

ÖVERENSKOMMELSER MED FRÄMMANDE MAKTER.

N:r 10.

Överenskommelse med Norge angående luftfart. Stockholm den 26 maj 1923.

Ratificerad av Sverige den 1 juni 1923. Ratifikationerna utväxlades i Stockholm den 30 juli 1923.

Överenskommelse.

Hans Majestät Konungen av Sverige och Hans Majestät Konungen av Norge, som hava enats om att avsluta en överenskommelse angående luftfart mellan Sverige och Norge, hava för detta ändamål till sina fullmäktige utsett:

Hans Majestät Konungen av Sverige:

Sin minister för utrikes ärendena, Hans Excellens Carl Fredrik Wilhelm Hederstierna;

Hans Majestät Konungen av Norge:

Sin envoyé extraordinaire och minister plénipotentiaire i Stockholm, Johan Herman Wollebæk: vilka, därtill behörigen befullmäktigade, överenskommit om följande:

Art. 1.

De fördragsslutande staterna erkänna ömsesidigt varandras höghetsrätt i lufterummet över sitt land- och sjöterritorium.

Art. 2.

Envar av de fördragsslutande staterna förpliktar sig att i fredstid medgiva privata luftfartyg,

Overenskomst.

Hans Majestet Norges Konge og Hans Majestet Kongen av Sverige, som er blitt enig om å avslutte en overenskomst om luftfart mellem Norge og Sverige har i dette øiemed utnevnt til befullmektigede:

Hans Majestet Norges Konge:

Hans Majestets overordentlige sendemann i Stockholm Johan Herman Wollebæk;

Hans Majestet Kongen av Sverige:

Hans Majestets utenriksminister Hans Excellence Carl Fredrik Wilhelm Hederstierna.

hvilke behørig befullmektigede er kommet overens om følgende:

Artikkel 1.

De kontraherende stater anerkjenner gjensidig hinannens høihetsrett over lufterummet over deres land- og sjøterritorium.

Artikkel 2.

Enhver av de kontraherende stater forplikter sig til i fredstid å tilstå private luftfartøier,

hemmahörande i den andra staten, rätt att på ofarligt sätt färdas över förstnämnda stats område på i denna överenskommelse bestämda villkor samt göra den andra staten delaktig i varje förmån, som rörande tillträdet till området medgives någon icke fördragsslutande stat.

Art. 3.

De av en fördragsslutande stat beträffande luftfartyg, hemmahörande i sagda stat, fastställda villkor, under vilka luftfart kan äga rum, skola också gälla beträffande den andra statens luftfartyg, som önska tillträde till förstnämnda stats område, såvida annat ej framgår av denna överenskommelse.

De fördragsslutande staterna skola eftersträva största möjliga överensstämmelse vid fastställandet av dessa villkor.

Art. 4.

Envar av de fördragsslutande staterna förpliktar sig att utfärda bestämmelser, som på ett efter omständigheterna betryggande sätt säkerställa, att om ett luftfartyg, hemmahörande i den staten, befinner sig inom den andra statens område, försäkring föreligger till täckande av skadesättningsanspråk, vilket på grund av lagstiftningen i sistnämnda stat kan tillkomma den, som i följd av luftfartygets brukande lider skada till person eller egendom utanför luftfartyget.

Försäkringen skall vara av den art och storlek, som den stat, där luftfarten äger rum, fordrar i fråga om där hemmahörande luftfartyg vid färd i hemlandet.

hjemmehörande i den annen stat, rätt til uskadelig fart over sitt område på de i denne overenskomst fastsatte betingelser samt å gjøre den annen stat delaktig i enhver begunstivelse, som den måtte innrømme nogen ikke-kontraherende stat med hensyn til adgangen til sitt område.

Artikkel 3.

De betingelser, som den ene kontraherende stat har fastsatt for tillatelse til luftfart for dens egne luftfartøier, skal også gjelde for den annen stats luftfartøier, som ønsker adgang til dens område, dersom annet ikke fremgår av denne overenskomst.

De kontraherende stater vil søke å opnå størst mulig ensartethet ved fastsettelsen av disse betingelser.

Artikkel 4.

Enhver av de kontraherende stater forplikter sig til å utferdige bestemmelser, som på en efter omstendighetene betryggende måte sikrer, at der, såfremt et luftfartøi, hjemmehørende i staten, befinner sig innenfor den annen stats område, foreligger forsikring til dekning av skadeserstatningskrav, som i henhold til lovgivningen i den sistnevnte stat måtte tilkomme den, der som følge av luftfartøiets benyttelse lider skade på person eller eiendom utenfor luftfartøiet.

Forsikringen skal være av samme art og størrelse som den stat, hvor flyvningen finner sted, krever med hensyn til de der hjemmehørende luftfartøier ved flyvning i hjemlandet.

Om någon av de fördragsslutande staterna icke fordrar försäkring av där hemmahörande luftfartyg vid färd i hemlandet, skall likväl för luftfartyg, hemmahörande i den andra staten, vid färd över förstnämnda stats område hava tecknats samma försäkring som vid färd i dess hemland.

De fördragsslutande staterna erkänna ömsesidigt såsom giltig försäkring, som i nämnda syfte tecknats i hemlandet i därstädes av staten godkänd försäkringsanstalt, under förutsättning, att anstalten i förekommande fall prövar ersättningsanspråk genom representant i den andra staten.

Art. 5.

Envar av de fördragsslutande staterna är berättigad att av militära skäl eller av hänsyn till allmän säkerhet förbjuda eller begränsa möjligheten av luftfärd över vissa områden inom sitt territorium vid äventyr av i lagstiftning bestämt straff, men med förbehåll, att i detta hänseende samma bestämmelser skola gälla beträffande privata luftfartyg, hemmahörande i den andra fördragsslutande staten, som beträffande dess egna privata luftfartyg.

Sålunda utfärdade bestämmelser skola meddelas den andra staten.

Art. 6.

Ett i den ena fördragsslutande staten hemmahörande luftfartyg, som befinner sig över ett förbjudet område i den andra staten, skall genast giva den nödsignal, som är föreskriven i luftfärdreglerna (reglemente D), och skall

Selv om nogen av de kontraherande stater ikke krever forsikring av de der hjemmehørende luftfartøier ved flyvning i hjemlandet, skal der for luftfartøier, hjemmehørende i den annen stat, allikevel ved flyvning over førstnevnte stats område være tegnet samme forsikring, som ved flyvning i deres hjemland.

De kontraherende stater anerkjenner gjensidig som gyldig forsikring, som i det angitte øiemed er tegnet i hjemlandet i forsikringsanstalt, som er godkjent av vedkommende stat, forutsatt at anstalten i tilfelle avgjør erstatningskrav gjennom representant i den annen stat.

Artikkel 5.

Enhver av de kontraherende stater har rett til av militære grunner eller av hensyn til den offentlige sikkerhet å forby eller begrense adgangen til flyvning over visse områder av dens territorium under det i dens lovgivning fastsatte straffansvar men med det forbehold, at der i denne henseende skal gjelde samme bestemmelser for private luftfartøier, hjemmehørende i den annen kontraherende stat, som for dens egne private luftfartøier.

De bestemmelser, som således fastsettes, skal meddeles den annen stat.

Artikkel 6.

Et i den ene kontraherende stat hjemmehørende luftfartøi, som befinner sig over et forbudt område i den annen stat, skal straks avgi det nödsignal, som er foreskrevet i luftfartsreglene (reglement D) og skal snarest

snarast möjligt landa utanför det förbjudna området på en av flygplatserna i denna stat. Statens myndigheter må dock fordra ofördröjlig landning på annan plats, om sådan landning kan ske utan fara.

Art. 7.

Luftfartyg har den stats nationalitet, i vars luftfartygsregister det är infört i överensstämmelse med reglemente A I c.

Av vederbörlig myndighet i luftfartygets hemland utfärdat registreringsbevis erkännes som giltigt bevis om fartygets nationalitet.

Art. 8.

För att kunna införas i ett av de fördragsslutande staternas luftfartygsregister skall luftfartyg hava inländsk ägare. Är ägaren ett i staten hemmahörande aktiebolag, skall dettas styrelse där hava sitt säte och minst $\frac{2}{3}$ av dess ledamöter vara där bosatta personer, som äga inhemsk nationalitet och äro aktieägare, varjämte bolaget skall uppfylla i hemlandet i övrigt gällande bestämmelser.

Luftfartyg, som icke längre uppfyller dessa villkor, skall ofördröjligen avföras ur registret.

Art. 9.

Ett luftfartyg kan icke med rättslig verkan vara registrerat i mer än en av de fördragsslutande staterna.

Art. 10.

De fördragsslutande staterna skola genom vederbörliga registreringsmyndigheter månatligen utväxla utdrag av luftfartygs-

mulig lande utenfor det forbudte område på en av landingsplassene i denne stat. Statens myndigheter kan dog forlange øieblikkelig landing et annet sted, dersom sådan landing kan skje uten fare.

Artikkel 7.

Et luftfartøi har den stats nationalitet, i hvis luftfartøisregister det er innført overensstemmende med reglement A I c.

Det av vedkommende myndighet i luftfartøiets hjemland utferdigede registreringsbevis anerkjennes som gyldig bevis for fartøiets nasjonalitet.

Artikkel 8.

For at et luftfartøi kan innføres i et av de kontraherende staters luftfartøisregistre må det ha innenlandsk eier. Er eieren et i staten hjemmehørende aktieselskap, skal dettes styre ha sæt der og minst $\frac{2}{3}$ av dets medlemmer være der bosatte personer, som har statsborgerrett i riket og er aktieeier, likesom aktieselskapet skal opfylle de i hjemlandet forøvrig gjeldende regler.

Et luftfartøi, som ikke lenger oppfyller disse betingelser, skal straks slettes av registret.

Artikkel 9.

Et luftfartøi kan ikke med rettsvirkning være registrert i mere enn en av de kontraherende stater.

Artikkel 10.

De kontraherende stater skal månedlig gjennom vedkommende registreringsmyndigheter utveksle utdrag av luftfartøisregist-

registren, innehållande förteckning å de fartyg, som införts i eller avförts ur registren.

Art. 11.

Luftfartyg, som användes vid färd mellan de fördragsslutande staterna, skall vara försett med för identifiering under färden erforderliga nationalitets- och registreringsmärken samt andra märken och anslag i överensstämmelse med reglemente A.

Art. 12.

Luftfartyg, som användes vid färd mellan de fördragsslutande staterna, skall vara försett med luftvärdighetsbevis, utställt eller godkänt av den stat, vars nationalitetsmärke luftfartyget för, i överensstämmelse med reglemente B.

Art. 13.

Besättningen å luftfartyg, som användes vid färd mellan de fördragsslutande staterna, skall i överensstämmelse med reglemente E vara försedd med certifikat, utställda eller godkända av den stat, vars nationalitetsmärke luftfartyget för.

Art. 14.

De av den ena av de fördragsslutande staterna i överensstämmelse med reglementena B och E utställda luftvärdighetsbevisen och besättningscertifikaten erkänas som giltiga av den andra staten.

Dock må envar av staterna, när fråga är om luftfärd över dess eget område, vägra att erkänna ett för en av dess egna undersåtar av den andra staten utställt eller godkänt certifikat.

rene, innehållande fortegnelse over de fartøier, som er innført i eller utslettet av registret.

Artikkel 11.

Luftfartøi, som benyttes til fart mellem de kontraherende stater, skal være forsynt med de til identifisering under farten fornødne nasjonalitets- og registreringsmerker samt andre merker eller opslag overensstemmende med reglement A.

Artikkel 12.

Luftfartøi, som benyttes til fart mellem de kontraherende stater, skal være forsynt med et luftdyktighetsbevis, utstedt eller anerkjent av den stat, hvis nasjonalitetsmärke luftfartøiet fører, overensstemmende med reglement B.

Artikkel 13.

Besetningen på et luftfartøi, som benyttes til fart mellem de kontraherende stater, skal overensstemmende med reglement E være forsynt med certifikater, utstedt eller anerkjent av den stat, hvis nasjonalitetsmärke luftfartøiet fører.

Artikkel 14.

De luftdyktighetsbeviser og besetningscertifikater, som er utstedt av den ene av de kontraherende stater overensstemmende med reglementene B og E, anerkjennes som gyldige av den annen stat.

Dog kan enhver av statene nekte å anerkjenne et til en av dens egne undersåtter av den annen stat utstedt eller anerkjent certifikat, når det gjelder luftfart over dens eget område.

Art. 15.

Intet luftfartyg, hemmahörande i en av de fördragsslutande staterna, må hava radioinstallation utan särskilt tillstånd från den stat, där det är hemmahörande. Radioinstallationen må endast begagnas av medlem av besättningen, som är i besittning av särskilt certifikat, utställt av den stat, där luftfartyget är hemmahörande. Luftfartyg, som uppfyller dessa bestämmelser, må medföra och begagna radioinstallation vid färd över den andra fördragsslutande stats område.

Envar av de fördragsslutande staterna äger bestämma, att vissa slag av luftfartyg skola medföra radioinstallation. Härom utfärdade bestämmelser skola vara desamma för luftfartyg, hemmahörande i sagda stat och för luftfartyg, hemmahörande i den andra fördragsslutande staten.

Reglerna för begagnandet av radioinstallation skola såvitt möjligt vara desamma i de fördragsslutande staterna.

Luftfartsmyndigheterna i de fördragsslutande staterna kunna sluta avtal om gemensamma regler härom.

Art. 16.

Luftfartyg, hemmahörande i en av de fördragsslutande staterna, må färdas utan att landa över den andra stats område. Fartyget skall därvid följa den väg, som må vara anvisad av den stat, över vars område färden äger rum. Om det kräves av hänsyn till allmän säkerhet eller om grundad misstanke föreligger om överträdelse av lagstiftningen i den stat, över vars område färden äger rum, må luftfartyget

Artikkel 15.

Intet luftfartøi, hjemmehørende i en av de kontraherende stater, må ha radioinstallasjon uten efter særlig tillatelse fra den stat, hvor det hører hjemme. Radioinstallasjonen må kun benyttes av medlem av besetningen, som er i besittelse av et særlig certifikat, utstedt av den stat, hvor luftfartøiet hører hjemme. Et luftfartøi, som oppfyller disse betingelser, kan medføre og benytte radioinstallasjon ved fart over den annen kontraherende stats område.

Enhver av de kontraherende stater kan bestemme, at visse arter av luftfartøier skal medføre radioinstallasjon. De herom gitte bestemmelser skal være de samme for luftfartøier, hjemmehørende i vedkommende stat, og for luftfartøier, hjemmehørende i den annen kontraherende stat.

Reglene for benyttelse av radioinstallasjon skal såvidt mulig være ensartede i de kontraherende stater.

Luftfartsadministrasjonene i de kontraherende stater kan treffe avtale om felles regler herom.

Artikkel 16.

Luftfartøi, hjemmehørende i en av de kontraherende stater, kan uten å lande flyve over den annen stats område. Fartøiet skal da følge den rute, som måtte være angitt av den stat, over hvis område flyvningen finner sted. Hvis det kreves av hensyn til den offentlige sikkerhet eller der foreligger begrunnet misstanke om overtredelse av lovgivningen i den stat, over hvis område farten finner sted, kan

medelst de i luftfärdsreglerna (reglemente D) föreskrivna signaler beordras att landa på flygplats eller, om det kan ske utan fara, jämväl annorstädes.

Luftfartyg, som färdas från den ena fördragsslutande stats område till den andras, skall likaledes följa den väg som må vara anvisad av vederbörande stat, och skall landa på en av de flygplatser, som angivas i den till denna överenskomst fogade tullbilagan.

Utmärkandet genom anordningar på marken av internationella luftvägar, kräver medgivande från den stats sida, över vars område luftfarten skall äga rum. För begagnande utan landning av en gång anordnade internationella luftvägar må avgift icke krävas av något fartyg, som är hemmahörande i den andra fördragsslutande staten.

Art. 17.

För upprättande av fast luftfartsförbindelse för yrkesmässig befordran av personer eller gods mellan de fördragsslutande staterna kräves tillstånd från den stat, med vilken förbindelse är avsedd att anordnas.

De fördragsslutande staterna förplikta sig dock ömsesidigt att meddela sådant tillstånd till varandras luftfartyg, under förutsättning, att åt båda staternas luftfartyg lämnas tillfälle att under jämställdhet deltaga i den upprättade luftfartsförbindelsen.

Befordran av post ordnas genom särskilt avtal mellan de fördragsslutande staterna.

luftfartøiet ved hjælp av de i luftveisreglene (reglement D) foreskrevne signaler beordres til å lande på landingsplass eller, dersom det kan skje uten fare, også annetsteds.

Et luftfartøi, som flyver fra den ene kontraherende stats område til den annen stats område, skal likeledes følge den rute, som måtte være angitt av vedkommende stat, og lande på en av de landingsplasser, som angis i det til denne overenskomst knyttede tollbilag.

Avmerkning ved anlegg på jorden av internasjonale luftveier krever samtykke fra den stats side, over hvis område flyvningen skal finne sted. For benyttelsen av engang oprettede internasjonale luftveier uten landing kan avgift ikke avkreves fartøier, som er hjemmehørende i den annen kontraherende stat.

Artikkel 17.

Til opprettelse av fast luftfartsforbindelse for erhvervsmessig befordring av personer eller gods mellem de kontraherende stater kreves tillatelse fra den stat, med hvilken forbindelsen påtenkes opprettet.

De kontraherende stater forplikter sig dog til gjensidig å gi hinannens luftfartøier sådan tillatelse på betingelse av, at der gis begge staters luftfartøier adgang til deltagelse på like fot i den oprettede luftfartsforbindelse.

Postførsel ordnes ved særskilt avtale mellem de kontraherende stater.

Art. 18.

Envar av de fördragsslutande staterna har rätt att åt där hemmahörande luftfartyg förbehålla yrkesmässig befordran av personer och gods mellan två punkter inom eget område. Medgives rätt till sådan befordran åt luftfartyg, hemmahörande i annat land, tillförsäkra de fördragsslutande staterna varandra behandling som mest gynnad i nämnda hänseende.

Om den ena fördragsslutande staten vidtager inskränkningar av ifrågavarande art, vilka också drabba den andra staten, må dess egna luftfartyg underkastas samma inskränkningar i den andra staten, även om denna icke pålägger andra främmande fartyg motsvarande inskränkningar.

Inskränkningar och förbehåll av här nämnd art skola offentliggöras och meddelas den andra staten.

Art. 19.

Under transitofärd, därunder inbegripet landningar och av förhållandena nödvändiggjorda uppehåll inom den ena fördragsslutande statens område, skall varje luftfartyg, hemmahörande i den andra fördragsslutande staten, kunna undgå beslag på grund av intrång i patenträtt genom att säkerhet ställas, vars storlek i brist på godvillig uppgörelse snarast möjligt bestämmes av vederbörande myndighet på ifrågavarande ort.

Art. 20.

Luftfartyg, hemmahörande i någon av de fördragsslutande

Artikkel 18.

Enhver av de kontraherande stater har rett til å forbeholde de i den hjemmehørende luftfartøier den erhvervsmessige befordring av personer og gods mellem to punkter innenfor dens eget område. Tillstås luftfartøier, hjemmehørende i noget annet land, rett til sådan befordring tilsier de kontraherende stater hverandre mestbegunstiget behandling i nevnte henseende.

Hvis den ene kontraherende stat innfører innskrenkninger av den her omhandlede art, som også rammer den annen stat, kan dens egne luftfartøier underkastes de samme innskrenkninger i den annen stat, selv om denne ikke måtte pålegge andre fremmede fartøier tilsvarende innskrenkninger.

Innskrenkninger og forbehold av den heromhandlede art skal offentliggjøres og meddeles den annen stat.

Artikkel 19.

Ved gjennomfart, derunder landinger og de efter forholdene nødvendige ophold innenfor den ene kontraherende stats område, kan ethvert luftfartøi, hjemmehørende i den annen kontraherende stat, undgå beslagleggelse på grunn av krenkelse av patentrettigheter ved en sikkerhetsstillelse, hvis størrelse i mangel av mindelig overenskomst snarast mulig fastsettes av vedkommende myndighet på det pågjøende sted.

Artikkel 20.

Luftfartøier, hjemmehørende i nogen av de kontraherende sta-

staterna, skall vid färd mellan länderna vara försett med:

a) registreringsbevis enligt reglemente A;

b) luftvärdighetsbevis enligt reglemente B;

c) certifikat för besättningen enligt reglemente E;

d) namnlista å passagerare;

e) godslista över medfört gods m. m. enligt till denna överenskommelse fogad tullbilaga;

f) dagböcker m. m. enligt reglemente C;

g) ett av luftfartsmyndigheten i hemlandet utfärdat intyg, att försäkring är tagen i överensstämmelse med art. 4;

h) eventuellt särskilt tillstånd att medföra radioinstallation.

Av fartygshandlingarna skall framgå, vem som för befälet ombord.

Art. 21.

Dagböckerna skola bevaras under två år efter senaste anteckning.

Art. 22.

Vid luftfartygs avgång eller landning äro vederbörande myndigheter i de fördragsslutande staterna berättigade att visitera fartyget och pröva de handlingar med vilka det skall vara försett.

Art. 23.

Luftfartyg, hemmahörande i den ena fördragsslutande staten, äger i den andra anspråk på samma hjälpmedel vid landning och i fall av nöd som där hemmahörande luftfartyg.

I fråga om bärgning å sjön av

ter, skal ved fart mellem landene være forsynt med:

a. Registreringsbevis overensstemmende med reglement A.

b. Luftdyktighetsbevis overensstemmende med reglement B.

c. Besetningscertifikater overensstemmende med reglement E.

d. Navneliste over passasjerer.

e. Ladningsfortegnelse over medført gods m. m., overensstemmende med det til denne overenskomst knyttede tollbilag.

f. Dagbøger m. m. overensstemmende med reglement C.

g. En av luftfartsadministrasjonen i hjemlandet utferdiget attest for, at der er stillet forsikring overensstemmende med artikkel 4.

h. Eventuelt særlig tillatelse til å medføre radioinstallasjon.

Det skal fremgå av fartøiets dokumenter, hvem der fører kommandoen ombord.

Artikkel 21.

Dagbøkene skal opbevares i 2 år efter siste innførsel.

Artikkel 22.

Ved et luftfartøis avreise eller landing skal vedkommende myndigheter i de kontraherende stater ha rett til å undersøke fartøiet og kontrollere de dokumenter, som det skal være forsynt med.

Artikkel 23.

Luftfartøi, hjemmehørende i den ene kontraherende stat, har i den annen stat krav på de samme hjelpemidler ved landing og i tilfelle av nød som der hjemmehørende fartøier.

Med hensyn til bjergning på

luftfartyg, som gjort haveri, skola de fördragsslutande staterna i största möjliga utsträckning tillämpa de för bärgning av fartyg gällande bestämmelserna.

Art. 24.

Varje flygplats i de fördragsslutande staterna, som står till offentligt bruk för där hemmahörande luftfartyg mot betalning, skall likaledes vara öppen för luftfartyg, hemmahörande i den andra fördragsslutande staten.

Tarifftaxor såväl som andra villkor för begagnandet av varje sådan flygplats skola vara desamma för hemlandets luftfartyg och för luftfartyg, hemmahörande i den andra fördragsslutande staten.

Art. 25.

Envar av de fördragsslutande staterna förpliktar sig att träffa anstalter för att säkerställa, att varje luftfartyg, som färdas inom dess område, och varje luftfartyg, som för dess nationalitetsmärke, vare sig det befinner sig inom den andra statens eller å internationellt område, iakttaga luftfärdsreglerna (reglemente D) ävensom för att överträdelser göras till föremål för åtal.

Art. 26.

Befordran å luftfartyg av explosiva varor, krigsvapen eller krigsammunition mellan de fördragsslutande staterna är förbjuden.

Art. 27.

Envar av de fördragsslutande staterna kan förbjuda eller närmare reglera medförandet eller begagnandet av fotografiapparater å luftfartyg.

sjøen av et havarert luftfartøi, skal de kontraherende stater i størst mulig utstrekning anvende de for bjergning av skib gjeldende bestemmelser.

Artikkel 24.

Enhver landingsplass i de kontraherende stater, som mot betaling står til almindelig benyttelse for der hjemmehørende luftfartøier, skal likeledes stå åpen for luftfartøier hjemmehørende i den annen kontraherende stat.

Tarifftakster såvel som andre betingelser for benyttelsen av enhver sådan landingsplass skal være de samme for landets egne luftfartøier og for luftfartøier, hjemmehørende i den annen kontraherende stat.

Artikkel 25.

Enhver av de kontraherende stater forplikter sig til å treffe foranstaltninger for å sikre, at ethvert luftfartøi, som flyr innenfor dens område, og ethvert luftfartøi, som fører dens nasjonalitetsmerke, hvadenten det befinner sig på den annen stats eller på internasjonalt område, overholder luftveisreglene (reglement D), og til å gjøre overtredelser til gjenstand for retsforfølgning.

Artikkel 26.

Befordring med luftfartøi av eksplosive stoffer, krigsvåben eller krigsammunisjon er forbudt mellem de kontraherende stater.

Artikkel 27.

Enhver av de kontraherende stater kan forby eller gi nærmere regler om adgang til å medføre eller benytte fotografiapparater fra luftfartøi.

De fördragsslutande staterna giva varandra meddelande om sådana bestämmelser.

Art. 28.

Envar av de fördragsslutande staterna kan av hänsyn till allmän säkerhet underkasta befordran av andra föremål än som nämnts i art. 26 och 27 inskränkande bestämmelser.

De fördragsslutande staterna giva varandra meddelande om sådana bestämmelser.

Art. 29.

Alla inskränkande bestämmelser av i art. 28 nämnd art skola gälla i samma omfattning beträffande i landet hemmahörande privata luftfartyg och privata luftfartyg, hemmahörande i den andra fördragsslutande staten.

Art. 30.

Alla andra luftfartyg än militära och sådana, som uteslutande användas i statens tjänst som tull-, post- eller polisfartyg, anses som privata luftfartyg och äro sålunda underkastade alla bestämmelser i denna överenskommelse.

Art. 31.

Varje luftfartyg, som står under befäl av därtill beordrad militärperson, anses såsom militärt.

Art. 32.

Den ena fördragsslutande statens militära luftfartyg må varken färdas över eller landa på den andra fördragsslutande statens område utan särskilt tillstånd. Föreligger sådant tillstånd, åtnjuter det militära fartyget i

De kontraherande stater gir hverandre meddelelse om sådanne bestemmelser.

Artikkel 28.

Enhver av de kontraherende stater kan av hensyn til den offentlige sikkerhet underkaste befordringen av andre gjenstande enn de i artiklene 26 og 27 omtalte innskrenkende bestemmelser.

De kontraherende stater gir hverandre meddelelse om sådanne bestemmelser.

Artikkel 29.

Alle innskrenkende bestemmelser av den i artikkel 28 omhandlede art skal være gjeldende i samme utstrekning overfor de i landet hjemmehørende private luftfartøier og private luftfartøier, hjemmehørende i den annen kontraherende stat.

Artikkel 30.

Alle andre luftfartøier enn militære og sådanne som utelukken- de anvendes i statens tjenste som toll-, post- eller politifartøier, behandles som private fartøier og er således underkastet alle bestemmelser i denne overenskomst.

Artikkel 31.

Ethvert luftfartøi, som er under kommando av en dertil beordret militærperson, betraktes som militært.

Artikkel 32.

Den ene kontraherende stats militære luftfartøier må hverken flyve over eller lande på den annen kontraherende stats område uten særlig tillatelse. Foreligger en sådan tillatelse, nyter det militære fartøi i mangel av an-

frånvaro av annat stadgande den exterritorialitetsrätt, som vanligen tillkommer främmande krigsfartyg. Ett militärt luftfartyg, som icke har sådant tillstånd och som är nödsakat att landa eller som uppfordras eller beordras att landa, kan icke till följd härav göra anspråk på exterritorialitetsrätt.

Art. 33.

Närmare avtal skola träffas mellan de fördragsslutande staterna inbördes angående frågan, när tull- och polisfartyg må erhålla tillstånd att överskrida gränserna. Exterritorialitetsrätt tillkommer icke i något fall sådana luftfartyg.

Art. 34.

Denna överenskommelses bestämmelser fullständigas av reglementena A—E, vilkaskola träda i kraft samtidigt med överenskommelsen och hava samma giltighetstid som denna.

Nämnda reglementen kunna ändras eller fullständigas genom avtal mellan de fördragsslutande staternas luftfartsmyndigheter.

Art. 35.

De fördragsslutande staterna skola i den omfattning, som efter förhållandena är möjlig, söka samverka med hänsyn till:

- a) meteorologiska undersökningar;
- b) offentliggörandet av likartade luftfartskartor och genomförandet av en gemensam princip för orienteringsmärken i terrängen;
- c) begagnandet av radioförbindelse i luftfartens tjänst och

den bestämmelse den eksterritorialitetsrätt, som sedvanlig tillkommer fremmede krigsskiber. Et militært luftfartøi, som icke har sådan tillatelse og som er nødsaget til å lande eller som opfordres eller beordres til å lande, kan ikke som følge herav gjøre krav på eksterritorialitetsrett.

Artikkel 33.

Der skal treffes nærmere avtale mellem de kontraherende stater innbyrdes angående spørsmålet om i hvilke tilfelle toll- og politifartøier kan erholde tillatelse til å overskride grensene. Der tilkommer ikke i noe tilfelle sådanne fartøier eksterritorialitetsrett.

Artikkel 34.

Denne overenskomst's bestemmelser utfylles av reglementene A—E, som trer ikraft samtidig med overenskomsten og har gyldighet i samme tidsrum som denne.

Disse reglementer kan forandres eller suppleres ved avtale mellem de kontraherende staters luftfartsadministrasjoner.

Artikkel 35.

De kontraherende stater vil i den utstrekning det efter forholdene er mulig samarbeide med hensyn til:

- a. Meteorologiske undersøkelser.
- b. Offentliggjørelsen av ensartede luftfartskarter og gjennomførelsen av et felles prinsipp for terrengavmerkning.
- c. Benyttelse av radioforbindelse i luftfartens tjeneste og

upprättandet av nödvändiga radio-stationer.

Luftfartsmyndigheterna i de fördragsslutande staterna kunna träffa avtal om gemensamma regler rörande under a) och b) nämnda ämnen.

Art. 36.

De fördragsslutande staternas luftfartsmyndigheter skola, där de icke på grund av denna överenskommelse hava beslutande myndighet, mottaga och bearbeta förslag till förändringar i denna överenskommelse och i övrigt behandla spörsmål rörande luftfarten mellan de fördragsslutande staterna.

Art. 37.

Envar av de fördragsslutande staterna förpliktar sig att behandla i den andra fördragsslutande staten hemmahörande luftfartyg, som anlända till, avgå från eller befinna sig på färd inom dess område, i varje hänseende på samma sätt som egna luftfartyg och den last, de lovligen medföra, på samma sätt som om den vore förd av egna luftfartyg.

Envar av de fördragsslutande staterna förpliktar sig att göra den andra staten delaktig i varje förmån, som den i nämnda avseende kan komma att medgiva någon tredje stat.

Allmänna regler rörande tullväsendets förhållande till luftfartygen upptagas i en till denna överenskommelse hörande bilaga, som skall anses utgöra en del av själva överenskommelsen.

oprettelse av de förnødne radio-stasjoner.

Luftfartsadministrasjonene i de kontraherende stater kan treffe avtale om felles regler vedkommende de under a og b nevnte forhold.

Artikkel 36.

De kontraherende staters luftfartsadministrasjoner skal utenfor de tilfelle, i hvilke de har besluttende myndighet ifølge nærværende overenskomst, motta og bearbeide forslag til forandringer i denne overenskomst og forøvrig behandle spörsmål vedkommende luftfarten mellem de kontraherende stater.

Artikkel 37.

Enhver av de kontraherende stater forplikter sig til å behandle luftfartøier, hjemmehørende i den annen stat, når de ankommer til, avreiser fra eller befinner sig på gjennemfart innen dens område, i enhver henseende på samme måte som egne luftfartøier, og den ladning, de lovlig medfører, på samme måte som om den var medført av egne luftfartøier.

Enhver av de kontraherende stater forplikter sig til å gjøre den annen stat delaktig i enhver begunstigelse, som den måtte innrømme nogen tredje stat i den her nevnte henseende.

Almindelige regler angående tollvesenets forhold til luftfartøier optas i et til denne overenskomst hørende bilag, som blir å betrakte som en del av selve overenskomsten.

Art. 38.

Luftfartyg, dess besättning, passagerare, gods, förnödenheter och provision, skola, under iakttagande av bestämmelserna i denna överenskommelse, vara underkastade de i det land, där fartyget befinner sig, gällande lagar och författningar rörande lufttrafik, tull och andra avgifter samt transport av gods eller passagerare, ävensom andra där gällande tillämpliga lagar och författningar.

Art. 39.

Under krig skola bestämmelserna i denna överenskommelse icke inskränka de fördragsslutande staternas handlingsfrihet som krigförande eller neutrala.

