

# ÖVERENSKOMMELSER MED FRÄMMANDE MAKTER.

## N:r 20.

### Överenskommelse med Danmark angående luftfart. Stockholm den 7 november 1922.

Ratificerad av Sverige den 16 januari 1923. Ratifikationer utväxlades i Stockholm samma dag.

#### Överenskommelse.

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

Hans Majestät Konungen av Sverige:

Sin statsminister och minister för utrikes ärendena, hans excellens Karl Hjalmar Branting;

Hans Majestät Konungen av Danmark och Island:

Sin envoyé extraordinaire och minister plénipotentiaire i Stockholm, kammarherre Herluf Zahle;

vilka, därtill behörigen befullmäktigade, överenskommit om följande:

#### Art. 1.

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

#### Art. 2.

Envar av de fördragsslutande staterna förpliktar sig att i fredstid medgiva privata luftfartyg, hemmahörande i den andra staten, rätt att på ofarligt sätt färdas över förstnämnda stats område på i denna överenskommelse

#### Överenskomst.

Hans Majestaet Kongen av Danmark og Island og Hans Majestaet Sveriges Konge, som er blevet enige om at afslutte en Overenskomst angaaende Luftfart mellem Danmark og Sverige, har i dette Øjemed udnaevnt till deres Befuldmægtigede:

Hans Majestaet Kongen af Danmark og Island:

Kammerherre Herluf Zahle, Hans Majestaets overordentlige Gesandt og befuldmægtigede Minister i Stockholm:

Hans Majestaet Sveriges Konge:

Hans Excellence Karl Hjalmar Branting, Hans Majestaets Stats- og Udenrigsminister:

hvilke, behørigt befuldmægtigede, er kommet over ns om følgende:

#### Artikel 1.

De kontraherende Stater anerkender gensidigt hinandens Højhedsret over Luftrummet over deres Land- og Sø-Territorium.

#### Artikel 2.

Enhver af de kontraherende Stater forpligter sig til i Fredstid at tilstaa private Luftfartøjer, hjemmehørende i den anden Stat, Ret till uskadelig Fart over sit Omraade paa de i denne Overenskomst fastsatte Betingelser

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 skadeersättningsanspråk, 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.

Om någon av de fördragsslutande staterna icke fordrar försäkring av där hemmahörande

samt til at gøre den anden Stat delagtig i enhver Begunstigelse, som den maatte indrømme nogen ikke-kontraherende Stat med Hensyn til Adgangen til sit Omraade.

#### Artikel 3.

De Betingelser, som den ene kontraherende Stat har fastsat for Tilladelse til Luftfart for dens egne Luftfartøjer, skal ogsaa gælde overfor den anden Stats Luftfartøjer, som ønsker Adgang til dens Omraade, dersom andet ikke fremgaar af denne Overenskomst.

De kontraherende Stater vil søge at opnaa størst mulig Ensartethed ved Fastsættelsen af disse Betingelser.

#### Artikel 4.

De kontraherende Stater forpligter sig til at udfærdige Bestemmelser, som paa en efter Omstændighederne betryggende Maade sikrer, at der, saafremt et Luftfartøj, hjemmehørende i den ene Stat, befinder sig indenfor den anden kontraherende Stats Omraade, foreligger Forsikring til Dækning af Skadeersättningskrav, som i Henhold til Lovgivningen i den sidstnævnte Stat maatte tilkomme den, der som Følge af Luftfartøjets Benyttelse lider Skade paa Person eller Ting udenfor Fartøjet.

Forsikringen skall være af samme Art og Størrelse, som den Stat, hvor Flyvningen finder Sted, kræver med Hensyn til de der hjemmehørende Luftfartøjer ved Flyvning i Hjemlandet.

Selv om den ene af de kontraherende Stater ikke kræver Forsikring af der hjemmehørende



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 luftfärdsreglerna (reglemente D), och skall snarast möjligt landa utanför det

Luftfartøjer ved Flyvning i Hjemlandet, skal der dog for Luftfartøjer, hjemmehørende i den anden kontraherende Stat, ved Flyvning over førstnævnte Stats Omraade være tegnet samme Forsikring som ved Flyvning i deres Hjemland.

De kontraherende Stater vil som gyldig gensidig anerkende Forsikring, som i det angivne Øjemed er tegnet i Hjemlandet i Forsikringsselskab, der er anerkendt af vedkommende Stat, forudsat at Selskabet i paakommende Tilfælde afgør Erstatningskrav gennem en Repræsentant i den anden kontraherende Stat.

#### Artikel 5.

Enhver af de kontraherende Stater har Ret til af militære Grunde eller af Hensyn til den offentlige Sikkerhed at forbyde eller begrænse Adgangen til Flyvning over visse Omraader af dens Territorium under det i dens Lovgivning fastsatte Strafansvar, men med det Forbehold, at der i denne Henseende skal gælde samme Bestemmelser for private Luftfartøjer, hjemmehørende i den anden kontraherende Stat, som for dens egne private Luftfartøjer.

De Bestemmelser, som saaledes fastsættes, skal meddeles den anden Stat.

#### Artikel 6.

Et i den ene Stat hjemmehørende Luftfartøj, som befinder sig over et forbudt Omraade i den anden Stat, skal straks afgive det Nødsignal, som er foreskrevet i Luftvejsreglerne (Reglement D), og skal snarest mulig lande udenfor det forbudte Omraade paa en af

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.Ic.

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 luftfartygsregistren, innehållande förteck-

Landingspladserne i denne Stat. Statens Myndigheter kan dog forlange øjeblikkelig Landing et andet Sted, dersom saadan Landing kan ske uden Fare.

#### Artikel 7.

Et Luftfartøj har den Stats Nationalitet, i hvis Luftfartøjsregister det er indført overensstemmende med Reglement A.Ic.

Det af vedkommende Myndighed i Luftfartøjets Hjemland udfærdigede Registreringsbevis anerkendes som gyldigt Bevis for Fartøjets Nationalitet.

#### Artikel 8.

Det er en Betingelse for, at et Luftfartøj kan indføres i en af de kontraherende Staters Luftfartøjsregistre, at det har indenlandsk Ejer. Er Ejeren et i vedkommende Land hjemmehørende Aktieselskab, skal dettes Bestyrelse have Sæde der og mindst  $\frac{2}{3}$  af dets Medlemmer være der bosatte Personer, der har Indfødsret og er Aktieejere, ligesom Aktieselskabet skal opfylde de i Hjemlandet iøvrigt gældende Regler.

Et Luftfartøj, som ikke længere opfylder disse Betingelser, skal straks slettes af Registret.

#### Artikel 9.

Et Luftfartøj kan ikke med Retsvirkning være registreret i mere end een af de kontraherende Stater.

#### Artikel 10.

De kontraherende Stater skal maanedelig gennem vedkommende Registreringsmyndigheder udveksle Udskrifter af Luftfartøjsregistrene, indeholdende en For-

ning å de fartyg, som införts i tegnelse over indførte og udslettede Fartøjer.

## 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.

## Artikel 11.

Luftfartøjer, der benyttes til Fart mellem de kontraherende Stater, skal være forsynede med de til Identificering under Farten fornødne Nationalitets- og Registreringsmærker samt andre Mærker eller Opslag, overensstemmende med Reglement 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.

## Artikel 12.

Et Luftfartøj, som benyttes til Fart mellem de kontraherende Stater, skal være forsynet med et Luftdygtighedsbevis udstedt eller anerkendt af den Stat, hvis Nationalitetsmärke det fører, overensstemmende med Reglement 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.

## Artikel 13.

Besætningen paa et Luftfartøj, som benyttes til Fart mellem de kontraherende Stater, skal, overensstemmende med Reglement E, være forsynet med Certifikater, udstedte eller anerkendte af den Stat, hvis Nationalitetsmärke Luftfartøjet fører.

## Art. 14.

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

## Artikel 14.

De Luftdygtighedsbeviser og Besætningscertifikater, som er udstedt af den ene af de kontraherende Stater overensstemmende med Reglementerne B og E, anerkendes som gyldige af den anden Stat.

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.

Dog kan enhver af Staterne nægte at anerkende et til en af dens egne Undersaatter af den anden Stat udstedt eller anerkendt Certifikat, naar det gælder Luftfart over dens eget Omraade.

## 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 statens 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 statens 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 fär-

## Artikel 15.

Intet Luftfartøj, hjemmehørende i en af de kontraherende Stater, maa have Radio-Installation uden efter særlig Tilladelse fra den Stat, hvor det hører hjemme. Radio-Installationen maa kun benyttes af de Medlemmer af Besætningen, som er i Besiddelse af et særligt Certifikat, udstedt af den Stat, hvor Luftfartøjet hører hjemme. Et Luftfartøj, som opfylder disse Betingelser, er berettiget til at medføre og benytte Radio-Installation ved Fart over den anden kontraherende Stats Omraade.

Enhver af de kontraherende Stater kan bestemme, at visse Arter af Luftfartøjer skal medføre Radio-Installation. De herom givne Bestemmelser skal være de samme for Luftfartøjer, hjemmehørende i vedkommende Stat og for Luftfartøjer, hjemmehørende i den anden kontraherende stat.

Reglerne for Benyttelse af Radio-Installationen skal saavidt muligt være ensartede i de kontraherende Stater.

Luftfartsadministrationerne i de kontraherende Stater kan træffe Aftale om fælles Regler herom.

## Artikel 16.

Et Luftfartøj, hjemmehørende i en af de kontraherende Stater, kan flyve over den anden Stats Omraade uden at lande. Fartøjet skal da følge den Rute, der maatte være angivet af den Stat, over hvis Omraade Flyvningen finder Sted. Hvis det kræves af Hensyn til den offentlige Sikkerhed, eller der foreligger grundet Mistanke om Overträdelse af Lovgivningen i den Stat, over



den äger rum, må luftfartyget 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 statens 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 överenskommelse 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 förbindelsen 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.

hvis Omraade Flyvningen finder Sted, kan det dog ved Hjælp af de i Luftvejsreglerne (Reglement D) foreskrevne Signaler beordres til at lande paa en Landingsplads, eller, dersom det kan ske uden Fare, ogsaa andetsteds.

Et Luftfartøj, som flyver fra den ene kontraherende Stats Omraade til den anden Stats Omraade, skal ligeledes følge den Rute, som maatte være angivet af vedkommende Stat, og lande paa en af de Landingspladser, som angives i det til Overenskomsten knyttede Toldbilag.

Afmærkning ved Anlæg på Jorden af internationale Luftveje kræver Samtykke fra den Stats Side, over hvis Omraade Flyvningen skal finde Sted. For Benyttelsen af engang indrettede internationale Luftveje uden Landing kan Afgift ikke afkræves Fartøjer, som er hjemmehørende i den anden kontraherende Stat.

#### Artikel 17.

Till Oprettelse af fast Luftfartsforbindelse for erhvervsmæssig Befordring af Personer eller Gods mellem de kontraherende Stater kræves Tilladelse fra den Stat, med hvilken Forbindelsen ønskes oprettet.

De kontraherende Stater forpligter sig dog til gensidigt at give hinandens Luftfartøjer saadan Tilladelse paa Betingelse af, at der gives begge Staters Luftfartøjer Adgang til Deltagelse paa lige Fod i den oprettede Luftfartsforbindelse.

Postbefordring ordnes ved særskilt Aftale mellem Postadministrationerne i 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

## Artikel 18.

Enhver af de kontraherande Stater har Ret til at forbeholde i den hjemmehørende Luftfartøjer den enhveresmæssige Befordring af Personer og Gods mellem to Punkter indenfor dens eget Omraade. Tilstaas der Luftfartøjer, hjemmehørende i noget andet Land, Ret til saadan Befordring, tilsiger de kontraherende Stater hinanden mestbegunstiget Behandling i den her nævnte Henseende.

Hvis den ene kontraherende Stat indfører Indskrænkninger af den heromhandlede Art, som ogsaa rammer den anden Stat, kan dens egne Luftfartøjer underkastes de samme Indskrænkninger i den anden kontraherende Stat, selv om denne ikke maatte paalægge andre fremmede Fartøjer tilsvarende Indskrænkninger.

Indskrænkninger og Forbehold af den her omhandlede Art skal offentliggøres og meddeles den anden Stat.

## Artikel 19.

Ved Gennemfart, derunder Landinger og de efter Forholdene nødvendige Ophold indenfor den ene kontraherende Stats Omraade kan ethvert Luftfartøj, hjemmehørende i den anden kontraherende Stat, undgaa Beslaglæggelse paa Grund af Krænkelse af Patentrettigheder ved en Sikkerhedsstillelse, hvis Størrelse i Mangel af mindelig Overenskomst snarest mulig fastsættes af vedkommende Myndighed paa det paagældende Sted.

## Artikel 20.

Luftfartøjer, hjemmehørende i en af de kontraherende Stater,

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 överenskomstse fögad 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.

skal ved Fart mellem Landene være forsynet med:

- a) Registreringsbevis, overensstemmende med Reglement A.
- b) Luftdygtighedsbevis, overensstemmende med Reglement B.
- c) Besætningscertifikater, overensstemmende med Reglement E.
- d) Navneliste over Passagererne.
- e) Ladningsfortegnelse over medført Gods m. m., overensstemmende med det til Overenskomsten knyttede Toldbilag.

f) Dagbøger m. m., overensstemmende med Reglement C.

g) En af Luftfartsadministrationen i Hjemlandet udfærdiget Attest for, at der er stillet Forsikring overensstemmende med Art. 4.

h) Eventuelt særlig Tilladelse til Medførelse af Radio-Installation.

Det skal fremgaa af Fartøjsdokumenterne, hvem der fører Kommandoen ombord.

#### Artikel 21.

Dagbøgerne skal opbevares i to Aar efter sidste Indførsel.

#### Artikel 22.

Ved et Luftfartøjs Afrejse og Landing skal vedkommende Myndigheder i de kontraherende Stater have Ret til at undersøge Fartøjet og prøve de Dokumenter, med hvilke Fartøjet skal være forsynet.

#### Artikel 23.

Luftfartøjer, hjemmehørende i den ene kontraherende Stat, har i den anden Stat Krav paa de samme Hjælpemidler ved Landing og i Tilfælde af Nød som der hjemmehørende Luftfartøjer.

I fråga om bärgning å sjön av 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 när-

Med Hensyn til Bjergning paa Søen af et havareret Luftfartøj vil de kontraherende Stater i størst muligt Omfang anvende de for Bjergning af Skibe gældende Bestemmelser.

#### Artikel 24.

Enhver Landingsplads i de kontraherende Stater, som mod Betaling staa til almindelig Benyttelse for der hjemmehørende Luftfartøjer, skal ligeledes staa aaben for Luftfartøjer, hjemmehørende i den anden Stat.

Tariftakster saavel som alle andre Betingelser for Benyttelsen af enhver saadan Landingsplads skal være de samme for Landets egne Luftfatøjer og for Luftfartøjer, hjemmehørende i den anden kontraherende Stat.

#### Artikel 25.

Enhver af de kontraherende Stater forpligter sig til at træffe Foranstaltninger til at sikre, at ethvert Luftfartøj, der flyver indenfor dens Omraade, og ethvert Fartøj, som fører dens Nationalitetsmärke, hvad enten det befinder sig indenfor den andens Stats eller paa internationalt Omraade, overholder Luftvejsreglerne (Reglement D) samt til at gøre Overtrædelser til Genstand for Retsforfølgning.

#### Artikel 26.

Befordring med Luftfartøj af explosive Stoffer og af Krigsvaaben og Krigsammunition er forbudt mellem de kontraherende Stater.

#### Artikel 27.

Enhver af de kontraherende Stater kan forbyde eller give



mare reglera medförandet eller begagnandet av fotografiapparater å luftfartyg.

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

närmere Regler om Adgang til at medføre eller benytte Fotografiapparater.

De kontraherende Stater giver hinanden Meddelelse om saadanne Bestemmelser.

#### Artikel 28.

Enhver af de kontraherende Stater kan af Hensyn til den offentlige Sikkerhed underkaste Befordringen af andre Genstande end de i Artiklerne 26 og 27 omtalte indskrænkende Bestemmelser.

De kontraherende Stater giver hinanden Meddelelse om saadanne Bestemmelser.

#### Artikel 29.

Alle indskrænkende Bestemmelser af den i Artikel 28 omhandlede Art skal være gældende i samme Udstrækning overfor de i Landet hjemmehørende private Luftfartøjer og private Luftfartøjer, hjemmehørende i den anden kontraherende Stat.

#### Artikel 30.

Alle andre Luftfartøjer end militære og saadanne, som udelukkende anvendes i Statens Tjeneste som Told-, Post- og Politifartøjer, behandles som private Fartøjer, og er saaledes underkastede alle Bestemmelser i denne Overenskomst.

#### Artikel 31.

Ethvert Luftfartøj, der er under Kommando af en hertil beordret Militærperson, betragtes som militært.

#### Artikel 32.

Militære Luftfartøjer fra den ene kontraherende Stat maa hver-

färdas över eller landa på den andra fördragsslutande statens område utan särskilt tillstånd. Föreligger sådant tillstånd, åtnjuter det militära fartyget i 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, vilka skola 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 genom-

ken flyve över eller lande paa den anden kontraherende Stats Omraade uden særlig Tilladelse. Foreligger en saadan Tilladelse, nyder det militære Fartøj, i Mangel af anden Bestemmelse, den Eksterritorialitetsret, som sædvanligtvis tilkommer fremmede Krigsskibe. Ett militært Luftfartøj, som ikke har saadan Tilladelse og som ser sig nødsaget til at lande, eller som opfordres eller beordres til at lande, kan ikke som Følge heraf gøre Krav på Eksterritorialitetsret.

#### Artikel 33.

Der skal træffes nærmere Aftale mellem de kontraherende Stater indbyrdes angaaende Spørgsmaalet om, i hvilke Tilfælde Told- og Politifartøjer kan erholde Tilladelse til at overskride Grænserne. Der tilkommer ikke i noget Tilfælde saadanne Fartøjer Eksterritorialitetsret.

#### Artikel 34.

Denne Overenskomsts Bestemmelser udfyldes af Reglementerne A—E, som træder i Kraft samtidig med Overenskomsten og har Gyldighed i samme Tidsrum som denne.

Disse Reglementer kan forandres og suppleres ved Aftale mellem de kontraherende Staters Luftfartsadministrationer.

#### Artikel 35.

De kontraherende Stater vil i det Omfang, det efter Forholdene er muligt, samarbejde med Hensyn til:

- a) meteorologiske Undersøgelser.
- b) Offentliggørelsen af ensartede Luftfartskort og Gennemførelsen

förändret av en gemensam princip för orienteringsmärken i terrängen;

c) begagnandet av radioförbindelse i luftfartens tjänst och upprättandet av nödvändiga radiostationer.

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 genom dess område, i varje hänseende på samma sätt som egna luftfartyg och den last, de lovligt 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 den överenskommelse hörande bi-

af et fælles Princip for Terrænafmærkning.

c) Benyttelse af Radioforbindelse i Luftfartens Tjeneste og Oprettelse af de fornødne Radiostationer.

Luftfartsadministrationerne i de kontraherende Stater kan træffe Aftale om fælles Regler vedrørende de under a) og b) nævnte Forhold.

#### Artikel 36.

De kontraherende Staters Luftfartsadministrationer skal udenfor de Tilfælde, i hvilke de har beslutende Myndighed ifølge nærværende Overenskomst, modtage og bearbejde Forslag til Forandringer i denne Overenskomst og forøvrigt behandle Spørgsmaal vedrørende Luftfarten mellem de kontraherende Stater.

#### Artikel 37.

Enhver af de kontraherende Stater forpligter sig til at behandle Luftfartøjer, hjemmehørende i den anden Stat, naar de ankommer til, afrejser fra eller befinder sig paa Gennemfart indenfor dens Omraade, i enhver Henseende paa samme Maade som Landets egne Luftfartøjer og den Ladning, de lovligt medfører, paa samme Maade, som om den var medført af Landets egne Luftfartøjer.

Enhver af de kontraherende Stater forpligter sig til att gøre den anden Stat delagtig i enhver Begunstigelse, som den maatte indrømme nogen tredje Stat i den hernaævnte Henseende.

Almindelige Regler angaaende Toldvæsenets Forhold til Luftfartøjerne optages i et til Overenskomsten hørende Bilag, der

laga, som skall anses utgöra en del av själva överenskommelsen. bliver at betragte som en De af 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.

Twistmellandefördragsslutande 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.

#### Artikel 38.

Et Luftfartøj, dets Besætning, Passagerer og Gods, Rejseførnødenheder og Proviant skal under lagttagelse af denne Overenskomsts Bestemmelser være underkastet de gældende Love og andre Forskrifter om Luftfart, Told og Afgifter, og Befordring af Personer og Gods i det Land, hvor Fartøjet befinder sig, samt andre gældende Love og Forskrifter, som vedkommende Forhold falder ind under.

#### Artikel 39.

I Tilfælde af Krig skal denne Overenskomsts Bestemmelser ikke gøre nogen Indskrænkning i de kontraherende Staters Handlefrihed som krigsførende eller neutrale.

#### Artikel 40.

Twistigheder mellem de kontraherende Stater angaaende Forstaaelsen eller Anvendelsen af denne Overenskomst og de dertil hørende Reglementer skal, hvis de ikke har kunnet løses ved direkte Forhandlinger, henvises til Afgørelse af den af Folkenes Forbund oprettede faste Domstol til mellemfolkelig Retspleje.

#### Artikel 41.

Denne Overenskomst skal ratificeres, og Ratifikationerne skal udveksles snarest muligt i Stockholm.

Overenskomsten skal træde i Kraft fra Dagen for Ratifikationernes Udveksling. Den kan opsiges med seks Maaneders Var sel fra hver af Siderne.



## Art. 42.

Island äger tillträda denna överenskommelse. Tillträðanddet sker genom meddelande till danska utrikesministeriet, som under rättar den svenska regeringen därom.

Till bekräftelse härav hava vederbörande befullmäktigade under tecknat denna överenskommelse och försett den med sina sigill.

Upprättat i två exemplar i Stockholm den 7 november 1922.

HJ. BRANTING.

(L. S.)

## Artikel 42.

Island har Adgang til at tiltræde denne Overenskomst.

Tiltrædelsens kerved Meddelelse til det danske Udenrigsministerium, som underretter den svenske Regering herom.

Til Bekræftelse heraf har de respektive Befuldmægtigede undertegnet denne Overenskomst og forsynet den med deres Segl.

