

FLY LUFTFARTSBLADET

Innholdsfortegnelse: Norsk ruteflyvning - Meddelelser fra Luftfartsrådet - Flyvning ute i verden idag - Luftpostforsel 1938 - Flyverne og livsforsikringen - Civil og militær flyvning - Pressen og flyveulykkene - En samtale om Shell Service og oktaverdi o. s. v. - En 3-dagers flyvetur i høifjellet - To civilutdannede trafikkflyvere - Klubbnytt - Kringsjå.

NORSK RUTEFLYVNING

Ved kaptein Hj. Riiser-Larsen.

Det er ikke lenger nødvendig å søke å overbevise folk om at flyet er et kommunikasjonsmiddel. Gjennom de snart 20 år flyet har vært benyttet som sådant, har det til fulle bekreftet de forhåpninger man for en menneskealder stilte til det, og det har befestet sin stilling blandt de øvrige kommunikasjonsmidler.

Vi kom sent i gang med ruteflyvning her i Norge. Dette forhold hadde både sine fordeler og sine mangler. En av fordelene er at man ute i verden hadde innvunnet en rekke til dels dyrkjøpte erfaringer som vi kunde bygge på når vi skulde organisere den norske ruteluftfart. Men en mangel var det at det da fordredes betydelige beløp for å organisere den nødvendige sikrings-tjeneste m. v. En mangel var det også at der ikke var til stede det store antall personell med erfaring i ruteflyvning som trengtes.

Disse fordeler og mangler var D. N. L. fullt opmerksom på, og man tok hensyn til dem ved utbyggingen av det som idag begynner å ta karakter av norsk luftrute-fart, forlanges det — i betraktning av de penge-midler som trenges og de verdier som settes på spill — at de som har ledelsen setter sig inn i hvad et kommunikasjonsmiddel er for noe. Det er ikke nok å kunne sette op en rutetabell, basert på distanser og beregnet efter et flys fart. Man må søke til bunns i kommunikasjonens innerste vesen for å søke å passe flyet inn som et ledd i kommunika-sjonssystemet. Der er 3 ting som forlanges av et kommunikasjonsmiddel på regulære, tidfestede ru-ter, nemlig: 1) Sikkerhet, 2) regularitet og 3) kapasitet.

De faktorer som i første rekke influerer på sikkerheten er materiellet, personellet og sikrings-tjenesten. Tar vi først materiellet, er forholdet det, at om motoren idag er betydelig meget sikrere enn den var for 10 år siden, og uendelig meget sikrere enn den var for 20 år siden, så er dog ikke sikkerheten fullkommen. Motorstopp kan inntreffe, og inntreffer den dag i dag. Sikkerheten krever derfor hvor det gjelder regulære ruter som flys dag efter dag, måned efter måned, år efter år, flermotorige fly.

Man kan si for våre kystruters vedkommende at der overalt langs kysten er vann å lande på. Det er riktig nok, men kysten er mange steder åpen. Fjorder og farvann er lange og brede, og der er steile kyster å drive inn mot. En ganske annen ting er det selvfølgelig når det gjelder leilighetsvise turer i ny og né. Da er risikoen for motorstopp absolutt minimal.

Der kreves på regulære ruter, for å vinne passasjerenes tillit, solide, robuste skrog. Det er ikke farten det i første rekke kommer an på. Man kan gjerne komme 10 minutter senere frem, bare man kommer godt frem; og der fordres godt vedlikehold.

Det er unødvendig å si at vi stiller de strengeste krav også til personellet, og det gjelder ikke bare personellet i luften, men også på bakken. Da vi ikke i 1935, da vi begynte, hadde trenede trafikk-flyvere her i landet, begynte vi med utenlandske som trenet våre folk op. Vi sendte våre folk til utlandet om vinteren, og slapp dem efter hvert som vi visste de var kvalifiserte og modne nok, frem til førstefører-rattet. Og jeg våger å påstå at vi nu har under oppbygging en stab av solide førere; men ikke bare førere, også telegrafister og mekanikere.

Jeg nevnte personellet på bakken. Det er like så viktig å ha dyktige flyveledere som å ha dyktige

Handelsfag, sprog, stenografi, maskinskrivning.

Nye dag- og aften-partier hver uke.

Oslo sprogskole

Ring 65400 (65402)
Parkv. 5 v. Pilestr.

f. 31148.

t. 13903.

FLY LUFTFARTSBLADET

Redaktør: Jon Lotsberg.

Redaksjon og ekspedisjon:

Pilestredet 31^{IV}, tlf. 31148.

Annonseavdeling:

B. W. Areklett, Grensen 5—7, tlf. 25281

Trykkeri:

J. Chr. Gundersen, Nedre Vollgate 4,
tlf. centralbord 13903.

førere. Også våre flyvelederes utdannelse har vi måttet ta hensyn til. Man må imidlertid ikke forstå mig derhen at sikkerheten var mindre i 1935 enn i 1938 fordi personellet nu har bedre erfaring og den sikringstjeneste, som jeg for øvrig senere skal komme inn på, er blitt bedre utbygget. Vi tok hensyn til dette forhold ved meget strenge bestemmelser om i hvilke værforhold flyvning var tillatt.

Jeg kommer så til selve sikringstjenesten. Det er de meteorologiske observatører som begynner dagens arbeide for sikringstjenesten. Meldingene



Interior fra Ju 52.

strømmer inn til de meteorologiske centraler hvor de bearbeides og sammenholdes med de meldinger som løper inn fra steder utenfor landet. Kartene tegnes og varslene går ut. Flyvere og flyveledere konfererer med meteorologen og blir satt nøiaktig inn i vær-situasjonen således som den er i øieblikket, og således som den kan tenkes å utvikle sig. Dette siste, tendensen, den eventuelle værforandring er særlig viktig. Flyvelederen overtar nu sikringstjenesten, men meteorologens arbeide er hermed ikke avsluttet, idet stadige værmeldinger utgår over regionalsendere til bestemte tider med visse mellomrum. Og det er meteorologens plikt å underrette flyvelederen om større forandringer langs ruten. Gjennem sin radiostasjon står flyvelederen i stadig kontakt med flyet så lenge det befinner sig i hans distrikt. Kommer det over i nytt distrikt, melder det sig til neste flyveleder, som følger det frem til landingsplassen og eventuelt hjelper det ned hvis det er lave skyhøider. Der settes visse minimumsfordringer for de forskjellige steder med hensyn til skyhøide, avhengig av det omkringliggende terrengs høide.

Man vil forstå at det er nødvendig å ha det mest intime samarbeide mellem telegrafist og fører ombord i flyet, og mellom dette og flyvelederen. For å gi de eldre flyveledere anledning til å repetere, og for å gi nye aspiranter kunnskaper om Deres tjeneste, har D. N. L. satt i gang et kursus for noen og firti mann på Sola, hvor hele tjenesten vil bli øvet, navigasjonskunnskaper oppfrisket og instruksjer nøiaktig gjennomgått. Dette at et fly som nærmer sig et anløpssted, blir behandlet nøiaktig på samme måte, det være sig i Kristiansand eller Tromsø, i Oslo eller Bergen, er av den aller største betydning. Derfor holder vi disse kurser, for å få helt uniforme arbeidsmetoder.

Sikringsmessig vil landet efter hvert bli inndelt i følgende distrikter:

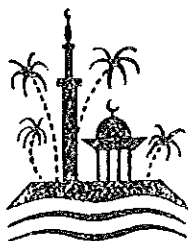
Oslo — Kristiansand—Stavanger—Bergen—Trondheim—Bodø—Tromsø—Kirkenes. De nevnte steder er centralpunktet innen hvert sitt distrikt.

Efter hvert vil alle disse stasjoner bli utstyrt, foruten med de nødvendige almindelige radioanlegg, også med peiler. Følgende stasjoner blir allerede i sommer utstyrt med peiler:

GLOTT'S

AKABA

TYRKISK KVALITETCIGARETT



ANITRA

NIKOTINSVAK TYRK. CIGARETT



MEDELSELER

FRA LUFTFARTSRÅDET

Nr. 7/1937.

Lægeundersøkelse i april.

A. Den faste lægenevnd for flyvere.

Den faste lægenevnd for flyvere har møte i Wergelandsvn. 3 b, Oslo kl. 17 fredag 8. april.

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

Nr. 2/1937.

Toll-landingsplasser for luftfartøier.

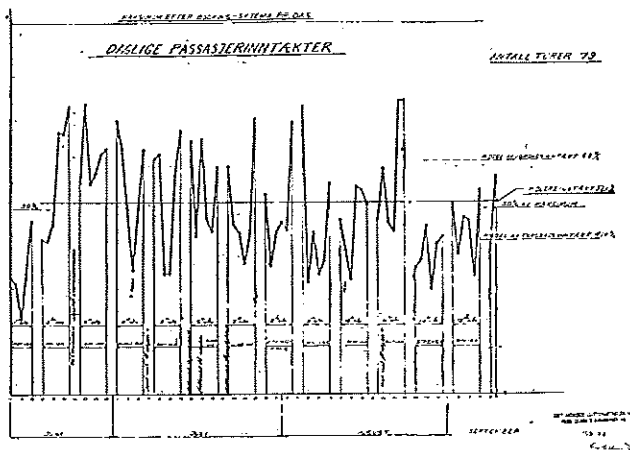
Ifølge Forsvarsdepartementets bestemmelse 14. februar 1938 er det fra 1. april 1938 følgende godkjente toll-landingsplasser i Norge:

For landfly:	Lengde	Bredde
Kjeller (milt. flyvepl.)	0° 19' Ø. (Oslo m. ¹)	50° 58'
Værnes —»—	0° 13' Ø. —»—	63° 27'
Stavanger, Sola	5° 04' V. —»—	58° 53'

For sjøfly:

	Lengde	Bredde
Moss	0° 04' V. (Oslo m. ¹)	59° 26'
Oslo	0° 00' V. —»—	59° 55'
Horten	0° 14' V. —»—	59° 25'
Arendal	1° 57' V. —»—	58° 27' 30"
Kristiansand	2° 43' V. —»—	58° 09'
Stavanger	4° 58' V. —»—	58° 58'
Haugesund	5° 27' V. —»—	59° 25'
Bergen	5° 24' V. —»—	60° 23'
Ålesund	4° 36' V. —»—	62° 28'
Trondheim	0° 20' V. —»—	63° 26'
Namsos	0° 46' Ø. —»—	64° 28'
Bodø	3° 40' Ø. —»—	67° 17'
Harstad	5° 50' Ø. —»—	68° 48'
Narvik	6° 42' Ø. —»—	68° 26'
Tromsø	8° 15' Ø. —»—	69° 39'
Kirkenes	19° 19' Ø. —»—	69° 44'

¹) Oslo meridian er 10° 43' 23" østligere enn Greenwich meridian.



Oslo, Kjeller, Stavanger, Herdla, Trondheim, Bodø og eventuelt Tromsø. I Stavanger, Herdla og Trondheim oppettes Adcock peileanlegg. I Oslo, Bodø og Tromsø almindelig rammepeiler.

Samtlige anløpssteder på kysten er utstyrt med radiostasjon for korte og lange bølger, telefoni og telegrafi. Allerede i 1938 har vi følgende stasjoner i gang for flyverutene:

Oslo, Moss, Arendal, Kristiansand, Stavanger, Haugesund, Bergen, Ålesund, Molde, Kristiansund, Trondheim, Brønnøysund, Sandnessjøen, Bodø, Narvik eventuelt Svolvær, samt Harstad, Tromsø Hammerfest og Kirkenes.

Som værmeldende radiostasjoner til støtte ved øieblikkelig værforandring har man funnet det nødvendig å sette i drift følgende stasjoner:

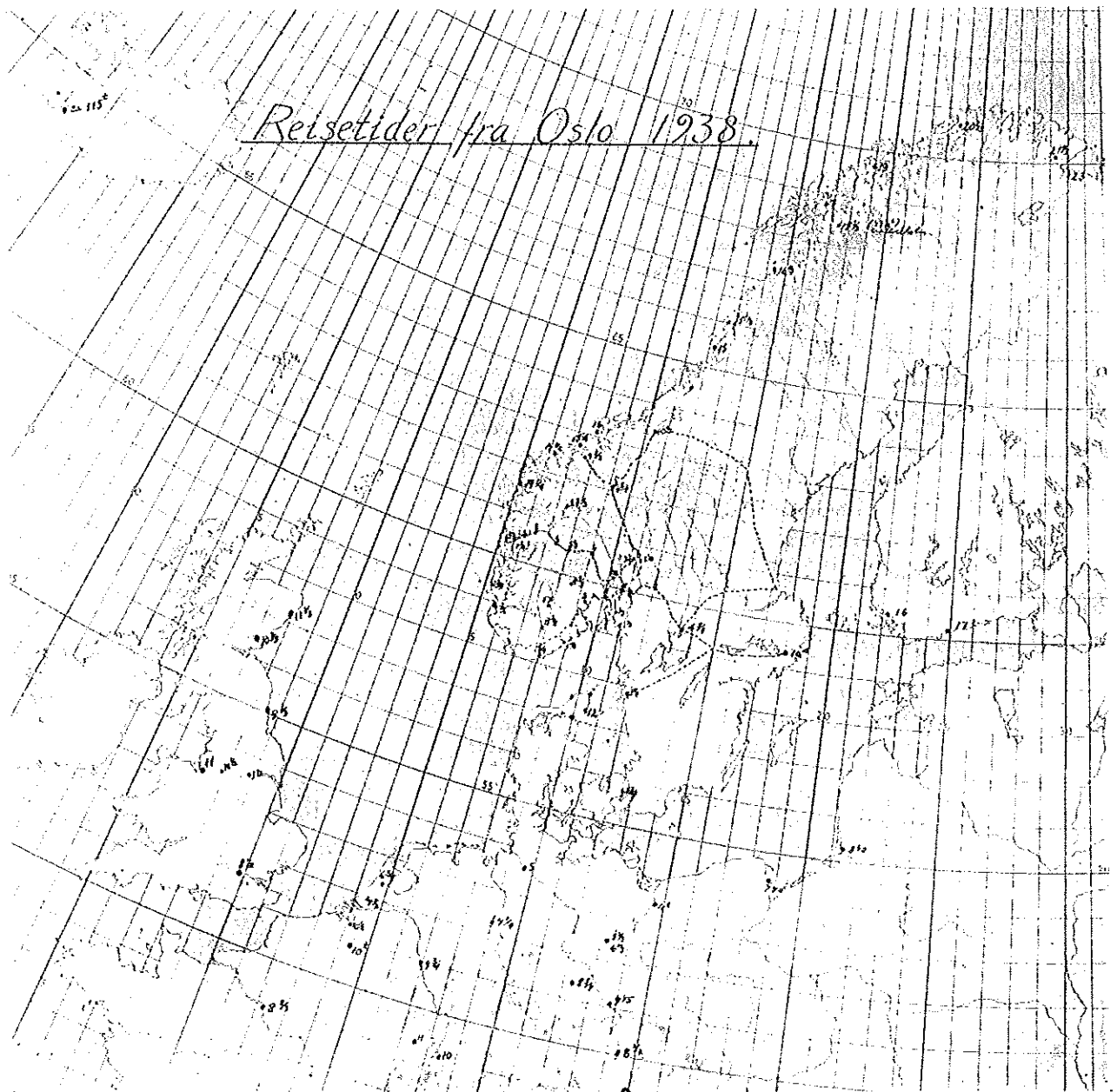
Viksbø, Ytterøyene, Rørvik, Valvær, Barøy, Alta, Nesseby og Honningsvåg.

Av radiofyr får man i år i gang Lista, til forsøk som fyr kombinert med den maritime navigasjon.

I den tid N. N. L.s trafikk er på det høieste arbeider 50 radiotelegrafister. 3 værværscentraler, 29 radiostasjoner og 79 supplerende flyveværstasjoner er daglig beskjeftiget med å gi værmeldinger til rutene.

I radio og værmelding er henholdsvis 50 og 140 personer helt eller delvis i flyvningens tjeneste.

Hos D. N. L. er ved hovedkontor, tekniske avdeling, samt som flyvende personell og stasjonspersonell i alt i arbeide 120.



Reisetidene fra Oslo i timer. Sammenlign tiden innenlands og utenlands.

Med andre ord er vel 300 personer i mere eller mindre grad sysselsatt med arbeide i flyvetjenesten.

Det annet krav flyet måtte tilfredsstillte som kommunikasjonsmiddel var den nødvendige minstandard av regularitet. Dette spørsmål har en viss forbindelse med det tredje krav, nemlig kravet til kapasitet, d. v. s. flyets lasteevne. Spørsmålet er om det kan ta det antall passasjerer som trafikkfrekvensen på vedkommende rute forlanger, når man tar berettigede kommunikasjonsmessige hensyn i betraktning.