Art. 40.

Tvistmellandefördragsslutande staterna angående tolkningen eller tillämpningen av denna överenskommelse och de därtill hörande reglementena skall, om den icke kan slitas genom direkta underhandlingar, avgöras av den av Nationernas Förbund upprättade fasta domstolen för internationell rättsskipning.

Art. 41.

Denna överenskommelse skall ratificeras och ratifikationerna snarast möjligt utväxlas i Stockholm.

Överenskommelsen skall träda i kraft från dagen för ratifikationernas utväxling. Den kan uppsägas med sex månaders uppsägningstid, av envar av de fördragsslutande staterna.

Artikkel 38.

Luftfartøi, dets besetning, passasjerer, varer, fornødenheter og proviant skal — under iakttagelse av denne overenskomsts bestemmelser — være underkastet gjeldende lover og andre forskrifter om luftfart, toll- og andre avgifter, vareførsel og persontransport i det land, hvor luftfartøiet befinner sig, samt andre der gjeldende lover og forskrifter, som vedkommende forhold går inn under.

Artikkel 39.

I tilfelle av krig skal denne overenskomsts bestemmelser ikke gjøre nogen innskrenkning i de kontraherende staters handlefrihet som krigførende eller neutrale.

Artikkel 40.

Tvistigheter mellem de kontraherende stater om forståelsen eller anvendelsen av denne overenskomst og de dertil hørende reglementer skal, hvis de ikke har kunnet løses ved direkte forhandlinger, henvises til avgjørelse av den av Folkenes Forbund oprettede faste domstol til mellemfølgelig retspleie.

Artikkel 41.

Denne overenskomst skal ratifiseres og ratifikasjonene skal utveksles snarest mulig i Stockholm.

Overenskomsten skal tre i kraft fra dagen for ratifikasjonenes utveksling. Den kan opsies med seks måneders varsel av hver av de kontraherende stater.

Art. 42.

Till bekräftelse härav hava vederbörande befullmäktigade undertecknat denna överenskommelse och försett den med sina sigill.
Upprättat i två exemplar i Stockholm den 26 maj 1923.

CARL HEDERSTIERNA.
(L. S.)

Artikkel 42.

Til bekreftigelse herav har de respektive befullmægtigede undertegnet nærværende overenskomst og forsynt den med sine segl.
Utferdiget i Stockholm i to eksemplarer den 26 mai 1923.

J. H. WOLLEBÆK.
(L. S.)

Tullbilaga.

§ 1.

Såvida ej annat är medgivet på grund av § 8, skall varje luftfartyg, som är hemmahörande i en av de två fördragsslutande staterna, vid ankomst till den andra staten landa på och vid avgång från denna stat uppstiga från någon av nedannämnda platser, kallade tullflygplatser.¹

I) Alla luftfartyg med undantag av vattenflygplan:

a) i Sverige: Stockholm, Östersund, Karlstad, Göteborg, Malmö;

b) i Norge: Kjellers flygplats, Vernes' exercisplats.

II) Vattenflygplan:

a) i Sverige: Stockholm, Östersund, Karlstad, Strömstad, Göteborg, Hälsingborg, Malmö;

b) i Norge: alla hamnar, där tullförvaltning finnes, med de in-skränknningar, som följa av bestämmelser om förbjudna områden.

§ 2.

Gränsen till Sverige skall av luftfartyg, hemmahörande i

¹ Tullflygplatsernas användbarhet för olika typer av luftfartyg och under olika årtider ävensom andra särskilda upplysningar för luftfart framgår av de under-rättelser för luftfarande, som i båda länderna må utgivas.

Tollbilag.

§ 1.

Med de undtagelser, som blir tilstått i henhold til § 8, skal ethvert luftfartøi, som er hjemmehørende i en av de to kontraherende stater, ved ankomst til den annen stat lande på og ved avgang fra denne stat opstige fra nogen av neden nevnte landingsplasser, som kalles toll-landingsplasser.*)

I. Alle luftfartøier undtagen vannflyvemaskiner:

a. i Norge: Kjeller flyveplass og Værnes ekserserplass.

b. i Sverige: Stockholm, Östersund, Karlstad, Göteborg, Malmö.

II. Vannflyvemaskiner:

a. i Norge: Alle havner, hvor der er tollsteder, dog med de innskrenkninger, som følger av bestemmelser om forbudte områder.

b. i Sverige: Stockholm, Östersund, Karlstad, Strömstad, Göteborg, Hälsingborg, Malmö.

§ 2.

Grensen til Norge kan av luftfartøi, hjemmehørende i Sverig

*) Toll-landingsplassenes anvendelighet for forskjellige typer av luftfartøier og for de forskjellige årtider samt andre serskilte opplysninger for luftfart vil fremgå av de meddelelser for luftfarande, som måtte bli utgit i begge land.

Norge, passeras i närheten av någon av de i § 1 nämnda svenska tullflygplatserna med deinskränkingar, som betingas av bestämmelser om förbjudna områden. Sedan gränsen överskridits, skall luftfartyget, på sådan höjd, att signalering kan uppfattas, vid ankomst västerifrån passera den närmast belägna av orterna Östersund, Karlstad, Strömstad, Göteborg, Hälsingborg eller Malmö och vid ankomst österifrån Stockholm samt om landning ej där sker, vidare följa den väg, som må vara anvisad.

Gränsen till Norge kan av luftfartyg, hemmahörande i Sverige, passeras på varje punkt, där bestämmelser om förbjudna områden icke utgöra hinder härför. Luftfartyget skall inom Norge följa den väg, som må bliva bestämmd.

§ 3.

Envar av de fördragsslutande staterna förbehåller sig rätt att ändra eller fullständiga de i §§ 1 och 2 givna bestämmelserna, med förpliktelse att minst tre månader i förväg giva den andra staten meddelande därom.

§ 4.

När luftfartyg på grund av nöd överstiger gränsen på annat ställe än föreskrivet är, skall det landa på närmaste tullflygplats på dess väg.

Måste ett luftfartyg på grund av nöd landa, innan det når en tullflygplats, skall föraren omedelbart efter landningen underätta närmaste tullmyndighet antingen direkt eller genom anmälan till närmaste polismyndighet.

passeres på ethvert punkt, hvor bestemmelser om forbudte områder ikke derfor er til hinder. Luftfartøiet skal innen Norge følge den rute, som måtte bli bestemt.

Grensen til Sverige skal av luftfartøi, hjemmehørende i Norge, passeres i nærheten av nogen av de i § 1 nevnte svenske tolllandingsplasser med deinskrenkinger, som betinges av bestemmelser om forbudte områder. Efterat grensen er passeret, skal luftfartøiet passere i saadan høide, at signalisering kan opfattes, ved ankomst vestenfra det nærmest beliggende av stedene: Östersund, Karlstad, Strömstad, Göteborg, Hälsingborg eller Malmö, og ved ankomst østenfra Stockholm, samt om landing ikke der finder sted, videre følge den vei, som måtte være anvist.

§ 3.

Enhver av de to kontraherende stater forbeholder sig å endre eller supplere de i §§ 1 og 2 gitte bestemmelser med forpliktelse til minst 3 måneder i forveien å gi den annen stat meddelelse herom.

§ 4.

Når et luftfartøi i nødstilfelle overskrider grensen på annet sted enn de fastsatte, skal det lande paa den nærmeste tolllandingsplass på dets rute.

Må et luftfartøi i nødstilfelle lande, føre det når en tolllandingsplass, skal føreren straks efter landingen underrette nærmeste tollmyndighet enten direkte eller gjennom enmeldelse til nærmeste politimyndighet.

Det åligger föraren att nöjaktigt förklara nödvändigheten av den sålunda företagna infarten eller landningen.

Luftfartyget må åter avgå endast med samtycke av vederbörande tullmyndighet. Sedan denna företagit eller genom polismyndighet låtit företaga nödig visitation, skall den stämpla eller låta stämpla resedagboken och den i § 6 nämnda godslistan, som förses med påteckning om möjligen förefintliga skiljaktigheter. Föraren skall i förekommande fall underrättas om den tullflygplats, dit han har att hänvända sig för tullbehandling.

§ 5.

Före avgång till och omedelbart efter ankomst från främmande land skall föraren förevisa sin resedagbok för flygplatsens myndigheter och likaledes den i § 6 omnämnda godslistan.

§ 6.

Över gods, förnödenheter och provision, som skall medföras, har förare att upprätta specificerad godslista enligt bifogade formulär n:r 1.

Varuavsändare skall utfärda detaljerad godsanmälan enligt bifogade formulär n:r 2. Godslistan skall överensstämma med godsanmälan.

För övrigt skola iakttagas de i varje land gällande särskilda bestämmelser om utfärdande av tullhandlingar för luftfartyget och dess last.

§ 7.

Innan luftfartyg avgår, skall vederbörande tullmyndighet un-

Föreren må på tilfredsstillande måte godtgjøre nødvendigheten av den således foretatte innpassering eller landing.

Luftfartøiet kan kun fortsette med samtykke av vedkommende tollmyndighet. Efterat denne enten selv eller gjennom vedkommende politimyndighet har foretatt fornøden undersøkelse skal han stemple eller la stemple reisedagboken og den i § 6 omhandlede ladningsfortegnelse, som gis påtegning om mulig forefunne uoverensstemmelser. Føreren skal i tilfelle underrettes om den tolllandingsplass, hvor han vil ha å henvende sig for tollklarering.

§ 5.

Før avreisen til og umiddelbart efter ankomsten fra fremmed land skal føreren forevise sin reisedagbok for landingsplassens myndigheter og likeledes den i § 6 omhandlede ladningsfortegnelse.

§ 6.

Over gods, fornødenheter og provisioner, som skal medbringes, utferdiger føreren en specificeret ladningsfortegnelse overensstemmende med vedføjede formular n:r 1.

Vareavsender utferdiger detaljert tollangivelse over varene overensstemmende med vedføjede formular n:r 2. Ladningsfortegnelsen skal stemme med tollangivelsen.

Forøvrig iagtas de i hvert land gjeldende særlige bestemmelser om utferdigelse av tollpapirer for luftfartøier og deres last.

§ 7.

Før avreisen undersøker vedkommende tollfunksjonær lad-

dersöka godslistan jämte godsanmälningarna, utföra föreskrivna visitationer samt påteckna resedagboken och godslistan. Påteckningen skall bestyrkas med stämpel. Varor eller varupartier, för vilka sådant påfordras, skola förseglas, och bevis därom åtecknas godslistan.

Av avsändare upprättad godsanmälan skall hos vederbörande myndighet i avsändningslandet bevaras till möjligen erforderlig framtida kontroll å godslistan.

Vid fartygets ankomst skall tullmyndigheten förvissa sig om, att försegling är obruten, mottaga de till orten bestämda varorna till tullbehandling samt påteckna resedagboken. Vidare skall tullmyndigheten, där fartyget icke under samma resa skall fortsätta till annan inländsk eller utländsk ort, behålla godslistan, men eljest till fartygets förare återställa densamma, sedan därå antecknats i anlopsorten lossade eller lastade varor m. m. Visas förseglingen vara bruten, skall förhållandet närmare undersökas, och om det finnes anledning antaga, att det skett i det andra landet, dess tullmyndighet underrättas därom.

För ombordvarande förnödenheter för luftfartyget och provision för besättning och medföljande resande skall, i den mån de av vederbörande tullmyndighet prövas erforderliga för den i resedagboken angivna resan och kvarbliva ombord å luftfartyget, tullfrihet-åtnjutas.

Varor eller andra föremål må ej inlastas i eller lossas från luftfartyg utan vederbörande tullmyndighets tillstånd.

ningsfortegnelsen og tollangivel-sene, foretar de foreskrevne besiktigelser samt paategner reisedagboken og ladningsfortegnelsen. Paategningen bekræftes med stempel. Varer eller varepartier, for hvilket sådant er påkrevet, forsegles, og attest derom påføres fortegnelsen.

De av vareavsendere utferdigede vareangivelser skal opbevares hos vedkommende myndighet til mulig fornøden fremtidig kontroll med ladningsfortegnelsen.

Ved luftfartøiets ankomst skal tollfunksjonæren forvise sig om, at forseglingen er ubrutt, motta de til stedet bestemte varer til tollbehandling og paatagne reisedagboken. Ennvidere skal tollfunksjonæren, hvis fartøiet ikke under samme reise skal fortsette til annet innenlandsk eller utenlandsk sted, beholde ladningsfortegnelsen, men i annet fald tilbakelevere den til fartøiets fører, efterat derpå er gjort fornøden anmerkning om de på anlopsstedet lossede eller lastede varer. Hvis forsegling er brutt, undersøkes forholdet nærmere, og antas den brutt i det annet land, underrettes de derværende tollmyndigheter derom.

Ombordværende fornødenheter for luftfartøiet og provisioner for besetning og medfølgende passasjerer er fritatt for toll i den utstrekning tollvesenet anser dem nødvendig for den i reisedagboken angitte reise og de forblir ombord i fartøiet.

Ingen vare eller gjenstand må innlastes i eller utlastes fra luftfartøiet uten tillatelse fra vedkommende tollmyndighet.

§ 8.

Med undantag från allmänna regler skola vissa luftfartyg särskilt postförande luftfartyg och luftfartyg, som tillhör lufttransportbolag, samt luftfartyg, som tillhör medlem av en i hemlandet erkänd luftfartsförening eller föreningen själv och icke deltar i allmän person- och varu-transport, kunna fritagas från förpliktelsen att landa vid tullflygplats, och givas tillstånd att börja eller sluta sin resa vid viss annan flygplats, som anvisas av vederbörande luftfartsmyndighet, och där tullbehandlingen skall äga rum.

För sådana luftfartyg må vederbörande luftfartsmyndighet bestämma vissa områden, där gränsen skall passeras, och påbjuda, att de vid färden över gränsen skola giva sig tillkänna genom överenskommen signal.

§ 9.

Luftfartyg, som är hemmahörande i den ena fördragsslutande staten och som landar på den andra statens område, är i princip tullpliktigt, om i ifrågavarande land luftfartyg äro belagda med tull.

Om luftfartyget skall åter utföras, skall det i fråga om befrielse från eller återbetalning av tull behandlas efter de i landet gällande föreskrifterna.

Så snart mellan de fördragsslutande staterna bildats en sammanslutning av luftfartsföreningar, skola dessas luftfartyg hava förmånen av förefintliga stadganden om begagnande av särskilda passersedlar (Triptyques).

§ 8.

Som undtagelse fra de almindelige regler skal visse luftfartøier, særlig postførende luftfartøier og luftfartøier, som tilhører lufttransportsselskaper samt luftfartøier, som tilhører medlemmene av en i hjemlandet anerkjent luftfartsklubb eller klubben selv og ikke deltar i almindelig person- og varetransport, kunne bli fritatt for forpliktelsen til å lande ved tollandingsplasser og gis tillatelse til å begynne eller avslutte sin reise ved visse andre landingsplasser, som anvises av vedkommende luftfartsadministrasjon, og hvor da tollforretningene utføres.

For sådanne luftfartøier kan vedkommende luftfartsadministrasjon fastsette visse områder, hvor grensen skal passeres, og påby, at de under farten over grensen gir sig tilkjende ved dertil bestemte signaler.

§ 9.

Luftfartøier, som er hjemmehørende i den ene kontraherende stat, og som lander på den annen stats område, er i prinsippet tollpliktige, hvis der i vedkommende land er toll på luftfartøier.

Såfremt et luftfartøi er bestemt til atter å utføres, behandles det med hensyn til fritagelse for eller tilbakebetaling av toll efter de derom i vedkommende land gjeldende forskrifter.

Er der mellem de kontraherende stater dannet sammenslutning av luftfartsklubber, skal disses luftfartøier ha fordelene av ellers gjeldende bestemmelser om benyttelse av passersedler (triptyques).

§ 10.

Varor, förnödenheter och provision, som medföras av luftfartyg, skola i fråga om ursprung och särskilda gällande tullföreskrifter eller andra stadganden om in- och utförsel vara underkastade samma regler, som gälla för varor, förnödenheter och provision, befordrade annorledes än med luftfartyg.

§ 11.

Utföras varor med luftfartyg från tullager eller under anspråk på restitution av eller befrielse från tull eller annan införselavgift eller inländsk avgift, skall avsändaren, om så erfordras, styrka, att varorna behörigen framkommit till det andra landet, genom att förete intyg där- om från tullmyndighet å bestäm- melseorten. Dock skola de lätt- nader häri, som gälla för utför- sel med järnväg eller sjöledes mellan de två länderna, också såvitt möjligt gälla för utförsel med luftfartyg. Om varorna vid ankomsten icke överensstamma med godslistan, skall vederböran- de tullmyndighet i ankomstlan- det härom underrätta tullmyn- dighet i utförsellandet.

§ 12.

Måste ett i den ena fördrags- slutande staten hemmahörande luftfartyg för att nå sin bestäm- melseort färdas över den andra statens område och avser det icke att landa där, må det utan hinder av eljest gällande bestämmelser om anlöpande av tullflygplats fär- das över landet, därest det följer den enligt överenskommelsen art. 16 mom. 1 föreskrivna luftvägen och, om så erfordras, giver sig till-

§ 10.

Varer, förnödenheter og provi- sjoner, som ankommer med luft- fartøi, skal med hensyn til oprin- delse og de forskjellige tollfor- skrifter eller andre bestemmel- ser om inn- og utførsel være un- derkastet de samme regler, som gjelder for varer, fornödenheter og provisioner, som føres på an- nen måte enn med luftfartøi.

§ 11.

Utføres med luftfartøi varer fra tolloplag eller med begjæring om restitution av eller fritagelse for toll eller annen innførselsav- gift eller innenlandske avgifter- skal avsenderne når sådant for- langes godtgjøre, at varene er fremkommet til det annet land ved å fremlegge attest derom fra bestemmelsesstedets tollvesen. Dog skal de lempelser, som gjel- der for utførsel med jernbane eller skib mellem de to land, og- så såvidt mulig gjelde for utfør- sel med luftfartøi. Hvis varene ved ankomsten ikke stemmer med ladningsfortegnelsen, underretter tollmyndighetene i ankomstlan- det tollmyndighetene i utførsels- landet herom.

§ 12.

Hvis et luftfartøi, hjemmehø- rende i den ene kontraherende stat, for å nå sitt bestemmelses- sted må flyve over den annen stats område og der ikke skal lande, kan det uansett de ellers gjeldende bestemmelser om anløp av landingsplass flyve over landet, hvis det holder den i medfør av overenskomstens artikkel 16 første avsnitt foreskrevne rute og, om så kreves, gir sig tilkjenne ved sig-

känna med signaler vid färd över de i sådant syfte bestämda platserna.

Avser fartyget däremot att under sådan resa landa i den stat, över vars område det skall färdas, är det pliktigt att landa vid tullflygplats eller annan på grund av § 8 bestämd flygplats. Namnet på denna flygplats skall införas i resedagboken före avresan. För övrigt skall tillämpas vad angående trafik till och från landet med luftfartyg i allmänhet är överenskommet.

§ 13.

När straff ådömts för överträdelse av förestående regler, skall meddelande om överträdelsen lämnas till vederbörande tullmyndighet i det land, där luftfartyget är hemmahörande.

§ 14.

Föreskrifterna i denna bilaga gälla icke för militära luftfartyg, som besöka den andra fördragslutande staten på grund av särskilt tillstånd (art. 32 i överenskommelsen), och ej heller för tull- eller polisfartyg (art. 33 i överenskommelsen).

naler, när det passerer över städer, som er bestämt för sådant formål.

Skal fartøiet derimot under saaden reise lande i den stat, over hvis område det skal passere, er det forpliktet til å lande ved en tollandingsplass eller annen i henhold til § 8 fastsatt landingsplass. Navnet på denne landingsplass skal innføres i reisedagboken før avreisen. Forøvrig kommer til anvendelse de bestemmelser som ellers gjelder for trafik til og fra landet med luftfartøi.

§ 13.

Når straff idømmes for overtrædelser av foranstående regler, skal meddelelse derom gis vedkommende tollmyndigheter i det land, hvor fartøiet er hjemmehørende.

§ 14.

Forskriftene i dette bilag gjelder ikke for militære luftfartøier, som besøker den annen kontraherende stat i henhold til spesiell tillatelse (artikkel 32 i overenskomsten), og heller ikke for toll- og politiluftfartøier (artikkel 33 i overenskomsten).

Formulär n:r 1.

Obs. Å godslistan få icke finnas raderingar eller rättelser, utom sådana, som godkänts av vederbörande tullmyndighet, ej heller får något skrivas mellan raderna eller flera artiklar införas på samma rad. Så många extra ark, som erfordras, må bifogas.

Luftfart.

Godslista.

Plats reserverad för anteckningar av tullmyndigheten i första avgångsorten.

Luftfartyg { Registreringsmärke:
Avgångsort:
Bestämmelseorter:
Namn:
Bostad:
Nationalitet:
Certifikatnummer:
Antal godsanmälningar:
.....
Förare
Gods
Förnödenheter:
Provision:

Föraren svarar vid laga ansvar för riktigheten av innehållet i denna godslista. På grund härav daterar och undertecknar han denna handling.

Frakthandlingslöpande n:r	Kollismärke och nummer	Kollisantal och slag	Godsets			Anmärkningar	Anteckningar av tullmyndigheterna i anlopportsorter (ombyte av luftfartyg, lossning och lastning m. m., som där verkställts)
			slag	bruttovikt	bestämmelseort		

Formulär n:r 2.

Luftfart.

Godsanmälan

upprättad av
för följande varor, som skola försändas med
..... (luftfartyget)
..... (förare).

Avgångsort:
Bestämmelseort:

Kollis		Godsets slag	Ursprungsland	Värde	Vikt		Anmärkn.
märke och n:r	antal				Brutto	Netto	

..... den 19.....

(Avsändare).

Formular n:r 1.

Merk. Ladningsfortegnelsen skal ikke ha nogen utstrekning eller rettelse uten sådanne, som er godkjent av vedkommende tollmyndighet og heller ikke inneholde innskudd mellom linjerne eller flere artikler innført på samme linje. Der må tilføies så mange ekstrablade som nødvendig.

Luftfart.

Ladningsfortegnelse.

Denne plass er reservert for anførsler av tollvesenet på første avgangssted.

Luftfartøi } Registreringsmerke:
 Avgangssted:
 Bestemmelsessteder:
 Førerens } Navn:
 Bosted:
 Nasjonalitet:
 Certifikatnummer:
 Varer } Antal angivelser:
 Fornødenheter:
 Provisioner:

Førerens garanterer nøiaktigheten av inneholdet av denne fortegnelse under straffansvar etter loven. I henhold hertil har han dateret og signert dette dokument.

Varebevisets løpe nr.	Kolliets merker og nummer	Kollienes antal og slags	Varenes			Anmerkninger	Anførsler av tollmyndighetene på anløpssteder (ombytte av luftfartøi, losning og lastning m. v. som der finder sted).
			Slags	Brutto vekt	Bestemmelsessted		

Formular n:r 2.

Luftfart.

Tollangivelse,

avgitt av:
 for følgende varer, som skal sendes med
 (fartøi) (fører)
 Avgangssted:
 Bestemmelsessted:

K o l l i		Varenes art	Oprindelsesland	Verdi	Vegt		Anmerkninger.
Merke og nummer	Antal				Brutto	Netto	

Sted: Dato: 19.....

.....
 Avsender.

Reglemente A¹).

Märkning och registrering.

I.

Allmänna bestämmelser.

a) Nationalitetsmärket för Sverige utgöres av ett S och för Norge av ett T.

Registreringsmärket utgöres av en grupp om fyra stora bokstäver, varje grupp innehållande minst en vokal.

Registreringsmärket börjar

för Sverige med A
» Norge » N

Hela gruppen om fem bokstäver användes som anrops-, respektive stationssignal vid avsändande eller mottagande av meddelande förmedelst radio eller andra förbindelsemedel, härifrån dock undantaget optisk signalering, då därvid vanliga signalmetoder skola användas.

b) registreringsmärket skall vara understruket med en svart linje på alla luftfartyg, med undantag av stats- och handelsfartyg.

c) Register och registreringsbevis skola innehålla en beskrivning på luftfartyget och angiva: Tillverkare och av denne uppgivet nummer eller annat identifieringsmärke.

Ovannämnda nationalitets- och registreringsmärken.

Reglement A¹).

Merkning og registrering.

I.

Almindelige bestemmelser.

a) Nasjonalitetsmerket skal for Norge bestå av et T, for Sverige av et S.

Registreringsmerket skal betegnes ved en gruppe av fire store bokstaver, hver gruppe skal inneholde minst en vokal.

Registreringsmerket skal

for Norge begynne med N
» Sverige » » A

Den fullstendige gruppe av fem bokstaver skal brukes som kjenningssignal for det spesielle luftfartøi når det sender eller mottar radiosignaler eller ved andre meddelelsesmåter, undtagen når det åpner forbindelse ved hjelp av synlige signaler — her skal de vanlige metoder benyttes.

b) På luftfartøi, som ikke er stats eller handelsfartøi, skal registreringsmerket understrekes med en sort strek.

c) Registret og registreringscertifikatet skal inneholde en beskrivelse av luftfartøiet og skal angi fabrikanten og av denne oppgitt nummer eller annet identifikasjonsmerke, det tidligere nevnte nasjonalitets- og registreringsmerke, luftfartøiets vanlige sta-

¹) Genom särskild notväxling har reglemente A för Norges vidkommande tills vidare satts ur tillämpning, på grund varav de för närvarande gällande norska bestämmelserna angående märkning och registrering av luftfartyg alltjämt och tills vidare skola gälla.

Luftfartygets vanliga hemort.
Ägarens fullständiga namn,
nationalitet och bostad.

Registreringsdatum.

d) På alla luftfartyg skall å gondol, flygkropp eller förarhytt på en iögonenfallande plats anbringas en metallplåt, å vilken ingraveras ägarens namn och bostad samt luftfartygets nationalitets- och registreringsmärken.

sjon, eierens fulle navn, nasjonalitet og bopel, samt datum for registrering.

d) Ethvert luftfartøi skal, festet til gondolen eller skroget og på en fremtredende plass, bære en metallplate, hvorpå skal stå eierens fulle navn og bopel samt luftfartøiets nasjonalitets og registreringsmerke.

II.

Märkenas anbringande.

Nationalitets- och registreringsmärken målas i svart på vit botten på följande sätt:

a) *flygplan.*

Märkena målas en gång dels på undersidan av det understa vingparet, dels på översidan av det översta vingparet, bokstävernas översta del vänd mot vingarnas framkant. Dessutom målas de på ömse sidor om flygkroppen mellan vingställ och stjärtpän. Därest flygplanet ej har någon egentlig flygkropp, målas märkena på förarhytten.

b) *luftskepp och ballonger.*

På luftskepp målas märkena på båda sidor, där luftskeppets diameter är störst. Dessutom målas de på översidan med lika stora avstånd till bokstäverna på ömse sidor.

På ballonger målas märkena på två ställen på ömse sidor om høljet, där deras diameter är störst, så långt som möjligt från varandra.

Å både luftskepp och ballonger skola sidomärkena vara synliga såväl från marken som från sidan.

II.

Merkenes anbringelse.

Nasjonalitets- og registreringsmerket skal males med sort på hvit bunn på følgende måte:

a) *Flyvemaskiner.*

Merkene skal males en gang på undersiden av de nederste hovedflater og en gang på oversiden av de øverste hovedflater; toppen av bokstavene skal være mot forkanten. De skal også males på begge sider av skroget mellem hovedflatene og haleflaten. I tilfelle hvor maskinen ikke er forsynt med skrog, skal merkene males på gondolen.

b) *Luftskiber og ballonger.*

På luftskiber skal merkene males nær det største tversnitt på begge sider og på oversiden i like avstand fra bokstavene på sidene.

På ballonger skal merkene males to ganger nær den største horisontale periferi så langt som mulig fra hinannen.

På både luftskiber og ballonger skal sidemerkene være synlige både fra sidene og nedenfra.

III.

Tilläggsbestämmelser för nationalitetsmärkenas anbringande.

a) *Flygplan och luftskepp.*

Nationalitetsmärket målas dessutom på vänster och höger undersida av nedersta stjärtplan eller höjdroder samt å översidan av översta stjärtplan eller höjdroder, å det som är störst.

Det målas även på sidorodret eller på yttre sidan av de yttersta sidorodren, om luftfartyget har mer än ett sidoroder.

b) *Ballonger.*

Nationalitetsmärket målas på gondolen.

IV.

Nationalitets- och registreringsmärkenas storlek.

a) *Flygplan.*

Märkenas höjd å vingar och stjärtplan skall vara $\frac{4}{5}$ av vingarnas, respektive stjärtplanens, bredd. På sidoroder göras de så stora som möjligt. Märkenas höjd å flygkropp eller förarhytt skall vara $\frac{4}{5}$ av höjden av den smalaste delen av den del av flygkroppen eller förarhytten, varest märkena äro målade.

b) *Luftskepp och ballonger.*

Å luftskepp skall nationalitetsmärket å stjärtplanet vara $\frac{4}{5}$ av planens bredd, på sidoroder skall det vara så stort som möjligt. De andra märkenas höjd skall vara $\frac{1}{12}$ av omkretsen vid luftskeppets största diameter.

På ballonger göres nationalitetsmärket å gondolen $\frac{4}{5}$ av gon-

III.

Ekstra anbringelse av nasjonalitetsmerker.

a) *Flyvemaskiner og luftskiber.*

Nasjonalitetsmerket skal ogsaa males paa venstre og høire side av undersiden av de laveste haleflater eller høideroret, og ogsaa paa oversiden av de øverste haleflater eller høideroret, paa den av disse som er størst. Det skal ogsaa males paa begge sider av sideroret, eller paa yttersiden av de yttre ror, hvis mere enn ett sideror er anbragt.

b) *Ballonger.*

Nasjonalitetsmerket skal males paa kurven.

IV.

Nasjonalitets- og registreringsmerkernes størrelse.

a) *Flyvemaskiner.*

Høiden av merkene paa de respektive hovedflater og haleflater skal være lik $\frac{4}{5}$ av korden og paa siderorene så store som mulig. Høiden av merkene paa skroget eller gondolen skal være $\frac{4}{5}$ av dybden av den smaleste del av den del av skroget eller gondolen, hvor merkene er malt.

b) *Luftskiber og ballonger.*

Paa luftskiber skal høiden av nasjonalitetsmerkene, hvis disse er malt paa haleflaten, være lik $\frac{4}{5}$ av korden paa haleplanet; er de malt paa sideroret, skal høiden være så stor som mulig. Høiden av de andre merker skal være $\frac{1}{12}$ av omkredsen av luftskibets største tversnitt.

Paa ballonger skal høiden av nasjonalitetsmerket være $\frac{4}{5}$ av gon-

dolens höjd; de andra märkenas höjd göres $\frac{1}{12}$ av ballongens omkrets.

c) *För alla luftfartyg.*

Nationalitets- och registreringsmärkenas bokstäver behöva ej vara högre än 2,5 m.

kurvens höide, og høiden av de øvrige merker $\frac{1}{12}$ av ballongens omkreds.

c) *For alle luftfartøier*

gjelder at nasjonalitets- og registreringsmerkene bokstaver ikke behøver være høiere enn 2,5 m.

V.

Mått, bokstavstyp m. m.

a) Bokstävernans bredd skall vara $\frac{2}{3}$ av deras höjd och stapeltjockleken $\frac{1}{6}$ av höjden. Bokstäverna målas som blockbokstäver och skola vara lika till form och storlek. Ett mellanrum, lika med hälften av bokstävernans bredd, lämnas mellan desamma.

b) På understrukna bokstäver skall streckets tjocklek vara lika med bokstävernans stapeltjocklek samt mellanrummet mellan bokstävernans nederkant och streckets överkant vara lika med streckets tjocklek.

V.

Størrelse, bokstavstyper m. m.

a) Bredden av bokstavene skal være $\frac{2}{3}$ av deres høide og tykkelsen $\frac{1}{6}$ av deres høide.

Bokstavene skal males med tydelige blokktyper og skal være ens av form og størrelse. Et rum lik $\frac{1}{2}$ av bokstavenes bredde skal lates åpent mellem hvert bokstav.

b) I tilfelle av at bokstavene er understreket, skal strekens tykkelse være lik bokstavenes tykkelse. Rummet mellem bokstavenes bunn og linjen skal være lik linjens tykkelse.

VI.

Avstånd mellan nationalitets- och registreringsmärken.

Där nationalitets- och registreringsmärken stå bredvid varandra, skall ett bindestreck med en längd, lika med en bokstavs bredd, målas mellan nationalitets- och registreringsmärke.

VI.

Avstanden mellem nasjonalitets- og registreringsmerkene.

Hvor nasjonalitets- og registreringsmerket kommer ved siden av hinannen, skal der mellem nasjonalitets- og registreringsmerket males en bindestrek av lengde lik en av bokstavenes bredde.

VII.

Underhåll.