Udfærdiget i Stockholm i to Eksemplarer, den 7 November 1922.

HERLUF ZAHLE.

(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.<sup>1</sup>

I) Alla luftfartyg med undantag av vattenflygplan:

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

b) i Danmark: Hærens flygplats vid Christianshavns Fælle.

II) Vattenflygplan:

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

b) i Danmark: Marinens flygbåtsstation vid Köpenhamn.

#### § 2.

Gränsen till Sverige skall av luftfartyg, hemmahörande i Dan-

<sup>1</sup> Tullflygplatsernas användbarhet för olika typer av luftfartyg och under olika årstider ävensom andra särskilda upplysningar för luftfart framgår av de under rättelser för luftfarande, som i båda länderna utgivits.

### Toldbilag.

#### § 1.

Med de Undtagelser, som bliver tilstaaet i Henhold til § 8, skal ethvert i en af de kontraherende Stater hjemmehørende Luftfartøj ved Ankomst til den anden Stat lande paa og ved Afreise fra denne Stat opstige fra en af den nedenfor nævnte Landningspladser, som kaldes Toldlandingspladser.<sup>1</sup>

I) Alle Luftfartøjer, undtagen Vandflyvemaskiner:

a) i Danmark: Hærens Flyveplads paa Christianshavns Fælle ved København.

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

II) Vandflyvemaskiner:

a) i Danmark: Marinens Flyvebaadsstation ved København.

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

#### § 2.

Gränsen til Danmark kan af Luftfartøjer, hjemmehørende i

<sup>1</sup> Oplysninger om Toldlandingspladser og deres Anvendelighed for de forskellige Typer af Luftfartøjer og til de forskellige Aarstider samt andre særlige Oplysninger for Luftfart vil findes i de Meddelelser for Luftfarande, som udgives i begge Lande.

mark, 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 Danmark kan av luftfartyg, hemmahörande i Sverige, passeras på varje punkt, där bestämmelser om förbjudna områden icke utgöra hinder härför. Luftfartygets väg över danskt land- och sjöterritorium skall dock såvitt möjligt tagas så, att fartyget kan observeras från ett eller flera av de som observationspunkter för luftfartyg kungjorda platserna.

### § 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

Sverige, passeres på ethvert Punkt, hvor militære Bestemmelser om forbudte Omraader ikke derfor er til Hinder.

Dog skal Luftfartøjets Rute over dansk Land- og Søterritorium saavidt muligt lægges saaledes, at det kan observeres fra et eller flere af de offentliggjorte Observationspunkter for Luftfartøjer.

Gränsen til Sverige skal af Luftfartøj. hjemmehørende i Danmark, passeres i Nærheden af en af de i § 1 nævnte svenske Toldlandingspladser med de Indskrænkninger, som betinges af Bestemmelserne om forbudte Omraader. Efter at Gränsen er overfløjet, skal Luftfartøjet passere i saaden Højde, at Signalering kan opfattes, ved Ankomst vestfra fra et af de nærmest liggende Steder: Östersund, Karlstad, Strömstad, Göteborg eller Malmö, og ved Ankomst østfra fra Stockholm samt, hvis Landing ikke finder Sted, videre følge den Vej, som maatte være anvist.

### § 3.

Enhver af de to kontraherende Stater forbeholder sig at ændre eller supplere de i §§ 1 og 2 omhandlede Bestemmelser med Forpligtelse til mindst 3 Maaneder i Forvejen at give den anden kontraherende Stat Meddelelse derom.

### § 4.

Naar et Luftfartøj befinder sig i Nød og som Følge deraf overskrider Gränsen paa andet Sted end de fastsatte, skal det lande ved den nærmeste Toldlandingsplads paa dets Vej.

Hvis et i Nød værende Luftfartøj maa lande, forinden det

tullflygplats, skall föraren omedelbart efter landningen underätta närmaste tullmyndighet aningen direkt eller genom anmälan till närmaste polismyndighet.

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 föraren 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.

naar en Toldlandingsplats, skal det umiddelbart efter Landingen underrette nærmeste Toldmyndighed, enten direkte eller ved Anmeldelse til nærmeste Politimyndighed.

Føreren maa paa tilfredsstillende Maade godtgøre Nødvendigheden af den foretagne Indpasage eller Landing.

Luftfartøjet maa kun afgaa igen med vedkommende Toldmyndigheds Samtykke. Efter at denne enten selv eller gennem vedkommende Politimyndighed har foretaget fornøden Undersøgelse skal den stemple eller lade stemple Rejsdagbogen og den i § 6 omhandlede Ladningsfortegnelse, der gives Paategning om mulig forefundne Uoverensstemmelser. Føreren skal i givet Tilfælde underrettes om den Toldlandingsplads, paa hvilken han skal henvende sig for Toldklarering.

#### § 5.

Før Afrejsen til og umiddelbart efter Ankomsten fra fremmed Land skal Føreren forevise sin Rejsedagbog for Landingspladsens Myndigheder, og ligeledes den i § 6 omhandlede Ladningsbetegnelse.

#### § 6.

Over Gods og Rejsefornödenheder og Proviant, som skal medbringes, udfærdiger Føreren en specificeret Ladningsfortegnelse, overensstemmende med vedføjede Formular n:r 1.

Afsenderen af Gods udfærdiger detailleret Toldangivelse i Overensstemmelse med vedføjede Formular n:r 2. Ladningsfortegnelsen skal stemme med Toldangivelsen.



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 undersöka godslistan jämte godsanmälningarna, utföra föreskrivna visitationer samt påteckna resedagboken och godslistan. Påteckningen skall bestrykas med stämpel. Varor eller varupartier, för vilka sådant påfordras, skola förseglas, och bevis därom påtecknas 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 anloppsorten 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 tullmyndig-

Forøvrigt iakttages de i hvert Land gældende særlige Bestemmelser om Udfærdigelse af Toldpapir-r for Luftfartøjer og deres Ladning.

## § 7.

Før Afrejsen undersøger vedkommende Toldfunktionær Ladningsfortegnelsen og Toldangivelserne, udfører de foreskrevne Besigtigelser samt paategner Rejsedagbogen og Ladningsfortegnelsen. Paategningen bekræftes med Stempel. Varer eller Varepartier, for vilke saadant er paakrævet, forsegles, og Attest herom paaføres Fortegnelsen.

De af Vareafsenderen udfærdigede Vareangivelser skal opbeværes hos vedkommende Myndighed i Afsendelseslandet til mulig fornøden Kontrol med Ladningsfortegnelsen.

Ved Luftfartøjets Ankomst forvisser Toldmyndigheden sig om, at Forseglingen er ubrutt, modtager de til Stedet bestemte Varer til Toldbehandling og paategner Rejsedagbogen. Endvidere skal Toldmyndigheden, hvis Fartøjet ikke paa samme Rejse skal fortsætte til andet indenlandsk eller udenlandsk Sted, beholde Ladningsfortegnelsen, men i andet Fald tilbagelevere den til Fartøjets Fører, efter at der paa denne er gjort fornøden Anmærkning om de paa Anløbsstedet lossede eller lastede Varer. Er Forseglingen brutt, undersøges Forholdet nærmere, og antages den brutt i det andet Land, underrettes de derværende Toldmyndigheder derom.

Ombordværende Rejsefornødenheder for Luftfartøjet og Proviant for Besætning og medføl-

het 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.

### § 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 deltagar 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 befri-

gande Passagerer er fritaget för Told i den Udstrækning, Toldvæsenet anser disse for nødvendige for den i Rejsedagbogen angivne Rejse, forsaavidt de forbliver ombord.

Ingen Varer eller Genstande maa indlades i eller udlosses fra et Luftfartøj uden Tilladelse fra paagældende Myndighed.

### § 8.

Som Undtagelse fra de almindelige Regler skal visse Luftfartøjer, særlig postførende Luftfartøjer samt Luftfartøjer, som tilhører Lufttransportselskaber, og endvidere Luftfartøjer, som tilhører Medlemmer af en anerkendt Luftfartsklub eller Klubben selv, og som ikke deltager i almindelig Person- og Varetransport, kunne fritages for Forpligtelsen til at lande ved Toldlandingspladser og faa Tilladelse til at begynde eller ende deres Rejse ved visse andre af vedkommende Luftfartsadministration udpegede Landingspladser, hvor da Toldforretningerne udføres.

For saadanne Luftfartøjer kan vedkommende Luftfartsadministration fastsætte visse Omraader, hvor Grænsen skal passeres, og paabyde, at de under Farten over Grænsen give sig tilkende ved dertil bestemte Signaler.

### § 9.

Luftfartøjer, som er hjemmehørende i den ene av de kontraherende Stater, og som lander paa den anden Stats Omraade, er i Princippet toldpligtige, saafremt der i vedkommende Land er Told paa Luftfartøjer.

Saaftert de er bestemte til atter at udføres, behandles de med

else från eller återbetalning av tull behandlas efter de i landet gällande föreskrifterna.

Så snart mellan de fördrags-slutande staterna bildats en sam-manslutning av luftfartsförenin-gar, skola dessas luftfartyg hava förmånen av förefintliga stadgan-den om begagnande av särskilda passersedlar (*Triptyques*).

#### § 10.

Varor, förnödenheter och pro-vision, som medföras av luftfar-tyg, skola i fråga om ursprung och särskilda gällande tullföre-skrifter eller andra stadganden om in- och utförsel vara under-kastade samma regler, som gälla för varor, förnödenheter och pro-vision, befordrade annorledes än med luftfartyg.

#### § 11.

Utföras varor med luftfartyg från tullager eller under anspråk på restitution av eller befrielse från tull eller annan införselav-gift eller inländsk avgift, skall av-ändaren, om så erfordras, styrka, att varorna behörigen framkommit till det andra lan-det, 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 överensstämma med godslistan, skall vederböran-de tullmyndighet i ankomstlan-det härmed underrätta tullmyn-dighet i utförsellandet.

Hensyn til Toldfrihed eller Til-bagebetaling af erlagt Told efter de derom i vedkommende Land gældende Forskrifter.

Er der mellem de kontraheren-de Stater blevet dannet Sammen-slutning af Luftfartsklubber, skal disses Luftfartøjer nyde godt af ellers gældende Bestemmelser an-gående Benyttelsen af Passer-sedler (*Triptyques*).

#### § 10.

Varer, Rejsefornødenheder og Proviant, som medføres af Luft-fartøj, skal med Hensyn til Op-rindelse og de forskellige Told-forskrifter og andre Bestemmel-ser om Ind- og Udførsel være underkastet de samme Regler, som gælder for Varer og Rejse-fornødenheder og Proviant, som befordres paa anden Maade end med Luftfartøj.

#### § 11.

Udføres uberigtigede Varer eller Varer, for hvilke kræves Tilbagebetaling af Told eller andre Afgifter, skal Afsenderne, naar saadant forlanges, godtgøre, at Varerne er fremkomne til det andet Land, ved at fremlægge en Attest fra Bestemmelsesstedets Toldvæsen.

Dog skal de Lempelser, som gælder for Udførsel med Jernbane eller Skib mellem de to Lande, ogsaa saavidt muligt gælde for Udførsel med Luftfartøj. Hvis Varerne ved Ankomsten ikke stemmer med Ladningsfortegnel-sen, underretter Toldmyndighe-derne i Ankomstlandet Toldmyn-dighederne i Udførselslandet her-om.

## § 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 hin-der av bestämmelserna om anlö-pande av tullflygplats färdas över landet, därest det följer den en-ligt överenskomsten art. 16 mom. 1 föreskrivna luftvägen och, om så erfordras, giver sig till-känna med signaler vid färd över de i sådant syfte bestämda plat-serna.

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 avre-san. För övrigt skall tillämpas vad angående trafik till och fran landet med luftfartyg i allmän-het är överenskommet.

## § 13.

När straff ådömts för överträ-delse av förestående regler, skall meddelande om överträdelsen läm-nas till vederbörande tullmyn-dighet i det land, där luftfarty-get är hemmahörande.

## § 14.

Föreskrifterna i denna bilaga gälla icke för militära luftfartyg, som besöka den andra fördrags-slutande staten på grund av sär-skilt tillstånd (art. 32 i överens-kommelsen), och ej heller för tull- eller polisfartyg (art. 33 i överenskomsten).

## § 12.

Hvis et Luftfartøj, hjemmehö-rende i den ene kontraherende Stat, for at naa sit Bestemmelses-sted maa flyve over den anden Stats Omraade og ikke skal lan-de der, kan det uanset Bestem-melserne om Anløb af Toldlan-dingplads flyve over Landet, naar det følger den i Medfør af Over-enskomstens Art. 16, 1. Stk., foreskrevne Rute og hvis det kræves, giver sig til Kende ved Signaler ved Farten over de i dette Øjemed fastsatte Punkter.

Skal Fartøjet derimod paa en saadan Rejse lande i den Stat, over hvis Omraade det skal pas-sere, skal det være forpligtet til at lande ved en Toldlandings-plads eller en i Henhold til § 8 fastsat Landingsplads. Navnet paa denne Landingsplads skal indføres i Rejsedagbogen før Af-rejsen.

I øvrigt kommer de angaaen-de Trafik til og fra Landet med Luftfartøj aftalte Bestemmelser til Anvendelse.

## § 13.

Naar Straf idømmes for Over-trædelse af foranstaaende Reg-ler, skal Meddelelse herom af vedkommende Toldmyndighed gi-ves til Toldmyndighederne i det Land, hvor Fartøjet er hjemme-hørende.

## § 14.

Forskrifterne i dette Bilag an-gaar ikke militære Luftfartøjer, som besøger den anden kontra-herende Stat i Henhold til spe-ciel Tilladelse (Artikel 32 i Over-enskomsten), ej heller Told-og Politiluftfartøjer (Artikel 33 i Overenskomsten).



## Formulär n:r 1.

*Obs!* Å godslistan få icke finnas rade ingar 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 .....

Förare .....

Gods .....

Förnödenheter: .....

Provision: .....

Registreringsmärke:  
Avgångsort:  
Bestämmelseorter:  
Namn:  
Bostad:  
Nationalitet:  
Certifikatnummer:  
Antal godsanmälningar:

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 anloppsorter (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: .....

| K o l l i s   |       | Godsets slag | Ursprungsland | Värde | Vikt   |       | Anmärkn. |
|---------------|-------|--------------|---------------|-------|--------|-------|----------|
| märke och n:r | antal |              |               |       | Brutto | Netto |          |
|               |       |              |               |       |        |       |          |
|               |       |              |               |       |        |       |          |
|               |       |              |               |       |        |       |          |

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

(Avsändare)

## Formular Nr. 1.

*Mærk.* Paa Ladningsfortegnelsen maa ikke findes nogen Udstregning eller Rettelse med mindre den er godkendt af vedkommende Toldmyndighed og heller ikke maa der foretages Indskud mellem Linjerne eller flere Artikler indføres paa samme Linje. Der kan tilføjes saa mange Ekstrablade som nødvendigt.

## Luftfart.

## Ladningsfortegnelse.

Denne Plads er reserveret for Anførsler af Toldvæsenet paa første Afgangssted.

Luftfartøj .....

Føreren .....

Varer.....

Rejseforødenheter: .....

Proviant: .....

Registreringsmærke:

Afgangssted:

Bestemmelsessteder:

Navn:

Bopæl:

Nationalitet:

Certifikat nr.:

Antal Toldangivelser:

Føreren garanterer Nøjagtigheden af Indholdet af denne Fortegnelse under Strafansvar efter Loven. I Henhold hertil har han dateret og underskrevet dette Dokument.

| Befragtningsdokumenternes Løbe Nr. | Kolliernes Mærker og Numre | Kolliernes Antal og Beskaffenhed. | Varernes |            |                  | Anmærkninger. | Anførsler af Toldmyndighederne paa Anløbssteder (Ombytning af Luftfartøj, Løsning og Lastning m. v. som der finder Sted). |
|------------------------------------|----------------------------|-----------------------------------|----------|------------|------------------|---------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                    |                            |                                   | Art      | Bruttovægt | Bestemmelsessted |               |                                                                                                                           |
|                                    |                            |                                   |          |            |                  |               |                                                                                                                           |
|                                    |                            |                                   |          |            |                  |               |                                                                                                                           |
|                                    |                            |                                   |          |            |                  |               |                                                                                                                           |
|                                    |                            |                                   |          |            |                  |               |                                                                                                                           |

## Formular Nr. 2.

## Luftfart.

## Toldangivelse

afgivet af .....

for følgende Varer, som skal sendes med .....

(Fartøj)

(Fører)

Afgangssted .....

Bestemmelsessted .....

| Kolliernes      |       | Varernes Art | Oprindelsesland | Værdi | Vægt   |       | Anmærkninger |
|-----------------|-------|--------------|-----------------|-------|--------|-------|--------------|
| Mærker og Numre | Antal |              |                 |       | Brutto | Netto |              |
|                 |       |              |                 |       |        |       |              |
|                 |       |              |                 |       |        |       |              |
|                 |       |              |                 |       |        |       |              |

..... (Sted) ..... (Dato) ..... 19.....

.....  
(Afsender.)

## Reglemente A.

## Märkning och registrering.

## I.

## Allmänna bestämmelser.

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

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

Registreringsmärket börjar

för Sverige med . . . . . A  
» Danmark » . . . . . D.

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.

## Reglement A.

## Mærkning og registrering.

## I.

## Almindelige bestemmelser.

a) Nationalitetsmærket skal for Danmark bestaa af et T, for Sverige af et S.

Registreringsmærket skal bestaa af en Gruppe paa fire store Bogstaver; hver Gruppe skal indeholde mindst een Vokal.

Registreringsmærket skal:

for Danmark begynde med et D.  
» Sverrig » » » A.

Den samlede Gruppe paa fem Bogstaver skal anvendes som Kaldesignal af det enkelte Luftfartøj ved Afgivelse eller Modtagelse af Radiosignaler eller ved andre Forbindelsesmetoder; herfra undtages dog Forbindelse ved Hjælp af optisk Signalering, hvor de sædvanlige Metoder skal anvendes.

b) Med Undtagelse af Stats- og Handelsluftfartøjer skal Registreringsmærket paa alle Luftfartøjer være understreget med en sort Streg.

c) Registret og Registreringsbeviset skal indeholde en Beskrivelse af Luftfartøjet og skal angive:

Fabrikantens Navn samt Nummer eller andet Identifieringsmärke, givet af Fabrikanten,

Ovannämnda nationalitets- och registreringsmärken.

Luftfartygets vanliga hemort.

Ägarens fullständiga namn, nationalitet och bostad.

Registreringsdatum.

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

de ovenfor nævnte Nationalitets- og Registreringsmærker, den anerkendte Landingsplads, hvor Fartøjet er hjemmehørende, Ejers fulde Navn, Nationalitet og Bopæl, Registreringsdatoen.

d) Alle Luftfartøjer skal bære fæstet til Gondolen, Kroppen eller Førerhuset paa en iøjnefaldende Plads en Metalplade, forsynet med Ejers Navn og Bopæl samt med Nationalitets- og Registreringsmærket.

## II.

### Märkenas anbringande.

Nationalitets- och registreringsmärken målas i svart på vit boten 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 höljet, där dettas diameter är

## II.

### Mærkernes Anbringelse.

Nationalitets- og Registreringsmærkerne skal males med sort paa hvid Bund paa følgende Maade:

#### a) *Flyvemaskiner.*

Mærkerne skal males een Gang paa Undersiden af nederste Planpar og een Gang paa Oversiden af øverste Planpar og med den øverste Del af Bogstaverne i Retning mod Planernes forreste Kant. De skal ogsaa males paa begge sider af Kroppen mellem Bæreplanerne og Haleplanet. Hvis Maskinen ikke er forsynet med en Krop, skal Mærkerne males paa Førerhuset.

#### b) *Luftskibe og Balloner.*

Paa Luftskibe skal Mærkerne males tæt ved største Tværnsnit paa begge Sider; desuden skal de males paa Oversiden i lige stor Afstand fra Bogstaverne paa Siderne.

Paa Balloner skal Mærkerne males to Steder tæt ved den største horisontale Omkreds og



störst, så långt som möjligt från varandra.

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

saa langt som muligt fra hinanden.

Saavel for Luftskeibe som for Balloner skal Sidemærkerne være synlige baade fra Siderne og fra Jorden.

### III.

**Tillägsbestämmelser för nationalitetsmärkenas anbringande.**

#### a) *Flygplan och luftskepp.*

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

Det målas även på sidosidret eller på yttre sidan av de yttersta sidosidren, om luftfartyget har mer än ett sidosidder.

#### b) *Balloner.*

Nationalitetsmärket målas på gondolen.

### III.

**Supplerende Bestemmelser for Anbringelse af Nationalitetsmærket.**

#### a) *Flyvemaskiner og Luftskeibe.*

Nationalitetsmärket skal ogsaa males paa venstre og højre Side paa Undersiden af nederste Haleplan eller Højderor og ogsaa paa Oversiden af øverste Haleplan eller Højderor paa det af dem, der er det største.

Det skal ogsaa males paa begge Sider af Sideroret eller paa ydre Side af hvert, hvis der er mere end eet Sideror.

#### b) *Balloner.*

Nationalitetsmärket skal males paa Gondolen.

### IV.

**Nationalitets- och registreringsmärkenas storlek.**

#### a) *Flygplan.*

Märkenas höjd å vingar och stjärtpän skall vara  $\frac{4}{5}$  av vingarnas, respektive stjärtpänens, bredd. På sidosidder 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 stjärtpänet vara  $\frac{4}{5}$  av planens bredd, på sidosidder skall

### IV.

**Nationalitets- og Registreringsmærkernes Størrelse.**

#### a) *Flyvemaskiner.*

Mærkernes Højde paa henholdsvis Bære- og Haleplan skal være  $\frac{4}{5}$  af Plankorden og paa Siderorene saa stor som muligt. Mærkernes Højde paa Kroppen eller Førerhuset skal være  $\frac{4}{5}$  af Dybdens paa den smalleste Del af den Del af Kroppen eller Førerhuset, hvorpaa Mærkerne er malet.

#### b) *Luftskeibe og Balloner.*

Paa Luftskeibe skal Nationalitetsmärket paa Haleplanet være  $\frac{4}{5}$  af Plankorden; paa Sideroret

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 gondolens 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.

skal det være saa stort som muligt. Højden af de andre Mærker skal for Luftskibe være  $\frac{1}{12}$  af Omkredsen af største Tværnsnit.