Når Staten overalt støtter sin egen luftfart, så er det først og fremst for handelens skyld. Handel, omsetning og varebytte er hele samfundets livsbetingelse. For at et varebytte skal kunne finne sted, går der i forveien forhandlinger mellom selger

og kjøper, enten ved telegram, ved post eller personlig møte, og her er det flyet som det hurtigste av de nu eksisterende kommunikasjonsmidler har sin store betydning. Det har allerede efter denne forholdsvis korte levetid begynt å gjøre sin innflytelse gjeldende på landenes økonomiske fysiologi, om man kan benytte dette uttrykk.

Handelen følger den vei posten går. Posten går nu i stor utstrekning luftveien, og der foregår for tiden en forskyvning slik som den der fant sted da jernbanen kom. Det er forretningsmannen som først og fremst skal betjenes av flyet (se fig.). Turisttrafikk og annen trafikk er bra å ta med, men det primære er at forretningsstanden tilfredsstilles. Forretningsmannen må forlange en viss standard av regularitet. Han må ha noenlunde

DEN RUTEMESSIGE SIKRE

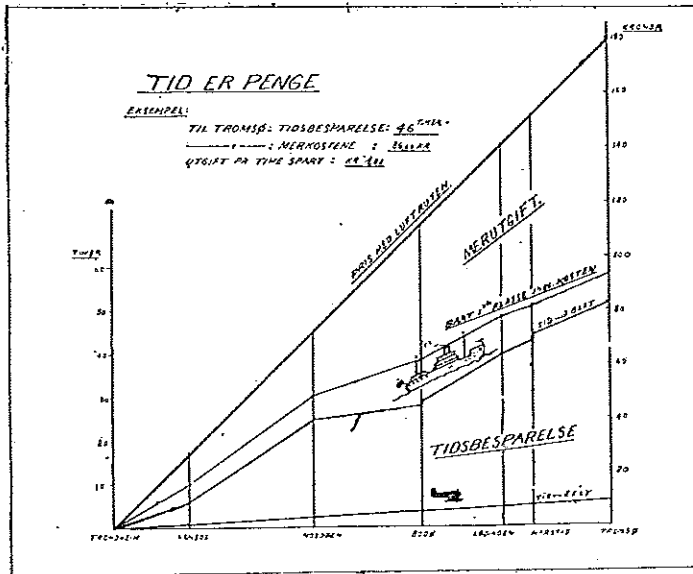
NATFLYVNING

GJENNEMFØRES MED
**JUNKERS-
JU 52/3 m**



JUNKERS FLUGZEUG-UND-MOTORENWERKE A-G. DESSAU

er-
ste
nar
ne
m-
og-
går
for
ted
om
g-).
ted,
eds-
viss
nde



Er Deres tid mer vært enn kr. 1.86 pr. time lønner det seg å fly til Tromsø.

trygghet for at posten kommer frem den dag han har beregnet. Hvis ikke, må han telegrafere; og han kan ikke som turistene bestemme den dag han vil reise 2—3 uker i forveien. Han må kunne bestemme sig til å reise på kort varsel. Og her kommer man inn på kapasiteten.

Derfor må der på en rute settes inn et fly hvis lasteevne er betydelig større enn den gjennomsnittlige daglige efterspørsel. Man regner at et kommunikasjonsmiddel, for å tilfredsstille dette forretningsstandens krav, må kunne ta 2 ganger så stort passasjertall som det gjennomsnittlige behov. Først da kan forretningsmannen basere sig på å ta flyet, om det plutselig vil vise sig nødvendig for ham å foreta en reise for å bringe en forretning i orden.

Jeg har hørt si at det er dem som finner at våre 16-passasjerers Ju 52 er altfor store for norske sjøruter. Forholdet er imidlertid det at de ikke er for store. Den midlere belastning på Oslo—Bergen-ruten med den ruteordning som vi i år går tilbake til, var i 1935 51,7 prosent. En kurve over trafikken (se fig.) illustrerer til fulle at det ikke var mer enn såvidt at et fly av denne størrelse tilfredstilte kravet til kapasitet. Det ser man på de mange høie topper på frekvenskurven. Tar vi en annen rute, f. eks. retning fra Trondheim, der er flyet så godt som fullt belastet hver gang. Man skal nemlig huske på en ting: Et fly kan ikke og vil ikke bli overbelastet. Det har sitt luftdyktighetsbevis for en maksimums bæreevne, og denne blir ikke over-

skredet. Kommer der et rush av passasjerer, kan man ikke stue flere inn enn det er tillatt å ta. Man kan ikke gjøre som båter, legge personell rundt omkring i salonger og officerenes lugarer bare det er livbåter nok, eller gjøre som på jernbaner å koble til flere vogner. På de lange stamruter kan man ikke dublere ruten ved å sette inn ekstra-fly, hvilket kan gjøres på små ruter hvor man flyr med mindre materiell. Stamrutenes fly må derfor tilfredsstille det krav jeg har nevnt, og det gjør våre Ju 52.

Jeg skal så kortelig omtale hvilke ruter der vil bli fløiet i 1938:

Passasjerruter:

Oslo—Bergen i tiden 4. april til 1. okt.

Bergen—Tromsø i tiden 6. juni til 1. okt.

Oslo—Kjøbenhavn i tiden 27. mars til 31. oktober i pool med A. B. A. og D. L. H.

Kjøbenhavn—Oslo i tiden 1. juni til 1. oktober i pool med A. B. A. og D. L. H.

Postruter:

Nattpostruten Oslo—Kjøbenhavn i tiden 19. april til 1. oktober.

Trondheim—Tromsø i tiden 6. juni til 1. oktober.

Tromsø—Kirkenes i tiden 1. juli til 30. august.

*

Jeg vil også få nevne at vi allerede forlengst har begynt å bearbeide planene for 1939. Da får vi Fornebo ferdig fra 1. mai. Vi får Kjevik ferdig i Kristiansand, og vi håper at vi også får Herdla ferdig ved Bergen. D. N. L. vil da foreta en delvis omlegning til landfly, og for å få den mest rasjonelle og økonomiske drift søke å kombinere kystruten med de forskjellige ruter på utlandet.

Til slutning vil jeg fra D. N. L. rette den appell til leserne, idet jeg håper de har fått et gunstig inntrykk av at der ligger et alvorlig arbeide bak organiseringen av rutene, at man vil gå ut og virke som apostler for den norske luftrutefart. Slogordet må bli: «Hjelp oss å knytte landet sammen. Bruk luftrutene på dine reiser.» Jo større trafikk og jo større inntømster vi får på rutene, jo forttere lar sig utbygge det luftrutenett som vi strever frem mot.

K. N. A. - Hotellet
OSLO

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

Flyvning ute i verden idag

Av Bernt Balchen.

Der er ingen sikrere retningsviser for fremtiden enn å studere fortiden. Man kan studere fremgangen i flyvningen ved å studere tilveksten i hastighet, distanse og betalende last for så vel militære som civile fly i de siste 10 år. Hastigheten for våre nye superfly ligger nu oppe i omkring 500 km pr. time. Disse fly er beregnet til å fly i substratosfæren. De kommersielle typer av disse som vil komme til anvendelse for passasjerflyvning er beregnet på å ha opptil 100 passasjerplasser eller mere, og kunne tilbakelegge distansen over Atlanterhavet mellom Europa og Amerika på 8 å 10 timer. Denne påstand er ikke noen fantasi eller Jules Verne-drøm. Pan American Airways har for ca. 6 måneder siden anmodet de 5 største flyfabrikker i U. S. A. om å gi tilbud på en Transoceanic Airliner som må kunne ta med sig 100 passasjerer, og ha en besetning på 16 mann på en distanse uten mellemlanding på over 8000 km med en reisehastighet på 320 km i timen ved havflaten og 480 km i timen i 8200 m høide. Den betalende last skal være 11 200 kg.

Motorene i et slikt fly kommer antagelig til å bli på 2—2500 hestekrefter. Disse «Yankee clip-pers» skal settes inn på rutene innen 3 år. Stopper vi og ser bakover, finner vi at det er bare litt over 34 år siden, på fredag den 17. desember 1903, at brødrene Orville og Wilbur Wright foretok den første flyvning med et motordrevet fly. Det hadde en 4-cylindret 12 hestekrefters bensinmotor ombord. Man foretok denne dag 4 flyvninger. Den lengste av disse var ca. 200 meter og varte ca. 59 sekunder. Sammenligner man denne tur med hvad vi har idag, fly som har 4 motorer, hver på ca. 1500 hestekrefter, altså 5988 hester mere enn Wrights fly hadde, og som tar en betalende last på 5—6 tonn, da har man et litet bilde for sig av utviklingen av flyene frem til nu.

Efter brødrene Wrights første flyvetur tok det ennu en årrekke forenn flyvningen vant frem i kommunikasjonslivet til å spille noen som helst rolle. I årene før krigen var det mest en sensasjons-trang som drev folk til å være med på en flyvetur. Ved større utstillinger og stevner var det alltid en attraksjon å kunne få se en vågehals som tumlet

sig med et av datidens fly. De flytyper man hadde var av en litt forskjellig konstruksjon enn dem man har idag, bygget sammen av duk og tre samt stål-tråd og wire. Man pleide ofte å si om et fly på den tid, at man undersøkte riggingen på et slikt fly ved å slippe en kanarifugl inn mellom bæreflatene, og der hvor den slapp bort var der anledning til å undersøke om en wire eller et stag var røket.

Under verdenskrigen i 1914—18 tok utviklingen av flyet en fart som nok aldri hadde vært mulig under almindelige fredsforhold. Efter verdenskrigens slutt fant vi et nytt våpen der var utviklet under krigen, nemlig flyet. Men hadde spesielle typer utviklet under denne verdenskatastrofe som siden i modifisert form kom og gjorde sin rett gjeldende som transport- og trafikkinstrumenter, idet nemlig de første transport- og langdistanse-flyvninger blev foretatt med bombe- og patruljefly der var konstruert til å fly lengere distanser med last ombord. Som et eksempel på et ganske interessant foretagende som blev foretatt i 1919 kan nevnes A/S Aeromarine som etablerte en rute mellom Miami i Florida og Havana, Cuba. Dette selskap fløi i løpet av 18 måneder 22 000 passasjerer på denne strekning uten et uhell av noen som helst art.

I Europa var saken den at en del av de nasjoner som hadde vært med på det store oppgjør og hadde trukket det korteste strå ved Versailles-traktaten, var forbudt å holde flymateriell over en viss størrelse for militære formål. Disse så da en utvei i etablering av post- og passasjerruter mellom de forskjellige byer innenlands og til nabolandene for derved å kunne holde en camouflert fly- og flyverorganisasjon i trening for vesentlige militære formål. Det kan også nevnes at allerede så tidlig som et halvt år efter verdenskrigens slutt blev Atlanterhavet kryset av så vel fly som luftskib, idet flyverne Alcock og Brown fløi over fra New Foundland til Irland i en ombygget bombemaskin i juni 1919, og en måned efterpå fløi det engelske luftskib R 34 samme vei fra Skottland og direkte til New York og tilbake igjen til England.

I den tid som har gått har det økede krav fra

Grand og Victoria Hoteller

Telef. 1048

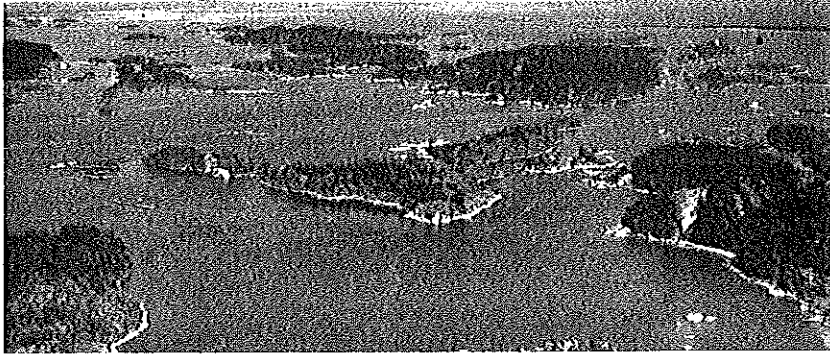
Telef. 1026

Hamar

INNEHAVER:

Gunnar Knudsen

En flyvetur fra Oslo til Tromsø



Sorlandskyst.

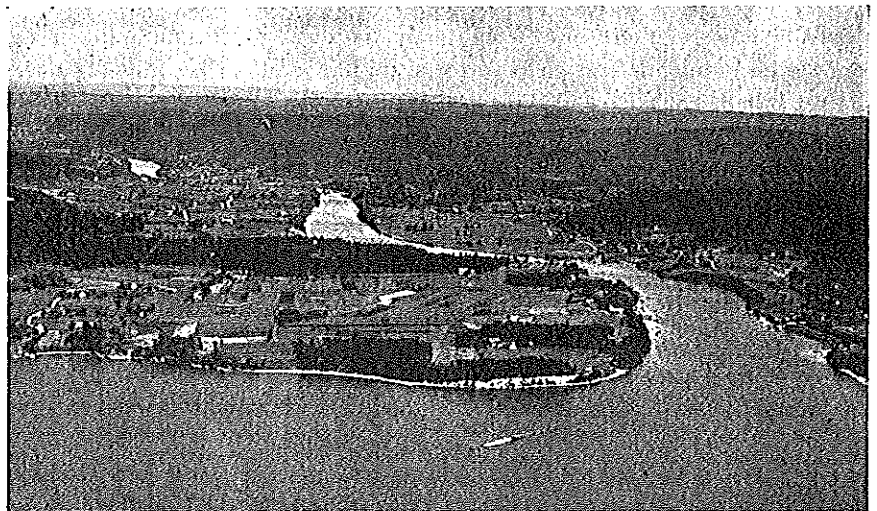
det reisende publikum samt konkurransen med de andre kommunikasjonsmidler stadig forlangt mere komfort og større driftssikkerhet. Også på grunn av konkurransen mellom de forskjellige konkurrerende selskaper, nasjonale og internasjonale har kravet blitt stadig stigende hastigheter for flyene på rutene ute i verden.

Hånd i hånd med utviklingen av materiellet og personellet i flyene har man også hatt en stadig utvikling og ekspansjon i organisasjonen på bakken. Man kan ta som eksempel anlegget av flyveplassen Croydon i England som i lange tider var betraktet som en ideell plass for trafikkflyvning, hvor for en del år siden anlegg av hangarer og administrasjonsbygninger, radio etc. var satt som en norm og et mål som andre bygget mot. Utviklingen av flyveplassene har gått slik at den stadig økende trafikk krever stadig større og større rum for ekspedisjon av ankommende og avgående fly, og størrelsen av flyene og den økede landingshastighet gjør at kravene til en flyveplass av klasse 1 A modell 1928 var ca. 400 m, nu er øket slik at den må være minst $1\frac{1}{8}$ til 2 km lang. Dessuten må det tas et helt annet hensyn til det omliggende terreng for innflyvning til plassen under lave skyhoider og dårlig sikt og for inn- og nedflyvning til plassen gjennom lukket sky-

dekke. — Det er ikke bare langs de beferdede trafikkarer i de tett befolkede strøk i verden at flyvningen har kommet og satt sig fast for å bli der, men også i utkantene av civilisasjonen så som i Canada har flyet kommet og overtatt rollen som et kommunikasjonsmiddel der helt ut har erstattet det som var, nemlig hundspannene om vinteren og om sommeren kanoene oppe i disse uveisomme strøk. Det kan med sikkerhet fastslås at en del av det store mineralfund som har vært gjort oppe i disse ødemarker i de siste år, har vært anvendt, aldri hadde vært gjort uten anvendelse av fly.

For å sikre flyvningen, for å gjøre det mulig å kunne navigere trygt i all slags vær, natt som dag, har der utviklet sig et helt system for sikring av luftfart nasjonalt og internasjonalt, og de erfaringer som innvinnes der er ikke noens nasjonale eie, men utveksles internasjonalt. Problemet med flynavigasjon er basisk sett det samme som navigasjon på jorden og på de store hav, kun med den forskjell at flyets hastighet er så meget større enn de andre fremkomstmidler som beveger sig, enten på havet eller på jordoverflaten. Derfor krever flynavigasjonen anvendelse av metoder og systemer for posisjonsbestemmelser som er definitive og nøiaktige på et minimum av tid. Av denne grunn er utviklingen av navigasjonsmidlene for flyvningen blitt meget spesialisert og konsentrert omkring hastighet

En flyvetur fra Oslo til Tromsø



Kjevik.

og presisjon. Den betydeligste utvikling kan man vel si har foregått på radionavigasjonens område med utvikling av radio peilefyr og radio-direktive fyr, alt efter det system som anvendes. For at flyvningen kan ta opp konkurransen tilfredsstillende med de allerede i drift værende og bestående kommunikasjonsmidler må man kunne fly i all slags vær og natt som dag. Flyet har den store fordel at når man er kommet til vær og har startet, fra det være sig enten land- eller sjøflyveplass, så ligger veiene fri. Enten veien ligger over hav, sletter, daler eller fjellkjeder spiller ingen rolle. Flyet går den direkte linje mellom sin avgangs- og ankomstplass. Veien er fri i alle retninger for flyet i luften, man er ikke bundet som båten til havet og vannveien eller som det rullende materiell enten til skinneganger eller veier som må bringes frem, fjell med tunneller og skjæringer, veien går rett frem over kløfter og gjennom over kløfter og gjennom fjell med tunneller og skjæringer, veien går rett frem over alt dette, og hastigheten er for flyet mere enn 3 ganger så stor som noe annet kommunikasjonsmiddel. Konkurransen med andre kommunikasjonsmidler, jernbaner, busser, dampskib, gjør

En flyvetur fra Oslo til Tromsø



Hornelen.