Nationalitets- och registreringsmärken anbringas så ändamålsenligt som möjligt, med hänsyn tagen till luftfartygets konstruktion.

Märkena skola hållas rena och tydliga.

VII.

Vedlikehold.

Nasjonalitets- og registreringsmerkene skal anbringes på fordelaktigste måte, når man tar i betraktning luftfartøiets konstruktion.

Merkene skal holdes rene og tydelige.

Reglemente B.

Luftvärdighetsbevis.

För utfärdande av luftvärdighetsbevis erfordras följande:

1. Med hänsyn till säkerheten skall luftfartygets konstruktion uppfylla vissa minimikrav.

2. Varje luftfartygs byggnad skall vara godkänd med avseende på arbetets utförande och materialets beskaffenhet. Kontroll av tillverkningen samt materialprov skola ådagaläggas, att vissa minimikrav uppfyllas.

3. Flygegenskaperna hos första luftfartyget av en ny typ (»typfartyg») skola på ett tillfredsställande sätt ådagaläggas genom praktiska flygförsök. Luftfartyg av förut godkänd typ behöva ej underkastas samma prov som ett typfartyg. Proven skola visa, att vissa minimikrav uppfyllas.

4. Luftfartyget skall vara utrustat med för säker navigering erforderliga instrument.

5. Till grund för de i 1—4 omnämnda kraven skola, då det gäller flygplan, läggas de bestämmelser, som finnas angivna i följande »Regler för godkännande av flygplan», dock att det förbehålles varje fördragsslutande stat rätt att omredigera och komplettera dessa.

6. Beträffande luftskepps luftvärdighet skola liknande »regler för godkännande» uppställas, så snart tillräcklig erfarenhet för fastställande av sådana vunnits.

Reglement B.

Luftdyktighetsbevis.

For utstedelse av luftdyktighetsbevis kreves:

1. Luftfartøiets konstruksjon med hensyn til sikkerheten skal tilfredsstillende visse minimumskrav.

2. Bygningen av ethvert luftfartøi skal være godkjent med hensyn til arbeidets utførelse og materialets godhet. Kontrollen med fabrikasjon og materialprøver skal godtgjøre, at visse minimumskrav er tilfredsstillende.

3. En ny types flyveegenskaper skal på tilfredsstillende måte godtgjøres ved praktiske flyveforsøk. Luftfartøier av en godkjent type behøver ikke å underkastes samme prøver som et typefartøi. Prøverne skal godtgjøre, at visse minimumskrav er tilfredsstillende.

4. Luftfartøiet skal være utrustet med de til en sikker navigering nødvendige instrumenter.

5. Til grunn for de i pkt.1—4 omhandlede krav blir å legge de i medfølgende »Regler for godkjennelse av flyvemaskiner» anførte bestemmelser m. v., idet det forbeholdes hver av de kontraherende stater å omredigere og komplettere disse.

6. For luftskibe skal lignende regler fastsettes for utstedelse av luftdyktighetsbevis såsnart tilstrekkelig erfaring er innvundet.

Regler

för

godkännande av flygplan.

(Gälla ej för skolflygplan.)

I.

Bestämmelser för konstruktion
och fabrikation av flygplan.

A. Regler för beräkning.

a. Hållfasthetsberäkning.

Hållfasthetsberäkningarna skola utföras på grundval av den största tillåtna flygvikten.

1. Vingstället.

Med en belastningsfaktor n för vingstället menas i det följande, att brottbelastningen är $= n \times (P - p)$, där P är maskinens största tillåtna flygvikt och p vingställets vikt.

Vid hållfasthetsberäkningen skall tagas nödig hänsyn till ojämn fördelning av vikten längs vingarna.

Hållfasthetsberäkningen skall utföras på grundval av vingprofilens och vinganordningens aerodynamiska egenskaper, fastställda vid ett godkänt aerodynamiskt laboratorium.

Vid olika flygplantyper erfordras olika belastningsfaktorer; tillsvidare användes flygplanets största tillåtna flygvikt som indelningsgrund i överensstämmelse med nedanstående schema:

Regler

för

Godkännelse av flyvemaskiner.

(Gjelder ikke for skolemaskiner.)

I.

Bestemmelser for konstruksjon
og fabrikasjon av flyvemaskiner.

A. Regler for beregning.

a. Styrkeberegninger.

Styrkeberegningene skal utføres på grunnlag av den største tillatte vekt.

1. Plankonstruksjonen.

Med en sikkerhetskoeffisient, n , for plankonstruksjonen menes i det følgende, at bruddbelastningen er $= n (P \div p)$, hvor P er maskinens største tillatte vekt og p plankonstruksjonens vekt.

Ved styrkeberegningene skal der tas fornødent hensyn til krefter, der er ujevnt fordelt langs planerne.

Styrkeberegningene skal utføres på grunnlag av plankonstruksjonens aerodynamiske egenskaper, fastsatt ved et godkjent aerodynamisk laboratorium.

Sikkerhetskoeffisienten retter sig efter maskintypen; inntil videre anvendes maskinens største tillatte vekt som inndelingsgrunnlag i overensstemmelse med nedenstående skjema:

Grupp	Största tillåtna flygvikt	n vid		
		största flygvinkel	minsta flygvinkel	ryggflyvning
A	intill 800 kg.	6,0	5,0	4,0
B	800—1 500 »	5,5	4,5	3,5
C	1 500—2 500 »	5,0	4,0	3,0
D	2 500—5 000 »	4,5	3,6	2,5
E	över 5 000 »	4,0	3,2	—

Grupp:	Störste tillatte vekt:	n ved:		
		störste flyvinkel:	minste flyvinkel:	ryggflyvning:
A	inntil 800 kg.	6,0	5,0	4,0
B	800—1 500 »	5,5	4,5	3,5
C	1 500—2 500 »	5,0	4,0	3,0
D	2 500—5 000 »	4,5	3,6	2,5
E	over 5 000 »	4,0	3,2	—

Vingstället skall kunna tåla en frontal belastning, som för grupperna A och B är minst $2,3 \times (P - p)$, för grupperna C och D minst $2,0 \times (P - p)$ och för grupp E minst $1,5 \times (P - p)$.

Vid beräkning av vingbalkarna skall, såvida icke noggranna försöksresultat över belastningens fördelning i längdriktningen föreligga, vid vingar av i stort sett konstant djup förutsättas, att enhetsbelastningen vid vingarnas yttre ändar på en sträcka, som är lika med vingdjupet, kontinuerligt sjunker till hälften av enhetsbelastningen på den övriga delen av vingen. Denna bestämmelse får dock endast användas vid beräkning av de inre fälten; vid beräkning av fältet utanför de yttre stöttorna skall medelenhetsbelastningen läggas till grund; detta skall också ske vid beräkning av stöttor och stag.

Vid beräkning av tryck, böjningsmoment samt spänningar i balkar och stag få inga överslagsberäkningar användas, utan en noggrann fackverksberäkning skall företagas (Clapeyrons formler).

Plankonstruksjonen skal kunne tåle en frontal belastning som for gruppe A og B er minst $2,3 (P - p)$, for gruppe C og D minst $2,0 (P - p)$, og for gruppe E minst $1,5 (P - p)$.

Ved beregning av planbjelkene skal, såfremt der ikke foreligger nøiaktige forsøksresultater over belastningens fordeling i lengderetningen ved planer, hvis bredde ikke vesentlig varierer, forutsettes, at enhetsbelastningen ved planenes ytterste ender på et stykke, der er lik planbredden, kontinuerlig synker til halvdelen av enhetsbelastningen på de øvrige del av planet. Denne bestemmelse må dog kun anvendes ved beregning av de indre felter; ved beregning av feltet utenfor de ytterste stivere skal midelenhetsbelastningen legges til grunn; dette skal også være tilfelle ved beregning av stivere og barduner.

Ved beregning av trykk, böjningsmoment samt spenningen i bjelker og barduner, må ingen overslagsberegning komme til anvendelse, men en nøiaktig gitterkonstruksjonsberegning må foretas (Clapeyrons formler).

Vid beräkning av stödmoment tages hänsyn till eventuell excentricitet i krafternas anbringande.

Beräkning av stöttor och balkar, som äro utsatta för tryck, företages inom det elastiska området efter Eulers formler och inom det oelastiska området efter Tetmajers metod.

För balkar, som äro utsatta för både böjning och tryck, bestämmas brottsäkerheten efter Vianellos formel eller någon annan, vars tillförlitlighet kan påvisas.

Balkbeslag, förbindningar och anslutningar skola dimensioneras 20 % starkare än beräkningen kräver.

Landningsstag skola, om icke ovannämnda krav medför större säkerhet, av hänsyn till påkänningar vid landning dimensioneras så, att de tåla 6 gånger den belastning, de utsättas för, då flygplanet i flygläge vilar på marken.

Stöttor, stag och stagsträckare skola dimensioneras så, att de hava ett hållfasthetsöverskott av 200 kg.

2. Stabilisatorer och roder.

Fasta stabilisatorer beräknas för samma enhetsbelastning som vingarna och med den belastningsfaktor, ökad med 25 %, som gäller för ifrågavarande typs vingställ. Belastningen förutsettes jämnt fördelad.

Roder beräknas för en jämnt fördelad belastning, som är lika med $0,05 v^2 \text{ kg/m}^2$,

(v = största flyghastighet i m/sek.) vilken belastning roderna skola

Ved beräkning av stötmoment tas hänsyn till eventuell excentricitet i krefternes anbringelse.

Beregning av stendere og bjelker, som er utsatt for trykk, foretas innenfor det elastiske område efter Eulers formler og innenfor det uelastiske område efter Tetmajers formel.

For bjelker, som er utsatt for böjning og trykk, bestemmes bruddsikkerheten efter Vianellos formel eller en annen, hvis tilforlatelighet kan påvises.

Bjelkebeslag, forbindelsesledd og sammenkoblinger skal dimensioneres 20 % sterkere enn beregningene krever.

Landing-stag skal, hvis ikke ovennevnte krav medfører større sikkerhet, av hensyn til landingspåvirkninger dimensioneres således, at de kan opta et trekk, der er 6 gange den belastning, de utsettes for, når flyvemaskinen i flyvestilling hviler på marken.

Stendere, kabler, pianotråd og bardunstrammere skal dimensioneres således, at de har et overskudd av styrke på 200 kg.

2. Stabilisatorer og ror.

Faste stabilisatorer skal beregnes for samme enhetsbelastning som planene og med den sikkerhetskoeffisient som gjelder for den pågjeldende types plankonstruksjon forøket med 25 %. Belastningen skal forutsettes jevnt fordelt.

Ror skal beregnes for en jevnt fordelt belastning, der er lik med $0,05 v^2 \text{ kg/m}^2$, (v =største flyvehastighet i m/sek.), hvilken belastning rorene skal kunne tåle med dobbelt sikkerhet.

kunna tåla med dobbel sikkerhet. Rorene må dog alltid kunne Roderna skola dock alltid kunna tåle en belastning på minst 150 kg/m². tåla en belastning av minst 150 kg/m².

3. *Styranordningar.*

Ratt eller spak för manövrering av höjdroder och skevningsroder beräknas för en vid handtaget anbragt största kraft av 100 kg.

Alla till förenämnda styrorgan hörande konstruktionsdelar skola beräknas för en mot denna kraft svarande påkänning.

Fotspak med infästning beräknas för ett tryck medelst fötterna av 150 kg. för var fot.

4. *Underställ.*

Flygplankonstruktionen skall även beräknas för de påkänningar, som genom understället vid normal start och landning överförs på vingställ och kropp. Hela konstruktionen skall kunna upptaga en vertikal belastning på hjulen, som är 6 gånger — vid vattenflygplan 10 gånger — så stor som den belastning, som uppkommer, då flygplanet vilar på understället med sin fulla vikt.

Dessutom skall antagas,

att en frontal bakåtriktad belastning på hjulaxeln kan uppträda, vilken är 3 gånger så stor som flygplanets vikt och som fördelas på de olika hjulen allt efter deras belastning, när flygplanet står stilla,

eller en åt sidan riktad belastning på hjulens underkant, som är lika med den vilande hjulasten. Konstruktionen skall kunna tåla ett samtidigt uppträdande av två av dessa belastningar.

3—231848

3. *Styreanordningar.*

Ratt eller styrepinne för höjderor och balansevinger skal berägnas för en ved håndtaket anbragt størstekraft på 100 kg.

Alle til styreorganene hørende konstruksjonsdeler skal beregnes for en tilsvarende påvirkning.

Siderorsstyre med befestigelser skal beregnes for et trykk gjennom føtterne på 150 kg. for hver fot.

4. *Understell.*

Flyvemaskinkonstruksjonen må være beregnet for de påvirkninger, der gjennom understellet ved normale start og landinger overføres på planer og skrog. Hele konstruksjonen skal derfor kunne opta:

1) en vertikal belastning på hjulene (flottørene), der er 6 gange så stor for landflyvemaskine og 10 gange så stor for vannflyvemaskine som den belastning, der fremkommer, når maskinen hviler på understellet med sin fulle vekt. Dessuten skal det antas, at der

2) kan optre en frontal bakutrettet belastning på hjulakslen (flottørakslen), der er 3 gange så stor som maskinens vekt, og som er fordelt på de forskjellige hjul (flottører) efter deres belastning, når maskinen står stille, eller en side-(lateral) belastning på hjulenes (flottørenes) underkant, der er lik med den hvilende hjullast (flottørlast).

Dessa fordringar skola, vid motsvarande kraftplacering och med ovanstående modifikation, även gälla för vattenflygplan, ävensom för lantflygplan med skid-underställ.

Underställets avfjädringar skola vara så avpassade, att spänningen i dem, då flygplanet faller på hjulen mot ett fast underlag från en höjd av 0,5 m., icke överstiger 6 gånger den statiska belastningen vid vila. För flygplan, bestämda för nattflygning, skall motsvarande fallhöjd vara 1 m.

5. Kroppen.

Kroppen skall hava tillräcklig styrka för att kunna motstå de böjningar och vridningar, som kunna uppstå under flygning och vid landning.

Vid flygplan av »traktor»-typ med i stort sett strömlinjeformad kropp, vars bakre del har i det närmaste pyramid- eller kägelform, utföres beräkningen av kroppen under följande förut-sättningar:

1) Med hänsyn till kroppens statiska belastning tillämpas samma belastningsfaktor som vid vingstället.

2) Förutom den på kroppen vilande statiska belastningen (n-faldig) skola följande belastningar förutsättas samtidigt påverka stabilisatorer och roder:

Grupp	A	B	C	D	E
Belastning: kg./m ²	200	200	180	150	120

Vid avvikelser från ovannämnda normaltyp fordras en mot-

Konstruksjonen skal kunne tåle en samtidig påvirkning av to av disse belastninger.

Disse fordringer skal, ved tilsvarende kraftplacering, også gjelde for ski-understell.

Understellets avfjæringar skal for landflyvemaskiner være således avpasset, at spenningen i dem ikke overstiger 6 gange den statiske belastning ved hvile, når maskinen faller på hjulene på et fast underlag fra en høide av 0,5 m. For maskiner, der er bestemt til nattflyvning skal tilsvarende fallhøide være 1 m.

5. Skroget.

Skroget skal ha tilstrekkelig styrke til å kunne motstå de bøininger og vridninger, som kan opstå under flukt og ved landinger.

Ved maskiner av traktortype, hvis skrog i hovedsaken er strömlinjeformet og hvis bakerste del tilnærmelsevis har pyramide- eller kjegledannet form, skal beregninger av skroget utføres under følgende forutsetninger:

1) Den for den pågjeldende types plankonstruksjon fastsatte sikkerhetskoeffisient skal anvendes ved skrogets beregning for statiske belastninger.

2) Foruten de på skroget hvilende statiske belastninger skal samtidig følgende belastninger forutsettes å påvirke stabilisatorer og ror:

Gruppe	A	B	C	D	E
Belastning: kg./m ²	200	200	180	150	120

Ved avvikelser fra ovennevnte normaltype skal tilsvarende sik-

svarande säkerhet med hänsynstagande vid beräkningen till de kraftpåverkningar, som följa av luftmotståndet mot kropp, stabilisatorer och roder.

Vid flygplan med stag- eller vingbock skola denna och dess infästning i kroppen av hänsyn till kapotering beräknas för en vertikal belastning av 6 gånger det fullastade flygplanets vikt.

Vid flygplan utan stagbock skola finnas anordningar av med hänsyn till de ombordvarandes säkerhet vid kapotering motsvarande styrka.

Bensintankar skola inbyggas så, att konstruktionen kan motstå en vertikal och horisontal påverkan av:

vid grupp A: 20 gånger den fyllda tankens vikt;
 vid grupp B: 15 gånger den fyllda tankens vikt;
 vid grupp C: 10 gånger den fyllda tankens vikt;
 vid grupp D—E: 8 gånger den fyllda tankens vikt (för vattenflygplan 6).

Motorfundamentet skall hava tillräcklig styrka med hänsyn tagen till motorens vikt samt propellerns dragning och vridningsmoment (se avdelning II C, Prov).

Av hänsyn till tröghetskrafterna skola sittplatserna tåla en belastning av:

vid grupp A—B 400 kg.
 » » C—E 300 »

Anm. Avvikelser från dessa regler kunna tillåtas, så framt genom försök och beräkningar i in- eller utlandet konstaterats, att ifrågavarande flygplankonstruktion kan anses betryggande i varje avseende.

b. Stabilitetsberäkning.

Stabilitetsberäkningen skall omfatta flygplanet med såväl

kärhet forefinnes under hensyn tagen til de kraftpåvirkninger, der følger av luftmotstanden på skrog, stabilisatorer og ror.

I maskiner med planbukk skal denne og dens befestigelse til skroget av hensyn til kapotering beregnes for en vertikal belastning av 6 gange den fullastede maskines vekt.

Ved andre maskiner skal forefinnes tilsvarende styrke av hensyn til de ombordværendes sikkerhet ved kapotering.

Bensintanke skal innbygges således, at konstruksjonen kan motstå en vertikal og horisontal påvirkning av:

ved gruppe A: 20 gange den fylte tanks vekt;
 ved gruppe B: 15 gange den fylte tanks vekt;
 ved gruppe C: 10 gange den fylte tanks vekt;
 ved gruppe D—E: 8 (for vannflyvemaskine 6) gange den fylte tanks vekt.

Motorfundamentet skal ha tilstrekkelig styrke under hensyn tagen til motorens vekt samt propellens trekk og vridningsmoment. (Se II. C. Prøver.)

Av hensyn til treghetskreftene skal sitteplassene tale en belastning av:

Ved gruppe A—B 400 kg.
 » » C—E 300 »

Anm. Avvikelser fra disse regler kan tillates, såfremt det gjennom forsøk og beregninger i inn- eller utlandet er godtgjort, at en flyvemaskinkonstruksjon må ansees for betryggende i enhver henseende.

b. Stabilitetsberegning.

Stabilitetsberegningen må omfatte flyvemaskinen med såvel

fulla som tomma tankar samt vid de olika belastningsförhållanden, för vilka konstruktören garanterar stabiliteten.

Konstruktören skall ange den variabla nyttiga¹ lastens placering i flygplanet.

Beräkningarna skola visa angreppspunkt och storlek av tyngden samt angreppslinje och storlek av luftmotståndskraften och dragkraften.

Dessa krafter skola hålla varandra i stabil jämvikt, såväl vid flygplanets största och minsta flyghastighet, som vid glidflykt med stoppad motor.

Flygplanets stabilitet får dock ej vara större, än att detsamma lätt kan manövreras.

Vid flygplan med flera motorer får stabiliteten icke äventyras, om en eller flera motorer stoppas.

B. Övriga konstruktions- och fabriktionsbestämmelser.

a) *Allmänna bestämmelser beträffande råmaterial, halvfabrikat och enskilda konstruktionsdelar.*

International Aircraft Standard Board's (I. A. S. B.) normer godkänns. Avvikelser därifrån kunna tillåtas, när det berättigade däri påvisas.

b) *Konstruktionsdelar av trä.*

¹ Med ett flygplans nyttiga last förstås skillnaden mellan flygplanets totala flygvikt och dess tomvikt.

Med ett flygplans tomvikt förstås vikten av själva flygplanet med fasta inventarier och tillhörande motoranläggning (här i inbegripet kylvatten och den olja, som rymmes i vevhusets oljerum), elektriska installationer samt fasta strålkastare och lanternor.

fylte som tomme tankar samt de forskjellige belastningsförhållanden, för hvilka konstruktören kan garantera stabiliteten.

Konstruktören skal angi den variable nyttelasts¹ anbringelse i flyvemaskinen.

Beregningene skal vise angreppspunkt og størrelse av tyngdekraften samt angreppslinje og størrelse av luftmotstandskraften og trekkraften.

Disse krefter skal holde hverandre i stabil likevekt såvel ved maskinens største og minste hastighet som ved glideflykt med stoppet motor.

Flyvemaskinens stabilitet må dog ikke være større, enn at maskinen lett kan manøvreres.

Ved maskiner med flere motorer skal maskinen kunne styres selv om en eller flere motorer stoppes.

B. Øvrige konstruksjons- og fabriktionsbestemmelser.

a) *Almindelige bestemmelser for råstoffer, halvfabrikata og enkelte konstruksjonsdele.*

I. A. S. B.'s (International Aircraft Standard Board) normer godkjennes. Avvikelser herfra kan tillates, når berettigelsen dertil påvises.

b) *Konstruksjonsdele av tre.*

¹ Ved en maskines nyttelast forstås differansen mellem maskinens største tilfættelige samlede vekt og dens tomvekt.

Ved en maskines tomvekt forstås vekten av selve maskinen med fast inventar og tilhørende motoranlegg (heri indbefattet kjølevann og den olje, der til enhver tid smører motorens enkelte dele), elektriske installasjoner samt faste projektorer og lanterner.

1. *Materialets egenskaper.*

Träet skall hava tillfredsställande mekaniska (tryck, sträckning, böjning etc.) och fysiska (täthet, hårdhet etc.) egenskaper. Tvärträ får ej användas. Träet skall vara torrt. Fuktighetshalten i bearbetade delar får ej överstiga 15 % av vikten av det vid 100 gr. C. fullständigt uttorkade träet. Detta gäller icke böjda delar.

Träet skall vara normalt vuxet, friskt och felritt. Det skall vara homogent, d. v. s. det får i den bearbetade delen endast förete små olikheter i struktur, i årslagrens tjocklek och i färg.

Träet skall hava normal färg och icke utvisa färgskiftningar, som tyda på ändringar i fysiska egenskaper eller på struktur-anomalier eller på närvaron av kemiska föreningar, som kunna försvaga träet.

Träet skall hava normal lukt. Det får ej lukta mögel eller annat, som kan tyda på sjukdom.

Träet i bearbetade delar får ej innehålla kvistar eller hartsansamlingar, som kunna försvaga konstruktionsdelarna.

2. *Fordringar på konstruktionsdelar av trä.*

Allmänna bestämmelser.

Övergångar i träets dimensioner skola ske gradvis.

Balkar.

Förstärkingar skola anbringas, om bulthål eller dylikt försvaga balkarna i högre grad, än den fordrade säkerheten medgiver.

1. *Materialets egenskaper.*

Treet skal ha tilfredsstillende mekaniske (trykk, strekk, bøining o. s. v.) og fysiske (tetthet, hårdhet o. s. v.) egenskaper. Tvertre må ikke anvendes. Treet skal være tørt. Vanninnholdet i bearbejdede dele må ikke overstige 15 % av vekten av det ved 100° C. fullstendig uttørrede tre. Dette gjelder ikke bøiede dele.

Treet skal være normalt vokset, sunt og feilritt. Det skal være homogent, d. v. s. det må i den bearbejdede del kun fremby små forskjelligheter i struktur, i tykkelse av de enkelte lag og i farve.

Treet skal ha normal farve og ikke utvise farveovergange, der tyder på endringer i fysiske egenskaper eller på struktur-anomalier eller på tilstedeværelse av kemiske forbindelser, som kan svekke treet.

Treet skal ha normal lukt. Det må ikke ha muggen eller annen lukt, som kan tyde på sykdom.

Treet i de bearbejdede dele må ikke inneholde knaster eller harpiksansamlinger, som kan svekke konstruksjonsdelene.

2. *Fordringer til konstruksjonsdele av tre.*

Almindelige bestemmelser.

Overgange i tredeles dimensjoner skal ske gradvis.

Bjelker.

Der skal anbringes forsterkninger, hvis boltehuller ell. lign. svekker bjelken i høiere grad enn den fordrade sikkerhet kre-

Skrubar och stift få ej förorsaka sprickor i träet.

Skarvning skall utföras så, att balkarna ej försvagas. Skarvarna skola anbringas på sådana ställen, där påkänningarna äro relativt små.

Spryglar.

Spryglarnas konstruktion ävensom det sätt, varpå de monteras på vingbalkarna, skall kontrolleras genom provbelastning.

Limning.

Limningen skall utföras mycket omsorgsfullt med användande av starkt lim. Vid limmade balkar eller stöttor skall limningen säkras genom omlindning av band eller på annat sätt.

Sammanlimning av urholkade delar skall förstärkas genom infällning av minst två lister av hårt trä.

Fernissning, lackering etc.

Alla trädelar skola lackeras eller på annat sätt skyddas mot fukt och väderlekens inflytande.

Fanér.

Fanér skall för att få användas vara av godkänd kvalitet.

Vid skjvningsprov måste limningen visa sig vara starkare än träet, så att ej vid användning riskeras, att de olika skikten skilja sig från varandra till följd av kraftpåverkningar.

Fanéret skall vara motståndskraftigt mot fukt, vilket kontrolleras genom följande prov:

Skruer och stifter må ikke forårsake sprekker i treet.

Samlingen skal utføres således, at bjelkene ikke svekkes. De skal anbringes på sådanne steder, hvor påvirkningene er forholdsvis små.

Tverribber.

Tverribbenes konstruksjon og den måte, på hvilken de er montert til bjelkene, skal prøves ved belastning.

Liming.

Liming skal utføres omhyggelig under anvendelse av sterk lim. Ved limede bjelker og stivere skal limingen sikres ved omvikling med bånd eller på annen måte.

Sammenliming av hule dele skal forsterkes ved innbyggning av minst 2 lister av hårdt tre.

Fernisering, lakking
o. s. v.

Alle tredele skal lakkeres eller på annen vis beskyttes mot fuktighet og væretts innflytelse.

Kryssfinér.

Kryssfinér skal være av godkjent kvalitet.

Ved forskvningsprøve skal limingen vise sig å være sterkere enn treet så man ikke risikerer at de forskjellige skikter skiller sig fra hinannen under bruk på grunn av de påkjenninger hvorfor den utsettes. Finéren skal være motstandsdyktig mot fuktighet, hvilket kontrolleres ved følgende prøve.

Ett provstycke nedsänkes fullständigt i vatten av cirka 40 gr. C. under 24 timmar. När provstycket därpå torkas, får det ej utvisa klyvningar mellan de olika skikten.

Et prøvestykke neddykkes fullstendig i vann av ca. 40° C. i 24 timer.

Når prøvestykket derefter tørres, må det ikke utvise spaltninger mellem de forskjellige lag.

c) *Metallkonstruktioner.*

1. *Allmänna bestämmelser.*

Lödning och svetsning.

Vid lödning och svetsning skall (löd-)svetsmetallen vara jämnt fördelad. Bruk av fil skall inskränkas till borttagning av ojämnheter.

Viktiga konstruktionsdelar få icke framställas genom sammanlödning eller sammansvetsning av tunn plåt i flera lag. Smidda eller pressade eller av massivt gods utarbetade stycken skola i stället härtill användas.

Viktiga konstruktionsdelar av plåt eller rör under 1 mm:s godstjocklek få icke svetsas.

Delar, som utsättas för dragning eller böjning, få icke förbindas enbart genom lödning eller svetsning.

Termisk behandling.

Når det kan befaras, att på grund av framställningssättet farliga spänningar eller strukturförändringar kunna uppstå i viktigare delar, skola dessa verkningar upphävas genom passande värmebehandling.

2. *Bestämmelser för metalldelars användning.*

Allmänna bestämmelser.

Skarpa övergångar i materialdimensioner skola undvikas och passande avrundningar användas.

c. *Metallkonstruksjoner.*

1. *Almindelige bestemmelser.*

Lodning og sveising.

Ved lodning og sveising skal sveisemetallet være jevnt fordelt. Bruk av fil må innskrenkes til borttagning av ujevnheter.

Viktigere konstruksjonsdele må ikke fremstilles ved sammenlodning eller sammensveising av tynn plate i flere lag. Smidde eller pressede eller av fullt gods utarbeidede stykker skal her tre i stedet.

Viktige konstruksjonsdele av plate eller rør under 1 mm. godstykkelse må ikke sveises.

Deler, som utsettes for trekk eller bøining, må ikke bare forbindes ved lodning eller sveising.

Termisk behandling.

Når det kan befryktes, at der på grunn av fremstillingsmåten kan opstå farlige spenninger eller strukturförändringar i viktigere deler, skal disse virkninger opheves gjennom passende varmebehandling.

2. *Betingelser for metalldeles anvendelse.*

Almindelige bestemmelser.

Skarpe overgange i materialdimensjoner skal undgås, og passende avrundinger skal anvendes.

Stagfästen.

Beslag för infästning av stag skola hava noggrant samma riktning som stagen och få ej böjas i skarpa vinklar. Den inre radien av böjningen skall vara minst lika med plåtens tjocklek. Inga ojämnheter få förekomma på den yttre avrundningen. Stagbeslag av tunn stålplåt, utsatta för dragning genom en pianotråd eller en bult, skola vara så förstärkta, att man ej riskerar avskjuvning.

Den för stagbeslagen använda belastningsfaktorn skall vara större än den för stagen tillämpade (minst 20 %).

Stålrör.

Användning av rör, som i och för infästning tillplattas i ändarna, är förbjuden med mindre man förstärker den tillplattade delen så, att förstärkning och rör bilda ett sammanhängande stycke.

Bultar och muttrar.

Samtliga bultar och muttrar skola på det omsorgsfullaste säkras.

Stagsträckare.

Den gängade delen av skruven skall vara inskruvad i hylsan ett stycke, som är minst lika med två gånger gängans diameter. Sträckare skola effektivt säkras.

Stag.

Stag med tillhörande sträckare och beslag skola prövas för en belastning, som är lika med hälften av stagens brottbelastning. Om proven ej kunna utföras med

Bardunbeslag.

Bardunbeslag skal ha nøiaktig samme retning som bardunene og må ikke bøies i skarpe vinkler.

Den indre radius i bøiningen skal minst være lik tykkelsen av platen. Ingen ujevnheter kan tillates på den yttre avrundning. Bardunbeslag av tynde stålplater, utsatt for trekk gjennom en pianotråd eller bolt, må være således forsterket, at man ikke risikerer overklipping.

Den for bardunbeslag anvendte sikkerhetskoeffisient skal være større enn den for bardunene benyttede (minst 20 %).

Stålrør.

Bruk av rør, som for befestigelse er utflatet i enderne, er forbudt, med mindre man forsterker den utflatete del således, at forsterkning og rør danner ett sammenhengende stykke.

Bolter og møtriker.

Samtlige bolte og møtriker skal sikres på det omhyggeligste.

Bardunstrammere.

Den skrueskârne del av stilkens skal være skrudd inn i hylsen på et stykke, der minst er lik 2 gange stilkens diameter. Bardunstrammere skal være behørig sikret.

Barduner.

Barduner med tilhørende bardunstrammere og beslag skal prøves for en belastning, som er lik halvdelen av bardunenes bruddbelastning. Hvis prøven ikke

de till stagen hörande beslagen, kunna analoga beslag användas.

Vid brottbelastningsförsök skall staget brista före sträckaren och denna före beslagen.

Kabelöglor skola vara försedda med kauser av sådan styrka, att de ej deformeras, innan kabeln brister.

Vid lödning av splitsar få ej sådana lödningsmedel användas, som kunna förorsaka, att kabelns styrka nedsättes.

Varandra korsande stag skola säkras mot nötning.

Särskilt skall initialspänningen i alla stag kontrolleras. I samband härmed erinras, att en för stor monteringsspänning minskar flygplanets säkerhetskoefficient.

Vid dubbla eller ferdubbla stag skall spänningen vara jämnt fördelad på de enskilda stagen.

Efter i första stycket nämnda prov skola kablar och profilerade stag förses med kontrollmärke, som angiver brottgränsen.

Styrlinor.

Höjd- och sidoroderstyrlinor skola vara dubbla. Var lina för sig skall direkt fästas vid rodrets hävarm och styrspaken. Linorna till skevningsrodren skola ledas så, att de ej kunna sno sig om varandra, vare sig vid monterade eller omonterade vingar.

Styrtrissor skola hava en diameter av minst 12 gånger styrlinans diameter. Om riktningsändringen är över 20°, skall trissans diameter vara minst 16 gånger lindiametern.

kan utføres med de til bardunene hørende beslag, kan analoge beslag anvendes.

Ved bruddbelastningsförsök skal barduner briste før bardunstrammere og disse atter for beslag.

