

Norsk Lovtidende.

Utgitt efter offentlig foranstaltning
ifølge lov av 1 april 1876.

Nr. 14.

Utgitt 2 april.

1924

Kongelig resolusjon

av 21 mars.

21 mars.

I henhold til §§ 5, 12, 13, 14, 15, 18, 19, 23, 24, 27, 28, 29, 31, 32, 41, 42, 43, 47 og 49 i lov om luftfart av 7. desember 1923 fastsettes nedenstående bestemmelser:

A. Vedrørende lovens kap. 2.

1. Luftfartøisregister for det hele rike føres i Kristiania av chefen for Forsvarsdepartementets Luftfartskontor.
2. De nærmere forskrifter for føring av registret fastsettes av Forsvarsdepartementet.
3. Nasjonalitets- og registreringsbevis utferdiges efter formular, overensstemmende med vedføjede bilag 1 (formular nr. 1).
4. For merkning og registrering av luftfartøier (som ikke inngår under luftfartslovens § 43) gjelder følgende regler:
 - a. Norske luftfartøier skal som nasjonalitetsmerke bære det latinske bokstav N samt for flyvemaskiners vedkommende dessuten et fartøiet påmalt norsk handelsflagg.
 - b. Bokstavet N efterfulgt av det fartøiet tildelte registreringsnummer anbringes i sort farve på hvit bunn. Bokstav og tall gis ens størrelse, så de kan læses på lengst mulig avstand og under ingen omstendighet må deres høide være mindre enn 0,60 m. De gis en bredde = $\frac{2}{3}$ av høiden og en tykkelse = $\frac{1}{6}$ av høiden.
 - c. For merkenes anbringelse fastsettes følgende:
Friballonger.

Merkene anbringes midt på ballonghylsterets undre halvdel på to steder, som står like over for hinannen. Styrbare luftskiber.

Merkene anbringes på ballonghylsteret på begge sider av baug og hekk halveis mellem ballonghylsterets midte og dets underkant.

21 mars.

Flyvemaskiner.

Bokstavet N og registreringsnummeret anbringes på begge vinger — på oversiden av øverste og på undersiden av nederste vingepar — samt på hver side av skroget (gondolen) på det sted hvor de best kan ses.

Flagget males på begge sider av sideroret aktenfor rorstammen (i tilfelle flyvemaskinen har flere sideror, — på ytre side av det ytterste rør). Flagget gis størst mulige dimensjoner.

- d. Det påhviler fartøiets eier å sørge for merkningen, som skal finne sted, såsnart fartøiet har fått norsk nasjonalitetsbevis.
 - e. Ethvert luftfartøi skal, festet til gondolen eller skroget og på en fremtredende plass, bære en metallplate, hvorpå skal stå eierens fulle navn og bopel samt nasjonalitet og registreringsmerke.
 - f. Nasjonalitets- og registreringsmerkene skal anbringes på fordelaktigste måte, når man tar i betraktning luftfartøiets form. Merkene skal holdes rene og tydelige.
5. Luftfartøi som erhverves som norsk eiendom i utlandet kan tilstås midlertidig norsk nasjonalitetsbevis efter nærmere regler som vil bli inntatt som tillegg til den almindelige norske konsulatinstruksjon. Beviset utstedes av de i «Almindelig instruks for utenrikstjenesten av 10. august 1923» nevnte konsulatembedsmenn. Det midlertidige bevis gjelder kun inntil ankomsten til den i beviset anførte norske havn eller flyveplass.

B. Vedrørende lovens kap. 3.

1. For utstedelse av luftdyktighetsbevis kreves:
 - a. Luftfartøiets konstruksjon med hensyn til sikkerheten skal tilfredsstillende visse minimumskrav.
 - b. En ny types flyveegenskaper skal på tilfredsstillende måte godtgjøres ved praktiske flyveforsøk. Luftfartøier av en godkjent type behøver ikke å underkastes samme prøver som et typefartøi. Prøvene skal godtgjøre at visse minimumskrav er tilfredsstillende.
 - c. Bygningen av ethvert luftfartøi skal være godkjent med hensyn til arbeidets utførelse og materialets godhet. Kontrollen med fabrikasjon og prøver skal godtgjøre, at visse minimumskrav er tilfredsstillende.
 - d. Luftfartøi skal være utrustet med de til en sikker navigering nødvendige instrumenter og forøvrig med alt nødvendig utstyr.
 - e. Forsvarsdepartementet fastsetter de nærmere regler som blir å legge til grunn for de i pkt. a—d omhandlede krav.

- f. Luftdyktighetsbevisets gyldighet kan begrenses til flyvning 21 mars. innenfor visse i beviset anførte områder eller farvann.
2. Tilsyn med luftfartøi i henhold til luftfartslovens § 18 (kfr. § 19) utøves av Forsvarsdepartementets luftfartsråd — eventuelt med de av rådet godkjente besiktigelsesmenn.
3. For tilsynsforretningens utførelse gjelder følgende forskrifter:
 - a. Luftfartsrådet kan fastsette det antall timer motorer av bestemt type kan tillates å gå forinnen de tas inn til eftersyn til full demontering.
 - b. Av Luftfartsrådet foretas eftersyn til ubestemte tider for å kontrollere at luftfartøi og motor er i forsvarlig orden. Herunder skal de foreskrevne dagbøker m. v. fremlegges til gjennemsyn og påtegning.
 - c. Utover ovenstående eftersyn av motorer og luftfartøier skal der på passasjer-flyvemaskiner hvert halve år og på andre flyvemaskiner, luftskiher og ballonger hvert år foretas et grundig eftersyn under tilsyn av offentlig kontrollør.
 - d. Etter et vesentlig havari kan luftfartøiet først benyttes, etterat Luftfartsrådet har kontrollert og godkjent reparasjonen av havariet.
 - e. Luftdyktighetsbeviset gis fornøden påtegning om de i pkt. c. og d. omhandlede eftersyn.
 - f. I passasjerflyvemaskiner anvendt i erhvervsmessig trafikk skal der hver dag forinnen dagens første flyvning foretas eftersyn av så vel motor som selve flyvemaskinen av en autorisert flyvemekaniker for det tilfelle der på vedkommende sted er ansatt en sådan. Etter utført eftersyn utfyller og underskriver denne de dertil bestemte skjemaer.

C. Vedrørende lovens kap. 4.

1. Med undtagelse av de tilfelle som er nevnt i luftfartslovens §§ 25 c og 26 må luftfartøi ikke foreta flyvning medmindre det føres av en person med førercertifikat.

Luftfartøi, anvendt til offentlig befordring, og som er bestemt til å medføre mer enn 10 passasjerer, og som skal foreta en uavbrutt flyvning over land mellom to punkter beliggende mer enn 500 km. fra hinannen eller en flyvning om natten eller en flyvning over åpent hav mellom to punkter beliggende mer enn 200 km. fra hinannen, skal ha særskilt navigatør ombord.