En flyvetur fra Oslo til Tromsø



Bergen.

at man for å kunne erhverve denne trafikk også må utruste flyene mere og mere komfortable og driftssikre. I de moderne nuværende fly kan man bestille for nattflyvning en sovekupe der er likeså komfortabel som noen jernbane. Man får også servert sine måltider mens man er i luften, og på de nye ruter kan man av en meny velge de retter man vil ha til middag eller lunch, alt mens man reiser med en hastighet av over 300 km i timen over det underliggende landskap.

Ser man på linjene på et slikt moderne fly, ser man med en gang at man er kommet henimot et minimum av motstand, strøm-linjeformer som ikke hittil er oppnådd med noe annet kommunikasjonsmiddel. Hver kubikkmeter av plassen i et slikt fly er utnyttet til å ha sin bestemte funksjon. Det er ikke bare passasjerer og post, men frakt er også en meget vesentlig inntektskilde for trafikkflyvningen idag. Frakt av mere verdifulle og lett beskadelige ting går på de lengere distanser mere og mere over til flytransport. Transport av f. eks. blomster, silke, verdipapirer, gull etc., foregår for det meste idag med fly. Utviklingen av spesielle typer for spesielle formål har foregått allerede i lang tid. Utviklingen av flyforbin-

En flyvetur fra Oslo til Tromsø



Trondheim.

delser mellem de forskjellige verdensdeler, såsom forbindelse mellem Amerika og Europa, Asia og Australia, har utviklet spesielle maskiner for dette, de såkalte clippertyper. Disse ruter på Stillehavet har nu vært i drift i 3 år med utmerkede resultater, og det er på grunnlag av de erfaringer som er innhentet der og på forsøksflyvninger over Atlanterhavet ifjor at man har gitt ut de spesifikasjoner som er nevnt tidligere.

Den komfort som forlanges i disse fly er ganske stor. Man har f. eks. sovecabiner ombord, og man har egen røkesalong, leseværelse, bar og kjøkken etc. I førerrummet på et av disse luftens clippere er man som på en veritabel kommandobro på et skib. Man har som regel 4—5 mann på vakt ad gangen, og navigasjonen foregår som ombord på de andre større oceanfarere. De erfaringer som man har innvunnet her har gjort det mulig å kunne øke fordringene til de neste typer som skal bygges, og også med sikkerhet kunne forutsi hvad fremtiden innebærer av muligheter.

Man har idag flytyper som har en hastighet nær havflaten på over 500 km i timen. Hvis et slikt fly kunde holde sin

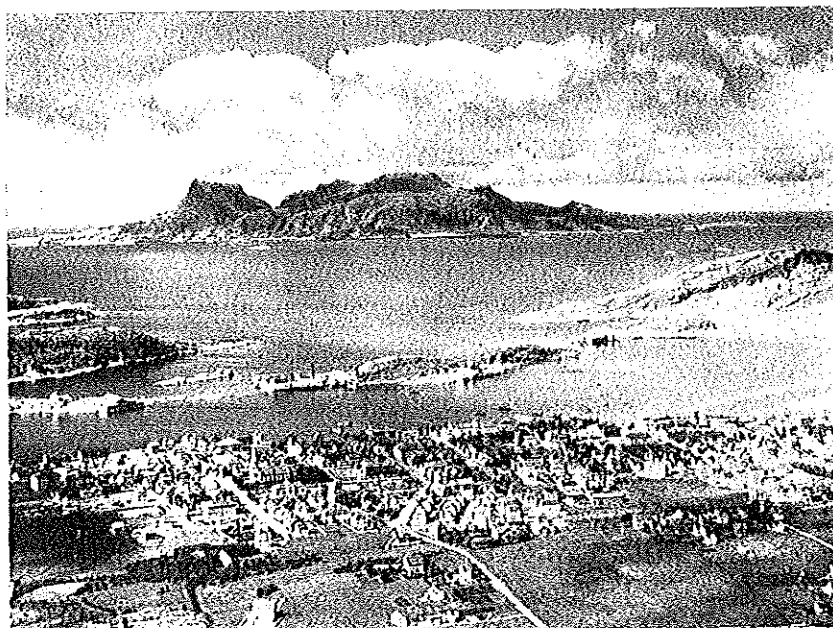
motorkraft og propellereffektivitet uforandret opptil 14500 m, vilde hastigheten bli fordoblet. Man vilde da kunde gjøre 1000 km pr. time. Man kunde med andre ord da fly rundt jorden på 60° nordlig bredde som er Oslo's omtrentlige breddegrad og hvor jordens omkrets er ca. 20 000 km på ca. 20 timer. Vi har allerede flytyper som kan bibeholde sin motorkraft opptil 9500 m, og dette viser tydelig hvor man kan komme med det moderne fly.

Ved siden av flyet har vi også en annen faktor i lufttrafikken, og det er luftskibet som nok for de store distanser har sin berettigelse en dag. De flyvninger som tyskerne har foretatt mellom Syd- og Nord-

Amerika med sine luftskib har til fulle demonstrert luftskibenes verdi som kommunikasjonsmiddel for de lange distanser.

Hvis man betrakter utviklingen av luftrutenettene over kloden og da først de luftrutene for Europas vedkommende, ser man med en gang at utviklingen av rutene følger de allerede bestående kommersielle forbindelser mellom de forskjellige store forretnings-, industri og befolkningscentre i Europa. Man ser også at disse nett forgrener sig i

En flyvetur fra Oslo til Tromsø

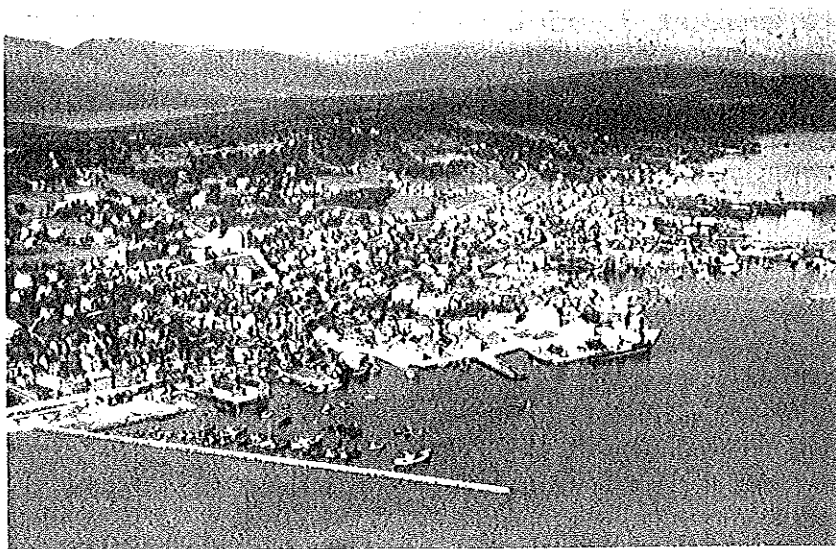


Bodo med Landego.

Europa og utover til de andre verdensdeler, og at de nasjoner som har anlagt disse lange forbindelser utover til de fjernere verdensdeler har gjort dette for å få en hurtigere forbindelse med sine kolonier.

Det som er av den største viktighet er befordringen av post til de forskjellige forretningscentrer rundt om, og her spiller utviklingen av nattpost og postrutenettene en meget avgjørende rolle, idet det nemlig er posten som er en av de sterkeste bestemmende faktorer for forretningsmannen for akseptasjon av disse nye kommunikasjonsmidler, idet tidsvinningen ved anvendelse av flytransport er så stor på de lange distanser at det mere enn opveier den ekstra utgift man har hatt på en del ruter hittil for befordring av flyvepost. Ser man på utviklingen av trafikkflyvningen i Nord-Amerika, vil man finne at den også i store trekk følger de samme grunnprinsipper som utviklingen av flyvningen i Nord-Europa, nemlig etter de allerede fra før bestående trafikkårer og nett. Forbindelsen mellom de enkelte verdensdeler med fly har også vært viet et intenst studium i de siste år, og man finner her at når Atlanterhavsrutene åpner i sommer, vil vi ha et nett av flyveruter som omspenner hele kloden. Fra Europa og til Nord-Amerika finner man at de korteste distanser er mellom

En flyvetur fra Oslo til Tromsø



Tromsø.

New Foundland og Irland, for Mellem-Europas vedkommende og for Skandinavia over Labrador, Grønland og Island. Utviklingen av disse ruter er for en stor del avhengig av de muligheter man har for å kunne beherske de meteorologiske og klimatologiske forhold i nord.

Flyvningen har allerede befestiget sig som en betydelig kommunikasjonsfaktor ute i verden idag. Man kan slå fast som sikkert at i en ganske nær fremtid, som vi alle kommer til å oppleve, så vil *all* post befraktes med fly og så å si *all* passasjertrafikk på de lange ruter gå pr. fly. Flyvningen er kommet til oss for å bli her, og intet kan stoppe dens overtagelse av sin misjon i trafikken.

Bedre
trykksaker

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

J. Chr. Gundersen

NEDRE VOLLGATE 4, OSLO 7 - TELEFON CENTRALBORD 13903

LUFTPOSTFØRSELEN 1938

Luftpostførsel i Norge.

Luftpostrutene Oslo—Bergen (kystlufttruten), Bergen—Trondheim—Tromsø og Tromsø—Kirkenes vil bli underholdt under sommerflyvningen i år.

Oslo—Bergensruten vil bli utført i tiden 4. april—1. oktober, ruten Bergen—Trondheim—Tromsø i tiden 6. juni—30. september og ruten Tromsø—Kirkenes som prøverute i et par sommermåneder.

Alle brev, brevkort og postanvisninger som vil opnå tidsvinning ved fremsending med fly, vil bli sendt med ovennevnte luftpostruter uten opkrevning av særskilt luftporto; for aviser og pakker vil det dog bli opkrevd en tilleggsavgift. Korsbåndsendinger må være frankert som brev for å kunne bli sendt luftveien.

Luftpostførsel til europeiske land.

Under sommerflyvningen i år vil følgende luft-ruter fra Norge til europeiske land bli benyttet til førsel av post, nemlig ruten Oslo—Göteborg—København (daglufttruten, fra Oslo kl. 8,15) i tiden 27. mars—30. oktober, ruten Oslo—Göteborg—København (nattlufttruten, fra Oslo kl. 18,50) i tiden 19. april—1. oktober og ruten Stavanger—Newcastle (Nordsjø-ruten, fra Stavanger kl. 14,45) i tiden fra 11. april og inntil videre.

Foruten luftpostfrankerte sendinger vil også almindelig frankerte brev, brevkort og postanvisninger til de europeiske land bli sendt med nevnte luft-ruter.

De ordinært frankerte sendinger vil bli luftpost-befordret frem til henholdsvis Göteborg, København, Hannover, Köln, Berlin, Basel, Rotterdam, Amsterdam, London, Brüssel og Paris. Såfremt sendinger ønskes videresendt med fly bortenfor ovennevnte byer, må de være frankert med vanlig luftporto, d. v. s. 15 øre pr. 20 gram for brev og korsbåndsendinger og 15 øre pr. stykk av brevkort.

Luftpostførsel til uteneuropeiske land.

Publikum anbefales å bruke luftposten til uteneuropeiske land, da brevsendinger til disse land vil opnå betydelig hurtigere fremkomst ved sending med fly enn med de ordinære befordringsmidler.

Luftpostfrankerte brevpostsendinger sendes fra vedkommende europeiske luftfartscentra til:

1. *Asia*, dels med de russiske luft-ruter fra Moskva til Sibir, Nord-China og Japan, dels med de engelske luft-ruter London—Karachi—Singapore, de nederlandske ruter Amsterdam—Bandoeng og den franske rute (Paris) Marseille—Saigon. Luftpost fra Norge til Britisk India vil opnå en tidsvinning av 8—10 døgn, til Siam ca. 16 døgn, til Nederlandsk India 13—18 døgn og til Fransk Indo-China 19—22 døgn.
2. *Afrika*, dels med de østlige ruter Roma—Maga-discio via Wadi-Haifa (egyptisk Sudan) og London—Alexandria—Cape Town, dels med de vestlige luft-ruter Marseille—Kongo—Madagaskar, Berlin—Bathurst (Gambia) og Toulouse—Dakar (Senegal). Luftpost fra Norge til Syd-Afrika-Sambandet vil opnå en tidsvinning av 7—11 døgn.
3. *Austral-Sambandet* med de ovennevnte engelske og nederlandske luftpostruter til Singapore; derfra 2 ganger i uken med australske luftpost-ruter via Darwin (Nord-Australia). Luftpost fra Norge til Adelaide vil opnå en tidsvinning på ca. 15 døgn, til Melbourne ca. 17 døgn og til Sydney ca. 18 døgn.
4. *Nord- og Mellem-Amerika og de nordligste land i Syd-Amerika* med fly gjennom Europa til Southampton; derfra med skib til New York. Luftposten videreføres med United Air Lines og Pan American Airways' ruter.
5. *Syd-Amerika* (Argentina, Bolivia, Brasil, Chile,

For flyvning:

**Aero
Mobiloil**

Selv det beste er
ikke for godt

Paraguay, Peru, Uruguay) med den tyske luft-rute Berlin—Bathurst—Natal og den franske rute (Paris) Toulouse—Dakar—Natal med tilslutningsruter. Tidsvinning for luftpost fra Norge til Brasil 11—14 døgn, til Argentina,

Paraguay, Uruguay 14—18 døgn og til Chile 16—23 døgn.

I tillegg til den almindelige porto skal det for luftpostsendinger til uteneuropeiske land betales følgende luftpostavgifter:

For luftbrevpost til	Tilleggsporto		
	Brevkort og postanvisninger pr. stk.	Andre brevpostsendinger pr. vektsats av	
		5 gr.	20 gr.
I. Asia.			
1. Jemen, Sauditisk Arabiske Kongedømme, Irak (Mesopotamia), Iran, Kypros, Latakia, Libanon, Lille-Asia med øiene, Palestina, Syria, Transjordan	0,25	0,25	
2. Afganistan, Balutsjistan, Britisk India, Burma, Ceylon, Mand-sjuria, Mongolia, Sovjet-Samveldet (asiatiske del)	0,40	0,40	
3. Asia for øvrig	0,60	0,60	
II. Afrika.			
1. Algerie, Asorene, Egypt, Kanarioene, Libya (Kyrenaika og Tripolis), Madeira, Marokko, Sudan (egyptisk), Tunis	0,20	0,20	
2. Madagaskar, Mauritsius, Réunion, Syd-Afrika-Sambandet, Syd-vest-Afrika	0,60	0,60	
3. Afrika for øvrig	0,45	0,45	
III. Amerika.			
1. <i>Nord-Amerika.</i>			
a. Til byen New York og Bermuda	0,15		0,15
b. De Forente Stater med Alaska, Canada, Labrador, Newfoundland, St. Pierre og Miquelon	0,20	0,20	
2. <i>Mellem-Amerika.</i>			
a. Bahama, Cuba, Domingo-Rep., El Salvador, Guatemala, Haiti, Honduras (Brit.) Honduras (Rep.), Jamaica, Mexico, Nederl. Antiller (Saba, St. Eustache, St. Maarten), Nicaragua, Puerto Rico, Virgin Islands	0,30	0,30	
b. Barbados, Costa Rica, Guadeloupe, Lewardoene, Martinique, Panama (Rep.), Panama Knaalsone, Trinidad, Windwardøiene	0,40	0,40	
3. <i>Syd-Amerika.</i>			
a. Colombia, Ecuador, Guiana (brit., fransk), Nederl. Antiller (Curacao, Aruba, Bonaire), Surinam (nederl. Guiana), Venezuela	0,70	0,70	
b. Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Peru, Uruguay ...	2,30	brev 2,30: korsb. 0,60	
IV. Australia.			
Austral-Sambandet, Gilbert- og Elliceøiene, Fidsji, Nauru, New Zealand, Ny-Caledonia, Ny-Guinea, Ny-Hebridene, Oceania, Papua, Rarotong, Salomonøiene, Samoa, Tahiti, Tonga og en del øier vest i Stillehavet	0,90	0,90	

Avsenderen bør påtegne sendingene «Luftpost», helst med rødt blekk eller rød farveblyant.