Paa Balloner skal Højden af Nationalitetsmærket paa Gondolen være  $\frac{4}{5}$  af Gondolens Højde, og Højden af de andre Mærker skal være  $\frac{1}{12}$  af Ballonens Omkreds.

c) *For alle Luftfartøjer*

gælder, at Nationalitets- og Registreringsmærkernes Bogstaver ikke behøver at være højere end 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.

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.

V.

Størrelse, Bogstavstype m. m.

a) Bogstavernes Bredde skal være  $\frac{2}{3}$  af deres Højde, og Stregtykkelsen  $\frac{1}{6}$  af Højden.

Bogstaverne skal males som Klodsbogstaver og være ensartede i Skrift og Størrelse. Der skal være et Mellemrum lig det halve af Bogstavernes Bredde mellem Bogstaverne.

b) Ved Bogstaver, der er understreget, skal Stregens Tykkelse være lig med Bogstavernes Stregtykkelse, og Mellemrummet mellem Bogstavernes nederste Kant og Stregen skal være lig med Stregens Tykkelse.

VI.

Afstanden mellem Nationalitets- og Registreringsmærkerne.

Naar Nationalitets- og Registreringsmærkerne staar sammen, skal en Bindestreg med en Længde, der er lig med et af Bogstavernes Bredde, males mellem Nationalitetsmærket og Registreringsmærket.

## VII.

## Underhåll.

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

Märkena skola hållas rena och tydliga.

## VII.

## Vedligeholdelse.

Nationalitets- og Registreringsmærkerne skal anbringes saa hensigtsmæssigt som muligt under Hensyntagen til Luftfartøjets Konstruktion.

Mærkerne 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 ådagalägga, 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.

## Reglemente B.

### Luftdygtighedsbevis.

For Udstedelse af Luftdygtighedsbevis gælder følgende:

1. Luftfartøjets Konstruktion med Hensyn till Sikkerheden skal tilfredsstille visse Minimumskrav.

2. Bygningen af hvert Luftfartøj skal være godkendt med Hensyn till Arbejdets Udførelse og Materialets Godhed. Kontrollen med Fabrikation og Prøver skal godtgøre, at visse Minimumskrav er tilfredsstillede.

3. En ny Types Flyveegenskaber skal paa tilfredsstillende Maade godtgøres ved særlige Flyveprøver. Prøverne skal godtgøre, at visse Minimumskrav er tilfredsstillede. Naar en Type er godkendt, behøver Fartøjer af denne Type ikke at underkastes de foranævnte særlige Prøver.

4. Luftfartøjet skal være udstyret med de til en sikker Navigation nødvendige Instrumenter.

5. Til Grund for de i Punkterne 1—4 omhandlede Krav skal lægges de medfølgende i »Regler for Godkendelse af Flyvemaskiner» anførte Bestemmelser m. v., idet det forbeholdes hver Stat at omredigere og komplettere disse.

6. Vedrørende Luftskebets Luftdygtighed skal lignende »Regler for Godkendelse» opstilles, naar tilstrækkelig Erfaring till Fastsettelse af saadanne foreligger.



## 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 totala 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 totala 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 totala flygvikt som indelningsgrund i överensstämmelse med nedanstående schema:

## Regler

for

## Godkendelse af Flyvemaskiner.

(Gælder ikke for Skolemaskiner.)

## I.

Bestemmelser for Konstruktion og Fabrikation af Flyvemaskiner.

## A. Regler for Beregning.

## a. Styrkeberegninger.

Styrkeberegningerne skal udføres paa Grundlag af den største tilladte Vægt, hvorved forstaas Nyttelast + Tomvægt.

## 1. Plankonstruktionen.

Med  $n$  dobbelt Sikkerhedskoefficient for plankonstruktionen menes i det følgende, at Brudbelastningen er lig  $n (P \div p)$ , hvor  $P$  er Maskinens største tilladte Vægt og  $p$  Plankonstruktionens Vægt.

Ved Styrkeberegningerne skal der tages fornødent Hensyn til de Kræfter, der er ujævnt fordelt langs Planerne.

Styrkeberegningerne skal udføres paa Grundlag af Plankonstruktionens aerodynamiske Egenskaber, fastsat ved et godkendt aerodynamisk Laboratorium.

Sikkerhedskoefficienten retter sig efter Maskintypen, indtil videre anvendes Maskinens største tilladte Vægt som Inddelingsgrundlag i Overensstemmelse med nedanstaaende Skema:

| Grupp | Största tillåtna totala flygvikt | n vid               |                    |              |
|-------|----------------------------------|---------------------|--------------------|--------------|
|       |                                  | största flyg-vinkel | minsta flyg-vinkel | flyghv-nings |
| 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                | —            |

| Gruppe | Største tilladte Vægt | n. ved              |                     |              |
|--------|-----------------------|---------------------|---------------------|--------------|
|        |                       | største Flygevinkel | mindste Flygevinkel | flyghv-nings |
| A      | indtil 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 ändrar på en sträcka, som är lika med vingdjupet, kontinuerligt sjunker till hälften av enhetsbelastningen på den övriga delen av vingen. Denna bestämelse 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

Plankonstruktionen skal kunne taale en frontal Belastning, som for Gruppe A og B er mindst  $2,3 (P - p)$ , for Gruppe C og D mindst  $2,0 (P - p)$  og for Gruppe E mindst  $1,5 (P - p)$ .

Ved Beregning af Planbjælkerne skal, saafremt der ikke foreligger nøjagtige Forsøgsresultater over Belastningens Fordeling i Længderetningen, ved Planer, hvis Bredde ikke væsentlig varierer, forudsættes, at Enhedsbelastningen ved Planernes yderste Ender paa et Stykke, der er lig Planbredden, kontinuerlig synker til Halvdelen af Enhedsbelastningen paa den øvrige Del af Planet. Denne Bestemmelse maa dog kun anvendes ved Beregning af de indre Felter; ved Beregning af Feltet udenfor de yderste Stivere skal Middelenhedsbelastningen lægges til Grund; dette skal ogsaa være Tilfældet ved Beregning af Stivere og Barduner.

Ved Beregning af Tryk, Bøjningsmoment samt Spændingen i Bjælker og Barduner maa ingen Overslagsberegning komme til Anvendelse, men en nøjagtig Git-

skall företagas (Clapeyrons formel).

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, bestämmes 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 förutsättes jämnt fördelad.

Roder beräknas för en jämnt

9-230208.

terkonstruktionsberegning maa företages (Clapeyrons Formler).

Ved Beräkning af Stødmomenter skal der tages Hensyn til eventuel Ekscentricitet i Kraftpaavirkningen.

Beregning af Stivere og Bjælker, som er udsat for Tryk, foretages indenfor det elastiske Omraade efter Eulers Formel og indenfor det uelastiske Omraade efter Tetmajers Formel.

For Bjælker, som er udsat baade for Bøjning og Tryk, bestemmes Brudsikkerheden efter Vianellos Formel eller en anden, hvis Tilforladelighed kan paavises.

Bjælkebeslag, Forbindelsesled og Sammenkoblinger skal dimensioneres 20 % stærkere end Beregningerne kræver.

Kabler, der paavirkes under Landing, skal, hvis ikke ovennævnte Krav medfører større Sikkerhed, af Hensyn til Landingspaavirkningen dimensioneres saaledes, at de kan optage et Træk, der er 6 Gange den Belastning, de udsættes for, naar Flyvemaskinen hviler paa Jorden.

Stivere, Kabler, Pianotraad og Bardunstrammere skal dimensioneres saaledes, at de har et Overskud af Styrke paa 200 kg.

## 2. Stabilisatorer og Ror.

Faste Stabilisatorer skal beregnes for samme Enhedsbelastning som Planerne og med den Sikkerhedskoefficient, forøget med 25 %, som gælder for den paagældende Types Plankonstruktion. Belastningen skal forudsættes jævnt fordelt.

Ror skal beregnes for en jævnt

fördelad belastning, som är lika med  $0,05 v^2 \text{ kg/m}^2$ .

( $v$  = största flyghastighet i m/sek.)

vilken belastning roderna skola kunna tåla med dubbel säkerhet. Roderna skola dock alltid kunna tåla en belastning av minst  $150 \text{ kg/m}^2$ .

fordelt Belastning, der er lig med  $0,05 v^2 \text{ kg/m}^2$ , ( $v$  = største Flyvehastighed i m/sek.), hvilken Belastning Rorene skal kunne taale med dobbelt Sikkerhed.

Rorene maa dog altid kunne taale en Belastning paa mindst  $150 \text{ kg/m}^2$ .

### 3. Styranordningar.

Ratt eller spak för manövrering av höjdroder och skevningsroder beräknas för en vid handtaget anbragt största kraft av  $100 \text{ kg}$ .

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  $150 \text{ kg}$ . för var fot.

### 3. Styreanordninger.

Rat eller Styrepind for Højderor og Balanceklapper skal beregnes for en ved Haandtaget anbragt Størstekraft paa  $100 \text{ kg}$ .

Alle til ovennævnte Styreorganer hørende Konstruktionsdele skal beregnes for en tilsvarende Paavirkning.

Fodstyr med Fastgørelsesanordninger skal beregnes for et Tryk gennem Fødderne paa  $150 \text{ kg}$ . for hver Fod.

### 4. Underställ.

Flygplankonstruktionen skall även beräknas för de påkänningar, som genom understället vid start och landning överförs på vingställ och kropp. Hela konstruktionen skall kunna upptaga en vertikal belastning på hjulen (flottörerna), 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

### 4. Understel.

Flyvemaskinkonstruktionen skal være beregnet for de Paavirkninger, der gennem Understellet ved normale Starter og Landinger overføres paa Planer og Krop. Hele Konstruktionen skal derfor kunne optage en vertikal Belastning paa Hjulene (Pontonerne), der er 6 Gange saa stor for Landmaskiner og 10 Gange saa stor for Vandflyvemaskiner som den Belastning, der fremkommer, naar Maskinen hviler paa Understellet med sin fulde Vægt. Desuden skal det antages, at der kan optræde en frontal bagudrettet Belastning paa Hjulakslen, der er 3 Gange saa stor som Maskinens Vægt, og som er fordelt paa de forskellige Hjul efter deres Belastning, naar Maskinen staar stille, eller en Side



är lika med den vilande hjulasten. Konstruktionen skall kunna tåla ett samtidigt uppträdande av två av dessa belastningar.

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

Underställets avfjädringar vid lantflygplan 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 förutsättningar:

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

2) Förutom den på kroppen vilande statiska belastningen, multiplicerad med belastningsfaktorn, skola följande belastningar förutsättas samtidigt påverka stabilisatorer och roder:

(lateral) Belastning paa Hjulenes Underkant, der er lig med den hvilende Hjulast. Konstruktionen skal kunne taale en samtidig Paavirkning af to af disse Belastninger.

Disse Fordringer skal ved tilsvarende Kraftplacering og med ovenstaaende Modifikation ogsaa gælde for Vandflyvemaskiner samt for Landapparater med Ski-understel.

Understellets Affjedringer skal for Landmaskiner være saaledes afpasset, at Spændingen i dem ikke overstiger 6 Gange den statiske Belastning ved Hvile, naar Maskinen falder paa Hjulene paa et fast Underlag fra en Højde af 0,5 m. For Maskiner, der er bestemt til Natflyvning, skal tilsvarende Faldhøjde være 1 m.

### 5. Kroppen.

Kroppen skal have tillstrækkelig Styrke til at kunne modstå de Bøjninger og Vridninger, der kan opstaa under Flugt og ved Landinger.

Ved Maskiner af Traktortype, hvis Krop i Hovedsagen er strömlinieformet, og hvis bageste Del har pyramide- eller kegledannet Form, skal Beregning af Kroppen udføres under følgende Forudsætninger:

1) Den for den paagældende Types Plankonstruktion fastsatte Sikkerhedskoefficient skal anvendes ved Kroppens Beregning for statisk Belastning.

2) Foruden de paa Kroppen hvilende Belastninger multipliceret med Sikkerhedskoefficienten skal samtidig følgende Belastninger forudsættes at paavirke Stabilisatorer og Ror:

|                              |     |     |     |     |     |
|------------------------------|-----|-----|-----|-----|-----|
| Grupp . . . . .              | A   | B   | C   | D   | E   |
| Belastning:                  |     |     |     |     |     |
| kg./m <sup>2</sup> . . . . . | 200 | 200 | 180 | 150 | 120 |

|                              |     |     |     |     |     |
|------------------------------|-----|-----|-----|-----|-----|
| Gruppe . . . . .             | A   | B   | C   | D   | E   |
| Belastning:                  |     |     |     |     |     |
| kg./m <sup>2</sup> . . . . . | 200 | 200 | 180 | 150 | 120 |

Vid avvikelser från ovannämnda normaltyp fordras en motsvarande 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 propellernas 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 ,

Ved Maskiner af Pushertypen og ved Afvigelser fra ovannævnte normale Traktortype skal tilsvarende Sikkerhed forefindes under Hensyntagen til de Kraftpaavirkninger, der følger af Luftmodstanden paa Krop, Stabilisatorer og Ror.

I Maskiner med Planbuk skal denne og dens Indfæstning i Kroppen af Hensyn til Capotering beregnes for en vertikal Belastning af 6 Gange den fuldt belastede Maskines Vægt.

Ved andre Maskiner skal forefindes tilsvarende Styrke af Hensyn til de ombordværendes Sikkerhed under Capotering.

Benzintanke skal indbygges saaledes, at Konstruktionen kan modstaa en vertikal og horisontal Paavirkning af:

ved Gruppe A: 20 Gange den fyldte Tanks Vægt;  
 ved Gruppe B: 15 Gange den fyldte Tanks Vægt;  
 ved Gruppe C: 10 Gange den fyldte Tanks Vægt.  
 Landflyvemaskiner: ved Gruppe D—E: 8 Gange den fyldte Tanks Vægt.  
 Vandflyvemaskiner: ved Gruppe D—E: 6 Gange den fyldte Tanks Vægt.

Motorfundamentet skal have tillstrækkelig Styrke under Hensyntagen til Motorens Vægt samt Propellens Træk eller Tryk og Vridningsmoment (se Afsnit II C, Prøver).

Af Hensyn til Træghedskræfterne skal Siddepladserne tåle en Belastning af:

ved Gruppe 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.

*Anm.* Afvigelser fra forannævnte Regler for Styrkeberegningen kan tillades, saafremt det gennem Forsøg og Beregninger i Ind- eller Udlandet er godtgjort, at en Flyvemaskinkonstruktion maa anses for betryggende i enhver Henseende.

### b. Stabilitetsberäkning.

Stabilitetsberäkningen skall omfatta flygplanet med såväl fulla som tomma tankar samt vid de olika belastningsförhållanden, för vilka konstruktören garanterar stabiliteten.

Konstruktören skall ange den variabla nyttiga<sup>1</sup> 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. Stabilitetsberegning.

Stabilitetsberegningen skal udfores for Flyvemaskinen med saavel fyldte som tomme Tanke samt under Hensyn til de forskellige Belastningsforhold, for hvilke Konstruktøren kan garantere Stabiliteten.

Konstruktøren skal angive den variable Lasts<sup>1</sup> Anbringelse i Flyvemaskinen.

Beregningerne skal vise Angrebspunkt og Størrelse af Tyngdekraften samt Angrebslinie og Størrelse af Luftmodstandskraften og Trækraften.

Det skal vises, at disse Kræfter holder hverandre i stadig Ligevægt saavel ved Maskinens største og mindste Hastighed som ved Glideflugt med stoppet Motor.

Flyvemaskinens Stabilitet maa dog ikke være større, end at Maskinen let kan manøvrere.

Ved Maskiner med flere Motorer skal det vises, at Maskinen skal kunne styres, selv om een eller flere Motorer stoppes.

<sup>1</sup> 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 (härin inbegripet kylvatten och den olja, som rymmes i vevhu-ets oljerum), elektriska installationer samt fasta strålkastare och lanternor.

<sup>1</sup> Ved en Maskines Nyttelast forstås Differencen mellem Maskinens største tilfødte Vægt og dens Tomvægt.

Ved en Maskines Tomvægt forstås Vægten af selve Maskinen med fast Inventar og tilhørende Motoranlæg (herin indbefattet Kølevand og den Olie, der til enhver Tid smører Maskinens enkelte Dele), elektriske Installationer samt faste Projektører og Lanterner.

## B. Övriga konstruktions- och fabri- kationsbestämmelser.

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

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

b) *Konstruktionsdelar av trä.*

### 1. *Materialets egenskaper.*

Träet skall hava tillfredsställande mekaniska (tryck, sträckning, böjning etc.) och fysiska (tätthet, 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 felfritt. 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 strukturanomalier 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

## B. Øvrige Konstruktions- og Fabri- kationsbestemmelser.

a) *Almindelige bestemmelser for Raastoffer, Halvfabrikata og enkelte Konstruktionsdele.*

I. A. S. B.'s (International Aircraft Standard Board's) Normer godkendes. Afvigelser herfra kan tillades, naar Berettigelsen dertil paavises.

b) *Konstruktionsdele af Træ.*

### 1. *Materialets Egenskaber.*

Træet skal have tilfredsstillende mekaniske (Tryk, Træk, Bøjning o. s. v.) og fysiske (Tæthed, Haardhed o. s. v.) Egenskaber. Tværtræ maa ikke anvendes. Træet skal være tørt. Vandindholdet i bearbejdede Dele maa ikke overstige 15 % af Vægten af det ved 100° C fuldstændig udtørrede Træ. Dette gælder ikke bøjede Dele.

Træet skal være normalt vokset, sundt og fejlfrit. Det skal være homogent, d. v. s. det maa i den bearbejdede Del kun frembyde smaa Forskelligheder i Struktur, i Tykkelse af de enkelte Lag og i Farve.

Træet skal have normal Farve og ikke udvise Farveovergange, der tyder paa Ændringer i fysiske Egenskaber eller paa Strukturanomalier eller paa Tilstedeværelse af kemiske Forbindelser, der kan svække Træet.

Træet skal have normal Lugt. Det maa ikke have muggen eller anden Lugt, der kan tyde paa Sygdom.

Træet i de bearbejdede Dele



ej innehålla kvistar eller hartsansamlingar, som kunna försvaga konstruktionsdelarna.

maa ikke indeholde Knaster eller Harpiksansamlinger, som kan svække Konstruktionsdelene.

## 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. Skruvar 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

## 2. Fordringer til Konstruktionsdele af Træ.

Almindelige Bestemmelser.

Overgange i Trædeles Dimensioner skal ske gradvis.

### Bjælker.

Hvis Boltehuller el. lign. svækker Bjælken i højere Grad, end den fordrade Sikkerhed kræver, skal der anbringes Forstærkninger. Skruer og Stifter maa ikke foraarsage Sprækker i Træet.

Samlingen skal udføres saaledes, at Bjælkerne ikke svækkes. De skal anbringes paa saadanne Steder, hvor Paavirkningerne er forholdsvis smaa.

### Tvaerribber.

Tvaerribbernes Konstruktion og den Maade, paa, hvilken de er monterede til Bjælkerne, skal kontrolleres ved Prøvebelastning.

### Limning.

Limning skal udføres omhyggeligt under Anvendelse af stærkt Lim. Ved limede Bjælker og Stivere skal Limningen sikres ved Omvikling med Baand eller paa anden Maade.

Sammenlimning af hule Dele skal forstærkes ved Indbygning af mindst 2 Lister af haardt Træ.

Fernisering, Lakering  
o. s. v.

Alle Trædele skal lakeres eller paa anden Vis beskyttes mod

mot fukt och väderlekens inflytande.

### Fanér.

Fanér skall för att få användas vara av godkänd kvalitet.

Vid skjuvningsprov 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:

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.

Fugtighed og Vejrligets Indflydelse.

### Krydsfinér.

Krydsfinér skal være af godkendt Kvalitet.

Det skal ved Prøve godtgøres, at Limningen er stærkere end Træet, saa at de enkelte Lag ikke kan have Tilbøjelighed til at skille sig ud fra hverandre paa Grund af de Kræfter, de udsættes for.

Finéret skal være modstandsdugtigt mod Fugtighed, hvilket kontrolleres ved følgende Prøve:

Et Prøvestykke neddykkes fuldstændig i Vand af c. 40° C i 24 Timer.

Naar Prøvestykket derefter tørres, maa det ikke udvise Spaltninger mellem de forskellige 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 utsätts för dragning eller böjning, få icke förbindas enbart genom lödning eller svetsning.

### c) Metalkonstruktioner.

#### 1. Almindelige Bestemmelser.

#### Lodning og Svejsning.

Ved Lodning og Svejsning skal Lodde-(Svejse) metallet være jævnt fordelt. Brug af Fil maa indskrænkes til Borttagning af Ujævnheder.

Vigtigere Konstruktionsdele maa ikke fremstilles ved Sammenlodning eller Sammensvejsning af tynd Plade i flere Lag. Smedede eller pressede eller af fuldt Gods udarbejdede Stykker skal her træde i Stedet.

Vigtigere Konstruktionsdele af Plade eller Rør under 1 mm Godstykkelser maa ikke svejses.

Dele, som udsættes for Træk eller Bøjning, maa ikke forbindes alene ved Lodning eller Svejsning.

## Termisk behandling.

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

## Thermisk Behandling.

Naar det kan befrygtes, at der par Grund af Fremstillingsmaaden kan opstaa farlige Spændinger eller Strukturforandringer i vigtigere Dele, skal disse Virkninger ophæves genom passende Varmebehandling.

## 2. Bestämmelser för metalledars användning.

## Allmänna bestämmelser.

Skarpa övergångar i materialdimensioner skola undvikas och passande avrundningar användas.

## 2. Betingelser for Metaldeles Anvendelse.

## Almindelige Bestemmelser.

Skarpe Overgange i Materialdimensioner skal undgaas, og passende Afrundninger 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, uttagna 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.

## Bardunbeslag.

Bardunbeslag skal have nøjagtig samme Retning som Bardunerne og maa ikke bøjes i skarpe Vinkler.

Den indre Radius i Bøjningen skal mindst være lig Tykkelsen af Pladen. Ingen Ujævnheder kan tillades paa den ydre Afrunding. Bardunbeslag af tynde Staalplader, udsat for Træk gennem en Pianotraad eller Bolt skal være saaledes forstærkede, at man ikke risikerer Overklipping.

