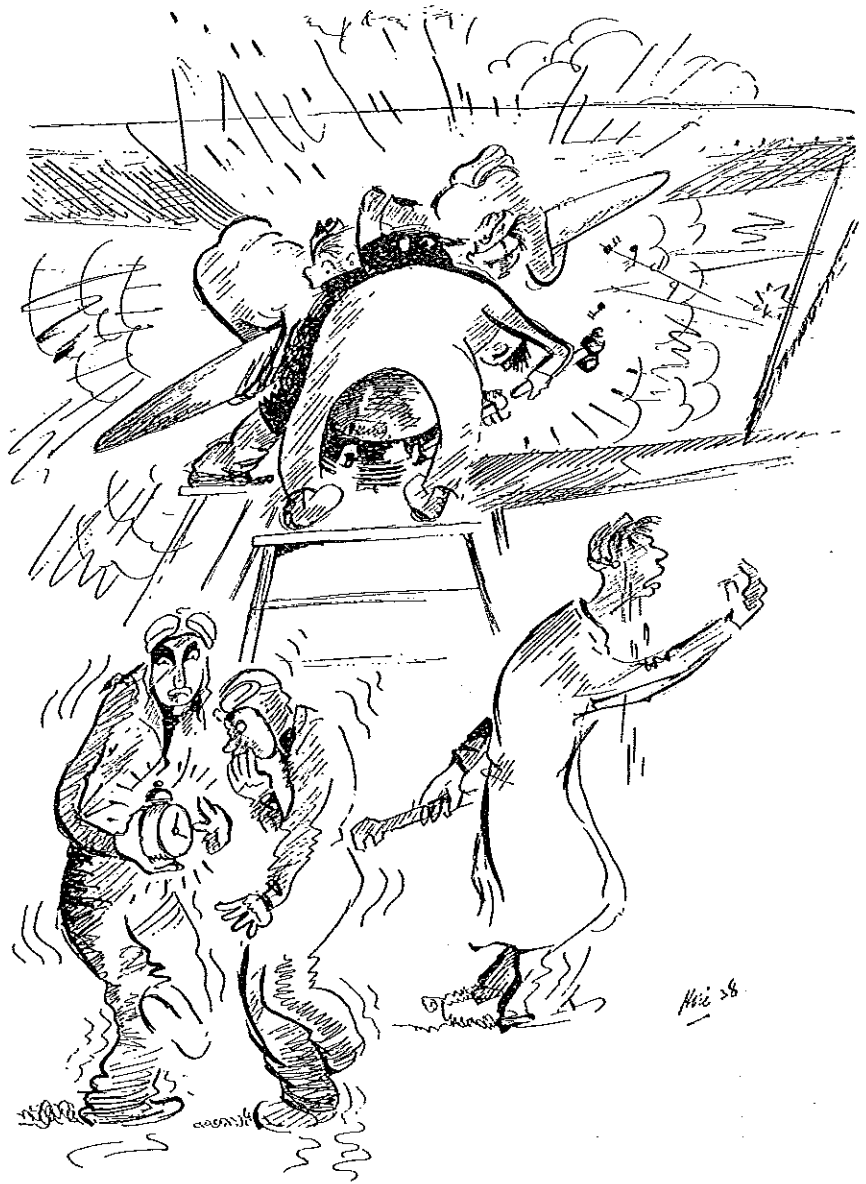
Enhver forening kan vise tilbake på store øieblikk da mangt og meget blir tenkt og sagt, men lite av planene blir til virkelighet. Vår forening har også hatt sine «storhetsperioder», og vi skal ikke røbe hvad disse har avfødd av fantastiske planer — men bare nevne at vi en gang var på god vei til å få et veritabelt bibliotek.

Vel — vi nådde så langt som til 2 bind, riktignok i skinn og av Roald Amundsens forfatterskap. Der påståes at det også blev bestilt meterlange bokreoler, men disse har heldigvis efterslekten blitt forskånet for — både reolene og regningen.

Det var vel kanskje et av de mer beskjedne år i foreningens historie som blev avsluttet med generalforsamlingen i 1935. Valgene kalte en del nye menn til aktivt foreningsarbeide. Styret fikk følgende sammensetning: Formann: Sundbye, viceformann: Rolf Nielssen, styremedlemmer: Lassen-Urdahl, Helgesen, fenrik Jaquet, varammenn: Løitnantene Biong og Mæhre.

Flyverne har aldri hatt ord på sig for å gå unna fester, — og mange er de fester og ball som foreningen i årenes løp har latt arrangere. I denne forbindelse bør nevnes at foreningen fra begynnelsen av tegnet til å bli en hårdkøkt mannfolkklubb. Flyverne festet nemlig uten damer, og like inntil 1933 hadde ingen kvinne satt sin fot i V. F. F. Etter voldsomt påtrykk fra kvinnehold måtte imidlertid foreningen endre signaler her, og siden 1933 har foreningen arrangert sine populære flyveball.

Foreningen har vært representert ved alle større flyvearrangements i de senere år — delvis også i utlandet. Foreningen hadde således representanter til stede ved åpningen av Sola Flyveplass. To



„Meld Dem til tjeneste for Sydpartiet kl. 16.00 PRESIS.“

av disse deltok — ved elskverdig imøtekommenhet fra flyvevåbnes side — i disses representasjonsavdelinger på stevnet. Samme år

var foreningen representert med et fly og to mann ved et «flygtreff» arrangert av den Kungl. Svenska Aeroklubben i Göteborg. — I

ROLF A. MYHRVOLD

Chaufførskole - Tordenskjolds gate
Moderne lærevogner - Telef. 23475

7

samme forbindelse bør nevnes at foreningen i 1937 knyttet forbindelse med Svenska Flygvåpnets Reservofficersförbund. Endel materiale er utvekslet og foreningens arkiv derved beriket med interessante opplysninger om broderlandets organisasjon etc.

Det har vært foreningens tunge plikt å være representert ved avdøde og forulykkede flyveres begravelser. Mange, mange av foreningens medlemmer — som har ofret sig for flyvningens sak — har vi måttet følge til deres siste hvilested.

Generalforsamlingen 1936 innledet til et arbeidsår som vel må sies å være det mest begivenhetsrike i foreningens historie. Styret som her blev valgt var følgende: Formann: Sundbye, viceformann: Jaquet, styremedlemmer: Helgesen, Lassen-Urdahl, løytnant Eng, varamenn: Løytnant Jønsberg og fenrik Friis-Baastad.

Dette styre kom ikke til å sitte lenge sammen — for innen to måneder var gått blev foreningen omorganisert og utvidet til også å omfatte speidere som medlemmer. Man hadde nok også tidligere hatt speidere i foreningen, men kun som gjester. Spørsmålet om «observatører» skulde kunne bli medlemmer av foreningen var sterkt

oppe allerede ved starten. Etter datidens opfatning var imidlertid ikke speidere for militærflyvere å regne, og foreningen besluttet ikke å opta dem som medlemmer, men så dem gjerne som sine gjester. Holdningen var meget forståelig. Speiderne spilte sikkerligen dengang neppe rollen som annet enn noen for staten særdeles kostbare luftpassasjerer (kfr. datidens berømmelige ekstra speidertillegg). Mangt og meget har imidlertid endret sig i flyveverden i løpet av de siste 10—12 år — og ikke minst militærflyvningens krav til speideren. Fra å være passasjer har han i løpet av disse år passert alle utviklingens faser, — og idag sitter fører og speider side om side i bombeflyet og deler arbeide og ansvar. Det var klart at foreningen måtte ta sin stillingstagen til speiderne op til revisjon.

Under repetisjonsøvelsene 1936 blev speiderne enige om å danne forening. Det var fenrik Skouen som stod i spissen for dette arbeide og sammen med løytnantene Wiig og Horn forsattes det forberedende arbeide utover høsten. På et møte i Wergelandsvein 5 den 17. desember 1936 blev Vernepliktige Speideres Forening stiftet og fikk følgende styre: Formann: Thømt, viceform.: Horn, sekretær: Skou-



Egil Sundbye.

en styremedl.: løytnant Halvorsen og fenrik Ullevold. — Speiderne var imidlertid ikke alene på dette møte. Vernepliktige Flyveres Forening, som med interesse hadde fulgt speidernes organisasjonsarbeide, bad om å få sende to representanter til speidernes konstituerende møte for at det allerede fra begynnelsen kunne bli innledet samarbeide. V. F. F.'s representanter, fenrikkene Jaquet og Niels Steen gjorde et godt arbeide angjeldende aften. De fikk utvirket at det øieblikkelig blev nedsatt en felleskomité som skulde undersøke mulighetene for å danne en ny organisasjon på V. F. F.'s grunn.

Bedre
trykksaker

BØKER - TIDSSKRIFTER
BROSJYRER - REKLAME-
OG FORRETNINGSTRYKK-
SAKER - FLERFARVETRYKK
OG ILLUSTRERTE VERKER

J. Chr. Gundersen

BERNH. GETZ GT. 3 OSLO 15 — TELEFON CENTRALBORD 30195



A. Enevold Thomt.

Denne komité kom til å bestå av Jaquet, Lassen-Urdahl og N. Steen fra V. F. F. og Thomt, Horn og Skouen fra V. S. F. Begivenhetene utviklet sig nu raskt. Det gikk ikke en dag uten møter og konferanser av en eller annen art. Det viste sig at man stod svært nær hverandre, og enighet kom istand om dannelse av en fellesorganisasjon. Saken blev forelagt medlemmene i de respektive foreninger. Enighet over hele linjen. Resultat: På generalforsamling i Humlen den 21. januar 1937 blev Vernepliktige Flyveoffiserers Forening dannet — en fortsettelse av Vernepliktige Flyveres Forening. Det nye styre fikk følgende sammensetning: Formann, Thomt, viceformann: Jaquet, styremedlemmer: Helgesen, Horn, Skouen, R. Nielsen; varamenn: Halvorsen og Friis-Baastad; revisorer: Sundbye og Ullevold. Omorganiseringen blev tillagt stor vekt i pressen og som et kuriosum kan nevnes at selv i Amerika blev begivenheten omtalt i de norske aviser med bilde av styret over flere spalter.

Denne tilføring av nytt blod gjorde at foreningen fikk et kraftig puff fremover. Et omfattende og livlig foreningsarbeide tok sin begynnelse og som senere har vedvart. Medlemstallet steg til 160. Et

stort arbeide blev nedlagt for å skape orden i foreningens anliggender i enhver henseende. Foreningens arkiv blev bearbejdet og komplettert. Man anstremte sig for å knytte medlemmene ut over landet nærmere til foreningen. Foreningen fikk fast tillitsmann i Bergen, — for tiden fungerer sec. loitnant Odd Dahl som sådan. På generalforsamlingen i 1937 blev det dessuten besluttet opprettet et rådgivende organ bestående av eldre medlemmer. Dette råd teller 6 mann og for tiden er følgende herrer rådsmedlemmer: Loitnantene Backer, Wiig, Sundbye, Ørjasæter, Risberg og sec. loitnant Løberg.

På generalforsamlingen i 1937 fikk valgene følgende utfall: Formann: Thomt, viceformann: Jaquet, styremedlemmer: Helgesen, Halvorsen, loitnant Qvale og Friis-Baastad, varamenn: R. Nielsen og fenrik Mathiesen.

Nu er vi imidlertid nådd frem til våre dager og begivenhetene kommer en så nær inn på livet at man neppe bør innlate sig på å flette de inn i en 10-årsberetning. — Foreningen har nu passert de første 10 år, og vil med den verdighet og styrke som den større alder bringer

Bruk

REGISTRERT
„Favorit“
 VARE-MERKE

Skotøi

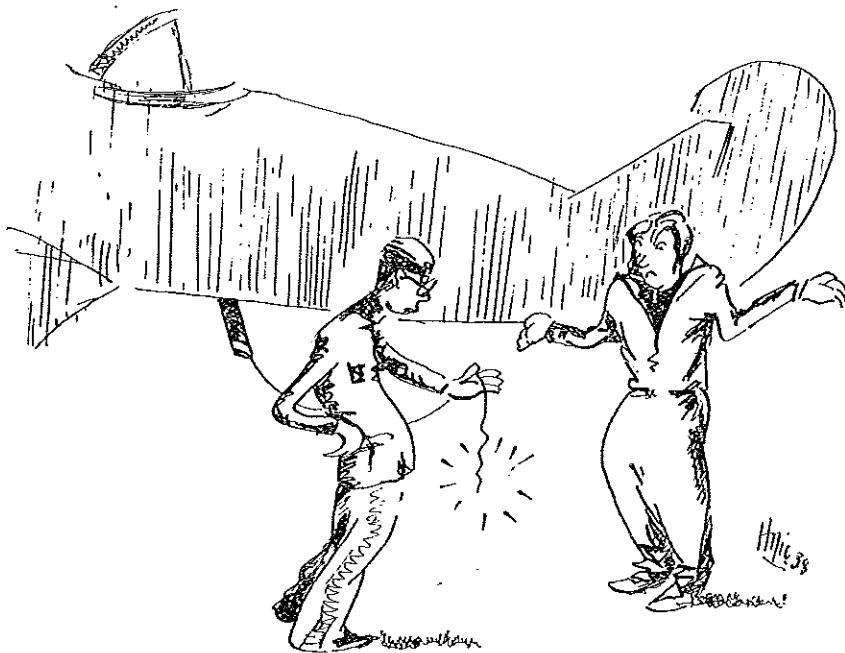
fra **A. S. Halden**
Skotøifabrik

FOTOKOPI A.S.

Chr. Augustsgt. 5 — Telefon 23171

Spesialister i amatørarbeide og massefremstilling av fotografiske brevkort, forstørrelser, plakater etc. Eneste spesialforretning i flyfoto.

med sig gå løs på fremtidens oppgaver. Disse kan sies å være mange i vårt land hvor dessverre flyvesaken — militært og civilt — ikke står så høit som den burde. — Foreningen vil se det som sin oppgave — i forståelse med våre flyvevåben, flyvevåbnenes øvrige befalsorganisasjoner og andre institusjoner som støtter norsk flyvning — å få det norske folk til å skjønne flyets betydning i forsvaret og kommunikasjonenes tjeneste.



Trådløs telegrafi. (T. v. selvportrett av tegneren.)

Det nye øvelsesfly til Hærens Flyvevåben

Caproni Ca 310

Nedenfor tillater vi oss å oppgi følgende karakteristikker vedrørende flyet:

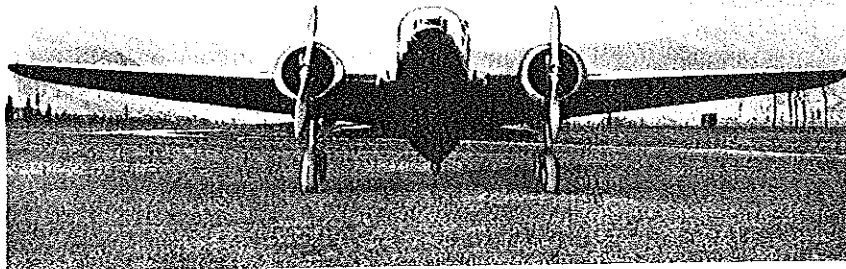
«Ca. 310» er et lavvinget monoplan utstyrt med 2 Piaggio P VII C 16 motorer, hver på 430 H. P.

Flyet er av blandet konstruksjon, idet kroppen er av sveisede stålrør, mens vingene er bygget av tre. Besetningen utgjør vanligvis 3 mann, hvorav en fører, en radiotelegrafist og en, enten speider, skyter, fotograf eller bombekaster. Ved benyttelse til særskilte øiemed kan det være hensiktsmessig å øke besetningen til 4 mann.

Vingenes spennvidde er 16,28 m, største lengde 13,30 m og høide 3,3 m. Vingenes totale flateinnhold er 38,40 m². Flyet er utstyrt med flaps.

Flyets tonnvekt er omkring 3600 kg og nyttelasten inklusive bensin kan gå op til ca. 1600 kg.

Med de nuværende motorer har de til landet innkjøpte fly opnådd en maksimalfart av vel 355 km pr. time



Caproni Ca 310.

og en minstefart av ca. 97 km. Ved kontrollmålinger er det blitt fastslått at flyet starter på ca. 240 m og lander på ca. 150 m. Det stiger til 2000 m på en del under 4 min. og kan holde sig i luften med en motor igang.

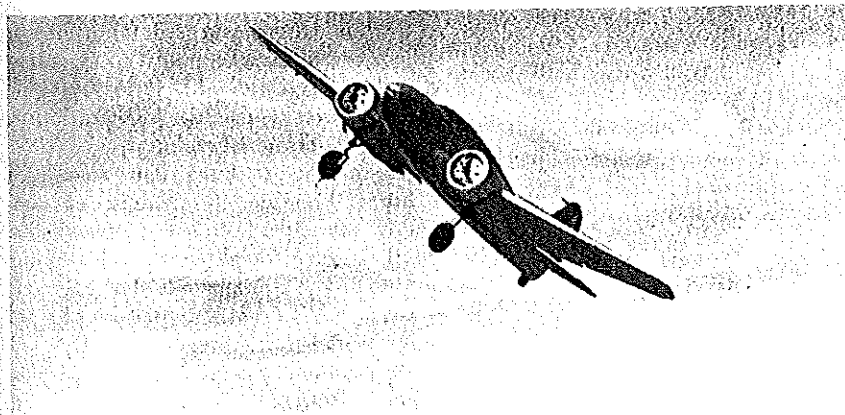
Ved å installere samme motorer som nu, men med kompressor for større hoider, vil flyets maksimalfart komme op i ca. 400 km.