Ingeniør F. SELMER A/s

ENTREPRENØRFORRETNING, OSLO

FLYVERNE OG LIVSFORSIKRINGEN

I vårt februar-nummer hadde vi en orientering om luftfartsforsikring, nemlig kaskoforsikring av flyene, ansvarsforsikring og ulykkesforsikring. Like- som de fleste andre mennesker vil flyverne gjerne ha sine *livsforsikringer* i orden og til lavest mulig premie. Vi har derfor henvendt oss til en livsforsikringsmann for å få en orientering om de regler som i livsforsikring gjelder for flyvere.

Avdelingschef H. Stenberg i Livsforsikrings- selskapet «Brage» meddeler oss at det i livsforsik- ring er fastsatt særlige regler for flyverisiko for de 2 første år av forsikringstiden. Når det er gått 2 år etter polisens tegning, gjelder ingen særregler lenger. Da kan den forsikrede fly selv eller delta i andres flyvninger uten noen som helst begrens- ning for livsforsikringens vedkommende. Det for- langes ingen ekstrapremie eller særvilkår når det er gått 2 år av forsikringstiden.

— Hvorfor settes det særlige regler for de 2 første år? spør vi.

— Fordi man vil undgå at forsikringene tas med henblikk på en bestemt ekstraordinær risiko slik at forutsetningene for premieberegningen vil svikte.

— Hva må flyverne betale i tillegg?

— Det skjehes her mellom militærflyvere, civil- flyvere og sportsflyvere. Militærflyveren slipper billigst. De får nemlig ved de almindeligste for- sikringsformer *intet tillegg* når risikosummen ikke overstiger kr. 40 000,— i samtlige norske selskaper. Denne ordning skyldes en avtale mellom en del av de norske livsforsikringsselskaper. Forutset- ningen er at tjenesten utføres frivillig eller på kom- mando i fredstid ved det norske militære flyvevesen. Politen må gis påtegning om forholdet.

— Hvorfor slipper militærflyverne billigere enn f. eks. civilflyverne? Mener forsikringsselskapene at det er forskjell i risikoen i militærflyvernes favor?

— Nei, selve risikoen betinger ekstrapremie, men det er *nasjonale* hensyn som har vært bestem- mende for selskapene når de har besluttet å dekke den militære flyverisiko uten ekstrapremie.

— Hva må så civilflyverne betale?

— Flyvere, mekanikere og radiotelegrafister som er knyttet til trafikkflyvning, betaler i hvert av de 2 første forsikringsår en ekstrapremie av 2 % av forsikringssummen. Sportsflyverne betaler 4 %. Det samme gjelder glideflyvere, flyveelever og mili- tærflyvere, hvis de ikke kommer inn under den særavtale som foran er nevnt og får forsikring uten ekstrapremie.

Flyvere som flyr bare en del av året, f. eks. noen få sommermåneder, slipper med et mindre tillegg. Skal flyverisiko dekket for 3 måneder av året, betales et tillegg som utgjør 30 % av tilleggs- premien for et helt år.

— Hvis en flyver ikke betaler ekstrapremien, hvordan går det da?

— Forsikringen er selvsagt ellers i full kraft hvor det gjelder død eller invaliditet av andre årsaker enn flyvning.

— Er de norske ekstrapremier høiere enn de utenlandske?

— Etter en oversikt som forelå for en tid siden må de norske ekstrapremier sies å være særdeles rimelige. Enkelte selskaper i utlandet vil over- hodet ikke dekke flyverisiko, andre krever til dels adskillig høiere tillegg enn man gjør i Norge. Visse steder må tillegg betales i hele forsikrings- tiden.

— Gjelder noen særbestemmelser for passasje- rene i våre rute- eller sightseeingfly?

— For passasjerene gjelder ingen ekstrapremie. De kan delta i rute- eller sightseeingflyvning med godkjente maskiner og flyvere, og forsikringen gjelder fullt ut også i de 2 første år. Er forsikrede passasjer hos en sportsflyver, gjelder dog ikke denne bestemmelse, hvis forsikringen er under 2 år gammel.

Herr Stenberg uttaler til slutt at hvis unge trafikkflyvere finner at tillegget i de 2 første år vil gjøre det vanskelig for dem å ta flyverisiko med i forsikringen eller tvinger dem til å sette forsik- ringssummen ned, så går det an å få forsikringer med lav ordinær premie i de 2 første år, da ekstra- premien skal betales, mot at det betales en noe høiere ordinær premie når 2 år er gått og ekstra- premien bortfaller.

SKOHUSET PIONER

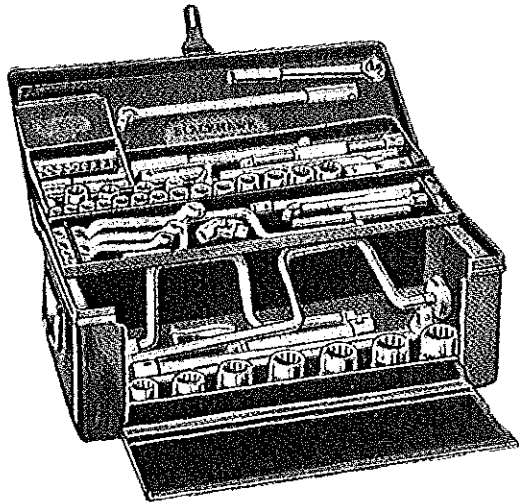
Thv. Meyers gate 78 ved Nybroen

Innehaver: EGIL K. SUNDBYE

Flyvere vær opmerksom på mitt enestående utvalg i populære priser.



«BLACKHAWK» HØIESTE KVALITET



Blackhawk pipenøkkelssett «Master sett» i tommer og m. m. for bil- og flymotorer. Dette sett «tar hele motoren». Spesialverktøissett for flymotorer føres.

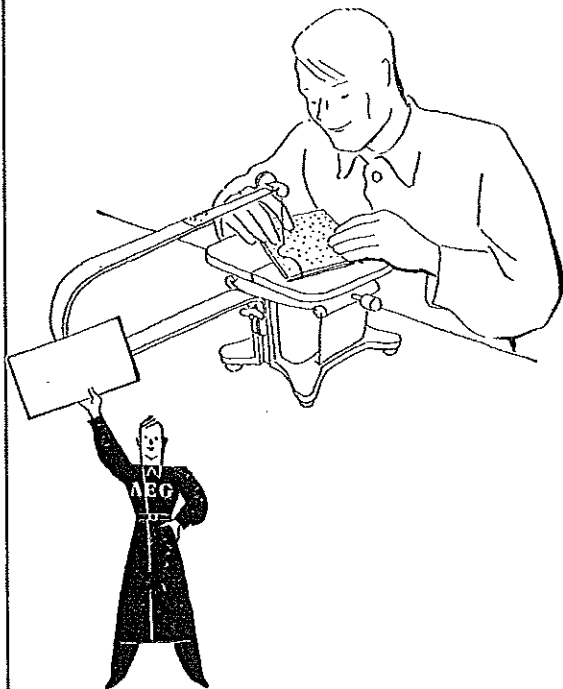


**INGWALD
NIELSEN**
TORVGATEN 4-6 OSLO

«Den leverte AEG vippesag har langt overtruffet forventningene»

skriver Sv. Thoresen i MODELLFLY

«Den skjærer uten vanskelighet selv sterkt krummede profiler i furu helt op til 25 mm. For finér egner den sig utmerket. Den skjærer helt rene kanter, så alt etterpussingsarbeid blir overflødig. Jeg vil også anbefale sagen fordi den er helt ufarlig å betjene.»



AEG elektro-vippesag

for finérplater inntil 20 mm., lær inntil 4 mm., papplag inntil 15 mm., Novotext inntil 4 mm., lettmetall inntil 1,5 mm., zinkplater inntil 2 mm. og blikkplater inntil 1 mm. **Kr. 95.—**

AEG elektro-løvsag

en mindre type for amatører — for finérplater inntil 10 mm., furutre inntil 18 mm. og metallplater inntil 0,5 mm. **Kr. 60.—**

AEG Oslo · Bergen · Trondheim · Stavanger

Civil og militær flyvning

Intervju med vår nye generalinspektør og chef for Hærens Flyvevåben, oberst Gulliksen.

— Når De nu er blitt chef for Hærens Flyvevåben vil det da si det samme som at De automatisk også går inn som formann i Luftfartsrådet, er vårt første spørsmål til oberst Gulliksen, som har vært så elskverdig å innrømme «Fly» en samtale.

— Jeg håper det, sier obersten, selv om spørsmålet visstnok ennå ikke er avgjort. Civilflyvningen har alltid ligget mig meget på hjertet, og slik som forholdene nu er bør vi ikke sette større skille mellom civil og militær flyvning hverken med hensyn til materiell eller personell enn absolutt nødvendig. Derfor er det ikke bare naturlig, men også nødvendig at chefen for flyvevåbenet har et ord med i laget. De militære myndigheter må sørge for og føre kontroll med at vår civile luftflåte er mobiliseringsberedt, og det er et spørsmål om vi ikke også burde ha høve til å være medbestemmende når det gjelder innkjøp av nye fly.

— Men her er vel ikke de vivile flyselskaper enige?

— Nei, det er de nok ikke, men de må ikke glemme at de har en anseelig støtte av staten, og det er bare rimelig at staten får litt igjen for sine utlegg.

— De har før hevdet at all flyverutdannelse bør være underlagt staten.

— Ja, og det hevder jeg fremdeles. Vi må for eller senere komme over til en statsdrevet flyveskole, også for utdannelse av civilflyvere. Den kan gjerne legges på Kjeller. Det er like naturlig som vi har et universitet i Oslo, en handelskøiskole i Bergen, en teknisk høiskole i Trondheim o. s. v. Civilutdannelsen av flyvere slik som den drives nu er ikke tilfredsstillende, den mangler kontinuitet og planmessig gjennomført undervisning. Elevene kan for meget innrette sig efter sitt eget for godt-befinnende, ta en flyvetur når de har lyst og været er bra og selskapets fly er ledige, og når de så vidt er kommet så langt at de under heldige



Oberst Gulliksen.

forhold kan fore et fly i luften får de sertifikat. Flyveundervisningen må drives også når værforholdene er vanskelige, når det kreves litt av eleven.

Og så en ting til, flyvning stiller meget store krav til disiplin. Erfaringsmessig viser det sig at de private flyveskoler som til en viss grad er økonomisk avhengig av elevene, ikke er i stand til å bibringe elevene forståelsen av hvor nødvendig disiplinen er for en flyver, både på bakken og i luften.

— Mener De at staten også bør overta driften av flyverutene?

— Nei, ikke driften, men det er et spørsmål til overveielse om ikke staten bør gi sin statsstøtte i form av materiell og personell som på betingelser stilles til disposisjon for flyveselskapene, men slik at selve driften av rutene var overlatt det private initiativ. Det kunde ordnes på den måten at vi opprettet en flyfabrikk (et depot) hvor selskapene kunde få utlånt fly med utstyr (og personell). Vi vilde da opnå en rasjonalisering av materiellet og alltid være sikker på at det var i førsteklasses stand. Og kanskje vilde det bli billigere for de bevilgende myndigheter. Det er som sagt et spørsmål til overveielse, og kanskje til diskusjon. (Ordet er fritt. Red.)

Men nu får det være nok for denne gang. Skulde vi fortsette med å prate flyvning blev vi nok aldri ferdige.

*

Oberst Gulliksen har som man vil se et meget radikalt syn på flyvningen, både den civile og den militære. Man kan være enig eller uenig, men en ting må man konstatere med glede, han har en positiv innstilling til flyvesaken, og vi har følelsen av at denne innstilling er enda bedre underbygget enn han i dette korte intervju har gitt uttrykk for. Vi håper hans utnevnelse vil få en gunstig innvirkning på utviklingen og tillater oss å ønske ham til lykke med arbeidet.

J. L.

Brdr. Moens Chaufførskole

Tordenskjolds gate 8 - Telefon 26465

Bil-elektrisk verksted og ladestasjon

Godtvall Teien - Horten

Telefon 1020 og 1553

Herrekkvipering. Militærutstyr

PRESSEN OG FLYVEULYKKENE

Ved journalist Odd Arnesen.

Nedenstående stykke er det innledningsforedraget journalist Odd Arnesen holdt på et møte i Norsk Aero Klubb for en tid siden. Vi har lenge hatt denne sak til observasjon og finner nu tiden inne til å ta den op til diskusjon i vårt fagblad. Av grunner som er anført i J. Lotsberg's svar utvider vi emnet til Pressen og flyvesaken.

Red.

Når vi skal drøfte spørsmålet pressen og flyveulykkene og i hvor stor utstrekning disse bør omtales i avisene, da kan det være passende å begynne med å spørre: Hva er en avis? Hva er dens misjon? Avisen skal være publikums talerør, den skal være tidens speil, følge med i det som foregår på alle kanter og fronter, melde om det som interesserer det brede publikum — det er derfor ikke forbudt avisene å inneholde noe for de få heller. Avisen skal gjenspeile dagens liv, sorg og glede, lykkelige og ulykkelige begivenheter, skrive både om Vesla Hansen og spørsmålet: Finnes det hvite lus? — kort sagt den skal så godt den formår gjengi dagliglivet slik det fortoner sig. Helst så objektivt som mulig. I det daglige liv og dets virksomheter har flyvningen inntatt en bredere og bredere plass — den holder på å erobre folket for godt. Av og til hender det fly-ulykker og avisene må omtale dem fordi publikum forlanger å få vite siste nytt og fordi en fly-ulykke er en så alvorlig foreteelse at den ikke kan forties. Det ligger utenfor vår diskusjon å drøfte hvorvidt fly-ulykker i det hele tatt bør omtales. Jeg går ut fra at det ikke er noen som mener at vi helt skal undlate omtale av så viktige men sørgelige begivenheter. Vi overlater til diktaturstatene å øve censur — nekte avisene å omtale fly-ulykker og andre viktige nyheter. Det finnes sikkert ikke en blandt tilhørene som ikke hylder det frie ord. Selv vil man i hvert fall gjerne ha fritt ord. Og gudskjelov har vi enda i Norge en fri, ubundet presse.

Vi er altså kommet så langt at vi er enig i at fly-ulykkene skal omtales, men så er det også slutt på enigheten. Vi kommer så til spørsmålet: I hvor stor utstrekning bør fly-ulykkene omtales i avisene? Flyverne vil sikkert svare: I minst mulig utstrekning — helst bare med en notis. Men det er noe som heter at det ene skal stå i forhold til det annet. En fly-ulykke vil enda hos oss være en så vidt sjelden begivenhet at den kanskje vil bli slått op i sterkere grad enn en bilulykke. Stort sett synes jeg som avismann at avisene i Norge behandler fly-ulykkene på en fornuftig måte. Når det omkommer 5—7 mennesker på en gang er det en omfattende ulykke etter norske forhold. Jeg vil også gjerne som pressemann få si at vi bladfolk selvsagt ikke er glad for fly-ulykkene, som enkelte flyvere synes å mene — det skulde være så godt stoff, folk liker å lese om ulykker, mord og brand. Men til dette er å si at journalistene gjerne kjenner flyverne ganske godt — en del av dem kan til og med være ens beste venner — og det sier sig da selv at noen glede av å skrive om ulykkene har vi ikke. Vi er tross alt mennesker, vi også.

Selvsagt må hver ulykke behandles etter sin egenart, omfang o. s. v. En ulykke med 4—5 offer vil naturlig nok få større utstyr enn en ulykke hvor det omkommer en mann eller to. Vanlige crash bør etter min mening behandles omtrent som en bil som kjører i groften — det har jeg også arbeidet for som flyvejournalist. Vi kan ta et eksempel på omtalen av fly-ulykker. Vi husker ulykken ifjor i Belgia da en hel fyrstefamilie så å si blev utryddet. Det var en eiddommelig ulykke — mer egenartet enn mange andre, ikke nettop fordi passasjerene var fyrstelige, men fordi det var en hel familie og en slik ulykke får uenkelig og naturlig nok — vil jeg også si — en bredere plass i avisenes spalter enn en vanlig flyulykke. En ting er selvsagt: man skal ikke trekke frem gruppevekkende omstendigheter eller detaljer ved fly-ulykken

Nye vernepliktige løytnanter i Marinens Flyvevåben.



Reidar Raade.



Magnus Lie.



Kolbjorn Roed.