2. Certifikat i henhold til luftfartslovens § 24 fordres for dem som gjør tjeneste på luftfartøi som fører eller navigatør.
3. Der utferdiges følgende certifikater:
 - certifikat for førere av trafikkflyvemaskiner
 - certifikat for førere av privatflyvemaskiner

21 mars.

certifikat for ballongførere

certifikat for luftskibsførere av første klasse

certifikat for luftskibsførere av annen klasse

certifikat for luftskibsførere av tredje klasse

certifikat for navigatører.

Innehaveren av førsteklasses certifikat som luftskibsfører har rett til å føre et hvilket som helst luftskib.

Innehaveren av et annenklassers certifikat har rett til å føre luftskib av under 20 000 m³ volum.

Innehaveren av et tredjeklasses certifikat har rett til å føre luftskib av under 6 000 m³ volum.

4. For å erholde certifikat som fører eller navigatør fordres:

a. At vedkommende har bestått de teoretiske og praktiske prøver, som fastsettes av Forsvarsdepartementet.

b. At vedkommende fremviser godkjent attest for edruelighet og pålitelighet samt tilfredsstiller de fysiske og psykiske krav som Forsvarsdepartementet stiller.

For førere og navigatører i erhvervsmessig luftfart kreves enn videre at de har fylt 19 år, samt at de har norsk statsborgerrett og hjemstavsrett.

Dispensasjon fra bestemmelsen om statsborgerrett og hjemstavsrett kan meddeles av Forsvarsdepartementet.

5. De nødvendige fordringer for den øvrige del av luftfartøienes besetning fastsettes av Forsvarsdepartementet.

6. Certifikat for førere og navigatører — og tilsvarende godkjenning for den øvrige del av besetningen — utstedes av Forsvarsdepartementets Luftfartsråd.

D. Vedrørende lovens kap. 5.

1. Godkjennelse av landingsplass i henhold til luftfartslovens § 27 omfatter så vel selve plassen som de på stedet værende anlegg og tekniske anordninger.

Også alle andre slags luftveisanlegg (luftfyr, landkjenningsmerker og faste merkeballonger m. v.) må være godkjent før de tas i bruk.

2. Godkjennelsen meddeles av Forsvarsdepartementets Luftfartsråd.

3. For å kunne godkjennes må plassen eller anlegget tilfredsstille visse flyvetekniske minimumskrav som fastsettes av Forsvarsdepartementet.

Herunder blir å ta hensyn til de forskjellige typer av luftfartøier som aktes anvendt.

E. Vedrørende lovens kap. 6.

1. For luftfart innenfor norsk område gjelder de som bilag 2 vedfødte «Regler for lanterneføring og signaler, luftveisregler».

2. Gjenstander der kan foranledige skade eller ulempe må ikke 21 mars. kastes overbord eller bevirkes sluppet fra luftfartøi under fart. — Føreren er ansvarlig for at alle løse gjenstander, bagasje eller gods er således fastgjort at intet kan falle overbord eller ved forskyvning virke skadelig på stabiliteten eller innskrenke styre- og manøvreorganenes frie anvendelse.

Luftfartøi må ikke flyve over by eller tettbebygget sted uten i en høide som tillater det å lande utenfor byen eller stedet, hvis dets drivmiddel skulde svikte.

Dette forbud skal ikke gjelde det areal som er innenfor en sirkel med radius av 1,6 km. fra centret av en militær flyveplass eller en av Forsvarsdepartementets Luftfartsråd godkjent flyveplass.

4. Kunstflyvning må heller ikke utføres over by, tettbebygget sted eller folkeansamling og heller ikke over trafikerte havner eller over fartøier.

Det er forbudt å utføre flyvning som er farlig for den offentlige sikkerhet på grunn av lav høide over eller liten avstand fra mennesker, boliger eller fartøier, likesom der under alle forhold skal utvises behørig forsiktighet.

5. Til flyveopvisninger — herunder innbefattet fallskjermopvisninger — hvortil offentligheten har adgang kreves politiets tillatelse etter forut innhentet uttalelse fra Forsvarsdepartementets Luftfartsråd.

6. Det er forbudt uten etter spesiell tillatelse av Forsvarsdepartementet å gjøre bruk av fotografiske apparater fra luften. — Sådanne apparater kan imidlertid medføres, når de er opbevart således at der ikke er adgang til å gjøre bruk av dem underveis.

7. I henhold til luftfartslovens § 31 forbys luftfart over nedenfor nevnte områder, dog med sådanne undtagelsesbestemmelser med hensyn til inn- og utpassering til tollandingsplasser, som er nærmere angitt under beskrivelsen av hvert enkelt område:

Ved Oscarsborg med Svelvik.

Et område begrenset av rette linjer mellom Lågøens nordpynt—Bunnefjordens bunn—Hvitsten kpl.—Holmsbu kpl.—Blindevannets sydende—Svanevannenes nordende—Lågøens nordpynt.

Innen dette område er flyvning i inntil 200 m.s høide tillatt over skibsleden midtfjords i Kristianiafjorden og i Drammensfjorden (Svelvikstrømmen).

Ved Horten.

Området mellom Bastøs sydpynt—Adal st.—jernbanelinjen til Nykirke jernbanestation—Mølens sydpunkt samt videre midtfjords til Bastøs sydspiss. Flyvning over skibsleden vesten-

21 mars. om Bastø og østenom Hortenskrakken er tillatt, dog ikke i over 200 meters høide.

Luftfartøier, der skal anløpe Karljohansverns flyvebåtstasjon, har å lande utenfor orlogshavnen i farvannet nord- og østenfor samme, hvorefter de går inn på vannene mellom Østøen og Vealøs eller mellom Vealøs og Møringen. Tillater ikke værøstendighetene at landing foretas utenfor orlogshavnen, er landing tillatt på den del av denne som ligger nordenfor og østenfor en linje Østøens sydspiss—Trebyggen.

Innflyvningen til havnen skal foregå i lav høide — ikke over 50 meter — og luftfartøiet må herunder ikke flyve sønnenom og vestenom den her angitte linje.

Ved Tønsberg befestninger.

Området mellom Akersvannets sydende—Nøtterø kirke—Tørfest—2 km. østenom Bolærne til Fulehuk fyr—Tjømøs sydpunt—Sandefjord—jernbanelinjen til Akersvannets sydende. Innen dette område er flyvning tillatt over Lindholmkjæla og Huikjæla, dog ikke i over 200 meters høide.

Ved Rauø.

Området mellom Sletter s.—Ellingårdskilens bunn—s. Missingen—Sletter s., således at Rauø passerer på ikke under 2 km. avstand.

Ved Fredrikstad.

Området mellom Græsvik kirke—Fredrikstad v. kirke—Glommens østre bredd til Ørens sydspiss—Furuholmen—Torgauten fyr—Græsvik kirke.

Innen dette område er flyvning tillatt i inntil 200 meters høide over seilleden i Østerelven.

Ved Sarpsborg befestninger.

Området mellom Tunøens nordspiss—Varteig kirke—Ise-sjøens sydende—Ullørø kirke—Glemminge gamle kirke—Solli kpl.—Agårdselven—Mingevann—Tunøens nordspiss.