Kabeløine skal være forsynt med kaus av en sådan styrke, at de ikke deformeres, før kabelen brister.

Ved lodning av spleisninger må der ikke anvendes loddemidler, som kan bevirke, at kabelens styrke nedsettes.

Efter den førstnevnte prøve skal kabler og profilerede barduner forsynes med kontrollmerke, som angir bruddgrensen.

Kryssende barduner skal sikres mot skamfiling.

Man må spesielt kontrollere oppspenningen i alle barduner, idet det erindres, at en for hård oppspenning forminsker flyvemaskinens sikkerhetskoeffisient.

Ved dobbelte eller ferdobbelte barduner må spenningen være jevnt fordelt på de enkelte barduner.

Styreliner.

Høide- og sidestyreliner skal være dobbelte. Hver line for sig skal være befestet til ror, hammel eller styrepinne. Linerne til balansevinger skal være således, at de ikke kan sno sig om hinannen hverken ved monterte eller umonterte planer.

Veiviseruller skal ha en diameter på minst 12 gange styrelinens diameter. Hvis retningsforandringen er over 20°, skal rullens diameter være minst 16 gange kabeldiameteren.

Alla styrtrissor skola lätt kunna undersökas.

Styrelningar skola vara så anbragta, att de ej kunna ut-sättas för skada genom oaktsamhet.

Lackering, förnickling, fernissning, målning o. s. v. av metalldelar.

Metalldelar skola i nödig utsträckning och på ett betryggande sätt skyddas mot fukt och väderlekens inverkan.

d) *Vingduk och impregnering.*

Vingduk.

Duken skall fästas omsorgsfullt vid spryggellisterna, helst genom sömnad. All sömnad skall säkras så, att den ej kan löpa upp.

Användes stiftning, skall duken skyddas mot förstöring genom stiften.

Nödiga anstalter skola träffas för att hindra deformation av profilen på grund av spänning i tyget.

Vingarnas kantlister skola vara så starka eller stagade, att de kunna motstå spänningen i tyget.

Anstalter skola träffas för att hindra vattensamling i vingens inre.

Polering av duken genom smärgling får ej äga rum.

Sömmarna skola i varje riktning hava större styrka än duken.

Impregnering och lackering.

Till impregnering av vingar, fenor, stabilisatorer och roder

Alle veiviseruller må lett kunne eftersees.

Styreledninger må være anbragt således, at de ikke er ut-satt for å beskadiges ved uaktsomhet.

Lakkering, fornikling, fernissering, maling o. s. v. av metalldele.

Metalliske dele skal i fornøden utstrekning og på betryggende måte beskyttes mot fuktighet og veirets innflytelse.

d) *Duk og impregnering.*

Duk.

Duken skal festes omhyggelig til ribbene, fortrinnsvis ved syning. Al syning må være sikret således, at den ikke kan gå op.

Anvendes stiftning, skal duken beskyttes mot ødeleggelse av stiftene.

Der skal være truffet fornøden foranstaltning til å undgå deformasjon av planprofilen som følge av spenningen i duken.

Planenes kantlister må være således avstivet, at de kan motstå stramningen i duken.

Der må være truffet foranstaltninger til å forhindre vannansamlinger i planenes indre.

Avpussning av duken ved smärgling må ikke finne sted.

Sømmene må i enhver retning ha større styrke enn duken.

Impregnering og lakkering.

Til impregnering av planer, finner, stabilisatorer og ror må

får endast användas material, som ej skadligt inverkar på duken.

Impregneringsämnen ska förstärka tyget, spänna det samt göra det lufttätt och motståndskraftigt mot vatten, olja och bensin, utan att i väsentlig grad öka dess eldfarlighet.

kun användes materialer, der ingen skadelig innflytelse har på duken.

Impregneringsmaterialene skal forsterke duken, stramme den og gjøre den lufttett og motstanddyktig overfor vann, olje og bensin uten dog i vesentlig grad å forøke dens brandfarlighet.

e) *Montering m. m.*

1. *Flygkropp.*

Allmänna bestämmelser.

Kroppen skall i sig själv vara en styv konstruktion, oberoende av vingställets.

Kontroll av kroppens montering.

Kroppen, anbragt i flygställning, skall kontrolleras i horisontal projektion och vertikal projektion, parallell med vingställets symmetriplan.

Härvid kontrolleras noga, att kroppen är monterad i överensstämmelse med föreliggande monteringsritningar.

2. *Vingställ.*

Allmänna bestämmelser.

Vingarnas infästning kontrolleras omsorgsfullt.

Kontroll av monteringen.

Genom avstånds- och vinkelmätningar kontrolleras, att vingarna äro monterade i överensstämmelse med av konstruktören givna föreskrifter.

Härvid beaktas speciellt:

Planens inbördes ställning;

Planens flygvinklar på olika ställen alltefter konstruktionen;

e) *Montering m. m.*

1. *Skroget.*

Almindelige bestemmelser.

Skroget skal i sig selv være en stiv konstruksjon uavhengig av plankonstruksjonen.

Kontroll av skrogets montering.

Skroget anbragt i flyvestilling skal kontrolleres i horisontal projeksjon og vertikal projeksjon parallel med planenes symmetriplan.

Det må nøie kontrolleres, at skroget er montert i overensstemmelse med de foreliggende monteringsstegninger.

2. *Plankonstruksjonen.*

Almindelige bestemmelser.

Planenes forsvarlige befestigelse skal kontrolleres.

Kontroll av monteringen.

Ved avstands- og vinkelmålinger kontrolleres, at planene er montert overensstemmende med de av konstruktøren fastsatte forskrifter.

Herunder påsees spesielt: planenes innbyrdes stilling, planenes flyvevinkler måles på forskjellige steder, alt efter konstruksjonen.

Planens riktiga ställning i förhållande till maskinens symmetriplan.

3. Montering av stjärten.

Vridningsaxeln för stabilisator och höjdroder skall stå vinkelrätt mot kroppens vertikala symmetriplan.

Regleringen av stjärtpianets flygvinkel skall ske medelst av luftfartsmyndigheten godkänd anordning.

Sidorodrets vridningsaxel skall vara parallell med kroppens vertikala symmetriplan. Alla roder böra hava minst tre gångjärn. Vid fulla roderutslag skola höjd- och sidoroder gå fria för varandra.

4. Underställ.

Allmänna bestämmelser.

Underställets olika delar böra lätt kunna demonteras och utbytas.

Understället skall i allmänhet hava en sådan höjd, att propellerbladets yttersta spets under körning på marken ej kommer närmare denna än 30 cm. Härvid skall rörelsen i avfjädringen ej tagas i betraktande.

Vid vattenflygplan skall propellerbladets spets vid vridning runt vara minst 20 cm. från alla flygplanets konstruktionsdelar.

Avfjädringen skall vara så säkrad genom en särskild stoppanordning, att lägsta punkten av den konstruktion, som bär axellaget, icke kan nå marken, även om avfjädringsanordningen brister.

Hjulunderställ.

Hjul och axlar skola vara av standarddimension.

planenes riktige stilling i forhold til maskinens symmetriplan.

3. Montering av halen.

Omdreiningsaksen for det faste haleplan og høideroret må stå vinkelrett på skrogets vertikale symmetriplan.

Reguleringen av haleplanets flyvevinkel skal skje ved av luftfartskontrollen godkjente anordninger.

Siderorets omdreiningsakse skal være parallell med skrogets vertikale symmetriplan. Alle ror bør ha minst 3 hengsler.

Når rorene legges i borde skal høide og sideror gå klar av hinannen.

4. Understell.

Almindelige bestemmelser.

Understellets forskjellige dele må lett kunne demonteres og utskiftes.

Understellet skal i almindelighet ha en sådan høide, at propellbladets ytterste spiss under kjørsel på jorden ikke kommer denne nærmere enn 30 cm. Herved skal bevegelsen i avfjæringen ikke tas i betraktning.

For vannflyvemaskiner må propellbladets spiss under omdreiningen være minst 20 cm. fjernet fra maskinens konstruksjonsdele.

Avfjæringen skal være således sikret ved særlig stopinnretning, at laveste punkt av den konstruksjon, som bærer akselleiet, ikke kan nå jorden, selv om avfjæringssinretningen brister.

Hjulunderstell.

Hjul og aksler skal være av de til enhver tid anvendte standarddimensjoner.

Vid konstruktioner, där propeller kan utsättas för skada av stänk från hjulen, skola hjulen förses med stänkskärmar.

Hjulaxlarna skola i normal ställning stå vinkelrätt mot flygplanets symmetriplan.

Snöskidor.

Snöskidor skola förfärdigas av ask eller av material av motsvarande kvalitet.

De skola anbringas så, att de under flygning ej kunna störa flygplanets flygegenskaper.

Flottörer och båtar.

Ett vattenflygplans flottörer eller båt skola hava en sammanlagd bärighet, som är minst lika med dubbla vikten av det fulllastade flygplanet.

Flottör skall hava minst 4 vattentäta rum.

Flottör å enflottörflygplan skall dock hava minst 6 vattentäta rum.

Flygbåts vattentäta indelning, fribord och stabilitet på vattnet skola godkännas för varje typ.

Lantflygplan, avsett för passagerarebefordran, skall, då routen till väsentlig del går över vatten, vara så konstruerat eller utrustat, att det vid nödlandning på vattnet kan hålla sig flytande.

Stjärtsporren.

Stjärtsporren skall lätt kunna demonteras och utbytas.

Den skall vara så konstruerad och monterad, att kroppens bakersta del ej kommer att beröra marken ens i mindre gynnsam terräng.

Ved konstruksjoner, hvor propellen kan være utsatt for å beskadiges ved sprøit fra hjulene, skal disse være forsynet med skvettskjermer.

Hjulakslene skal i normal stilling stå vinkelrett på flyvemaskinens symmetriplan.

Sneski.

Sneski skal forferdiges av ask eller av materiale av tilsvarende kvalitet.

De skal være monteret således, at de ikke under flyvningen kan skadelig innvirke på maskinens flyveegenskaper.

Flottører og båter.

En vannflyvemaskins flottører eller båt skal ha en samlet opdrift, der minst er lik det dobbelte av den fulllastede maskins dødvekt.

Hver flottør skal ha minst 4 vanntette rum. Maskiner med en flottør minst 6 vanntette rum.

Flyvebåtenes vanntette indeling, fribord og stabilitet på vannet skal godkjennes for hver type.

Landflyvemaskiner, som er bestemt til å transportere passasjerer, skal, når ruten for en vesentlig del går over vann, være således konstruert eller utstyrt, at de ved nødlandning på vannet kan holde sig flytende.

Halesleperen.

Halesleperen skal lett kunne demonteres og utskiftes.

Den skal være således konstruert og monteret, at skrogets bakerste del ikke kommer til å berøre jorden selv i mindre gunstig terreng.

På horisontal terräng få sido- och höjdroder ej komma närmare marken än 20 cm., när flygplanet står stilla.

Sporren skall vara fjädrande anbragt.

Sporrens infästning får ej användas som fäste för stabilisatorns eller höjdrodrets stagning.

På horisontalt terräng må sido- og høideror ikke kunne komme jorden nærmere enn 20 cm., når maskinen holder stille.

Halesleperen skal være fjærende anbragt.

Halesleperens befestigelse skal ikke danne feste for stabilisatorens stag.

f) *Motor med tillbehör.*

1. *Motorns installation.*

Motorn skall vara så monterad, att den lätt kan besiktigas.

Man skall lätt kunna kontrollera förgasare (med munstycken), flottör och filter, vatten- och oljefilter, kranar för tömning av vatten och olja, magneter med tillhörande ledningar, tändstift m. m.

Vattenflygplans motor skall kunna igångsättas från förareplatsen.

Konstruktiva förändringar få ej utan särskild tillåtelse företas på av luftfartsmyndighet godkänd motorinstallation.

2. *Brandfara.*

Ändamålsenliga anstalter skola förefinnas för att undvika brand och för att hindra ansamlingar av spilld olja och bensin.

Motorrummet skall vara åtskilt från de övriga rummen i flygplanet och skall vara tillfredsställande ventilerat.

Utblåsningsrörens mynning skall i sido- eller höjdriktning vara minst 1 m. avlägsen från fallbensintanken samt dessutom vid »pusher»-typ ligga på betryggande avstånd från propellerplanet.

Träkonstruktioner i närheten

f) *Motor med tilbehør.*

1. *Motorens installasjon.*

Motoren skal være således monteret, at den lett kan eftersees.

Man må lett kunne kontrollere forgasser, flottør og filtre, vann- og oljefiltre, kraner for tømning av vann og olje, magneter med tilhørende ledninger og tennplugg. Man må lett kunne kontrollere og utskifte tennplugg. Vannflyvemaskiner bør kunne startes fra førerplassen.

Konstruktive forandringer må ikke foretas ved en av Luftfartsadministrasjonen godkjent motor uten approbasjon.

2. *Brandfare.*

Der skal være truffet hensiktsmessige foranstaltninger til å undgå brand og for å hindre ansamlinger av spillolje og bensin.

Motorrummet skal være adskilt fra de øvrige rum i flyvemaskinen og skal være tilstrekkelig ventileret.

Utblåsningsrørens munning skal i side- eller høideretning være fjernet minst 1 m. fra fallbensintanken, samt dessuten ved »pushers» i betryggende avstand fra propellplanet.

Trekonstruksjoner i nærheten

av avgasröret skola i nödig utsträckning värmeisoleras.

Vid installation av bensintankar skall nödig hänsyn tagas till brandfaran.

3. *Kontroll av smörjningen.*

Motorn skall vara försedd med en för flygaren synlig anordning för kontroll av smörjningen. Denna anordning skall vara försedd med avstängningskran.

4. *Förgasare.*

Förgasaren skall kunna fungera tillfredsställande, oberoende av flygplanets ställning under flygning.

5. *Kylare.*

Kylarna skola hava ett finmaskigt filter i påfyllningsstutsen. Detta skall lätt kunna rengöras.

Ett filter med större hål bör dessutom vara anbragt i den nedersta delen av kylaren i och för uppsamling av smuts.

Den högsta punkten av vattencirkulationssystemet skall ligga högre än cylindrarnas vattenrum.

Kunna luftsamlingar (»luftfickor») uppstå i vattencirkulationssystemet, skola därstädes luftkranar anbringas.

Cirkulationssystemet skall vara så anordnat, att det säkerställer en tillfredsställande och pålitlig cirkulation av vattnet.

För en fullständig avtappning erforderliga kraner skola finnas. Kylarens kylsystem får ej målas.

Kylaren skall monteras så, att den så litet som möjligt utsättes för skakningar.

Kylaren bör vara försedd med en anordning, som tillåter reg-

av exhauströr skal i nödvändig utrekning være isolert.

Der skal ved installasjon av bensintanke være tatt fornødent hensyn til brandfaren.

3. *Kontroll med smøringen.*

Motoren skal være utstyrt med en for flyveren synlig anordning til kontroll av smøringen. Denne anordning skal være forsynt med stoppekran.

4. *Forgassere.*

Forgasseren skal kunne funksjonere tilfredsstillende uansett maskinens stilling under flyvning.

5. *Kjølere.*

Kjølerne skal ha et fint filter i fyllehullet. Dette skal være lett å etterse.

Et filter med større huller bør dessuten være anbragt i den nederste del av kjøleren til opsamling av urenheter.

Det høieste punkt av vann-cirkulasjonssystemet skal ligge høiere enn cylindernes vannkappe. Kan luftansamlinger finne sted i vann-cirkulasjonssystemet må tilsvarende luftkraner anbringes.

Cirkulasjonssystemet skal være således anordnet, at det sikrer en tilfredsstillende og pålitelig cirkulasjon av vannet.

De for en fullstendig avtappning fornødne kraner skal forefinnes.

Kjølerens rør må ikke males.

Kjøleren skal monteres således, at den er minst mulig utsatt for rystelser.

Kjøleren bør være forsynt med en anordning, som tillater å re-

lering av vattnets temperatur från förareplatsen. Temperaturen skall kunna mätas med en termometer, som bekvämt kan avläsas från förareplatsen.

Kylaren skall vara så dimensionerad, att vattnets temperatur en varm sommardag ej överstiger 80 gr. C.

Kylaren skall vara tryckprover för 0,3 atmosfärer.

6. *Tankar och ledningar för bensin och olja.*

Bensintankar och bensinledningar.

Större tankar skola av hänsyn till skvalpning vara delade genom längd och tvärväggar, som dock ej få hindra bensinens överströmning.

Ledningar och kranar skola fästas vid tanken på ett betryggande sätt och vara så anbragta, att motorns bensintillförsel är säkrad. Luftförbindelsen på öppna tankar skall anordnas så, att onödigt spillning av bensin undvikas.

Huvudtank, som står i direkt förbindelse med förgasaren, skall varaförsedd med en vattensamlare, som lätt kan tömmas.

Om motorn icke är försedd med inbyggt bensinfilter, skall ett samtidigt som vattensamlare verkande benzfilter inskjutas mellan tank och förgasare.

Filtret skall lätt kunna rengöras.

Gummiförbindningar i bensinledningar böra undvikas och få under inga förhållanden förekomma mellan filter och förgasare.

Öppna tankar med tillhörande rörledningar skola i driftfärdigt

gulere kjølevannets temperatur. Denne skal kunne måles ved et termometer, som bekvemt kan avleses fra førerens plass. Kjøleren skal være således dimensjonert, at vannet på hete sommerdage ikke får høiere temperatur enn + 80° C.

Kjøleren skal være trykkprøvet for 0,3 kg. pr cm².

6. *Tanker og ledninger for bensin og olje.*

Bensintanker og bensinledninger.

Større tanker skal av hensyn til slingringen være delt ved lengde- og tvervegge, der ikke hindrer bensinens utstrømning.

Ledningers og kraners befestelse til tanken skal utføres på betryggende måte og være således anbragt, at motorens bensintillførsel er sikret. Overløpet på åpne tanker skal være innrettet således, at unødig bensin spill undgås.

Hovedtanker, som står i direkte forbindelse med forgasser, skal være utstyrt med vannsamler, som lett kan tømmes.

Forsåvidt motoren ikke er forsynt med innbyggede bensinfilter, skal der innskytes et samtidig som vannutskiller virkende bensinfilter mellem tank og forgasser.

Filtret skal lett kunne renses.

Gummiforbindelser i bensinledningene er ikke ønskelig og må under ingen omstendighet forekomme mellem filter og forgasser.

Åpne tanker med tilhørende rørledninger skal i driftsferdig

tillstånd prövas med luft under ett tryck av 0,3 kg/cm², trycktankar med 0,6 kg/cm². Trycket skall vid detta prov hålla sig.

Flygplan, avsett för passagerarebefordran, skall ha fallbensintank eller, där sådan ej kan anordnas, en annan reservtank för minst en halvtimmes flygning. Tillförseln av sådan bensin skall lätt kunna öppnas. Fallbensintankens botten skall ligga så högt över förgasaren, att bensin med säkerhet strömmar till under alla vanliga flyglägen.

Trycktank, utrustad med automatiskt verkande pump, skall dessutom vara utrustad med handpump.

Oljetankar och oljeledningar.

Avloppet skall utmynna minst 2 cm. över tankens botten, så att smuss kan uppsamlas och avtappas.

Anordningarna för oljetillförseln skola säkerställa motorns funktionering vid högsta varvantal under den tid detta är garanterat.

Tankar och oljeledningar, avkylnings- och uppvärmningsanordningar skola vara så konstruerade, att oljans temperatur i vevhuset håller sig vid 40 till 80 gr. C. under hela den garanterade flygtiden, oberoende av lufttemperaturen (+ 30° till - 40° C.). Oljan i tanken skall alltid kunna hållas så varm, att den är tillräckligt lättflytande. Tankar och rörledningar skola därför vara lämpligt isolerade eller automatiskt uppvärmda respektive avkylda.

stand prövas med luft under ett tryck av 0,3 kg/cm², trykktanke 0,6 kg/cm²; trycket skal ved denne prøve holde sig godt.

Enhver maskine bestemt for passasjerfart skal ha fallbensintank, eller hvor denne ikke kan anbringes, en annen reservbensintank for minst 1/2 time. Fallbensintankers bund må ligge så høit over forgasseren, at bensinen med sikkerhet strømmer til under alle almindelige flyvevinkler. Fallbensinen skal lett kunne settes til.

Trykktanker med automatisk virkende pumpe skal dessuten være utstyrt med håndpumpe.

Oljetankar og oljeledninger.

Avløpet skal være minst 2 cm. over tankens bund, således at smuss kan opsamles og avtappes. Anordningene for oljetilførselen skal sikre motorens funksjonering ved full gang av motoren i den tid, dette er garantert.

Tanker og oljeledninger, avkylings- og oppvarmningsanordninger skal være således konstruert, at oljens temperatur i krumtappkassen holder sig på 40°—80° C. under hele den garanterte flyvetid, uansett den yttre temperatur (+ 30°—÷ 40° C.). Man må sørge for, at oljen i tanken alltid er så varm, at den er tilstrekkelig lettflytende (varmere enn + 5° C. for almindelig olje og ÷ 5° C. for risinusolje). Tanker og rørledninger må derfor være passende isolert eller automatisk oppvarmet eller avkjølet.

Allmänna bestämmelser.

Alla kranar skola vara försedda med sikring.

På samtliga tankar skall rymd-innehållet vara påstämplat.

Innehållet i samtliga tankar skall i varje ögonblick lätt och bekvämt kunna avläsas.

Ståndglasarör skall anbringas skyddat.

Bensinståndglas skall genom lätt tillgänglig kran kunna avstängas från tanken.

Alla trycktankar skola vara försedda med manometrar och säkerhetsventiler.

Bensin- och oljeledningar skola bestå av mjuka kopparrör eller tätta, dragna stålrör. De skola anbringas så enkelt som möjligt och tillförlitligt säkras mot brott på grund av skakning, särskilt i närheten av förbindningar. Nipp-lar och rörskoningar skola pålöd-das med slaglod, då ej andra av luftfartsmyndigheten godkända förbindningar användas.

Förbindande av rör vid rör genom sveitsning eller lodning är ej tillåtet.

Böjningar av rör skola utföras med en inre radie av minst 5 gånger rörets yttre diameter.

Alla rörledningar skola märkas, så att de tydligt skilja sig från varandra.

Propeller.

Propeller skall vara av godkänd, prövad konstruktion. Den skall vara försedd med fabrikan-tens märke samt med angivande av diameter och stigning.

Vid vattenflygplan skola pro-pellerns framkant och spets vara skyddade av plåtskoning.

Almindelige bestemmelser.

Alle kraner skal være forsynt med sikring.

Samtlige tanker skal være påstemplet ruminnholdet.

Innholdet i samtlige tanker må til enhver tid lett og bekvemt kunne avleses.

Standglass skal være beskyttet.

Bensinstandglass skal ved lett tilgjengelige kraner være adskilt fra tanken.

Alle trykktanker skal være forsynt med manometre og sikkerhetsventiler.

Bensin- og oljeledninger skal bestå av bløte kobberør eller tette, trukne stålrør. De må anbringes så enkelt som mulig og være fulstendig sikret mot brudd ved rystelser, særlig i nærheten av forbindelser. Nipler og rørsko skal påloddet ved slaglodd, når ikke andre av luftfartsad-ministrasjonen godkjente forbin-delser benyttes.

Forbindelser av rør med rør ved sveising eller lodning er ikke tillatt.

Bøininger av rør skal være utført med en radius av minst fem gange rørets ytre diameter.

Alle rørledninger skal være merket således, at de tydelig skiller sig ut fra hverandre.

7. Propellen.

Propellen skal være av en for vedkommende maskintype godkjent, prøvet konstruksjon. Den skal være forsynt med fabrikan-tens merke samt med angivelse av diameter og stigning. Ved vannflyvemaskiner skal propel-lens yttre førende kant og spiss være beslått med metall.

g) *Kroppens inredning och utrustning.* g) *Skrogets innretning og utstyr.*

1. *Flygplanets styrorgan.*

Höjdrodrets styranordning skall betjänas för hand och vara så anordnad, att man genom att skjuta styrspaken från sig tvingar flygplanet att gå ned och genom att draga den till sig tvingar flygplanet att stiga.

Sidrodrets styranordning skall betjänas med fötterna och skall vara så anordnad, att man genom att röra höger fot framåt åstadkommer en svängning åt höger.

Det är önskvärt att styranordningen även kan betjänas med en fot. Anordning skall finnas, så att foten ej kan glida ut.

Skevningsrodrens (gauchissementets) styranordning skall betjänas för hand och vara så anordnad, att man genom att vrida ratten i samma riktning som visaren på ett ur eller föra styrspaken till höger, lägger flygplanet till höger.

2. *Motorns regleringsorgan.*

Alla regleringshandtag skola anbringas så, att deras rörelse försiggår i plan, parallella med flygplanets längdaxel. Regleringshandtag för bensen- och lufttillförsel skall vara så anordnat, att tillförseln ökas, när handtaget föres framåt.

Avvikelser härifrån må medgivas av luftfartsmyndigheten, när å instrumenteringen tydligt angives verkan av de olika handtagslägena.

Regleringen av gasstillförseln skall ske säkert i båda riktnin-garna och ej vara beroende av fjädrar.

1. *Styreorganer for flyvemaskiner.*

Höideroret. Styreinnretningen skal betjenes med hånden og være således anordnet, at man ved å skyve styrepinnen fra sig, bringer maskinen til å gå ned, og ved å trekke den til sig bringer maskinen til å stige.

Sideroret. Styreinnretningen skal betjenes med føtterne og skal være således anordnet, at man ved å bevege høire fot forover opnår en svängning til høire.

Det bør tilstrebes, at styreinnretningen kan betjenes med én fot. Der skal være tatt hensyn til, at foten ikke kan gli ut.

Balansevinger. Styreinnretningen skal betjenes med hånden og være således innrettet, at man ved å dreie rattet med uret eller føre styrepinnen till høire legger maskinen til høire.

2. *Reguleringsorganer for motoren.*

Alle reguleringshåndtak skal bevegges i planer parallelle med flyvemaskinens lengdeakse. Reguleringshåndtak for bensen- og lufttillförsel skal være således anordnet, at tillförselen forøkes, når håndtaket føres forover.

Avvikelser fra ovennevnte bestemmelse kan tilstedes av luftfartsadministrasjonen, når virkningen av håndtakenes stilling er tydelig avmerket.

Regleringen av gasstillförselen må skje sikkert i begge retninger og ikke være avhengig av anvendelsen av fjærer.

Tändningsregleringen skall vara så anordnad, att dess främre läge svarar mot hög tändning.

Vid flygplan med flera motorer skola gasregleringshandtagen vara så placerade, att de samtidigt kunna betjänas med en hand.

Å passagerareflygplan med två förare skall hjälpföraren hava till sitt förfogande en fullständig uppsättning gasregleringshandtag och kontakter.

Kontakter skola anordnas så, att alla magneter kunna brytas på en gång medelst ett enda handtag.

Varje magnet skall kunna brytas för sig.

Kranar för omställning och avstängning av bensintillförseln skola vara lätt tillgängliga för föraren.

3. Allmän utrustning.

Vid varje sittplats skall vara anordnat ett starkt fastspänningsbälte, som fästes vid flygkroppens solida delar. Bältena skola vara fjädrande samt lätta att lösa. De skola tåla en belastning av 300 kg. Vid provning av bältets styrka skall detsamma fastspännas vid de beslag, som användas i flygplanet, och beslagen skola hava samma inbördes avstånd som i flygplanet.

Dynor skola vara fästade så, att de ej kunna glida på sätena.

Sådana anordningar skola finnas, att lasten m. m. ej kan förskjuta sig.

Flygplanet skall vara försett med eldsläckningsapparat av godkänd konstruktion ävensom med i luftfärdreglerna omnämnda signalmedel.

Tändningsregleringen skal være således anordnet, at forreste stilling av håndtaket svarer til tidlig tendning. Ved flyvemaskiner med flere motorer skal gasshåndtakene ligge således, at de samtidig kan betjenes med én hånd.

Ved passasjerflyvemaskiner, med to førere, skal hjelpeføreren ha et sett gasshåndtak og kontakter til sin rådighet.

Kontakter skal være anordnet således, at tendningen kan avbrytes for alle magneter ved bevegelse av et enkelt håndtak.

Hver magnet bør brytes for sig.

Kraner for omstilling av bensintilførsel skal være lett tilgjengelig for føreren.

3. Almindelig udstyr.

Til hver sitteplass skal der være anordnet et sterkt fastspenningsbelte, som festes til skrogets solide dele. Beltene skal være fjærende og lette å løse. De skal tåle en belastning av 300 kg. Under prøven av beltets styrke skal dette fastspennes til de beslag, som anvendes i flyvemaskinen, og beslagene skal ha samme innbyrdes avstand som i maskinen.

Puter skal være befestet således, at de ikke kan gli på setene.

Der skal være truffet sådanne anordninger, att last m. v. ikke kan forskyve sig.

Maskinen skal være forsynt med et ildslukningsapparat av anerkjent konstruksjon samt med de i luftveisreglene omhandlede signalmidler.

Flygplan, som skall användas för nattflygning, skall dessutom vara försett med i luftfärdslanternerna påbudna fartygslanternor, vilka skola kunna tändas under flygning. Lanternorna skola vara godkända av vederbörande kontrollmyndighet.

Vattenflygplan samt lantflygplan, som skall användas på linjer, som till väsentlig del gå över vatten, skola vara utrustade med en räddningsväst eller ett räddningsbälte för var och en av de ombordvarande.

Vattenflygplan skall vidare hava drivankare med tillbehör och anordning för dämpning av sjögång.

Då så erfordras kan påbjudas, att vissa flygplan skola förses med fallskärmar, dricksvatten och proviant.

4. Instrument.

Flygplan skall vara utrustat med följande fast monterade instrument:

Hastighetsmätare,
höjdmätare,
krängningsmätare,
kompass,
klocka,
varvräknare,
kylvattentermometer,
bensinståndmätare,
oljeståndmätare,

för motorns betjäning i övrigt nödvändiga instrument och manometrar, samt

eventuellt andra instrument eller radioinstallation efter närmare bestämmelser av vederbörande myndighet.

Instrumenten skola vara av godkänd konstruktion och anbragta på ett sådant sätt att de bekvämt kunna avläsas.

Maskiner, som skal benyttes til nattflyvning, skal dessuten være forsynt med de i luftveisreglene påbudte posisjonslanterner, der skal kunne tendes under flyvningen. Lanternerne skal være godkjendt av vedkommende kontrolleringsmyndighet.

Vannflyvemaskiner og landflyvemaskiner, der skal anvendes på ruter, der for en vesentlig del går over vann, skal være utstyrt med en redningsvest eller et redningsbelte til hver av de ombordværende personer.

Vannflyvemaskiner skal ellers ha drivanker med tilbehør og anordning til bølgedempning.

Det kan påbydes, att visse maskiner skal forsynes med fallskjerme, drikkevann og proviant.

4. Instrumenter.

Flyvemaskiner skal være forsynt med følgende fast monterte instrumenter:

Fartmåler,
Høidemåler,
Krengningsmåler,
Kompass,
Ur,
Slagteller,
Kjølevannstermometer,
Bensinstandsviser,
Oljestandsviser,

de for motorens betjening iøvrigt nødvendige instrumenter og manometre, eventuelt andre instrumenter eller radioinstallasjon, efter nærmere bestemmelse av luftfartsadministrasjonen. Instrumentene skal være av anerkjent konstruksjon og være anordnet på sådan måte, at de bekvemt kan avleses.

Instrumenten skola monteras så, att de så litet som möjligt påverkas av flygplanets skakningar.

Kompassen skall vara så långt avlägsen som möjligt från motor och magneter. Önskvärt är, att större rörliga delar i kompassens omedelbara närhet tillverkas av icke-magnetiskt material. Kompassen skall vara kompenserad.

Förarrummet skall kunna upplysas av fasta lampor, så att betjäning (avläsning) av alla viktiga regleringshandtag (instrument) är möjlig.

Elektriska installationer skola vara så utförda, att de ej inverka på brandsäkerheten ombord.

Instrumentene skal være monteret på sådan måde, at de påvirkes så litet som mulig av maskinens rystelser.

Kompasset skal fjernes så meget som mulig fra motor og magneter. Det er ønskelig at større bevægelige dele i kompassets umiddelbare nærhet er konstruert av ikke-magnetisk materiale. Der må forefinnes de fornødne anordninger for kompensasjon av kompasset.

Førerrummet skal kunne belyses ved faste lamper således, at betjening (avlesning) av alle viktige reguleringshåndtak og instrumenter er mulig.

Elektriske installasjoner skal være således utført at de ikke innvirker på brandsikkerheten ombord.

II.

Bestämmelser för luftvärdighetsbevis och motorcertifikat.

A. Allmänna bestämmelser.

Ansökan om erhållande av luftvärdighetsbevis ävensom om godkännande av motorer skall ställas till luftfartsmyndigheten på därför bestämda ansökningsblanketter.

a) *Flygplan av ny typ.*

1) Med ansökan om luftvärdighetsbevis skola följa översiktsritningar och sådana upplysningar om belastning, bränsle, motorer m. m., att luftfartsmyndigheten kan bilda sig en uppfattning om flygplanets allmänna säkerhet.