Odd Jonsberg.

og her tror jeg nok norske aviser i 99,9 procent kan si sig fri for denslags.

Jeg begynte med å spørre hvad er en avis? Ja, en avis er så meget, de tusener av hjul griper i hverandre i en avis — redaksjonens mange hjul griper inn i den tekniske avdelings ikke færre hjul. Alt skal klaffe, til punkt og prikke, helst på minuttet. Folk vil ikke ha sin avis et minutt senere enn de pleier og er vant til å få den. Får vi f. eks. en fly-ulykke ved 13-tiden og den skal med i aftenavisen, vil enhver innromme at tiden er ganske knapp. Vi skal helst først til ulykkestedet — det ligger ikke rett ute i Akersgaten. Vi skal ha flest og best mulige detaljer om hvordan ulykken foregikk for å danne oss et riktigst mulig bilde av ulykkens forløp, så man ikke skriver noe galt i farten — kanskje dømmer flyveren urettferdig eller forteller skrøner. Vi skal også kontrollere våre opplysninger. Vi skal ha flyverens data, hans bilde — alt skal være klappet og klart på «no time». Klisjéene skal lages, setterne venter på stoffet, cheffsekretæren skal ha mest mulig stoff — fyldigst mulig, riktigst mulig. Når ulykken er ute settes de som fly-ulykken rammer på en hård prøve. Da gjelder det at nervene holder, at de som kan gi opplysninger gir dem uten å fortie noe eller dekke over noe. I det hele tatt tror jeg man trygt her i Norge i hvert fall kan betro sig til en pressemann. Skulde det være ting som ikke bør omtales fordi det kan skade et forhold eller skade en mann, så kan man for å klarlegge en sak godt fortelle *hvorfor* man ikke må skrive om dette og hint. Jeg tror en pressemann er så pass til kar at han kan holde tett om ting som blir ham betrodd.

Styrken ved den frie presse som skriver ubundet men under ansvar, styrken ved den er i første rekke at tingene omtales så fullstendig og korrekt som mulig og at man derved undgår sladder og ondsinnede rykter. Jeg tror at hvis man undlot å omtale fly-ulykkene, så vilde folk snart få vann på mølla, ryktene vilde begynne å svirre, ulykken vilde vokse i omfang og gru. Fortielser avler bare skumlerier og skader langt mer enn den åpne tale. Vi hører aldri bilister og sjøfolk eller jernbanefolk klage over at ulykker med bil, båt eller tog omtales i avisene. Noe som også bør nevnes når flyverne og journalistene står ansikt til ansikt i et ordskifte som dette. En flyver kan gjerne si som så: *Avisene* skriver om det og det, og det er da gjerne noe galt og så viser det sig at det ikke er avisene, men *en enkelt avis*. Jeg husker et ulykkestilfelle hvor jeg vilde vise den hensynsfullhet ikke å bry familien selv — etterpå fikk jeg høre bebreidelser fordi jeg ikke hadde søkt familien midt oppe i ulykken og ikke hadde skrevet mer om den enn vi gjorde. Det er ikke alltid så lett å være bladmann heller.

Det hender også at en kan høre en flyver si: Dere skriver bare om oss når det skjer ulykker — en uttalelse vi ikke tar høitidelig og som ligner den folk lett sleiver ut med når det gjelder aviser: Det står aldri noe i avisen! Når ulykker blir fotografert, hender det at man kan få med mindre hyggelige detaljer — de blir da også gjerne retusjert vekk.

Journalistenes Flyveklubb blev startet for å få det best mulige samarbeide mellom flyvningens menn og pressens folk. Ved sanndrektighet og forståelse skal nok samarbeidet bli stadig bedre.

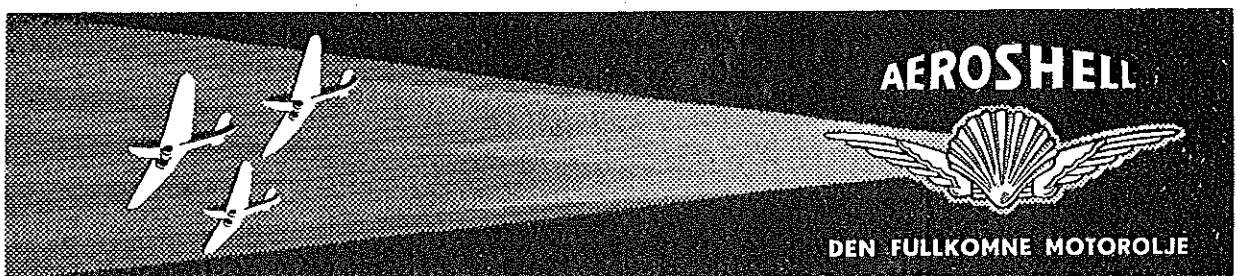
Et lite svar.

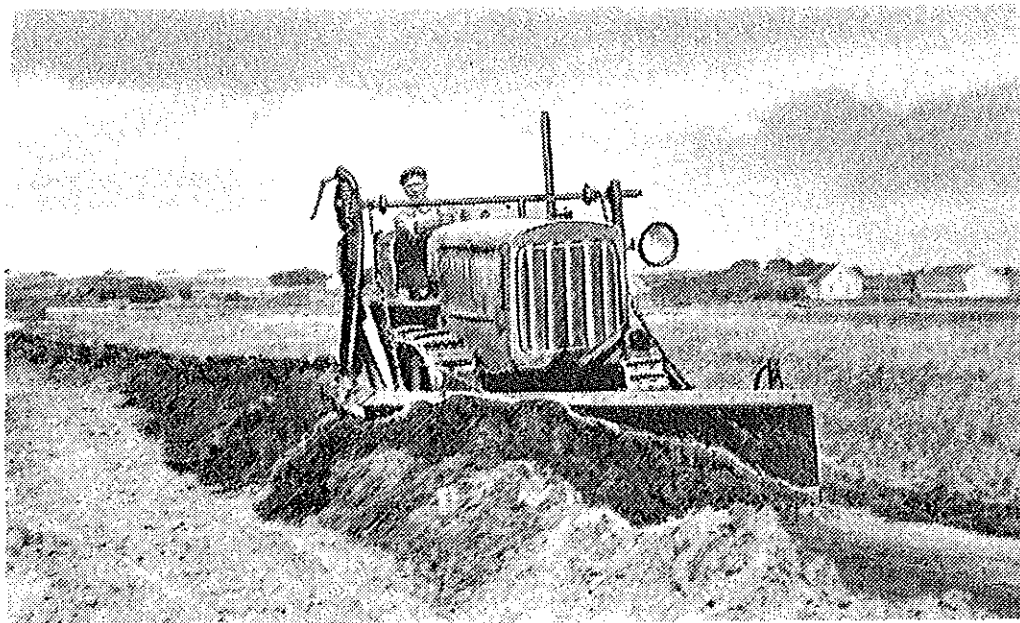
Herr Arnesens innledning er ikke etter min mening, et godt grunnlag for en diskusjon, iallfall ikke hvis man ønsker å komme til en positiv konklusjon, og få trukket opp retningslinjene for hvorledes og hvor meget skal avisene skrive om flyveulykkene.

Journalist Arnesen begynner helt riktig med et forsøk på å definere hvad en avis er, men jeg savner en definisjon av hvad er en flyveulykke (heri innbefattet begrepet «vanlig *crash* som bør behandles som en bil som kjører i grøften»). Har man denne definisjon i orden har man iallfall et sammenligningsgrunnlag mellom flyveulykker og de andre kommunikasjonsulykker. Og så blir spørsmålet: Kan man kreve at flyveulykker skal behandles i avisene på samme måte som en ulykke med bil, båt eller jernbane? Ja hvorfor ikke, eller er føreren av et fly en så uendelig meget viktigere person (med helteglorie og usynlige vinger) enn bil-, båt og jernbaneførere, så at han derfor har krav på spent oppmerksomhet? Man kan altså komme til et resultat ved å gjennomføre en skjønsmessig likestilling ved behandlingen av alle trafikkulykker, flyveulykker innbefattet.

Personlig mener jeg at det må være pressens stilling til *flyvesaken* som må være avgjørende for hvordan flyveulykkene skal behandles. Er det pressens innstilling å fremme flyvesaken og arbeide for flyvningens utvikling, da kan vedkommende avis i hvert enkelt tilfelle stille spørsmålet: Er det til gagn for flyvesaken om vi slår opp denne eller hin ulykke med fra 2 til 7 spalters overskrift på første side? Det kan tenkes tilfelle, men da vil det være ved å uteske en publikumsreaksjon mot avisen. Og det var vel ikke hensikten. En klar linje får man, hvis man går ut fra at man har «rett» til å skrive om ulykkene i forhold til alt det andre man skriver om flyvning. Vi kan f. eks. innføre en ulykkeskvotient på 100. Skriver man 100 spalter om flyvning i ett år kan man skrive en spalte om ulykker. Det hele blir til sist en vurdering av hvad slags «flyvestoff» er viktigst, enten de tusener av vellykte flyvninger eller den ene ulykke.

J. Lotsberg.





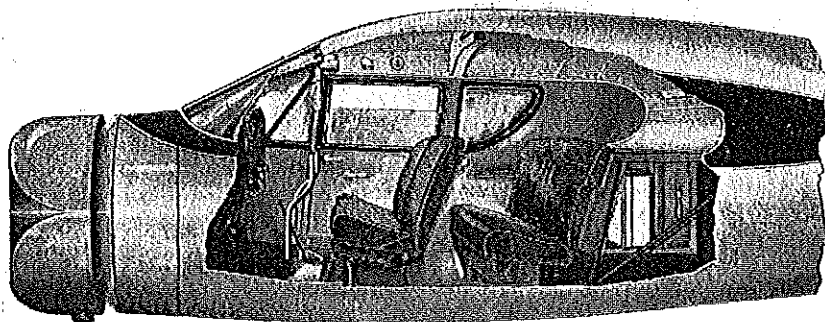
SOLA FLYVEPLASS

utført av

A/S Høyen-Ellefsen

ENTREPRENØR
FORRETNING
OSLO

Det nye Fairchild - 24



*Skjønnhet og kvalitet, rummelighet og økonomisk drift er kombinert i
1938 modellen av Fairchild - 24.*

4 personer, 100 kg. bagasje, og bensin for 850 km. flyvning med en marsjfart på 210 kmt. er tall som forteller om dette flys ydelser når det er utstyrt med en motor på 145 hk. Driftsutgiftene er mindre enn 2 øre pr. personkilometer. Priser fra kr. 30 000.00.

For nærmere opplysninger henvend Dem til

Wessels Flyveselskap A.s

Kirkeveien 64 - Oslo

En samtale om Shell Service og oktanverdi o. s. v.



1300 liter på 4 minutter.

Vi har ofte her i vårt blad omtalt de forskjellige flyveselskaper og deres arbeid for fremme av flyvningen. Nu finner vi det også på sin plass å veksle noen ord med et av de selskaper som på sin måte utfører et pionerarbeide med hensyn til god service for flyverne.

Vi opsøker flyveloitannt Svanson som er ansatt ved Shell's flyveavdeling og stiller ham noen spørsmål.

— Mor'n, meget å gjøre?

— Ja, vi har alltid meget å gjøre. Den ene sesongen griper inn i den annen. Foruten at vi nu har tilrettelagt leveransen til dem som i vintermånedene driver flyvning i innlandsbyene og ved høifjellshotellene, er vi i full gang med forberedelse til sommerens ruter. Rutene blev som bekjent adskillig utvidet fra ifjor. Foruten D. N. L. får vi anløp av fly tilhørende Aerotransport, Deutsche Lufthansa og Allied Airways.

— Har dere driftstoffleveransen til alle disse?

— Ja, og flere til, Shell blir jo brukt av verdens største luftfartsselskaper, jeg kan nevne K. L. M., Air France, Imperial Airways, S. A. B. E. N. A. m. fl.

— Det var ikke småtter, avbryter vi, men foruten at dere fremstiller beste kvaliteter av bensin og olje blir det vel gjort adskillig for å yde service?

— Ja, en viktig ting er at vi har ensartede kvaliteter over alt, og De vil bli forbauset over å se hvordan Shell har service-stasjoner langs alle hovedruter og for øvrig lagre av flyvebensin og oljer spredt rundt omkring hvor det måtte være behov for det. Til hjelp for flyverne har vi utarbeidet rutebeskrivelser og karter med nøiaktige data over nær sagt alle flyveplasser.

— Er det slik her hjemme også?

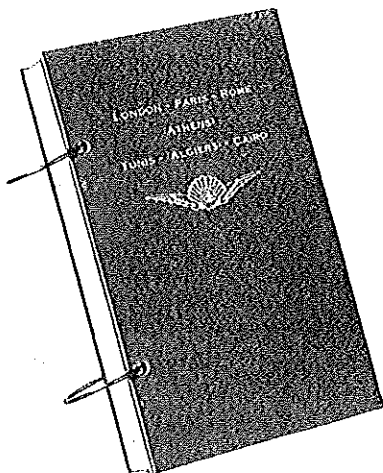
— Jada, i alle litt større byer fra Oslo til Kirkenes, likeledes innlandsbyene og ved turistcentra i høifjellet har vi lagre av flyvebensin. Det gjelder jo for en flyver å ta med sig mest mulig nyttelast og da heller på veien stikke nedom og komplettere bensinbeholdningen. Vi har forresten fortegnelse over alle disse steder samlet i en liten bok som flyverne har med sig, — og når og hvor som helst vet de hvem de skal henvende sig til.

Så har vi det uvurderlige Shell Carnet for en flyver som akter å dra langveis. Det er et kredittbevis som vi utsteder og på hvilket en flyver kan få bensin og olje på hvilket som helst sted han dumper ned i verden. Han slipper da dette plagsomme å ta med sig penger av alle lands valuta, og gjør i stedet op det hele i norske penger når han kommer hjem igjen.

— Ja, dette er ting som vi forstår kan gi Shell betegnelsen: «Shell Service alltid foran sin tid». — Men siden vi nu er inne på bensin, olje o. s. v. for fly, kan ikke De gi oss en nærmere orientering om den mystiske oktanverdien?

— Jo, søm bekjent kan fenomenet detonering fremkomme i en forbrenningsmotor. Teorien om dette er at gassen forbrenner normalt en tid for så å ekspandere noe voldsomt med den følge at en del av varmen slynges rett ut mot cylinderyeggene og toppene og dette forårsaker et direkte effekttap. Det viser sig nu at ved bruk av en bestemt bensin for forskjellige motorer med forskjellige kompresjonsforhold vil detonering forekomme når kompresjonsforholdet er over en viss verdi. Dette merkes lettest ved for varme topper og dermed følgende ulemper. For imidlertid å skaffe en flyvemotor med størst mulig hestekraft pr. kg, gjelder det bl. a. å ha størst mulig kompresjonsforhold inntil dette også når sin toppverdi ved ca. 8. Spørsmålet blir altså nu å skaffe brennstoff som tåler dette uten å detonere. Det kan gjøres ved å tilsette bensinen forskjellige stoffer, det mest anvendte idag er å tilsette blytetra-ethyl. Med denne tilsetning stiger motstandsdyktigheten mot detonering, og som måle-enhet brukes oktanverdi — med stigende oktanverdi, større detoneringsmotstand. Betegnelsen skriver sig fra prøver som gjøres med iso-oktan og heptan i en såkalt C. F. R. motor. Stoffet iso-oktan er den kullvannstofforbindelse som har den størst kjente motstandsdyktighet mot detonering, og heptan med den minste.

For nu å avgjøre motstandsdyktigheten hos en foreliggende bensin, prøves denne i en en-cylindret C. F. R. motor hvor kompresjonsforholdet kan forandres. Når dette økes tilstrekkelig, inntreffer detonerer. Ved det samme kompresjonsforhold prøves nu en blanding av heptan og iso-oktan i et sådant forhold at detonerer nettop inntreffer. Vi merker oss nu at blandingen be-



Shell's rutebok med alle opplysninger for strekningen
London—Kairo.

Specialverksted for utførelse av:

**Sports- forsamlings- og hangarteltes.
Presenninger og betrekk.
Lager av seil- og presenningsduker.**

Leverandør til telegraf- og militærvesenet.

NB. Fra våren tilflyttes nytt stort moderne verksted-lokale i Skippergaten 7.