Den for Bardunbeslag anvendte Sikkerhedskoefficient skal være større en den for Bardunerne benyttede (mindst 20 %).

## Staalrør.

Rør, som er udfladede i Enderne for at tillpasses til Infästning, maa kun benyttes, naar den udfladede Del forstærkes saaledes, at Forstærkning og Rør danner et sammenhængende Stykke.

## 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 provas för en belastning, som är lika med hälften av stagens brottbelastning. Om proven ej kunna utföras med 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 krossande stag skola säkras mot nötning.

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

Vid dubbla eller flerdubbla 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.

## Bolte og Møtriker.

Samtlige Bolte og Møtriker skal sikres paa det omhyggeligste.

## Bardunstrammere.

Den skrueskaarne Del af Stilken skal være skruet ind i Hylsen paa et Stykke, der mindst er lig 2 Gange Stilkens Diameter. Bardunstrammere skal være behørigt sikrede.

## Bardunerne.

Barduner med tilhørende Bardunstrammere og Beslag skal strækkes for en Belastning, der er lig Halvdelen af Bardunernes Brudbelastning. Hvis Prøven ikke kan udføres med de til Bardunerne hørende Beslag, kan tilsvarende Beslag anvendes.

Ved Brudbelastningsforsøg skal Barduner briste før Bardunstrammere og disse atter før Beslag. Øjer i Barduner af Kabel skal være forsynet med Kavs af en saadan Styrke, at de ikke deformeres, før Kablet brister.

Ved Lodning af Splidsninger maa der ikke anvendes Loddemidler, som kan bevirke, at Kablets Styrke nedsættes.

Krydsende Barduner skal sikres mod Skamfiling.

Man maa specielt kontrollere Opspændingen i alle Barduner, idet erindres, at en for haard Opspænding formindsker Flyvemaskinens Sikkerhedskoefficient.

Ved dobbelte eller flerdobbelte Barduner maa Spændingen være jævnt fordelt paa de enkelte Barduner.

Efter Brudbelastningsforsøg skal Barduner forsynes med Kontrollmærke, som angiver Brudgränsen.



## 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.

Alla styrtrissor skola lätt kunna undersökas.

Styrledningar skola vara så anbragta, att de ej kunna utsättas för skada genom oakt-samhet.

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 stiftens.

Nödiga anstalter skola träffas för att hindra deformation av

## Styreliner.

Højde- og Sidestyringsliner skal være dobbelte. Hver Line for sig skal være befæstet til Ror, Hammel eller Styrepind. Linerne till Klapperne skal være ført saaledes, at de ikke kan sno sig om hinanden hverken ved monterede eller umonterede Planker.

Vejviserruller skal have en Diameter paa mindst 12 Gange Styrekablets Diameter. Hvis Retningsforandringen er over 20 Gr., skal Rullernes Diameter være mindst 16 Gange Kabel-diameteren.

Alle Vejviserruller maa let kunne efterses.

Styreledninger maa være anbragt saaledes, at de ikke er udsat for at beskadiges ved Uagtsomhed.

Lakering, Fornikling, Fernisering, Maling o. s. v. af Metaldele.

Metalliske Dele skal i fornøden Udstrækning og paa betryggende Maade beskyttes mod Fugtighed og Vejrligets Indflydelse.

d) *Aeroplanstof og Imprægnering.*

## Stoffet.

Stoffet skal fæstnes omhyggeligt til Ribberne, fortrinsvis ved Syning. Al Syning maa være sikret saaledes, at den ikke kan løbe op.

Anvendes Stiftning, skal Stoffet beskyttes mod Ødelæggelse af Stifterne.

Der skal være truffet fornødne Foranstaltninger til at undgaa

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

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

#### e) *Montering m. m.*

##### 1. *Flygkropp.*

Allmänna bestämmelser.

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

Kontroll av kroppens montering.

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

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

Deformation af Planprofilen som Følge af Spændingen i Stoffet.

Planernes Kantlister maa være saaledes afstivet, at de kan modstaa Stramningen i Stoffet.

Der maa være truffet Foranstaltninger til at forhindre Vandansamlinger i Planernes Indre.

Afpudsning af Stoffet ved Smærgling maa ikke finde Sted.

Sømmene maa i enhver Retning have større Styrke end Stoffet.

Imprægnering og Lakering.

Til Imprægnering af Planer, Finner, Stabilisatorer og Ror maa kun anvendes Materialer, der ingen skadelig Indflydelse har paa Stoffet.

Imprægneringsmaterialerne skal forstærke Stoffet, stramme det og gøre det lufttæt og modstandsdygtigt overfor Vand, Olie og Benzin uden dog i væsentlig Grad at forøge dets Brandfarlighed.

#### e) *Montering m. m.*

##### 1. *Kroppen.*

Almindelige Bestemmelser.

Kroppen skal i sig selv være en styv Konstruktion uafhængig af Plankonstruktionen.

Kontrol af Kroppens Montering.

Kroppen anbragt i Flyvestilling skal kontrolleres i horisontal Projektion og i vertikal Projektion parallel med Planernes Symmetriplan.

Det maa nøje kontrolleres, at Kroppen er monteret i Overensstemmelse med de foreliggende Monteringstegninger.

2. *Vingställ.*

Allmänna bestämmelser.

Vingarnas infästning kontrolleras omsorgsfullt.

Kontroll av monteringen.

Genom avstånds- och vinkel-mätningar 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;

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 stjärtplanets 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 propeller-

2. *Plankonstruktionen.*

Almindelige Bestemmelser.

Planernes forsvarliga Befæstelse skal kontrolleres.

Kontrol af Monteringen.

Ved Kontrol af Længde- og Vinkelmaal skal det godtgøres, at Planerne er monterede overensstemmende med de af Konstruktøren fastsatte Forskrifter.

Herunder paases specielt:

Planernes indbyrdes Stilling.

Planernes Flyvevinkler maalt paa forskellige Steder alt efter Konstruktionen.

Planernes rigtige Stilling i Forhold til Maskinens Symmetriplan.

3. *Montering af Halen.*

Omdrejningsaksen for Haleplan og Højderor maa staa vinkelret paa Kroppens vertikale Symmetriplan.

Det skal kontrolleres, at Regleringen av Haleplanets Flyvevinkel er i Overensstemmelse med Konstruktørens af Luftfartskontrollen godkendte Anordninger.

Siderorets Omdrejningsakse skal være parallel med Kroppens vertikale Symmetriplan.

Ethvert Ror skal have mindst 3 Hængsler. Naar Rorene lægges i Borde, skal Højde- og Sideror gaa klar af hinanden.

4. *Understel.*

Almindelige Bestemmelser.

Understellets forskellige Dele maa let kunne demonteres og udskiftes.

Understellet skal i Almindelighed have en saadan Højde,

bladets 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 axelläget, icke kan nå marken, även om avfjädringsanordningen brister.

#### Hjulunderställ.

Hjul och axlar skola vara av standarddimension.

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 fullastade flygplanet.

Flottör skall hava minst 4 vattentäta rum.

at Propelbladets Spids under Kørsel paa Jorden ikke kommer nærmere denne end 30 cm. Her ved skal Bevægelsen i Affjedringen ikke tages i Betragtning.

For Vandflyvemaskiner maa Propelbladets Spids under Om drejningen være mindst 20 cm fjernet fra Maskinens Konstruktionsdele.

Affjedringen skal være saaledes sikret ved særlig Stopindretning, at laveste Punkt af den Konstruktion, der bærer Aksellejet, ikke kan naa Jorden, selv om Affjedringsindretningen brister.

#### Hjulunderstel.

Hjul og Aksler skal være af de til enhver Tid anvendte Standarddimensioner.

Ved Konstruktioner, hvor Propellen kan være udsat for at beskadiges ved Sprøjt fra Hjulene, skal disse være forsynede med Stänkskærme.

Hjulakslerne skal i normal Stilling staa vinkelret paa Flyvemaskinens Symmetriplan.

#### Sneski.

Sneskier skal forfærdiges af Ask eller af Materiale af tilsvarende Kvalitet.

De skal være monterede saaledes, at de ikke under Flyvningen kan indvirke skadeligt paa Maskinens Flyveegenskaber.

#### Pontonner og Baade.

En Vandflyvemaskines Pontonner eller Baad skal have en samlet Opdrift, der mindst er lig det dobbelte af Maskinens største tilladte Vægt.

Pontonmaskiner skal have mindst 6 vandtætte 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.

### Stjärtsporrén.

Stjärtsporrén skall lätt kunna demonteras och utbytas.

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

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.

### 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.

Hver Ponton skal hava mindst 4 vandtætte Rum.

Flyvebaadenes vandtætte Inddeling, Fribord og Stabilitet paa Vandet skal godkendes for hver Type.

Landflyvemaskiner, der er bestemt til at befordre Passagerer, skal, naar Ruten for en væsentlig Del gaar over Vandarealer, være saaledes konstruerede eller udstyrede, at de ved Nødlanding paa Vandet kan holde sig flydende.

### Haleslæberen.

Haleslæberen skal let kunne demonteres og udskiftes.

Den skal være saaledes konstrueret og monteret, at Kroppens bageste Del ikke kommer til at berøre Jorden selv i mindre gunstigt Terræn.

Paa horisontalt Terræn maa Side- og Højderor ikke kunne komme Jorden nærmere end 20 cm, naar Maskinen holder stille.

Haleslæberen skal være fjedrende anbragt.

Haleslæberens Indfæstning maa ikke benyttes til Befæstelse af Haleplanets eller Højderorets Barduner.

### f) Motor med Tilbehør.

#### 1. Motorens Installation.

Motoren skal være saaledes monteret, at den let kan efterses.

Man maa let kunne kontrollere Karburator med Forstøvere, Flyder og Filtre, Vand- og Oliefiltre, Haner til Aftapning af Vand og Olie, Magneter med tilhørende Ledninger og Tændrør m. v.

Vattenflygplans motor skall kunna igångsättas från förare-platsen. Vandflyvemaskiner skal kunne startes fra Førerpladsen.

Konstruktiva förändringar få ej utan särskild tillåtelse företagas på av luftfartsmyndighet godkänd motorinstallation. Forandringer ved en af Statskontrollen godkendt Motorinstallation maa ikke foretages uden Approbation.

### 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.

Utbläsningsrörens 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 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.

### 2. Brandfare.

Der skal være truffet hensigtsmæssige Foranstaltninger til at undgaa Ildsvaade og for at hindre Ansamlinger af spildt Olie og Benzin.

Motorrummet skal være adskilt fra de øvrige Rum i Flyvemaskinen og skal være tilstrækkelig ventileret.

Udblæsningsrørenes Munding skal i Side- eller Højderetning være fjernet mindst 1 m fra Faldbenzintanken samt ved Pushertyper være anbragt i betryggende Afstand fra Propelplanet.

Trækonstruktioner i Nærheden af Udblæsningsrøret skal i nødvendig Udstrækning være isolerede.

Der skal ved Installation af Benzintanke være taget fornødent Hensyn til Brandfaren.

### 3. Kontrol med Smøringen.

Motoren skal være udstyret med en for Flyveren synlig Anordning til Kontrol af Smøringen. Denne Anordning skal være forsynet med Stopphane.

### 4. Karburatorer.

Karburatoren skal kunne funktionere tillfredsstillende uanset Maskinens Stilling under Flyvning.

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 kranar 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 reglering 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 tryckprovad för 0,3 atmosfärer.

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

Bensintankar och bensinledningar.

Större tankar skola av hänsyn

5. *Kølere.*

Køleren skal have et fint Filter i Paafyldningsstutsen. Dette skal være let at efterse.

Et Filter med større Huller bør desuden være anbragt i den nederste Del af Køleren til Opsamling af Urenheder.

Det højeste Punkt af Vandcirkulationssystemet skal ligge højere end Cylindrenes Vandkappe.

Kan Luftansamlinger finde Sted i Vandcirkulationssystemet, maa fornødne Lufthaner anbringes.

Cirkulationssystemet skal være saaledes anordnet, at det sikrer en tilfredsstillende og paalidelig Cirkulation af Vandet.

De for en fuldstændig Aftapning fornødne Haner skal forefindes.

Kølerens Rør maa ikke males.

Køleren skal monteres saaledes, at den er mindst mulig udsat for Rystelser.

Køleren bør være forsynet med en Anordning til Regulering af Kølvandets Temperatur fra Førerpladsen.

Temperaturen bør kunne maales ved et Termometer, der bekvemt kan aflæses fra Førerens Plads.

Køleren bør være saaledes dimensioneret, at Vandet paa en varm Sommerdag ikke faar højere Temperatur end 80° C.

Kølerne skal være trykprøvede for et Tryk af 0,3 kg/cm<sup>2</sup>.

6. *Tanke og Ledninger for Benzin og Olie.*

Benzintanke og Benzinledninger.

Større Tanke Skal af Hensyn

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 bensinfilter 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 tillstånd prövas med luft under ett tryck av  $0,3 \text{ kg/cm}^2$ , trycktankar med  $0,6 \text{ kg/cm}^2$ . Trycket skall vid detta prov hålla sig.

Flygplan, avsett för passagerarbefordran, skall hava 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 auto-

til Slingringen være delt ved Længde- og Tværvægge, der dog ikke maa hindre Benzinens Udstrømning.

Ledninger og Haner skal være befastede til Tanken paa betryggende Maade og være saaledes anbragt, at Motorens Benzintillførsel er sikret. Overløbet paa aabne Tanke skal være indrettet saaledes, at unødigt Benzinspild undgaas.

Hovedtanke, der staar i direkte Forbindelse med Karburatoren, skal være udstyret med Vand-samler, som let kan tømmes.

Forsaavidt Motoren ikke er forsynet med indbyggede Benzinsensere, skal der indskydes et samtidig som Vandudskiller virkende Benzinfilter mellem Tank og Karburator.

Filtret skal let kunne renses.

Gummiforbindelser i Benzinledningerne er ikke ønskeligt, og maa under ingen Omstændigheder forekomme mellem Filter og Karburator.

Aabne Tanke med tilhørende Rørledninger skal i driftsfærdig Stand prøves med Luft under et Tryk af  $0,3 \text{ kg/cm}^2$ , Tryktanke  $0,6 \text{ kg/cm}^2$ . Trykket skal holde sig under Prøven.

Enhver Maskine bestemt til Passagerfart skal have Faldbenzin eller, hvor denne ikke kan anbringes, en anden Reservebenzintank til mindst en halv Time. Benzinen herfra skal let kunne sættes til.

Faldbenzintankens Bund skal ligge så højt over Karburatorens at Benzin med Sikkerhed strømmer til under alle almindelige Flyvestillinger.

Tryktanke med automatisk vir-



matiskt verkande pump, skall kende Pumpe skal desuden være  
dessutom vara utrustad med hand- udstyrede med Haandpumpe.  
pump.

### Oljetankar och oljeledningar.

Avloppet skall utmynna minst 2 cm. över tankens botten, så att smuts 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.

### Allmänna bestämmelser.

Alla kranar skola vara försedda med säkring.

På samtliga tankar skall rymd- innehållet vara påstämplat.

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

Ståndglasrör skall anbringas skyddat.

Benzinståndglas skall genom lätt tillgänglig kran kunna avstängas från tanken.

Alla trycktankar skola vara försedda med manometrar och säkerhetsventiler.

### Olietanke og Olieledninger.

Afløbet skal være mindst 2 cm over Tankens Bund, saaledes at Smuds kan opsamles og aftappes.

Anordningerne for Olie tilførselen skal sikre Motorens Funktionering i den Tid, fuld Gang er garanteret.

Tanke og Olieledninger, Afkølings- og Opvarmningsanordninger skal være saaledes konstruerede, at Oliens Temperatur i Motorhuset holder sig paa 40—80° C. under hele den garanterede Flyvetid, uanset den ydre Temperatur (+ 30° — - 40° C.). Man maa sørge for, at Olien i Tanken altid er saa varm, at den er tilstrækkelig let flydende. Tanke og Rørledninger maa derfor være passende isolerede eller automatisk opvarmede eller afkølede.

### Almindelige Bestemmelser.

Alle Haner skal være forsynede med Sikring. Samtlige Tanke skal være paastemplede Rumindholdet.

Indholdet i samtlige Tanke maa til enhver Tid let og bekvemt kunne aflæses.

Ståndglas skal være beskyttet anbragt.

Benzinståndglas skal ved let tillgængelige Haner være adskilt fra Tanken.

Alle Tryktanke skal være forsynede med Manometre og Sikkerhedsventiler.

Bensin- och oljeledningar skola bestå av mjuka kopparrör eller 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 svetsning eller lödning är ej tillåten.

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.

Benzin- og Olieledninger skal bestaa af bløde Kopperrør eller trukne Staalrør. De maa an-bringes saa enkelt som muligt og være fuldstændig sikrede mod Brud ved Rystelser, særligt i Nærheden af Forbindelser. Nip-ler og Rørsko skal paaloddes ved Slaglød, naar ikke andre af Stats-kontrollen godkendte Forbindel-ser henytttes.

Forbindelser af Rør med Rør ved Svejsning eller Lodning er ikke tilladt.

Bøjninger af Rør skal være udført med en Radius af mindst fem Gange Rørets ydre Diameter.

Alle Rørledninger skal være mærkede saaledes, at de tydeligt skiller sig ud fra hverandre.

### Propeller.

Propeller skall vara av god-känd, 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.

### 7. Propellen.

Propellen skal være af god-kendt, prøvet Konstruktion. Den skal være forsynet med Fabri-kantens Mærke samt med An-givelse af Diameter og Stigning.

For Propel til Vandflyvemaskiner skal den ydre Del af den førende Kant være beslaaet med Metal.

### g) Kroppens inredning och utrustning.

#### 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

### g) Kroppens Indretning og Udrustning.

#### 1. Styreorganer for Flyvemaskiner.

Højderoret. Styreindretningen skal betjenes med Haanden og være saaledes anordnet, at man ved at skyde Styrepinden fra sig, bringer Maskinen til at gaa ned, og ved at trække den til sig bringer Maskinen til at stige.

Sideroret. Styreindretningen skal betjenes med Fødderne og skal være saaledes anordnet, at

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.

man ved at bevæge højre Fod fremefter opnaar en Svingning til højre.

Det bør tilstræbes, at Styreindretningen kan betjenes med een Fod. Foden skal hindres i at glide ud.

*Klapper.* (Gauchissement). Styreindretningen skal betjenes med Haanden og være saaledes indrettet, at man ved at dreje Rattet med Uret eller føre Styrspinden til højre lægger Maskinen til højre.

## 2. *Motorns regleringsorgan.*

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

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

Regleringen av gastillförseln skall ske säkert i båda riktningsarna och ej vara beroende av fjädrar.

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.

A passagerareflygplan med två förare skall hjälpföraren hava till

## 2. *Reguleringsorganer for Motoren.*

Alle Reguleringshaandtag skal være anbragt saaledes, at deres Bevægelser foregaar i Planer parallele med Flyvemaskinens Længdeakse. Reguleringshaandtag for Benzin- og Lufttilførsel skal være saaledes anordnet, at Tilførslen forøges, naar Haandtaget føres fremefter.

Afvielser fra ovennævnte Bestemmelser kan tilstedes af Statskontrollen, naar Virkningen af Haandtagenes Stilling er tydeligt mærkede.

Reguleringen af Gastilførslen maa ske sikkert i begge Retninger og ikke være afhængig af Anvendelsen af Fjedre.

Tændingsreguleringen skal være saaledes anordnet, at forreste Stilling af Haandtaget svarer til tidlig Tænding.

Ved Flyvemaskiner med flere Motorer skal Haandtagene ligge saaledes, at de samtidig kan betjenes med een Haand.

Ved Passagerflyvemaskiner med to Førere skal Hjælpeføreren

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 luftfärdens reglerna omnämnda signalmedel.

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

Vattenflygplan samt lantflygplan, som skall användas på lin-

have et Sæt Gashaandtag og Kontakter til sin Raadighed.

Kontakter skal være saaledes anordnede, at Tændingen kan afbrydes for alle Magneter ved Bevægelse af et enkelt Haandtag.

Hver Magnet bør kunne afbrydes for sig.

Haner for Omstilling af Benzintilførsel skal være let tilgængelige for Føreren.

### 3. Almindelig Udrustning.

Til hver Siddeplads skal der være anordnet et stærkt Fastspændingsbælte, som fæstes til Kroppens solide Dele. Bælterne skal være fjedrende og lette at løse. De skal taale en Belastning af 300 kg. Under Prøven af Bæltets Styrke skal dette fastspændes til de Beslag, der anvendes i Flyvemaskinen, og Beslagene skal have samme indbyrdes Afstand som i Maskinen.

Hynder skal være befæstede saaledes, at de ikke kan glide paa Sæderne. Der skal være truffet saadanne Anordninger, at Last m. m. ikke kan forskyde sig.

Maskinen skal være forsynet med et eller flere Ildslukningsapparater af anerkendt Konstruktion samt med de i Luftvejsreglerne foreskrevne Signalmidler.

Maskiner, der skal benyttes til Natflyvning, skal desuden være forsynede med de i Luftvejsreglerne paabudte Fartøjslanterner, der skal kunne tændes under Flyvningen. Lanternerne skal være godkendt af vedkommende Kontrolleringsmyndighed.

Vandflyvemaskiner og Landflyvemaskiner, der skal anvendes



jer, 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.

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

påa Ruter, der for en væsentlig Del gaar over Vandarealer, skal være udstyrede med en Redningsvest eller et Redningsbælte til hver af de ombordværende Personer.

Vandflyvemaskiner skal endvidere have Drivanker med Tilbehør og Anordning til Bølgedæmpning.

Det kan paabydes, at visse Maskiner skal forsynes med Faldskærme, Drikkevand og Proviant.

#### 4. Instrumenter.

Flyvemaskiner skal være forsynede med følgende fast monterede Instrumenter:

Fartmaaler,  
Højdemaalet.  
Krængningsmaaler.  
Kompas.  
Ur.

Omdrejningstæller.  
Kølevandstermometer.  
Benzinstandsviser.  
Oliestandsviser,  
de for Motorens Betjening i øvrigt  
nødvendige Instrumenter og Manometre, eventuelt andre Instrumenter eller Radioinstallation efter nærmere Bestemmelse af Ministeriet.

Instrumenterne skal være af anerkendt Konstruktion og være anordnede paa saadan Maade, at de bekvemt kan iagttages.

Instrumenterne skal være monterede paa saaden Maade, at de paavirkes saa lidt som muligt af Maskinens Rystelser.