Flyet er utstyrt med et skytetårn for mitraljøser, og dessuten er det anledning til å anbringe 2 op til 4 mitraljøser forut. Bombeslippanordningen kan ha en bombelast på op til 400 kg og bombenes størrelse kan variere fra 100 ned til 2 kg. Flyet er utstyrt for nattflyvning og har såvel radiomottager som radioavsender. Dessuten finnes det et fotografisk apparat, samt en meget komplett instrumenttavle.

Flyet kan anvendes som lett bombe-fly, speidefly samt øvelsesfly. Med en del modifikasjoner egner det sig utmerket som passasjerfly med plass til 6 passasjerer.

«Ca. 310» foreligger også som sjøfly og har utmerkete egenskaper som sådan.

«Ca. 310» er det første fly som blev fremstillet på løpende bånd. Til sine tider har det vært op til 100 fly av denne type under bygning samtidig. Det er blandt de mest utbredte fly i Italia til sitt bruk, og de er blitt solgt bl. a. til Jugoslavia, Ungarn, Peru, Paraguai, m. m. R. Savabini & Co.



Klar for landing.

Forsidesbilledet

viser denne gang 2 representanter for de vernepliktige flyvere, en fra Hærens- og en fra Marinens Flyvevåben. Rebus: Hvad er det som har fanget interessen?

Hærens Flyvevåben får halv-årig speiderskole.

Av fenrik i Hærens Flyvevåben Per Skouen.

Som man vil huske fra tidligere artikler i «Fly», har der længe innen Hærens Flyvevåben vært arbeidet for å få speiderutdannelsen utvidet fra kursusstadiet og til skole. Dette spørsmål, som længe har vært et av de mest aktuelle i våbnet, kan nu sies å ha fått en tilfredsstillende løsning, idet Stortinget for innværende termin har stillet midler til disposisjon for igangsettelse av en halv-årig speiderskole.

Denne utvidelse av speiderutdannelsen har trengt sig frem som en nødvendig følge av militærflyvningens høie nivå idag. Militærflyveren av idag må beherske en serie disipliner av flymessig og militær art; — og kravene er etter hvert steget så kolossalt at enkelte små nasjoner kun i noe mon har kunnet holde tritt med utviklingen. For vårt vedkommende var vi kommet ikke så lite i bakhånden på dette område, men ved den ordning som vi nu har fått, må det sies at vi er kommet et godt stykke på vei mot målet: Ett-årig Speiderskole underlagt Hærens Flyvevåbens skoler.

Det tidligere speiderkursus hadde en varighet av 3½ måned. Men selv om det blev arbeidet intens i denne tid, var det umulig å overkomme pensum som har steget for hvert år. Tyngdepunktet i speidernes samlede utdanning kom til å ligge i deres tidligere opplæring, erhvervet i Befalskolen og fra praksis i deres oprinnelige våben. Denne rent militære del av utdannelsen kan man selvsagt heller ikke i fremtiden undvære — idet den jo alltid skal og må utgjøre det nødvendige grunnlag ved enhver speiders utdanning. Man kan ta skikkede flysoldater å utdanne som skyttere, telegrafister (forutsatt radioutdannelsen er i orden), ja sogar

som fotografer, men når det gjelder speidernes nøkkeldisiplin, selve *speidingen*, nytter det ikke med tilfeldige kursusopplæring på spedt grunnlag. Speiderens hovedoppgave, nemlig å løse militære oppdrag fra luften — oppgaver som stiller krav om taktisk viden og militært skjønn — er av et slik omfang at kun en solid og grundig skolemessig utdanning vil gjøre ham skikket for dette. Speiderens betydning ligger ikke deri at man har en mann som kan gå tilværs for å ta et luftfoto eller slippe en melding, det kan man til nød lære folk til i løpet av noen dager. Virkelig flyspeiding er en kombinasjon av uhyre mange ting — en mangesidig disiplin som stiller de største krav til utøveren og hans faglige forutsetninger; en disiplin som stiller ubønnhørlige krav, krav til rutine og erfaring. Speideren skal beherske en serie av tekniske disipliner, han skal kunne tenke landmilitært, luftmilitært og flymessig, han skal kunne se og dette siste ord har en spesiell og særdeles omfattende betydning for en flyspeider. *Tenker* eller *ser* en speider galt, kan det få de værste følger for de avdelinger han arbeide for.

Andre lands flyvevåben har ofte basert sin speiderutdanning på skoler av sammenhengende varighet på noen år. Aspirantene blir tatt fra civillivet, på samme måte som ved vår flyveskole. Vår ordning er sikkert like bra. Den er også basert på skolemessig opplæring, men utdannelsen blir på grunn av våre spesielle forhold en del opstykket og fordelt på flere våben.

Utdannelseskrav til speider i Hærens flyvevåben:

Befalsskoleeksamen fra en av landvåbneens skoler, varighet 14 mndr.

Praksis i landvåben, rekruttskole, kurser etc.

Speiderskolen i Hærens Flyvevåben, varighet 6 måneder.

Tilsammen 20 mndr.s skolemessig utdanning + praksis i landvåben.

2.

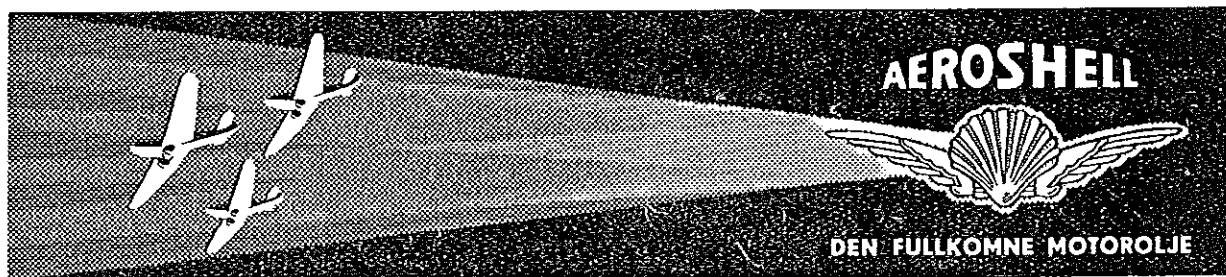
Hærens befalingsmenn tilhørende landvåbne konkurrerer om optagelse i Speiderskolen — og hvis de tilfredsstillende gjennomgår denne, blir de overført til flyvevåbenet for godt og forlater sitt tidligere våben.

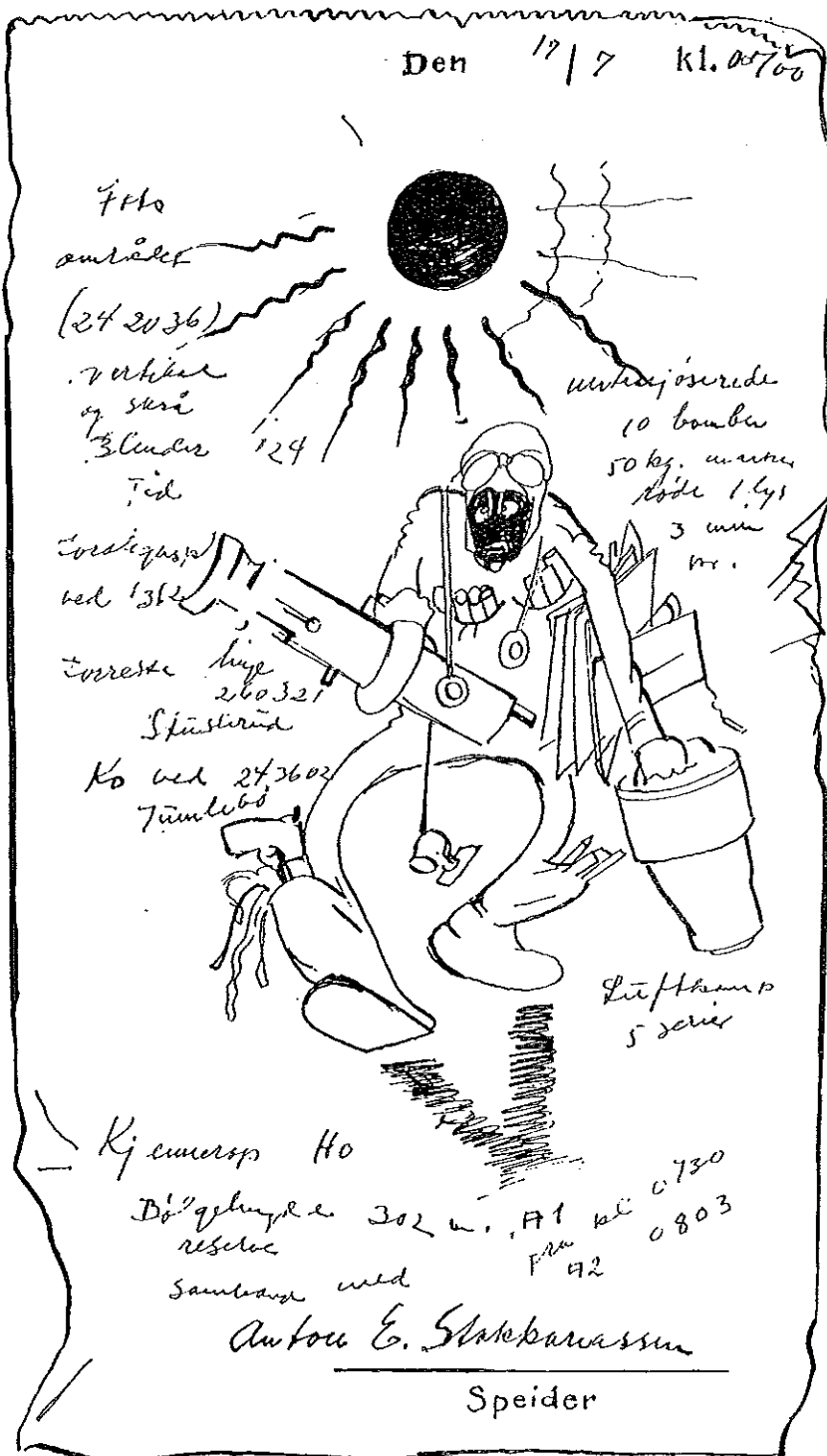
Kravet for praksis i landvåben er obligatorisk — ingen kan altså gå direkte fra Befalsskole og inn i Speiderskolen.

Studerer man oversikten ovenfor, vil man finne at den nuværende ordning skaper mere ballanse i den samlede utdannelsesmengde. Mens tidligere tyngdepunktet lå i den forberedende militære utdanning, er likevekt nu opprettet i og med at den flymessige side ved utdannelsen er tilgodesett med hele 6 måneder.

Hvorvidt forlengelsen vil medføre noen endringer i organisasjonsmessig hensende, er ikke godt å si. Speiderutdannelsen foregikk i de første år ved Flyveskolen, men blev fra 1. juli 1934 underlagt Flyvebataljonen (Garnisjonsvingen) hvor den fremdeles hører hjemme. — Trolig er det dog at Speiderskolen i fremtiden vil få mer karakter av selvstendig avdeling. Rimelig vil det vel også være om kursusbetegnelsen går ut til fordel for betegnelsen: Hærens Flyvevåbens Speiderskole, — likesom chefen bør hete skolechef.

Det kan ha sin interesse å diskutere den fremtidige speiderskoles pensum og arbeidsordning, og se nærmere på





„Pøkker, nu har jeg glemt fallskjermen.“

10. Efterretningstjeneste, stabstjeneste.
11. Rekognoseringer (på bakken og fra luften.)
12. Fototjeneste.
13. Våbenlære.
14. Gasstjeneste.

Flymessige fag:

15. Navigasjon.
16. Meteorologi.
17. Topografi — orienteringskunnskap.
18. Flytjeneste.
19. Motorlære.
20. Flyvning.
21. Bakketjeneste — reglementer.
22. Fallskjermtjeneste.

Øvrige fag:

23. Radio.
24. Administrasjon.
25. Rapp.skrivn. m/ skissetegning.
26. Gymnastikk og idrett.
27. Div. smådisipliner.

Som enhver vil se er det ikke så rent få disipliner man idag forlanger en speider skal beherske; — dog er nærværende oversikt ikke uttømmende — og kan altså ikke tas som noen pålitelig oversikt over f. eks. vår speideskoles pensum.

Vi skal behandle enkelte av disiplinene litt nærmere.

Bombing. På dette område har våre flyevåben fulgt en bestemt linje, gående ut på å bruke det best mulige bombeutstyr i flyene med sikte på opnåelse av høi treffprocent. Treffvirkninger via masseopbud av fly må vi av gode grunner se bort fra. Vi har derfor i våre fly kostbare og meget gode bombesikter og annet bombeutstyr, men dette krever en betjening som både må være velutdannet og rutinert. Virkningsfull bombing fra feltmessige høider er ingenlunde noen lett sak, — det er et arbeide som krever den største innsikt og erfaring hos utøverne. Bombing er derfor et fag som vil kreve bred plass på programmet.

Skytning. Speiderne har en særdeles omfattende og solid utdannelse i skytning og behandling av forskjellige skytevåben. I flyevåbenet skytes med «stor» og «liten» Colt pistol, gevær, haglrifle (lerdueskytning) samt Colt mitraljøser (bakke- og flymitraljøser). I sitt opprinnelige våben har speideren dessuten behandlet Madsens maskingevær samt tildels bombekaster og artilleriskyts av forskjellig slags.

Efterretningstjeneste, stabstjeneste,

de spørsmål som i den forbindelse reiser sig.

De viktigste disipliner ved en Speideskole for hærflyvere er følgende: (ordnet i 3 grupper efter sin art — dog ikke efter sin relative betydning):

Militære fag:

1. Alm. speiding.
2. Artillerispeiding.

3. Infanterispeiding.
4. Bombing.
5. Luftfotografering.
6. Skytning (fra luften og på bakken).
7. Lufttaktikk, luftkamp.
8. Landtroppenes taktikk, elem. strategi.
9. Elem. sjømiliter taktikk.

SI DET MED BILLEDERI



ØIENSYNLIG

er det alltid illustrasjonen som først og fremst fanger leserens interesse — og i så tilfelle kan et godt fotografi av Deres varer eller virksomhet ikke overvurderes.

Vår avdeling for
MODERNE MERKANTIL
FOTO-REKLAME
har prøvede fagfolk
og nyeste hjelpemidler

Vet De, at K. K. A. har fått eneretten
til fotograferingen av alle stands etc.
på „VI KAN“ utstillingen?

KRISTIANIA KEMIGRAFISKE ANSTALT A/S
GRENSEN 5-7 CENTRALBORD: 13725
2 ELEVATORER FØRER DEM OP TIL OSS

landtroppenes taktikk, elementær strategi og elementær sjømilitær taktikk utgjør en faggruppe som det er grunn til å tro vil bli tillagt megen oppmerksomhet i fremtiden. I egenskap av etterretningsoffiser ved ving — hvortil speiderne må ventes å bli beordret — er det absolutt nødvendig at man har kjennskap til etterretnings- og stabstjenestens teknikk. Hvad de øvrige disipliner angår som her er nevnt, er det åpenbart at en speider til enhver tid må være ajour med alt nytt og gammelt innen landtroppenes verden, nye våben, nye metoder for forflytning og strid etc. Og her må det erindres at speidereleven kun er spesialist på sitt oprinnelige våbens fagområder. De øvrige våbens taktikk må han for det meste lære i speideskolen. Et visst minimum av kunnskap om sjømilitære forhold burde også en landflyspeider sitte inne med. I de senere år har speideskolen hatt elever blandt generalstabens offiserer. Det vilde være en rimelig ordning om disse officerers- elever overtok undervisningen i oven-

nevnte fag — en ordning som for øvrig også har vært forsøksvis praktisert, visstnok med gunstig resultat.

Navigasjon, meteorologi. Hvad disse fag angår må der en kraftig forøkelse av pensum til — forat speideren skal få den navigasjonsmessige utdannelse som han rettelig bør ha. Som arbeidsfordelingen er i våre feltfly — er speideren den mann av besetningen som naturlig må ta sig av navigatorarbeidet; — han er den mann hvis øvrige arbeidsforhold tillater å utføre skikkelig navigatorarbeide i luften. Den nye speideskole bør derfor ta sikte på å føre elevene frem til navigatorcertifikat av 2. kl. — hvilket skulde være fullt overkommelig. Våbenet har innen sin egen midte dyktige lærerkrefter i navigasjon.

Flyvning. Speidernes flyveferdighet har det hittil vært så som så med. Det har innskrenket sig til hvad kameratene har lært dem under den daglige flyvning. Enkelte speidere har certifikat. Det tidligere speidekursus var sprenget og levnet som naturlig var ingen tid for regulær

instruksjon i føring av fly. Efter hvad der fra tidligere foreligger om saken er det overveiende sannsynlig at flyvning blir innført som bifag i speideskolen når den nu blir utvidet. Såvel Speideskolens chef, Flyvebataljonens chef og Generalinspektøren uttalte sig i den retning da saken for et par år siden var oppe. Tanken er å føre speiderne frem til A-certifikatet; — praksis har vist at dette er en enkel sak når speiderne fra speideskolens første måneder har blitt luftvante og har erhvervet sig kjennskap til flyvning i det hele. Spørsmålet har betydning sikkerhetsmessig sett, og vil bli ennu mer brennende når vi nu får større fly.

Radio blir vel det fag som vil få den kraftigste timeforøkelse som følge av nyordningen. Antagelig blir antallet effektive undervisningstimer i dette fag fordoblet — om ikke ennu mer. Speiderne vil få en praktisk og teoretisk utdannelse i flyradiotjeneste som vil bli meget respektabel. Våbnet råder over utmerket undervisningsmateriell og har dyktige spesialister på området.