Over land tillates kun flyvning i 200 meter og derunder i beltet mellom Sarpsborgområdet, Fredrikstadområdet og Rauøområdet.

Ved Fossumavsnittets befestninger.

Området mellom Enebakneset—Øgderen—Rødenæssjøen—Ørje—Os kirke—Glommen til Mørkfoss—Øieren til Enebakneset.

Ved Kristiansand befestninger.

Området mellom Eidet ved Gilsvann—Strømme—Sokkevannets nordende—Fidjekilen—Dvergøens sydpunt—Kinn—Holskogkilens bunn—Grotjern—Eidet.

Innen dette område tillates flyvning til og fra flyvestasjonen i Kristiansand innenfor et belte, som i vest begrenses av

linjen mellem Holskogkilens bunn—Bragdøens østpynt—østen—21 mars. om Odderøen—flyvestasjonen—Torridalselvans vestre bredd, og i øst av linjen mellem Dvergnestangen—Oddernes kirke—Katterumpen. Innen dette belte må der over sjø ikke flyves i større høide enn 200 meter og over land heller ikke i større høide enn 200 meter.

Ved Bergen.

1. Området mellem Godvik—Storevannets sydspiss—Bjørndalspollens sydspiss—vannet mellem Damsgårdsfjell og Løvestakken—Laksevåg kirke—Byfjorden.
2. Området mellem Eidsvågnes—Eidsvåg—Eidsvågvann—Rundemannen—Sverresborg—Byfjorden.

Over byfjorden mellem de angitte steder Godvik og Eidsvågnes må ingen steder flyves i over 200 meters høide; luftfartøiet må dessuten følge en linje mest mulig midtfjords.

Ved Håøen (Bergen).

Området mellem Alversund kirke—Isdalsvann—Hagelsundets sydøstre odde—Flatøens sydøstre odde—Langeland—Mæland kirke—Alversund kirke.

Innen dette område er flyvning i under 200 meters høide tillatt i skibsleden sønnenfor en linje Flatøens sydøstre odde—Mæland kirke.

Ved Herlø (Bergen).

Området mellem Ringholmen lykt—Sætre—Røslandspollen—Oksen st.—Herløgavlen—Ringholmen lykt.

Ved Agdenes.

Området mellem Bakstenens nordpynt—Fevågbukten—Sæte—Arlotneset—Grønningen—Lillevanns vestende—Kvern-
bukten—Bakstenens nordpynt.

Innen dette område er flyvning tillatt over fjorden — dog ikke høiere enn 200 meter og kun midtfjords.

Ved Kongsvinger.

Et område med 7 km.'s radius omkring Kongsvinger by.

I Stjørdalen.

Stjørdalen mellem Hegra og Sona stasjoner med et 5 km. bredt belte på begge sider av dalen.

I Verdalen.

Defileet mellem Rotmoen og Stormoen med tilstøtende fjellsider.

I Ofoten.

- a. Ved Ramsund området mellem Tjeldsund i nord, gårdsveien Lavangen—Tårstad i øst, Ofotenfjorden i syd, linjen Trollfjell—Jotind—Hallingtind i vest.
- b. Ved Sildvik området mellem Rombakken i nord, Midagselven i øst, Sildviktind—Blåisen Ytre Sildvikfjell i syd og Ørneelven i vest.

21 mars.

Dispensasjon fra foranstående bestemmelser om forbudte områder kan efter ansøkning i enkelte tilfelle meddeles av Forsvarsdepartementet.

Likeledes kan mindre endringer eller supplerende bestemmelser vedrørende forbudte områder fastsettes av Forsvarsdepartementet.

F. Vedrørende lovens kap. 7.

1. Luftfartøier som avgår til eller ankommer fra utlandet kan passere rikets grenser overalt hvor bestemmelsene om forbudte områder (jfr. lovens § 31) ikke er til hinder herfor.
2. Ankomst fra eller avgang til utlandet må dog kun finne sted på en som tollandingsplass anerkjent flyveplass (havn) og må ingen mellemlanding foretas mellom denne og landets grenser.
3. Forsvarsdepartementet kan bestemme at fartøi som vil passere norsk område uten å lande, skal legge sin vei ad bestemte ruter.

G. Vedrørende lovens kap. 10.

Fartøi som brukes til luftfart innenfor norsk område skal, når det er i bruk — utenom de i lovens § 41 nevnte dokumenter m. v. — medføre et på iøinefallende sted anbragt opslag angivende den totale nyttelast fartøiet kan medføre, største tillatte passasjerantall, det tidspunkt inntil hvilket luftdyktighetsbeviset er gyldig, samt spesielle betingelser angående fartøiets bruk om sådanne måtte være fastsatt i nevnte bevis.

H. Vedrørende lovens kap. 11.

1. Forskrifter som inneholdes i eller utferdiges med hjemmel av luftfartslovens §§ 23, 25, 28, 29, 30 og 41 kommer til anvendelse på samtlige norske luftfartøier som brukes til luftfart utenfor norsk område, forsåvidt angjeldende forskrifter ikke strider mot overenskomster eller mot vedkommende lands lover og forordninger.
2. Eier av norsk luftfartøi, som måtte befinne sig innenfor annen stats område, skal — i den utstrekning mellempfolkelige overenskomster måtte foranledige — tegne forsikring for dekning av erstatningskrav, som i henhold til lovgivningen i denne stat måtte opstå mot ham selv eller mot brukeren for skade som følge av luftfarten på person eller ting innenfor den annen stats område.

Er forsikringen tegnet i Norge, blir politen å deponere i Forsvarsdepartementets Luftfartsråd som utsteder attest herfor. Denne blir å medføre på luftfartøiet.

3. Luftfartøi som utelukkende benyttes i statens tjeneste som militærfartøi blir ikke å innføre i offentlig norsk luftfartøisregister. Bestemmelsene i luftfartslovens §§ 18, 19, 22—25, 31, 32 og 42 skal heller ikke finne anvendelse på sådanne fartøier.

4. Militære flyvemaskiner skal være merket etter nærmere reg- 21 mars.
ler, som vil bli fastsatt i henhold til luftfartslovens § 43, 2.
avsnitt.

5. Fremmede militære luftfartøier kan gis adgang til norsk om-
råde på nærmere betingelser som fastsettes av Forsvarsdepar-
tementet.

6. For offentlige forretninger foretatt i henhold til luftfarts-
loven fastsettes følgende gebyrer og avgifter:

For utstedelse av nasjonalitets- og registre-
ringsbevis for flyvemaskiner betales kr. 0,50 for hver 10
kg. av maskinens nyttelast. Ved nyttelast forstås forskjellen
mellem største tillatte flyvevekt og tomvekt.

For nasjonalitets- og registreringsbevis for ballonger og
luftskiber betales kr. 1,00 pr. 500 m³ av ballongens eller luft-
skibets volum.

Certifikat for fører og navigator betales med kr. 10.