Seilmaker C. J. KNUDSEN

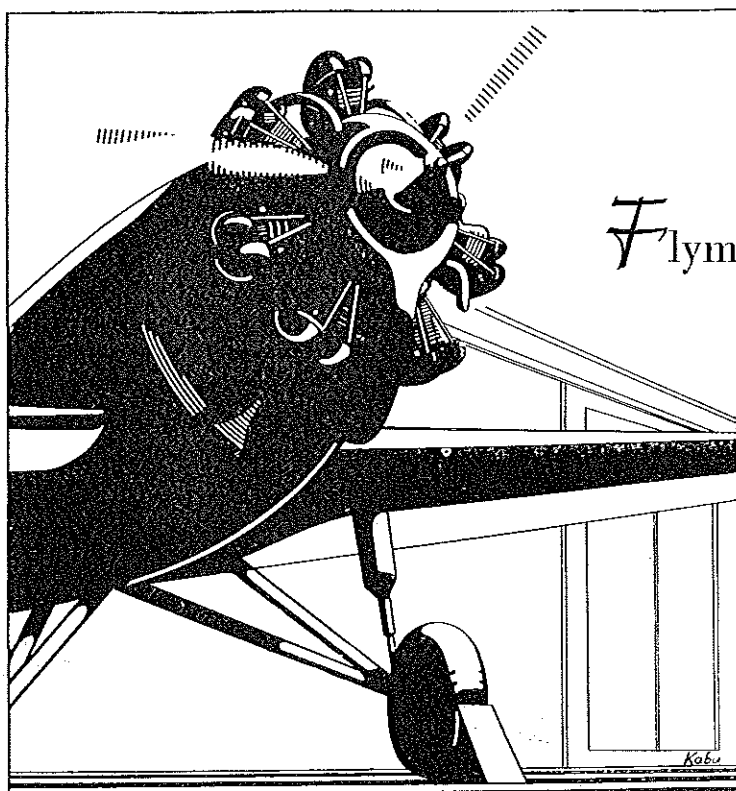
KIRKEGATEN 34 - TELEFON 10371

står av f. eks. 23 % heptan og 77 % iso-oktan og for å fore dette tilbake til bensinen sier vi at denne har en oktanverdi av 77. Altså vil oktan-betegnelsen si procent iso-oktan vi måtte ha hatt i en blanding av iso-oktan—heptan for å få tilsvarende anti-detoneringsverdi som bensinen som brukes.

*

Shellselskapet arbeider etter moderne prinsipper. Det viser sig ikke bare med å yde god service, men driver samtidig et meget intenst opplysningsarbeid, og det setter flyverne stor pris på.

L.



Flymotoren BRAMO SH 14A

160 hk., som benyttes i 16 land ved flyveskoler, til kunstflyvning og konkurranser er anerkjent for sin pålitelighet.

BRANDENBURGISCHE MOTORENWERKE
GESELLSCHAFT MIT BESCHRANKTER HAFTUNG
BERLIN - SPANDAU

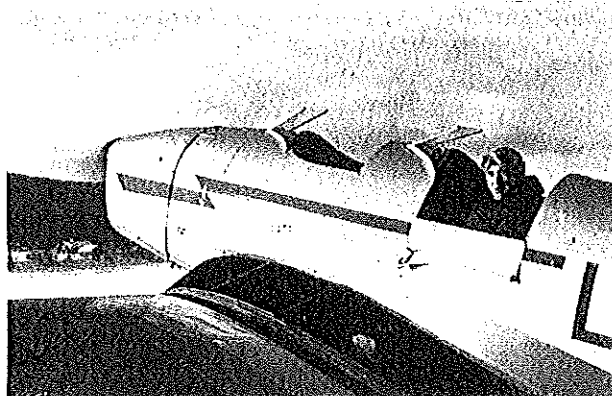
Representant **SIEMENS**
NORSK AKTIESELSKAP
Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger

En 3-dagers flyvetur i høifjellet.

Av disponent Leiv Brun.



Foto: Nils Romnæs *Wacoen på sneføre.*



Dr. ing. Haakon Eyde i «klemmen». Foto: Nils Romnæs

Søndag morgen den 13. februar startet følgende fly fra vår bås i Holtekilen: Waco-Cabin med Lassen-Urdahl som fører og Arne Wiste som 2nen fører: fru Romnæs og jeg som passasjerer. Kinneren med Hans G. Lund og Romnæs som kombinerte flyvning for fornyelse av sertifikat og fotografering. Rearwin med Bjarne Iversen og Alf Leikvoll. Klemm 35 med dr. ing. Haakon Eyde og Magnus Rolvsvaag. Første etappe gikk til Trysil Innbygd, hvor flyveløitnant Ulvevadet hadde ordnet med landingsmerker etc. Her møtte straks op en masse mennesker og Wacoen blev beskjeftiget med rundflyvning mens resten av mannskapet fikk sig kaffe og ordnet med bensinfylling. En del av oss var også oppe og så på innkomsten til et femtjikilometers renn som blev holdt der den dag. Fra Trysil blev floiet til Tynset. Her landet vi på Glomma hvor Tynsets store flyve-entusiast Embret Holmen hadde ordnet med landingsplass for oss. Vi overnattet på Tynset og dro neste dag videre til Fefor. På denne tur gikk ruten gjennom Rondane. (Jeg har glemt å fortelle at både første og annen dag var det strålende

vær. Første dag var det riktignok meget sterk motvind, så vi fikk for lite bensin på et par av flyene og måtte mellemlande på Lombnæs-sjøen for å etterfylle.) Turen gjennom Rondane blev benyttet til fotografering. Etter at vi var kommet frem til Fefor, gikk Romnæs op med Wacoen for å fotografere Eyde med Klemmen under kunstflyvning med Rondane som bakgrunn. Romnæs har på turen tatt op ca. 325 meter film.

På Fefor blev det om ettermiddagen floiet en del med trafikkflyve-elevene som skulde trene i landing i høifjellet (tynnere luft). Tredje dag (tirsdag) hadde vi en fabelaktig flott tur fra Fefor inn over Jotunheimen til Tyin hvor vi «rastet» mens Romnæs tok Wacoen inn over Skagastølstindene til Fanaråken. På vedlagte fotografier kan De få et lite inntrykk av hvilket flott vær det var denne dagen. Jeg hadde ikke trodd at det kunde være så klart inne i Jotunheimen. Det var spådd en del snebyger vestenfor og nordenfor vannskillet, men det var ikke tale om å opdage en eneste sky. Vi var alle helt imponert over hvor vakkert det var der oppe. Jeg håper at De en gang ved leilig-

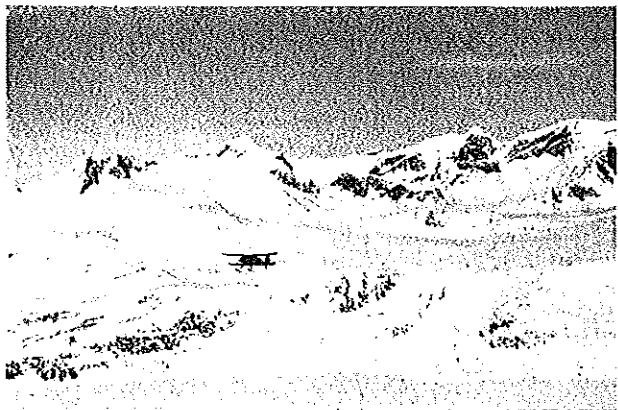


Foto: Norsk Luftfoto A.s *Fra Jotunheimen.*



Fra Trysil. Foto: Nils Romnæs

het får anledning til å bli med på en lignende tur, De vil i tilfelle sikkert aldri glemme den.

Neste etappe var Tyin—Ustaoset. På Ustaoset traff vi forresten Engnæs som lå der med en Stinson. Om resten av turen er intet særlig å bemerke utenom at den var like strålende som første delen. Først da vi kom til Kolsås skjonte vi at nu var nok vi kommet på lavlandet igjen, for der dukket vi ned i tåkedison som lå i Oslo-dalen.



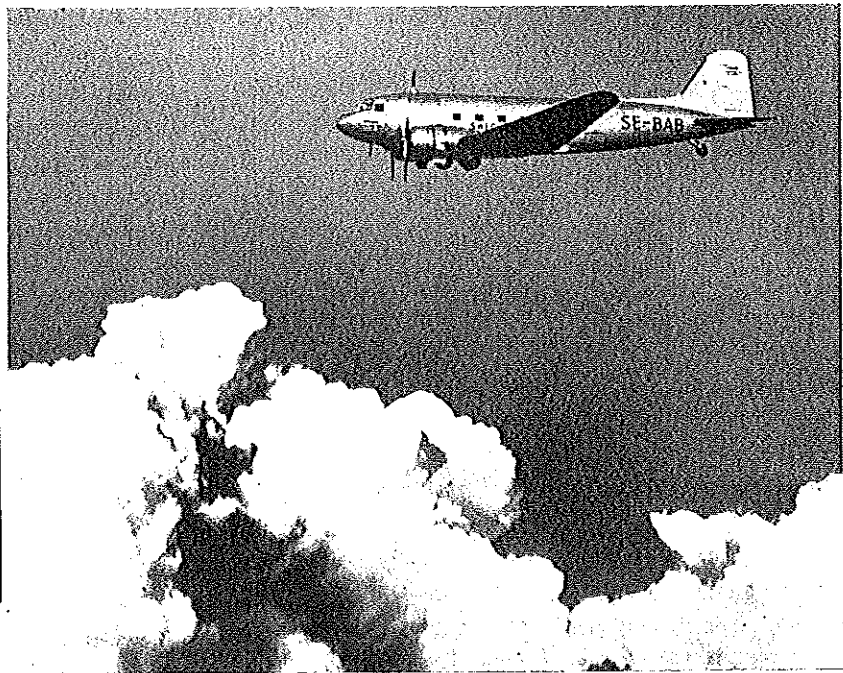
Grand Hotel

Telefon 1722—1205 - Horten

Chr. Nilssen - Horten

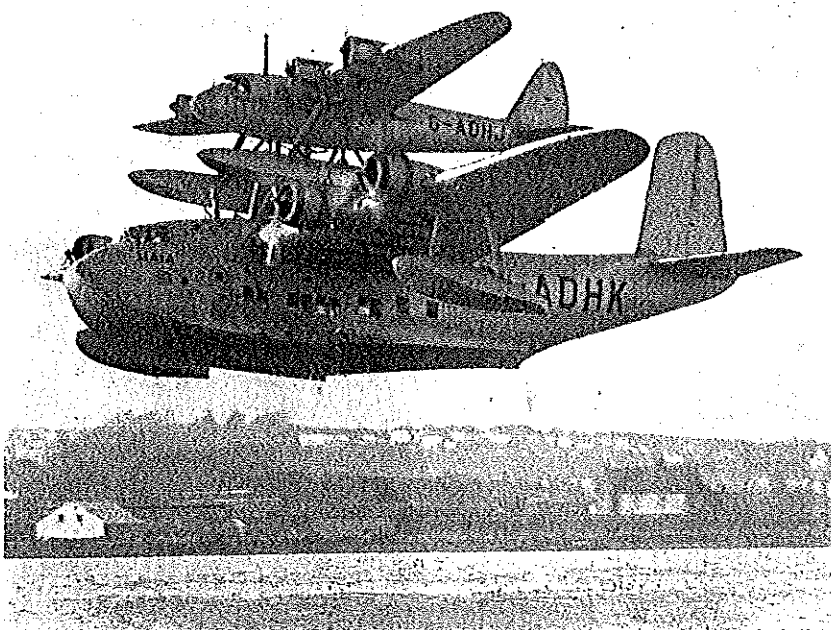
Jernvarer - Kjøkkenutstyr - Sportsartikler,
Elektrolux kjøleskap - Diamant sykler,
S. K. F. kulelager - Telefon 1179.

Solskensflygning.



Når solen ikke kan bryte gjennom skylaget gjør Aerotransport det. Ta en tur med et av selskapets fly i den mørke årstid. Ved starten er solen gjemt av skyer, men efter noen minutters stigning befinner flyet sig i strålende sollys. De sitter i en komfortabel stol, og ser ut over et solbeskinnet tåkelandskap av eventyrlig skjønnhet. Nede i den grauten er det De har opholdt Dem siden i høst. — Om ikke lenge ber De stewarden om å få utlånt solbriller. — Det er solskinnsflyvning.

Det sammensatte fly



Short-Mayo Composite.

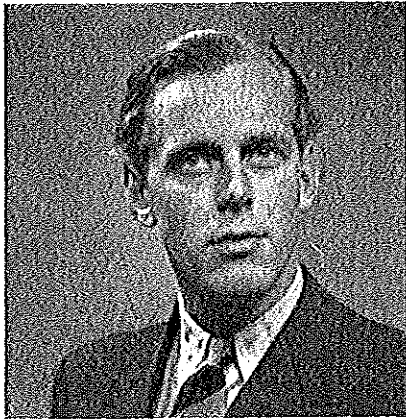
Short-Mayo sammensatte fly har nu gjennomgått en rekke vellykkede prøveflyvninger.

Som vi ser er det 2 fly. Et hoivinget monoplan som under starten er festet oppå en flyvebåt. Det øvre fly har stor vingebelastning, så stor at det med full last ikke vilde ha kunnet overvinne startvanskelighetene alene.

Det er kanskje av interesse å høre at alt i 1916 blev et Bristol «Bullet» Speiderfly startet fra «ryggen» av en Baby Porte flyvebåt. Men Short-Mayo er den første videnskapelige løsning av problemet.

Falco intervjuer.

TO CIVILUTDANNEDE TRAFIKKFLYVERE



Alf Kristian
Hiorth.

Den overveiende del av våre trafikkflyvere har militær utdannelse, og derved har de slått to fluer i ett smekk. For de har ikke bare avtjent sin verneplikt på dette vis, det som er hovedsaken er at når de er ferdige på Kjeller eller Horten har de som regel oppnådd det antall flyvetimer som de trenger for å kunne få sertifikat som trafikkflyvere, hvilket igjen betyr at staten har bekostet deres utdannelse. Og det sier ikke så lite når en tenker på hvad det koster en mann ad civil vei å bli utlært trafikkflyver.

Yrkesflyvningen her hjemme beskjeftiger imidlertid ikke flere folk enn at et stort overskudd av militært utdannede flyvere er ledig på torvet hvis de da ikke er gått over i andre yrker. «Markedet» skulde således være velforsynt, men allikevel ser vi at det er ungdommer som legger i gang med å utdanne sig som trafikkflyvere ved vår civile flyveskoler. Og en kan da spørre om disse folk gjør dette mere eller mindre for sportens skyld eller om forholdene allikevel ligger sådan an at de kan gjøre regning på å få noe å gjøre efter endt utdannelse og innen overskuelig fremtid.

Hvad mener de selv om disse ting, hvorfor er de slått inn på flyverens yrke? Vi stiller disse spørsmål til *Alf Kristian Hiorth* og *Hans Petter Schwencke*, henholdsvis 25 og 21 år gamle. Begge har civil flyveutdannelse fra Widerøes Flyveskole. Hiorth tok sertifikat som trafikkfører i høst og Schwencke like før jul, og de er nu oppe i henholdsvis 220 og 170 flyvetimer.

— Min far tok sertifikat i England i 1916 så det ligger vel i blodet, forteller Hiorth. Iallfall har jeg helt siden jeg var smågutt ikke hatt lyst på annet enn å fly. Jeg har søkt på Kjeller og Horten hvert eneste år helt til jeg blev for gammel til å komme inn, men med bare middelskoleeksamen hadde jeg naturligvis liten chance til å bli militærflyver. For å ta mig noe til i mellemtiden blev jeg møbelsnekker og dette drev jeg

på med i 4 år. Jeg skulde til å bli svenn, men tanken på å skulle stå i hovellisen resten av livet virket alt annet enn opmuntrende og så brøt jeg tvert av, skrapet sammen de nødvendige penger og begynte sommeren 1936 ute på Ingierstrand. Det blev ingen vei utenom. Far var imidlertid ikke så svært begeistret for at jeg gikk den vei, han mente at utsiktene til et levebrød på flyvningens område ikke var så overvettets lyse, men denne side av saken tenkte jeg mindre på, for mig var det om å gjøre å fly. Det blev nærmest mutter'n som pumpet mig frem.

— Her i går'n var det fatter'n, innskyter Schwencke. Mor vilde helst jeg skulde blitt noe annet. Efter artium var jeg gått inn på befalsskolen for jeg tenkte på å bli officer. Men jeg hadde liten lyst på å lese, derimot hadde jeg ikke det spor imot å begynne å fly, og jeg hadde søkt både på Kjeller og Horten, jeg også, men uten resultat. Flyvning syntes å være jævli moro, og jeg mente der lå en fremtid i dette. Her var ennu for få flyvere så nu gjaldt det å ligge frempå og bli blandt de første.

— For få flyvere! Her er da iallfall adskillige ledige militært utdannede flyvere, innvender vi.

— Men de har neppe fått en så allsidig utdannelse som vi har, sier Hiorth. De kommer ikke i slik kontakt med de som har noe å gjøre med saken.

— Hvorledes det? spør vi.

— Jo, det er nok slik som Hiorth sier, kommer det fra Schwencke. Vi får da virkelig en adskillig mere allsidig og praktisk utdannelse enn de militære, for en hel del av deres tid går til spesielle militærøvelser. Skytning eller bombing får man jo ikke bruk for i taxi-flyvningen.