Det vil føre for langt å omtale de mange andre viktige fag — hvorav de fleste vel vil bli drevet i det samme spor som hittil, men noe mer inngående som følge av forøket timeantall. — Men jeg tror leseren allerede efter dette har fått et inntrykk av hvor omfattende og variert speidearbeidet er, og hvilket komplisert lite foretagende en slik speideskole er. Man må huske på at flesteparten av de disipliner som der undervises i ved Flyveskolen og Speideskolen ikke lar sig dosere i klasseværelser. Man må op i luften og ut i lendet, og der må dyrkes samarbeide med andre våben og instanser i stor stil. Tjenesten såvel i Speide- som i Flyveskolen krever derfor omfattende forberedelser og administrasjon. Våbenet er imidlertid heldigvis ikke uten erfaring i denslags arbeide — og alt dette vil bli dradd nytte av ved organiseringen av den nye speideskole.

Den ansvarshavende for våbenets speidetjeneste og nuværende chef for Speideskolen har like fra 1. juli 1929 vært kapt. Rich. M. Clason. Kapteinen som har studert speidetjeneste i utlandet, har spesialisert sig for denne gren av militærflyvningen — som han, på grunn av personellmangel, til dels har vært alene om å ivareta. Kaptein Clason er vel inne i speidetjenestens mange finesser og er kjent som en meget dyktig pedagog.

Sverige feirer «Flygets Dag»

Noen svensk-norske refleksjoner.

Kungl. Svenska Aero Klubben arrangerte i tiden 9. til 11. september «Flygets Dag» på Bromma ved Stockholm. Arrangementet var forberedt i over ett år og har tydelig preg av rummelige arbeidsforhold og alle nødvendige krefters velvilje. Således var det svenske flyevåben stillet til disposisjon med 104 fly, henholdsvis skole-, jager-, speider- og bombe-fly og med svenskenes evne til å kombinere propaganda med regulære øvelser var selve opvisningen lagt an som monstring for de militære samtidig som det blev en ypperlig demonstrasjon for civilbefolkningen og utenlandske representanter.

For å lokke flest mulig utlendinger til stevnet var ankomstflyvningen til Bromma arrangert som konkurranse med flyvning på idealtid og refusjon av bensinutgiftene som premie — et ganske godt eksempel på klubbens gode økonomiske forhold å arbeide under, i betraktning av at det var ca. 60 utenlandske fly som deltok. Fra Norge deltok som kjent skibsbredde Krogh-Hansen og disp. Fosser, Tønsberg Flyveklubb, med sin Taylor Cub, Lars Bergo, Aal flyveklubb, og Arne Klemsdøl, N. A. K. Fredrikstad avdeling, med sin Taylor Craft, og avdelingschef Conrad Mohr og E. Omholt-Jensen, Oslo med Klemm 35. De førstnevnte benyttet landfly og startet fredag den 8. På grunn av dårlig vær underveis måtte de foreta mellemlanding og vente til neste dag, men de holdt den opsatte rute og klarte den opsatte idealtid for selve flyvningen. Conrad Mohr som startet selve ankomstdagen, fløi direkte og på idealtid.

Arrangementet var som nevnt godt forberedt og utlendingene blev behørig tatt vare på etter hvert som man innfant sig på Bromma.

Fredagen ankom over 200 fly i løpet av noen få timer, så det var ganske livlig på plassen den dagen.

Selve hovedopvisningen søndag hadde et felles trekk med flyvestevner i Norge, nemlig at regnet silte ned og skylaget holdt sig ca. 75 meter over bakken. Arrangørene hadde imidlertid ikke vært så store pessimister som Norsk Aero Klubb vanligvis pleier å være, og hadde bare tegnet nedbørsforsikring og sløifet avlysningsfor-

sikring. Selvfølgelig regnet det ikke nok til at forsikringen på kr. 50 000 blev effektiv og i betraktning av at arrangementet kostet noe i retning av ovenstående tall var stemningen i grunnen ganske hjemlig for oss norske deltagere, mens vi prøvde på å holde vårt på det tørre under trafikkflyenes kjempevinger på reserverte plasser til 10 kroner snute. De berømte sitteplasser til denne prisen som er så innbydende i regnvær manglet heller ikke. Publikum innfant sig imidlertid i et antall av ca. 60 000 tross været og de velkjente bilkøer og overfylde kommunikasjonsmidler for øvrig satte sitt preg på innledningen.

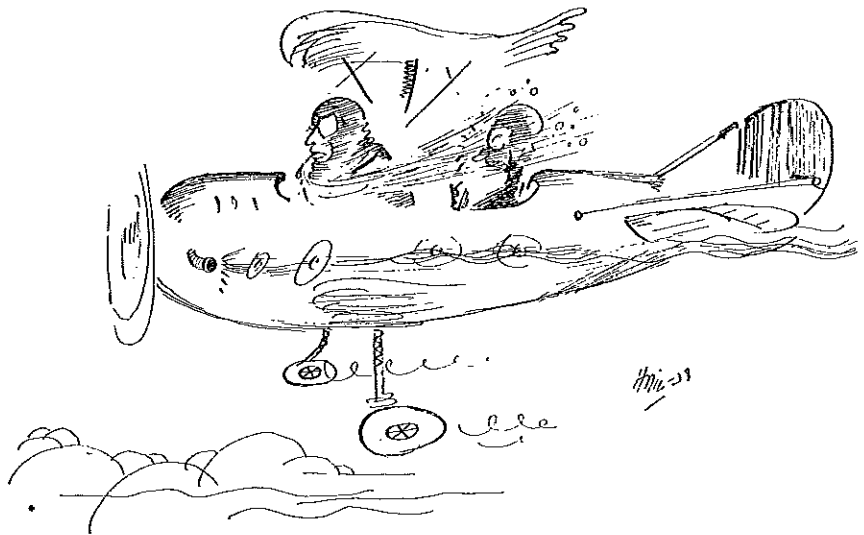
Imidlertid var jo dette også monstring og på klokkeslaget ett, for ikke å si 13, börja spetaklet med en opvisning i kunstflyvning 70 meter over bakken med en Stieglitz skolemaskin. Som nevnt var det utelukkende svenske militærflyvere som deltok. Achgelis og andre størrelser på den internasjonale flyvehimmel var henvist til å stå med hendene i bukselommen og var sikkert glad til. Øvelsene gikk slag i slag med en uklanderlig presisjon. Det var formasjonsflyvning av bombe-fly, op til 9 flysveit med en helt overbevisende presisjon, stormflyvning av jagere og lette bombe-fly med bombing mot mål, en utsøkt opvisning av skolefly med en raffinert treflyssveit av instruktører med Stieglitz skolemaskiner. De formelig koset sig på ryggen i ti minutter og utførte hele sveitflyvningen samt diverse formasjonslooper på ryggen, med alle tiders sideglidning og landing som avslutning. Skylaget øket høiden en smule etter hvert og en jagerformasjon på ni fly leverte en helt imponerende formasjons- og kunstflyvning. Det var dog tydelig å merke at svenskenes moderne bombemaskiner Ju 86 var dagens stolthet og de flotte formasjoner og bombeangrep vakte stor begeistring. Som spesielle numre kom en meget vellykket ballongkamp med Sparmannjagere og en demonstrasjon av Fiesler Storcok som med sitt umåtelige forråd av flaps og slots satte dagens rekord i minimal hastighet og et forbruk av tyve meter til start og landing. Hele opvisningen blev avsluttet med en felles formasjon på

over 100 fly som formørket himmelen som da selvfølgelig begynte å bli helt klar, og da de siste fly landet på Bromma og publikum i lange rekker vendte nesen hjemover, skinte selvsagt solen fra en tindrende klar høst-himmel. Rent bortsett fra at øvelsene i kunstflyvning for en stor del blev innledet mot publikum og over publikum, var hele opvisningen prikkfri og helt imponerende på bakgrunn av det slette vær.

Man stod tilbake med et sterkt inntrykk av at Sverige idag har skapt sig et moderne flyevåben som virkelig kan gjøre en eventuell angriper en smule betenkt. Materiellet er i de siste to år blitt modernisert og flyvernes prestasjoner vidnet om et meget høit nivå med førsteklasses disiplin og presisjon.

Den store dagen blev avsluttet med en bankett på Grand hvor Gustav Adolf, som stevnets beskytter og Kungl. Svenska Aero Klubbens formann, presiderte. Vi som kom fra Norge satt under aftenens tale med en noe uvant følelse at her i Sverige var hele folket gått inn for flyvningen fra øverst til nederst og grensen mellem militær og civil flyvning var ikke mere markert enn nødvendig. Man hadde inntrykk av at den militære og den civile flyvning og Kungl. Svenska Aero Klubbens arbeide blev sett under ett og plasert under samme hatt som en samlet aksjon for flyvningens fremme i landet i alle dens rolasjoner. Da vi dagen derpå fant veien til Kungl. Svenska Aero Klubbens pauluner gav bare disse et inntrykk av at klubben hadde fått arbeidsvilkår til gjennomføring av sine oppgaver og i det øieblikk man blev klar over at denne klubben opererer i ti tusener på samme måte som vi opererer i tusener, fant vi også forklaringen på at Kungl. Svenska Aero Klubben i løpet av to år er blitt et usedvanlig sterkt og virksomt landsforbund med tilsluttede klubber over hele landet. Og enda står bare klubben ved begynnelsen av sitt arbeide. Med sin stadig større forgrening av klubber og med de nødvendige midler i ryggen har den satt sig som oppgave å gjøre hele folket delaktig i flyvningen og skape er hær reserveflyvere.

Svenskene har på mange måter en moderne innstilling og evne til å til egne sig og utnytte det nye i tiden og denne nasjonalegenskap har heller ikke fornektet sig når det gjelder flyvning. Man kan si at dette land er meget rikere enn vårt, men bare en sånning at staten skal gi op til tre fjerdeparter i støtte ved privatt innkjøp av fly til klubber og forlenget har organisert flyveutdannelsen ved de respektive klubber er egnet til å gi våre myndigheter her i landet noe å tenke på. Det er nemlig ikke til å komme forbi at når det gjelder å arbeide for en ny sak da må staten si enten eller; enten må saken anerkjennes som ønskelig og støttes tilstrekkelig eller så kan man likeså godt med en gang gi klar beskjed. En skal være oppmerksom på at de som idag arbeider med de grener av flyvningen som ikke har tilstrekkelig støtte, trekker parallell med utlandet og de vil meget snart komme til det naturlige resultat at når ikke landet finner en sak å være av noen nevneverdig betydning hvorfor skal så de enkelte gjøre det. Og når det gjelder den militære side av saken vil også de ungdommer idag som går inn for forsvaret ganske naturlig resonere som så: I alle andre land ansees det så viktig for forsvaret å utdanne en stab reserveflyvere at det offentlige gir betydelig støtte til de private initiativ og de private selv gir store summer. Her i Norge kan man oppleve at de mest formående, som i tilfelle angrep på vårt land har de største verdier å forsvare, ikke engang vil gi ti kroner til støtte av det private flyinitiativ i forsvarsøiemed. I en eventuell akutt situasjon er det den flyvende ungdom som i første rekke skal forsvare vårt land. Ovennevnte herrer som har avvist disse unge menneskers anmodning om støtte idag skal ikke være for sikker på det svar ungdommen da vil gi. Det er kanskje bitre ord, men det



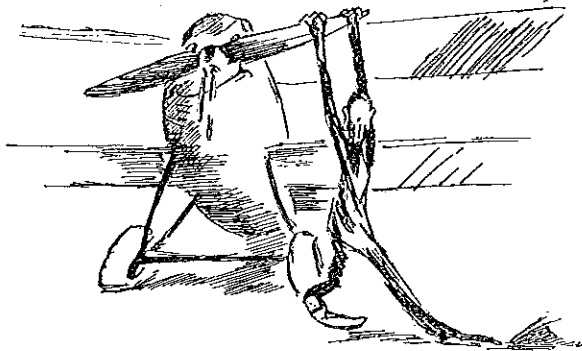
Sjø-sproit.

er ikke desto mindre en kjennsgjering at den flyveinteresserte ungdom idag er meget bitter over den likegyldighet som deres arbeide blir møtt med. Og når man får anledning til å trekke sammenligninger med noenlunde jevnbyrdige land, da blir man om mulig ennå bittrere. Det kan med sikkerhet sies at den flyveinteresserte norske ungdom idag, som foruten sitt personlige arbeide også økonomisk yder store ofre, venter en kursendring fra høieste hold og nedover når det gjelder innstillingen til arbeidet og støtten av flyvningen. Hvis det virkelig er slik at staten og de private anser utviklingen av flyvningen i vårt land, i alle dens relasjoner, for å være av den største betydning, da kan det jo være på sin plass allerede nu å pointere hvem som har ansvaret for at vi ligger så langt tilbake og står så hjelpeløse på det område. Det skal heller ikke legges ungdommen til last hvis den i de nærmeste år fremover som følge av denne likegyldighet, fullstendig innstiller alle

bestrebelse med å få noe ut av flyvningen.

Ungdommen er ganske visst stort sett temmelig troskyldig, men på tross av dette har den ikke så svært meget til overs for den herskende generasjon. For å ta det forsvarsmessige i øieblikket, så er den herskende generasjon hjemfallen til en temmelig hård dom: Enten har de ansett forsvaret for håpløst eller unødvendig og som følge derav snudd ryggen til kravene. Men hvorfor ikke innstille det hele som en logisk konsekvens? Eller så er de hjemfallen til en dom som for sikkerhets skyld ikke skal kommenteres men best mulig illustreres med følgende: Min sønn, jeg har ikke råd til å skaffe dig en moderne jager, men du får ta en Fokker 1923 modell og bli skutt ned med anstand. Og videre: Vi har ikke råd til å støtte deres private bestrebelse med å skaffe dere trening i fredstid, det får være tilstrekkelig med en provisorisk utdanning i ollevte time.

Det er ikke mange ukene siden ovenstående kynisme kunde blitt en realitet. Det overlates de bevilgende myndigheter og landets formående menn og kvinner å gjøre sine refleksjoner. Det var kanskje ikke så uklok selvassuranspolitikk å gjøre sig en smule mer populære blandt ungdommen. For øvrig skulde en holde sig borte fra å reise til utlandet og trekke sammenslutninger. Det bare forstyrrer den hjemlige idyll. Hver dag har nok med sin egen plage. La oss heller glede oss opriktig med fisken i vannet over at Oslo vil få sitt akvarium til 150 000 kroner.



Yrket setter sitt preg på utoveren.



PAN:

Flyvemisjon i vest --

Sportsflyvningens triumf.

Riktig gamle lesere av Fly vil kanskje erindre at det i sin tid her i bladet blev foretatt en rekke forbedringer til en betydningsfull flyvetur til Vestlandet i den opriktige hensikt å preke flyvning for våre landsmenn i det fjerne. Etter innstendige henstillinger fra redaksjonen er starten fra Ingjerstrand blitt forsert dog uten forsømmelse av de nødvendige forsiktighetsforanstaltninger såsom plassering av en representant for det svake kjønn i forsetet, slik at man i verste fall vilde bli beskyttet for hensynsfullhet hvis været skulde gjøre det utilrådelig å forsøke å nå bestemmelsesstedet.

Dette å fly fra Oslo til Haugesund på dagen er selvsagt overkommelig hvis en som luftbussen tar sats i halv ni tiden om morgenen. Men for det første er det ikke sundt å stå så tidlig op om morgenen og for det annet skal en ikke eliminere dette lille ekstra spenningsmoment som en chance til å komme tidnok innebærer. Det bevirker også at en da flyr meget nøiere på kurs — som skal være lærerikt — samtidig som en ikke fristes over evne til å hilse på venner og bekjente hvilket bare resulterer i rev-prosessor i utrengsmål eller nedlegning av telefonråder i jordkabel på steder som det foreløbig strengt tatt ikke haster med.

Dessuten er det blitt lufttrafikk rundt kysten, med vikeplikt og sånn. Det er bare å gå til pappa D. N. L. så kan en få kurs og vær og vind og gjerne tåteflaske hvis en ser noe hjelpeløs ut, hvorefter en blir sluppet løs — mot meldeplikt, umiddelbart etter nedkomsten, som det heter. Det er i det hele tatt store forandringer i lufthavet rundt norskekysten de siste årene og det er en ganske behagelig fornemmelse at argussine overvåker ens eventuelle forsvinningsnum-

mer, selv om en altså er avskåret fra en høvelig nødlanding i skjærgården sån i all uskyldighet.

Strekningen rundt kysten setter ikke overmenneskelige krav til intelligensen hvad navigasjon angår, men kan være litt av en forprøve for muskulaturen hvis motvinden begynner å konkurrere med den såkalte marsjfart. Og strekningen Lindesnes til Stavanger er som skapt for distansesvømmere med flyveinteresser. Vinden er sterk som en bjørn og så salt at en blir tørst av det. Ingen skal derfor komme å si at det er dårlig morsjon å fly, ja for Vestlandets vedkommende kan de nyutslupne vårvinde være så friske at nedkomsten blir imotesett som en sann forløsning.

Og Stavanger flyveplass er litt av en forløsning. Den virker litt fremmed i landskapet slik som Strandhotellet gjør det. Noe optimistisk avvikende fra de vanlige arkitektoniske markkryperne på Jæren som i generasjoner har klort sig fast i lav høide for å berge sig i høststormene. Men en landing i nordvestkuling i Hafresfjord er ingen nydelse, for et intetanende østlandsfly i fjærvektsklassen. Det manglet bare Petrine Nielsen på halen så hadde det vært en tro kopi av Ingebrigtsens spesial. Men er først berøringen med det oprørte og historiske hav blitt en forholdsvis kjennsgjerning, da får man også følelsen av å være kommet til en lufthavn med all mulig service. Og selv om ikke engang en spurv får chance til å sette sig uanmeldt på taket uten at Ullestad-Olsen vil det så får en på den annen side all mulig forpleining etter nedkomsten, selv om den er forsinket, med folk parat som tar hånd om reiseredskapen og bensinbil så pass stor at en liten Klemm kan bli mer en tankefull.