For autorisasjon av mekaniker betales kr. 5,00.

7. For besiktigelse av luftfartøier betales besiktigelsesmannen
etter følgende regler:

a. For periodisk besiktigelse samt besik-
tigelse for utstedelse av luftdyktighets-
bevis:

Flyvemaskiner hvis totale flukttvekt er inntil 2500 kg.
kr. 50.—.

Flyvemaskiner hvis totale flukttvekt er over 2500 kg.
kr. 75.—.

For besiktigelse av maskiner under bygning her i lan-
det samt for annen særlig assistanse av besiktigelsesmann
blir avgiften i hvert enkelt tilfelle å fastsette av Forsvars-
departementets Luftfartsråd.

b. For besiktigelse etter reparasjon av ha-
vari o. l. (kfr. lovens § 20).

Hvis havariet har vært av mindre omfang og besikti-
gelsen finner sted innen 3 måneder etter periodisk besikti-
gelse 60 % av av-
giften under a. Etter større havari eller når besiktigelse
finner sted senere enn 3 måneder etter periodisk besikti-
gelse samme avgift som
under a.

c. For uanmeldt besiktigelse av flyvema-
skin kr. 25.—.

d. For besiktigelse av ballong og luftskib
betales etter overenskomst i hvert enkelt tilfelle. Hvis
enighet ikke opnås, fastsettes avgiften av Forsvarsdepar-
tementets Luftfartsråd.

21 mars.

Forannevnte avgifter erlegges av luftfartøiets eier — herfra dog undtatt avgiftene for uanmeldt besiktigelse, der bekostes av det offentlige.

Når besiktigelse rekvireres utført om natten eller på søn- og helligdager, betales en tilleggsavgift av 30 % til de under a, b og c nevnte satser. Som natt regnes tiden mellom kl. 7 aften og kl. 8 morgen.

Når en besiktigelse som er forlangt utført utenfor besiktigelsesmannens bosted ikke kan foretas på grunn av årsaker som ikke kan legges denne til last, erlegges eieren et beløp av kr. 5.— pr. ventetime — dog ikke utover kr. 25.—. Kan besiktigelse overhodet ikke utføres erlegges en avgift av kr. 25.—.

Ventetiden kan ikke utstrekkes over mer enn 12 timer.

Besiktigelsesmannens reiseutgifter godtgjøres i alminnelighet av det offentlige, dog skal disse betales av eieren, når en rekvirert besiktigelse ikke kan foretas på grunn av årsaker som ikke kan legges besiktigelsesmannen tillast. Foretas under en sådan reise også besiktigelse av andre luftfartøier belastes eieren av det fartøy som ikke kunde besiktiges kun med et beløp svarende til det hvormed reisen er fordyret på grunn av unødig opphold eller forlengelse av reisen.

Besiktigelsesmannen beregner sine reiseutgifter efter de til enhver tid gjeldende satser for skyss- og kostgodtgjørelse efter kl. I.

Avgift m. v. som skal erlegges av luftfartøiets eier må være innbetalt til Forsvarsdepartementets Luftfartsråd forinnen luftdyktighetsbevis kan erholdes. — Besiktigelsesmannen får sin godtgjørelse fra Luftfartsrådet.

8. For besiktigelse av landingsplass betales besiktigelsesmannen kr. 50,00.

Bestemmelsene under pkt. 7 har tilsvarende anvendelse for denne besiktigelse.

9. Nødvendige bestemmelser om bruk av faste ballonger, drager, og «glidere» fastsettes inntil videre av Forsvarsdepartementet (kfr. lovens § 49).

Vedfødte «Regler for lanterneføring og signaler» gjelder også for faste ballonger.

Nærværende bestemmelser gjøres gjeldende fra 1. april 1924. — Fra samme tid settes ut av kraft de av Forsvarsdepartementet i henhold til kongelig resolusjon av 5 mars 1920 gitte bestemmelser om civil luftfart av 4. juli 1922, forsåvidt ikke disse allerede er ophevet ved luftfartsloven av 7. desember 1923.

Formular nr. 1

Bilag 1. 21 mars.

(Luftfartslovens § 12)

Det Kongelige Norske Forsvarsdepartement.

Registreringsnummer

(Det norske vaaben).

Norsk

Nasjonalitets- og registreringsbevis for luftfartøi.

I det norske luftfartøisregister er idag som nr. innført landflyvemaskin (sjøflyvemaskin, luftskib etc.) som er tildelt nasjonalitetsmerket N og registreringsmerket

I henhold hertil utstedes dette nasjonalitets- og registreringsbevis inneholdende utdrag av luftfartøisregistret:

Luftfartøiet er bygget (ombygget) år av i av tre (aluminium m. v.) og har av tilvirkeren erholdt nummer (serienummer), typebenevnelse, bestemt til

Luftfartøiet er forsynt med motorer, med styrke (hver) av HK. av type

Eierens fulle navn er bopel

Luftfartøiet har luftdyktighetsbevis nr. utstedt av, den

Da fartøiet er behørig registrert som norsk under iakttagelse av forskriftene i lov om luftfart av er dette fartøi berettiget til å nyte den beskyttelse og de rettigheter som tilkommer norske luftfartøier.

Registerføreren for Kongeriket Norges luftfartøisregister,

Kristiania

Bilag 2.

Regler for lanterneføring og signaler. Luftveisregler.

Definisjoner.

Ordet »luftfartøi« innbefatter alle ballonger, hvad enten de er fortøiet eller fri, samt luftskiber og flyvemaskiner.

Ordet »ballong«, enten fast eller fri, skal bety et luftfartøi, som benytter gass, lettere enn luften som middel til å holde sig oppe, og som ikke har noe fremdrivningsmiddel.

Ordet »luftskib« skal bety et luftfartøi som anvender gass lettere enn luften som middel til å holde sig oppe og som har fremdrivningsmidler.

Ordet »flyvemaskin« skal bety alle aeroplaner, hydroaeropl-

21 mars. ner, flyvebåter eller andre flyvemaskiner som er tyngre enn luften, og som har fremdrivningsmidler.

Et luftfartøi betraktes i disse regler som værende »underveis« når det ikke er fortløjet til jorden eller til nogen gjenstand på land eller på vann.

I. Regler for lanterneføring.

Ordet »synlig« skal i disse regler, når det anvendes om lanterner, bety synlig i en mørk natt med klar luft. De vinkelgrenser som fastsettes i disse regler skal bestemmes efter luftfartøiets normale flyvestilling med rettlinjet horisontal kurs.