II.

Bestemmelser for luftdyktighetsbevis.

A. Almindelige bestemmelser for luftdyktighetsbevis.

Ansökning om opnåelse av luftdyktighetsbevis såvelsom om godkjennelse av motorer skal stiles til luftfartsadministrasjonen på dertil bestemte ansökningsblanketter.

a) *Flyvemaskiner av ny type.*

1) Med ansökning om luftdyktighetsbevis skal følge oversikts-tegninger og sådanne opplysninger om belastning, brennstoff, motorer etc., at kontrollmyndighetene kan gjøre sig et foreløbigt skjønn over flyvemaskinens almenne sikkerhet.

2) Den sökande skall sedermera insända sådana ritningar, beräkningar och övriga upplysningar, som äro nödvändiga för att närmare kontrollera flygplanets säkerhet.

3) Den sökande får ej inbygga enskilda delar i flygplanet, förrän konstruktion, material och arbetets utförande äro godkända av luftfartsmyndigheten i överensstämmelse med därför gällande bestämmelser.

4) Efter flygplanets färdigbyggande och inflygning skola officiella provflygningar utföras av den sökandes eller fabrikantens flygare i närvaro av representant för luftfartsmyndigheten (besiktningssmannen).

5) Sedan kontrollberäkning, besiktning och den sökandes försöksflygningar fullgjorts och givit tillfredsställande resultat, eller sedan eventuella ändringar, som visat sig nödvändiga, utförts och godkänts, skall den sökande, om så påfordras av luftfartsmyndigheten, avlämna flygplanet till officiella prov, utförda genom myndighetens försorg.

6) Om luftfartsmyndigheten på grundval av resultatet från de officiella provflygningarna anser ändringar i konstruktionen nödvändiga med hänsyn till flygplanets säkerhet, skola dessa utföras av den sökande, och kan det bestämmas, att därefter nya officiella provflygningar skola utföras.

7) Den sökande har rätt att erhålla meddelande om de av luftfartsmyndigheten utförda beräkningarna, besiktningen och provflygningarna.

2) Ansøkeren skal derefter innsende sådanne tegninger, beregninger og øvrige oplysninger, som er nødvendige for nærmere å kontrollere flyvemaskinens sikkerhet.

3) Ansøkeren må ikke innbygge de enkelte deler i flyvemaskinen før konstruksjon, materiale og arbeidets utførelse er godkjent av besiktigelsesmann i overensstemmelse med de derfor gjeldende bestemmelser.

4) Etterat flyvemaskinen er færdigbygget og innfløiet skal der utføres offisielle flyveforsøk av ansøkerens eller fabrikantens flyver i overvær av representanter for luftfartsadministrasjonen.

5) Etterat kontrollberegningen, besiktning og ansøkerens forsøksflyvninger er fullført og har gitt tilfredsstillende resultat, eller efter at eventuelle endringer, som måtte ha vist sig nødvendige, er utført og godkjent av besiktigelsesmann, skal ansøkeren, om så forlanges av luftfartsadministrasjonen, avgi flyvemaskinen til offisielle prøver utført ved dennes forsorg.

6) Hvis luftfartsadministrasjonen på grunnlag av resultatene fra de offisielle prøveflyvninger anser endringer i konstruksjonen nødvendige av hensyn til fartøiets sikkerhet, skal disse utføres av ansøkeren, og det kan forlanges, at der derefter igjen utføres offisielle prøveflyvninger med flyvemaskinen.

7) Ansøkeren har rett til å få utlevert rapport over de av luftfartsadministrasjonen utførte beregninger, kontrollprøver og prøveflyvninger.

8) Sedan de officiella proven utförts med tillfredsställande resultat, och sedan de eventuella ändringar, som av luftfartsmyndigheten krävs med hänsyn till flygplanets säkerhet, utförts och godkänts, skall luftvärdighetsbevis utfärdas. Dessförinnan skall dock den sökande hava inlämnat en fullständig omgång arbetsritningar samt ett karaktäristiskt fotografi av flygplanet i två exemplar till luftfartsmyndigheten.

b) *Flygplan av förut godkänd typ.*

1) Luftvärdighetsbevis för flygplan, som i alla väsentliga avseenden äro i överensstämmelse med förut godkänt typ-flygplan, utfärdas enligt nedanstående:

2) Den sökande har rätt att företaga ändringar (inklusive inbyggnad av annan motortyp) i flygplanets konstruktion, vilka kunna avvika från den kompletta omgång arbetsritningar, som finnes i luftfartsmyndighetens ägo. Dock skall han först till luftfartsmyndigheten insända fullständiga upplysningar och ritningar över de påtänkta ändringarna, och skola dessa, såvitt det gäller flygplanets säkerhet, godkännas av luftfartsmyndigheten.

3) Under flygplanets byggnad skola arbetets utförande och det använda materialet kontrolleras av besiktningssmannen i enlighet med härför gällande föreskrifter.

4) Om flygplanet efter luftfartsmyndighetens uppfattning avsevärt avviker från typ-flyg-

8) Efterat de officielle prøver er utført med tilfredsstillende resultat, og efterat eventuelle endringer, som er forlangt foretatt av luftfartsadministrasjonen av hensyn til fartøiets sikkerhet, er utført og godkjent, skal luftdyktighetsbeviset utstedes. Forinnen utstedelsen av luftdyktighetsbeviset skal ansøkeren innlevere et fullstendig sett arbeidstegninger samt et karakteristisk fotografi i 2 eksemplarer av flyvemaskinen til luftfartsadministrasjonen.

b) *Flyvemaskiner av forut godkjent type.*

1) Luftdyktighetsbevis for flyvemaskiner som i alle vesentlige henseender er i overensstemmelse med forut godkjent type-flyvemaskiner utfærdiges under iakttagelse av nedenstående:

2) Ansøkeren har rett til å foreta endringer (inkl. innbygging av en annen motortype) i flyvemaskinens konstruksjon og kan avvike fra de arbeidstegninger av typemaskinen, som finnes i luftfartsadministrasjonens besiddelse. Dog skal der først til denne innsendes fullstendige opplysninger og tegninger over de påtenkte endringer, og disse skal, såfremt de angår flyvemaskinens sikkerhet, approberes av luftfartsadministrasjonen.

3) Under flyvemaskinens bygging skal arbeidets utførelse og de anvendte materialier kontrolleres av besiktigelsesmannen i overensstemmelse med de herfor gjeldende forskrifter.

4) Dersom flyvemaskinen efter luftfartsadministrasjonens anskuelse avviker betydelig fra type-

planet, eller om flygplanet bygges av en fabrikant, som icke är förtrogen med denna typs byggnad, kan luftfartsmyndigheten fordra, att officiella provflygningar företagas, utförda av den sökandes eller fabrikantens flygare i besiktningmans närvaro, och kan dessutom påfordra, att flygplanet avlämnas till officiella prov såsom för nya typer.

5) Sedan flygplanet på tillfredsställande sätt färdigbyggt och influgits och sedan föreskrivna provflygningar utförts med tillfredsställande resultat samt eventuella ändringar, som ansetts nödvändiga med hänsyn till säkerheten, utförts och godkänts, skall luftvärdighetsbevis utfärdas. Innan beviset utfärdas, skall den sökande till luftfartsmyndigheten inlämna ett karakteristiskt fotografi av flygplanet i två exemplar.

c) *Försöksflygplan.*

1) Flygplan, som byggt för försök, äro fritagna från ovan under a) och b) nämnd besiktning och prov; dock få sådana flygplan icke flyga utanför det för prov och försök bestämda området och få icke medtaga flera personer, än den för proven nödvändiga personalen.

2) Önskas luftvärdighetsbevis för sådant färdigbyggt försöksflygplan, skall ansökan härom ingivas till luftfartsmyndigheten.

Med ansökan skola följa översiktsritningar och fullständiga arbetsritningar, beräkningar samt intyg, utvisande, dels att användt materials egenskaper mot-

flyvemaskinen, eller hvis flyvemaskinen er bygget av en fabrikant, som ikke er fortrolig med denne types bygning, kan luftfartsadministrasjonen forlange, at der foretas offisielle prøveflyvninger utført av ansøkerens eller fabrikantens flyver i kontrollens nærvær, og dessuten kan det forlanges, at maskinen avlevereres til offisiell prøveflyvning som for nye typer.

5) Etterat flyvemaskinen er færdigbygget på tilfredsstillende måte og innfløiet og etterat de foreskrevne prøveflyvninger er utført med tilfredsstillende resultat samt etterat eventuelle endringer, som er ansett nødvendige av hensyn til sikkerheten, er utført og godkjent, skal luftdyktighetsbevis utstedes, når ansøkeren til luftfartsadministrasjonen har innlevert et karakteristisk fotografi i 2 eksemplarer av flyvemaskinen.

c) *Forsøksflyvemaskiner.*

1) Flyvemaskiner, som er bygget til forsøk, er fritatt for å underkastes de ovenfor under a og b angitte besiktigelser og prøver. Dog må sådanne maskiner ikke flyve utenfor de til prøver og forsøk bestemte områder, og de må kun medta det til prøvene fornødne personale.

2) Ønskes luftdyktighetsbevis for sådanne færdigbyggede forsøksmaskiner, skal ansøking herom inusendes til luftfartsadministrasjonen.

Med ansøkingen skal følge oversikts- og fullstendige arbeidstegninger, beregninger samt attester, utvisende dels, at de anvendte materialers egenskaper

svara de i beräkningar och ritningar antagna, dels att för de enskilda konstruktionsdelarna föreskrivna prov utförts med tillfredsställande resultat.

Dessutom skall medfölja bevis om att de enskilda delarna och deras montering kontrollerats på effektivt sätt.

3) Sedan insända ritningar, beräkningar, bevis m. m. undersökts och godkänts, underkastas flygplanet besiktning i enlighet med för sådana flygplan gällande föreskrifter ävensom provflygning såsom för flygplan av ny typ.

4) Sedan flygplanet godkänts och den sökande till luftfartsmyndigheten insänt karaktäristiskt fotografi av flygplanet i två exemplar, utställs luftvärdighetsbevis.

d) *Flygplan, byggda i utlandet.*

1) Förestående bestämmelser för erhållande av luftvärdighetsbevis kunna finna användning på flygplan, som bygges i utlandet, för inregistrering i Sverige.

2) Ansökan om luftvärdighetsbevis för flygplan, infört från utlandet i färdigbyggt skick, skall ledsagas av luftvärdighetsbevis från det land, där det är byggt, samt bevittnad avskrift av journaler för flygplan och motorer, utvisande driftstid, reparationer och efterbesiktningar. Ett karaktäristiskt fotografi av flygplanet i två exemplar skall bifogas ansökan.

Vidare kan fordras uppvisandet av intyg från det land, där flygplanet senast varit inregistre-

svarer til det i beregninger og tegninger anførte og dels at de for de enkelte konstruksjonsdeler foreskrevne prøver er utført med tilfredsstillende resultat.

Dessuten skal medfølge attest for, at de enkelte deler og deres montering er kontrollert på effektiv måte.

3) Efterat de innsendte tegninger, beregninger, attester m. m. er undersøkt og godkjendt, underkastes flyvemaskinen besiktigelse i overensstemmelse med de for sådanne maskiner gjeldende forskrifter samt prøveflyvning som anført for flyvemaskiner av ny type.

4) Efterat maskinen er godkjent, utstedes luftdyktighetsbevis som anført under pkt. 2, når ansøkeren til luftfartsadministrasjonen har innlevert et karaktäristisk fotografi i 2 eksemplarer av flyvemaskinen.

d) *Flyvemaskiner bygget i utlandet.*

1) Foranstående bestemmelser for erhvervelse av luftdyktighetsbevis kan finne anvendelse på flyvemaskiner, som bygges i utlandet til inregistrering i Norge.

2) Ansøking om luftdyktighetsbevis for flyvemaskiner innført fra utlandet i ferdigbygget stand, skal ledsages av luftdyktighetsbevis fra det land, hvori de er bygget, samt attestert utskrift av journaler for flyvemaskiner og motorer utvisende driftstid, reparasjoner og eftersyn. Et karaktäristisk fotografi i 2 eksemplarer av flyvemaskinen skal vedlegges.

Der kan ennvidere forlanges fremlagt attest fra det land, hvor flyvemaskinene sist har vært inn-

rat, utvisande, att det fortfarande kan anses luftvärdigt.

Flygplan kan godkännas, såvitt fordringarna för utfärdande av luftvärdighetsbevis i ifrågavarande land i det väsentliga överensstämman med i Sverige gällande fordringar.

Dock skall flygplanet före utfärdandet av svenskt luftvärdighetsbevis med tillfredsställande resultat besiktigas, och, om så påfordras, provflygas efter för ifrågavarande flygplan gällande bestämmelser.

B. Besiktning av flygplan och motorer.

Fabriken skall ställa nödig lokal till besiktningsmans fria och ostörda disposition under besiktningens utförande. Besiktningsman skall hava nödigt tillträde till fabrikslokaler, provningsrum och lager.

Alla delar, som framläggas för besiktningsman, skola dessförinnan hava passerat fabriken kontroll.

Om det material, som framläggas för besiktningsmannen, visar sig särskilt bristfälligt, kan besiktningsmannen avbryta sina undersökningar och hänvisa hela det ifrågavarande partiet till förnyad fabrikskontroll.

Konstruktionsdel, som kasseras av besiktningsmannen, skall genast på tydligt sätt förses med märke, som angiver, att ifrågavarande del ej får användas i flygplan.

Fordras kan, att statiska prov företagas med flygplanet eller med dess enskilda delar, vilka prov skola ådagalägga, att konstruktionen utan att lida varaktig deformation kan tåla påkän-

registrert, visande, at de fremdeles må ansees for luftdyktige.

Maskinene kan godkjennes, såfremt bestemmelsen for utferdigelse av luftdyktighetsbevis i det pågjeldende land i det vesentlige er i overensstemmelse med de i Norge gjeldende bestemmelser.

Dog skal maskinene innen utstedelse av norsk luftdyktighetsbevis være besiktiget med tilfredsstillende resultat og kan om nødvendig forlanges prøvefløiet efter de for sådanne maskiner gjeldende bestemmelser.

B. Besiktigelse.

Fabrikken skal stille fornødent lokale til fri og utelukkende rådighet for kontrollen under besiktigelsens utførelse. Kontrollen skal ha *fornøden* adgang til fabrikk-lokalene, forsøksrum og lager.

Alle deler, der fremlegges for luftfartskontrollen, skal forinnan ha passert fabrikkens kontroll.

Hvis det materiell, der fremlegges for luftfartskontrollen, viser sig særlig mangelfullt, kan kontrollen stanse sine undersøkelser og henwise hele det pågjeldende parti til fornyet kontroll av fabriken.

Konstruksjonsdeler, kassert av luftfartskontrollen, skal straks på tydelig måte forsynes med merke, der angir, at vedkommande del ikke må anvendes i flyve-maskiner.

Det kan forlanges, at der med flyvemaskinen eller med enkelte deler av denne foretas statiske prøver, som godtgjør, at konstruksjonen uten å lide varige deformasjoner kan tåle påvirk-

ningar, motsvarande 60 % av den föreskrivna styrkan.

Dessa prov utföras på fabrikantens räkning och risk och av fabrikantens personal, men under besiktningsmannens tillsyn.

Bedömandet av de statistiska proven resultat göres av besiktningsmannen.

Ingen av flygplanets konstruktiva delar får vid belastningsförsöken deformeras i så hög grad, att flygplanet ej kan flygas omedelbart efter proven. De olika konstruktionsdelarnas deformation under belastningen och efter dess upphörande skall mätas.

Luftfartsmyndigheten kanfordra provbelastningens genomförande ända till brott; dock skall staten i så fall ersätta fabrikan- ten härigenom uppkommen ökning i utgifter, därest flygplanet motsvarar fordringarna å hållfasthet.

De anförda statistiska proven kunna icke endast finna användning på typflygplan, utan också, när särskild anledning föreligger, på serieflygplan.

Fabrikanten skall ställa erforderliga ritningar till besiktningsmannens disposition efter dennes närmare bestämmelser.

Besiktningsman kan för fabri- kens räkning företaga alla de materialprov, som han finner nödvändiga, för att förvissa sig om, att vid varje tid gällande föreskrifter äro iakttagna.

a) *Flygplan av ny typ.*

1) Besiktningen av typ-flygplan skall utföras genom luftfartsmyndigheten.

2) Luftfartsmyndigheten kan, så fram den anser det försvarligt,

ningar svarende til 60 % av den foreskrevne styrke.

Disse prøver utføres for fabrikantens regning og risiko og av fabrikkens personale, men under luftfartsadministrasjonens tilsyn.

Bedømmelsen av resultatene av de statistiske forsøk avgjøres av luftfartsadministrasjonen.

Ingen av flyvemaskinens konstruktive deler må ved belastningsförsökene deformeres i så hög grad, at maskinen ikke kan flyve straks efter försökene. De forskjellige konstruksjonsdeles deformasjon under belastningen og efter dennes ophør måles.

Luftfartsadministrasjonen kan forlange prøvene gjennomført inn- til brudd; dog må det offentlige i så fall godtgjøre fabrikan- ten forøkelsen av utgifterne herved, hvis den forlangte bruddgrense nåes.

De anførte statistiske prøver kan ikke alene finne anvendelse på typemaskiner, men også når sær- lig anledning foreligger, på serie- maskiner.

Fabrikanten skal stille de nød- vendige tegninger til disposisjon for kontrollen efter dennes nær- mere bestemmelse.

Luftfartsadministrasjonen kan for fabrikantens regning foreta alle de materialprøver, som den finner nødvendig for å forvise sig om, at de til enhver tid gjel- dende forskrifter er iaktatt.

a) *Flyvemaskiner av ny type.*

1) Besiktigelse av type-flyve- maskiner skal utføres av repre- sentanter for luftfartsadministra- sjonen.

2) Disse godkjenner, såfremt det ansees for forsvarligt, at be-

godkänna, att besiktningen av enskilda delar och material till typflygplan utföres av fabrikantens personal under behörig tillsyn av luftfartsmyndighetens representant.

Fabrikanten skall i god tid meddela luftfartsmyndigheten, när delar äro färdiga för besiktning.

3) Fabrikanten skall dessutom fullgöra nedan angivna bestämmelser för flygplan av förut godkänd typ.

b) *Flygplan av förut godkänd typ.*

1) Fabrikanten skall inför luftfartsmyndigheten ådagalägga, att hans kontrollpersonal är av den kvalitet, att man har garanti för att ett flygplan, kontrollerat av densamma, i allt väsentligt är i överensstämmelse med typflygplanet.

2) Fabrikanten skall inköpa material efter de för typ-flygplanen godkända specifikationerna och skall sörja för att genom passande undersökningar och uttagande av stickprov säkerhet erhålles för, att materialet svarar mot specifikationerna.

3) Fabrikanten skall vidtaga sådana anordningar vid sina verkstäder, att användande av annat material än det enligt punkt 2 godkända icke genom misstag kan äga rum.

4) Fabrikantens kontrollpersonal skall stämpla eller annorledes möjliggöra identifiering av varje enskild del på ett sådant sätt, att därav framgår, vilken person, som bär ansvaret för godkännandet.

Stickprov för att kontrollera

siktigelsen av de enkelte deler og materialer til type-flyvemaskiner utføres av fabrikantens personell under behörig tillsyn av luftfartsadministrasjonens representant.

Fabrikanten må i god tid meddele luftfartsadministrasjonen, at deler er færdig til besiktigelse.

3) Fabrikanten må dessuten opfylle de nedenfor angitte bestemmelser for flyvemaskiner av forut godkjent type.

b) *Flyvemaskiner av forut godkjent type.*

1) Fabrikanten må overfor luftfartsadministrasjonen godtgjøre, at hans kontrollpersonale yder sikkerhet for, at en flyvemaskine, kontrollert av samme i enhver vesentlig henseende er i overensstemmelse med type-flyvemaskiner.

2) Fabrikanten skal innkjøpe materiale efter de for type-flyvemaskiner godkjente spesifikasjoner og skal sørge for, at der er sikkerhet for, at hvert parti materiale ved passende undersøkelse og uttagelse av stikkprøver svarer til spesifikasjonene.

3) Fabrikanten skal foreta sådanne anordninger ved sine verksteder, at anvendelse av annet materiale enn det i pkt. 2 approberte ikke ved en feiltagelse kan finne sted.

4) Fabrikantens kontrollpersonale skal stemple eller på annen måte muliggjøre identifisering av hver enkelt del på en sådan måte, at den person, som har ansvaret for approberingen av den pågjeldende del, senere kan ettervises.

Stickprøve foretas for såvidt

fabrikens kontroll företages så vitt möjligt.

5) Fabrikanten får ej inbygga enskilda delar förrän de godkänts, och skall hålla effektiv kontroll över samling och montering av delarna samt genom arbetskort och stämpling av huvuddelarna sörja för, att den för samlingen och monteringen ansvariga kontrollanten senare kan identifieras.

6) Fabrikanten skall övertyga sig om, att alla delar, som inköpas från underleverantörer, äro besiktigade och godkända i enlighet med dessa bestämmelser. Instrument av vikt för flygningens utförande skola vara försedda med intyg från godkänd kontroll- eller prövningsanstalt.

7) Fabrikanten av flygplan skola förvissa sig om, att de använda motorerna äro provade och försedda med certifikat, enligt nedanstående.

8) Flygplanfabrikanten skall utöva effektiv kontroll över motorinstallationen samt installationen av instrument och delar, som av honom inbyggas i flygplanen, för att därigenom få säkerhet för att de fungera korrekt; den här för ansvariga personen skall underteckna arbetsrapporten härom.

9) Det färdiga flygplanet skall besiktigas av besiktningsman, varvid denne skall övertyga sig om, att flygplanet är kontrollmärkt samt inrett och utrustat i enlighet med gällande bestämmelser.

c) *Försöksflygplan.*

Försöksflygplan, för vilka luftvärdighetsbevis sökes, skola be-

mulig å kontrollere fabrikkens kontroll.

5) Fabrikanten kan først innbygge de enkelte deler, efterat de er godkjent, og skal holde effektiv kontroll ved samling og montering av delene samt gjennom arbeidskort og stempling av hoveddelene sørge for, at den for samling og montering ansvarlige kontrollant senere kan identifiseres.

6. Fabrikanten skal forvise sig om, at alle deler, som er kjøpt fra underleverandører, er besiktiget og godkjent i overensstemmelse med disse bestemmelser.

Instrumenter av viktighet for flyvningens utførelse skal være forsynt med certifikat fra godkjent kontroll- eller prøveanstalt.

7. Fabrikanten av flyvemaskiner skal forvise sig om, at de anvendte motorer er prøvet og forsynt med prøvecertifikat, anerkjent av luftfartsadministrasjonen.

8. Flyvemaskinfabrikanten skal utføre en effektiv kontroll med motorinstallasjon samt installasjon av instrumenter og deler, der av han er innbygget i flyvemaskinen for derigjennem å ha sikkerhet for, at de fungerer korrekt; den derfor ansvarlige person skal undertegne arbeidsrapporten herover.

9. Den ferdige maskin skal besiktiges av luftfartsadministrasjonen, hvorved man overbeviser sig om, at maskinen er kontrollmerket, innrettet og utstyrt i overensstemmelse med de gjeldende bestemmelser.

c. *Försöksflyvemaskiner.*

Försöksflyvemaskiner, for hvilke der ansøkes om luftdyktig-

siktigas av besiktningsman i överensstemmelse med under a) och b) givna föreskrifter.

hetsbevis, skal besiktiges av luftfartsadministrasjonen i overensstemmelse med de under a) og b) givne forskrifter.

d) *Flygplan, byggda i utlandet.*

d) *Flyvemaskiner, bygget i utlandet.*

Flygplan, införda från utlandet i färdigbyggt skick, skola beträffande de delar och anordningar, för vilka en besiktning är möjlig, besiktigas av besiktningsman, som därvid skall kontrollera, att de för utfärdande av luftvärdighetsbevis gällande villkoren fortfarande uppfyllas.

Flyvemaskiner, innført fra utlandet i færdigbygget stand, skal for de deler og anordninger, for hvilke en besiktigelse er mulig, besiktiges av luftfartsadministrasjonen, som derigjennem skal kontrollere, at de for utstedelsen av luftdyktighetsbevis gjeldende betingelser fremdeles er oppfylt.

e) *Motorer av ny typ.*

e) *Motorer av ny type.*

Om luftfartsmyndigheten så fordrar, skall ansökan om godkännande av en ny motortyp åtföljas av ritningar, beräkningar och övriga upplysningar, som äro nödvändiga för att kunna närmare kontrollera motorns säkerhet.

Dersom luftfartsadministrasjonen fordrer det skal ansökning om godkjennelse av en ny motortype ledsages av tegninger, beregninger og øvrige opplysninger som er nødvendige for nærmere å kunne kontrollere motorens sikkerhet.

1. För att en motortyp skall kunna godkännas för användning i flygplan fordras, antingen att den redan vid praktiskt bruk har visat sig äga tillräcklig driftsäkerhet, eller att den med tillfredsställande resultat och i närvaro av representant för luftfartsmyndigheten har genomgått de bänkprov, som vid varje tidpunkt äro fastställda av luftfartsmyndigheten.

1. Forat en motortype skal kunne godkjennes til anvendelse i flyvemaskiner fordres *enten*, at den allerede ved praktisk bruk har vist sig i besiddelse av tilstrekkelig driftssikkerhet, *eller* at den med tilfredsstillende resultat og i overvær av en representant for luftfartsadministrasjonen har gjennomgått de prøver på prøvebenk, som til enhver tid fastsettes av luftfartsadministrasjonen.

2. Dessa prov skola hava till uppgift att bestämma motorns effekt och förbrukning samt att kontrollera, dels att materialet i motorn tål längre tids gång utan att utmattas eller slitas abnormt, dels att motorn fungerar säkert såväl i normalställning som i

2. Disse prøver skal ha til formål å bestemme motorens effekt og forbruk og å kontrollere, *dels* at materialet i motoren tåler lengere tids gang uten å utmattes eller slites abnormt, *dels* at motoren funksjonerer sikkert såvel i normalstilling som i andre

andra ställningar, som kunna uppkomma under flygning. Motorn skall därför i normalställning underkastas ett uthållighetsprov på 50 timmar under en effektutveckling av 80 % av maximeffekten, vilket prov vid vattenkylda motorer skall ske utan avbrott, medan det vid luftkylda motorer får avbrytas 4 gånger. Under provet må sådana anordningar vidtagas för motorns kylning, att densamma kommer att motsvara kylningen under flygning vid vanlig sommarterperatur.

Under provet få inga störningar i motorns gång förekomma, och vid därpå följande demontering få inga delar visa abnorm eller för motorns fortsatta gång farlig slitning.

Efter 50 timmars-provet skall motorn provas en halv timme vid full effekt.

3. Motorn skall dessutom provas med axeln lutande 30 grader framåt och bakåt, och skall härunder visa jämn gång såväl vid långsam gång som vid full effekt. Detta sista prov kan ersättas med ett prov under flygning, varvid skall konstateras, att motorn fungerar tillfredsställande såväl under stigning som under och efter en relativt brant glidflykt.

f) Seriemotorer.

1. Motorer av redan godkänd typ skola provköras av fabrikanter.

Över provet skall föras protokoll, som skall undertecknas av den ansvarige kontrollanten.

Provningsprotokollet skall innehålla tydligt identifieringsmärke på motorn, rapport över

stillinger, der kan fremkomme under flyvningen. Motoren skal derfor i normalstilling underkastes en varighetsprøve på 50 timer under en effektutvikling på 80 % av maksimaleffekten, hvilken prøve ved vannkjølede motorer skal skje uavbrutt, mens den ved luftkjølede motorer kan avbrytes 4 gange. Under prøven kan der treffes sådanne anordninger for motorens kjøling, at denne siste kommer til å svare til kjølingen under flyvning ved almindelig sommertemperatur.

Under prøvene må der ikke forekomme forstyrrelser i motorens gang, og ved den påfølgende demontering må ingen av delene vise abnormt eller for motorens fortsatte drift farlig slit.

Efter 50 timers prøve skal motoren prøves i 1/2 time med full effekt.

3. Motoren skal dessuten prøves med akslen heldende minst 30° forover og bakover og skal herunder vise jevn gang, såvel ved langsom fart som ved maksimumseffekt. Denne siste prøve kan erstattes med en prøve under flyvning, hvorunder skal godtgjøres, at motorens funksjoner tilfredsstillende såvel under stigning som under og efter en forholdsvis steil glidning.

f) Seriemotorer.

1. Motorer av allerede godkjent type skal prøvekjøres av fabrikanten.

Over prøven skal der føres en protokoll, som skal underskrives av den ansvarlige kontrollant.

Prøveprotokollen skal inneholde tydelig identifieringsmerke av motoren, rapport over moto-

motorns gång under provet, resultat av undersökningen efter provkörningen, uppgift om effekt och varvantal samt om bensin- och oljeförbrukning.

Bestyrkt avskrift av protokollet — motorcertifikatet — skall följa motorn, när denna lämnar fabriken.

2. Motorn skall under provet köras med full effekt i två timmar och får ej, om den skall kunna godkännas, under denna tid visa några driftstörningar, liksom den vid därpå följande demontering icke får utvisa tecken till abnorm slitning eller andra abnormiteter.

3. Fabrikant får ej företaga sådana materialändringar eller sådana ändringar i värmebehandlingsmetoder, att seriemotorernas hållfasthet blir mindre än den godkända typmotorernas.

Fabrikanten skall kontrollera varje motordel och genom lämplig stämpling angiva, att den är godkänd.

4. Luftfartsmyndigheten skall förvissa sig om, att de föreskrivna proven äro utförda med tillfredsställande resultat, samt genom stickprov undersöka, att de enskilda delarna äro behörigen stämplade. Härefter stämplas motorcertifikatet av luftfartsmyndighetens representant.

5. Förnyade prov av en eller flera av luftfartsmyndigheten uttagna motorer kunna äga rum efter luftfartsmyndighetens närmare bestämmelser.

Om luftfartsmyndigheten där efter finner anledning därtill, kan den skärpa bestämmelserna för den fortsatta kontrollen vid fabriken.

rens gång under prøven, resultatet av undersökelsen efter prøvekjørselen, angivelse av effekt og omdreiningstall samt av bensin- og oljeforbruk.

Bekreftet utskrift av protokollen (motorcertifikat) skal følge motoren, når denne utgår av fabrikkens beholdninger.

2. Motoren skal under prøven kjøres med full effekt i 2 timer, og må ikke — hvis den skal kunne godkjennes — i denne tid vise nogen driftsforstyrrelser, likesom den ved den derpå følgende demontering ikke må utvise tegn på abnormt slit eller på andre abnormiteter.

3. Fabrikanten må ikke foreta sådanne materialforandringer eller sådanne endringer i varmebehandlingsmetodene, at seriemotorenes styrke blir ringere enn den godkjente typemotors.

Fabrikanten skal undersøke hver enkelt motordel og ved en passende stämpling angi, at den er godkjent.

4. Luftfartsadministrasjonen skal forvise sig om, att de foreskrevne prøver er utført med tilfredsstillende resultat samt ved stikkprøver undersøke, at de enkelte deler er behørig stemplet. Härefter stemples motorcertifikatet av luftfartsadministrasjonen.

5. Fornyeede prøver av en eller flere av luftfartsadministrasjonen utpekte motorer kan finne sted efter dennes nærmere bestemmelse.

Hvis luftfartsadministrasjonen derefter finner anledning dertil, kan den skjerpe bestemmelsene for den fortsatte kontroll ved fabriken.

6. Intet utbytte av delar hos en i bruk varande motor får ske, med mindre den inmonterade delen är försedd med motorfabrikantens kontrollstempel eller med annan godkänd stempel.

g) *Motorer, införda från utlandet.*

1. För att kunna få tillstånd att i inrikes flygning använda en motor, som är införd från utlandet, skall sökande visa, att typen med hänsyn till driftsäkerhet tillfredsställer de fordringar, som ställas här i landet, samt att motorn har genomgått ett prov, som motsvarar vad som fordras i landet.

Om motorn är använd, skall genom bestyrkt avskrift av motorjournalen visas, att den fortfarande är i driftsäkert skick.

2. Med avseende på reservdelar gäller vad ovan är anfört under f) 6.

C. Prov.

Om ej annorlunda bestämmes av luftfartsmyndigheten, skola proven utföras med full belastning av flygplanet och belastningens vikt kontrolleras före proven.

Flygplan av ny typ underkastas de nedan under a), b) och c) anförda proven.

Flygplan av förut godkänd typ underkastas de under b), 1 anförda proven.

Flygplan, införda från utlandet i färdigbyggt skick, kunna, om så anses erforderligt, underkastas samma prov, som fordras för flygplan av förut godkänd typ.