Nu var det det at et stort flyve-

møte var tillyst i Haugesund samme aften og Stavanger er ikke Haugesund, tvert imot. I Stavanger sier de at den ene var fra Haugesund og den andre hadde heller ikke noen penger, og det samme sier de i Haugesund om Stavanger, så kom ikke der. Store menn hadde satt sin autoritet på spill med dette møtet, men formannen var ankommet i rum tid med luftbussen så flyet hadde ikke mistet sitt renomé som reisereedskap hvad rute-flyvningen angikk. Men sportsflyvningen stod i fare, særlig da denne påstanden om at privatfolk anskaffer eget fly for å komme fort frem. Det var en time igjen og angjeldende sportsfly lå i Hafresfjords vrede bølger med aftenens filmer i sin buk og nektet plent å gå. Minuttene ilet og en større kontingent av håndfaste karer fra Jæren slet sig ut med å bruke startsseiven, men nei. For sikkerhets skyld var Klemmen fortoiet forsvarlig til bryggen da vindkastene til sine tider nærmet sig lettefarten. For såvidt var situasjonen behagelig rent bortsett fra at motoren ikke vilde gå, men når tonnpluggene er fuktigst er hjelpen nærmest, denne gang i form av Ullestad-Olsen som med en magisk kombinasjon av sprogbruk og jiu-jitsu med startsseiven satte liv i de gjenstridige Hirth-hesten fra Stuttgart. Som ved utsetning av livbåt i oprørt hav blev flyet forsiktig låret ut fra kaien og før dette imponerende byggverk var pasert, steg Klemmen som en autogiro mot den alt annet enn blå himmel. Situasjonen var for såvidt reddet, og det før omtalte spenningsmoment eksisterte fremdeles, men det gikk smått, med en til sine tider overbevisende følelse av at den såkalte oppvind er en realitet. Da Haugesund omsider var i sikte var det fem minutter igjen til den store barnedåpens

MODELLFLYVNING

Generalforsamling i N. A. K. Seilflygruppen, Oslo.

Norsk Aero Klubb, Seilflygruppe, Oslo, har nylig holdt generalforsamling. Av årsberetningen fremgår at gruppen har hatt en virksom sesong i 1938. Under ingeniør Knudsens ledelse er en motorslede med 125 hesters flymotor konstruert og ferdigbygget og delvis uteksperimentert under Landsforbundets store påskeleir i Ål. Under ingeniør Normanns ledelse blev klubbens skolefly bygget ferdig i vintersesongen og har vært leiet av Landsforbundet både under påskeleiren i Ål og under sommerleiren på Øra. Videre har klubbens medlemmer drevet trening på Kjeller. I sommerens løp har tre av medlemmene vært i Tyskland til specialutdannelse, nemlig Kristian Nyerrød, som har tatt C-certifikat i Grunau, og ingeniør D. Foss og frue som i disse dager avslutter sin utdannelse i Grunau. Klubben er således meget vel utstyrt med instruktører som tilfredsstillende Luftfartsrådets betingelser nemlig: Ingeniør John Cato Normann, disponent Sindre Hesstvedt, ingeniør Daniel Foss, Knut Osen og Kristian Nyerrød. Blandt disse fun-

begynnelse og man kunne allerede i ånden ane at formannen i Norsk Aero Klubb sloifet på manuskriptet sin påtenkte hederlige omtale av sportsflyet som det moderne kommunikasjonsmiddel i det små. Da man imidlertid i det siste minutt arriverte over byen med demonstrativ larm, var det ikke uten en viss følelse av at sportsflyvningen også var reddet for denne gang og ikke bare det, men det var igjen på en overbevisende måte lagt for dagen at man tross alle hindringer her i verden, pr. luftveien er istand til å innfinne sig på minuttet hvis det først er noe om å gjøre. Man var for såvidt kommet til selve åstedet, til Hans Majestet Fiskens hovedresidens, om man vil, og hvad der senere hen blev begått av flyvning i ånden efter denne demonstrasjon med hånden kan være gjenstand for senere refleksjoner.

Pan.

gerte Hesstvedt som Landsforbundets instruktør under påskeleiren i Ål og Knut Osen fungerte som instruktør under Landsforbundets sommerleir på Øra. Med skolefly har det ialt vært foretatt ca. 350 starter.

Gruppen foretok nytt valg av styre.

Disponent Hesstvedt frabad sig bestemt gjenvalg som formann. Til ny formann valgtes ingeniør John Cato Normann, viceformann disponent Sindre Hesstvedt, kasserer og sekretær Sverre Thoresen, styremedlem Kristian Nyerrød. Varamenn: Martin Gran, Per Lien, E. Omholt-Jensen, materialforvalter Knut Osen.

Som byggeleder fungerer ingeniør Normann og Knudsen.

De nye retningslinjer for kommende sesong blev trukket op. Klubben vil i første rekke gå inn for anskaffelse av høiverdig seilfly, slik at man vil kunne disponere skolefly, seilfly for viderekommende, motorslede og motorfly. Klubben skulde da ha de beste utsikter til i kommende sesong å komme et langt skritt videre på seilflyvningens område.

Der vil snart bli tatt op til undersøkelse om brukbart terreng i nærheten av Oslo hvor det vil være mulig å drive seiling av lengere varighet.

Den avgående formann rettet en spesiell takk til gruppens medlemmer for den store innsats med personlig arbeide og økonomiske ydelser i det forløpne år. Det settes store krav til de seilflyinteressertes utholdenhet og offervilje, men han var overbevist om at den standhaftige gjeng som Oslogruppen består av ikke vilde gi sig for de store resultater forelå som vil skaffe øket tilslutning og bedre arbeidsforhold.

Den nye formann takket for tilliten og hebudet en meget virksom sesong. Den største vanskeligheten var selvfølgelig økonomien, men han håpet på at han selv om han ikke kunne gjøre regning på noen slags forståelse i den retning fra utenforstående pengesterke personer, så skulde det likevel lykkes ved felles anstrengelser å få seilflyvningen frem til det nivå som den også i Norge bør komme til.

Ref.

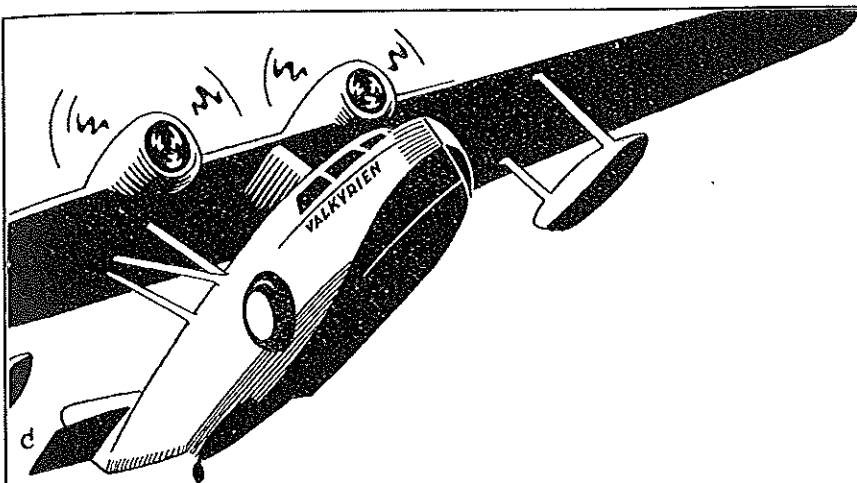
Enkel metode til konstruksjon av «tilspissede» vinger.

På grunn av de nye vektsbestemmelser vil modellen ha større fart enn før. Hastigheten vil ligge på ca. 8 m pr. sek. med en belastning av 15 gr. pr. m². Det stilles derfor store krav til vingekonstruksjonen. Tilspissede vinger er utvilsomt å foretrekke fremfor de likesidede, det økede arbeide belønnes med bedre flyveresultater, men modeller med rektangulære vinger faller lettere å trimme og de passer derfor bedre for nybegynnere.

Fordelen ved en tilspisset ving består i at løftet blir fjernet fra vingespissen og innover mot centeret slik at den induserte motstand som betyr en bremskraft for modellen blir minsket. Ved den induserte motstand forstår vi den luftstrøm som går fra undersiden av vingen rundt vingespissen for å fylle ut det lavere lufttrykk på oversiden av vingen og nettop ved tilspissede vinger blir denne luftstrøm minsket og dermed motstanden.

Denne vingetype kan lages på forskjellig måte. Vi kan f. eks. beholde samme tykkelsesforhold på profilet og bare tilspisse vingen, eller vi kan både tilspisse vingen og benytte profiler med avtagende tykkelsesforhold. Den siste metode er den beste, og i vårt eksempel skal vi benytte den. Vi velger det kjente profil R. A. F. 32 som midtribbe og Clark Y ved vingespissen. Vingen kan godt tegnes op i pilform, men for enkelthets skyld lar vi en tredjepart av profilet fra forkanten falle på en rett linje. Likeledes tegner vi op bare fire ribber, men det er ingen ting i veien for å lage så mange som det ønskes. Nu til eksempelet:

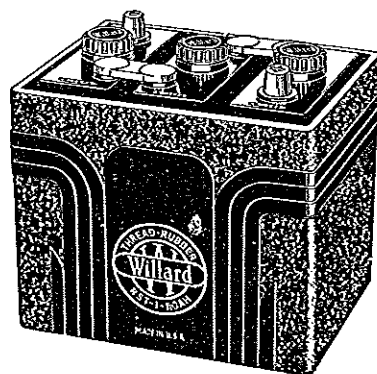
Tegn op ribbe R. A. F. 32 12 cm stor og i en avstand av 16 cm tegnes op profilet Clark Y. Fig. 2. Nu forbindes disse med en rett linje i forkant og bakkant. Tegn så op de fire tverrlinjer for optegning av de nye ribber. Del dernest begge ribber op i ti like deler og forbind samme punkt i begge ribber med rette linjer. Nu tegnes de vertikale ordinatlinjer op i kryssingspunktene mellom tverrlinjene og de sist tegnede forbindningslinjer. På disse ordinator skal nu



Willard

BATTERIER

Sikrere start - Svikter ikke



KOLBERG CASPARY A/s - Oslo

Er De opmerksom på at

«FLY, Luftfartsbladet» er Norges eneste tidsskrift for flyvning. Det er offisielt organ for Norsk Aero Klubb med tilsluttede avdelinger, Vernepliktige Flyveoffiserers Forening, Norsk Luftfarts Sikringsforbund og er meddelelsesblad for Statens Luftfartsstyre. Det er alle flyvere og flyveinteressertes blad.

Er De opmerksom på flyvningens utvikling ute i verden? Hvilken rolle flyet spiller som civilt kommunikasjonsmiddel og militært våpen? Vi her hjemme holder også på å få øinene op for flyets revolusjonerende fremgang og må sette oss i stand til å nyttiggjøre oss det på en formålstjenlig måte. En av «FLY»s viktigste oppgaver er å gjøre leserne kjent med flyet, hvad det er og hvad det kan brukes til både civilt og militært. Norge må bli en luftfartsnasjon slik som det før har vært og er en skibsfartsnasjon. Men for at så skal skje, må vi alle samle oss om oppgaven.

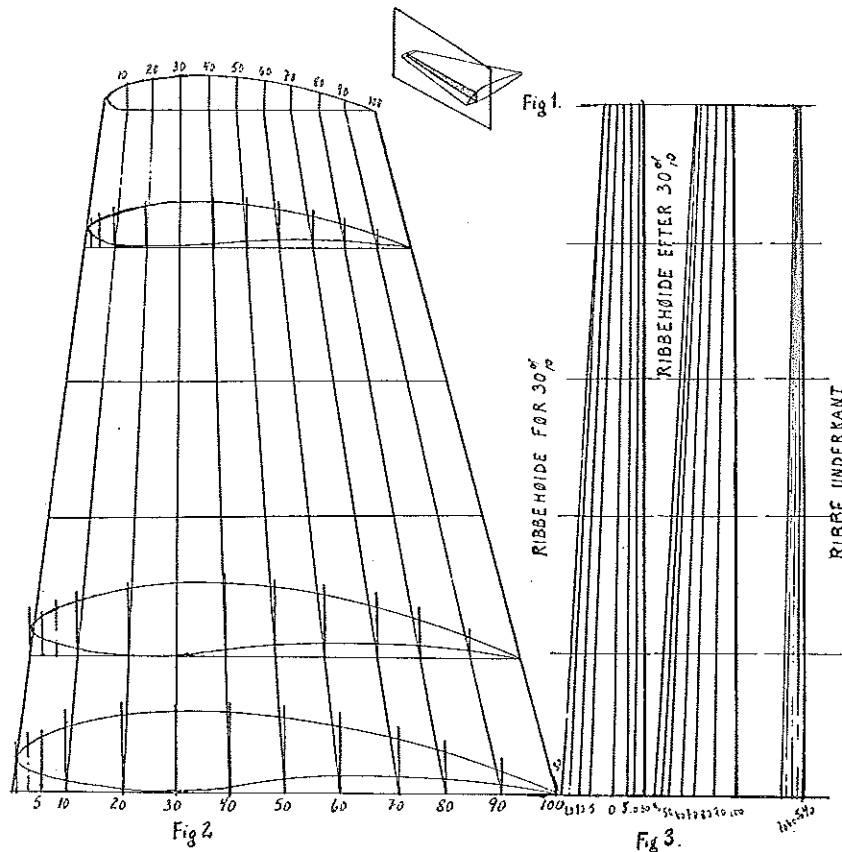
Les «FLY, Luftfartsbladet» og bli fortrolig med at luften er fremtidens samferdselsvei.

«FLY, Luftfartsbladet» rekker frem til alle som er interessert i flyvningen i Norge. Vi når alle, gutten som bygger sin første pinne-modell, seilflyveren som studerer opdriftens mysterier og motorflyveren som har hele lufthavet til tumleplass. Og ikke nok med det, de som administrerer norsk civil- og militærflyvning, de som står for den økonomiske drift av våre private og offisielle luftfartsinstitusjoner, hører til vår lesekræts.

Er De opmerksom på hvor stor omsetning luftfarten skaper og dens eget forbruk? Det er idag plasert millioner av kroner i norsk lufttrafikk, og alt tyder på en utvikling langt hurtigere enn før. Våre flyveplasser og -havner blir ferdigbygget efter hvert. sikringstjenesten utvider, flyveselskapene utvider og fornyer sitt flymateriell, sportsflyvernes antall øker o. s. v. Alt peker hen på et stadig økende behov.

Averter i «FLY, Luftfartsbladet».

Våre lesere er Deres kunder. De støtter arbeidet for flyvningens fremme, men øker samtidig Deres egen fortjeneste.



høyden av de nye ribber avsettes, men for å finne det rette mål, må vi først tegne op vingen sett forfra. Vi tenker oss da vingen kuttet av i en tredjepart av forkant (fig. 1). Tegn først grunnlinjen op, avsett så høieste punkt 30 % fra forkant på ribben på den innerste og ytterste kjente ribbe; og videre alle punkter fra 0 til 100 % av ribben. For at linjene ikke skal bli for tette, bør en tegne op tre frontavsnitt nr. 1 fra 0 til 30 %, nr. 2 fra 30 til 100 %, disse for ribbenes overside og nr. 3 punktene for hele ribbenes underside. Av Fig. 3 vil fremgangsmåten sees. Fra disse tre fronttegninger kan vi nu ta ut alle punkter for de nye søkte ribber og tegne disse op.

Denne metode vil kanskje med en

gang synes for besværlig, men har man først satt sig inn i fremgangsmåten, vil den falle enkel og grei, og arbeidet vil bli belønnet med en perfekt formet tilspisset ving. I alle tilfelle lag ikke ytterste ribbe mindre enn 8 cm. Bli den mindre, vil den miste sin virkning som profil, idet luftstrømmen ikke vil omslutte den, men bare lage hvirvler som betyr tap av løft og motstand.

Benytt tilspissede vinger på Deres høiverdige modeller. Det vil gi bedre glidetall enn en rektangulær ving, og det er i glidningen en modell skal opnå de gode resultater. Motortiden på vanlige modeller ligger jo som bekjent på ca. 30 sek.

Sverre Thoresen.

N. A. K.'s første internasjonale modellflystevne på Kjeller, 25. september.

I juni måned blev det sendt ut innbydelser til et internasjonalt modellflystevne på Kjeller til alle land tilsluttet F. A. I. N. A. K. håpet å få en god tilslutning for på denne måte å skape en propaganda for modellflyvningen i Norge. Innmeldelsesfristen var satt til 1. september

og innen fristens utløp var det dessverre bare meldt sig en utenlandsk deltagelse, nemlig Tyskland med et lag på seks mann og 12 modeller. Svensken kunne ikke komme fordi vårt stevne kolliderte med det svenske mesterskap. For de øvrige land i Europa spilte den usikre politiske

tilstand inn, men det er å håpe at det til neste år blir en fyldigere deltagelse av utenlandske lag.

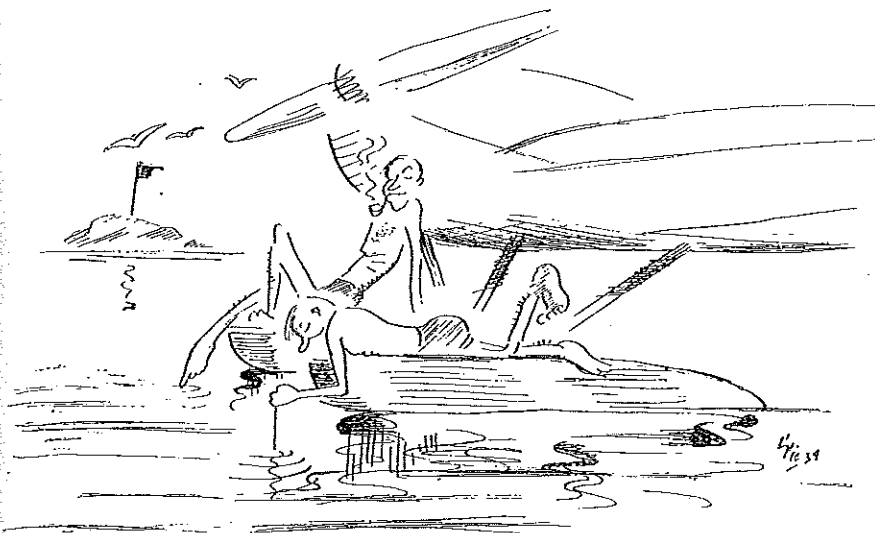
Pokalen som var opsatt og bærer navnet «N. A. K.'s vandrepokal for modellflyvere» er kjøpt for midler skaffet til veie av Conrad Mohr. Statuttene for denne pokal er at den er evigvarende og må forsvares hvert år i Norge.