1. Reglene angående lanterneføring skal iakttas i all slags vær fra solnedgang til solopgang, i hvilken tid ingen andre lys som kan bli forvekslet med de foreskrevne lanterner må vises. De foreskrevne lanterner må ikke virke blendende.
2. En flyvemaskin skal, når den er i luften eller manøvrerer på land eller vann ved egen kraft, føre følgende lanterner:
 - a) Forut, en lanterne med hvitt lys, lysende forover og synlig i en (dihedral) vinkel på 220° , delt av et vertikalt plan gjennom fluktilinjen, og av en sådan styrke, at lyset er synlig i en avstand av minst 8 km.
 - b) På høire side en lanterne med grønt lys, således innrettet og anbragt, at den viser et uavbrutt lys mellom to vertikale planer, hvis (dihedral) vinkel er 110° målt tilhøire fra rett forut, og av en sådan styrke, at lyset er synlig i en avstand av minst 5 km.
 - c) På venstre side en lanterne med rødt lys, således innrettet og anbragt at den viser et uavbrutt lys mellom to vertikale planer, hvis (dihedral) vinkel er 110° målt tilvenstre fra rett forut, og av en sådan styrke, at lyset er synlig i en avstand av minst 5 km.
 - d) De nevnte grønne og røde lanterner skal anbringes således, at det grønne lys ikke kan ses fra venstre side og det røde ikke fra høire side.
 - e) Akterut — så langt akter som mulig — en lanterne med hvitt lys, lysende akterover og synlig i en (dihedral) vinkel på 140° , delt av et vertikalt plan gjennom fluktilinjen og av en sådan styrke, at lyset er synlig i en avstand av minst 5 km.
 - f) I tilfelle, hvor man for å opfylle de ovennevnte betingelser må erstatte den enkelte lanterne med flere, skal synsfeltet for hver enkelt av disse være således begrenset, at kun en kan ses ad gangen.
3. Reglene for lanterneføring på flyvemaskiner skal ha anvendelse på luftskiber med følgende forandringer:
 - a) Alle lanterner skal være dobbelte, for- og akterlanternene

skal være anbragt over hinannen vertikalt, sidelanternene 21 mars. horisontalt i langskipsretningen.

- b) Begge lanterner i hvert par for og akter skal være synlige samtidig.

Avstanden mellom lanternene i et par skal ikke være mindre enn 2 meter.

- 4. Et luftskib som slepes skal føre de i punkt 3 bestemte lanterner og dessuten de lanterner som er bestemt i punkt 6 for luftskiber, som ikke er under kommando.

- 5. a) En flyvemaskin eller et luftskib på vannet, som ikke er under kommando, det vil si ikke istand til å manøvrere overensstemmende med regler til forebyggelse av sammenstøt mellom fartøier på sjøen, skal føre to lanterner med rødt lys, den ene over den annen og minst 2 m. fra hinannen, således innrettet og av sådan styrke at lyset fra dem er synlig horisonten rundt i en avstand av minst 3 km.

- b) De i denne paragraf omhandlede luftfartøier skal, når de ingen fart gjør, ikke føre sidelanterner, men når de gjør fart skal de føre dem.

- 6. Et luftskib, som av en eller annen grunn ikke er under kommando, eller som frivillig har stoppet sine motorer, skal, foruten de øvrige foreskrevne lanterner, tydelig vise to lanterner med rødt lys, den ene over den annen og minst 2 m. fra hinannen, således innrettet og av sådan styrke at lyset fra dem er synlig horisonten rundt i en avstand av minst 3 km.

Om dagen skal et luftskib som slepes og som av en eller annen grunn ikke er under kommando, tydelig vise to sorte kuler eller figurer, hver 60 cm. i diameter, anbragt den ene over den annen og minst 2 m. fra hinannen.

Et luftskib som er fortløyet, eller som underveis frivillig har stoppet sine motorer, skal om dagen tydelig vise 1 sort kule eller figur, 60 cm. i diameter, og skal av andre luftfartøier betraktes som om det ikke var under kommando.

- 7. En friballong skal føre en lanterne med klart, hvitt lys under kurven i en avstand fra denne av minst 5 m., således innrettet at den viser et uavbrutt lys i alle retninger, og av sådan styrke at lyset er synlig i en avstand av minst 3 km.

- 8. En fast ballong skal på samme sted som den hvite lanterne nevnt i punkt 7, og istedenfor denne, føre 3 lanterner, den ene loddrett over den annen og med minst 2 m's innbyrdes avstand. Den øverste og nederste av disse lanterner skal vise rødt lys, den midterste hvitt lys, og de skal være således innrettet at de viser et uavbrutt lys i alle retninger, og av sådan styrke at lyset fra den er synlig i en avstand av minst 3 km.

Dessuten skal fortøiningskabelen, med 300 m's mellomrum målt fra kurven, ha festet til sig grupper på 3 lanterner av

21 mars.

samme art som nevnt i foregående avsnitt. Enn videre skal den gjenstand, hvortil ballongen er festet på jorden, ha en sådan gruppe lanterner for å betegne dens plass.

Om dagen skal fortøiningskabelen, på samme steder som forannevnte lanternegrupper og istedenfor disse, føre cylindriske vakere, minst 20 cm. i diameter, og 2 m. lange, merket med avvekslende hvite og røde ringer, 50 cm. brede.

9. Et luftskib, fortøiet nær jorden, skal føre de lanterner, som er bestemt i punkt 2a (og e) samt punkt 3.

Dersom det er fortøiet, men ikke nær jorden, skal dessuten luftskibet, fortøiningskabelen og den gjenstand, hvortil det er fortøiet, markeres overensstemmende med bestemmelsen i punkt 8 hvad enten det er dag eller natt.

Sjøankre eller drivankre, anvendt av luftskiber i fortøiningsøiemed tilsjøs, er fritatt fra denne bestemmelse.

10. En flyvemaskin som står (ligger) stille på land eller vann, men som ikke er forankret eller fortøiet, skal føre de lanterner som er bestemt i punkt 2.

11. For å forebygge sammenstøt med fartøier på sjøen bestemmes:

- a) En flyvemaskin, som ligger forankret eller fortøiet på vannet, skal forut, hvor den best kan ses, føre en lanterne med hvitt lys, således innrettet at den viser et uavbrutt lys horisonten rundt og av sådan styrke at lyset fra den er synlig i en avstand av minst 2 km.

- b) En flyvemaskin av 50 m. lengde eller derover skal, når den ligger forankret eller fortøiet på vannet, føre en sådan lanterne i den forreste del av flyvemaskinen, og en annen lignende lanterne i eller nær akterenden av flyvemaskinen, anbragt minst 5 m. lavere enn den forreste lanterne. Med lengden av en flyvemaskin forstås dens største langskibs dimensjon.

- c) En flyvemaskin med en bredde av 50 m. eller derover skal, når den ligger forankret eller fortøiet på vannet, dessuten på hver nedre vingespiss føre en sådan lanterne som bestemt i a) i dette punkt.

Med en flyvemaskins bredde forstås dens største tverrskibsdimensjon.

12. I tilfelle uhell med nogen av de lanterner som efter bestemmelsene i disse forskrifter skal føres av luftfartøier, som flyver om natten, skal vedkommende luftfartøi lande ved første mulige sikre leilighet.

13. Intet i disse regler skal være til hinder for anvendelse av sådanne spesielle regler som en stats regjering måtte gi for benyttelse av ytterligere posisjons- eller signallanterner for to eller flere militære luftfartøier eller for luftfartøier i formasjon, eller for anvendelsen av kjenningssignaler, som er antatt

av eiere av luftfartøier og som er autorisert av deres respektive regjeringer og behørig registrert og offentliggjort.