6. Ingen utskiftning av deler av en i bruk værende motor må finne sted, med mindre den innmonterte del er forsynt med motorfabrikantens kontrollstempel eller med annet anerkjent stempel.

g) *Motorer innført fra utlandet.*

1. For å kunne få tillatelse til i innenriksfart å anvende en motor, der er innført fra utlandet, skal ansøkeren av luftdyktighetsbeviset godtgjøre, at typen med hensyn til driftssikkerhet tilfredsstiller de fordringer, der stilles her i landet, samt at motoren har gjennomgått en prøve, der svarer til, hvad der forlanges her i landet.

Hvis motoren er brukt, skal det gjennom bekreftet avskrift av motorjournalen vises, at den fremdeles er i driftssikker stand.

2. Med hensyn til reservedeler gjelder, hvad der ovenfor er anført under f. 6.

C. Prøver.

Såfremt intet annet er bestemt av luftfartsadministrasjonen, utføres prøvene ved full belastning av maskinen og belastningen undersøkes forut for prøvene.

Flyvemaskiner av ny type underkastes de under a, b og c anførte prøver.

Flyvemaskiner av forut godkjent type underkastes kun de under b. 1. anførte prøver.

Flyvemaskiner innført fra utlandet, i ferdigbygget stand, kan om så ansees fornødent, underkastes samme prøver som forlangt for flyvemaskiner av forut godkjent type.

a) *Motorsystemets pålitlighet och flygplanets motståndskraft mot vibrationer från motorn.*

1. Genom ett prov på marken med stillastående flygplan undersökes, att motorn är solitt inbyggd, och att ej otillbörligt stora vibrationer uppstå i flygplanet. Härvid skall motorn gå en kortare tid med fullt varvantal och dessutom en kortare tid med det varvantal, som giver de starkaste vibrationerna. Vid detta prov kunna lämpliga anstalter för motorns kylning träffas.

Provet skall utföras med den till flygplanet hörande propellern.

2. Likaledes undersökes genom prov på marken, att tillförseln av olja och bensin till motorn från samtliga tankar försiggår på ett tillfredsställande sätt och att förgasaren fungerar väl vid olika varvantal. Under proven skall flygplanets stjärtparti lyftas, respektive sänkas, så att propelleraxeln bildar en vinkel av cirka 15° med horisonten. Vidare skall motorn upprepade gånger slås till och från.

3. För att visa, att motorsystemet fungerar väl, skall en flygning om 3 timmar med full last utföras, eller, om flygplanet har en mindre bränslekapacitet, den flygtid, som svarar mot fulla tankar. Motorns varvantal skall under detta prov vara det för motorn vid längre tids gång fastställda fulla varvantalet. Nedstigningen skall försiggå i glidflykt. Under glidflykten skall undersökas, att ej kylvattnets

a) *Motorsystemets pålitlighet og flyvemaskinens motståndskraft mot vibrasjoner fra motoren.*

1. Det undersøkes ved en prøve på jorden med stillestående flyvemaskine under hvilken motoren skal gå en kortere tid med fullt omdreiningstall og dessuten en kortere tid med det omdreiningstall, der gir de største vibrasjoner, at motoren er forsvarlig innbygget, og at der ikke i flyvemaskinen opstår utilbørlig store vibrasjoner. Ved denne prøve kan der treffes sådanne foranstaltninger, at motoren kjøles på passende måte.

Prøven skal utføres med den til flyvemaskinen hørende propell.

2. Det undersøkes likeledes ved prøve på jorden, at tilførsel av olje og bensin til motoren fra samtliche tanker foregår på tilfredsstillende måte, og at förgasaren virker godt ved forskjellige omdreiningstall. Under forsøkene skal flyvemaskinens haleparti senkes, henholdsvis løftes, således at propellaksen danner en vinkel av ca. 15° med horisontalen. Ennvidere skal man stoppe og sette motoren igang flere ganger.

3. Der skal utføres en flygning av 3 timers varighet med full last (eller hvis maskinen har en mindre brennstoffkapasitet da den flyvetid, som svarer til fulle tanker) for å godtgjøre, at motoranlegget virker godt. Motorens omdreiningstall skal under denne prøve være det for motoren for lengere tids gang fastsatte fulle omdreiningstall. Nedstigningen skal foregå i glideflukt. Under glideflukten skal det un-

temperatur sjunker för mycket. Temperaturen hos oljan i motorn får omedelbart efter landningen icke vara så hög, att oljans smörjförmåga är otillräcklig; oljetemperaturen i tanken får under vinterförhållanden icke vara så låg, att oljan blir alltför tjockflytande. Undersökas skall, att kylvattenförbrukningen ej varit otillbörligt stor.

Under uthållighetsprovet skall godkänd barograf medföras.

b) *Flygplanets stabilitet och manövreringsförmåga under flygning samt vid start och landning.*

1. Under en flygning om en halv timme undersökes, att flygplanet lyder höjdroder, skevningsroder och sidoroder vid olika flyghastigheter, såväl vid horisontell flygning som under stigning samt nedgång, rakt och i spiral. Styrorganen skola tillåta en säker styrning av flygplanet vid normala landningshastigheter och hava tillräcklig verkan för att säkra en god start. Proven skola visa, att stabiliteten i längd- och sidoriktning är tillfredsställande, d. v. s. att flygplanet av sig självt intager det normala flygläget, sedan mindre svängningar härifrån utförts. Det är i allmänhet önskligt, att flygplanet har benägenhet att gå på näsan, när motorns varvantal minskas, och att stiga, när varvantalet ökas. Om automatiska styrnings- och stabilisationsanordningar äro installerade i flygplanet, skola dessa prövas. Vidare utföres en landning i glidflykt från 500 meters höjd med stoppad motor.

dersökes, at kjølevannets temperatur ikke synker for meget. Temperaturen av oljen i motoren skal, umiddelbart efter landingen, ikke være høiere enn tillatelig for oljens smøreevne. Oljetemperaturen i tanken må under vinterforhold ikke være så lav at oljen blir for tykflytende. Det skal undersøkes, at kjølevannsförbruket ikke har vært utilbørlig stort. Under denne varighetsprøve skal godkjent barograf medføres.

b) *Flyvemaskinens stabilitet og manøvreedyktighet under flyvning og ved start og landing.*

1. Det undersøkes ved flyvning av $\frac{1}{2}$ times varighet, at flyvemaskinen lyster høideror, balansevinger og sideror ved forskjellige flyvehastigheter, såvel under horisontal flyvning som under stigning, nedgang og spiralflykt. Styreorganene skal tillate en sikker styring av flyvemaskinen ved normale landningshastigheter og ha tilstrekkelig virkning til å sikre en hurtig stigning fra jorden. Prøvene skal vise, at stabiliteten i lengde- og sideretning er tilfredsstillende, d. v. s. at flyvemaskinen av sig selv inntar den normale flyvestilling, efterat mindre svingninger herfra er utført. Det er i almindelighet ønskelig, at flyvemaskinen har tilbøielighet til å gå på nesene, når motorens omdreiningstall forminkes og til å stige, når omdreiningstallet forøkes. Er der installert automatiske styre- eller stabilitetsanordninger i maskinen, skal disse prøves. Der skal utføres en lan-

2. För passagerareflygplan skall konstateras, att detsamma kan flyga säkert under olika för ifrågavarande flygplan angivna belastningsförhållanden.

Vid flygplan med flera motorer skall undersökas, att detsammes stabilitet ej äventyras, om en eller flera motorer stanna.

3. Flygplanet skall kunna starta och landa 3 gånger under loppet av en halv timme. Landningen företages från en höjd av minst 50 m. över startplatsen och skall ske på startplatsen. Start- och landningssträcka mätas. Likaså bestämmes landningshastigheten.

Vattenflygplan skola kunna starta och landa i sjöhävning 3—4 (Beaufort) och i en vindstyrka av c:a 10 m/sek., liksom de ock under dessa förhållanden skola kunna ligga till ankars eller befinna sig i drift utan fara för kantring. Under gång på vattnet skall flygplanet kunna manövreras med lätthet.

c) *Flygplanets hastighet och stigförmåga.*

1. Flygplanets maximifart med full last bestämmes genom tidtagning under en flygning över uppmätt bas (2—10 km:s längd), på omkring 200 meters höjd eller med tillhjälp av godkända hastighetsmätare.

Under provet skall flygplanet flyga horisontellt, vilket kontrolleras med tillhjälp av barograf.

2. Flygplanets stigförmåga med full last till 1,000 meters höjd bestämmes medelst godkänd barograf.

ding i glideflukt fra 500 m's høide med stoppet motor.

2. For passagerflyvemaskiner skal der godtgj ores, at maskinen kan flyve sikkert under de forskellige for maskinen angivne belastningsforhold.

Ved flyvemaskiner med flere motorer skal det unders okes, at maskinen beholder forn oden stabilitet selv om en eller flere motorer er stanset.

3. Maskinen skal kunne starte og lande 3 gange i l opet av 1/2 time. Landingen foretas fra en høide av minst 50 meter over startplassen, og skal skje innenfor plassen. Start- og landingslengde m ales. Likeledes bestemmes landingshastigheten.

Vannflyvemaskiner skal kunne starte og lande i sjø 3—4 (Beaufort) og i en vind på ca. 10 m/sek., likesom de under disse forhold må kunne ligge til ankers eller befinne sig i drift uten fare for   kante. N r flyvemaskinen er under gang på vannet, må den kunne manøvreres med letthet.

c) *Flyvemaskinens hastighet og stigeevne.*

1. Maskinens maksimumshastighet med full last bestemmes ved flyvning over målt basis (2—10 km's lengde) i ikke over 200 m's høide eller ved hjelp av godkjent hastighetsmåler. Under prøven skal maskinen flyve horisontalt, hvilket kontrolleres ved hjelp av barograf.

2. Maskinens stigeevne med full last til 1 000 m s h ide bestemmes ved hjelp av godkjent barograf.

Lantflygplan skola kunna stiga till 1,000 meters höjd på högst 15 minuter. Denna fordran skall också ställas på vattenflygplan, då dessa skola användas på ruter, som på längre sträckor gå över land. För övriga vattenflygplan fordras, att desamma kunna stiga till 1,000 meters höjd på högst 20 minuter.

För flygplan, avsedda för speciella ändamål, för vilka ovan nämnda stigförmåga ej är erforderlig, kunna undantag medgivas.

Landflyvemaskiner skal kunne stige til en høide av 1 000 m. på høist 15 minutter. Denne fordring skal også stilles til vannflyvemaskiner, når disse skal anvendes på ruter, der på større strekninger går over land. For øvrige vannflyvemaskiner fordras, at maskinen kan stige til 1 000 m. på høist 20 minutter.

For flyvemaskiner bestemt for spesielle formål, for hvilke foranstående stigningsevne ikke er nødvendig, kan undtagelser gjøres.

III.

Fortlöpande och periodisk besiktning.

1. Luftfartsmyndigheten bestämmer det antal timmar, en motor av bestämd typ kan tillåtas gå, innan den skall nedtagas för besiktning med full demontering.

2. Av luftfartsmyndigheten företages besiktning på obestämda tider för att kontrollera, att flygplan och motor äro i vederbörlig ordning. Härvid skola de förda dagböckerna m. m. företes för granskning och påteckning om godkännande.

3. Utöver ovanstående besiktning skall, på passagerareflygplan vart halvår och på andra flygplan vart år, företagas en grundlig efterbesiktning av motorer och flygplan under tillsyn av statens besiktningsman, så framt icke luftvärdighetsbeviset deponerats hos luftfartsmyndigheten.

4. Efter ett större haveri får flygplanet ej användas, förrän be-

III.

Fortløpende og periodiske eftersyn.

1. Luftfartsadministrasjonen fastsetter det antall timer motorer av bestemt type kan tillates å gå forinnen de tas inn til eftersyn med full demontering.

2. Av luftfartsadministrasjonen foretas eftersyn til ubestemte tider for å kontrollere, at flyvemaskine og motor er i forsvarlig orden. Herunder skal de foreskrevne dagbøker m. v. fremlegges til gjennemsyn og påtegning.

3. Utover ovenstående eftersyn av motorer og flyvemaskine skal der på passagermaskiner hvert halve år og på andre flyvemaskiner hvert år foretas et grundig eftersyn under tilsyn av offentlig kontrollant, medmindre luftdyktighetsbeviset er deponert i luftfartsadministrasjonen.

4. Efter et vesentlig havari kan flyvemaskinen, først benyt-

siktningssmannen granskat och godkänt reparationen av haveriet.

5. Luftvärdighetsbeviset förses med nödig påteckning om i punkt 3—4 avhandlade efterbesiktningar.

6. I passagerareflygplan, som går i yrkesmässig trafik, skall varje dag före flygning företagas besiktning av såväl motor som själva flygplanet av auktoriserad flygmekaniker, därest sådan finnes på platsen. Efter utförd besiktning utfyller och underskriver denne därför avsedda formulär.

tes, efterat luftfartsadministrationen har kontrollert og godkjent reparasjonen av havariet.

5. Luftdyktighetsbeviset gis fornøden påtegning om de i pkt. 3 og 4 omhandlede eftersyn.

6. I passasjerflyvemaskiner, anvendt i erhvervsmessig trafik, skal der hver dag forinden dagens første flyvning foretages eftersyn av såvel motor som selve flyvemaskinen av en autorisert flyvemekaniker for det tilfelde der på vedkommende sted er ansatt en sådan. Efter utført eftersyn utfyller og underskriver denne de dertil bestemte skjemaer.

Reglemente C.**Dagböcker m. m.****I.****Resedagbok.**

Resedagbok skall föras ombord å alla luftfartyg och skall innehålla följande uppgifter:

a) Luftfartygets typ, dess nationalitets- och registreringsmärken; ägarens fullständiga namn, nationalitet och bostad; fabrikantens namn samt luftfartygets lastförmåga (nyttiga last).

b) För varje resa:

Namn, nationalitet och bostad för envar ombordvarande.

Avgångsort, datum och tid; den väg, som följes; alla händelser, som inträffa under vägen, inklusive landningen.

II.**Fartygsjournal.**

Fartygsjournal behöver endast föras, då luftfartyg medför passagerare eller gods mot betalning.

Den skall innehålla följande:

a) Luftfartygets typ; dess nationalitets- och registreringsmärken; ägarens fullständiga namn, nationalitet och bostad; fabrikantens namn och luftfartygets lastförmåga (nyttiga last).

b) Motortyp, motorns tillverkningsnummer; propellertyp, pro-

Reglement C.**I.****Reisedagbok.**

Denne skal føres i alle luftfartøier og skal inneholde følgende:

a) Den type, hvortil luftfartøiet hører, dets nasjonalitets- og registreringsmerke, eierens fulle navn, nasjonalitet og bopel, fabrikantens navn og luftfartøiets lasteevne (nyttelast).

b) Hertil kommer for hver reise: Navn, nasjonalitet og bopel for hver enkelt av mannskapet.

Sted, datum og tid for avreise, den fulgte rute og alle hendelser underveis inklusive landinger.

II.**Flyvedagbok.**

Denne er kun obligatorisk for luftfartøier som fører passasjerer eller gods mot betaling. Den skal inneholde følgende:

a) Den type, hvortil luftfartøiet hører, dets nasjonalitets- og registreringsmerke, eierens fulle navn, nasjonalitet og bopel, fabrikantens navn samt fartøiets lasteevne (nyttelast).

b) Motortype og motorens nummer, propellertype, propellens num-

pellerns nummer, stigning, diameter och fabrikantens namn.

c) Radioapparaters typ, därest sådan apparat medföres.

d) En sammanställning av de viktigaste uppgifterna beträffande regleringen, till vägledning för de personer, som äro ansvariga för luftfartygets användning och underhåll.

e) Fullständiga tekniska uppgifter angående luftfartygets tidigare tillstånd, häri inbegripet leveransprov, underhållsarbeten, utbyten, reparationer och dylika arbeten.

mer, stigning, diameter og fabrikantens navn.

c) Type av de installerte radioapparater.

d) Tabell over de nødvendige reguleringsdata til oplysning for de personer, som er ansvarlig for luftfartøiet og dets vedlikehold.

e) Fullstendige oplysninger av teknisk art om luftfartøiets tidligere tilstand, heri innbefattet alle godkjennelsesprøver, eftersynsarbeider, innskiftning av nye deler, reparasjoner og alle arbeider av lignende art.

III.

Motorjournal.

Motorjournal behöver endast föras för motorer, monterade i luftfartyg, som transportera passagerare och gods mot betalning. Å dylika luftfartyg skall en motorjournal föras för varje motor, och alltid följa densamma. Den skall innehålla följande:

a) Motortyp, fabrikationsnummer, fabrikantens namn, motorns hästkraftantal, normala och maximala varvantal, fabrikationsdatum samt uppgift å tidpunkten, då motorn första gången tagits i bruk.

b) Registreringsmärke och typ å de luftfartyg, i vilka motorn varit inmonterad.

c) Fullständiga uppgifter av teknisk art rörande motorns tidigare tillstånd, häri inbegripna alla leveransprov, antal timmar, som den gått, underhålls-, utbytes-, reparations- och dylika arbeten.

III.

Motordagbok.

Denne er kun obligatorisk for motorer installert i luftfartøier, som fører passasjerer eller gods mot betaling. I sådanne tilfeller skal en særskilt motordagbok føres for hver motor og altid følge denne. Den skal inneholde følgende:

a) Motortype, motornummer, fabrikantens navn, antall hestekrefter, normale og maksimums omdreiningsstall, fabrikkasjonsdatum og når første gang tatt i bruk.

b) Registreringsmerke og type av luftfartøier, hvori motoren har vært installert.

c) Fullstendige oplysninger av teknisk art om motorens tidligere tilstand, heri innbefattet alle godkjennelsesprøver, antall timer den har gått, eftersynsarbeider, innskiftning av nye deler, reparasjoner og alle arbeider av lignende art.

IV.

Signaldagbok.

Signaldagbok behöver endast föras, då luftfartyget medför passagerare eller gods mot betalning. Den skall innehålla följande:

a) Luftfartygets typ, dess nationalitets- och registreringsmärken; ägarens fullständiga namn, nationalitet och bostad.

b) Plats, datum och tid för varje avsänd eller mottagen signal.

c) Namn eller annan beteckning på den person eller station, varifrån signalen mottages eller dit den sändes.

V.

Instruktion för förandet av dagböcker m. m.

a) Fabrikanten skall så långt det är möjligt införa och under-teckna de ursprungliga uppgifterna; senare uppgifter införas och undertecknas av föraren eller annan kompetent person.

b) En avskrift av luftvärdighetsbeviset skall förvaras i en särskild ficka i resedagboken.

c) Alla anteckningar göras med bläck, med undantag för resedagbok och signalbok. Beträffande dessa må en kladdbok föras med blyerts; renskrift med bläck skall göras var tjugufjärde timme. Vid officiella undersökningar kan uppvisande av kladdboken fordras.

d) Radering i dagböcker och journaler får ej äga rum, ej heller må blad utrivs.

e) En avskrift av denna instruktion skall införas i varje dagbok och journal.

IV.

Signaldagbok.

Denne er kun obligatorisk for luftfartøier som fører passasjerer eller gods mot betaling. Den skal inneholde følgende:

a) Den type, hvortil luftfartøiet hører, dets nasjonalitets- og registreringsmerke, eierens fulle navn, nasjonalitet og bopel.

b) Sted, datum og tid for avsendelse og mottagelse av ethvert signal.

c) Navn eller annen betegnelse på den person eller stasjon, til hvem et signal er sendt eller fra hvem et signal er mottatt.

V.

Forskrifter for føring av dagbøker m. m.

a) Fabrikanten skal såvidt mulig innføre og underskrive de originale anførsler i dagbøkerne så langt han er istand til å gjøre det. Senere anførsler skal foretas og underskrives av føreren eller annen kompetent person.

b) En avskrift av luftdyktighetsbeviset skal opbevares i lommen på luftfartøiets reisedagbok.

c) Alle innførsler skal foretas med blekk undtagen i reise- og signaldagboken. Her kan innførslene gjøres med blyant i en kladdebok, men skal for hver 24 timer innføres i dagboken med blekk. I tilfelle av nogen offentlig undersøkelse, kan kladdeboken forlanges fremlagt.

d) I dagbøker må ikke raderes og blader må ikke utrivs.

e) En avskrift av disse forskrifter skal innføres i hver dagbok.

Reglemente D.

Föreskrifter angående lanterner och signaler. Luftfärdregler.

Definitioner.

Ordet »luftfartyg» innefattar alla ballonger, vare sig fasta eller fria, samt luftskepp och flygplan.

Ordet »ballong», antingen fast eller fri, anger ett luftfartyg, som använder gas, lättare än luft, för att hålla sig uppe och som saknar framdrivningsmedel.

Ordet »luftskepp» anger ett luftfartyg, som använder gas, lättare än luft, för att hålla sig uppe och som har framdrivningsmedel.

Ordet »flygplan» anger alla lantflygplan, vattenflygplan med flottörer eller båt (flygbåtar), eller andra luftfartyg, tyngre än luften, som hava framdrivningsmedel.

Ett luftskepp anses i dessa föreskrifter »vara på väg», då det icke är förtöjt vid marken eller annat föremål på land eller vatten.

I.

Föreskrifter angående lanterner.

Med ordet »synlig» i dessa föreskrifter angående lanterner menas synlig en mörk natt med klar luft. Vinkelgränserna, som

Reglement D.

Regler for lanterneføring og signaler. Luftveisregler.

Definisjoner.

Ordet »luftfartøi» innbefatter alle ballonger, hvad enten de er fortøiet eller fri, samt luftskeer og flyvemaskiner.

Ordet »ballong» enten fast eller fri, skal bety et luftfartøi, som benytter gass lettere enn luften som middel til å holde sig oppe, og som ikke har noget fremdrivningsmiddel.

Ordet »luftskeer» skal bety et luftfartøi som anvender gass lettere enn luften som middel til å holde sig oppe og som har fremdrivningsmidler.

Ordet »flyvemaskin» skal bety alle aeroplaner, hydroaeroplaner, flyvebåter eller andre flyvemaskiner som er tyngre enn luften, og som har fremdrivningsmidler.

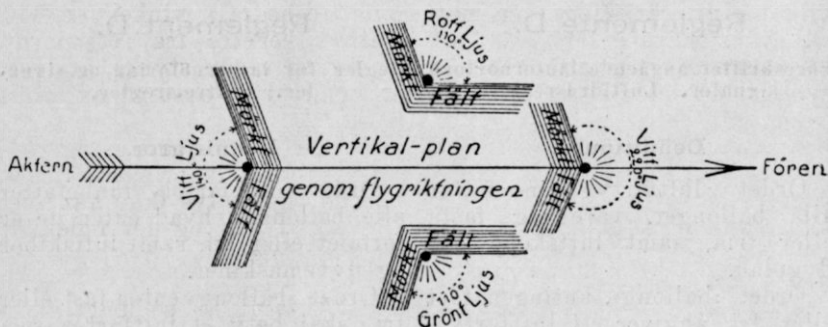
Et luftskeer betraktes i disse regler som værende »underveis» når det ikke er fortøiet til jorden eller til nogen gjenstand på land eller på vann.

I.

Regler for lanterneføring.

Ordet »synlig» skal i disse regler, når det anvendes om lanterner, bety synlig i en mörk natt med klar luft. De vinkelgrenser

äro inlagda i dessa föreskrifter som fastsettes i disse regler (og och visas i nedanstående skiss, som er vist på vedheftede skisse) äro bestämda med hänsyn till då fartyget är i sitt normala läge för rätlinig, horisontell färd. skal bestemmes efter luftfartøiets normale flyvestilling med rettilinjet horisontal kurs.



1. Föreskrifterna beträffande lanternor skola följas under all slags väderlek från solnedgång till soluppgång, och under denna tid få inga andra ljus, vilka kunna förväxlas med de föreskrivna lanternorna, visas. Föreskrivna navigationslanternor få ej blända.

2. Ett flygplan, som befinner sig i luften eller manövrerar på land eller vatten för egen kraft, skall föra följande lanternor:

a) Förut, en vit lanternas synlig i en diedral vinkel av 220 grader, mätt i horisontalplanet, halverad av ett vertikalt plan genom flyglinjen och av en sådan styrka, att dess ljus är synligt på en distans av minst 8 km.

b) På högra sidan en grön lanternas, så konstruerad och fixerad, att den visar ett obrutet sken mellan två vertikalt plan, vilkas vinkel är 110 grader, mätt till höger för ifrån, och av sådan

1. Reglene angående lanterneføring skal iakttas i alt slags vær fra solnedgang til solopgang, i hvilken tid ingen andre lys, som kan bli forvekslet med de foreskrevne lyssignaler, må vises. De foreskrevne lanterner må ikke virke blendende.

2. En flyvemaskin skal, når den er i luften eller manøvrerer på land eller vann ved egen kraft, føre følgende lanterner:

a) Forut, en lanterner med hvitt lys, lysende forover og synlig i en (dihedral) vinkel på 220° , delt av et vertikalt plan gjennom fluktlinjen, og av en sådan styrke, at lyset er synlig i en avstand av minst 8 km.

b) På høire side en lanterner med grønt lys, således innrettet og anbrakt, at den viser et uavbrutt lys mellem to vertikale planer, hvis (dihedral) vinkel er 110° målt tilhøire fra rett forut,

styrka, att skenet är synligt på en distans av minst 5 km.

c) På vänstra sidan en röd lanterna, så konstruerad och fixerad, att den visar ett obrutet sken mellan två vertikalkplan, vilkas vinkel är 110 grader, mätt till vänster rätt för ifrån, och av sådan styrka, att skenet är synligt på en distans av minst 5 km.

d) De nämnda gröna och röda lanternorna skola vara anbringade så, att det gröna skenet ej kan synas från den vänstra sidan och det röda skenet ej från den högra.

e) I bakre delen och så långt akterut som möjligt en vit lanterna, lysande bakåt och synlig i en diedral vinkel av 140 grader, mätt i horisontalplanet, halverad av ett vertikalkplan genom flyglinjen och av sådan styrka, att ljuset är synligt på en distans av minst 5 km.

f) I de fall, då en enda lanternorna måste ersättas med flera för att uppfylla ovannämnda villkor, skall synfältet för var och en av dessa lanternor vara så begränsat, att endast en kan ses på en gång.

3. De föreskrifter, som äro fastställda för flygplans lanternor, skola tillämpas på luftskepp med följande ändringar:

a) Varje lanterna ersättes av två, de förliga och akterliga lanternorna placerade över varandra vertikalt, sidolanternorna horisontalt i luftskeppets längdriktning.

b) Båda lanternorna i varje par för- och akteröver skola vara synliga på en gång.

og av en sådan styrke, at lyset er synlig i en avstand av minst 5 km.

c) På venstre side en lanterne med rødt lys, således innrettet og anbragt at den viser et uavbrutt lys mellem to vertikale planer. hvis (dihedral) vinkel er 110° målt tilvenstre fra rett forut, og av en sådan styrke, at lyset er synlig i en avstand av minst 5 km.

d) De nevnte grønne og røde lanterner skal anbringes således, at det grønne lys ikke kan sees fra *venstre* side og det røde ikke fra *høire* side.

e) Akterut — så langt akter som mulig — en lanterne med hvitt lys, lysende akterover og synlig i en (dihedral) vinkel på 140°, delt av et vertikalt plan gjennom fluktlinjen og av en sådan styrke, at lyset er synlig i en avstand av minst 5 km.

f) I tilfeller, hvor man for å oppfylle de ovennevnte betingelser må erstatte den enkelte lanternerne med flere, skal synsfeltet for hver enkelt av disse være således begrenset, at kun en kan sees ad gangen.

3. Reglene for lanterneføring på flyvemaskiner skal ha anvendelse på luftskepper med følgende forandringer:

a) Hver lanterna skal erstattes av to. For- og akterlanternene skal være anbragt over hinannen vertikalt, sidelanternene horisontalt i langskibsretningen.

b) Begge lanterner i hvert par for og akter skal være synlige samtidig.

Avståndet mellan lanternorna, som höra till ett par, får icke vara mindre än 2 meter.

4. Ett luftskepp, som bogseras, skall föra i punkt 3 angivna och dessutom i punkt 6 för ej manövrerbara luftskepp angivna lanternor.

5. a) Ett flygplan eller ett luftskepp, som befinner sig på vattenytan och icke är manövrerbart enligt föreskrifterna för undvikande av ombordläggning till sjöss, skall föra två röda lanternor med icke mindre än 2 meters mellanrum, den ena över den andra, och av sådan styrka, att de äro synliga runt hela horisonten på en distans av minst 3 km.

b) Luftfartyg som åsyftas i denna punkt och som icke gör fart på vattnet, skall icke föra sidolaternor. Om det gör fart på vattnet, skall det föra sådana.

6. Ett luftskepp, som av någon orsak icke är manövrerbart, eller som avsiktligt stoppat sina maskiner, skall på ett i ögonfallande sätt förutom de andra specificerade lanternorna visa två röda lanternor, den ena över den andra med minst 2 meters mellanrum och synliga i alla riktningar samt av en sådan styrka, att de kunna iakttagas på en distans av minst 3 km.

Om dagen skall ett luftskepp, som bogseras, eller vilket av någon orsak ej är manövrerbart, på ett i ögonen fallande sätt visa två svarta klot eller kroppar, vardera 60 cm. i diameter, placerade den ena över den andra med minst 2 meters mellanrum.

Avstanden mellem lanternene i et par skal ikke være mindre enn 2 meter.

4. Et luftskib som slepes skal føre de i punkt 3 bestemte lanterner og dessuten de lanterner som er bestemt i punkt 6 for luftskepper, som ikke er under kommando.

5 a). En flyvemaskin eller et luftskib på vannet, som ikke er under kommando, det vil si ikke i stand til å manøvrere overensstemmende med Regler til forebyggelse av sammenstøt mellem fartøier på sjøen, skal føre to lanterner med rødt lys, den ene over den annen og minst 2 m. fra hinannen, således innrettet og av sådan styrke at lyset fra dem er synlig horisonten rundt i en avstand av minst 3 km.

b) De i denne paragraf omhandlede luftfartøier skal, når de ingen fart gjør, ikke føre sidolaterner, men når de gjør fart skal de føre dem.

6. Et luftskib, som av en eller annen grunn ikke er under kommando, eller som frivillig har stoppet sine motorer, skal, foruten de øvrige foreskrevne lanterner, tydelig vise to lanterner med rødt lys, den ene over den annen og minst 2 m. fra hinannen, således innrettet og av sådan styrke at lyset fra dem er synlig horisonten rundt i en avstand av minst 3 km.

Om dagen skal et luftskib som slepes, og som av en eller annen grunn ikke er under kommando, tydelig vise 2 sorte kuler eller figurer, hver 60 cm. i diameter, anbragt den ene over den annen og minst 2 m. fra hinannen.

Ett luftskepp till ankars eller på väg med avsiktligt stoppade motorer, skall om dagen på ett i ögonen fallande sätt visa ett svart klot eller en svart kropp, 60 cm. i diameter, och skall av annat luftfartyg behandlas som varande icke manövrerbart.

7. En fri ballong skall föra en klar, vit lanterna under korgen på ett avstånd av minst 5 meter från denna och så beskaffad, att den visar ett obrutet sken i alla riktningar av sådan styrka, att det är synligt på en distans av minst 3 km.

8. En fast ballong skall på samma plats som den i punkt 7 omtalade vita lanternan och i dess ställe föra 3 lanternor i vertikalled över varandra med icke mindre än 2 meters mellanrum. Den högsta och den lägsta av dessa lanternor skola vara röda och den mellersta skall vara vit, och skola de hava sådan styrka, att de synas på en distans av minst 3 km. i alla riktningar. Dessutom skola på förankringskabeln på var 300:e meter från korgen vara fästade grupper av 3 lanternor, lika med sistnämnda. Därjämte skall det föremål, till vilket ballongen är förankrad, hava en liknande grupp med lanternor för att markera dess plats.

Om dagen skola på förankringskabeln, på samma ställe som ovannämnda lanternogrupper, anbringas vindstrutar av minst 20 cm:s diameter och 2 meters längd samt målade med 50 cm. breda, omväxlande vita och röda band.

Et luftskib som er fortøiet, eller som underveis frivillig har stoppet sine motorer, skal om dagen tydelig vise 1 sort kule eller figur, 60 cm. i diameter, og skal av andre luftfartøier betraktes som om det ikke var under kommando.

7. En friballong skal føre en lanterne med klart, hvitt lys under kurven i en avstand fra denne av minst 5 m., således innrettet at den viser et uavbrutt lys i alle retninger, og av sådan styrke at lyset er synlig i en avstand av minst 3 km.

8. En fast ballong skal på samme sted som den hvite lanternerne nevnt i punkt 7, og istedenfor denne, føre 3 lanterner; den ene lodrett over den annen og med minst 2 m. innbyrdes avstand. Den øverste og nederste av disse lanterner skal vise rødt lys, den mitterste hvitt lys, og de skal være således innrettet at de viser et uavbrutt lys i alle retninger, og av sådan styrke at lyset fra dem er synlig i en avstand av minst 3 km.