Stevnet blev kombinert med et Norgesmesterskap i klasse B. og C. som likeledes er det første mesterskap holdt i Norge. Denne gang blev det bare benyttet bakkestart av hensyn til det internasjonale stevne, men senere vil mesterskapet også omfatte håndstart.

Lordag morgen ankom tyskerne, og efter et besøk på hotellet, reiste de til Kjeller for å trimme modellene. Den tyske leder herr Bengsh, fortalte at dette lag var det beste Tyskland hadde idag. Under trimmingen blev det klart at vi hadde liten chance mot disse øvede modellflyvere. Den ene deltager, Lippmann, innehar verdensrekorden med en tid av 1 time og 8 min. og Klose hadde under Wakefieldmesterskapet fløiet 18 min. med den modell han hadde med sig. Under trimmingen opnådde Klose på $\frac{3}{4}$ optrekk 4 min. og det blev tydelig hvor pokalen vilde ta veien.

Klokken 12 søndag begynte stevnet. Det var to startplasser forat stevnet kunne bli avviklet hurtig og 46 modeller hadde under fire timer foretatt 3 starter hver, så tempoet under stevnet denne gang kan det ikke klages på.

Tyskerne tok straks ledelsen med over 2 min. mens den beste norske hadde en tid av $1\frac{1}{2}$ min. Så opnådde Klose en tid av 3 min. 45 sek. og det var klart at vi hadde tapt pokalen for i år. Våre beste fikk ikke toppresultater istand; modeller som under foregående stevner hadde fløiet over 2 min. klarte nu flukter bare på vel 1 minutt. Det var ikke hjelp å få av «thermik» denne gang, så et godt resultat avhang fullstendig av en godt bygget og veltrimmet modell. Av utseende skilte de tyske modeller sig ikke særlig fra de norske. Kropene var for det meste firkantet og vingene rektangulære med et forholdsvise lite sideforhold, ca. 1:8. Den vesentlige forskjell var at tyskerne benyttet mindre rør og propeller med større stigning enn vi benytter. Propellerne var for øvrig laget av hård ved, meget tynne og en perfekt glatt overflate. Stigningsforholdet på propellerne lå på $1\frac{1}{2}$



Effektiv flyvetid, 8.00 kr. timen.

x diameteren, dette gav modellene en flattere og jevnere stigning enn de norske som benyttet et stigningsforhold helt ned til 1. Men den største og avgjørende forskjell lå i de tyske modellens glimrende glideegenskaper. Det var disse veltrimmede modellens flate glidning som skaffet dem seiren. Glidetallet på de tyske modeller lå helt oppe i 1:14 mens våre vanligvis ligger på 1:8. De norske deltagere har dessverre ennå ikke forstått hvor viktig det er å ha en helt ferdig trimmet modell når de skal delta i et stevne. Under optrekket av modellen står han som oftest med munnen full av knappenåler og lister som skal plaseres ved forkloss eller ror før modellen kan sendes av sted, men stevnenervøisitet gjør sig ofte gjeldende og modellen blir sendt avsted og foretar den flotteste kunstflyvningen, mens eiermannen står og tygger på trimmingsmedikamentene. Alle justeringslister burde naturligvis limes fast når de rette dimensjoner er funnet så man slipper å tygge i sig sin glemsomhet under hvert stevne.

I Norgesmesterskapet viste modellene en meget god jevnhet, og nye navn kom op blandt de beste. Det er en gledelig bevegelse som vil anspore flere nye til å ta op kampen med eldre modellbyggere. Konkurransen må til for å opnå gode resultater, og denne begynnelse tyder på at vi nu utover vil få en bredere deltagelse i våre stevner hvor det blev vanskelig på forhånd å utpeke vinneren. Norgesmesteren i klasse B, Krogstad fra Kjeller, er en ny mann som sikkert

vil la høre fra sig på de kommende stevner. Norgesmesteren i klasse C, Erik Engelhardt Olsen, Stabekk, tilhører veteranene som har tatt mange premier i årenes løp, men som sikkert vil kjempe for å beholde sin lederstilling. Av resultatlisten vil man for øvrig se hvor gjevne tidene er.

Premieutdelingen foregikk søndag aften på Frognersteteren restaurant. Deltagerne blev kjørt samlet i buss rett fra Kjeller og op. Under middagen holdt N. A. K.'s formann kaptein Reistad, en tale hvori han takket tyskerne for deres deltagelse i vårt første internasjonale stevne og ønsket laget velkommen tilbake neste år til et fornyet nappetak om pokalen. Han foretok derpå premieutdelingen. N. A. K.'s internasjonale pokal blev overrakt Klose som den beste på det tyske lag. Norgesmesterne Krogstad og Engelhardt-Olsen fikk N. A. K.'s pokal. N. A. K.'s vandrepokal for beste enkeltflukt uansett klasse tilfalt Karl Reff, Oslo, som likeledes fikk Sverre Thoresens vandrepokal for beste tid i klasse C. Wessel Flyveselskaps vandrepokal for beste tid i klasse B tilfalt likeledes Krogstad, Kjeller. Den øvrige premierekkefølge blev:

Klasse B.

1. Norgesmester. Reidar Krogstad, Kjeller, N. A. K.'s pokal 76,2 sek.
2. Trond Hovde, Oslo, Thoresens pokal, 75,7 sek.
3. Kjell Levin, Kjeller, N. A. K. 70,8 sek.
3. Erik Engelhardt Olsen, Stabekk, 70,8 sek.

4. Kjelle Heum, Oslo, 70,7 sek.
 5. Kjell Thoresen, Drammen, 68,0 sek.
 6. Sigvart Hafskjold, Drammen 66,7 sek.
 8. Ralph Lindvik, Stabekk, 65,8 sek.
- N. A. K.'s pokal. Norsk Aero Klubbs vandrepokal. Beste resultat uansett klasse, Karl Reff, 2. min. 6,1 sek.
- Wessels vandrepokal, Klasse B, beste enkeltflukt, Reidar Krogstad, 1. min. 59 sek.

Thoresens vandrepokal, beste enkelttid, klasse C, Karl Reff, 2 min. 6,1 sek.

Klasse C.

1. Norgesmester. Erik Engelhardt Olsen, N. A. K.'s pokal 97,3.
2. Erik Hol, Hakadal, N. A. K.'s pokal 92,3.
3. Einar Gramnes, Drammen 79,0.
4. Per Hoff, Oslo 76,1.
5. Karl Reff, Oslo, 75,9.
6. Harald Orwin, Oslo, 71,6.

Internasjonale stevne.

1. Erich Klose, Tyskland .. 151,6
2. Alfons Menzel, Tyskland. 120,4
3. Artur Lippmann, Tyskl.. 113,0
4. Wilhelm Eisermann, T... 102,8
5. Willi Bauer, Tyskland... 100,7
6. Erik Engelhardt Olsen, Stabekk 97,3
7. Erik Hoel, Hakadal.... 92,3
8. Wilhelm Eisermann, T... 91,5
9. Willi Bauer, Tyskland... 84,7
10. Einar Gramnes, Dr.men. 79,0
11. Johannes Zabell, Tyskl... 76,4
12. Reidar Krogstad, Kjeller 76,2
13. Per Hoff, Oslo 76,1
14. Karl Reff, Oslo..... 75,9
15. Trond Hovde, Oslo 75,7
16. Harald Orvin, Oslo 71,6
17. Kjell Levin, Kjeller 70,8
18. Erik Engelhardtsen, Oslo. 70,8
19. Kjell Heum, Oslo..... 70,7
20. Kjell Thoresen, Dr.men . 68,0
21. Bjørn Gulbrandsen, Oslo. 67,5
22. Sigv. Hofskjold, Dr.men 66,7
23. K. Grotterød, Sarpsborg. 65,8
24. Arne Haug Smith, Oslo.. 65,1
25. Johannes Zabell, Tyskl.. 64,0
26. Alfons Mentzel, Tyskland 63,4
27. Johan Bjørcke, Tønsberg 60,4
28. Ludwig Joh. Bakkevig, Stabekk 59,3
29. O. Korstad 51,2

Godtval Teien - Horten

Telefon 1020 og 1553

Herreekvipering. Militærutstyr

De første modellflybyggere.

En av de første modellbyggere som det er mulig å opspore er Samuel Henson fra Chard i grevskapet Somerset i England.

I året 1842 hadde Henson uttenkt et slags fly og tok patent på sin oppfinnelse. Det var et monoplan drevet av en dampmaskin. Siden er det blitt godtgjort at dette var det første praktiske forslag til et maskindrevet luftfartoi som hittil var blitt nedtegnet.

Henson møtte dog mange vanskeligheter ved byggingen av maskinen, og tilslutt bestemte han sig til å lage en modell istedenfor et virkelig fly.

Modellen hadde et vingespenn på 20 fot og blev drevet av to propeller. I akterkant av kroppen var der et slags rør som kunde åpnes og lukkes som en vifte. Det kunde også heves op og ned.

I 1843 gjorde Henson bekjentskap med John Stringfellow — en nabo som også var optatt av flyveproblemet. Disse to karene bygde også mange modeller i fellesskap. En kopi av en av deres modeller er nu utstillet i South Kensingtonmuseet i London.

Til sist forlot dog Henson Stringfellow for å dra til Amerika, og hans partner fortsatte for sig selv. I 1848 laget han en modell med et vingespenn på ca. 3 meter, drevet av en encylindret dampmaskin. Den hadde avsmalende vinger mot spissene og hadde ribber med høiet profil.

Denne modellen var Stringfellow ganske heldig med. Den blev drevet av to firebladede propeller, hver med en diameter på 16 tommer, og den ferdige modellen veiet nærmere 4 kg.

De første flyveforsøk blev gjort i en hall, omtrent 7 meter lang. Modellen blev startet ved å la den løpe langs en horisontal wire. Når så farten blev stor nok, fløi den av wiren og var så helt overlatt til sig selv. Det vakte selvsagt stor jubel blandt tilskuerne da det viste sig at modellen virkelig var istand til å fly.

Stringfellow har således æren av å være den første mann som konstruerte et kraftdrevet modellfly.

Så gikk der noen år og i 1874 fant en franskmann ved navn Alphonse Penaud på å bruke gummistrikk som drivkraft på små modeller. Penaud bygget mange strikkdrevne modeller som alle fløi godt. De var også av adskillig verdi for forskningens menn. Senere bygget han et virkelig fly efter mange hittil ukjente prinsipper.

Penaud må ha vært i besiddelse av

et usedvanlig fremsyn, for en modifikasjon av hans idéer er siden blitt almindelig brukt. Penaud var såvidt voksen da han døde i nesten tragiske omstendigheter.

I 1885 stod der atter frem en modellbygger. Denne gang en australier ved navn Lawrence Hargrave. Han hadde holdt flere foredrag for the Royal Society of New South Wales, og han fortsatte å bevise sine teorier som i det store og hele gikk ut på å efterligne fuglenes flukt. D. v. s. fly med bevegelige vinger.

Han konstruerte flere modeller av den bevegelige vingetypen og demonstrerte dem. Til slutt anvendte han det samme prinsipp på en modell — drevet med komprimeret luft, og opnådde også flere gode flukter på over 120 meter.

I mellemtiden holdt S. P. Langley på å bli berømt i Amerika. I 1891 hadde han gitt resultatene av sine eksperimenter til det «Smithsonianske Institutt» og var antagelig den første skribent på aerodynamikkens område.

Langley's tandem-monoplan som det hadde tatt år av hans liv å utvikle blev ferdig i form av modell i 1896, og den fløi så godt at den amerikanske regjering besluttet å tre støtte til med kapital ved konstruksjonen av en maskin i full størrelse. Denne blev ferdig og klar til sin første flukt i 1903. Uheldigvis virket ikke startarrangementet fra et hustak slik som det skulde, og skjønt man gjorde flere forsøk, lykkedes det ikke å få maskinen til å gå til vær.



NORSK AERO KLUBB

Medlem av Fédération Aéronautique Internationale.

Adresse: Prinsens gate 5^{III}. Telefon 11449. Kontortid 10—14.

Sekretæren privat: Sørkedalsveien 85. Telefon 97644.

- Ål Flyveklubb, avd. N. A. K., Ål st.
 Bergens Aeroklubb, avd. N. A. K. c/o Th. Jersin, Strandgt. 21, Bergen.
 Bryne Flyveklubb, avd. N. A. K., c/o Henrik H. Stensland, Bryne, Jæren.
 Gjøvik Flyveklubb, avd. N. A. K., c/o Helge L. Jacobsen, Tordenskjoldsgt. 17, Gjøvik.
 Halden Flyveklubb, avd. N. A. K., Halden.
 Haugesund Flyveklubb, avd. N. A. K., c/o Ligningssekretær H. Dalen, Haugesund.
 Jeløy Seilflyklubb, avd. N. A. K., c/o Sten Lager, «Fagerås», Jeløy pr. Moss.
 Kjeller Flyveklubb, avd. N. A. K., c/o Bjarno Clausen, Kjeller, pr. Lillestrøm.
 Lena Flyveklubb, avd. N. A. K., c/o Gårdbruker Anders Enge, Lena st.
 Lillehammer Flyveklubb, avd. N. A. K., c/o Ing. H. P. Kaas, Lillehammer.
 Modellflyklubben «Comet», avd. N. A. K., Jarvn 27, Jar, Bærum.
 Modellflyklubben «Stratos», avd. N. A. K., c/o Kjell Heisholdt, Johan Sverdrups vei 11, Drammen.
 Norges Tekniske Høiskoles Flyveklubb, tilsluttet N. A. K., Trondheim.
 Norsk Aero Klubb, Fredrikstad Avdeling, Postboks 123, Fredrikstad.
 Norsk Aero Klubb, Hedmark Avdeling, c/o Erling Vold, Strandgt. Hamar.
 Norsk Aero Klubb, Horten Avdeling, c/o Ing. Alf Heum, Horten.
 Norsk Aero Klubb, Avdeling Larvik, c/o J. W. Rimstad, Hovland gård, Larvik.
 Norsk Aero Klubb, Modellflygruppen, Oslo og
 Norsk Aero Klubb Seilflygruppe, Oslo, c/o Sverre Thoresen, Storgt. 26, Oslo.
 Ringerikes Flyveklubb, avd. N. A. K., c/o Redaksjonssekretær Hasselknippe, Hønefoss.
 Rjukan Modellflyklubb, avd. N. A. K., c/o Gotfred Berntsen, Tinngt. 12, Rjukan.
 Rubbestadnes Flyveklubb, avd. N. A. K., c/o K. Haldorsen, Rubbestadnes.
 Sandefjord Flyveklubb, avd. N. A. K., c/o Axel Normann Rønning, Ranvik, Sandefjord.
 Stavanger Flyveklubb, avd. N. A. K., c/o Kurt Nielsen-Eik, Stokkavn. 37, Stavanger.
 Sarpsborg Flyveklubb, avd. N. A. K., c/o John Ruud, Sarpsborg.
 Tønsberg Flyveklubb, avd. N. A. K., c/o Skibsreder R. Rød, Tønsberg.
 Tynset og omliggende distrikters avdeling av N. A. K., Tynset.
 Volda Flyveklubb, avd. N. A. K., c/o Bergfinn Åslid, Volda, pr. Ålesund.
 Ytre Arna Modell- og Seilflyveklubb, avd. N. A. K., Ytre Arna, pr. Bergen.

Stavanger Flyveklubb.

Stavanger Flyveklubb, avd. N. A. K., avholdt generalforsamling den 22. oktober 1938 og til styre blev valgt:

K. Ullestad-Olsen (formann), Olav Aanestad (viceformann), Kurt Nielsen-Eik (sekretær), Ole Olsen, J. Hoivik Olsen.

Efter generalforsamlingen var det festlig samvær.



Vernepliktige Flyveoffiserers forening

Medlemsmøte den 6. oktober.

Vernepliktige flyveoffiserers Forening holdt torsdag den 6. oktober sitt første medlemsmøte efter sommerferien. Der var møtt frem ca. 40 medlemmer.

Aftenens foredragsholder var løytnant Jens Hertsberg som talte om «Luftmilitære lærdommer av våre dagers kriger — Norges stilling.» Han førte tilhørerne gjennom en utviklingsperiode fra tiden før verdenskrigen og like frem til de siste dagers hendelser — og påviste hvilken enorm rolle luftstridskreftene idag spiller i militærpolitikken. Ved eksempler hentet fra krigen i Østen, Etiopiefelttoget og stridighetene i Spania påviste han hvad der vil si selv for en liten stat å ha sitt flyvevåben i orden. — Ved en sammenligning mellom Sverige og Norge viste han hvordan vårt naboland har tatt lærdom av det som er hendt ute i verden. Svenskene har siden 1936 arbeidet intenst på utbygningen av sitt flyvevåben og de har forlenget distansert de andre skandinaviske land i så måte. — Foredragsholderen høstet kraftig bifall hos den interesserte forsamling.