II. Regler for signaler.

14. a) Luftfartøi, som ønsker å lande om natten på landingsplass som har landingskontroll, skal før det lander avfyre et grønt Very's lys eller gi grønne blink. Dessuten skal det ved internasjonale Morse-tegn sende den bokstavgruppe, som danner dets kjenningssignal.
b) Tillatelse til å lande vil bli gitt fra landingsplassen ved gjentakelse av det samme kjenningssignal fulgt av et grønt Very's lys eller grønne blink.
15. Avfyring av et rødt Very's lys eller visning av et rødt bluss fra landingsplassen angir at luftfartøiet ikke må lande.
16. Et luftfartøi, som er nødt til å lande om natten, skal før det lander avfyre et rødt Very's lys eller gi en rekke korte blink med posisjonslanternene.
17. Når et luftfartøi er i nød og forlanger hjelp, skal følgende signaler anvendes eller vises, enten samtidig eller hver for sig:
 - a) Det internasjonale SOS ved hjelp av synlige signaler eller radiosignaler.
 - b) Den internasjonale signalboks flaggsignal for nød, betegnet ved NC.
 - c) Et avstandssignal bestående av et firkantet flagg med en kule eller noget der ligner en kule over eller under flagget.
 - d) Vedvarende alarm med hvilket som helst lydsignalapparat.
 - e) Et signal, bestående av en rekke hvite Very's lys, avfyrt med korte mellomrum.
18. Følgende signaler benyttes for å underrette et luftfartøi om at det er i nærheten av et forbudt område og skal forandre kurs:
 - a) Om dagen: Tre projektiler, utskutt med 10 sekunders mellomrum, som, idet de springer, frembringer hvit røk; beliggenheten av sprengskyene angir den kurs, luftfartøiet skal følge.
 - b) Om natten: Tre projektiler, utskutt med 10 sekunders mellomrum, som, idet de springer, utkaster hvite stjerner; beliggenheten av sprengskyene angir den kurs, luftfartøiet skal følge.
19. Følgende signaler skal benyttes for å gi et luftfartøi ordre til å lande:
 - a) Om dagen: Tre projektiler, utskutt med 10 sekunders mellomrum, som, idet de springer, frembringer sort eller gul røk.
 - b) Om natten: Tre projektiler, utskutt med 10 sekunders mel-

21 mars. lemrum, som, idet de springer, utkaster røde stjerner eller lys.

Når det er nødvendig å forhindre andre enn det dertil beordrede luftfartøi fra å lande, skal der dessuten mot det luftfartøi, hvis landing er forlangt, rettes et søkelys, hvormed det av og til blinkes.

20. a) Hvis tåke eller disig luft gjør landingsplasser usynlige, kan deres beliggenhet angis ved en ballong, som tjener som luftbøie, og (eller) ved annet anerkjent middel.
- b) I tåke, tykke, snefall eller svære regnbyger skal et luftfartøi på vannet, enten det er dag eller natt, gi følgende lydsignaler:
 - 1) Hvis det hverken er forankret eller fortoiet: To støt av ca. 5 sekunders varighet og med ca. 1 sekunds mellomrum minst hvert annet minutt.
 - 2) Hvis det er forankret eller fortoiet: Hurtig ringning med en kraftig klokke eller gongong i ca. 5 sekunder minst hvert minutt.

III. Luftveisregler.

21. Flyvemaskiner skal alltid gå av veien for ballonger, hvad enten disse er faste eller fri, samt for luftskiber. Luftskiber skal alltid gå av veien for ballonger, enten disse er faste eller fri.
22. Et luftskib, som ikke er under kommando, skal betraktes som friballong.
23. Når omstendighetene tillater det, kan faren for sammenstøt bringes på det rene ved vedvarende opmerksom peiling og iakttagelse av høidevinkelen av det luftfartøi, som nærmer sig. Hvis hverken peilingen eller høidevinkelen forandrer sig kjennelig, skal sådan fare anses å være forhånden.
24. Uttrykket »fare for sammenstøt» skal innbefatte fare for skade, som skyldes for stor nærhet av et annet luftfartøi. Ethvert luftfartøi, som ifølge disse regler er forpliktet til å gå av veien for et annet for å undgå sammenstøt, skal holde sig i en efter omstendighetene sikker avstand.
25. Med iakttagelse av de i punkt 24 angitte regler for å undgå fare for sammenstøt skal et motordrevet luftfartøi alltid manøvrere efter reglene i de følgende paragrafer, såsnart det er øiensynlig at det, ifall det fortsetter sin kurs, vil passere i en avstand av mindre enn 200 m. fra hvilken som helst del av et annet luftfartøi.
26. Når to motordrevne luftfartøier møter hverandre på motsatte eller næsten motsatte kurser, skal begge vike av til høire.
27. Når to motordrevne luftfartøier styrer kurser som skjærer hinannen, skal det luftfartøi, som har det annet på sin høire side, gå av veien for dette.

28. Et luftfartøi, som innhenter et annet, skal gå av veien for det 21 mars. innhentede fartøi ved å vike til høire og ikke ved å gå under dette.

Ethvert luftfartøi som nærmer sig et annet luftfartøi fra en hvilken som helst retning, som danner en vinkel på mer enn 110° fra forut på dette, α : i en sådan stilling til det fartøi som det innhenter, at det om natten ikke vil være istand til å se nogen av dette fartøis sidelanterner, skal anses for å være et innhentende fartøi. Ingen efterfølgende forandring i de to fartøiers stilling til hinannen skal gjøre det innhentende fartøi til et fartøi, hvis kurs skjærer det annet fartøis kurs, således som dette er å forstå i disse regler, eller frita det for dets plikt til å holde sig klar av det innhentede fartøi før dette er endelig passert og klart.

Da det innhentende fartøi om dagen ikke alltid med sikkerhet kan avgjøre, om det er forrenfor eller aktenfor ovennevnte retning fra det annet fartøi, skal det, hvis der hersker nogen tvil i så henseende, gå ut fra at det er et innhentende fartøi og gå av veien.

29. Når ifølge en av disse regler det ene av to luftfartøier skal gå av veien, skal det annet fartøi holde sin kurs og fart. Når på grunn av tykt vær eller av annen årsak et luftfartøi er kommet så nær et annet, at sammenstøt ikke kan undgås ved forholdsregler alene fra det fartøis side, som skulde styre av veien, skal også det annet luftfartøi ta sådanne forholdsregler, som best vil hjelpe til å forebygge sammenstøt.
30. Ethvert luftfartøi, som ifølge disse regler er forpliktet til å gå av veien for et annet luftfartøi, skal, hvis omstendighetene tillater det, undgå å gå forrenom dette.
31. Ethvert luftfartøi, som følger offisielt anerkjent luftrute, skal når dette er sikkert og mulig, holde sig på høire side av denne rute.
32. Ethvert luftfartøi på land eller vann, som er i begrep med å starte, skal ikke forsøke å gå op før der ikke er nogen fare for sammenstøt med luftfartøier som holder på med å lande.
33. Ethvert luftfartøi, som befinner sig i skyer, tåke eller disig luft eller hvor det av andre grunner er usiktbart, skal manøvrere med forsiktighet, under omhyggelig hensyntagen til de forhåndenværende omstendigheter og forhold.
34. Ved overholdelse og fortolkning av disse regler skal tilbørlig hensyn tas til alle farer ved luftseilas og for sammenstøt og til alle spesielle omstendigheter, som måtte gjøre en avvikelse fra de ovennevnte regler nødvendig for å undgå øiblikkelig fare.