— Og så lærer vi landet meget bedre å kjenne, mener Hiorth. Vi er med som annenflyvere og får øvelse i å lande på vanskelige steder, og videre lærer vi



Hans Petter
Schwencke.

å fly like godt på flottorer som på hjul eller ski. Vi lærer i det hele tatt det som er nødvendig for merkantil og civil flyvning.

— Dessuten har de i det militære bare et bestemt og begrenset tidsrum, legger Schwencke til, mens vi derimot kan fly på den tid vi personlig kan ha mest utbytte av det. Og så må du heller ikke glemme det rent tekniske. Vi har jo gått på verksted under hele utdannelsen og deltatt i det praktiske arbeide med overhaling av fly og motorer.

— Eller ta for eksempel Ingierstrand om sommeren, sier Hiorth. Hvor viktig er det ikke for en flyver at han lærer å stille med flyene, med klargjøring morgen og kveld, fortøining og så videre. Vi vet hvad som skal til. Og slik moro som dette er samtidig!

— Moro?

— Ja gett! Året 1937 har vært det morsomste og det lærerikeste i hele mitt liv.

— Ja sånn var det her og, erklærer Schwencke. Nå har jeg holdt på et år med å fly, og under dette har jeg vært rundt over hele Østlandet og reist på egen hånd til Vestlandet og bort til svenskegrensen på den annen side. Som annenflyver har jeg vært med til Trondheim og greide både med navigeringen og alt det andre.

— Jeg har også trålet landet rundt, forteller Hiorth. Men på langturene mine har jeg for det meste hatt det man mellom oss sagt kaller drittvær, men det var jo bare bra, naturligvis, for jo mere lærer man av det.

— Jeg har nok bare hatt godvær på langturene mine, opplyser Schwencke saktmodig.

— Så gjør uheldig du har vært, gett, kommer det deltagende fra kameraten.

— Ja, men nå skal jeg op en dag det ser riktig svart ut for å prøve åssen det er, sier den andre idet han flammer op igjen. Det må vel bli tid til det nå for nå har vi det ikke så travelt som her i høst da vi først drev og jobbet på Bogstad fra halv åtte til fem og

siden satt på sjømannsskolen fra seks til åtte om kvelden. Jeg tenkte mig ikke det var så jævla mye man skulde igjennom den gangen jeg begynte. Jeg trodde at når man hadde fått sine 150 timer, da var man også fullbefaren.

— Å nei, sier Hiorth, jeg var da klar over at det var mye teori, og jeg for min del synes vi er sloppet billig hittil. Det er nå at lesningen begynner for alvor. Vi må jo ha radioskole og førsteklases navigasjons-certifikat, jeg har inntrykk av at dette teller mest, da de som har mest mulig av teori ved siden av en prikkfri praksis har de beste chancer.

— Ja naturligvis, bemerker Schwencke. Men det var jeg, som jeg sa, ikke klar over dengang. Det hele hadde likesom et slags rosenrødt skjær over sig, det å være flyver, gett, og treffe kjekke jenter — ja, for flyverne pleier da å ha flaks slik — det var noe til liv det! Men etter hvert kom jo hverdagen og realitetene til å bety mere og mere for mig. Her var et felt hvor en mann enten måtte sette inn alle sine evner og sin hele energi eller så kunde han like godt ta kvelden med det samme. Men flyvningen er verd alle anstengelser, for jamen er det billig sloppet allikevel. Jeg har fremdeles det inntrykk at flyvningen byr mig bedre chancer enn om jeg for eksempel hadde studert — la oss si medisin —. Den lager jo bare læger, men som jeg nu har det, har jeg utsikt til flere slags jobber. Der står oss mange muligheter åpne, for eksempel å bli navigator eller telegrafist eller bli knyttet til bakketjenesten og sikringstjenesten, alt sammen yrker hvor vi kan fylle vår jobb helt ut på basis av de praktiske og teoretiske kunnskaper vi har erhvervet oss.

— Ja, jeg er også svært optimistisk sånn, erklærer Hiorth. Man merker jo stadig fremgang for flyvningen her hjemme, og da må det jo bli bruk for flere folk. Riktignok kan vi risikere noen magre år å trekkes med foreløbig, men de går da de og. Vi får si som svensken at «om luften är mulen och himmelen grå, der kommer nog ljusara dagar ändå!»

Wonders of World Aviation utkommer i denne uke med sitt første hefte. Verket vil bli komplett i ca. 45 ukentlige hefter som hvert koster 85 øre, og vil i tekst og praktfulle illustrasjoner i fotogravyr og flerfarvetrykk gi en oversikt over flyvningens utvikling fra de tidligste tider til idag.

Heftene fås kjøpt i Oslo i

KIOSKKOMPANIETS AVISBYRÅ
STORTINGSGATEN 2 OG EGERTORVET

De kan også bestilles gjennom hvilken som helst av Norges Kioskkompanis kiosker.

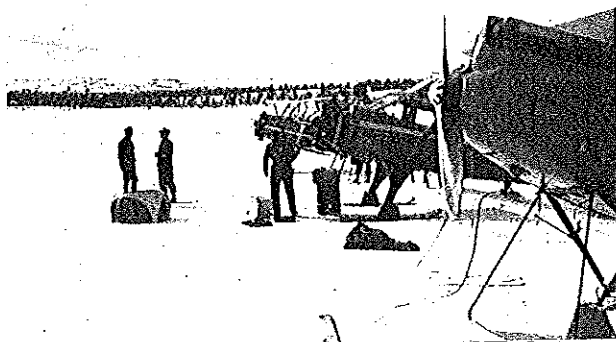
WIDERØE'S FLYVESELSKAP A.S

Widerøes Flyveselskap A.s vil i år som tidligere forlegge sin flyveskole til høifjellet i påsken, nærmere bestemt Fefor og Ustaoset. Dette er et tiltak som vekker glede hos de mange som gjerne vil kombinere påsketuren med flyvning i de herlige omgivelser.

På Fefor, som blir hovedbasis, har selskapet leiet en stor hytte like ved hotellet og på Ustaoset bor man på selve hotellet.

Av materiell vil man på Fefor få stasjonert 2 taxi-fly og 2, muligens 3, skolefly og På Ustaoset 1 taxi-fly og 1 skolefly.

Flyene er utstyrt som ambulansesfly. Det kan i den anledning være på sin plass å gjøre oppmerksom på at kretssykekassene betaler utgiftene til flytransport for sine medlemmer, når det ved ulykker eller ved sykdomstilfeller ansees nødvendig å benytte fly.



Fra Widerøes Flyveselskaps vinterbasis.

— Jamen åssen vil du fly i sånt vær, blindt eller hvad? spør Schwencke prosaisk.

Hiorth smiler bredt.

— Ja du skjønner vel at vi flyr tvers igjennom gråheten og alt sammen og op om skyene, for der er jo himmelen bestandig blå.

— Fært så poetisk du er blitt, bemerk kameraten. Er det av hensyn til han der, sier han og nikker over mot undertegnede. Det er vel ikke så sikkert at han tar det med i intervjuet.

— Nei da, forsikrer vi, ikke mer enn jeg tar med det som du, Schwecke, sa ista om flyverne og alle de kjekke jentene!

— Nei err'u garn! Du setter vel ikke slikt på trøkk. Hvad tror du gutta vil si om de fikk lese det.

— Eller jentene, legger Hiorth blidt til.

Det er av hensyn til disse siste at vi allikevel tar bemerkningene med. For das ewig Weibliche har sitt forum også innen flyvningen. Om dette er til hell eller skade skal være usagt. Vi nøier oss denne gang bare med å konstatere faktum.

Falco.

Det var da svært skyts som blir brukt mot våre militære flyveskoler. Vi må nok nu ta flyveskolespørsmålet op til drøftelse (efr. oberst Gulliksens standpunkt, se side 90). Ordet er fritt.

Red.

PIONEER INSTRUMENT COMPANY INC., BROOKLYN N.Y.

Ledende spesialfabrikk for instrumenter til fly.

Nærmere opplysninger ved Generalagentene:

Mølbach-Thellefsens Tekniske Forretning A.s

Kronprinsens gate 17 - Oslo

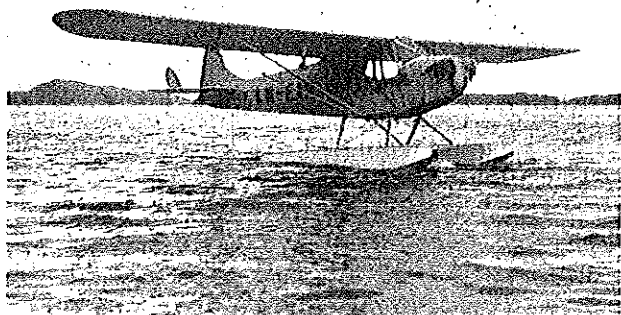
WESSELS FLYVESELSKAP A/S



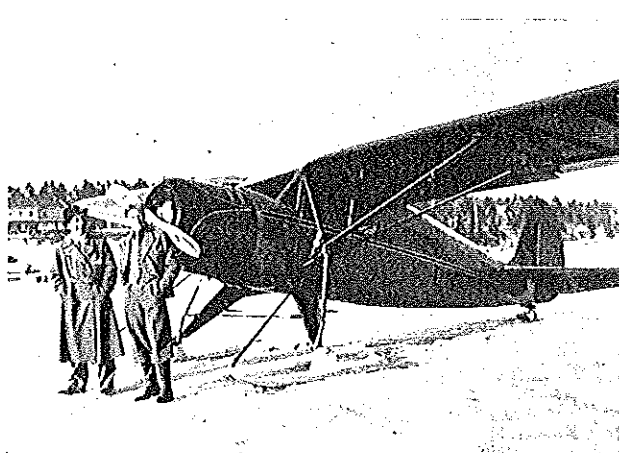
Gamal vane er vond å venja.

Wessels Flyveselskap har nu startet «ambulerende flyveskole», delvis i samarbeid med Norsk Aero Klubb. Hvis det melder sig 5 elever på et sted, opprettes flyveskole på stedet. Før tiden har selskapet skole på Hamar hvor det er 7 elever. Som skolefly brukes Taylor «Cub», en flytype som ser ut til å bli like populær her hjemme som den er i Amerika. Inntil nu har Wessel tatt hjem 8 fly av denne type.

Ingeniør Wessel meddeler at «Cub»en herefter kan fåes med en større motor enn før, nemlig med en 50 hk. Continental motor. Det vil sikkert gjøre «Cubben» enn mer populær.



«Cubben» som sjøfly.

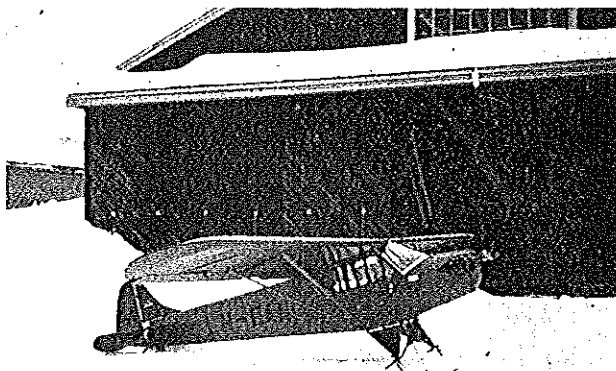


Sven Wessel og Kaare Friis-Baastad foran selskapets Fairchild.

Selskapets Fairchild er også stasjonert på Hamar. Den benyttes til taxi-flyvning.

I Oslo drives skoleflyvning på Sognsvannet med fenrik Jaquet som instruktør.

Wessels Flyveselskap har søkt om konsesjon på flyveruten Oslo—Stavanger—Bergen—Oslo og Stavanger—Amsterdam. Konsesjonsspørsmålet er ikke avgjort ennå, men selskapet har godt håp om at saken går i orden.



På ski.

BIRGER PEDERSEN & SØN

HAUGESUND

Telefoner: Kontoret 2223, Flyvehavnen 2505.

Representanter for

DET NORSKE LUFTFARTSELSKAP

Fred. Olsen & Bergenske A.s — OSLO

Billetter utstedes og plass reserveres for samtlige innen- og utenlandske luftruter.



NORSK AERO KLUBB

Meddelelser fra sekretæren.

Nye medlemmer pr. 4. mars 1938.

Direktør E. Eckhoff, Kjeller Flyfabrikk.
Ingeniør Kjell Rode, Oslo.
Dampskibsekspeditor Petter Amundsen, Hamarøy.
Dampskibsekspeditor Leif Olsen, Hamarøy.
Direktør Robert Hesselberg-Meyer, Lysaker.
Civiltflyver Olav H. Hoel, Oslo.
Svend Murstad, Kjeller.
Civiltflyver Ivar Johansen, Oslo.
Svein Hovland, Sogn.

Nye juniormedlemmer.

Henrik H. Stensland, Bryne, Jæren.
Per Asker, Høvik.
Helge Halseth, Oslo.
Tor Adler Mølbach, Voksenlia.
Trond Hovde, Bygdøy.

N. A. K.s møter.

Klubben arrangerte onsdag 23. februar spesielt møte for klubbens juniormedlemmer i K. N. A.s festsal med foredrag av journalist Odd Arnesen om:

«Med norske flyvere til Grønland.»

Det meget interessante foredrag som blev ledsaget av utmerkede lysbilleder, blev påhørt med den største oppmerksomhet. Senere ut på aftenen holdtes vanlig medlemsmøte hvor journalist Odd Arnesen innledet til diskusjon om:

«Pressens stilling til flyve-ulykker.»

Det var meget godt fremmøte. Blandt de tilstedeværende såes stortingsmann Bjørnson som deltok i debatten. Journalist Arnesens innledningsforedrag, som blir gjengitt et annet sted i dette nummer, var formet som et forsvar for pressen og gikk ut på at den stort sett behandlet fly-ulykker saklig og nøkternt og at man

også for ettertiden vilde gjøre det samme. Den etterfølgende diskusjon blev til dels meget livlig. Fra flyverhold blev det sterkt påpekt som en uomtvistelig kjensgjerning at fly-ulykker kom i en særstilling i avisene og var gjenstand for en langt større omtale enn andre ulykker. Det blev også påpekt at man med en viss forkjærlighet meddelte alt om ulykker i utlandet. Videre blev det påpekt at avisene ofte var for snar i vendingen slik at det blev offentliggjort ting som både kunde være gale og meget skadelig. Fra journalisthold blev det sterkt bestridt at fly-ulykker stod i en særstilling hvad omtale angikk. Det viste sig i løpet av aftenen å være vanskelig å komme til noen nevneverdig klarhet i spørsmålet, men man fikk dog inntrykk av at det var på sin plass at flyverne og journalistene fikk anledning til å krysse klinger om disse ting.

Diskusjonens leder var generalsekretær Holter, som løste sig fra sitt hverv på en utmerket måte og han måtte til slutt avbryte debatten av hensyn til den langt fremskredne tid.

N. A. K. tar op spørsmålet om lettmetalls anvendbarhet i norsk flyindustri.

Norsk Aero Klubb har i disse dager tatt op spørsmålet om lettmetallets anvendbarhet i norsk fly-industri. Klubben mener det vil være av den største betydning å få diskutert og belyst dette spørsmål fra alle hold og arrangerer i den anledning et medlemsmøte tirsdag 22. mars kl. 20 i K. N. A., hvor interesserte fra Hærens og Marinens Flyvevåben, Ingeniørforeningen og representanter for Lettmetallindustrien, pressen m. v. vil bli innbudt. Det vil bli innledende foredrag av professor dr. Leif Tronstad om: «Moderne lettmetallslegeringer og deres anvendelse som aeronautisk konstruksjonsmateriale.» Den etterfølgende diskusjon vil ganske sikkert by på mange interessante ting, som også kan påregnes å ha stor interesse for klubbens medlemmer, rent bortsett fra at det skulde være overflødig å pointere hvilken autoritet man har som foredragsholder den aften.

Klubbens arbeidsprogram for 1938.

Forut for medlemsmøtet 23. februar var pressen innbudt til orientering om klubbens program for 1938 og vi skal bare resymere hovedpunktene her, da de



FLY bør limes med et ELASTISK lim!

BOSTIK

limer alle slags materialer, stoff, lær, eller gummi mot tre, metall eller glass. Bli ikke hårdt eller sprøtt, men *beholder elasticiteten.*

ULØSELIG I VANN



ENGROS:

A.S UNITED SHOE MACHINERY COMPANY

SKIPPERGATEN 12

OSLO

TELEFON 26835

fleste vil være bokjent med programmet gjennom velvillig omtale i dagspressen.