Neste post på programmet var gjennomgåelse av sommerens øvelser i Hærens og Marinens Flyvevåben. Fenrik Fred. Olsen hadde ordet på Marinens vegne, mens fenrikene Skouen og Bø gjennomgikk Hærens Flyvevåbens øvelser. Store og små problemer ved flyvevåbnenes virksomhet blev her behandlet, og det fremgikk tydelig at våre militærflyvere ennå har mange uløste oppgaver foran sig. Med den øvelsestid

man nu rår over er det imidlertid umulig å rekke mer enn man gjør, og det er påtrengende nødvendig å få denne forlenget.

Jubileet.

Jubileumskomiteén har allerede i lengere tid vært optatt med forberedelsene til 10-årsjubileet. Komiteén består av følgende herrer: Løytnant Backer (formann), løytnantene Thømt, Wiig, Helgesen og Risberg, sec. løytnant Løberg og fenrik Skouen (sekretær).

*

«Flyvning» Foreningens arkiv savner eksemplarer av vårt medlemsblad i gamle dager — «Flyvning». Medlemmer som måtte være i besiddelse av eksemplarer, og som vil forære foreningen disse, bedes henvende sig til sekretæren, fenrik Skouen, Collets gate 16, Oslo. Telf. 68156.

V. F. F.

Ordinær generalforsamling avholdes onsdag 30. november kl. 20 i Militære Samfund.

Til behandling foreligger:

1. Årsberetning.
2. Årsregnskap.
3. Valg.
4. Eventuelt.

Medlemmene vil få tilsendt skriftlig innkallelse.

LESEREN vil på forskjellige steder i dette nummer finne små tegninger utført med sikker hånd. Vi finner ingen grunn til å hemmeligholde for leseren hvem som er ophavs mannen. — Radiobestyreren på Kjeller, løytnant Nicolaysen, er alle de vernepliktige flyveres venn. Om enn fryktet i skolestuen, så desto mer elsket for sin humoristiske sans som ulmer i bakgrunnen, selv om situasjonen i æteren leilighetsvis kan være aldri så mørk. Med sine små riss vil han lokke frem gjenkjennende smil hos mangen en av sine kolleger i luften og på bakken. Vi takker ham for hans morsomme bidrag til de vernepliktige flyveoffiserers jubileumsnummer.

V. F. F.'s

jubileumsball 20. jan. 39

Vernepliktige Flyveoffiserers Forening avholder jubileumsball i Oslo Militære Samfund fredag den 20. januar 1939 kl. 20.00.

Vertskap:

Kaptein Sven Brun og frue.
Kaptein Ole Reistad og frue.
Generalinspektøren for Hærens Flyvevåben og Chefen for Marinens Flyvevåben har tilsagt sitt nærvær, — likeledes kommer foreningens æresmedlemmer.

Innbydelse er sendt til de faste offiserer av Hærens og Marinens Flyvevåben.

Antrekk: Uniform eller civil gala.

Flyverutlegg: Kr. 20 pr. par. Man tegner sig i foreningens telefon 13880 (kl. 9—4) — eller skriftlig til løytnant A. Enevold Thømt, Ø. Slottsgate 25, Oslo.

Ballet er utsatt på grunn av Dronningens død.

SISTE:

Samarbeide mellom V. F. F. og N. A. K.

Styret i Vernepliktige Flyveoffiserers Forening har erfart at det innen Norsk Aero Klubb synes å herske en misforståelse med hensyn til et bestemt uttrykk i vår brosjyre «Forholdene i Hærens og Marinens Flyvevåben» — som blev offentliggjort i juni forrige år. Det påklagede uttrykk er: «Til tross for den interesse som legges for dagen kan man godt si at med den nuværende øvelsestid er førerne av våre militærfly en direkte fare for materiell og personell.»

Dette uttrykk revet ut av sin rette sammenheng vil gi et misvisende og galt bilde av hvad V. F. F. ønsket å få frem. Beklageligvis var det nettopp dette som i sin tid fant sted — idet enkelte aviser av sensasjonstrang benyttet dette uttrykk, endog sterkt beskåret, i sine overskrifter.

Med dette uttrykk mente ikke V. F. F. å klandre den manuelle flyveferdighet hos våre militærflyvere, men det var først og fremst våre militærflyveres innsikt og ferdighet i blindflyvning,

nattflyvning og høiere navigasjonsmessige disipliner som vi siktet til.

Vi oppfatter den manuelle side ved saken som bare en del av flyvningen — og som i våre dager ikke kan sees for sig selv, men er uløselig bundet til de disipliner vi her har nevnt.

Vi mente dengang og mener fremdeles at disse vesentlige sider ved flyvningen er mangelfullt ivaretatt ved våre flyvevåben. Dette forhold kan rettes på ved utvidede øvelser og større bevilgninger.

For Styret i V. F. F.

A. Enevold Thomt.

Per Skouen.

Styret i Norsk Aero Klubb behandlet igår Deres skrivelse av 11. ds. De vernepliktige flyvere innen Norsk Aero Klubb som foranlediget klubbens styre å ta affære i angjeldende sak, er tilfredse med den uttalelse som er fremkommet fra Deres ærede Styre og Norsk Aero Klubbs landsstyre betrakter derved denne sak som op og avgjort og at grunnlaget for et samarbeid til gjensidig fordel for flyvesakens fremme vil være til stede.

Norsk Aero Klubb

Ole Reistad.

formann.

E. Omholt-Jensen.

NORGES TEKNISKE HØISKOLES FLYVEKLUBB

N. T. H. F.'s generalforsamling 27. oktober 1938.

Efter at formannen hadde åpnet møtet i «Sangerhallen» i Studenter-samfundet, blev regnskapet referert av kassereren. Regnskapet blev godkjent. Det var så valg på nytt styre, som fikk følgende sammensetning: Formann: Stud. Bulukin, nestformann: Gymnasiast Fiksdal, kasserer: Stud. Almar-Næss, byggeleder: Stud. Kyrkjeteig og varamenn: Stud. Gedde og stud. Dragsnes. Gangås blev gjenvalgt som revisor og stud. Brønn blev valgt til redaktør.

Formannen introduserte så redaktør Lützow-Holm som innledet til diskusjon om en eventuell utvidelse av N. T. H. F. Taleren påpekte den store interesse for flyvning som rådet særlig blandt byens yngste innbyggere og fremholdt at N. T. H. F. ved en hensiktsmessig omorganisasjon både kunne stimulere denne interesse og dra nytte av den selv. Han la dessuten vekt på at en større klubb lettere

vilde ha adgang til å skaffe sig bedre arbeidsforhold. — Det blev livlig diskusjon. Enkelte mente at dersom N. T. H. F. ikke lenger vedblev å være en eksklusiv klubb for studenter så vilde interessen hos dem efter hvert dø bort. Tradisjonsmessige hensyn blev også nevnt.

De fleste var imidlertid stemt for utvidelse, med den begrunnelse at en større klubb kunde gjøre mere for flyvningen, og at den i det hele vilde ha betingelser for å arbeide lettere. — Enden på diskusjonen blev at man valgte en 3-mannskomite bestående av redaktør Lützow-Holm og studentene Almar-Næss og Bulukin som i samarbeid med N. A. K. skulde utrede de forskjellige spørsmål vedrørende utvidelsen. Komitéens betenkning skal legges frem på et senere møte. — Det blev vedtatt en lovforandring angående livsvarig medlemskap for å bringe klubbens lover i overens-

stemmelse med N. A. K.'s statutter. Til slutt fikk man se en film utlånt av N. A. K., som viste model-, seil og motorflyvning i Norge. Efter møtet var det nachspiel. Red. Lützow-Holm høstet stort bifall ved å fortelle om forskjellige muntre episoder fra sin tid som flyveelev ved Kjeller.

Intervju med formannen.

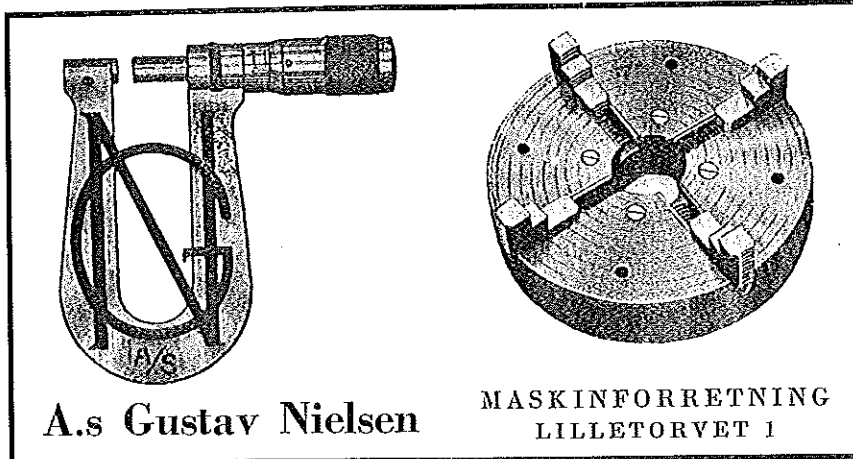
Vi kniper den nye formann idet han med Gloster Gladiator-fart kommer farende gjennom en av Høiskolens mange korridorer. Noe på hjertet? — Det er'ke fritt. Først og fremst og sist kan du skrive at vi ønsker alt folket i arbeid, med bygging altså. Skal der flyves, så må der bygges. Og så har jeg en flunkende flott nyhet til dig. Som du vet, er det adskillige vanskeligheter med instruksjonen under flyvningen, når man bare har en setere. Disse vanskeligheter skal vi nu omgå på en særdeles lur og teknisk up-to-date metode, nemlig ved hjelp av radio. Vår nye kasserer Almar-Næss har foruten flyvning også radio som hobby, og han arbeider med saken. — Spørsmålet byggelokaler? — Tja, der er det saker og ting i vente, men på det nuværende tidspunkt kan jeg ikke uttale mig nærmere om det, sier formannen og ser hemmelighetsfull ut. Og så forsvinner han inn på 4. mask. sal til vaunveier og andre føle ting.

Sebastian.

Byggelederen

er en mørk, ung mann med alvorlig fremtreden. Vi treffer ham i Samfundets spisesal, hvor han nettop har konsumert det nødvendige kvantum lørdagsspekesild. — Hvordan står det til i «fysikken». — Jo, det går unda, for å bruke et gammelt ord. Transportvogna skal snart trekkes, og på Grunau'en er det bare noen ribber som skal rettes på. Alle ribber er ferdige. Dessuten skal vi reparere en liten skade på høideroret. — Hvordan går det med «Anfänger'n»? Vi har ikke gjort noe der enda. Op-møtet til bygging har ikke vært så bra som vi kunde ønske, av forskjellige grunner. Jeg benytter herved anledningen til å opfordre alle som har en ledig stund til å forvandle den til en optatt sådan borte i «fysikken». Det skal nok vise sig at tiden er vel anvendt, når vi begynner med flyvningen. —

Seb.



A.s Gustav Nielsen

MASKINFORRETNING
LILLETORVET 1

Vårt forsvar og den civile industri.

Innlegg fra direktør J. Høver og dipl. ing. Truls Dahl.

Herr redaktør.

Det har hittil vært skrevet adskillig av tvilsomme påstander i dagspressen om de ting som De nu gir plass for i Fly nr. 9.

Dagspressen har jeg vært nødsaget til å la beholde sine påstander, men når «Fly», som fagbladet, tar opp «Nationens» redaksjonsartikkel og sender den videre, da er det ikke rimelig å la den gå helt uimotsagt. Det å være «part i saken» kan naturligvis gjøre det noe vanskelig, men jeg skal gjøre mitt beste for å være helt objektiv.

Først må jeg imidlertid etterlyse den manglende «enighet om anvendelsen og disponeringen av de millioener som er bevilget»! Hvori består den? Er det fagmyndighetene — Forsvarsdepartementet, Kommanderende Admiral og Kommanderende General —, flyvevåbnene — vi som stiller med materiellet — eller er det de forskjellige avisredaktører som ikke er enige? Hvis det gjelder den bevilgning som er avsatt til «innenlandsk fabrikasjon av fly», så er denne saks utredning visstnok såvidt påbegynt. Det samarbeide som i denne sak hittil har funnet sted mellom de to flyvevåbens folk m. fl. har iallfall resultert i samstemmighet og full enighet — såvidt jeg vet da!

Det bør utvilsomt påvises ganske anderledes overbevisende hvori den uttallige mangel på samarbeide og samvirke består, ellers blir den stående som en tom påstand.

Der har i ikke liten utstrekning vært *samvirke* til stede mellom Marinens Flyvevåben og Luftvernregimentet, noe mindre kanskje med Hærens Flyvevåben på grunn av samvirkets art. Men å blande sammen sammenslåing av våbnene og samvirke, det går ikke an.

Marinens Flyvevåbens hovedoppgave er samvirke med *flåten*, og såvidt det har vært mulig å forstå av Hærens Flyvevåbens øvelser og oppsetning, har alt gått ut på samvirke med *Hæren*.

Når så Marinens folk, som best vet hvor meget der må til for at Marinens Flyvevåben kan løse sin hovedoppgave fullt ut, først og fremst mener sig forpliktet til å søke denne sak løst til beste for sjøforsvaret som en del av det hele, så heter det fra avishold: «Egeninteressene satte bom for det hele og fulle samarbeide». Det er selvfølgelig ikke riktig.

Det står endog i stortingsdokumentene vedrørende Flyverådes uttalelse om sammenslåingen, at representantene for Marinens Flyvevåben *gav sin tilslutning, hvis bevilgningene blev øket betraktelig*, så marinens beskjedne krav helt kunne tilgodesees. Men dette har de bestemmende myndigheter siensynlig ikke kunnet gå med på — og bl. a. også derfor blev Marinens Flyvevåben stående utenfor sammenslåingen.

Det nye felles Luftforsvarskontor vil sikkert komme til å konstatere hvor forskjellig forholdene og kravene i de to tjenestegrener er — nu da dette skal behandle *begges* anliggender.

Det er trist å se at en nordmann kan gi oss her på Horten slike usympatiske vondord, fordi myndighetene ikke har villet eller kunnet gi oss bedre arbeidsforhold. Men værre er det enn, når forfatteren er helt usakkyndig bedrøvet over materialanskaffelsene. Som foran nevnt er på grunn av de forskjelligartede krav som stilles, nødvendigvis flytyper og bombetyper meget forskjellige innen en temmelig vid bevilgnings-ramme.

Kun mitraljøsene kan være ens, og det har de også vært siden flyvevåbnenes begynnelse. Der er ingen grunn til å være bedrøvet av den grunn.

Hvis artikkelens forfatter ved den saftfulle neddraking av de bestående militære fly-verksteders arbeide og disposisjoner har trodd å bane en bedre vei for sitt egentlige formål — den civile industris deltagelse i flybyggingen, — så må det vel være helt feilaktig.

Begynnelsen er iallfall påtagelig falsk.

Vi har fra Horten gjennom mange år, i den utstrekning vi har hatt anledning til det, søkt samarbeide med de grener av industrien som har kunnet hjelpe oss. Bevilgningen har imidlertid aldri vært større enn såvidt å gi oss nok til å beskjefte egne arbeidere.

Fra industriforsyningsdepartementets dager til Selvhjelpsrådets virksomhet har saken vært planlagt på papiret.

Når der nevnes «industrianlegg som står fullt ferdig til å sette igang moderne flyfabrikasjon» — må jeg be forfatteren i landets og offentlighetens interesse å skaffe oss rede på hvor disse anlegg er! Er det kanskje ikke korrekt hvad jeg har fått opplyst: nemlig at forberedelsene ved selve «anlegget» skulde koste henimot kr. 1 000 000.

Fikk vi plutselig stormaktsråd og do.-krav til luftforsvar, vilde vi sikkert trenge størstedelen av den civile industri som kunde tjene oie-medet. Da det imidlertid neppe er så, nytter det lite å sammenligne oss på like fot med Tyskland, England og U. S. A.

Jeg håper forholdene må forandre sig derhen at vi kan få stadig voksende samarbeide med den civile industri, ja gjerne civile flyfabrikker også; men vi må ikke glemme at den første sådanne stoppet av mangel på arbeide.

Joh. Høver.

*

«Fly har i siste nummer tatt inn en artikkel med ovenstående tittel og gitt ordet fritt til saklig diskusjon. Spørsmålet om fabrikasjon av mili-

14310

STENERSGATEN 9, OSLO

Vi leverer elektrisk
utstyr og lamper
til fly.

AS ELEKTROSALG

tærfly interesserer mig ganske meget og da min opfatning avviker ganske sterkt fra den som hevdes i den omtalte artikkel, benytter jeg gjerne anledningen.

Den første del av artikkelen handler om det manglende samarbeide mellom Hærens og Marinens flyvevåben, og såvidt jeg kan skjønne, vilde forfatteren foretrukket et felles luftvåben. Dette skal jeg ikke gå så meget inn på, men man må slå fast at flyvåbnene her for tiden er basert på å være et hjelpevåben for Hær og Marine, og da er det en del å si til fordel for det system vi nu har. Dessuten synes både Kommanderende General og Kommanderende Admiral å mene at vi ikke bør forandre organisasjonen nu, Stortinget har vedtatt en slik ordning, og da mener jeg at vi bør basere planene for flyfabrikasjonen på den. Man skal også legge merke til at det i forbindelse med forslaget om anvendelse av de ekstraordinære bevilgninger til forsvaret, er sendt inn redegjørelse fra Hær og Marine for hvilket antall fly og hvilke typer flyvevåbnene bør utstyres med. Flyfabrikasjonen bør foreløpig legges an på å skaffe disse.