Dessuten skal fortøiningskabelen med 300 m. mellemrum målt fra kurven, ha festet til sig grupper på 3 lanterner av samme art som nevnt i foregående avsnitt. Ennvidere skal den gjenstand, hvortil ballongen er festet på jorden, ha en sådan gruppe lanterner for å betegne dens plass.

Om dagen skal fortøiningskabelen, på samme steder som forannevnte lanternegrupper og istedenfor disse, føre cylindriske vaker, minst 20 cm. i diameter og 2 m. lange, merket med avvekslende hvite og røde ringer, 50 cm. brede.

9. Ett luftskepp, som är förankrat nära marken, skall föra de lanternor, som specificeras i punkterna 2 a) och e) samt 3.

Om det förankrats högre upp, skall luftskeppet, förankringskabeln och föremålet, till vilket det är förankrat, markeras i överensstämmelse med bestämmelserna i punkt 8, såväl om dagen som om natten.

Sjöankare eller drivankare, som användas av luftskepp för förankringsändamål till sjöss, äro undantagna från denna bestämmelse.

10. Ett flygplan, som befinner sig på land eller på vatten, men som icke är förankrat eller förtöjt, skall föra de lanternor, som omnämnas i punkt 2.

11. För att undvika ombordläggning skall följande iakttagas:

a) Ett flygplan skall, om det är förankrat eller förtöjt på vattnet, föröver, varest den bäst kan ses, föra en vit lanternas, så beskaffad, att den visar ett obruttet sken, synligt runt hela horisonten på en distans av minst 2 km.

b) Ett flygplan om 50 meters längd eller däröver skall, om det är förankrat eller förtöjt på vattnet, föra en sådan lanternas i främre delen av flygplanet, ävensom vid eller nära dess akter och på en höjd, som icke får vara mindre än 5 meter lägre än den främre lanternan, ytterligare en sådan lanternas.

Med ett flygplans längd menas den totala längden.

c) Ett flygplan om 50 meters bredd eller däröver skall dessut-

9. Et luftskepp, fortøiet nær jorden, skal føre de lanterner som er bestemt i punkt 2a) og e) samt punkt 3.

Dersom det er fortøiet, men ikke nær jorden, skal dessuten luftskeppet, fortøiningskabeln og den gjenstand, hvortil det er fortøiet, markeres overensstemmende med bestemmelsen i punkt 8, hvad enten det er dag eller natt.

Sjøankre eller drivankre, anvendt av luftskiber i fortøiningsøiemed tilsjøs, er fritatt fra denne bestemmelse.

10. En flyvemaskin som står (ligger) stille på land eller vann, men som ikke er forankret eller fortøiet, skal føre de lanterner som er bestemt i punkt 2.

11. For å forebygge sammenstøt med fartøier på sjøen bestemmes:

a) En flyvemaskin, som ligger forankret eller fortøiet på vannet, skal forut, hvor den best kan ses, føre en lanternas med hvitt lys, således innrettet at den viser et uavbrutt lys horisonten rundt og av sådan styrke at lyset fra den er synlig i en avstand av minst 2 km.

b) En flyvemaskin av 50 m. lengde eller derover skal, når den ligger forankret eller fortøiet på vannet, føre en sådan lanternas i den forreste del av flyvemaskinen, og en annen lignende lanternas i eller nær akterenden av flyvemaskinen, anbragt minst 5 m. lavere enn den forreste lanternas. Med lengden av en flyvemaskin forstås dens største langskibs dimensjon.

c) En flyvemaskin med en bredde av 50 m. eller derover skal,

om, om det är förankrat eller förtöjt på vattnet, på vardera undre vingspetsen föra en sådan lanternan, som omnämnes ovan under a).

Med ett flygplans bredd menas den totala bredden.

12. I händelse av fel på någon av de lanternor, vilka skola föras av luftfartyg om natten, skall luftfartyget landa vid första lämpliga, säkra tillfälle.

13. Intet i dessa föreskrifter får förhindra utfärdandet av särskilda tilläggsföreskrifter av någon stats regering med hänsyn till extra positions- eller signal-lanternor för militära luftfartyg eller för luftfartyg i formering, ej heller användandet av särskilda igenkänningssignaler, anordnade av ägare till luftfartyg samt av vederbörlig regering medgivna, inregistrerade och beaktgjorda.

II.

Föreskrifter angående signaler.

14. a) Luftfartyg, som nattetid önskar landa vid flygplats, som har vaktpersonal, skall före landning avfyra en grön signalraket eller giva upprepade blinkningar med grön lampa och skall därjämte med internationella morsetecken avsända den bokstavsgupp, som utgör dess anropssignal.

b) Tillåtelse att landa gives genom repetering av samma anrop från marken, åtföljt av en grön signalraket eller blinkningar med grön lampa.

når den ligger forankret eller fortøiet på vannet, dessuten på hver nedre vingespiss føre en sådan lanternen, som bestemt i a) i dette punkt.

Med en flyvemaskins bredde forstås dens største tverskibs dimensjon.

12. I tilfelle uhell med nogen av de lanterner som efter bestemmelsene i disse forskrifter skal føres av luftfartøier, som flyver om natten, skal vedkommende luftfartøi lande ved første mulige sikre leilighet.

13. Intet i disse regler skal være til hinder for anvendelsen av sådanne spesielle regler som en stats regering måtte gi for benyttelse av ytterligere positions- eller signallanternor for to eller flere militære luftfartøier eller for luftfartøier i formasjon, eller for anvendelsen av kjenningssignaler, som er antatt av eiere av luftfartøier og som er autorisert av deres respektive regjeringer og behørig registrert og offentliggjort.

II.

Regler for signaler.

14. a) Luftfartøi, som ønsker å lande om natten på landingsplass som har landingskontroll, skal før det lander avfyre et grønt Very's lys eller gi grønne blink. Dessuten skal det ved internasjonale Morse-tegn sende den bokstavgruppe, som danner dets kjenningssignal.

b) Tillatelse til å lande vil bli gitt fra landingsplassen ved gjen-tagelse av det samme kjenningssignal fulgt av et grønt Very's lys eller grønne blink.

15. Avfyra en röd signalraket eller visas ett blinkande rött sken från marken, betyder det, att luftfartyget ej får landa.

16. Ett fartyg, som tvingas att nödlanda på natten, skall före landning avfyra en röd signalraket eller verkställa en följd av korta blinkningar med navigationslanternorna.

17. När ett luftfartyg är i nöd och begär hjälp, skola följande signaler användas eller visas, antingen tillsammans eller var för sig:

a) Den internationella nödsignalen SOS förmedelst optisk eller trådlös signalering.

b) Internationella flaggcodens nödsignal, som utgöres av NC.

c) En avståndssignal, bestående av en fyrkantig flagga med ett klot eller något, liknande ett klot, antingen över eller under flaggan.

d) En oavbruten användning av någon ljudsignalapparat.

e) En följd av vita signalraketer, avfyra med korta mellanrum.

18. För att göra ett luftfartyg uppmärksamt på att det är i närheten av en förbjuden zon och att det skall ändra sin kurs, användas följande signaler:

a) om dagen avlossas tre gånger med 10 sekunders mellanrum projektiler, som, då de explodera, utveckla vit rök, och skall läget av krevaderna angiva den kurs, luftfartyget skall följa.

b) Om natten avlossas tre gånger med 10 sekunders mellanrum projektiler, som, då de explodera, utveckla vita stjärnor, och skall läget av krevaderna angiva den kurs, luftfartyget skall följa.

15. Avfyring av et rødt Very's lys eller visning av et rødt bluss fra landingsplassen angir at luftfartøiet ikke må lande.

16. Et luftfartøi, som er nødt til å lande om natten, skal før det lander avfyre et rødt Very's lys eller gi en rekke korte blink med posisjonslanternene.

17. Når et luftfartøi er i nød og forlanger hjelp, skal følgende signaler anvendes eller vises, enten samtidig eller hver for sig:

a) Det internasjonale Signal SOS ved hjelp av synlige signaler eller radiosignaler.

b) Den internasjonale signalboks flaggsignal for nød, betegnet ved NC.

c) Et avstandssignal bestående av et firkantet flagg med en kule eller noget der ligner en kule over eller under flagget.

d) Vedvarende allarm med hvilket som helst lydsignalapparat.

e) Et signal, bestående av en rekke hvite Very's lys, avfyrt med korte mellemrum.

18. Følgende signaler benyttes for å underrette et luftfartøi om at det er i nærheten av et forbudt område og skal forandre kurs:

a) Om dagen: tre projektiler, utskutt med 10 sekunders mellomrum, som, idet de springer, frembringer hvit røk; beliggenheten av sprengskyene angir den kurs, luftfartøiet skal følge.

b) Om natten: tre projektiler, utskutt med 10 sekunders mellomrum, som, idet de springer, utkaster hvite stjerner; beliggenheten av sprengskyene angir den kurs, luftfartøiet skal følge.

19. För att giva ett luftfartyg befallning att landa skola följande signaler användas:

a) Om dagen avlossas tre gånger med 10 sekunders mellanrum projektiler, som, då de explodera, utveckla svart eller gul rök.

b) Om natten avlossas tre gånger med 10 sekunders mellanrum projektiler, som, då de explodera, utveckla rött sken eller röda stjärnor.

Dessutom skall, om så erfordras för att förebygga, att andra luftfartyg landa än det, som avses, en strålkastare med då och då återkommande blinkar belysa det luftfartyg, som man vill giva befallning att landa.

20. a) I händelse dimma eller tjocka dölja flygplatserna, kunna dessas närvaro angivas medelst en ballong, tjänstgörande såsom luftboj, eller medelst andra godkända medel.

b) I dimma, tjocka, snöfall eller häftig regnby, vare sig på dagen eller på natten, skall ett luftfartyg på vattnet giva följande signaler med en ljudsignalapparat:

1) Om det icke är förankrat eller förtöjt, en ljudsignal med icke mer än 2 minuters mellanrum och bestående av två stötar av omkring 5 sekunders varaktighet, med ett uppehåll mellan stötarna av omkring 1 sekund.

2) Om det är förankrat eller förtöjt, hastig ringning av en kraftig klocka eller gonggong under omkring 5 sekunder, med icke mer än en minuts mellanrum mellan ringningarna.

19. Følgende signaler skal benyttes for å gi et luftfartøi ordre til å lande:

a) Om dagen: tre projektiler, utskutt med 10 sekunders mellomrum, som, idet de springer, frembringer sort eller gul røk.

b) Om natten: tre projektiler, utskutt med 10 sekunders mellomrum, som, idet de springer, utkaster røde stjerner eller lys.

Når det er nødvendig å forhindre andre enn det dertil beordrede luftfartøi fra å lande, skal der dessuten mot det luftfartøi, hvis landing er forlangt, rettes et søkelys, hvormed der av og til blinkes.

20. a) Hvis tåke eller disig luft gjør landingsplasser usynlige, kan deres beliggenhet angis ved en ballong, som tjener som luftbøie, og (eller) ved annet anerkjent middel.

b) I tåke, tykke, snefall eller svære regnbyer skal et luftfartøi på vannet, enten det er dag eller natt gi følgende lydsignaler:

1. Hvis det hverken er forankret eller fortøiet: To støt av ca. 5 sekunders varighet og med ca 1 sekunds mellomrum minst hvert annet minutt.

2. Hvis det er forankret eller fortøiet: Hurtig ringning med en kraftig klokke eller gonggong i ca. 5 sekunder minst hvert minutt.

III.

Styrningsregler.

21. Flygplan skola alltid styra undan för ballonger, fasta eller fria, och för luftskepp. Luftskepp skola alltid styra undan för ballonger, vare sig fasta eller fria.

22. Ett luftskepp, som icke är manövrerbart, skall betraktas som fri ballong.

23. Kollisionsrisk kan, om omständigheterna tillåta, utrönas genom omsorgsfullt aktgivande på ett annalkande luftfartygs kursriktning i horisontal och vertikal led. Om ingendera märkbart förändras, skall sådan risk anses föreligga.

24. Uttrycket »kollisionsrisk» omfattar varje risk för skada på grund av att två luftfartyg komma alltför nära varandra. Varje luftfartyg, som enligt dessa föreskrifter skall styra undan för ett annat för att undvika kollision, skall hålla ett säkert avstånd med hänsyn till omständigheterna i fallet i fråga.

25. Under iakttagande av punkt 24:s bestämmelser om kollisionsrisk, skall ett motordrivet luftfartyg alltid manövrera i överensstämmelse med bestämmelserna i följande punkter, så snart det är påtagligt, att det med bibehållen kurs skulle passera på ett avstånd av mindre än 200 meter från någon del av ett annat luftfartyg.

26. När två motordrivna luftfartyg mötas stäv mot stäv eller nära stäv mot stäv, skall vardera ändra sin kurs till höger.

III.

Luftveisregler.

21. Flyvemaskiner skal altid gå av veien for ballonger, hvad enten disse er faste eller fri, samt for luftskepper. Luftskepper skal altid gå av veien for ballonger, enten disse er faste eller fri.

22. Et luftskepp, som ikke er under kommando, skal betraktes som friballong.

23. Når omstendighetene tillater det, kan faren for sammenstøt bringes på det rene ved vedvarende opmerksom peiling og iakttagelse av høidevinklen av det luftfartøi, som nærmer sig. Hvis hverken peilingen eller høidevinklen forandrer sig kjennelig, skal sådan fare anses å være forhånden.

24. Uttrykket »fare for sammenstøt» skal innbefatte fare for skade, som skyldes for stor nærhet av et annet luftfartøi. Ethvert luftfartøi, som ifølge disse regler er forpliktet til å gå av veien for et annet for å undgå sammenstøt, skal holde sig i en efter omstendighetene sikker avstand.

25. Med iakttagelse av de i punkt 24 angitte regler for å undgå fare for sammenstøt skal et motordrevet luftfartøi altid manøvrere efter reglene i de følgende paragrafer, såsnart det er øiensynlig at det, ifall det fortsetter sin kurs, vil passere i en avstand av mindre enn 200 m. fra hvilkensomhelst del av et annet luftfartøi.

26. Når to motordrevne luftfartøier møter hverandre på motsatte eller nesten motsatte kurs, skal begge vike av til høire.

27. När två motordrivna luftfartyg mötas med kurser, som skära varandra, skall det luftfartyg, som har det andra på sin egen högra sida, hålla ur vägen.

28. Ett luftfartyg, som upphinner ett annat, skall hålla ur vägen för det upphunna luftfartyget genom att ändra sin egen kurs till höger och får ej passera genom att gå under det andra.

Varje luftfartyg, som upphinner ett annat luftfartyg från någon riktning, som med mer än 110 grader avviker från dettas kurs, d. v. s. är i ett sådant läge med hänsyn till det luftfartyg, som det upphinner, att på natten det icke skulle kunna se någon av det upphunna luftfartygets sidolanternor, skall anses vara ett upphinnande luftfartyg, och ingen senare ändring i de två luftfartygens kurs får anses göra det upphinnande luftfartyget till ett luftfartyg med skärande kurs i dessa föreskrifters mening, eller befria det från skyldigheten att hålla undan för det upphunna luftfartyget, intill dess att det slutligt har passerat och gått klart för detta.

Då det upphinnande luftfartyget på dagen ej alltid med visshet kan veta, om det befinner sig för eller akter om den riktning i förhållande till det andra luftfartyget, vilken omnämnes här ovan, skall det, där tvivel föreligger, anse sig vara upphinnande och styra undan.

29. I de fall, då enligt dessa bestämmelser ett av två luftfartyg är skyldigt styra undan, skall det andra bibehålla sin kurs och fart. Då till följd av dimma eller andra orsaker det luftfartyg, som har rätt att hålla sin

27. Når to motordrevne luftfartøier styrer kurser som skjærer hinannen, skal det luftfartøi, som har det annet på sin høire side, gå av veien for dette.

28. Et luftfartøi, som innhenter et annet, skal gå av veien for det innhentede fartøi ved å vike til høire og ikke ved å gå under dette.

Ethvert luftfartøi som nærmer sig et annet luftfartøi fra en hvilkensomhelst retning, som danner en vinkel på mer enn 110° fra forut på dette,): i en sådan stilling til det fartøi som det innhenter, at det om natten ikke vil være istand til å se nogen av dette fartøis sidelanterner, skal ansees for å være et innhentende fartøi. Ingen efterfølgende forandring i de to fartøiers stilling til hinannen skal gjøre det innhentende fartøi til et fartøi, hvis kurs skjærer det annet fartøis kurs, således som dette er å forstå i disse regler, eller fritta det for dets plikt til å holde sig klar av det innhentede fartøi før dette er endelig passert og klaret.

Da det innhentende fartøi om dagen ikke alltid med sikkerhet kan avgjøre, om det er forrenfor eller aktenfor ovennevnte retning fra det annet fartøi, skal det, hvis der hersker nogen tvil i så henseende, gå ut fra at det er et innhentende fartøi og gå av veien.

29. Når ifølge en av disse regler det ene av to luftfartøier skal gå av veien, skal det annet fartøi holde sin kurs og fart.

Når på grunn av tykt vær eller av annen årsak et luftfartøi er kommet så nær et annet,

kurs, finner sig självt så nära ett annat luftfartyg, att kollision ej kan undvikas enbart genom åtgärd av det luftfartyg, som har skyldighet att väja, skall det förra manövrera så, att det på bästa sätt hjälper till att förhindra en sammanstötning.

30. Varje luftfartyg, som enligt dessa bestämmelser är skyldigt att styra undan för ett annat luftfartyg, skall, om omständigheterna det tillåta, undvika att gå för om det andra.

31. Varje luftfartyg, som följer en officiellt erkänd luftled, skall hålla på den högra sidan av leden, därest detta kan ske utan fara.

32. Intet luftfartyg på land eller vatten, som står i begrepp att starta, får företaga uppstigning, därest kollisionsrisk föreligger med landande luftfartyg.

33. Varje luftfartyg, som befinner sig i moln, dimma, tjocka eller av andra skäl har dålig sikt, skall manövrera med försiktighet och noggrann hänsyn till rådande omständigheter.

34. Vid åtlydande och utförande av dessa föreskrifter skall erforderlig hänsyn tagas till alla navigerings- och kollisionsfaror och till varje särskild omständighet, som kan göra avvikelse från ovannämnda föreskrifternödvändig för att undvika omedelbar fara.

IV.

Barlast.

35. Ej må från luftfartyg i luften kastas överbord föremål, som kunna förorsaka skada.

at sammenstøt ikke kan undgås ved forholdsregler alene fra det fartøis side, som skulde styre av veien, skal også det annet luftfartøi ta sådanne forholdsregler, som best vil hjelpe til å forebygge sammenstøt.

30. Ethvert luftfartøi, som ifølge disse regler er forpliktet til å gå av veien for et annet luftfartøi, skal, hvis omstendighetene tillater det, unngå å gå forrenom dette.

31. Ethvert luftfartøi, som følger offisielt anerkjent luftrote, skal, når dette er sikkert og mulig, holde sig på høire side av denne rute.

32. Ethvert luftfartøi på land eller vann, som er i begrep med å starte, skal ikke forsøke å gå op før der ikke er nogen fare for sammenstøt med luftfartøier som holder på med å lande.

33. Ethvert luftfartøi, som befinner sig i skyer, tåke eller disig luft eller hvor det av andre grunner er usikkert, skal manøvrere med forsiktighet, under omhyggelig hensyntagen til de forhåndenværende omstendigheter og forhold.

34. Ved overholdelse og fortolkning av disse regler skal tilbørlig hensyn tas til alle farer ved luftseilas og for sammenstøt og til alle spesielle omstendigheter, som måtte gjøre en avvikelse fra de ovennevnte regler nødvendig for å undgå øieblikkelig fare.

IV.

Ballast.

35. Utkastning av annen ballast enn fin sand eller vann fra luftfartøi, som befinner sig i luften, er forbutt.

V.

Regler för luftfart över och i närheten av flygplatser.

36. Vid varje flygplats skall på en lätt synlig plats en flagga finnas hissad, vilken angiver, att därest luftfartyg i begrepp att landa eller starta finna det nödvändigt att göra en cirkelformig sväng eller en del av en sådan, denna sväng skall göras åt vänster (motsols) eller åt höger (medsols), allt efter flaggans färg. Vit flagga angiver en högersväng, då luftfartyget skall hava flaggan till höger, d. v. s. åt den sida, som bär luftfartygets gröna ljus. Röd flagga angiver en vänstersväng, då luftfartyget skall hava flaggan till vänster, d. v. s. åt den sida, som bär luftfartygets röda ljus.

37. När ett flygplan startar från en flygplats, får det ej vända förrän 500 meter från närmaste punkt på flygplatsen, och skall vändningen då vara i överensstämmelse med i föregående paragraf fastställda bestämmelser.

38. Alla flygplan, som flyga på mellan 500 och 1,000 meters avstånd från närmaste punkt på en flygplats, skola rätta sig efter ovannämnda svängbestämmelse, såvida de ej flyga på större höjd än 2,000 meter.

39. »Akrobat»-landningar äro förbjudna på för offentlig luftfart upplåtna flygplatser (offentlig flygplats). Flygplan äro förbjudna att utföra konstflygning inom ett avstånd av minst 2,000 meter från närmaste punkten av sådana flygplatser.

40. Vid varje offentlig flygplats skall vindriktningen tyd-

V.

Forskrifter for lufttraffik på og i nærheten av landingsplasser.

36. Ved enhver landingsplass skal der på et fremtredende sted være heist et flagg, hvilket skal betegne, at om et luftfartøi, som skal till å lande eller starte, finner det nødvendig å gå i en kurve, skal denne gå til venstre (mot urviseren) eller til høire (med urviseren), alt efter flaggets farve. Et hvitt flagg skal betegne en kurve til høire, d. v. s. at flagget holdes på høire side, eller på den side hvor luftfartøiet fører den grønne lanterne, og et rødt flag skal betegne en kurve til venstre, d. v. s. at det røde flagg holdes på venstre side, eller på den side hvor luftfartøiet fører den røde lanterne.

37. Når en flyvemaskin starter fra en landingsplass, skal den ikke dreie, før den er 500 m. fra det nærmeste punkt av landingsplassen, og dreiningen må da utføres overensstemmende med reglene i foregående paragraf.

38. Alle flyvemaskiner, som flyver i en avstand av 500—1,000 m. fra det nærmeste punkt av landingsplassen skal følge ovennevnte regler for dreining, medmindre de flyver i større høide enn 2,000 m.

39. Akrobatlandinger er forbudt på landingsplasser som anvendes til offentlig lufttraffik. Luftfartøier er forbudt å utføre luftakrobatikk innenfor en avstand av minst 2,000 m. fra det nærmeste punkt av sådane landingsplasser.

40. På enhver godkjendt landingsplass skal vindretningen tyd-

ligt angivas på ett eller flera godkända sätt, som t. ex. landnings-T, vindstrut, rykande eld, etc.

41. Varje flygplan skall, då det startar från eller landar på en offentlig flygplats, göra detta mot vinden, så framt ej flygplatsens naturförhållanden omöjliggöra detta.

42. Då flygplan närma sig flygplatsen i och för landning, skall flygplan på större höjd vara skyldigt att vika undan för flygplan på lägre höjd, och skola vid landning reglerna i punkt 28 för upphinnande iakttagas.

43. Flygplan, som visar nödsignal, skall lämnas fri väg vid försök att verkställa landning på en flygplats.

44. Varje flygplats skall, där så är möjligt, anses bestå av tre zoner, sedda i riktning mot vinden. Den högra zonen skall utgöra startzonen, den vänstra landningszonen. Mellan dessa skall finnas en neutral zon. Ett flygplan skall vid landning försöka landa så nära den neutrala zonen som möjligt, men i varje fall till vänster om flygplan, som eventuellt redan landat. Efter att ha saktat farten eller stoppat vid slutet av sin landningssträcka, skall flygplanet omedelbart rullas över i den neutrala zonen. Likaså skall ett flygplan, som startar, hålla så långt åt höger som möjligt i startzonen, men skall hålla bestämt till vänster om andra flygplan, som eventuellt starta eller äro i begrepp att starta.

45. Intet flygplan får börja

delig angis ved en eller flere av de anerkjente metoder, f. eks. landings T, koniske vakere, rykende bål etc.

41. Såfremt de naturlige betingelser tillater det, skal flyvemaskiner, på en landingsplass anvendt til offentlig lufttrafikk, lande og starte mot vinden.

42. Når flyvemaskiner nærmer sig landingsplass for å lande, skal den flyvemaskin, som er i største høide, gå av veien for flyvemaskiner i lavere høide, og skal, hvad landingen angår, iakttage reglene i punkt 28 for forbipassering.

43. Flyvemaskiner, som viser nödsignal, skal gis fri vei under deres forsøk på å lande på en landingsplass.

44. Enhver landingsplass skal, såvidt omstendighetene tillater det, betraktes som bestående av 3 soner. Når man ser mot vinden, skal høire sone være startsonen, venste sone skal være landingssonen. Mellem disse skal der være en nøytral sone. Når en flyvemaskin lander, skal den forsøke å lande så nær den nøytrale sone som mulig, men i ethvert tilfelle til venstre for flyvemaskiner som allerede har landet. Når farten efter landingen er minsket eller stoppet, skal flyvemaskinen øieblikkelig gå inn i den nøytrale sone. På samme måte skal en flyvemaskin som starter, holde sig så langt som mulig til høire i startsonen, men skal holde sig klar til venstre for enhver flyvemaskin som er i start eller skal til å starte.

45. Ingen flyvemaskin må be-

starta, förrän tidigare startande flygplan lämnat flygplatsen.

46. Landning å offentlig flygplats i mörker må t. v. endast äga rum efter särskild överenskommelse.

47. Fast ballong, drake eller förtöjt luftskepp får ej finnas svävande i närheten av någon flygplats utan särskilt tillstånd, utom i de i punkt 20 bestämda fallen.

48. Lämpliga märken böra anbringas på alla fasta föremål, farliga för flygning, inom en zon av 500 meter från flygplats.

VI.

Allmänna bestämmelser.

49. Varje luftfartyg, som manövrerar på vattnet föregen motor, har att rätta sig efter »Föreskrifter för undvikande av ombordläggning till sjöss», och skall med hänsyn till dessa föreskrifter räknas såsom ångfartyg men skall föra i förestående regler bestämda ljus och ej de i »Föreskrifter för undvikande av ombordläggning till sjöss» för ångfartyg angivna, samt skall ej — utom enligt vad som bestämmas i punkterna 17 och 20 här ovan — använda eller anses höra i ovan nämnda »Föreskrifter» uppräknade ljudsignaler.

50. Intet i dessa regler skall fritaga något luftfartyg, dess ägare, förare eller besättning, från ansvar för följderna av någon som helst försommelse att föra ljus eller signaler, eller att hålla erforderlig utkik, eller av

gynne å starte før foregående flyvemaskin er klar av landingsplassen.

46. Landinger på flyveplasser i mørke kan inntil videre kun finne sted efter særskilt avtale.

47. Ingen fortøiet ballong eller drage, heller ikke noget fortøiet luftskib, må være i luften i nærheten av en landingsplass uten spesiell tillatelse, undtagen i de tilfeller som er bestemt i punkt 20.

48. Passende merker bør anbringes på alle faste gjenstande som er farlige for flyvning innen en sone av 500 m. fra flyveplassen.

VI.

Almindelige bestemmelser.

49. Ethvert luftfartøi, som ved egen kraft manøvrerer på vannet, skal følge Regler til forebyggelse av sammenstøt mellem fartøier på sjøen, og skal med hensyn til disse regler betraktes som et dampskib, men skal føre de lanterner, som er bestemt i nærværende regler, og ikke dem, som er bestemt for dampskibe i Regler til forebyggelse av sammenstøt mellem fartøier på sjøen, og skal ikke anvende eller antas å høre de lydsignaler, som er bestemt i nevnte regler, med undtagelse av de tilfeller som er nevnt i punktene 17 og 20 ovenfor.

50. Intet i disse regler skal fritta noget luftfartøi, dets eier, fører eller mannskap, for følgerne av nogensomhelst forsømmelse av å føre lanterner, eller gi signaler, eller holde behørig utkik, eller forsømmelse av no-

försummelse av något som helst försiktighetsmått, som betingas av vedertaget luftfartsbruk eller särskilda förhandenvarande omständigheter.

51. Intet i dessa regler fritager från efterkommandet av sådana bestämmelser, som beträffande navigering av luftfartyg i den omedelbara närheten av någon flygplats eller annan plats kunna komma att vederbörligen fastställas och tillkännagivas, och skall ägare av, respektive förare eller besättning på luftfartyg, vara skyldig att åtlyda även sådana bestämmelser.

gen luftfartsmässig förhållsregel (praxis i luften) som kreves under særlige omstendigheder.

51. Intet i disse regler skal være til hinder for anvendelsen av nogen spesiell regel eller regler, utstedt og offentliggjort på behørig måte, angående luftfartøiers navigering i umiddelbar nærhet av nogen landingsplass eller annet sted, og det skal påligge alle eiere, førere og mannskap av luftfartøier å følge sådanne regler.

Reglemente E.**Minimikompetensfordringar å besättning ombord å luftfartyg.****I. Förare-certifikat för flygare.**

(Gäller endast för i certifikatet angiven flygplantyp.)

A. Privattförare-certifikat.

(Gäller ej för yrkesmässig trafik.)¹

1. Praktiska prov.

Under varje praktiskt prov skall aspiranten vara ensam i flygplanet.

a) Höjdprov och glidflyktprov.

En flygning utan mellanlandning, under vilken aspiranten skall uppehålla sig minst en timme på en minimihöjd av 2,000 m. över startplatsen.

Nedstigningen skall sluta med en glidflykt, varvid motorn stoppas² på 1,500 m:s höjd över landningsplatsen. Landningen skall försiggå utan att motorn åter sättes i gång, och flygplanet skall stanna på ett avstånd, mindre än 150 meter från en punkt, som på förhand bestämts av de officiella kontrollanterna.

b) Manövreringsprov.

En flygning utan mellanlandning runt två märken (bojar), som

¹ Med »yrkesmässig trafik» avses all flygning med passagerare eller gods mot avgift.

² Motorn anses i föreliggande bestämmelse »stoppad», då gasen avstängts, så att motorn går med lägsta varvantal.

Reglement E.**Minimumsbetingelser för förare og navigatörer.****I. Fører-certifikat for flyvere.**

(Gjelder kun for de i certifikatet anførte maskintyper).

A. Privatfører-certifikat.

(Ikke gyldig i offentlig trafik.)

1) Praktiske prøver:

Under hver praktisk prøve skal kandidaten være alene i maskinen.

a) Høideprøve og glideflyktprøve.

En flyvning uten mellemlanding, under hvilken kandidaten skal opholde sig minst 1 time i en minimumshøide av 2,000 m. over startstedet. Nedstigningen skal slutte med en glideflykt, under hvilken motorene stoppes¹ i en høide av 1,500 m. over landingsplassen. Landingen skal foregå uten at motorene atter settes igang, og maskinen skal stoppe innenfor 150 m. fra et punkt, der i forveien er fastsatt av de offisielle kontrollanter.

b) Prøve i manøvrering.

En flyvning uten mellemlanding rundt omkring to master

¹ Anm. 1. Motorene anses i foreliggende bestemmelse »stoppet» når gassen er avstengt så motorene går med minste omdreiningstall.

äro utlagda 500 m. från varandra.

Aspiranten utför en serie av fem åttor kring de båda märkena (bojarna), varvid svängarna utföras kring vart och ett av dessa.

Denna flygning företages å en höjd, ej överstigande 200 m., och utan att marken eller vattnet beröres. Dessa fem åttor skola utföras inom en bestämd maximitid, ej överstigande 20 minuter, exklusiv start och landning, alltså räknat från den tidpunkt, då flygplanet släpper marken (vattnet), intill dess det åter berör marken (vattnet).

Landningen skall utföras sålunda:

Motorn stoppas senast, då flygplanet berör marken (vattnet).

Flygplanet skall stanna inom ett avstånd av 50 m. från en aspiranten före starten bestämd och kontrollanterna meddelad punkt.

2. Teoretiska prov.

a) *Flygplanlära.* — Kännedom om principen för flygplan, deras allmänna konstruktion, vård, underhåll och reglering.

b) *Motorlära.* — Kännedom om flygmotorers allmänna konstruktion och verkningsätt samt om de allmänna reglerna för deras tillsyn, användning och skötsel.

c) *Instrumentlära.* — Kännedom om vid flygning använda instrument.

d) *Lagar och förordningar.* — Kännedom om färdregler i luften

(bøier), som står 500 m. fra hinannen.

Kandidaten utfører en serie på fem 8-talls dreininger, hver dreining skal utføres omkring den ene av de to master (eller bøier). Denne flyvning skal foretas i en høide av ikke over 200 m. og uten å berøre jorden (eller vannet).

De fem 8-tall — eksklusive start og landing — skal utføres innenfor en maksimumstid av 20 minutter.