Kompasset skal fjernes saa meget som muligt fra Motor og Magneter. Det er ønskeligt, at større bevægelige Dele i Kom-

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.

## II.

### Bestämmelser för luftvärdighetsbevis och motorcertifikat.

#### A. Allmänna bestämmelser.

Ansökan om erhållande av luftvärdighetsbevis skola 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.

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 arbe-

passets umiddelbare Nærhed er konstruerede af ikke-magnetisk Materiale.

Der skal forefindes de fornødne Anordninger for Kompensation af Kompasset.

Førerrummet skal være belyst ved faste Lamper saaledes, at sikker Brug af alle vigtige Reguleringshaandtag og Instrumenter er mulig.

Elektriske Installationer skal være saaledes udførte, at de ikke indvirker paa Brandsikkerheden ombord.

## II.

### Bestemmelser for Opnaaelse af Luftdygtighedsbevis, og for Godkendelse af Motorer.

#### A. Almindelige Bestemmelser.

Ansøgning om Opnaaelse af Luftdygtighedsbevis og Motorcertifikat skal stiles til Ministeriet for offentlige Arbejder paa de dertil bestemte Ansøgningsblanketter.

#### a) Flyvemaskiner af ny Type.

1) Med Ansøgning om Luftdygtighedsbevis skal følge Oversigtstegninger og saadanne Oplysninger om Belastning, Brændstof, Motorer etc., at Kontrolmyndighederne kan gøre sig et foreløbigt Skøn over Flyvemaskinens almene Sikkerhed.

2) Ansøgeren skal derefter indsende saadanne Tegninger, Beregninger og øvrige Oplysninger, som er nødvendige for nærmere at kontrollere Flyvemaskinens Sikkerhed.

3) Ansøgeren maa ikke indbygge de enkelte Dele i Flyvemaskinen, før Konstruktion, Materi-

tets 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 givet 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 resultaten 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 luftfartsmyndigheterna utförda beräkningarna, besiktningen och provflygningarna.

8) Sedan de officiella proven utförts med tillfredsställande resultat, och sedan de eventuella ändringar, som av luftfartsmyndigheten krävts 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

ale og Arbejdets Udførelse er godkendt af Statskontrollen i Overensstemmelse med de derfor gældende Bestemmelser.

4) Efter Flyvemaskinens Færdiggørelse og Indflyvning skal der udføres officielle Prøveflyvninger, af Ansøgerens eller Fabrikantens Flyver i Overværelse af Repræsentanter for Statskontrollen.

5) Efter at Kontrolberegningen, Inspektion og Ansøgerens Forsøgsflyvninger, er fuldført og har givet tilfredsstillende Resultat, eller efter at eventuelle Ændringer, som maatte have vist sig nødvendige, er udført og godkendt, skal Ansøgeren, hvis det forlanges af Statskontrollen, afgive Flyvemaskinen til officielle Prøver udført af Statens Flyvevæsen.

6) Hvis Statskontrollen paa Grundlag af Resultaterne fra de officielle Prøveflyvninger anser Ændringer i Konstruktionen nødvendige af Hensyn til Fartøjets Sikkerhed, skal disse udføres af Ansøgeren, og det kan forlanges, at der derefter igen udføres officielle Prøveflyvninger med Flyvemaskinen.

7) Ansøgeren har Ret til at faa udleveret Rapport over de af Statskontrollen udførte Beregninger, Kontrolprøver og Prøveflyvninger.

8) Efter at de officielle Prøver er udført med tilfredsstillende Resultat, og efter at eventuelle Ændringer, som er forlangt foretaget af Hensyn til Fartøjets Sikkerhed, er udført og godkendt, kan Luftdygtighedsbeviset udstedes, naar Ansøgeren til Ministeriet for offentlige Arbejder har indleveret et fuldstændigt Sæt Arbejdstegninger samt et karak-

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 besiktningsmannen i enlighet med härför gällande föreskrifter.

4) Om flygplanet efter luftfartsmyndighetens uppfattning avsevärt avviker från typ-flygplanet, 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 besiktningsmans närvaro, och

teristisk Fotografi i 2 Exemplarer af Flyvemaskinen.

b) *Flyvemaskiner af förut godkänd typ.*

1) Efter at Ansøgning, udfyldt paa foreskreven Maade, er indsendt til Ministeriet for offentlige Arbejder, vil Luftdygtighedsbevis for efterfølgende Flyvemaskiner, som i alle væsentlige Henseender er i Overensstemmelse med Type-Flyvemaskiner, for hvilke der tidligere er udstedt Luftdygtighedsbevis, kunne udstedes paa nedenstaaende Betingelser:

2) Ansøgeren har Ret til at foretage Ændringer (incl. Indbygning af en anden Motortype) i Flyvemaskinens Konstruktion og maa afvige fra det komplette Sæt Arbejdstegninger af Type-Maskinen, der findes i Statskontrollens Besiddelse. Dog skal der først til Statskontrollen indsendes fuldstændige Oplysninger og Tegninger over de paatænkte Ændringer, og disse skal, saafremt de angaaer Flyvemaskinens Sikkerhed, approberes af Statskontrollen.

3) Under Flyvemaskinens Bygning skal Arbejdets Udførelse og de anvendte Materialer kontrolleres af Statskontrollen i Overensstemmelse med de herfor gældende Forskrifter.

4) Dersom Flyvemaskinen efter Statskontrollens Anskuelse afviger betydeligt fra Type-Flyvemaskinen, eller hvis Flyvemaskinen er bygget af en Fabrikant, som ikke er fortrolig med denne Types Bygning, kan Statskontrollen forlange, at der foretages officielle Prøveflyvninger udført af Ansøgerens eller Fabrikantens Flyver i Kontrollens Nærværelse,



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 ingivnas till luftfartsmyndigheten.

Med ansökan skola följa översiktsritningar och fullständiga arbetsritningar, beräkningar samt intyg, utvisande, dels att använd materialens egenskaper motsvara de i beräkningar och ritningar antagna, dels att för de enskilda konstruktionsdelarna föreskrivna prov utförts med tillfredsställande resultat.

Dessutom skall medfölja bevis

og desuden kan det forlanges, at Flyvemaskinen afleveres til officielle Prøveflyvninger som for nye Typer.

5) Efter at Flyvemaskinen er færdigbygget paa tilfredsstillende Maade og indfløjet, og efter at de foreskrevne Prøveflyvninger er udført med tilfredsstillende Resultat, samt efter at eventuelle Ændringer, som er anset nødvendige af Hensyn til Sikkerheden, er udført og godkendt, skal Luftdygtighedsbevis udstedes, naar Ansøgeren til Ministeriet for offentlige Arbejder har indleveret et karakteristisk Fotografi i 2 Eksemplarer af Flyvemaskinen.

c) *Forsøgsflyvemaskiner.*

1) Flyvemaskiner, som er bygget til Forsøg, er fritaget for at underkastes de ovenfor under a og b angivne Besigtigelser og Prøver. Dog maa saadanne Maskiner ikke flyve udenfor de til Prøver og Forsøg bestemte Omraader, og de maa kun medtage det til Prøverne fornødne Personale.

2) Ønskes Luftdygtighedsbevis for saadanne færdigbyggede Forsøgsmaskiner, skal Ansøgning herom indsendes til Ministeriet for offentlige Arbejder.

Med Ansøgningen skal i det foran under Afsnit a Punkt 8 angivne Omfang følge Oversigts- og fuldstændige Arbejdstegninger, Beregninger samt Attester udvisende dels, at de anvendte Materialers Egenskaber svarer til det i Beregninger og Tegninger anførte og dels, at de for de enkelte Konstruktionsdele foreskrevne Prøver er udført med tilfredsstillende Resultat.

Desuden skal medfølge Attest

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, utställas 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 inregistrerat, utvisande, att det fortfarande kan anses luftvärdigt.

Flygplan kan godkännas, såvitt fordringarna för utfärdande av luftvärdighetsbevis i ifråga-

for, at de enkelte Dele og deres Montering er inspiceret paa effektiv Maade.

3) Efter at de indsendte Tegninger, Beregninger, Attester m. m. er undersøgt og godkendt, underkastes Flyvemaskinen Besigtigelse i Overensstemmelse med de for saadanne Maskiner gældende Forskrifter samt Prøveflyvning som anført for Flyvemaskiner af ny Type.

4) Er Maskinen godkendt, kan Luftdygtighedsbevis udstedes, naar Ansøgeren til Ministeriet for offentlige Arbejder har indleveret et karakteristisk Fotografi i 2 Eksemplarer af Flyvemaskinen.

d) *Flyvemaskiner byggede i Udlandet.*

1) Foranstaaende Bestemmelser for Erhvervelse af Luftdygtighedsbevis kan finde Anvendelse paa Flyvemaskiner, der bygges i Udlandet til Indregistrering i Danmark.

2) Ansøgning om Luftdygtighedsbevis for Flyvemaskiner indført fra Udlandet i færdigbygget Stand skal ledsages af Luftdygtighedsbevis fra det Land, hvori de er byggede, samt attesteret Udskrift af Journaler for Flyvemaskiner og Motorer udvisende Driftstid, Reparationer og Efter-syn. Et karakteristisk Fotografi i 2 Eksemplarer af Flyvemaskinen skal vedlægges.

Der kan endvidere forlanges fremlagt Attest fra det Land, hvor Flyvemaskinerne sidst har været indregistrerede, visende at de stadig maa anses for luftdygtige.

Maskinerne kan godkendes, saafremt Bestemmelsen for Udfærdigelse af Luftdygtighedsbevis i

varande land i det väsentliga överensstämma 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 fabriakens 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 påkänningar, motsvarande 60 % av den föreskrivna styrkan.

Dessa prov utföras på fabrikantens räkning och risk och av

det paagældende Land i det väsentlige er i Overensstemmelse med de i Danmark gældende Bestemmelser.

Dog skal Maskinerne inden Udstedelse af dansk Luftdygtighedsbevis være besigtigede med tilfredsstillende Resultat og kan, om nødvendigt, forlanges prøvefløjet efter de for saadanne Maskiner gældende Bestemmelser.

#### B. Besigtigelsens Udførelse.

Fabriken skal stille fornødent Lokale til fri og udelukkende Raa-dighed for Kontrollen under Besigtigelsens Udførelse. Kontrollen skal have fornøden Adgang til Fabrikslokalerne, Forsøgsrum og Lager.

Alle Dele, der fremlægges for Luftfartskontrollen, skal forinden have passeret Fabrikkens Kontrol.

Hvis det Materiale, der fremlægges for Luftfartskontrollen, viser sig særlig mangelfuldt, kan Kontrollen standse sine Undersøgelser og henvise hele det paagældende Parti til fornyet Kontrol af Fabriken.

Konstruktionsdele, kasserede af Luftfartskontrollen, skal straks paa tydelig Maade forsynes med Mærke, der angiver, at vedkommende Del ikke maa anvendes i Flyvemaskiner.

Det kan forlanges, at der med Flyvemaskinen eller med enkelte Dele af denne foretages statiske Prøver, som godtgør, at Konstruktionen uden at lide varige Deformationer kan taale Paavirkninger svarende til 60 % af den foreskrevne Styrke.

Disse Prøver udføres for Fabrikantens Regning og Risiko og af

fabrikantens personal, men under besiktningsmannens tillsyn.

Bedömandet av de statistiska provens 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 godkänna, att besiktningen av enskilda delar och material till typflygplan utföres av fabrikan- tens personal under behörig till- syn av luftfartsmyndighetens re- presentant.

Fabrikens Personale, men under Statskontrollens Tilsyn.

Bedømmelsen af Resultaterne af de statistiske Prøver afgøres af Statskontrollen.

Ingen af Flyvemaskinens konstruktive Dele maa ved Belastningsprøverne deformeres i saahøj Grad, at Maskinen ikke kan flyve straks efter Prøverne. De forskellige Konstruktionsdeles Deformation under Belastningen og efter dennes Ophør skal maales.

Statskontrollen kan forlange Prøverne gennemført indtil Brud, dog vil Staten i saa Fald godtgøre Fabrikanten de hermed forbundne Tab, hvis den foreskrevne Styrke konstateres.

De anførte statiske Prøver kan ikke alene finde Anvendelse paa Typemaskiner, men ogsaa, naar særlig Anledning foreligger, paa Seriemaskiner.

Fabrikanten skal stille de nødvendige Tegninger til Disposition for Kontrollen efter dennes nærmere Bestemmelse.

Luftfartskontrollen kan for Fa- brikantens Regning foretage alle de Materialprøver, som den finder nødvendige for at forvise sig om, at de til enhver Tid gældende Forskrifter er iagttagne.

#### a) *Flyvemaskiner af ny Type.*

1) Besigtigelse af Type-Flyve- maskiner skal udføres af Repræ- sentanter for Statskontrollen.

2) Statskontrollen kan overlade Besigtigelsen af de enkelte Dele og Materiale til Type-Flyvema- skiner til Fabrikantens Personale under behørigt Tilsyn af Stats- kontrollens Repræsentant.



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 typ-flygplanet.

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 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

Fabrikanten maa i god Tid meddele Statskontrollen, at Dele er færdig til Besigtigelse.

3) Fabrikanten maa desuden opfylde de nedenfor angivne Bestemmelser for Flyvemaskiner af forud godkendt Type.

b) *Flyvemaskiner af forud godkendt Type.*

1) Fabrikanten maa overfor Statskontrollen godtgøre, at hans Kontrolpersonale er af en saadan Art, at det yder Sikkerhed for, at en af det kontrolleret Flyvemaskine i enhver væsentlig Henseende er i Overensstemmelse med Type-Flyvemaskinen.

2) Fabrikanten skal indkøbe Materiel efter de for Type-Flyvemaskinen godkendte Specifikationer og skal sørge for, at der er Sikkerhed for, at hvert Parti Materiale ved passende Undersøgelse og Udtagelse af Stikprøver svarer til Specifikationerne.

3) Fabrikanten skal foretage saadanne Anordninger ved sine Værksteder, at Anvendelse af andet Materiel end det med Henshold til Pkt. 2 approberede ikke ved en Feiltagelse kan finde Sted.

4) Fabrikantens Kontrolpersonale maa stemple eller paa anden Maade muliggøre Identificering af hver enkelt Del paa en saadan Maade, at den Person, som har godkendt den paagældende Del, senere kan eftervises.

Stickprøve for at kontrollere Fabrikens Kontrol foretages saavidt muligt.

5) Fabrikanten maa først indbygge de enkelte Dele, efter at de er godkendte, og skal holde effektiv Kontrol ved Samling og Montering af Delene samt gennem

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) Fabrikanter av flygplan skola förvisa sig om, att de använda motorerna äro provade och försedda med certifikat, enligt nedan.

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 besiktigas av besiktningsman i överensstämmelse med under a) och b) givna föreskrifter.

#### d) *Flygplan, byggda i utlandet.*

Flygplan, införda från utlandet i färdigbyggt skick, skola

Arbejdskort og Stempling af Hoveddelen sørge for, at den for Samling og Montering ansvarlige Kontrollant senere kan eftervises.

6) Fabrikanten maa forvisse sig om, at alle Dele, der er købte fra Underleverandører, er kontrolleerede og godkendte i Overensstemmelse med disse Bestemmelser.

Instrumenter, til hvis Under-søgelse der findes godkendte Kontrol- eller Prøveanstalter, skal være forsynet med Certifikat fra en af disse.

7) Fabrikanter af Flyvemaskiner skal forvisse sig om, at de anvendte Motorer er prøvet og forsynet med Certifikat i Overensstemmelse med det nedenfor anførte.

8) Flyvemaskinefabrikanten maa udføre en effektiv Kontrol med Motorinstallation, Instrumenter og Dele, der af ham er indbygget i Flyvemaskinen, for derigennem at have Sikkerhed for, at de virker korrekt; den derfor ansvarlige Person skal undertegne Arbejdsrapporten herover.

9) Den færdige Maskine skal besigtiges af Statskontrollen, der skal paase, at Maskinen er kontrolmærket og indrettet og udstyret i Overensstemmelse med de gældende Bestemmelser.

#### c) *Forsøgsflyvemaskiner.*

Forsøgsflyvemaskiner, for hvilke der ansøges om Luftdygtighedsbevis, skal besigtiges af Statskontrollen i Overensstemmelse med de under a) og b) givne Forskrifter.

#### d) *Flyvemaskiner byggede i Udlandet.*

Flyvemaskiner, indført fra Udlandet i færdigbygget Stand, skal

beträffande de delar och anordningar, för vilka en besiktning är möjlig, besiktigas av besiktningssman, som därvid skall kontrollera, att de för utfärdande av luftvärdighetsbevis gällande villkoren fortfarande uppfyllas.

e) *Motorer av ny typ.*

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 motors säkerhet.

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.

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 andra ställningar, som kunna uppkomma under flygning. Motorn skall därför i normalställning underkastas ett uthållighetsprov på 50 timmar under en

för de Dele og Anordninger, for hvilke en Besigtigelse er mulig, inspiceres af Statens Kontrollant, som derigennem skal paase, at de for Udstedelsen af Luftdygtighedsbevis gældende Betingelser stadig er opfyldte.

e) *Motorer af ny Type.*

Ansøgning om Godkendelse af en Motortype skal stiles til Ministeriet for offentlige Arbejder paa en dertil bestemt Ansøgningsblanket.

Saaframt Ministeriet fordrer det, skal Ansøgeren derefter indsende saadanne Tegninger, Beregninger og øvrige Oplysninger, som er nødvendige for nærmere at kunne kontrolere Motorens Sikkerhed.

1. Betingelsen for, at en Motortype skal kunne godkendes til Anvendelse i Flyvemaskiner, er endvidere, at den enten allerede efter Statskontrollens Skøn ved praktisk Brug har vist sig i Besiddelse af tilstrækkelig Driftssikkerhed, eller at den, med tilfredsstillende Resultat og i Overværelse af en Repræsentant for Statskontrollen har gennemgaaet de Prøver paa Prøvebænk, som til enhver Tid fastsættes af Statskontrollen.

2. Disse Prøver skal have til Formaal at bestemme Motorens HK og Forbrug og at kontrollere, dels at Materialet i Motoren tåler længere Tids Gang uden at udmattes eller slides abnormt, dels at Motoren fungerer sikkert saavel i Normalstilling, som i andre Stillinger, der kan fremkomme under Flyvningen. Motoren skal derfor i Normalstilling underkastes en Varighedsprøve paa 50 Timer under en Udvikling

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 sommartemperatur.

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 fabrikanten.

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

Provningsprotokollet skall innehålla tydligt identifieringsmärke på motorn, rapport över motorns gång under provet, resultat av undersökningen efter provkörningen, uppgift om effekt och varvantal samt om bensin- och oljeförbrukning.

på 80 % og Maksimal HK, hvilken Prøve ved vandkølede Motorer skal ske uafbrudt, medens den ved luftkølede Motorer kan afbrydes 4 Gange. Under Prøven kan det træffes saadanne Anordninger for Motorens Køling, at denne sidste kommer til at svare til Kølingen under Flyvning ved almindelig Sommertemperatur.

Under Prøven maa der ikke forekomme Forstyrrelser i Motorens Gang, og ved den paafølgende Adskillelse maa ingen af Delene vise abnormt eller for Motorens fortsatte Drift farligt Slid. Efter 50 Timers Prøven skal Motoren prøves i  $\frac{1}{2}$  Time med fuld HK.

3. Motoren skal desuden prøves med Aksen hældende 30° forover og bagover og skal herunder vise jævn Gang saavel ved langsom Fart som ved fuld HK. Denne sidste Prøve kan erstattes med en Prøve under Flyvning, hvorunder skal godtgøres, at Motoren fungerer tilfredsstillende saavel under Stigning som under og efter en forholdsvis stejl Glidning.

#### f) *Seriemotorer.*

1. Motorer af allerede godkendt Type skal prøves af Fabrikanten.

Over Prøven skal der føres en Protokol, som skal underskrives af den ansvarlige Kontrollant. Prøveprotokollen skal indeholde tydeligt Identifieringsmærke af Motoren, Rapport over Motorens Gang under Prøven, Resultatet af Undersøgelsen efter Prøven, Angivelse af HK og Omdrejningstal samt af Benzin- og Olieforbrug.



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

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 typmotorns.

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.

6. Intet utbyte av delar hos en i bruk varande motor får ske, med mindre den inmonterade delen är försedd med motorfabri-

Et paa Grundlag af Protokollen behørigt udfærdiget Motorcertifikat skal følge Motoren, naar denne udgaar af Fabrikkens Beholdninger.

2. Motoren skal under Prøven udvikle fuld HK i 2 Timer, og maa ikke — hvis den skal kunne godkendes — i denne Tid vise nogen Driftsforstyrrelse, ligesom den ved den derpaa følgende Adskillelse ikke maa vise Tegn paa abnormt Slid eller paa andre Mangler.

3. Fabrikanten maa ikke foretage saadanne Materialeforandringer eller saadanne Ændringer i Varmebehandlingsmetoderne, at Seriemotorernes Styrke bliver ringere end den godkendte Typemotors.

Fabrikanten skal undersøge hver enkelt Motordel og ved en passende Stämpling angive, at den er godkendt.

4. Statskontrollen skal forvise sig om, at de foreskrevne Prøver er udført med tilfredsstillende Resultat samt ved Stikprøver forvise sig om, at de enkelte Dele er behørigt stemplede. Motorcertifikaterne stemples herefter af Statskontrollen.

5. Fornyede Prøver af en eller flere af Statskontrollen udpegede Motorer kan finde Sted efter Statskontrollens nærmere Bestemmelse.

Hvis Statskontrollen derefter finder Anledning dertil, kan den skærpe Bestemmelserne for den fortsatte Kontrol ved Fabrikken.

6. Ingen Udskiftning af Dele af en i Brug værende Motor maa finde Sted, medmindre den indbyggede Del er forsynet med

kantens kontrollstämpel eller med annan godkänd stämpel.

Motorfabrikantens Kontrolstempel eller med andet anerkendt Stempel.

g) *Motorer, indførda från utlandet.*

g) *Motorer indførte fra Udlandet.*

1. För erhållande av tillstånd att använda en motor, som är införd från utlandet, skall sökan-  
de 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.

1. For at kunne faa Tilladelse til at anvende en Motor, der er indført fra Udlandet, skal den, der ansøger om Motorcertifikatet, overfor Statskontrollen godtgøre, at Typen med Hensyn til Driftssikkerhed tilfredsstiller de Fordringer, der stilles her i Landet, samt at Motoren har gennemgaaet en Prøve, der svarer til, hvad der forlanges her i Landet.