Når man taler om civil flyindustri, kan man slå fast at noen slik industri i den betydning ordet brukes i utlandet, har vi ikke. Der mener man nemlig med det flere selvstendige fabrikker som hver for sig konstruerer, bygger og uteksperimenterer fly, som de så tilbyr Staten i innbyrdes konkurranse. De militære myndigheter har da vesentlig å opgi spesifikasjoner for de typer de ønsker konstruert og så velge mellom de tilbudte konstruksjoner. På denne måte holdes industrien alltid teknisk på høiden fordi de fabrikker som leverer de mest fullkomne typer får ordrene og tjener godt, mens de andre må være fornøiet hvis de blir holdt beskjeftiget med licensfabrikasjon.

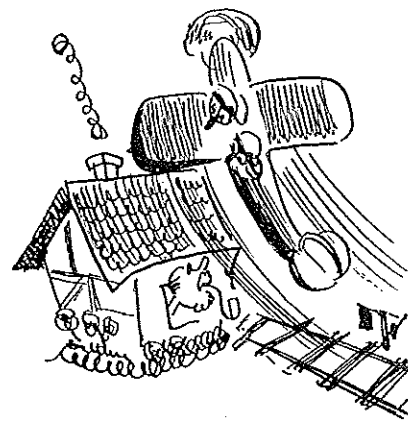
Systemet er utmerket, men det kommer neppe i betraktning her i landet, fordi det krever at fabrikkene får så store ordres at det kan dekke de store utgifter til uteksperimentering av nye typer, som kanskje aldri kommer i fabrikasjon. Dessuten vil det ta år å organisere en privat industri, på samme nivå som utlandets.

Saken er jo i virkeligheten at det, bortsett fra «Norge» som nu ivær ble bygget på Widerøes reparasjonsverksted, ikke er bygget et eneste fly, militært eller civilt, ved

private verksteder siden Norsk Aero-planfabrikk gikk inn. Og det må vel være minst 15 år siden. Helle ikke har industrien i nevneverdig grad levert deler eller halvfabrikata til fly, så det er klart at den overhodet ikke har noen erfaring på dette område. Hvis det skulde være personell som har vært i berøring med flyfabrikasjon andre steder, eller hvis verktoi og utstyr egnert sig for slikt arbeide, er det mere eller mindre tilfeldig.

En civil, norsk flyfabrikk vil det derfor kreve både arbeide og kapital å opprette, og da industriens mål er å tjene penger, må det til syvende og sist bli Staten som betaler disse. I virkeligheten vil opprettelsen antagelig foregå på den måte at et selskap bygger en fabrikk på en flyveplass som Staten er med å velge ut, utstyret den for å bygge de typer Hær og Marine vil ha, og til gjengjeld garanteres en bestemt produksjon. En slik fabrikk vil få et faktisk monopol fordi man må regne med at Statens egne fabrikker vil bli så innskrenket at de ikke kan lage moderne fly, og Staten dessuten vil bli møtt med sterk kritikk hvis den i større grad vil kjøpe fra utlandet. Forretningsmessig vil den derfor stå ganske godt, mens den teknisk vil bli sterkt bundet av Staten som først vil bestemme hvilke typer den skal bygge og så komme med forlangender om forandringer etter hvert som man får erfaringer med typen. I første omgang blir det sikkert bare tale om licensfabrikasjon, fordi det er for dyrt å uteksperimentere en ny type på spekulasjon, og det er umulig for Staten å binde sig til å ta en type for den er prøvet.

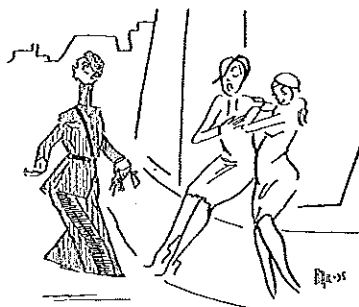
Når Staten allikevel må betale anlegget, og den civile industri ikke kan utnytte stort av det de alt har, også av den grunn at ingen egnet fabrikk ligger i nærheten av en flyveplass, ligger det nærmere å bygge på det Staten selv har, i første rekke våre militære flyfabrikker som i løpet av ca. 20 år har samlet adskillig erfaringer, og blandt annet råder over en dyktig stab av arbeidere og funksjonærer. Ved å bygge endel nye bygninger og anskaffe endel maskiner men utnytte arbeidsstokken og organisasjonen, slulde man temmelig raskt få fabrikker med sterkt utvidet kapasitet. Den civile industri bør man utnytte ved i stor utstrekning å bestille deler og halvfabrikata på private verksteder. Derved beholder



Kontakt-flyvning.

de militære den tekniske ledelse og alt arbeide med monteringen, installasjon av militærtutstyr, regulering og innflyvning, som de har øvelse i, mens det maskineri som de civile allerede har, og deres arbeidere utnyttet til fabrikasjon av detaljene. Denne ordning har også den fordel at de militære fabrikker kan regulere arbeidet ved å sette bort mere eller mindre av detaljene eftersom de har meget eller litet å gjøre og danner en naturlig overgang til en utvidelse ved mobilisering. I dette tilfelle må bli samlefabrikker for detaljer laget av andre.

Når Staten skal legge planer for utvidelsen, melder det sig flere alternativer. Man kan enten beholde de to fabrikker man alt har og bare utvide dem det som er nødvendig, eller man kan bygge en ny fabrikk for nyfabrikasjon og beholde de to gamle som reparasjonsverksteder, eller man kan bygge en ny fabrikk som både bygger og reparerer, og innskrenke de nuværende fabrikker ganske sterkt. Før man går i gang med å diskutere dette, må det imidlertid advares mot en feil som ikke sjelden gjøres, nemlig bare å se på nybyggingen av fly. Å lage en fabrikk som kan bygge et oppgitt antall fly særlig hvis de er av noenlunde ensartet konstruksjon, er en forholdsvis enkel oppgave, og man kan sikkert komme til en utmerket løsning. Men oppgaven er slett ikke løst med det. Flyene skal vedlikeholdes og forandres, nye former for militært utstyr skal bygges inn, og man skal prøve å følge med i den tekniske utvikling, og det hjelper da lite at selve byggingen blir gjort rasjonelt, hvis de andre oppgaver blir tilsvarende



I Mossesvingen.

dårlig løst. Man må altså se på effektiviteten av det hele, og ikke på en enkelt detalj, selv om det er den viktigste.

Det første arrangement støter på en vanskelighet her. Når man har en fabrikk for nybygging alene, blir vanskeligheten først og fremst å få reparasjonene rimelig utført. Man må nemlig da ha et ekstra sett mahler og verktøi på reparasjonsverkstedet og det koster ganske meget i forhold til de relativt få fly av hver type vi kommer til å bygge. For det annet er det vanskelig å sikre reparasjonsverkstedet jevnt arbeide fordi havarier ikke inntreffer med regelmessige mellomrum, og man ikke bør la de havarerte fly ligge alt for lenge før man begynner reparasjonen. For det tredje vil de første reparasjoner bli dyrere ved et reparasjonsverksted enn ved hovedfabrikken fordi folkene ikke kjenner typen til å begynne med. Hos oss går flyene forholdsvis lenge, fordi vi så sjelden har råd til å kassere de gamle og anskaffe nye, og reparasjoner og hovedeftersyn optar en meget betydelig andel av fabrikkens arbeidstid, nemlig 30—50 %. Den fordyrelse av dette arbeide som det er redegjort for her, vil derfor lett mer enn opveie det man sparer på selve fabrikkasjonen. Man skal også huske på at med en fabrikk for nybygging har man 3 fabrikker å administrere istedenfor 2.

Det er også en annen ting som er uheldig ved dette system. Når et fly kommer inn til eftersyn etter et visst antall timer, er det viktig at den som har bygget det får se hvordan det har klart sig. Det vil nesten alltid være noen ting som bør forandres og forsterkes, andre ting har vist sig mindre heldige og bør omkonstrueres, og av og til viser det sig at en konstruksjon som er enkel å bygge er vanskelig å reparere. Alle disse ting vil konstruktøren se meget bedre

hvis han får flyene inn til moderfabrikken og må reparere dem, enn ved å lese aldri så velskrevne rapporter fra reparasjonsverkstedet.

En stor fabrikk som greier både bygging og reparasjon, er det som de fleste holder på ut fra det standpunkt at jo flere fly det bygges på et sted, jo mere rasjonell blir fabrikkasjonen. Dette er imidlertid litt av en misforståelse, det som er avgjørende, er ikke antall fly men antall fly av en type. Å bygge flere flytyper samtidig ved en fabrikk er slett ikke rasjonelt, det gjør nemlig oversikten vanskelig og man må passe godt på ikke å blande sammen delene. Jo flere typer fabrikk har, jo vanskeligere blir det også for arbeiderne og funksjonærene å ha kjennskap til typene og jo mere gjennomført må organisasjonen være. Det siste er i parentes bemerket ikke bare en ulykke.

La oss nu undersøke hvilke typer flyvevåbnene må ha, idet vi baserer oss på de redegjørelser Hær og Marine har sendt inn og de siste anskaffelser. Hæren trenger en jager, et lett tomotors bombefly, et skolefly og et overgangsfly, hvis man da ikke har et eldre feltfly til det siste bruk. I alt må man dog bygge og vedlikeholde minst 4 typer, og som regel må man regne med flere idet man kan ha flere konstruksjoner innen samme kategori. Da vi foreløbig i høi grad er basert på licens, kan man ikke regne med at disse typer ligner hverandre i byggemåte, så materialer og detaljer er de samme. Marinen trenger et enmotors speidefly, et tungt bombe- og torpedofly og minst et treningsfly, antagelig også et skolefly. I alle tilfelle blir det minst 3 typer og man kommer da til at den nye fabrikk får minst 7 forskjellige flytyper og antagelig mere. Samtidig ser man at denne fabrikk må regne med å ha minst to typer, en til Hæren og en til Marinen, i arbeide samtidig, fordi det bevilges til begge våben hvert år, og at den må ligge slik at den kan innfly både sjø- og landfly.

Den nye fabrikk får altså et stort antall typer. Endel av disse er sjøfly og må konstrueres og bygges slik at man tar hensyn til de særlige forhold disse arbeider under, som blandt annet krever spesielle forholdsregler mot korrosjon, andre er beregnet for å brukes til lands. Endel av flyene må bygges etter Manrinens fordringer, andre efter Hærens. Er det nu rasjonelt å samle alt dette på et sted?

Efter min mening vil det være like heldig å ha to fabrikker hvorav den ene specialiserer sig på å dekke Marinens behov, og den annen Hærens. Man får da et rimelig antal typer på hver, og hver enkelt bygger bare for å tilfredsstille én kunde.

Militære hensyn skulde også tilsi å ha to fabrikker. Man har da to organisasjoner å bygge på ved mobilisering, og får ikke det hele satt ut av virksomhet hvis den ene fabrikk skulde bli ødelagt ved et luftangrep.

Et argument som sjelden er fremme, er hensynet til de to nuværende fabrikkers rådgivende virksomhet. Med det nuværende system gjør nemlig fabrikkene tjeneste ved å behandle og utrede alla slags spørsmål av teknisk art for flyvevåbnene og de eger sig ganske godt til dette fordi man på fabrikkene har samlet en rekke eksperter på forskjellige områder som driftsingeniører, konstruktør, innflyver og motoringeniør. På denne måten kan man få en sak behandlet ut fra flere synspunkte og av folk med praksis og erfaring. Hvis man får en fabrikk som ligger under departementet, og Våbenchefene fremdeles skal være de tekniske ledere for våbnene, må de nødvendigvis utstyres betydelig bedre med teknisk utdannede rådgivere enn de er nu. Det disse folk koster, må naturligvis regnes med når man bedømmer lønnsomheten.

Noe lignende gjelder utførelsen av forsøk. Med to fabrikker som ligger direkte under våbnene, er det lettere å sette igang alle slags forsøk med våben, militærutstyr og lignende og samarbeidet med de militære specialister går raskere og lettere.

Dette spørsmål kan for øvrig løses på en radikal, men ganske rasjonell måte ved å legge all teknisk tjeneste inn under departementet. Dette måtte da velge typer når våbnene

«Baby Cyclone»

BENSINMOTOR 1/5 HK.

Komplett kr. 60.00

Bensinmotorer som byggekasse kr. 48.00. Hjul, propeller etc. etc. for bensinflybygging. Boken «Modellflybygging» av H. Stub, kr. 2.00.

BILLIGST VED:

NORSK AEROMODEL KLUB

Sekretariat: HENRY STUB
Kirkeveien 67 Oslo Telef. 60884

hadde stillet op de taktiske fordringer, greie alt med bygging og vedlikehold, uteksperimentere alle anordninger av militærutstyr, foreta forandringer på typene o. s. v. Fordeler og mangler ved denne ordning skal jeg imidlertid ikke komme inn på her.

Hvad omkostningene angår, er de naturligvis meget billigere å utvide de to fabrikker vi har allerede. Det er jo ganske meget av bygningene som er fullt brukbare, man slipper alle omkostninger med flytning og man kan beholde arbeiderne. Hvis man nemlig vil bygge en ny fabrikk, må man regne med adskillige utgifter til boliger for arbeidere og funksjonærer. Man kan heller ikke regne med å beholde hele den arbeidsstokk man nu har da endel av dem kanskje heller vilde søke annet arbeide der de bor nu, og å opplære nye folk krever både tid og penger.

Man kan også spare adskillig tid hvis man bygger på de to fabrikker man har. Da har man en ferdig organisasjon å bygge på, og både planleggelsen og utbyggingen kan skje temmelig raskt. På den annen side har de to fabrikker vi har en temmelig dårlig luftstrategisk beliggenhet, og det kan derfor bli tale om å flytte dem. I så tilfelle faller de to siste fordeler bort, men det er slett ikke oplagt at det blir så meget billigere å bygge en ny fabrikk selv da. Hvis man bygger to, kan man legge sjøflyfabrikken et passende sted på kysten og landflyfabrikken ved en flyveplass inne i landet, mens man må bygge ut en kombinert sjø- og landflyveplass hvis man skal ha fabrikkene sammen. Det siste blir naturligvis betydelig dyrere og opveier det man sparer i selve anlegget. Man kunde også tenke sig å flytte Flyvebåtfabrikken som ligger dårligst til og som har forholdsvis mange dårlige bygninger, og beholde det man har på Kjeller og utvide det, særlig ved å bygge en ny monteringshall. Det skulde i hvert fall være morsomt å se et omkostningsoverslag for de to alternativer.

Men hvad man enn gjør, så må man legge en bestemt plan og bygge ordentlig ut etter den. De nuværende fabrikker lider begge under å være bygget i en tid da man stillet meget mindre fordringer til flyene, og siden er det bare foretatt de aller nødvendige utvidelser. Resultatet er at man i mange år har slitt med trange og uhensiktsmessige bygning-

ger, som i høi grad har vanskeliggjort en rasjonell fabrikasjon. Det vi nu trenger er en oversikt over hvad det skal bygges av fly i de nærmeste år, både antall og typer, en plan for vedlikeholdet av disse, en organisasjon av den tekniske tjeneste, og så kan man bygge fabrikkene slik at de kan løse sine oppgaver på den best mulig måte. Mine meninger om organisasjonen burde fremgå tydelig nok av det foranstående; men jeg vil foretrekke en konsekvent gjennomført og vel gjennomarbeidet plan etter andre prinsipper, for en ufullstendig løsning etter disse.

Truls Dahl.



FRANSMANNEN DIDIER POULAIN har vært i Spania, og her har han samlet sine erfaringer i en kort notis: — Antiluftsskyts er overraskende effektivt. — Brandbomber (særlig de små) er en feiltagelse. — Et bombefly er helt hjelpeløst overfor et enseters jagerfly med større hurtighet. — Luftvåbenet kan være ganske effektivt når det brukes som understøttelse for artilleriet, eller istedenfor artilleriet under angrep.

FLY I STORM. Et fly tilhørende det franske luftvåben, forulykket i en tordenstorm. Begge de ombordværende omkom. Etter de foreliggende beretninger blev en av flyets vinger revet av av et lyn, med den følge at flyet styrtet ned.

ET TRAFIKKFLY I SYD-AFRIKA kom ganske anderledes heldig fra et lynnedslag. Passasjerene merket bare et ualmindelig sterkt lys. Etter landingen konstaterte man bare et hull så stort som en tooring i kroppen.

Enda selsommere lyder en beretning om lynnedslag i et fly på vei mellom Marseille og Brindisi. Lynet satte ganske behendig fyr i luen til flyveren. Men flyveren, som bare fikk noen mindre brandsår, styrte rolig videre til sitt bestemmelsessted.

Heller ikke etter landingen kunde man påpeke den aller minste skade på flyet.

OMTRENT 100 KM SYD FOR SICILIA ligger øen Pantelleria. På Mussolinis ordre blir den nu bygget ut til et viktig støttepunkt for luftflåten. Den blir dobbelt viktig, idet den ligger enda nærmere Tunis enn Sicilia, og får stor strategisk betydning for Italia. Malta ligger dessuten bare 250 km i sydøstlig retning derfra.

DEN 21. SEPTEMBER startet 9 fly med tilsammen 14 tonn gull fra England. De skulde bringe gullet til Ungarn og Schweitz. Grunnen var visst at den ungarske og schweiziske regjering vilde ha sitt gull ved hånden, «for alle tilfelles skyld». Eller eies gullet av engelskmenn som trodde at Ungarn og Schweitz ikke vilde bli blandet op i en eventuell krig? I et hvert tilfelle er denne gullfraktingen noe av det mest idiotiske av alle nutidens «sikkerhetsforanstaltninger». Gullet selv er jo ubrukelig enten det ligger i England eller andre steder, og verdien er jo også bare rent konvensjonell. Så det er bare å slite på gode fly til ingen nytte.

FLUGMALARADUNAUTUR RIKISINS. Herr Agnar E. Kofoed-Hansen har sendt ut denne rapport: Vår Waco har i sommer fløiet over 320 timer, hovedsakelig på den 450 km lange rute mellom Akureyri og Reykjavik.