Landingen skal utføres ved:

å stoppe motorene senest når flyvemaskinen berører jorden (eller vannet),

å stoppe flyvemaskinen innenfor en avstand av 50 m. fra et punkt fastsatt av kandidaten før starten.

2. Teoretiske prøver.

a) *I Aeroteknik.* Kjennskap til prinsippet for flyvemaskiner, disses almindelige konstruksjon samt de almindelige regler for deres eftersyn, vedlikehold og regulering.

b) *I motorteknik.* Kjennskap til flyvemotorers virkemåte og almindelige konstruksjon samt til de almindelige regler for deres eftersyn, bruk og behandling.

c) *I instrumentlære.* Kjennskap til de ved flyvningen anvendte instrumenter.

d) *Lover og reglementer.* Kjennskap til luftveisreglene samt til

samt för förare av vattenflygplan dessutom på vattnet, ävensom om regler för luftfart över och i närheten av flygplatser. Kännedom om luftlagstiftningen.

reglene för lufttrafikk over og i nærheten av landingsplasser. Praktisk kjennskap til luftlovgivningen.

For førere av vannflyvemaskiner kreves tillike kjennskap til sjøveisreglene.

B. Trafkförare-certifikat.

(Gäller för yrkesmässig trafik.)

1. Praktiska prov.

Under varje prov skall aspiranten vara ensam i flygplanet.

a) Aspiranten skall avlägga de för privatförarecertifikat bestämda proven. Aspiranter, som redan innehava detta, behöva ej på nytt undergå proven härför.

b) Landningsprov.

Aspiranten skall utföra två flygningar till 500 och två till 1,000 meters höjd. På dessa höjder stoppas motorn och landning sker efter glidflykt, varvid flygplanet skall stanna på ett avstånd, understigande 100 meter från en på förhand av kontrollanterna bestämd punkt.

Dessa prov skola utföras på en och samma dag.

c) Uthållighets- och orienteringsprov.

En flygning på minst 300 km:s längd över land eller hav. Landning på utgångspunkten.

Flygningen skall utföras med samma flygplan och får ej räcka längre än 8 timmar. Under flygningen företagas två obligatoriska landningar utanför den ordinarie landningsplatsen, varvid flygplanet skall bringas att stanna.

Platserna för dessa landningar bestämmas av kontrollanterna.

B. Trafkførercertifikat.

(Gjelder for erhvervsmessig trafikk.)

1. Praktiske prøver.

Under hver praktisk prøve skal kandidaten være alene i maskinen.

a) Kandidaten skal avlegge den til privatførercertifikat svarende prøve. Kandidater som har privatførercertifikat, skal ikke påny underkaste sig prøvene herfor.

b) Landingsprøve.

Der foretas flyvninger med full nyttelast til 500 og 1,000 m. — to ganger til hver høide. I disse høider stoppes motorene og der landes i glideflukt, idet maskinen bringes til å stanse innenfor en avstand av 100 m. fra et i forveien av kontrollantene fastsatt punkt.

Disse prøver skal utføres på samme dag.

c) Utholdenhets- og orienteringsprøve.

En flyvning av minst 300 km. lengde over land eller vann. Landingen skal foregå på startstedet. Flyvningen skal utføres med samme flyvemaskin og må ikke vare over 8 timer. Under flyvningen foretas utenfor startplassen 2 landinger, ved hvilke maskinen skal bringes til å stå stille. Stedet for disse landinger fastsettes av kontrollantene.

Innan aspiranten startar för denna flygning, skall flygvägen för honom angivas samt nödiga kartor utlämnas. Kontrollanterna skola avgöra, huruvida han plan enligt fullföljt flygningen över de bestämda punkterna.

d) *Nattflygning.*¹

En 30 minuters flygning i mörker utförd under tiden mellan 2 timmar efter solnedgången och 2 timmar före soluppgången. Flygningen utförd på en minimihöjd av 500 meter.

e) *Hårdvindsprov.*

Minst en halv timmes flygning, då vindstyrkan uppgår till minst 10 meter/sek. Landningen skall företagas efter glidflykt med stoppad motor från minst 500 meters höjd. Flygplanet skall stanna på ett avstånd, understigande 100 meter från en på förhand bestämd punkt.

2. *Flygtid.*

För att detta certifikat skall berättiga till medförande av passagerare i allmän trafik erfordras en sammanlagd flygtid om minst 50 timmar, varav minst 5 timmar med vederbörlig flygplantyp under de sista 6 månaderna och fördelade på minst 10 särskilda flygningar.

Anteckning om flygtiden göres på förarecertifikatet.

3. *Teoretiska prov.*

Sedan aspiranten på ett tillfredsställande sätt avlagt de

¹ Detta prov fordras endast av aspiranter, som önska få sitt certifikat utvidgat att gälla nattflygning.

För kandidaten påbegrinner flyvningen, skal han ha sin rute opgitt og skal forsynes med de nødvendige karter. Kontrollantene skal avgjøre om han har fulgt den opgitte rute.

d) *Nattflyvning.*

En 30 minutters flyvning i mørke utført i tiden mellem 2 timer efter solnedgang og 2 timer før solopgang og i en høide av minst 500 m.

(Denne prøve forlanges kun avlagt av førere der ønsker å få sitt certifikat utvidet til også å gjelde nattflyvning).

e) *Hårdvindsprøve.*

Minst en halv times flyvning under en vindstyrke på minst 10 m/s. Landingen skal foretas i glideflukt med stoppede motorer fra minst 500 m. høide, og maskinen bringes til å stanse innenfor en avstad av 100 m. fra et i forveien fastsatt punkt.

2. *Flyvetid.*

For at dette certifikat skal berättige til å føre passasjerer i alm. trafikk fordres en samlet flyvetid av minst 50 timer, hvorav minst 5 timer med vedkommende maskintype. Denne siste flyvetid på 5 timer skal være utført i løpet av de siste 6 måneder og fordelt på minst 10 flyvninger.

Påtegnning om flyvetiden gjøres på certifikatet.

3. *Teoretiske prøver.*

Efter på tilfredsstillende måte å ha avlagt de praktiske prøver,

praktiske prøven, skall han vid examen ådagalägga, att han äger kännedom om:

a) *Flygplanlära.*

Teoretisk kännedom om luftmotståndets inverkan på vingar, stabilisator, höjd- och sidoroder samt propeller.

De enskilda delarnas funktioner, montering av vingställ, propeller, landningsställ, stabilisatorer och styrorgan. Normal och speciell verkan av roder och skevning, speciellt med hänsyn till skruv (»spin»).

Praktiskt prov i reglering.

b) *Motorlära.*

Allmän kännedom om explosionsmotorer och om de skilda delarnas funktion (ventilstyrning, förgasning, tändning, utblåsning). Särskilda kännetecknande egenskaper hos flygmotorer. Allmän kunskap om dessas konstruktion, anordning och hopsättning, samt om driv- och smörjmedel för sådana. Orsaken till dåligt fungerande motor samt till motorfel. Beskrivning av detaljerna i vanligen använda flygmotorer. Smörjning, justering, isärtagning och hopsättning av huvuddelarna. Användning av bensinkranar och andra regleringsanordningar. Praktiskt prov i vanligen förekommande reparationer.

c) *Lagar och förordningar m. m.*

Kännedom om färdregler i luften samt för förare av vattenflygplan dessutom på vattnet, ävensom regler för luftfart över och i närheten av flygplatser. Kännedom om luftlagstiftningen samt om de särskilda lufttrafik-

skal kandidaten ved en eksaminasjon godtgjøre, at han er i besiddelse av kjennskap til:

a) *I aeroteknikk.*

Teoretisk kjennskap til luftmotstandens innvirkning på planer, haleplaner, sideror, høideror og propeller. Funksjonering av de enkelte deler. Montering av aeroplan, propell, understell, stabilisatorer og styreorganer. De normale og spesielle virkninger av ror og balansevinger, særlig med hensyn til spinning.

Praktisk prøve i regulering.

b) *I motorteknikk.*

Almindelig kjennskap til eksplosjonsmotorer og til de forskjellige delers funksjonering (ventilstyring, forgassning, tending og forbrenningsproduktens bortledning). Karakteristiske eiendommeligheter ved flyvmotorer, almindelig kjennskap til disses konstruksjon, sammensetting og tilpasning, brennstoff og olje. Årsaken til dårlig funksjonering av motoren og til motorhavarier. Beskrivelse av detaljene i anvendte flyvemaskinmotorer. Smøring, pasning, adskillelse og sammensetting av hoveddelene. Anvendelse av bensinkraner og andre kontrolleringsmidler. Praktisk prøve i almindelig forekommende reparasjoner.

c) *Lover og reglementer.*

Kjennskap til luftveisregler og for førere av vannflyvemaskiner dessuten til sjøveisregler samt til reglene for lufttrafikk over og i nærheten av landingsplasser. Praktisk kjennskap til luftlovgivningen og til de særlige luft-

bestämmelser, som äga betydelse för aspiranten. Kartläsning, kompassens användning, orientering, terrestrisk ortbestämning, elementär meteorologi.

C. Allmänna bestämmelser.

De praktiska proven för varje förarecertifikat (med undantag av hårdvindsprov och nattflyvningsprov) skola utföras inom loppet av en månad. De få företagas i vilken ordning som helst, och må varje prov försökas två gånger samma dag. Vid proven skola minst två officiella kontrollanter närvara, vilka hava att avgiva rapport till vederbörlig myndighet.

De officiella rapporterna skola innehålla uppgifter om flygningsgarnas enskildheter, speciellt angående landningarna.

Före varje prov skall aspiranten uppvisa sina legitimationshandlingar.

En barograf skall medföras vid varje praktiskt prov, och barogrammen skola bifogas rapporterna, samt förses med kontrollanternas underskrift.

Därest vederbörligen attesterat intyg föreligger från auktoriserad flygskola eller annan motsvarande institution, att aspiranten på rätt sätt och med godkänt resultat avlagt hårdvinds- (och nattflyvnings-)prov, befrias aspiranten från ifrågavarande prov.

I så fall skola kontrollanterna låta intygen över dessa särskilda flygningar följa som bilaga till deras rapporter om certifikatflygningarna.

Önskar en förare tillåtelse att föra andra flygplan än de i certi-

trafikkförhold, der har betydning for kandidaten. Kartlesning, bruk av kompass, orientering, terrestrisk plassbestemmelse, elementær meteorologi.

C. Almindelige bestemmelser.

De praktiske prøver for hvert certifikat (med undtagelse av hårdvindsprøven og nattflyvningsprøven) skal utføres i løpet av en måned. De kan utføres i hvilken som helst orden, og hver prøve kan forsøkes to ganger samme dag. Prøvene skal overværes av minst to autoriserte kontrollanter, der skal avgi rapport om resultatet til luftfartsadministrasjonen.

De offisielle rapporter skal omhandle flyvningens detaljer, i særdeleshet vedrørende landingene.

Kandidaten skal før hver prøve forevise sine legitimasjonspapirer.

En barograf skal medføres ved hver praktisk prøve, og barogrammene skal, forsynt med kontrollantenes underskrift, vedlegges rapportene.

Forsåvidt der fra autorisert flyveskole eller annen tilsvarende institusjon foreligger behørig bekreftet rapport, hvorav fremgår at kandidaten har avlagt hårdvindsprøve eller nattflyvningsprøve på rette måte og med tilfredsstillende resultat, er kandidaten fritat for denne prøve.

Kontrollantene skal i så fall la rapportene over disse særlige flyvninger følge som bilag til deres rapport om prøvene.

Ønsker en fører tillatelse til å føre andre maskintyper enn de i

fikatet angivna, skall han styrka, att han äger betryggande färdighet i att föra ifrågavarande flygplantyper, antingen genom praktiska prov eller på annat sätt.

Den, som avlagt prov som fältflygare vid arméns eller marinens flygväsende, kan erhålla trafikförarecertifikat, därest han på lämpligt sätt styrker, att han äger betryggande färdighet i att föra ifrågavarande flygplantyper samt innehar erforderliga teoretiska kunskaper.

Förarecertifikat utfärdas för en tid av ett år och kan förnyas av vederbörlig myndighet genom påteckning, därest skäl att vägra sådan ej föreligger och innehavaren fortfarande uppfyller fordringarna för respektive bevis.

certifikatet anförte, skal han överför luftfartsadministrasjonen ved praktiske prøver eller på annen av denne godkjendt måte godtgjøre, at han har betryggende ferdighet i å føre de pågjeldende typer.

Innehavere av militærflyvecertifikat kan erholde certifikat som trafikførere, når de godtgjør overfor luftfartsadministrasjonen at de har betryggende ferdighet i å føre de pågjeldende typer samt er i besiddelse av de fornødne teoretiske kunnskaper.

Førercertifikatet utstedes for ett år ad gangen. Det fornyes under tilfredsstillende garantier for at innehaveren fremdeles oppfyller betingelsene for å føre luftfartøiet.

II. Förarecertifikat för ballongförare.

1. Praktiska prov.

Aspiranten måste hava utfört följande attesterade färder:

- a) På dagen:
 - 3 färder med instruktör.
 - 1 färd som förare under instruktörs uppsikt.
 - 1 färd i ballong ensam.

- b) På natten:
 - 1 färd i ballong ensam.

Varje färd måste räcka minst två timmar.

2. Teoretiska prov.

Elementär aerostatik och meteorologi.

II. Certifikat for friballongfører.

1. Praktiske prøver.

Kandidaten skal godtgjøre å ha utført følgende opstigninger:

- a) Om dagen:
 - 3 opstigninger som elev,
 - 1 opstigning som fører, men under tilsyn,
 - 1 opstigning alene i ballongen.

- b) Om natten:
 - 1 opstigning alene i ballongen.

Hver opstigning skal vare minst 2 timer.

2. Teoretiske prøver.

Kjennskap til elementær aerostatikk og meteorologi.

3. Särskilda fordringar.

Allmän kännedom om ballonger och deras tillbehör; fyllning; tackling; ordnande och ledande av uppstigning; instrument; forsiktighetsmått att iakttaga mot kyla och på stora höjder.

Kännedom om föreskrifter angående lanternor och signaler, om styrningsregler och regler för luftfart över och i nærheten av flygplatser.

Praktisk kännedom om luftlagstiftningen. Kartläsning och orientering.

III. Förarecertifikat för luftskeppsförare.

Varje luftskeppsförare skall hava undergått för förare av friballong fastställda prov.

Tre klasser av luftskeppsförarecertifikat finnas:

Innehavare av första-klass förarecertifikat är berättigad att föra alla slags luftskepp.

Innehavare av andra-klass förarecertifikat är berättigad att föra luftskepp med under 20,000 kbm:s rymd.

Innehavare av tredje-klass förarecertifikat är berättigad att föra luftskepp med under 6,000 kbm:s rymd.

Armé- och marin-luftskeppsförare äro berättigade till ett tredje-klass förarecertifikat.

Armé- och marin-luftskeppsförare, som fört luftskepp med över 6,000 kbm:s rymd, äro berättigade till ett första-klass förarecertifikat.

A. Tredje-klass förarecertifikat.

1. Praktiska prov.

a) Tjugo attesterade färder (av vilka tre nattetid) med luftskepp;

3. Spesielle fordringer.

Almindelig kjennskap til en ballong og dens tilbehør, fylling, rigging, manøvrering ved opstigning, instrumenter, forsiktighetsregler mot kulde og i store høider.

Kjennskap til luftveisreglene og regler for lufttrafikk over og i nærheten av landingsplasser.

Praktisk kjennskap til luftlovgivningen.

Kartlesning og orientering.

III. Certifikat for luftskibsfører.

Enhver fører av luftskib må ha certifikat som fører av friballong.

Der skal være tre klasser av certifikat for luftskibsførere.

Innehaveren av et førsteklases certifikat har rett til å føre et hvilket som helst luftskib.

Innehaveren av et annenklases certifikat har rett til å føre luftskib av under 20,000 m³ volum.

Innehaveren av et tredjeklasses certifikat har rett til å føre luftskib av under 6,000 m³ volum.

Enhver fører av militært luftskib har rett til et tredjeklasses certifikat.

Enhver fører av militært luftskib, som har ført luftskib av over 6,000 m³ volum, har rett til et førsteklases certifikat.

Betingelser for opnåelse av tredjeklasses certifikat.

1. Praktiske prøver.

a) 20 bekreftede flyvninger i et luftskib (av disse skal tre

varje färd av minst en timmes varaktighet. Under minst fyra av dessa färder, inklusive uppstigning och landing, måste aspiranten själv hava manövrerat luftskeppet under uppsikt av dess ordinarie förare.

b) En färd över land på en förutbestämd sträcka av minst 100 kilometer, slutande med en nattlandning och utförd med en officiell kontrollant ombord.

2. Teoretiska prov.

Aerostatik och meteorologi (gasers täthet, Mariotte's och Gay-Lussac's lagar); barometriskt tryck; Archimedes' lag; gasers hoptryckbarhet; tolkning och användande av väderleksrapporter och väderlekskartor.

Fysiska och kemiska egenskaper hos lätta gaser och hos materiel, som användes vid byggan- det av luftskepp.

Allmänna teorier rörande luft- skepp.

Dynamiska egenskaper hos kroppar i rörelse i luften.

3. Allmänna kunskaper.

Elementär kännedom om explo- sionsmotorer.

Elementär navigation; använ- dande av kompass; orsbestäm- ning.

Fyllning; hoppackning; tack- ling; manövrering; styranord- ningar och instrument.

B. Andra-klass förarecertifikat.

1. Praktiska prov.

För att kunna erhålla andra- klass förarecertifikat måste asi-

pire foretatt om natten), hver flyvning av minst 1 times varig- het. Under minst 4 av disse flyvninger skal kandidaten selv, under opsyn av luftskibets kom- manderende officer, ha ført luft- skibet, heri innbefattet opstig- ning og landing.

b) En flyvning av minst 100 km. lengde efter en på forhånd fastsatt rute, avsluttet med en landing om natten, og med en behørig autorisert inspektør om- bord.

2. Teoretiske prøver.

Aerostatikk og meteorologi. Gassarters tetthet, Mariotte's og Gay-Lussac's lover, lufttrykket, Archimede's lov, gassarters sam- mentrykkbarhet, lesning og bruk av værkarter og meteorologiske meddelelser.

Fysiske og kemiske egenska- per ved lette gassarter samt ved de materialer, som anvendes ved bygning av luftskiber.

Almindelig luftskibsteori.

Dynamiske egenskaper ved le- gemer som beveger sig i luft.

3. Almindelige kunnskaper.

Elementær kjennskap till eks- plosjonsmotorer.

Elementær navigasjon, bruken av kompass, stedsbestemmelse, fylling, klargjøring, rigging, man- øvrering, styreorganer og in- strumenter.

Betingelser for opnåelse av annen- klasses certifikat.

1. Praktiske prøver.

For å opnå annenklassenes cer- tifikat, skal kandidaten inneha

ranten innehava tredje-klass förarecertifikat och hava tjänstgjort minst fyra månader som tredje-klass förare på ett luftskepp, samt hava utfört minst tio färder som tredje-klass förare på ett luftskepp med över 6,000 kbm:s rymd, varunder han själv manövrerat luftskeppet, även under uppstigning och landning, under uppsikt av ordinarie förare.

2. Teoretisk examen.

Mera ingående kännedom i de ämnen, som erfordras för tredje-klass förarecertifikat.

C. Första-klass förarecertifikat.

1. Praktiska prov.

För att kunna erhålla första-klass förarecertifikat måste aspiranten innehava andra-klass förarecertifikat, hava aktivt tjänstgjort minst två månader som andra-klass förare på luftskepp och vidare hava utfört åtminstone fem färder såsom andra-klass förare på luftskepp med en rymd av över 20,000 kbm., varunder han själv manövrerat luftskeppet, även under uppstigning och landning, under uppsikt av ordinarie förare. Varje färd måste hava räckt minst en timme, med ett minimum av femton timmar för de fem färderna.

2. Teoretisk examen.

Samma som för andra-klass förarecertifikat.

IV. Certifikat för navigatörer.

Luftfartyg, använda i allmän luftfart, avsedda för mera än tio

tredje-klasses certifikat, og minst i fire måneder ha gjort tjeneste på et luftskib som tredjeklasses fører (officer). Dessuten skal han som tredje-klasses fører (officer) på et luftskib av over 6,000 m³ volum ha utført minst 10 flyvninger — heri innbefattet opstigning og landing — hvorunder han selv har manøvrert luftskibets under opsyn av luftskibets kommanderende officer.

2. Teoretiske prøver.

Videregående kjenskap til de samme emner som er angitt for opnåelse av tredjeklasses certifikat.

Betingelser for opnåelse av første-klasses certifikat.

1. Praktiske prøver.

For å opnå førsteklasses certifikat skal kandidaten inneha annenklassenes certifikat, og i minst to måneder ha gjort aktiv tjeneste på et luftskib som annenklassenes fører (officer). Dessuten skal han som annenklassenes fører (officer) på et luftskib av over 20,000 m³ volum ha utført minst 5 flyvninger — heri innbefattet opstigning og landing — hvorunder han selv har manøvrert luftskibet under opsyn av luftskibets kommanderende officer. Hver flyvning skal være av minst 1 times varighet, de 5 flyvninger tilsammen av minst 15 timers varighet.

2. Teoretiske prøver.

De samme som forlanges for å erholde annenklassenes certifikat.

IV. Certifikat for navigatører.

Luftfartøi anvendt til offentlig befordring, som fører mere enn

passagerare, och som hava att utföra kontinuerliga flygningar mellan tvenne punkter på över 500 kilometers avstånd från varandra över land, eller nattflygningar, eller flygningar mellan tvenne punkter på över 200 kilometers avstånd från varandra över vatten, måste hava en särskild navigatör ombord, som innehar certifikat såsom sådan efter genomgången teoretisk och praktisk examen i följande:

1. Praktisk astronomi.

Himlakropparnas verkliga och skenbara rörelser. Himlavalvets olika utseende.

Timvinklar, medeltid, verklig tid och astronomisk tid.

Jordens form och dimensioner. Stjärnglober och kartor.

Metod för bestämmande av latitud, longitud, tid och azimut.

2. Navigation.

Kartor och sjökort; huru de skola läsas.

Kompassen; magnetisk meridian; missvisning; deviation.

Kurser; pejlingar och rättelse därav.

Kompensation av kompasser (teknisk och praktisk).

Beräkning av azimut.

Flygning efter död bestickräkning; beräkning av den relativa hastigheten och avdrift; besticktabeller.

Kronometern; kronometerstånd och -dragning; kronometerjämförelser.

Sextanten och dess justering.

Nautisk almanacka.

Ortsbestämning med hjälp av azimut och stjärnhöjd.

Navigering i storcirkeln.

10 passasjerer, og som skal foreta en uavbrutt flyvning over land mellem to punkter beliggende mer enn 500 km. fra hinannen, eller en flyvning om natten, eller en flyvning over åpent hav mellem to punkter beliggende mer enn 200 km. fra hinannen, skal ha ombord en navigatør, som har certifikat som sådan efter å ha bestått en teoretisk og praktisk eksamen i følgende:

1. Praktisk astronomi.

Himmellegemenes virkelige og tilsynelatende bevegelser.

Stjernehimlens forskjellige utseende,

Timevinkel, middeltid, sand tid og astronomisk tid.

Jordens form og dimensjoner.

Stjerneglober og stjernekartor.

Metode for bestemmelse av bredde, lengde, tid og azimut.

2. Navigasjon.

Land- og sjøkartor, — hvorledes disse skal leses.

Kompass, magnetisk meridian, misvisning, deviasjon.

Kurser, pejlinger — og deres korreksjoner.

Kompensasjon av kompasser (teknisk og praktisk).

Beregning av azimut.

Flyvning efter bestikk, beregning av den relative hastighet og avdriften, bestikktabeller.

Kronometer, — stand og gang, — sammenligninger.

Sekstanter, — justeringer.

Nautisk almanakk.

Stedsbestemmelse ved hjelp av azimut og høide.

Kjennskap til storcirkelseilas.

Aeronautiska navigeringsinstrument.

3. *Allmänna kunskaper.*

Luft- och sjöfartsregler.
Luftlagstiftningen.
Praktisk kännedom om meteorologi och väderlekskartor.

Aeronautiske navigasjonsinstrumenter.

3. *Almindelige kunskaper.*

Luft- og sjøveisregler.
Luftlovgivning.
Praktisk kjennskap til meteorologi og værkarter.

V. Certifikat för mekaniker.

(Komma framdeles att fastställas.)

V. Certifikat for mekaniker

(vil senere bli fastsatt).

VI. Bestämmelser för läkareundersökning.

1. Varje aspirant måste, innan certifikat som förare, navigatör eller mekaniker i yrkesmässig trafik kan tilldelas honom, inställa sig i och för undersökning hos särskilt kvalificerade läkare (flygläkare), tillsatta eller auktoriserade av den fördragsslutande staten.

2. Läkareundersökningen skall såväl första gången som vid de periodiskt återkommande undersökningarna av luftfartygspersonalen grunda sig på följande fordringar beträffande andlig och fysisk lämplighet:

a) *Antecedentia m. m.* Goda ärftliga och personliga antecedentia, särskilt med hänsyn till nervsystemets jämvikt. Frånvaro av varje andlig, moralisk eller fysisk defekt, som kan inverka vid flygning.

b) *Minimåldern* för förare och navigatörer (i yrkesmässig trafik) skall vara nitton (19) år.

c) *Allmän kirurgisk undersökning.* Förare får ej lida av sår,

VI. Medisinske certifikater.

1. Før en kandidat kan opnå bevilling som fører, navigatør eller mekaniker på et luftfartøi, som er bestemt for erhvervsmæssig trafik, må han fremstille sig til undersøkelse av spesielt kvalifiserte læger.

2. Medisinsk undersøkelse, både med hensyn til første uttagelse og vedblivende brukbarhet, skal baseres på følgende krav på mental og fysisk skikkethet:

a) Gode forutsetninger med hensyn til arv og personlige egenskaper, med spesielt henblikk på nervenes stabilitet. Frihet for enhver mental, moralsk eller fysisk feil, som vil virke skadelig for vedkommendes brukbarhet som flyver.

b) *Minimalsalder* for førere og navigatører engasjert i erhvervsmæssig trafik skal være 19 år.

c) *Almindelig kirurgisk undersøkelse.*

skada eller följer av operation, eller hava någon som helst abnormitet, medfödd eller förvärvad, som kan menligt inverka på luftfartygets kompetenta och säkra manövrering.

d) *Allmän läkareundersökning.* Förare får ej lida av någon sjukdom eller svaghet, till följd varav han hastigt kan bliva oförmögen att sköta luftfartyget. Hans hjärta, lungor, njurar och nervsystem måste vara i stånd att motstå såväl höjdverknin-garna som även verkningarna av längre tids flygning.

e) *Ögonundersökning.* Förare måste äga en synskärpa lämpad för ett kompetent utförande av hans åligganden. Förare eller navigatör får ej hava mera än två (2) dioptrier av latent hypermetropi; muskelbalansen måste vara god och svarande mot refraktionen. Han måste hava en god synvidd å varje öga och äga normalt färgsinne.

f) *Öronundersökning.* Mellanörat måste vara friskt. Förare måste äga en hörselskärpa, passande för ett kompetent utförande av hans åligganden.

g) Förmaksorganen måste vara oskadade samt varken otillbörligt överkänsliga eller underkänsliga.

h) *Näs- och halsundersökning.* Förare måste hava fria luftgångar på båda sidor i näsan samt ej lida av allvarliga akuta eller kroniska affektioner i övre respirationsvägarna.

3. De båda fördragsslutande staterna skola tills vidare fast-

Kandidaten må ikke lide av noget sår, nogen skade eller nogen operasjon, heller ikke må han lide av nogen abnormitet, medfødt eller erhvervet på annen måte, som vil kunne virke skadelig på hans forsvarlige og trygge manøvrering av luftfartøiet.

d) Almindelig medisinsk undersøkelse. — Kandidaten må ikke lide av nogen sykdom eller svekkelse, som kan utsette ham for pludselig å miste evnen til å manøvrere luftfartøiet. Han må ha hjerte, lunger, nyrer og nervesystem skikket til å motstå virkningene av store høider og like-så virkningene av en lengere flyvning.

e) Undersøkelse av øie. — Kandidaten må ha den grad av skarpsyn, som kreves til en forsvarlig utførelse av hans plikter. Ingen fører eller navigator skal ha mer en to (2) dioptrier av latent hypermetropi, musklenes balanserte virksomhet må være god og stå i forhold til refraksjonen. Han må ha et godt synsfelt i hvert øie og må ha normal farvesans.

f) Undersøkelse av øre. — Det midtre øre må være sundt. Kandidaten må ha den grad av skarp hørsel, som trenges til en forsvarlig utførelse av hans plikter.

g) Mekanismen i det yttre øre må være ubeskadiget og hverken overdrevent overfølsom eller underfølsom.

h) Undersøkelse av nese og svelg. — Kandidaten må ha fri nasal luftning på hver side og må ikke lide av alvorlige akutte eller kroniske affeksjoner i de øvre respirasjonsregioner.

3. De to kontraherende stater skal inntil videre fastsette sine

ställa sina egna metoder för undersökningen, till dess provens detaljer samt fordringarna slutgiltigt fastställts genom överenskommelse mellan de båda staternas luftfartsmyndigheter.

4. Aspirant, som tillfredsställande genomgått undersökningen, erhåller ett godkännande läkarebetyg, som måste företes, innan certifikat kan utfärdas.

5. I och för konstaterande, huruvida lämplighet för yrket fortfarande finnes, skall varje förare periodiskt ånyo undersökas minst var tolfte månad, och resultatet skall påtecknas hans första läkareintyg. Vid sjukdomsfall eller olyckshändelse skall förare likaså ånyo undersökas och får ej återgå till luftfart, förrän han förklarats vara i kondition. Datum för och resultatet av varje ny undersökning skall antecknas på vederbörandes certifikat.

6. Ingen förare, som före datum för denna konvention avlagt prov för certifikat, skall, så länge han bibehåller sin flygskicklighet, behöva diskvalificeras på den grund, att han ej uppfyller alla ovanstående fordringar.

7. Var och en av de fördragslutande staterna må, om den så anser lämpligt, höja ovan uppställda fordringar, men skola dessa såsom minimifordringar upprätthållas inom de båda fördragsslutande staterna.

egne undersökelsemetoder, intill detaljene ved prøvene og den minimale målestokk for betingelsene er blitt endelig fastsatt ved avtale mellem luftfartsadministrasjonene.

4. Den kandidat, som har bestått undersøkelsene, vil få en lægeattest for brukbarhet, som må fremlegges før certifikat kan utstedes.

5. Enhver luftfartøifører skal undersøkes om igjen periodisk i det minste hver 12. måned, for at man kan være sikker på hans vedvarende skikkethet. Resultatene skal påføres hans oprindelige vidnesbyrd. I sykdoms- eller ulykkestilfelle skal likeledes en luftfartøifører undersøkes påny og erklæres skikket, før han gjenoptar sin tjeneste i luften. Datum og resultatet av hver gjentatt undersøkelse skal påføres luftfartøiførerens certifikat.

6. Ingen luftfartøifører, som har gitt bevis på sin flyvedyktighet før disse regler blev gjort gjeldende, skal — sålenge som han viser sådan dyktighet — bli diskvalifisert hvis han ikke helt oppfyller ovenfor nevnte fordringer.

7. Enhver av de to kontraherende stater kan sette strengere betingelser enn ovenfor anført, hvis dette finnes heldig, men i alle tilfeller skal ovenstående betingelser regnes som minimum i trafikk mellem de to kontraherende stater.

Utväxlingsprotokoll.

Sedan undertecknade därtill behörigen befullmäktigade sammanträtt i ändamål att företaga utväxlingen av Hans Majestät Konungens av Sverige och Hans Majestät Konungens av Norge ratifikationer å den i Stockholm den 26 maj 1923 mellan Sverige och Norge avslutade överenskommelse angående luftfart, blevo ratifikationshandlingarna föredetta och, sedan de befunnits i god och behörig form, ägde deras utväxling rum.

Till bekräftelse härav hava undertecknade upprättat detta protokoll, vilket de hava underskrivit i två exemplar och försett med sina sigill.

Som skedde i Stockholm den 30 juli 1923.

ERNST TRYGGER.

(L. S.)

Utvekslingsprotokoll.

Efterat undertecknade dertil behörig befullmäktigade var trått sammen i den hensikt å foreta utveksling av Hans Majestet Norges Konges og Hans Majestet Kongen av Sveriges ratifikasjoner av den i Stockholm den 26 mai 1923 avsluttede overenskomst mellem Norge og Sverige angående luftfart, blev ratifikasjonsdokumentene fremvist og funnet i god og behørig form, hvorefter utveksling fant sted.

Till bekräftelse herav har undertecknade opsatt denne protokoll som de har undertegnet i to eksemplarer og forsynt med sine segl.

Utferdiget i Stockholm den 30 juli 1923.

ALF HASSEL.

(L. S.)

Utkom av trycket den 30 juli 1923.