Hvis Motoren er brugt, skal det endvidere gennem bekræftet Afskrift af Motorjournalen vises, at den fremdeles er i driftssikker Stand.

2. Med Hensyn til Reserve- dele gælder, hvad der er anført 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.

### C. Prøver.

Saafrømt intet andet er bestemt af Statskontrollen, udføres Prøverne ved fuld Belastning af Maskinen, og Belastningen undersøges forud for Prøverne.

Flyvemaskiner af ny Type underkastes de nedenfor under a), b) og c) anførte Prøver.

Flyvemaskiner af forud godkendt Type underkastes kun de under b) 1 anførte Prøver.

Flyvemaskiner, indførte fra Udlandet i færdigbygget Stand, kan, hvis det anses fornødent, underkastes samme Prøver som forlangt for Flyvemaskiner af forud godkendt 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  $15^\circ$  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 varvantalet. Nedstigningen skall försiggå i glidflykt. Under glidflykten skall undersökas, att ej kylvattnets tempe-

a) *Motorsystemets Paalidelighed og Flyvemaskinens Modstandskraft mod Vibrationer fra Motoren.*

1. Det undersøges ved en Prøve paa Jorden med stillestaaende Flyvemaskine, under hvilken Motoren skal gaa en kortere Tid med fuldt Omdrejningstal og desuden ligeledes en kortere Tid med det Omdrejningstal, der giver de største Vibrationer, at Motoren er forsvarligt indbygget, og at der ikke i Flyvemaskinen opstaar utilbørlig store Vibrationer. Ved denne Prøve kan der træffes saadanne Foranstaltninger, at Motoren køles paa passende Maade.

Prøven skal udføres med den til Maskinen hørende Propel.

2. Det undersøges ligeledes ved Prøve paa Jorden, at Tilførsel af Olie og Benzin til Motoren fra samtlige Tanke foregaar paa tilfredsstillende Maade, og at Karburatoren virker godt ved forskellige Omdrejningstal. Under Forsøgene skal Flyvemaskinens Haleparti sænkes henholdsvis løftes, saaledes at Propelaksen danner en Vinkel af ca.  $15^\circ$  med det vandrette Plan. Endvidere skal man under Prøven sætte Motoren fra og til flere Gange.

3. Der skal udføres en Flyvning af 3 Timers Varighed med fuld Last (eller, hvis Maskinen har en mindre Brændstof-Kapacitet, da den Flyvetid, der svarer til fulde Tanke) for at godtgøre, at Motoranlægget virker godt. Motorens Omdrejningstal skal under denne Prøve være det for Motoren for længere Tids Gang fastsatte Omdrejningstal. Nedstigningen skal foregaa i Glidflygt. Under Glidflygten skal

ratur 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.

det undersöges, at Kølevandets Temperatur ikke synker for meget. Temperaturen af Olien i Motoren maa, umiddelbart efter Landingen, ikke være højere end tilladeligt for Oliens Smøreevne. Olietemperaturen i Tanken maa under Vinterforhold ikke være saa lav, at Olien bliver for tykt flydende.

Det skal undersøges, at Kølevandsforbruget ikke har været utilbørlig stort.

Under denne Flyvning skal godkendt Barograf medføres.

b) *Flyvemaskinens Stabilitet og Manøvreedygtighed under Flyvningen og ved Start og Landing.*

1. Det undersøges ved Flyvning af  $\frac{1}{2}$  Times Varighed, at Flyvemaskinen lyster Højderor, Stabilitetssklapper og Sideror ved forskellige Flyvehastigheder saavel under horisontal Flyvning som under Stigning, Nedgang og Spiralflygt. Styreorganerne skal tillade en sikker Styring af Flyvemaskinen ved normale Landningshastigheder og have tilstrækkelig Virkning til at sikre en hurtig Stigning fra Jorden. Prøverne skal vise, at Stabiliteten i Længde- og Sideretning er tilfredsstillende, d. v. s. at Flyvemaskinen af sig selv indtager den normale Flyvestilling, efter at mindre Svingninger herfra er udført.

Det er i Almindelighed ønskeligt, at Flyvemaskinen har Tilbøjelighed til at gaa paa Næsen, naar Motorens Omdrejningstal formindskes, og til at stige, naar Omdrejningstallet forøges. Er der installeret automatisk Styre- eller Stabilitets Anordninger i



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 detsammass 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 ca 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

Maskinen, skal disse prøves. Der skal udføres en Landing i Glideflugt fra 500 m Højde med stoppet Motor.

2. For Passagerflyvemaskiner skal det godtgøres, at Maskinen kan flyve sikkert under de forskellige for Maskinen angivne Belastningsforhold.

Ved Flyvemaskiner med flere Motorer skal det godtgøres, at Maskinen bevarer fornøden Stabilitet, selv om een eller flere Motorer er standset.

3. Maskinen skal kunne starte og lande 3 Gange i Løbet af  $1\frac{1}{2}$  Time. Landingen foretages fra en Højde af mindst 50 m over Startpladsen, og Landingen skal ske indenfor Pladsen. Start og Landingslængde maales. Ligeledes bestemmes Landingshastigheden.

Vandflyvemaskiner skal kunne starte og lande i Sø 3—4 (Beaufort) og i en Vind paa ca. 10 m/sk, ligesom de under disse Forhold maa kunne ligge til Ankers eller befinde sig i Drift uden Fare for at kandre. Naar Flyvemaskinen er under Gang paa Vandet, maa den kunne manøvreres med Lethed.

c) *Flyvemaskinens Hastighed og Stigeevne.*

1. Maskinens Maksimumshastighed med fuld Last bestemmes ved Flyvning over maalt Basis (2—10 km Længde) i ikke over 200 m Højde eller ved Hjælp af godkendt Hastighedsmaaler. Under Prøven skal Maskinen flyve horisontalt, hvilket kontrolleres ved Hjælp af Barograf.

2. Maskinens Stigeevne med fuld Last til 1,000 m Højde be-

højde bestemmes medelst godkendt 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.

stemmes ved Hjælp af godkendt Barograf.

Landflyvemaskinen skal kunne stige til en Højde af 1,000 m paa højst 15 Minutter. Denne Fordring skal ogsaa stilles til Vandflyvemaskiner, naar disse skal anvendes paa Ruter, der paa større Strækninger gaar over Land. For øvrige Vandflyvemaskiner fordres, at Maskinen kan stige til 1,000 m paa højst 20 Minutter.

For Flyvemaskiner bestemt til at benyttes under særlige Forhold, hvor ovennævnte Stigeegne ikke skønnes nødvendig, kan der gøres Undtagelse.

### III.

#### Fortløpande 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 demonstration.

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.

### III.

#### Fortløbende og periodiske Eftersyn.

1. Statskontrollen fastsætter det Antal Timer, en Motor af bestemt Type maa gaa, forinden den tages ned til Eftersyn med fuldstændig Adskillelse.

2. Af Statskontrollen foretages Eftersyn til ubestemte Tider for at kontrollere, at Flyvemaskine og Motor er i forsvarlig Orden. Herunder skal de foreskrevne Bøger m. m. forelægges til Gennemsyn og Paategning.

3. Udover ovenstaaende Eftersyn af Motorer og Flyvemaskine skal der paa Passagermaskiner hvert halve Aar og paa andre Flyvemaskiner hvert Aar foretages et grundigt Eftersyn under Tilsyn af Statskontrollen, saafremt Luftdygtighedsbeviset ikke er deponeret.

4. Efter ett större haveri får flygplanet ej användas, förrän besiktningsmannen 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, som efter utförd besiktning utfyller och underskriver de därför avsedda formulären.

4. Efter et væsentligt Havari maa Flyvemaskinen først benyttes, efter at Statskontrollen har godkendt Reparationen af Havariet.

5. Der gives Luftdygtighedsbeviset fornøden Paategning om de i Punkt 3 og 4 omhandlede Eftersyn.

6. I Passagerflyvemaskiner skal der hver Dag forinden Dagens første Flyvning fra en anerkendt Landingsplads, der staar aaben for alle Flyvemaskiner, undtagen Nødlandingspladser, foretages Eftersyn af saavel Motor som selve Flyvemaskinen af en autoriseret Flyvemekaniker, der efter udført Eftersyn udfylder og underskriver de dertil bestemte Skemaer.

**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 (största tillåtna nyttiga last).

b) För varje resa:

1. Namn, nationalitet och bostad för envar av besättningen.

2. 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 registreringsmär-

**Reglement C.****Dagböger m. m.****I.****Rejsedagbog.**

Denne skal føres i alle Luftfartøjer og indeholde følgende:

a) Den Type, hvortil Luftfartøjet hører; dets Nationalitets- og Registreringsmærke; Ejerens fulde Navn, Nationalitet og Bopæl; Fabrikantens Navn og Luftfartøjets Nyttelast.

b) For hver Rejse:

1. Navn, Nationalitet og Bopæl for hver enkelt af Besætningen.

2. Pladsen, Dato og Tid for Afgang, den Rute, der bliver fulgt, og alle Hændelser, der indtræffer under Vejs, Landinger iberegnet.

**II.****Flyvedagbog.**

Den er kun obligatorisk, naar Luftfartøjet medfører Passagerer eller Gods mod Betaling.

Den skal indeholde følgende:

a) Den type, hvortil Luftfartøjet hører, dets Nationalitets- og



ken; ägarens fullständiga namn, nationalitet och bostad; fabrikantens namn och luftfartygets lastförmåga (största tillåtna nyttiga last).

b) Motortyp, motorns tillverkningsnummer; propellertyp, propellerns nummer, stigning, diameter och fabrikantens namn.

c) Radioapparatens 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.

Registreringsmärke, Ejeren's fulde Navn, Nationalitet og Bopæl, Fabrikantens Navn og Luftfartøjets Nyttelast.

b) Motortype og Motorens Fabrikationsnummer; Propeltype, Propellens Nummer, Stigning, Diameter og Fabrikantens Navn.

c) Typen paa det Radio-Apparat, hvormed Luftfartøjet er udrustet.

d) Oversigt over de nødvendige Opspændingsdata til Oplysning for de Personer, der har Ansaret for Luftfartøjets Brug og Vedligeholdelse.

e) Fuldstændige Oplysninger af teknisk Art om Luftfartøjets tidligere Tilstand, heri indbefattet alle Leveringsprøver, Eftersynsarbejder, Udskiftninger, Reparationer og alle Arbejder af 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.

### III.

#### Motorjournal.

Denne er kun obligatorisk for Motorer, monterede i Luftfartøjer, der medfører Passagerer og Gods mod Betaling; i saa Tilfælde skal en særlig Motorjournal føres for hver Motor og altid følge denne. Den skal indeholde følgende:

a) Motortype, Fabrikationsnummer, Fabrikantens Navn, Antal Hestekræfter, Motorens normale Maksimumsomedrejningstal, Fabrikationsdatum samt Angivelse af, naar Motoren første Gang er taget i Brug.

b) Registreringsmärke og Type paa de Luftfartøjer, i hvilke Motoren har været monteret.

c) Fullständiga uppgifter av teknisk art rörande motorns tillstånd, häri inbegripna alla leveransprov, antal timmar, som den gått, underhålls-, utbytes-, reparations- och dylika arbeten.

c) Fuldstændige Oplysninger af teknisk Art om Motorens tidligere Tilstand, heri indbefattet alle Leveringsprøver, Antal Timer, den har gaaet, Eftersynsarbejder, Udskiftninger, Reparationer og alle Arbejder af 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 underteckna de ursprungliga uppgifterna; senare uppgifter införes 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

## IV.

## Signaldagbog.

Denne er kun obligatorisk, naar Luftfartøjet medfører Passagerer og Gods mod Betaling; den skal indeholde følgende:

a) Den Type, hvortil Luftfartøjet hører; dets Nationalitets- og Registreringsmærke; Ejeren fulde Navn, Nationalitet og Bopæl.

b) Sted, Dato og Tid for Afsendelse eller Modtagelse af hvert Signal.

c) Navn eller anden Betegnelse paa den Person eller Station, hvorfra Signalet er modtaget, eller hvortil det er sendt.

## V.

## Instruktion for Føringen af Dagbøgerne.

a) Fabrikanten skal saavidt muligt indføre og underskrive de oprindelige Opgivelser i Dagbøgerne; senere Opgivelser skal indføres og underskrives af Føreren eller en anden kompetent Person.

b) En Afskrift af Luftdygtighedsbeviset skal findes i Lommen i Rejsedagbogen.

c) Alle Indførsler skal ske med Blæk undtagen i Rejse- og Signaldagbogen. For disses vedkommende kan der føres en Kladdelog med Blyant.

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 utrivas.

e) En avskrift av denna instruktion skall införas i varje dagbok och journal.

Indførslen i Renskriften skal ske med Blæk for hver 24 Timer. I Tilfælde af en officiell Undersøgelse, kan Kladdebogen forlanges fremlagt.

d) I Dagbøgerne maa ikke raderes, og Blade maa ikke ud-rives.

e) En Afskrift af disse Instruktioner skal indføres i hver Dagbog.

## Reglemente D.

**Föreskrifter angående lanternor och signaler. Luftfärdsregler.**

### Definitioner.

Ordet »luftfartyg» innefattar alla ballonger, vare sig fasta eller fria, samt luftskepp och flygplan.

Ordet »ballong», antingen fast eller fri, angiver ett luftfartyg, som använder gas, lättare än luft, för att hålla sig uppe och som saknar framdrivningsmedel.

Ordet »luftskepp» angiver ett luftfartyg, som använder gas, lättare än luft, för att hålla sig uppe och som har framdrivningsmedel.

Ordet »flygplan» angiver 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 lanternor.**

Med ordet »synlig» i dessa föreskrifter angående lanternor menas synlig en mörk natt med klar luft. Vinkelgränserna, som

## Reglement D.

**Regler for Lanterneføring og Signaler. Luftvejsregler.**

### Definitioner.

Ordet »Luftfartøj» indbefatter Standballoner, Friballoner, Luftskibe og Flyvemaskiner.

Ordet »Ballon» indbefatter Standballoner og Friballoner og betegner et Luftfartøj, der benytter Gas lettere end Luft som Middel til at holde sig oppe, og som ikke har noget Fremdrivningsmiddel.

Ordet »Luftskib» betegner et Luftfartøj, der benytter Gas lettere end Luft som Middel til at holde sig oppe og som har Fremdrivningsmidler.

Ordet »Flyvemaskine» betegner alle Aeroplaner, Hydroaeroplaner, Flyvebaade eller andre Flyvemaskiner, som er tungere end Luft og som har Fremdrivningsmidler.

Et Luftskib betragtes efter disse Regler som værende »under Vejs», naar det ikke er befæstet til Jorden eller til nogensomhelst Genstand paa Land eller Vand.

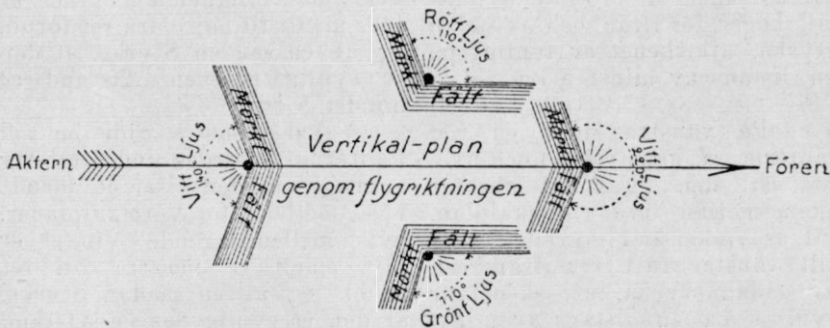
### I.

**Regler for Lanterneføring.**

Ordet »Synlig» i disse Regler skal, naar det gælder Lanternen, betyde synlig i en mörk Nat med klar Luft. De Vinkelgræn-



äro inlagda i dessa föreskrifter ser, som fastsättes i disse Reg- och visas i nedanstående skiss, ler, skal bestemmes efter Luft- äro bestämda med hänsyn till fartøjets normale Flyvestilling då fartyget är i sitt normala med retlinet horisontal Kurs läge för rätlinig, horisontell färd. (se Skitsen).



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 blanda.

2. Ett flygplan, som befinner sig i luften eller manövrerar på land eller vatten för egen kraft, skall föra följande lanternor:

1) Reglerne for Lanterneføring skal overholdes i al Slags Vejr fra Solnedgang til Solopgang, og i denne Tid maa der ikke vises noget andet Lys, som fejlagtig kan tages for de foreskrevne Lanterner. Disse maa ikke blænde.

2) En Flyvemaskine skal, naar den er i Luften eller manøvrerer paa Land eller Vand med sin egen Kraft, føre følgende Lanterner:

a) Förut, en vit lanternna synlig i en diedral vinkel av 220 grader, mätt i horisontalplanet, halverad av ett vertikalplan 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 lanternna, så konstruerad och fixerad, att den visar ett obrutet sken mellan två vertikalplan, vilkas vinkel är 110 grader, mätt till höger för ifrån, och av sådan styrka, att skenet är synligt på en distans av minst 5 km.

c) På vänstra sidan en röd lanternna, så konstruerad och fixerad, att den visar ett obrutet sken mellan två vertikalplan, 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 lanternna, lysande bakåt och synlig i en diedral vinkel av 140 grader, mätt i horisontalplanet, halverad av ett vertikalplan genom flyglinjen och av sådan styrka, att ljuset är synligt på en distans av minst 5 km.

f) I de fall, då en enda lanternna 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.

a) Forude en hvid Lanterne, synlig i en Topplansvinkel paa 220°, som halveres af et Vertikalplan gennem Flugtlinien, og af en saadan Styrke, at den er synlig paa en Afstand af mindst 8 km.

b) Paa højre side en grøn Lanterne, saaledes indrettet og anbragt, at den viser et ubrudt Lys mellem to Vertikalplaner, hvis mellemliggende Vinkel er 110° maalt til højre fra ret forud, og af en saadan Styrke, at den er synlig paa en Afstand af mindst 5 km.

c) Paa venstre Side en rød Lanterne, saaledes indrettet og anbragt, at den viser et ubrudt Lys mellem to Vertikalplaner, hvis mellemliggende Vinkel er 110° maalt til venstre fra ret forud, og af en saadan Styrke, at den er synlig paa en Afstand af mindst 5 km.

d) De nævnte grønne og røde Sidelanterner skal være saaledes indrettede, at det grønne Lys ikke kan ses fra venstre Side og det røde ikke fra højre Side.

e) I Halen og saalangt agter som muligt en hvid Lanterne lysende agterover og synlig i en Topplansvinkel paa 140°, som halveres af et Vertikalplan gennem Flugtlinien, og af en saadan Styrke, at den er synlig paa en Afstand af mindst 5 km.

f) Saafremt en enkelt Lanterne maa erstattes af flere for at tilfredsstille ovennævnte Fordringer, skal Synsfeltet for hver enkelt Lanterne begrænses, saa at kun en kun ses ad Gangen.

3. De föreskrifter, som äro fastställda för flygplans lanternor, skola tillämpas på luftskepp med följande ändringar:

a) Varje lanternorna ersättes av två, de förliga och akterliga lanternorna placerade över varandra vertikalt, sidolaternorna horisontalt i luftskeppets längdriktning.

b) Båda lanternorna i varje par för- och akteröver skola vara synliga på en gång.

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 iögonfallande 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,

3). Reglerne för Lanterneförling på Flyvemaskiner skal anvendes på Luftskeibe med følgende Ændringer:

a). Alle Lanterner skal være dobbelte. For- og Agterlanternerne skal være anbragte over hinanden vertikalt og Sidelanternerne horisontalt i en langskibs Retning.

b). Begge Lanterner i hvert Par for og agter skal være synlige samtidig.

Afstanden mellem Lanternerne i hvert Par maa ikke være under 2 m.

4). Et Luftskeib, som slæbes, skal føre de i Pkt. 3 anførte Lanterner og desuden dem, som er nævnt i Pkt. 6 for Luftskeibe, som ikke er under Kommando.

5) a). En Flyvemaskine eller et Luftskeib paa Vandet, som ikke er manøvredygtigt d. v. s. ikke i Stand til at manøvrere efter Forskrifterne for at forhindre Sammenstød paa Søen, skal føre 2 røde Lanterner, den ene over den anden og med mindst 2 m. indbyrdes Afstand og saaledes indrettede, at de er synlige Horisonten rundt i en Afstand af mindst 3 km.

b). Et i dette Punkt omhandlet Luftfartøj skal, naar det gør Fart gennem Vandet, føre Sidelanternerne, men ej i modsat Fald.

6). Et Luftskeib, som af en eller anden Grund ikke er manøvredygtigt, eller som frivilligt har standset sine Motorer, skal foruden de øvrige foreskrevne Lanterner tydeligt vise 2 røde Lanterner, den ene over den anden og ikke under 2 m. fra hinanden, samt saaledes indrettede, at de er synlige hele Horisonten

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 iögonfallande sätt visa två svarta klot eller kroppar, vardera 60 cm. i diameter, placerade den ena över den andra med minst 2 meters mellanrum.

Ett luftskepp till ankars eller på väg med avsiktligt stoppade motorer, skall om dagen på ett iögonfallande 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 vertikallad 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.

rundt i en Afstand af mindst 3 km.

Om Dagen skal et Luftskeib, som slæbes, og som af en eller anden Grund ikke er manøvre-dygtigt, tydeligt vise 2 sorte Kugler eller Figurer, som hver er 60 cm. i Diameter, anbragte den ene over den anden i en indbyrdes Afstand af ikke under 2 m.

Et Luftskeib, som er for-tøjet eller under Vejs, men frivilligt har stoppet sine Motorer, skal om Dagen tydeligt vise 1 sort Kugle eller Figur, 60 cm. i Diameter, og skal af andre Luftfartøjer betragtes, som om det ikke var manøvedygtigt.

7). En Friballon skal føre en klar, hvid Lanterne under Kurven i en Afstand fra denne af ikke under 5 m. og saaledes indrettet, at den er synlig i alle Retninger i en Afstand af mindst 3 km.

8). En Standballon skal paa samme Sted som den hvide Lanterne, nævnt i Pkt. 7, og i Stedet for denne føre 3 Lanterner over hinanden med mindst 2 m. inbyrdes Afstand. Den øverste og nederste af disse Lanterner skal være rød; den midterste hvid, og de skal være saaledes indrettede, at de er synlige i alle Retninger i en Afstand af mindst 3 km.