IV. Ballast.

35. Utkastning av annen ballast enn fin sand eller vann fra luftfartøi, som befinner sig i luften, er forbudt.

21 mars.

V. Forskrifter for lufttrafikk på og i nærheten av landingsplasser.

36. Ved enhver landingsplass skal der på et fremtredende sted være heist et flagg, hvilket skal betegne, at om et luftfartøi, som skal til å lande eller starte, finner det nødvendig å gå i en kurve eller i en partiell kurve, skal denne gå til venstre (mot urviseren) eller til høire (med urviseren) alt efter flaggets farve. Et hvitt flagg skal betegne en kurve til høire, d.v.s. at flagget holdes på høire side, eller på den side hvor luftfartøiet fører den grønne lanterne, og et rødt flagg skal betegne en kurve til venstre, d.v.s. at det røde flagg holdes på venstre side hvor luftfartøiet fører den røde lanterne.
37. Når en flyvemaskin starter fra en landingsplass, skal den ikke dreie, før den er 500 m. fra det nærmeste punkt av landingsplassen, og dreiningen må da utføres overensstemmende med reglene i foregående paragraf.
38. Alle flyvemaskiner, som flyver i en avstand av 500—1000 m. fra det nærmeste punkt av landingsplassen, skal følge ovennevnte regler for dreining, medmindre de flyver i større høide enn 2000 m.
39. Akrobatlandinger er forbudt på landingsplasser som anvendes til offentlig lufttrafikk. Luftfartøier er forbudt å utføre luftakrobatikk innenfor en avstand av minst 2000 m. fra det nærmeste punkt av sådanne landingsplasser.
40. På enhver godkjent landingsplass skal vindretningen tydelig angis ved en eller flere av de anerkjente metoder, f. eks. landings T, koniske vakere, rykende bål etc.
41. Såfremt de naturlige betingelser tillater det, skal flyvemaskiner, på en landingsplass anvendt til offentlig lufttrafikk, lande og starte mot vinden.
42. Når flyvemaskiner nærmer sig landingsplass for å lande, skal den flyvemaskin, som er i største høide, gå av veien for flyvemaskiner i lavere høide, og skal, hvad landingen angår, iakttatte reglene i punkt 28 for forbipassering.
43. Flyvemaskiner, som viser nødsignal, skal gis fri vei under deres forsøk på å lande på en landingsplass.
44. Enhver landingsplass skal, såvidt omstendighetene tillater det, betraktes som bestående av 3 soner. Når man ser mot vinden, skal høire sone være startsonen, venstre sone landingssonen. Mellem disse skal være en nøytral sone. Når en flyvemaskin lander, skal den forsøke å lande så nær den nøytrale sone som mulig, men i ethvert tilfelle til venstre for flyvemaskiner som allerede har landet. Når farten efter landingen er minsket eller stoppet, skal flyvemaskinen øieblikkelig gå inn i den nøytrale sone. På samme måte skal en flyvemaskin som starter,

holde sig så langt som mulig til høire i startsonen, men 21 mars.
skal holde sig klar til venstre for enhver flyvemaskin som er
i start eller skal til å starte.

45. Ingen flyvemaskin må begynne å starte før foregående flyve-
maskin er klar av landingsplassen.
46. Landinger på flyveplasser i mørke kan inntil videre kun finne
sted efter særskilt avtale.
47. Ingen fortøiet ballong eller drage, heller ikke noget fortøiet
luftskib, må være i luften i nærheten av en landingsplass uten
spesiell tillatelse, undtagen i de tilfelle som er bestemt i
punkt 20.

VI. Almindelige bestemmelser.

48. Ethvert luftfartøi, som ved egen kraft manøvrerer på vannet,
skal følge »Regler til forebyggelse av sammenstøt mellem far-
tøier på sjøen«, og skal med hensyn til disse regler betraktes
som et dampskib, men skal føre de lanterner, som er bestemt
i nærværende regler, og ikke dem, som er bestemt for damp-
skiber i »Regler til forebyggelse av sammenstøt mellem far-
tøier på sjøen«, og skal ikke anvende eller antas å høre
de lydsignaler, som er bestemt i nevnte regler, med undtagelse
av de tilfelle som er nevnt i punktene 17 og 20 ovenfor.
49. Intet i disse regler skal fritta noget luftfartøi, dets eier, fører
eller mannskap, for følgene av nogen som helst forsømmelse
av å føre lanterner, eller gi signaler, eller holde behørig
utkikk, eller forsømmelse av nogen luftfartsmessig forholds-
regel (praksis i luften) som kreves under særlige omstendig-
heter.
50. Intet i disse regler skal være til hinder for anvendelsen av
nogen spesiell regel eller regler, utstedt og offentliggjort på
behørig måte, angående luftfartøiers navigering i umiddelbar
nærhet av nogen landingplass eller annet sted, og det skal på-
ligge alle eiere, førere og mannskap av luftfartøier å følge så-
danne regler.

24 mars.

Regler om luftfart,

fastsatt av Forsvarsdepartementet 24 mars 1924 i henhold til lov om luftfart av 7 desember 1923 og kongelig resolusjon av 21 mars 1924.

I. Registrering.

1. Ansøking om registrering av luftfartøi innsendes til Forsvarsdepartementets luftfartskontor gjennom Forsvarsdepartementets Luftfartsråd. Ansøkingen skal være ledsaget av de i luftfartslovens § 8 omhandlede erklæringer og forøvrig gi opplysning om følgende:

a. Luftfartøiets art (landflyvemaskin, sjøflyvemaskin, luftskib etc.) og type, (fabrikantens betegnelse av typen), samt materialer, hvorav luftfartøiet hovedsakelig er bygget. Er luftfartøiet utstyrt med motorer angis disses antall, hver enkelt effektive hestekraft, type og fabrikknummer.

For flyvemaskiner oppgis dessuten antall bæreflater (endecker, todecker o. s. v.), største lengde, største bredde og største høide, understellets art, maskinens vekt fullt lastet, nyttelast og aksjonsradius ved fulle beholdninger samt maksimumsfart og normalfart.

For luftskiber oppgis dessuten i hvilken grad stiv konstruksjon er anvendt, samt gassvolum, største lengde, største diameter og største høide, fartøiets vekt fullt lastet, nyttelast og aksjonsradius ved fulle beholdninger samt maksimumsfart og økonomisk fart.