Av hensyn til de begrensede midler er programmet lagt meget forsiktig an så man ikke skal risikere å måtte stoppe helt op av økonomiske hensyn. Av rent klubbarbeide vil det i første rekke bli lagt an på seilflyvningen, og landsforbundets byggeleder vil det meste av året bli optatt med instruksjonsvirksomhet rundt om i de forskjellige klubber.

Videre vil det bli lagt stor vekt på nystarting av klubber, slik at man får et helt nett i Syd-Norge og det er videre planlagt en turné til Nord-Norge for å danne nye avdelinger. Videre er det innledet forhandlinger med Store Norske Spitsbergen Kullkompani om start av klubb på Svalbard og dette vil bli satt i gang i løpet av sommeren.

Av felles arrangementer på seilflyvningens område er det planlagt en påskeleir og to sommerleire, en for Vestlandet og en for Østlandet. Man gjør regning med å komme op i ca. 15 fly til sommeren og det vil bli lagt meget arbeide på å finne frem til en brukbar sjøglider.

Av flyvestevner vil det bli søkt arrangert stevner på Sørlandet og Vestlandet med sjøfly, og man er allerede nu forberedt på å påta sig arrangementet med stevner i forbindelse med åpningen av Fornebu og Kjevik flyvehavn.

På modellflyvningens område er det opsatt en rekke nasjonale og internasjonale stevner og det vil i år som ifjor bli holdt uttagningskonkurranse til Wakefieldesterskapet i Paris.

Det kan til slutt gjøres oppmerksom på at det som i første rekke skal skaffe klubben midler er et øket medlemsantall og man vil rent bortsett fra de spesielle arrangement som blir satt i verk nu som før appellere til medlemmenes assistanse når det gjelder nyttegning og vi minner i denne forbindelse om det premieringssystem som er vedtatt.

Nye tilsluttede klubber.

Som nevnt i forrige nummer av «Fly» er det i 1938 kommet til 6 nye klubber slik at Landsforbundet nu teller 21 tilsluttede klubber.

Kjeller Flyveklubb, Lillestrøm, hvis formann og drivende kraft er Arne Liland. Klubben teller i øieblikket 27 medlemmer med seniorer og juniorer. Tross den korte levetid er klubben allerede langt på vei med bygging av et glidefly Grünau 9 som antagelig vil bli ferdig til sommeren.

Larvik Flyveklubb som i 1938 blev tilsluttet N. A. K., har allerede før den tid arbeidet med bygging av en Hol'sder Teufel som man nu venter å få ferdig til sommeren. Klubben teller ca. 20 medlemmer. Formann: Reidar Nissen. Sekretær J. W. Rimestad. Kasserer: Alf Gundersen. Leder av Seilflygruppen: Ludwig Isachsen. Leder av Modellflygruppen: Harry Larsen. Revisor: Isachsen og Harald Gundersen. Materialforvalter: J. W. Rimestad. Klubben er meget godt organisert og arbeider utmerket. Larvik Flyveklubb har ved herr Isachsen uteksperimentert en meget

SI DET MED BILLEDERI



ØIENSYNLIG

er det alltid illustrasjonen som først og fremst fanger leserens interesse – og i så tilfelde 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

opsiktsvekkende treningsmaskin for sjøglidere som sløpes efter motorbåt. Vi skal komme nærmere tilbake til denne konstruksjon som vi venter oss meget av.

Rubbestadneset og Leirvik Flyveklubber. Formann: Kristian Haldorsen. Klubben teller 80 medlemmer og arbeider for tiden med en Grünau 9 skolemaskin, samtidig som man snart vil gå inn for bygging av sjøglidere. Klubben er i den meget heldige stilling at de kan drive sine eksperimenter i en av Norges største motorbåtfabrikker, som eies av familien Haldorsen, som med den største velvilje har gått inn for å assistere klubben.

Sandeffjord Flyveklubb. Formann: Axel Normann Rønning. Klubben teller 80 medlemmer av seniorer og juniorer. Man arbeider for tiden med å skaffe et brukbart byggelokale og det er meningen snart å gå i gang med bygging av seilfly.

Ytre Arna Modell- og Seilflyklubb ved Bergen. Klubben vil i den nærmeste fremtid gå inn i Landsforbundet og vil bli omtalt senere.

Videre er under dannelse klubb på Gjøvik, hvor den tidligere usedvanlig energiske formann i Sarpsborg Flyveklubb, Helge G. Jacobsen har gått inn for arbeidet.

På Lena, Toten, Bryne, Jæren og Mysen arbeides det for tiden med dannelse av klubber tilsluttet Landsforbundet.

Norges Tekniske høiskoles Flyveklubb tilsluttet Landsforbundet.

Det har i den senere tid vært ført forhandlinger mellom Landsforbundet og Norges Tekniske Høiskoles Flyveklubb om tilslutning og klubben har i disse dager mottatt beskjed om at N. T. H. F. ønsker å stå tilsluttet Landsforbundet. Vi anser dette for å være en særlig verdifull tilvekst til Landsforbundet idet denne klubb jo utelukkende består av vordende ingeniører, som for det første kommer til å tilføre norsk flyvning meget verdifullt samtidig som de efter endt eksamen spredes ut over hele landet og med de beste forutsetninger vil kunne ta sig av arbeidet, særlig seilflyvningen. Vi har allerede i Oslo hatt store fordeler av disse flyveinteresserte ingeniører som har tatt sig av arbeidet med seilflyvninger her i byen. Norsk Aero-klubb venter sig meget av det nu etablerte samarbeide som vi betrakter som et meget stort skritt i retning av å nå de mål som klubben har satt sig, ikke bare innen seilflyvningen, men også når det gjelder konstruksjoner og studium av flyvningen på de øvrige felter.

Forberedelsene til påskeleiren.

De omfattende forberedelser til kommende påskeleir drives nu under høitrykk og det er da særlig Al Flyveklubb som bærer dagens byrde og den har allerede fra første stund vist at den kan ta det store arbeide på den rette måte og har allerede nu ordnet med innkvartering, transporter m. v.

Det arbeides ikke mindre intenst i de klubber som skal ha sine fly ferdige til påske. Dette gjelder da særlig Bergens Aero-klubb, Lillehammer Flyveklubb, Sarpsborg Flyveklubb og seilflygruppen i Oslo. Arbeidet med flyene er nu kommet så langt at påsetningen av beslag og trekningen av flyet gjenstår. Utsiktene er foreløbig de beste til at samtlige klubber blir ferdige. Vi bringer et annet sted i dette nummer bilde fra virksomheten i Bergens Aero-klubb hvor man som det vil sees har bygget ferdig halegitter, gondol, ror og vinger. Bergens Aero-klubb arbeider meget godt, ikke minst takket være Bergens assistent, seilflyveren Rolf Rasmussen, som efter sigende tilbringer den meste tid av døgnet i ovennevnte omgivelser. Gruppen er allerede gått i gang med skolefly nr. 2.

Bennett's
REISEBUREAU 1/2

Utsteder alle flyvebilletter i
inn- og utland og gir op-
lysninger gratis.

Centralbord 27050. Karl Johans gt. 35, Oslo.

Medlemmer i de tilsluttede klubber.

For å styrke kontakten mellom de forskjellige klubbers medlemmer rundt om i landet begynner vi å offentliggjøre navnene på Landsforbundets medlemmer efter hvert. Da klubbens medlemsantall samlet nesten vil utgjøre et nummer av «Fly» for sig selv, får vi ta dem efter hvert og for øvrig i helt vilkårlig rekkefølge:

Fredrikstad avdeling.

Seniormedlemmer:

Klemsdal, Arne.
Kristiansen, Odd.
Langvik, Ole.
Larsen, Rolf.
Pahle, Rolf.
Preutz, Finn.
Børgesen, W.
Børgesen, Holger.
Bang, Cæsar.
Raad, Erling.
Evensen, Leif.
Aanestad, Knut.
Hoi, Just.
Amundsen, Håkon.
Christensen, Finn.
Evensen, Egil.
Fliflet, Willy.
Riis, Arne.
Agre, Willy.
Løken, Fredrik.
Knuudtsen, Erik.
Larsen, Bjarne.
Tolfsen, Kolbjørn.
Ulleberg, Tormod.
Klemsdal, Asmund.
Wiese, Jan.

Juniormedlemmer:

Andersen, Bjørn.
Andersen, Finn.
Andreassen, Kjeld.
Aronsen, Gunnar.
Bjarnholdt, Roger.
Diesen, Rudolf.
Edwardsen, Knut.
Eklund, Sverre.
Eliassen, Egil.
Evensen, Ragnar.
Falleth, Olaf.
Glømmen, Stein.
Greaker, Jan.
Hansen, Andreas.
Isachsen, Niels Sam.
Karlsen, Peder.
Moen, Eilif.
Rummelhof, Rolf.
Sand, Odd.
Stangebye, Niels.
Syvertsen, Willy.
Torp, Ragnar.
Fossum, Ragnar.
Larsen, Oddvar.
Larsen, Eivind.

Nilson, Erik.
 Kristoffersen, Per.
 Drengsrud, Reidar.
 Hansen, Willy Bøe.
 Veel, Per Sverre.
 Bøchmann, Carsten.
 Nordgren, Knut.
 Molvik, Einar.

Stavanger avdeling.

K. Ullestad-Olsen.
 Olav Aanestad.
 Kurt Nielssen Eik.
 Ole Olsen.
 Alfred Sædberg.
 Sigurd Hove.
 Johan P. Lange.
 Journalist Fredriksen.
 Karl Seim.
 Birger Idsøe.
 Max Wiedmann.
 Stadsingeniør Juell.
 Journalist Mauritzen.
 Konsul Ole Bergesen.
 Einar Eilertsen.
 Direktør Axel Lund.
 Direktør Olaf Victor.
 Konsul Arentz.
 Grosserer T. Skretting.
 Jacob Høivik-Olsen.
 Journalist Vegard Sletten.
 K. W. Karlsen.
 Svend Wessel.
 Olaf Soma.
 Arne Hidle.
 Erling Soiland.
 Inge S. Aarstad.
 Hans Strand.
 Bjarne Johannesen.
 Odd Nome.
 Boktrykker Jakob Dreyer, sen.
 Thorleif Bøe.
 Erling Eilertsen.
 Wilhelm Helstrup.
 Bjarne Ydstebø.
 Willy Knutsen.
 Odd Olsen.
 Kaare Svaboc.
 Lars Sønneland.
 Ragnvald Opsal.
 Paul Torgersen.
 Sverre Søndena.
 Ole Marthinsen.

Nytt konsortium av sportsflyvere.

Som kjent har de kjente sportsflyvere brødrene Scott-Hansen og dr. ing. Eyde kjøpt en ny Klemm 35 fra Tyskland.

Flyverne eide som kjent, tidligere en Klemm 25 som nu er overtatt av 8 sportsflyvere i fellesskap. Disse er brødrene Scott-Hansen, Haakon Eyde,

Olav Paus, Jens Lange Lyche, Johan Johansen og E. Omholt-Jensen.

Denne «klubb» vil ha sin store interesse forsåvidt som de erfaringer man høster vil kunne danne grunnlaget for lignende sammenslutninger hvor man ved å gå så mange sammen vil kunne gjøre det overkommelig å gå til fly-innkjøp og på denne måte øke sportsflyvningen betraktelig.



Vernepliktige Flyveoffiserers
Forening

V. F. F.

avholdt onsdag 23. februar et godt besøkt medlemsmøte. Som foredragsholder var det lykket å få sjefen for Generalstabens Mobiliseringsavdeling, oberstløytnant Tobiesen som holdt et overmåte interessant foredrag om «Luftkrigsføring og Norges luftstrategiske stilling». På en saklig og grei måte, illustrert med en rekke lysbilleder gav foredragsholderen medlemmene en fremstilling av dette aktuelle spørsmål og dro en rekke overbevisende sammenligninger mellom verdenskrigen og vår tids begivenheter.

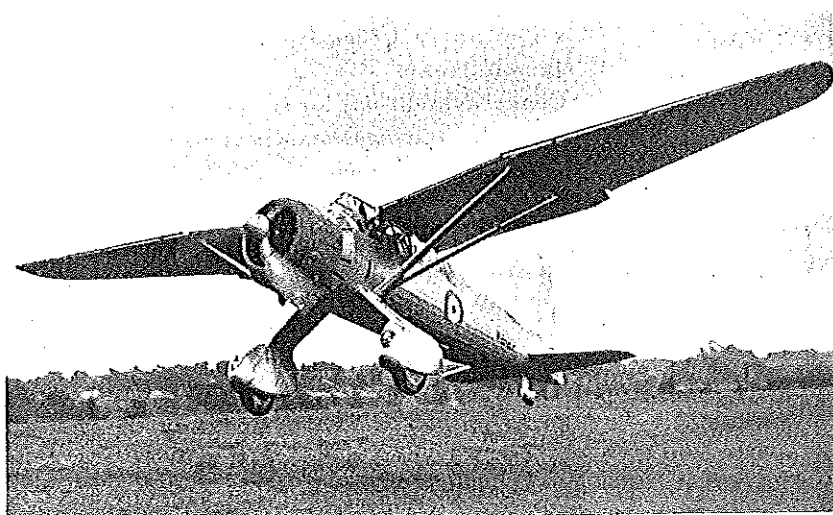
Det vel fremførte foredrag ble da også belønnet med kraftig bifall fra forsamlingen som lot til å sette meget stor pris på denne orientering, hvilket også formannen løytnant Enevold Thømt understreket i sin takk til foredragsholderen.

Efter fellesspisningen gikk man over til kameratslig samvær hvor flere saker ble drøftet, bl. a. en soiree Dansante som avholdes 23. mars.

En kjekk 14-åring.



Sverre Johnsrud har avlagt prøven for A-certifikat.



The Westland Lysander Monoplane.

Royal Air Force har gjort store innkjøp av disse speiderfly, som spesielt er beregnet på sambands-tjenesten.



Kringsjø

FORSKJELLIGE FLYVEKLUBBER PÅ NEW ZEALAND har bestilt 7 nye Tiger Moths. De Havilland Aircraft Co. Ltd. vil levere dem innen årets utgang. New Zealands regjering yder klubbene rentefritt lån i 3 år til ny-

anskaffelser av fly. Klubbene må på sin side velge mellom visse prøvede flytyper op til en viss sum.

Siden flyveklubb-bevegelsen begynte på New Zealand i 1929 har klubbene brukt overveiende D. H. Moths, hvorav de har kjøpt 40 stykker. De fleste av disse er ennå i bruk.

LINATE FLYVEPLASS OG L-HAVN blev åpnet i slutten av oktober av general Valle. Den er en av Europas største og best utstyrte og ligger 5 km utenfor byen. Plassen er firkantet og måler 2 km på hver kant. Flyvehavnen som går i ett med plassen er også 2 km lang og 400 m bred.

IMPERIAL AIRWAYS HAR BESTILT 8 nye rutefly — 5 firemotors landfly og 3 Empireflyvebåter — foruten 18 andre fly. Selskapet får da 79 fly på tilsammen 185 000 hk. De nye landfly skal ha følgende navn: «Frobisher», «Falcon», «Fortuna» «Fingal» og «Fiona» og er de Havilland D. H. 91 monoplanes — også kalt «Albatross». De får en marsjfart på over 200 miles/t.

DET FØRSTE AV 16 FAIREY BATTLE MONOPLAN BOMBFLY, bestilt til fornyelse av Belgias flyvevåben, er blitt levert til militærflyveplassen ved Evere. I flere år har Belgia fått sine fleste militærfly fra Fairey flyfabrikk i England, og har brukt et stort antall av Fox 2-seters bombefly og Firefly 1-seters kampfly.

DIPL.ING. OG FLYVER MELIT-TA SCHILLER ved Askania-Werke er av den tyske luftfartsminister meddelt tittel av flyvekaptein. Tyskland har således to kvinnelige flyvekapteiner. Den første kvinne som fikk denne ærefulle tittel var Hanna Reitsch.

DEUTSCHE LUFTHANSA åpnet 1. november enda en flyverute Berlin—Hamburg på grunn av den store trafikk. Flyet starter i Berlin kl. 13.30 og er i Hamburg kl. 14.50, starter herfra kl. 16.00 og er tilbake i Berlin kl. 17.20.

ENGLANDS EKSPORT AV FLY-MATERIELL stiger stadig. I de 10 første måneder av 1937 beløp eksporten sig til en verdi av £ 3 026 739 mot £ 2 923 138 i 1936. Bare i oktober måned eksporterte det for en verdi av £ 531 726.

*Nu har De lest hele
bladet.*

*Hvorfor ikke tegne
Dem som abonnent?*

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. Chr. Guandersens Boktrykkeri.
Nedre Vollgate 4, Oslo 7. Telefon 13903.

Rolf A. Myhrvold Chaufførskole - Tordenskjolds gate 7
Moderne læreogner - Telef. 23475