Desuden skal der paa Ballonkablet med 300 m:s Mellemrum, maalt fra Kurven, være fastgjort Grupper paa 3 Lanterner af samme Art som forannævnte. Desuden skal den Genstand paa Jorden, til hvilken Ballonen er for-tøjet, have en lignende Gruppe Lanterner til Markering af Genstandens Plads.



Om dagen skola på förankringskabeln, på samma ställe som ovannämnda lanterngrupper, anbringas vindstrutar av minst 20 cm:s diameter och 2 meters längd samt målade med 50 cm. breda, omväxlande vita och röda band.

9. Ett luftskepp, som är förankrat nära marken, skall föra de lanternor, som specificeras i punkt 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 lantern, så beskaffad, att den visar ett obrutet 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 lantern i främre delen av flygplanet, ävensom vid eller nära dess akter och på en höjd, som icke får

Om Dagen skal Ballonkablet, paa samme Steder som forannævnte Lanternegrupper og i Stedet for disse, føre Vagere mindst 20 cm. i Diameter og 2 m. lange og mærkede med afvekslende røde og hvide Striber af 50 cm:s Bredde.

9). Et Luftskeib, der er for-tøjet nær ved Jorden, skal føre de i Pkt. 2 a og e samt Pkt. 3 nævnte Lanterner.

Hvis det er for-tøjet, men ikke nær ved Jorden, skal desuden Luftskeibet, Fortøjningskablet og den Genstand, til hvilken den er for-tøjet, hvad enten det er Dag eller Nat, markeres overensstemmende med Bestemmelserne i Pkt. 8.

Herfra er dog undtaget Luftskibenes Sø- og Drivankre.

10). En Flyvemaskine, der gør Ophold paa Land eller Vand, uden at blive forankret eller for-tøjet, skal føre de i Pkt. 2 bestemte Lanterner.

11). For at forhindre Sammenstød med Fartøjer paa Søen bestemmes følgende:

a). En Flyvemaskine, som er forankret eller for-tøjet paa Vandet, skal forude, hvor den bedst kan ses, føre en hvid Lanterne, saaledes indrettet, at den viser et ubrudt Lys, synlig Horisonten rundt i en Afstand af mindst 2 km.

b). En Flyvemaskin, som er 50 m. lang eller længere, skal, naar den er forankret eller for-tøjet paa Vandet, i den forreste Del af Flyvemaskinen føre en Lanterne, som ovenfor og i eller nær Agterenden af Flyvemaskinen en anden lignende Lanterne

vara mindre än 5 meter lägre än den främre lanternan, ytterligare en sådan lanternan.

Med ett flygplans längd menas den totala längden.

c) Ett flygplan om 50 meters bredd eller däröfver skall dessutom, om det är förankrat eller förtöjt på vattnet, på vardera undre vingpetsen 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 be-kantgjorda.

## II.

### Föreskrifter angående signaler.

14. a) Luftfartyg, som nattetid önskar landa vid flygplats, som har vaktpersonal, skall före landning avföra en grön signal-raket eller giva upprepade blinkningar med grön lampa och skall därjämte med internationella

anbragt minst 5 m. lavere end den forreste.

Ved Længden af en Flyvemaskine forstaas den største Langskibsdimension.

c). En Flyvemaskin, som har en Spændvidde af 50 m. eller derover, skal, naar den er forankret eller fortøjet paa Vandet, desuden paa hver Yderende af underste Plan føre en saadan Lanterne, som er foreskrevet under a i denna paragraf.

Ved en Flyvemaskines Spændvidde forstaas den største Tværskibsdimension.

12). Hvis der under Flyvning om Natten opstaar Fejl ved nogen af de Lanterner, som ifølge disse Regler er forlangt af Luftfartøjet, skal saadant Luftfartøj lande ved første mulige, sikre Lejlighed.

13). Intet i disse Regler skal udelukke Specialregler fastsatte af hvilken som helst Nations Regering med Hensyn til Brug af yderligere Positions- og Signallanternor for to eller flere militære Luftfartøjer eller for Luftfartøjer i Formation eller med Hensyn till Visning af Kendetegn, som er antagne af Luftfartøjsejere, og som er autoriserede af deres respektive Regeringer og behørigt registrerede og offentliggjorte.

## II.

### Regler for Signalvisning.

14. a). Et Luftfartøj, som har til Hensigt at lande om Natten paa en Landingsplads med Landingskontrol, skal før Landingen affyre en grøn Very-Lyskugle eller give grønne Blink. Yderligere skal det ved internatio-

morsetecken avsända den bokstavsgrupp, 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.

15. Avfyras 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 avfyras 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 uppmärksam 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

nale Morsetegn sende en Bogstavgruppe, som danner dets Kenningssignal.

b). Tilladelse til at lande vil blive givet fra Landingspladsen ved at gentage det samme Kenningssignal efterfulgt af en grøn Very-Lyskugle eller grønne Blink.

15). Affyring af en rød Very-Lyskugle eller Visning af rødt Lys fra Landingspladser angiver, at Luftfartøjet ikke maa lande.

16). Et Luftfartøj som er nødt til at lande om Natten, skal forinden Landingen affyre en rød Very-Lyskugle eller give en Række korte Blink med Positions-lanternerne.

17). Naar et Luftfartøj er i Nød og kræver Hjælp, skal følgende Signaler anvendes eller vises enten samtidig eller hver for sig:

a). Det internationale Signal S.O.S. ved Hjælp af synlige Signaler eller Radiosignaler.

b). Den internationale Signalbogs Flagsignal for Nød, betegnet ved N.C.

c). Et Afstandssignal, bestaaende af et firkantet Flag og, enten over eller under dette, en Kugle eller noget, som ligner en Kugle.

d). Et vedvarende Lydsignal med et hvilket som helst Apparat.

e). Et Signal, bestaaende af en Række hvide Very-Lyskugler, affyrede med korte Mellemrum.

18). Følgende Signaler skal anvendes til at underrette et Luftfartøj om, at det er i Nærheden af et spærret Omraade, og at det skal forandre Kurs:

a). Om Dagen: Tre Projektiler, afskudt 10 Sek. efter hinanden, som ved deres Sprængning fremkalder hvide Røgskyer og derved

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.

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.

angiver den Kurs, Luftfartøjet skal følge.

b). Om Natten: Tre Projektiler, afskudt 10 Sek. efter hinanden, som ved deres Sprængning fremkalder hvide Stjerner og derved angiver den Kurs, Luftfartøjet skal følge.

19). Følgende signaler skal anvendes til at give et Luftfartøj Ordre til at lande:

a). Om Dagen: Tre Projektiler, afskudt 10 Sek. efter hinanden, som ved deres Sprængning fremkalder sort eller gul Røg.

b). Om Natten: Tre Projektiler, afskudt 10 Sek. efter hinanden, som ved deres Sprængning fremkalder røde Lys eller Stjerner.

Hvis det er nødvendigt at forhindre andre Luftfartøjer, end det dertil beordrede, i at lande, skal der paa sidstnævnte rettes et Projektørlys, med hvilket der af og til blinkes.

20. a). Saafremt Taage eller Dis gør Landingspladser usynlige, kan deres Beliggenhed angives ved en Ballon, der tjener som Luftbøje, eller ved andet anerkendt Middel.

b). I Taage, Dis, Sne og Regntykning skal et Luftfartøj paa Vandet, hvad enten det er Dag eller Nat, afgive følgende Lyd-signaler:

1. Saafremt det ikke er til Ankers eller ikke er fortøjet, et Signal med ikke mere end 2 Minutters Mellemrum, bestaende af 2 Stød af omtrent 5 Sek. Varighed og med ca. 1 Sek. Mellemrum.



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.

2. Saafremt det er til Ankers eller er fortøjet, hurtig Ringning med en tilpas kraftig Klokke eller Gonggong i ca. 5 Sek. med højst 1 Minuts Mellemrum.

### 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. Underiakttagande 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

### III.

#### Manövreregler.

21). Flyvemaskiner skal altid gaa af Vejen for Standballoner, Friballoner og Luftskeibe.

Luftskeibe skal altid gaa af Vejen for Stand- og Friballoner.

22). Et Luftskeib, som ikke er manøvreedygtigt, skal betragtes som Friballon.

23.) Naar Omstændighederne tillader det, kan Faren for Sammenstød med et sig nærmende Luftfartøj forudses ved omhyggelig at observere Pejlingen og Højdevinklen til dette. Saafremt hverken den ene eller den anden af disse væsentlig forandrer sig, skal saadan Fare siges att foreligge.

24). Udtrykket »Fare for Sammenstød» skal indbefatte Fare for enhver Skade og ethvert Uheld, der skyldes for stor Nærhed af et andet Luftfartøj. Ethvert Luftfartøj, som ifølge disse Regler skal gaa af Vejen for et andet, skal altid holde sig i en efter Omstændighederne sikker Afstand.

25). Et motordrevet Luftfartøj, som iagttager de i Pkt. 24 angivne Regler til Undgaaelse af Fare for Sammenstød, skal altid manøvrere efter Reglerne i de følgende Punkter, saasnart det er øjensynligt, at det med Bibeholdelse af sin Kurs vil passere et hvilket som helst Punkt af et an-

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.

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 föreligga, anse sig vara upphinnande och styra undan.

29. I de fall, då enligt dessa

det Luftfartøj i en Afstand, der er mindre end 200 m.

26). Naar to motordrevne Luftfartøjer, som styrer modsatte eller næsten modsatte Kurser, møder hinanden, skal begge vige til højre.

27). Naar to motordrevne Luftfartøjer styrer Kurser, som skærer hinanden, skal det Luftfartøj, som har det andet paa sin højre Side, gaa af Vejen.

28). Et Luftfartøj, som indhenter et andet, skal gaa af Vejen for det indhentede Fartøj ved at vige til højre og ikke ved at gaa under dette.

Ethvert Luftfartøj, der nærmer sig et andet Luftfartøj under en hvilken som helst Vinkel, der er mere end 110° fra for paa dette, d. v. s. i en saadan Stilling i Forhold til det Fartøj, som indhentes, at det om Natten vil være ude af Stand til at se nogen af dette Fartøjs Sidelanterner, skal anses for at være et indhentende Fartøj.

Ingen paafølgende Forandring i de to Luftfartøjers Stilling til hinanden skal gøre det indhentende Fartøj til et Fartøj, hvis Kurs skærer et andet Fartøjs Kurs iden Betydning, som i Pkt. 27 nævnt, eller fritage det for dets Forpligtelse til at holde sig klar af det indhentede Fartøj, før dette er fullstændig passeret og klaret.

Da det indhentende Fartøj om Dagen ikke altid med Sikkerhed kan afgøre, om det er foranfor eller agterfor ovennævnte Retning, skal det i Tvivelsstilfælde betragte sig som indhentende Fartøj og gaa af Vejen.

29). Naar ifølge nogen af disse

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 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 avvikelser från ovannämnda föreskrifter nödvändig för att undvika omedelbar fara.

Regler det ene af de to Luftfartøjer skal gaa af Vejen, skal det andet Luftfartøj holde sin Kurs og Fart.

Naar et Luftfartøj paa Grund af Usigtbarhed eller andre Aarsager er kommet saa nær et andet, at Sammenstød ikke kan undgaas ved Forholdsregler alene fra det Luftfartøjs Side, som skulde gaa af Vejen, skal ogsaa det andet træffe saadanne Forholdsregler, som bedst vil hjælpe til at forebygge Sammenstød.

30). Ethvert Luftfartøj, som ifølge disse Regler er forpligtet til at gaa af Vejen for et andet Luftfartøj, skal, dersom de forhaandenværende Omstændigheder tillader det, undgaa at gaa foran om dette.

31). Ethvert Luftfartøj, som følger en officielt anerkendt Luftvej, skal, naar det er gør ligt og forsvarligt, holde sig i dennes højre Side.

32). Luftfartøjer paa Land eller Vand, som er i Begreb med at starte, maa ikke forsøge at gaa i Luften, før der ingen Fare er for Sammenstød med Luftfartøjer, som er i Færd med at Lande.

33). Ethvert Luftfartøj skal i Skyer, Taage, Dis eller under andre daarlige Synsforhold gaa frem med Forsigtighed og under nøje Hensyntagen til de forhaandenværende Omstændigheder og Betingelser.

34). Ved Overholdelse af disse Regler skal der tages passende Hensyn til alle Farer ved Luftsejlads og for Sammenstød og til hvilken som helst særlig Omstændighed, som kan gøre en Afvigelse fra ovenstaaende Regler nødvendig for at undgaa øjeblikkelig Fare.

## IV.

## Barlast.

35. Ej må från luftfartyg i luften kastas överbord barlast, som kan förorsaka skada.

## 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.

## IV.

## Ballast.

35). Udkastning af anden Ballast end fint Sand og Vand fra Luftfartøjer i Luften er forbudt.

## V.

Regler for Lufttrafik paa og i Nærheden af Landingspladser.

36). Paa enhver Landingsplads skal der paa et højt Sted hejses et Flag. Hvis et Luftfartøj, som er i Færd med at starte eller lande, finder det nødvendigt at foretage en Cirkulærdrejning eller en delvis Cirkulærdrejning, skal Flagets Farve angive, om saadan Drejning skal foregaa til venstre (mod Uret) eller til højre (med Uret). Et hvidt Flag skal angive en højre Drejning, d. v. s. at Flaget skal holdes paa Luftfartøjets højre Side eller den Side, som fører den grønne Lanterne, og et rødt Flag skal angive en venstre Drejning, d. v. s., at det røde Flag skal holdes paa Luftfartøjets venstre Side eller den Side, som fører den røde Lanterne.

37). Naar en Flyvemaskine starter fra en Landingsplads, maa den ikke vende før i en Afstand af 500 m fra det nærmeste Punkt af Landingspladsen, og da i Overensstemmelse med Reglerne i foranstaaende Punkt.

38). Alle Flyvemaskiner, som flyver mellem 500 og 1,000 m fra det nærmeste Punkt af en Flyveplads, skal rette sig efter foranstaaende Regler for Drejning, med mindre saadanne Flyvemaskiner flyver i større Højder end 2,000 m.



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 tydligt 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

39). Akrobat-Landinger er forbudt paa de Landingspladser, som anvendes til offentlig Lufttrafik. Det er forbudt Luftfartøjer at udføre Luftakrobatik indenfor en Afstand af mindst 2,000 m fra det nærmeste Punkt af saadanne Landingspladser.

40). Paa enhver Landingsplads til offentlig Lufttrafik skal Vindens Retning tydelig angives paa en eller flere af de anerkendte Maader, f. Eks.: Landigs-T, Vagere, Røg etc.

41). Saaframt de naturlige Betingelser tillader det, skal en Flyvemaskine paa en Landingsplads til offentlig Lufttrafik lande og starte op imod Vinden.

42). Naar Flyvemaskiner nærmer sig Landingspladsen for at lande, skal de Flyvemaskiner, som er i størst Højde, gaa af Vejen for Flyvemaskiner i lavere Højde og skal med Hensyn til Landingen iagttage Reglerne i Punkt 28 angaaende Passagen.

43). Der skal gives Flyvemaskiner, som viser Nødsignaler, fri Bane under deres Forsøg at lande paa en Landingsplads.

44). Saaframt Omstændighederne tillader det, skal enhver Landingsplads betragtes som bestaaende af 3 Zoner. Naar man ser imod Vinden, skal den højre Zone være Startzonen og den venstre Landingszonen. Mellem disse skal der være en neutral Zone. En Flyvemaskine skal, naar den lander, bestræbe sig for at lande saa nær som muligt ved den neutrale Zone, men i alle Tilfælde til venstre for enhver Flyvemaskine, som allerede har landet. Naar Flyvemaskinen efter Landingen har løbet Farten

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 lyfta, 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.

af sig eller stoppet, skal den straks køre over i den neutrale Zone. Paa samme Maade skal en Flyvemaskine, som starter holde sig saa langt til højre i Startzonen som muligt, men skal holde til venstre for enhver Flyvemaskine, som er i Start eller i Færd med at starte.

45). Ingen Flyvemaskine maa begynde at gaa i Luften, førend den forudgaaende Flyvemaskine er klar af Flyvepladsen.

46). Landinger i Mørke paa anerkendt Landingsplads maa kun finde Sted, naar Tilladelse foreligger fra Ministeriet for offentlige Arbejder og fra Landingspladsen.

47). Ingen Standballon, Drage eller fortojet Luftskeib maa uden særlig Tilladelse være i Luften i Nærheden af en Landingsplads med Undtagelse af de i Punkt 20 forudsatte Tilfælde.

## 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 bestämmes i punkterna 17 och 20 här ovan — an-

## VI.

### Almindelige Bestemmelser.

48). Ethvert Luftfartøj, som med egen Kraft manövrerer paa Vandet, skal rette sig efter de til Undgaaelse af Sammenstød paa Søen givne Regler og skal med Hensyn til disse Regler være at betragte som et Dampskib, men skal føre de Lanterner, som er foreskrevne i foranstaaende Regler og ikke dem, som er foreskrevne i Regler til Forebyggelse af Sammenstød paa Søen, og skal, med Undtagelse af de Tilfælde, som er nævnt i

vända 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 försummelse att föra ljus eller signaler, eller att hålla erforderlig utkik, eller av 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.

Punkterna 17 og 20 ovenfor, ikke bruge ej heller antages at høre de i sidstnævnte Regler fastsatte Lydsignaler.

49). Intet i disse Regler skal befri noget Luftfartøj, dets Ejere, Førere eller Besætning fra Følgerne af nogensomhelst Forsømmelse med Hensyn til at føre Lanterner eller Signaler eller af nogensomhelst Forsømmelse med Hensyn til at holde godt Udkig eller Forsømmelse af enhver luftfartsmæssig Forholdsregel (Praxis i Luften), som kræves af Tilfældets særlige Omstændigheder.

50). Disse Regler skal ikke være nogen Hindring for nogensomhelst særlig Regel eller Regler, som er udstedt og offentliggjort paa rette Maade, angaaende Luftfartøjers Navigering i umiddelbar Nærhed af nogen Landingsplads eller andet Sted, og saadanne Regler skal være forbindende for alle Ejere og Førere og Besætninger i Luftfartøjer.

## Reglemente E.

## Minimikompetensfordringar å besättning ombord å luftfartyg.

**I. Förare-certifikat för flygare.**  
(Gäller endast för i certifikatet angiven flygplantyp.)

**A. Privatförare-certifikat.**  
(Gäller ej för yrkesmässig trafik.)<sup>1</sup>

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 stoppas<sup>2</sup> 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 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.

## Reglement E.

## Minimumsbetingelser for Førere og Navigatører.

**I. Førercertifikat for Flyvere**  
(gælder kun overfor de i Certifikatet anførte Maskintyper).

**A. Privatførercertifikat**  
(ikke gyldig i offentlig Trafik).

1) *Praktiske Prøver.*

Under hver praktisk Prøve skal Kandidaten være ene i Maskinen.

a) *Højdeprøve og Glideflugtprøve.*

En Flyvning uden Mellemlanding under hvilken Kandidaten skal opholde sig minst 1 Time i en Minimumshøjde af 2,000 m. over Startstedet.

Nedstigningen skal slutte med en Glideflugt, under hvilken Motorerne stoppes i en Højde af 1,500 m. over Landingspladsen. Landingen skal foregaa, uden at Motorerne atter sættes i Gang, og Maskinen skal stoppe indenfor 150 m. fra et Punkt, der i Forvejen er fastsat af Statskontrollen.

b) *Prøve i Manøvrering.*

En Flyvning uden Mellemlanding rundt omkring to Master (Bøjer), som staar 500 m. fra hinanden.

Kandidaten udfører en Serie paa fem 8-Tals Drejninger, hver Drejning skal udføres omkring den ene af de to Master (eller Bøjer). Denne Flyvning skal fore-

<sup>1</sup> Med »yrkesmæssig trafik» avses all flygning med passagerare eller gods mot avgift.

<sup>2</sup> Motorn anses i föreliggande bestämmelse »stoppad», då gasen avstängts, så att motorn går med lägsta varvantal.



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 av 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 verkningssätt 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 samt för förare av vattenflygplan dessutom på vattnet, ävensom om regler för luftfart över och i närheten av flygplatser. Kännedom om luftlagstiftningen.

tages i en Højde af ikke over 200 m. og uden at berøre Jorden (eller Vandet).

De fem 8-Tal eksklusive Start og Landing skal udføres indenfor en Maksimumstid af 20 Minutter.

Landingen skal utføres ved:

att stoppe Motorerne senest, naar Flyvemaskinen berører Jorden (eller Vandet),

at stoppe Flyvemaskinen indenfor en Afstand af 50 m. fra et Punkt fastsat af Kandidaten før Starten.

## 2. Teoretiske Prøver.

a) *I Æroteknik.* Kendskab til Princippet for Flyvemaskiner, disses almindelige Konstruktion samt de almindelige Regler for deres Eftersyn, Vedligeholdelse og Regulering.

b) *I Motorteknik.* Kendskab til Flyvemotorers Virkemaade og almindelige Konstruktion samt til de almindelige Regler for deres Eftersyn, Brug og Behandling.

c) *I Instrumentlære.* Kendskab til de ved Flyvningen anvendte Instrumenter.

d) *Love og Reglementer.* Kendskab til Luftvejsregler samt til Reglerne for Lufttrafik over og i Nærheden af Ærodrømer. Praktisk Kendskab til Luftlovgivningen.

For Førere af Vandflyvemaskiner kræves tillige Kendskab til Søvejsreglerne.

**B. Trafikförare-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 innehåva detta, behöva ej på nytt undergå proven här för.

**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.

Innan aspiranten startar för denna flygning, skall flygvägen för honom angivas samt nödiga kartor utlämnas. Kontrollanterna skola avgöra, huruvida han planligt fullföljt flygningen över de bestämda punkterna.

**B. Trafikførercertifikat.****I. Praktiske Prøver.**

Under hver praktisk Prøve skal Kandidaten være ene i Maskinen.

a) Kandidaten skal aflægge den til Privatførercertifikat svarende Prøve. Kandidaten, som har Privatførercertifikat, skal ikke paa ny underkaste sig Prøverne hertil.