Vi har i fire måneder fløiet 750 passasjerer for uten mange ikke betalende passasjerer.

Der er i alt foretatt 358 landinger på 36 forskjellige steder i Island. Selskapet har hatt 9 alvorlige syktransporter fordelt på de fire månedene. Fire herav er utført under meget vanskelige forhold, en i snestorm, to i tåke og halvmørke og en under særdeles vanskelige landingsforhold, meget hoi dønning og brenning fra det åpne Atlanterhav, men vår Waco har vist sig å være et stabilt og pålitelig fly.

Wacoen har også befordret 10 andre pasienter som ikke behovet sykebære, men som ikke kunde tale å benytte et annet transportmiddel.

Mange ganger fløi Wacoen tre ganger mellom Akureyri og Reykjavik og almindelig at den fløi tur-retur.

Wacoen har løst en bunke interes-

sante oppgaver som: Postflyvning, fotoflyvning, taxifyvning, silderekognosering, ruteflyvning, ambulansflyvning og rundflyvninger.

Alle disse flyvninger har Wacoen løst uten noen som helst trouble, til tross for at landingsforholdene og værforholdene her oppe er nokså ubilde.

DEN ENGELSKE LUFTFART har lidt et stort tap ved Major Adam's død. Sammen med en ledsager startet han i sitt Armstrong Whitley bombefly. Der opstod brand og begge omkom. Major Adam innehadde høiderrekorden, 16439 m, anerkjent av F. A. I.

EN MANN VED NAVN DR. TSUCHIHASHI ved centrallaboratoriet i det keiserlige monopolbyrå, Japan, skal ha funnet op et revolusjonerende surrogat for bensinen. «Revolusjonen» består av flytende tremasse, kamferolje og rågummi,— hvorav han utvinner et meget lett flytende produkt. 20 % av denne blanding med almindelig bensin, skal efter tyskernes mening egne sig spesielt for flymotorer. Man antar årlig å kunne fremstille ca. 2—3000 tonn «revolusjon».

DET BLIR INGEN TING AV den daglige flyforbindelse mellom Aberdeen og Shetlandsøene, som man hadde håpet på. Scottish Airways Ltd. og Allied Airway Ltd. kan ikke bli enige. Paragrafene i postkontrakten for de to selskaper bør forandres slik at man kan undgå den nuværende dårlige ordning med to forbindelser på tre ukedager, en forbindelse en fjerde dag, absolutt ingen forbindelse resten av uken.

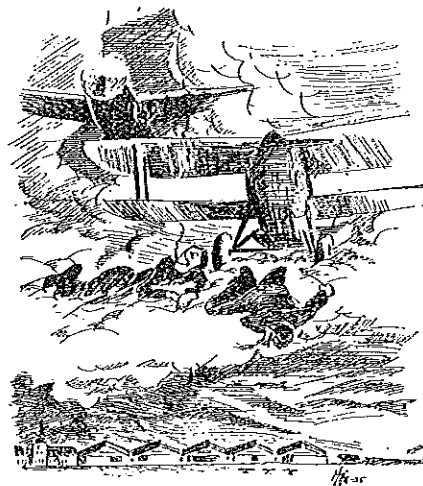
DA CIVIL AIR GUARD'S PROGRAM første gang blev offentliggjort, uttalte Sir Kingsley Wood at han håpet dette kunde virkelig gjøres fra 1. oktober. Men allerede 1. september hadde der meldt sig så mange medlemmer at man kunde gå i gang med realiseringen av programmet. Det hele er gått så fort at bare de som selv er med på det, vet noe om hvad det egentlig går ut på alt sammen. Atpå til er det bare noen dager siden at flyveklubbene selv klaget over at de visste ikke ordentlig hvad som var meningen at de skulde foreta sig. — Alle instruksjoner blev trykket og utgitt den

siste uken i august. I de papirer det nye medlem får å undertegne, er målet og hensikten forklart så klart som mulig. Hvis ordlyden er noe uklår, er svaret at det samme er detaljene i planen enda. Hvad slags tjeneste der trenges av medlemmet kan være hvad som helst fra å feie hangargulvene fri for rask til å feie himmelen fri for fiendeskyene.

DEN 23. AUGUST startet «Lieutenant de Vaisseau Paris» med 8 manns besetning fra Bordeaux. De fløi til New York, 2400 eng. miles. Meningen med turen blev meddelt å være værobservasjoner. På den bakgrunn var turen en suksess, efter som de hadde storm og andre værtyper i rikt mon på hele turen. Avtalen var at de skulde rapportere flyets stilling hver halvtime. De blev 4 timer forsinket.

EFTER ALT DET FLOMLYS som er satt på flyvningen i England i det siste er det ikke mere enn man kan vente, at de har grepet chansen til å stille op i lysstrålen, alle de som ikke har klart selv å tiltrekke sig lyskasternes oppmerksomhet. Naturligvis krever kvinnene likeså vel som mennene sin del av lyset. Ja det er klart. De fleste av dem tar sig jo meget søtere ut i flyvedrakten enn mennene. Det kunde ikke falle oss inn å bortforklare kvinnenens rett til å ha en hånd med i affæren, og hjelpe til hvis og når en luftkrig opstår. Psykologene beviser at kvinnens gjennomsnittstelligens er betydelig lavere enn mannens. Enhver vet at kvinnen er fysisk svakere enn mannen. Likeledes vil en psykolog fortelle at kvinnen eier mere utholdenhet enn mannen. Alle pleiersker vet at av spebarn er gutten svakeligere enn piken. Med andre ord: Kvinnen er seigere. Det er vel grunnen til at det i England idag er 2 millioner flere kvinner enn menn. Alle disse psykologiske fakta forandrer dog ikke det annet faktum at det hender vi hører om kvinner som er dyktigere enn menn i deres eget arbejde. Den absolutt beste bilkjører i de siste 40 år, for eksempel, er en kvinne. Og ingen mannlig pilot er mer kompetent enn den kjente Winifred Spooner. Der har vært enkelte kvinnelige flyvere i Tyskland, U. S. A. og Frankrike som i både dømmekraft og dyktighet var jevnegode med de beste mannlige.

Selv om der finnes endel kvinner



Flyelevens drøm.

som står over gjennomsnittsnivået av almindelige flyvere, selv om enkelte kvinner når op til den høieste standard av flyvning, selv om kvinnen eier den forbausende utholdenhet som gjør henne i stand til å «gå på» der hvor mannen vilde legge sig ned og dø, — er det allikevel et faktum at det tyngre arbeide i forbindelse med flyvning, passer ikke for kvinner.

Sensasjonspressen har selvfølgelig kastet sig over idéen om «luftamasjonene» i krigsfly, i «dødsvingen» o. s. v. Men det er utover grensene av almindelig praktisk politikk, særlig efter at organisasjonen har slike fornuftige overhoder som nu er tilfelle.

Intelligente kvinner har uttalt at det er ikke en forrykt idé å bruke kvinnelige flyvere i krigsflyene. På den annen side har kvinner foreslått at om de ikke blir tillatt å fly som krigsflyvere, kan de brukes til å frakte krigsflyene til frontene. Noen må jo fly dem fra fabrikkene til flyveplassene. Og ifølge «The Aeroplane» hender det en dag at den engelske luftflåte må operere et sted i Mellem-europa, for å holde tilbake orientalske barbarer. Da blir der en god del frakting av fly fra England til for eksempel Ungarn og Polen. En gjennomsnitts kvinnelig pilot vilde neppe være den rette til å frakte store enseters krigsfly, 450 miles i timen, eller svære bombefly. Der er vel ikke mange kvinner som kunde gjøre slike ting. Men hvis man slapp løs en av disse «racende» kvinnene i et «Hurricane» måtte man i allfall alltid være forberedt på at hun vilde prøve å slå den uoffisielle rekord fra for eksempel Northolt til Budapest

eller Warsawa. Og flyet vilde ankomme til flyveplassen med utbredt magnet og uten haleflater eller lignende.

På den annen side vilde vel den gjennomsnittets kvinnelige pilot egentlig ikke ha lyst til å føre hverken et «Hurricane» eller et «Hampden». Og for denne sistes vedkommende skulde der nok finnes en passende job: For eksempel frakte undervisningsfly fra fabrikkene til flyveplassene. Det er en mer «Ladylike» beskjef-tigelse, — synes vi. (Popular Flying.)

VI HAR HØRT ET FORSLAG om at ambulansflyene skulde føres av kvinnelige flyvere. Det går vel an kanskje, men muligheten for en snarlig utvidelse av ulykkes-listen synes dermed å ligge så nær. Og, — ja, selv om noen kvinner kjørte ambulansbilene ganske bra, når vi tenker på hvad de gjorde i 1914—1918, må vi allikevel undres over den forholdsvis lille dødelighetsprosent.

En venninde som har lest så langt som til denne siste setningen, bemerket indignert at de kvinnelige ambulanskjørere dengang var akkurat på samme standard som R. A. C. mennene, og ca. 100 % bedre enn sine mannlige kolleger, som alle var uduelige og for det meste pasifister. Dessuten sier hun at kvinnene kjørte ikke ambulanser for R. A. F., men de kjørte de ambulanser som tok sig av sårede ved motorulykker på veiene, og de kvinnelige kjørere var alltid først ved ulykkesstedet. — Kanskje hun har rett, hun har som oftest det. Men vi kjenner tilfeldigvis en charmerende ung dame som skrev sig inn i Women's Legion som chauffør i hærens førstehjelpstropp i 1915. Hun hadde kjørt en venns bil et par ganger, og så blev hun altså ambulanskjører. Få dager etter ankom hun til sitt hjem, med ambulansen full av patienter. Hun bad om te, for hun var på vei til et hospital som lå temmelig langt unda. Hennes mor og søster gav henne te, og sendte også te ut til patientene. Nettop som de stod på farten til å reise videre, sier moren: «Hvad er det egentlig som feiler patientene dine, Joyce?» «Flekkyfus», svarte Joyce, trækker inn clutchen og setter avgårde. Merkelig nok døde hverken moren eller søsteren. — Men der ser man hvad kvinnene kan finne på når de får en ansvarsfull job.

(Flying.)

DEN SWEITZISKE FLYVER, Marcel Godinat, er den første som har fløiet fra Zürich til Basel og tilbake igjen i et glidefly. Han startet fra Zürich om morgenen og nådde Basel etter to timers flyvning. Her landet han, og vendte tilbake til Zürich samme dag. Distansen mellom de to byene er omtrent 53 eng. mil. Den polske flyverske, Mlle. Wanda Modlibovska, satte polsk glideflyrekord for kvinner, med en tur på 345 kilometer. Dette er bare 4 kilometer under verdensrekorden, 349 km. Verdensmesterinnen er den tyske Fräulein Hanna Reitsch. På denne turen satte Mlle. Modlibovska ny tidsrekord, idet hun holdt sig i luften 24 timer 14 min.

EN ORGANISASJON, kalt National Women's Air Reserve, blev stiftet forrige vinter som en avdeling av Romford Flying Club. Klubben teller nu 900 medlemmer. De betaler 6d om uken, og får flyveundervisning for 15sh. timen. De reduserte prisene skyldes pengegaver fra interesserte folk i Romford. Noen av elevene er sykepleiersker, og en av dem er så ivrig at hun sykler ti engelske mil fra sykehuset til flyveplassen. Til tross for at de bare får fly en week-end i måneden er der som regel ca. 60 medlemmer til stede ved alle The Ground Engineer, Mrs. Gabrielle Patterson's undervisningstimer. Klubbens hovedkvarter skal snart flyttes fra sin nuværende flyveplass ved Romford til Ilford flyveplass i nærheten av det nye City of London flyveplass nær Fairlop. For tiden får damene bruke de to Gipsy Moth to Spartans og en Cirrus Moth som alle tilhører Romford Club. Men de håper å kunne anskaffe flere fly enn de nu har.

EN OFFICIELL MEDDELELSE fra det franske luftministerium forteller om hyppige crash med de tomotorige Macel Bloch flyene. Natt-flyvning er blitt forbudt og andre restriksjoner gitt, da det skyldtes feil i motoren.

OMBORD I DE BRITISKE trafikkfly serverer man nu øl i blikkanner istedenfor flasker. En av fordelene ved dette kanneølet er, at det er meget lettere i vekt, enn i de tunge ølflaskene.

BRITISK FLYVEINDUSTRI melder om en totalsum av eksporten i juni år på 474,509 pund mot ifjor 252,015 pund, samme måned.

REKORDEN SOM TUNGVEKT-PASSASJER på London—Paris-ruten sies for tiden å holdes av en mann som veier 171 kg.

ET TYDELIG BEVIS PÅ FLYETS verdi i medisinenes tjeneste, er denne historie fra den australske innlandsmisjon. Ensomt og langt inne i landet lå to mennesker alvorlig syke, og det var nødvendig å få dem til hospitalet. Men ingen kunde komme landeveien på grunn av store oversvømmelser. De blev reddet. De blev hentet pr. fly.

Løitn. Torstein Helgesen.



Løitnant Torstein Helgesen fortjener «hederlig omtale» i anledning V. F. F.s 10 års jubileum. Han er foreningens mangeårige styremedlem og tjenestgjør for tiden som en meget habil kasserer. Torstein Helgesen utnevnes her ved til V. F. F.s «faktotum».

FLY, Luftfartsbladet

kommer ut en gang pr. måned og koster kr. 6,00 pr. år, kr. 3,00 pr. halvår. Til utlandet kr. 8,50 pr. år.

Redaktør og utgiver:

Jon Lotsberg

Kontor, Pilestredet 31 IV. Telef. 31148.

J. Cbr. Gundersens Boktrykkeri.
Bernhard Getz gate 3, Oslo. Telefon 30195.

FLY LUFTFARTSBLADET

Innholdsfortegnelse: Ambulanseflyvning i Norge - Ambulanseflyvning av Viggo Widerøe - Ambulanseflyvning fra en læges synspunkt - En lege i Nord-Norge skriver - Våre flyvere har ordet - Flyvemisjon i vest - Modellflyvning - Klubbstoff - Kringsjø - Fra den nye Flyveinstruks for Hærens Flyvevåben - Dragens vinger.

Ambulanseflyvning i Norge.

Av kaptein Roscher Lund.

Efter anmodning fra «Fly», skal jeg gjøre rede for det arbeid som hittil har vært gjort for fremme av ambulansflyvningen her i landet. Jeg skal også berøre de retningslinjer som kan komme på tale for det videre arbeid med saken.

Så vidt jeg vet var dr. Chr. Langberg den første i vårt land som slo til lyd for ambulansflyvning. I et foredrag på Røde Kors' landsmøte i 1926 foreslo han at foreningen skulde ta spørsmålet op.

I 1931 dannet Røde Kors et utvalg for behandling av saken. Det økonomiske spørsmål kom naturlig straks i forgrunnen. Utvalget søkte de nordlige fylker om bidrag av vinmonopolpengene for drift av et ambulansfly i Nord-Norge, — Sosialdepartementet om bidrag av Pengelotteriets overskudd til kjøp av et ambulansfly.

Henvendelsene var uten resultat.

Høsten 1935 blev det av Norges Røde Kors og Norsk Aeroklubb dannet et felles arbeidsutvalg for ambulansflyvning.

Da Widerøes Flyveselskap alt i 1934 var begynt med ambulansflyvning på Østlandet, gikk arbeidsutvalget igang med sin virksomhet gjennom en undersøkelse av forholdene i Nord-Norge, hvor

behovet for ambulansfly er størst på grunn av kommunikasjonsforholdene og de store avstander.

Arbeidsutvalgets undersøkelser resulterte i en søknad til Stortinget om en bevilgning til stasjonering av ambulansfly i Nord-Norge i ett år. — Søknaden var uten resultat.

Sommeren 1936 blev det satt igang en lokal flyverute i Vesterålen. Arbeidsutvalget henvendte sig da til Rikstrygdeverket med en søknad om at flytransport skal godtgjøres for trygdekassens medlemmer i tilfelle hvor øieblikkelig hjelp er påkrevet.

Rikstrygdeverkets svar var imøtekommende. Rikstrygdeverket antok at en trygdekasse må godtgjøre bruken av fly som transportmiddel for syke når lege og sykehus legitimerer at flytransport er nødvendig og når transporten skjer til nærmeste lege eller sykehus.

I 1937 sendte arbeidsutvalget en søknad til Forsvarsdepartementet om bidrag til stasjonering av et ambulansfly i Nord-Norge. Søknaden var uten resultat.

Vinteren 1937—38 blev det av arbeidsutvalget i samarbeid med flyveselskapene holdt en demonstrasjon av ambulansflyvning på Bogstadvannet. Representanter var innbudt fra alle myndigheter

som har med saken å gjøre. — De av Widerøes Flyveselskap utførte ambulansflyvninger har dog vært av størst betydning for fremme av saken. De har vært drevet i stadig økende antall fra 1934. Da disse flyvninger er behandlet annet steds i bladet, skal jeg ikke komme nærmere inn på dem her.

Standpunktet idag fra myndighetenes side er klart. De finner ikke å kunde støtte ambulansflyvning. Det er ennu ikke gått op for dem at det her ikke bare dreier sig om syketransport, men om redningsarbeid.

Om en ekspedisjon er i fare så spørres det ikke om hvad en redningsekspedisjon koster. Vi så det for en tid siden, da man mente at Devolds ekspedisjon var i fare. Vi har sett det gang på gang når det har vært om å gjøre å redde arktiske flyve-ekspedisjoner, og ære være myndighetene som er villig til å hjelpe.

Men man skal dog være oppmerksom på at det i disse ekspedisjoner deltar folk som av egen fri vilje setter sitt liv i fare. Det skulde være ennu mer grunn til å redde livet på egne landsmenn i eget land som uforskyldt er blitt utsatt for ulykke eller sykdom; men her sier myndighetene pass.

Et eiendommelig trekk ved