**b) Landingsprøve.**

Der foretages Flyvninger med fuld Nyttelast til 500 og 1,000 m., 2 Gange til hver Højde. I disse Højder stoppes Motorerne, og der landes i Glidflugt, idet Maskinen bringes til at standse indenfor en Afstand af 100 m. fra et i Forvejen af Statskontrollen fastsat Punkt.

Disse Prøver aflægges paa samme Dag.

**c) Udholdenheds- og Orienteringsprøve.**

En Flyvning af mindst 300 km. Længde over Land eller Vand. Landingen skal foregaa paa Startstedet. Flyvningen skal udføres med samme Flyvemaskine og maa ikke vare over 8 Timer. Under Flyvningen foretages udenfor Startpladsen 2 Landinger, ved hvilke Maskinen skal bringes til at staa stille. Stedet for disse Landinger fastsættes af Statskontrollen.

Før Kandidaten paabegynder Flyvningen, skal han have sin Rute opgivet og skal forsynes med de nødvendige Kort. Statskontrollen skal afgøre, om han har fulgt den opgivne Rute.

d) *Nattflygning.*<sup>1</sup>

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.*

En sammanlagd flygtid om minst 50 timmar, varav minst 5 timmar med vederbörlig flygplanstyp 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 praktiska proven, skall han vid en examen ådagalägga, att han äger kännedom om:

a) *Flygplanlära.*

Teoretisk kännedom om luftmotståndets inverkan på vingar, stabilisator, höjd- och sidoroder samt propeller.

d) *Natflygning.*<sup>1</sup>

En 30 Minutters Flyvning i Mörke udført i Tiden mellem 2 Timer efter Solnedgang og 2 Timer før Solopgang og i en Højde af mindst 500 m.

e) *Haardvindsprøve.*

Mindst en halv Times Flyvning under en Vindstyrke paa mindst 10 m/sk. Landingen skal foretages i Glideflugt med stoppede Motorer fra mindst 500 m. Højde, og Maskinen bringes til at standse indenfor en Afstand af 100 m. fra et i Forvejen fastsat Punkt.

2. *Flyvetid.*

For at dette Certifikat skal berettigede til at føre Passagerer i almindelig Trafik fordres en samlet Flyvetid på mindst 50 Timer, heraf mindst 5 Timer med vedkommende Maskintype. Denne sidste Flyvetid paa 5 Timer skal være udført i Løbet af de sidste 6 Maaneder. — Flyvetiden fordelt paa mindst 10 Flyvninger.

Fornøden Paategning herom tilføres Certifikatet.

3. *Teoretiske Prøver.*

Efter paa tilfredsstillende Maade at have aflagt de praktiske Prøver skal Kandidaten under en Eksamination godtgøre, at han er i Besiddelse af Kendskab til:

a) *Flyvemaskiner.*

Teoretisk Kendskab til Luftmodstandens Indvirkning paa Planer, Haleplaner, Sideror, Højderor og Propeller, Funktioner

<sup>1</sup> Dette prov fordras endast av aspiranter, som önska få sitt certifikat utvidgat att gälla nattflygning.

<sup>1</sup> Denne Prøve forlanges kun aflagt af Førere, der ønsker at faa deres Certifikat udvidet til ogsaa at gælde Natflyvning.

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 lufttrafikbestämmelser, 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

ring af de enkelte Dele, Montering af Flyvemaskine, Propeller, Understel, Stabilisatorer og Styreorganer. De normale og specielle Virkninger af Ror og Klapper, særligt med Hensyn til Spinding.

Praktisk Prøve i Opspænding.

b) *Motorer.*

Almindelig Kendskab til Explosionsmotorer og til de forskellige Deles Funktionering (Ventilstyring, Forgasning, Tænding og Forbrændingsprodukternes Bortledning).

Karakteristiske Ejendommeligheder ved Flyvemotorer, almindeligt Kendskab til disses Konstruktion, Samling og Tilpasning, Brændstof og Olie. Aarsagen til daarlig Funktionering af Motoren og Motorhavarier, Beskrivelse af Detaillerne i anvendte Flyvemaskinmotorer. Smøring, Pasning, Adskillelse og Samling af Hoveddelene. Anvendelse af Benzinhaner og andre Kontrolleringsmidler. Praktisk Prøve i almindeligt forekommende Reparationer.

c) *Love og Reglementer.*

Kendskab til Luftvejsregler og Søvejsregler samt til Reglerne for Lufttrafik over og i Nærheden af Ærodromer. Praktisk Kendskab til Luftlovgivning og til de særlige Lufttrafikforhold, der har Betydning for Kandidaten. Kortlæsning, Brug af Kompas, Orientering, terrestrisk Pladsbestemmelse, elementær Meteorologi.

C. Almindelige Bestemmelser.

De praktiske Prøver til hvert Førerbevis (med Undtagelse af



hårdvindsprov och nattflygningsprov) 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 nattflygnings-) prov, befrias aspiranten från ifrågavarande prov.

I så fall skola kontrollanternas 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 certifikatet 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

Haardvindsprøven og Natflyvningsprøven) skal udføres i Løbet af en Maaned. De maa udføres i hvilken som helst Orden, og hver Prøve maa forsøges to Gange samme Dag. Prøverne skal overværes af mindst to Eksaminatorer, der skal afgive Rapport om Resultatet til Statskontrollen.

De officielle Rapporter skal omhandle Flyvningens Detailler i Særdeleshed vedrørende Landingerne.

Kandidaten skal før hver Prøve forevise sine Legitimationspapirer.

En Barograf skal medføres ved hver praktisk Prøve, og Barogrammerne skal, forsynet med Kontrollanternes Underskrift, vedlægges Rapporterne.

Forsaavidt der fra autoriseret Flyveskole eller anden tilsvarende Institution foreligger behørig bekræftet Rapport, hvoraf fremgaar, at Kandidaten har aflagt Haardvindsprøve eller Natflyvningsprøve paa rette Maade og med tilfredsstillende Resultat, er Kandidaten fritaget for disse Prøver.

Eksaminatorerne skal i saa Fald lade Rapporterne over disse særlige Flyvninger følge som Bilag til deres Rapport om Prøverne.

Ønsker en Fører Tilladelse til at føre andre Maskintyper end de i Certifikatet anførte, skal han overfor Statens Flyvevæsen ved praktiske Prøver eller paa anden af Statens Flyvevæsen godkendt Maade godtgøre, at han har betryggende Færdighed i at føre de paagældende Typer.

Indehavere af Militærflyvercertifikat kan erholde Certifikat

flygväsande, kan erhålla trafikförrarecertifikat, därest han på lämpligt sätt styrker, att han äger betryggande färdighet i att föra ifrågavarande flygplantyper samt innehar erforderliga teoretiska kunskaper.

Förrarecertifikat 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.

som Trafikförere, naar de godtgør overfor Statens Flyvevæsen, at de har betryggende Færdighed i at føre de paaagældende Maskintyper samt er i Besiddelse af de fornødne teoretiske Kundskaber.

Förrarecertifikaterne udstedes for 1 Aar ad Gangen, de fornyes under tilfredsstillende Garantier for, at Indehaveren fremdeles opfylder Betingelserne for at føre Luftfartøjet.

## II. Förrarecertifikat 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.

### 3. Särskilda fordringar.

Allmän kännedom om ballonger och deras tillbehör; fyllning; tackling; ordnande och ledande av uppstigning; instrument; försiktighetsmått att iakttaga mot kyla och på stora höjder.

Kännedom om föreskrifter angående lanterner och signaler, om styrningsregler och regler för

## II. Certifikat som Friballonförer.

### 1. Praktiske Prøver.

Kandidaten skal godtgøre at have udført følgende Opstigninger:

- a) Om Dagen:
  - 3 Opstigninger som Elev.
  - 1 Opstigning som Fører, men under en Lærers Tilsyn.
  - 1 Eneopstigning.
- b) Om Natten:
  - 1 Eneopstigning.

Hver Opstigning skal mindst strække sig over et Tidsrum af 2 Timer.

### 2. Teoretiske Prøver.

Kendskab til de elementære Lovene om Aerostatik og Meteorologi.

### 3. Specielt Kendskab til:

Ballonen og dens Dele, Fyldning, Tilrigning, Ledelse af en Opstigning, Instrumenter, Forholdsregler at tage mod Kulde og i de øvre Luftlag.

Desuden Kendskab til Luftvejsregler, derunder særlige Bestemmelser for Lufttrafik over

luftfart över och i närheten av flygplatser.

Praktisk kännedom om luftlagstiftningen. Kartläsning och orientering.

og i Nærheden af Luftfartshavne og Landingspladser. Praktisk Kendskab til Luftlovgivning.

Kortlæsning og Orientering.

### III. Förarecertifikat för luftskeppsförare.

#### A. Allmänna bestämmelser.

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.

#### B. Tredje-klass förarecertifikat.

##### 1. Praktiska prov.

a) Tjugo attesterade färder (av vilka tre nattetid) med luftskepp; varje färd av minst en timmes varaktighet. Under minst fyra av dessa färder, inklusive uppstigning och landning, måste aspiranten själv hava manövrerat luftskeppet under uppsikt av dess ordinarie förare.

### III. Certifikat som Luftskibsfører.

#### A. Almindelige Bestemmelser.

Enhver Fører af Luftskibe skal have Certifikat som Friballonfører. Der findes 3 Klasser af Certifikater for Førere af Luftskibe.

Indehaveren af et Certifikat af 1' Klasse har Ret til at føre enhver Art af Luftskibe.

Indehaveren af et Certifikat af 2' Klasse har Ret til at føre Luftskibe af Volumen indtil 20,000 m<sup>3</sup>.

Indehaveren af et Certifikat af 3' Klasse har Ret til at føre Luftskibe af Volumen indtil 6,000 m<sup>3</sup>.

Enhver Fører af militære Luftskibe har Ret til Certifikat af 3' Klasse.

Enhver Fører af militære Luftskibe, der har haft Kommandoen over Luftskibe af Volumen over 6,000 m<sup>3</sup>, har Ret til Certifikat af 1' Klasse.

#### B. Certifikat af 3' Klasse.

##### 1. Praktiske Prøver.

a) 20 attesterede Opstigninger (deraf 3 Natopstigninger) i Luftskib, saaledes at hver Opstigning har strækt sig over et Tidsrum af mindst 1 Time. Paa mindst 4 af disse Opstigninger skal Kandidaten selv under Førerens Tilsyn have ført Luftskibet under hele Opstigningen, derunder indbefattet Start og Landing.

b) En färd över land på en förutbestämd sträcka av minst 100 kilometer, slutande med en nattlandning och utförd med en officiell kontrollant ombord.

b) En Fart paa mindst 100 km. ad en i Forvejen fastsat Rute, og som afsluttes med en Landing om Natten. Denne Fart skal være udført med en officiel Kontrollant om Bord.

## 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 luftskepp.

Dynamiska egenskaper hos kroppar i rörelse i luften.

## 3. Allmänna kunskaper.

Elementär kännedom om explosionsmotorer.

Elementär navigation; användande av kompass; Ortsbestämning.

Fyllning; hoppackning; tackling; manövrering; styranordningar och instrument.

## C. Andra-klass förarecertifikat.

### 1. Praktiska prov.

För att kunna erhålla andra-klass förarecertifikat måste aspiranten 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

## 2. Teoretiske Prøver.

Aerostatik og Meteorologi. Gasarters Vægtfylde, Mariottes og Gay-Lussacs Love, Atmosfærens Tryk, Arkimedes Lov, Gasarters Kompression, Tydning og Brug af meteorologiske Oplysninger og Vejrkort.

De fysiske og kemiske Egenskaber hos de lette Gasarter samt ved de Materialier, som bruges ved Luftskenes Konstruktion.

Almindelig Teori for Luftskebe.

Dynamiske Egenskaber ved Legemer, der er under Bevægelse i Luften.

## 3. Almindelig Kendskab.

Elementært Kendskab til Explosionsmotorer.

Elementær Navigering, Brug af Kompas, Pladsbestemmelse.

Fyldning, Klargøring, Rigning, Manøvrering og Instrumente.

## C. Certifikat af 2' Klasse.

### 1. Praktiske Prøver.

Enhver Kandidat, der ønsker at erhverve Certifikat af 2' Klasse, skal være i Besiddelse af Certifikat af 3' Klasse og have gjort mindst 4 Maaneders Tjeneste som Fører af 3' Klasse paa et Luftskeib; han skal ogsaa som Fører af 3' Klasse have gjort mindst 10 Opstigninger med et Luftskeib af Volumen over 6,000 m<sup>3</sup>, under



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.

### D. 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 passagerare, och som hava att utföra kontinuerliga flygningar mellan tvenne punkter på över 500 kilometers avstånd från varandra över land, eller natflygningar, eller flygningar mellan

hvilken han under Kontrol af Føreren selv skal have ført Luftskeibet under hele Farten, derunder indbefattet Start og Landing.

## 2. Teoretisk Prøve.

Nøjere Kendskab til de samme Emner, som er angivet for Erhvervelse af Certifikat af 3' Klasse.

### D. Certifikat af 1' Klasse.

#### 1. Praktiske Prøver.

Enhver Kandidat, der ønsker at erhverve Certifikat af 1' Klasse, skal være i Besiddelse af Certifikat af 2' Klasse og have gjort mindst 2 Maaneders Tjeneste som Fører af 2' Klasse paa et Luftskeib; han skal desuden som Fører af 2' Klasse have Foretaget mindst 5 Opstigninger med et Luftskeib af Volumen over 20,000 m<sup>3</sup>, under hvilke han under Kontrol af Føreren selv skal have ført Luftskeibet, derunder indbefattet Start og Landing.

Hver Opstigning skal mindst strække sig over et Tidsrum af 1 Time. Alle 5 Opstigninger skal tilsammen mindst strække sig over et Tidsrum af 15 Timer.

## 2. Teoretisk Prøve.

Som ved Erhvervelse af Certifikat af 2' Klasse.

### IV. Navigatørcertifikat.

Luftfartøjer, der anvendes til Passagerbefordring og er bestemte til at medføre mere end 10 Passagerer, og som uden Mellemlandning skal udføre Flyvninger over Land mellem to Punkter over 500 km. fjernet fra hinanden eller Natflyvninger eller Flyvninger

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 av avdrift; besticktabeller.

Kronometern; kronometerstånd och -dragnings; kronometerjämförelser.

Sextanten och dess justering.

Nautisk almanacka.

Ortsbestämning med hjälp av azimut och stjärnhöjd.

Navigering i storcirkeln.

Aeronautiska navigeringsinstrument.

### 3. *Allmänna kunskaper.*

Luft- och sjöfartsregler.

Luftlagstiftningen.

Praktisk kännedom om meteorologi och väderlekskartor.

över aabent Hav mellem to Punkter over 200 km. fjernet fra hinanden, skal have en Navigator om Bord, der har Certifikat som saadan efter at have bestaaet en teoretisk og praktisk Eksamen i følgende:

### 1. *Praktisk Astronomi.*

Himmellegemernes reelle og apparente Bevægelser, Himmelhælvningens Udseende, Timevinkel, Middeltid, samt Tid og astronomisk Tid.

Jordens Form og Dimensioner.

Stjerneglober og Stjernekort.

Metoder til Bestemmelse af Bredde, Længde, Tid og Azimut.

### 2. *Navigation.*

Landkort, Søkort, Kortlæsning, Kompas, magnetisk Meridian, Misvisning, Deviation, Kurs, Pejlinger og deres Korrektioner. Kompensation af Kompasser (teknisk og praktisk), Beregning af Azimut.

Bestik. Beregning af den relative Hastighed og Afdriften, Navigationstabeller, Kronometer, Stand og Gang, Sammenligninger.

Sekstanten, Verificeringen. Nautisk Almanak. Pladsbestemmelse ved Hjælp af Azimut og Højde.

Storcirkelsejlads, aeronautiske Navigationsinstrumenter.

### 3. *Almindeligt Kendskab.*

Luft- og Søvejsregler. Luftlovgivning. Praktisk Kendskab til Meteorologi og Vejrkort.

**V. Certifikat för mekaniker.**

(Komma framdeles att fastställas.)

**V. Certifikat for Mekanikere.**

Bestemmelse for Certifikat for Mekanikere vil være at fastsætte.

**VI. Bestämmelser för läkareundersökning.**

1. Varje aspirant måste, innan certifikat som förare, navigatör eller mekaniker för luftfart, satsas i yrkesmässig trafik, 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 jämnvikt. 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, skada eller följder av operation, eller hava någon som helst abnormitet, medfödd eller förvärdad, som kan menligt inverka på luftfartygets kompetenta och säkra manövrering.

d) *Allmän läkareundersökning.* Förare får ej lida av någon sjukdom eller svaghet, till följd var-

**VI. Lægeerklæringer.**

1. Før en Kandidat kan opnaa Certifikat som Fører, Navigator eller Mekaniker paa et Luftfartøj, som er bestemt til offentlig Trafik maa han fremstille sig til Undersøgelse hos særlig dertil antagne Læger.

2. Lægeundersøgelsen skal baade med Hensyn til første Antagelse og fortsat Brugbarhed baseres paa følgende Krav til psykisk og fysisk Egnethed:

a) Gode Forudsætninger med Hensyn til nedarvede og personlige Egenskaber, med særlig Hensyn paa et ligevægtigt Nervesystem. Kandidaten maa være fri for enhver psykisk, moralsk eller fysisk Mangel, som vilde kunne virke skadeligt paa vedkommendes Brugbarhed som Flyver.

b) Minimumsalderen for Førere og Navigatorere i offentlig Trafik skal være nitten (19) Aar.

c) *Almindelig kirurgisk Undersøgelse.* Kandidaten maa ikke lide af noget Saar eller have gennemgaaet nogen Operation eller have nogen medfödd eller erhvervet Abnormitet, som vilde kunne virke skadeligt paa hans forsvarlige og sikre Manövrering af Luftfartøjet.

d) *Almindelig medicinsk Undersøgelse.* Kandidaten maa ikke lide af nogen Sygdom eller Svæk-

av 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.* Mellan-örat måste vara friskt. Förare måste äga en hörselskärpa, pas-sande 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 respi-rationsvägarna.

3. De båda fördragsslutande staterna skola tills vidare fast-ställa sina egna metoder för un-dersökningen, till dess provens detaljer samt fordringarna slut-giltigt fastställts genom överens-kommelse mellan de båda sta-ternas luftfartsmyndigheter.

4. Aspirant, som tillfredsstäl-lande genomgått undersökningen, erhåller ett godkännande läkare-

kelse, som kan udsätta ham för pludselig at miste Evnen til at manøvrere Luftfartøjet. Han maa have Hjerte, Lunger, Nyrer og Nervesystem, som er i Stand til at modstaa Virkningerne af større Højder og ligeledes Virkningerne af en længere Flyvning.

e) *Undersøgelse af Øje.* Kandi-daten maa have den Grad af Synsstyrke, som kræves til en forsvarlig Udførelse af hans Plig-ter. Ingen Fører eller Navigator maa have mere end to (2) Diop-trier af latent Hypermetropi. Akkomodationen maa være god og i passende Forhold til Refrak-tionen. Han maa have et godt Synsfeldt paa hvert Øje og maa besidde normal Farveopfattelse.

f) *Undersøgelse af Øre.* Mellem-øret maa være normalt. Kandi-daten maa have den Grad af Hørelse, der kræves til en for-svarlig Udførelse af hans Pligter.

g) *Vestibulærapparatet* maa være intakt og hverken for føl-somt eller for lidet følsomt.

h) *Undersøgelse af Næse og Svælg.* Kandidaten maa have fri Luftpassage gennem Næsen paa begge Sider og maa ikke lide af alvorlige akute eller kroniske Lidelser i de øvre Respirations-veje.

3. De to kontraherende Stater skal indtil videre fastsætte deres egne Undersøgelsesmetoder indtil Enkelthederne ved Prøverne og den minimale Standard for Be-tingelserne er blevet endelig fast-sat ved Aftale mellem Luftfarts-administrationerne paa Grundlag af derom opnaaet Enighed mellem Landenes Lægemyndigheder.

4) Den Kandidat, som har be-staaet Undersøgelserne, vil faa en Lægeerklæring for Brugbar-



betyg, 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.

hed, som maa fremläggas, för Certifikat kan udstedes.

5. Enhver Fører skal underkastes fornyet Undersøgelse i det mindste hver tolvte Maaned, for at man kan være sikker paa, at han vedblivende er egnet. Resultaterne skal vedlægges hans første Lægeerklæring. I Sygdoms eller Ulykkestilfælde skal en Fører ligeledes undersøges paany og erklæres for egnet, før han genoptager sin Tjeneste i Luften. Datoen og Resultatet af hver fornyet Undersøgelse skal paaføres Førerens Certifikat.

6) Ingen Fører, som har givet Bevis for sin Flyvedygtighed, før denne Overenskomst traadte i Kraft, skal, saa længe som han vedblivende er i Besiddelse af denne Duelighed, diskvalificeres, selv om han ikke fuldt opfylder alle de ovenfor nævnte Fordringer.

7. De to kontraherende Stater kan fastsætte strængere Betingelser end ovenfor anført, hvis dette findes heldigt; men ovenstaaende Betingelser skal i hvert Tilfælde regnes som Minimum i Trafikken mellem de to Stater.

**Utväxlingsprotokoll.**

Sedan undertecknade därtill behörigen befullmäktigade sammanträtt i ändamål att företaga utväxlingen av Hans Majestät Konungens av Sverige och Hans Majestät Konungens av Danmark ratifikationer å den i Stockholm den 7 november 1922 mellan Sverige och Danmark avslutade överenskommelse angående luftfart, blevo ratifikationshandlingarna företedda 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 16 januari 1923.

HJ. BRANTING.  
(L. S.)

**Udvekslingsprotokol.**

Efter at undertegnede dertil behörig befuldmægtigede er traadte sammen for at foretage Udvekslingen af Hans Majestæt Kongen af Danmarks og Hans Majestæt Kongen af Sveriges Ratifikationer af den i Stockholm den 7 November 1922 mellem Danmark og Sverige undertegnede Overenskomst angaaende Luftfart, blev Ratifikationsinstrumenterne foreviste og efter att være befundne i god og behörig Form fandt Udvekslingen Sted.

Til Bekræftelse heraf have de undertegnede affattet denne Protokol, hvilken de have underskrevet i to Eksemplarer og forsynet med deres Segl.

Sket i Stockholm den 16 januari 1923.

HERLUF ZAHLE.  
(L. S.)

Utkom av trycket den 30 januari 1923.