For ballonger oppgis dessuten volum.

b. Når, hvor og av hvem luftfartøiet er bygget (ombygget eller gjennomgått vesentlig reparasjon). Det av tilvirkeren på luftfartøiet angitte nr. eller annet identifiseringsmerke.

c. Når og hvorledes eieren har erhvervet luftfartøiet.

d. Eierens navn, bosted og nasjonalitet. Eies fartøiet eller nogen part deri av et selskap, anføres selskapets art, firma og forretningskontor, samt derhos navn, bosted og nasjo-

nalitet for samtlige medlemmer av selskapet, om dette er 24 mars, et ansvarlig selskap eller et kommandittselskap, eller for samtlige ansvarlige medlemmer i selskapet, om dette er et kommandittaktieselskap, og ellers for samtlige medlemmer av selskapets bestyrelse.

Der innsendes samtidig et eksemplar av selskapets vedtekter, om ikke dette tidligere er gjort.

II. Merkning av fremmede luftfartøier.

Luftfartøi som ikke har norsk nasjonalitet, og som i henhold til spesiell tillatelse av Forsvarsdepartementet (kfr. luftfartslovens § 15 b) foretar flyvning over norsk område, skal være forsynt med sådant kjenningsmerke som foreskrevet av luftfartsmyndighetene i luftfartøiets hjemland.

III. Merkning av luftfartøier for forsøksluftfart.

Luftfartøier som anvendes til forsøksluftfart i henhold til luftfartslovens § 16 skal være forsynt med nasjonalitetsmerke som for registrerte fartøier bestemt (kfr. kgl. res. av 21 mars 1922, pkt. A). I stedet for registreringsnummer skal de merkes med en gruppe av to bokstaver der anbringes på samme måte som for registreringsnummeret bestemt og av samme størrelse som dette. Bokstavgruppen for fartøiet angis av Forsvarsdepartementet samtidig som flyvetillatelsen meddeles.

IV. Luftdyktighet.

1. De i «Reglement B, Luftdyktighetsbevis» (fastsatt av departementet 4 juli 1922) inntatte «Bestemmelser for konstruksjon og fabrikasjon av flyvemaskiner» samt «Bestemmelser for luftdyktighetsbevis, besiktigelser og prøver» gjøres gjeldende inntil videre.

Dog blir ansøking om opnåelse av luftdyktighetsbevis å stille til Forsvarsdepartementets Luftfartsråd, som — med undtagelse av luftdyktighetsbevisets utstedelse — treffer de forføininger, som ifølge «Bestemmelser for luftdyktighetsbevis, besiktigelser og prøver» henhører under luftfartsadministrasjonen. Ansøkingen m. v. blir av Luftfartsrådet å forelegge departementet først når spørålet om utstedelse av luftdyktighetsbevis skal avgjøres.

Ansøkingen om luftdyktighetsbevis avfattes på foreskrevet skjema (formular nr. 1) og bileres med fotografi av fartøiets profil.

2. Luftdyktighetsbeviset utferdiger på foreskrevet skjema (formular nr. 2).

V. Bemanning.

1. De i «Reglement E, Minimumsbetingelser for førere og navi-

24 mars. gatorer» (fastsatt av Forsvarsdepartementet 4 juli 1922) inn-
tatte bestemmelser gjøres gjeldende inntil videre.

De i reglementet inntatte bestemmelser om medisinske certi-
fikater gjøres også gjeldende for privatførere. Forsvarsde-
partementets Luftfartsråd kan dog gi dispensasjon for en-
kelte punkters vedkommende.

2. De for førere av flyvemaskiner foreskrevne sertifikatprøver
avlegges inntil videre ved Hærens flyveskole, Marinens flyve-
skole eller ved opsatt avdeling av Hærens eller Marinens fly-
vevesener efter de til enhver tid gjeldende bestemmelser for
civile flyveres avleggelse av sertifikatprøver ved militære
flyveskoler.

Angående avleggelse av prøver for ballong- og luftskibsfører-
certifikater samt for navigatørførercertifikater vil der inntil
videre bli truffet bestemmelse av Luftfartsrådet for hvert en-
kelt tilfelle.

3. Autorisasjon av flyvemaskinmekaniker meddeles på ansø-
kning av Forsvarsdepartementets Luftfartsråd. Dette avgjør
andragendet for hvert enkelt tilfelle under hensyntagen til
ansøkerens kvalifikasjoner og har adgang til å underkaste
ham en prøve om det anses ønskelig.

Flyvemekanikere som har gjennomgått den for hærens og
marinens tilsvarende personell fastsatte utdanning er beret-
tiget til å erholde autorisasjon, når der forøvrig ikke er no-
get å bemerke ved ansøkerens forhold.

4. Personer som har avlagt styrmannseksamen eller som har en
til denne eksamen svarende eller høiere navigasjonsutdan-
nelse kan meddeles navigatørcertifikat efter å ha underkastet
sig en prøve hvorunder vedkommende godtgjør å være i besid-
delse av det fornødne kjennskap til luftveisregler og luftlov-
givning.

Personer med ovennevnte navigasjonsutdanning som er i be-
siddelse av nogen av de i reglement E anførte førercertifika-
ter er berettiget til uten prøve å erholde navigatørcertifikat.

VI. Landingsplasser.

1. Godkjennelse av landingsplasser og anlegg forøvrig avgjøres
av Forsvarsdepartementets Luftfartsråd efter foretatt besik-
tigelse av rådets besiktigelsesmann.

Sådan godkjennelse kan innskrenkes til kun å gjelde visse
typer av luftfartøier likesom gyldigheten kan innskrenkes til
et bestemt tidsrum.

2. Luftfartsrådet fører fornødent tilsyn med de godkjente lan-
dingsplasser og anlegg.
3. De krav som må stilles for godkjennelse av landingsplasser
og anlegg blir inntil videre i hvert enkelt tilfelle å fastsette

av Luftfartsrådet under hensyntagen til plassen eller anleg- 24 mars.
gets spesielle anvendelse.

VII. Dagbøker.

1. Dagbøker føres overensstemmende med reglement C, «Dagbøker» (fastsatt av Forsvarsdepartementet 4 juli 1922), efter skjemaer fastsatt av Forsvarsdepartementet. Skjemaene erholdes ved henvendelse til Forsvarsdepartementets Luftfartsråd. — Dessuten skal der føres flyvedagbok for førere.
2. Reisedagboken skal alltid følge fartøiet. Luftdyktighetsbeviset opbevares i den herfor bestemte lomme i reisedagboken.

VIII. Flyveulykker.

Ved flyveulykker på norsk territorium, hvorved luftfartøiets besetning, passasjerer eller andre personer kommer tilskade eller hvor fartøiet blir alvorlig beskadiget eller skade påført ting utenfor fartøiet skal Forsvarsdepartementets Luftfartsråd underrettes snarest mulig — telegrafisk eller pr. telefon.

Meldingen avgis av føreren, eller om denne er kommet tilskade av næstemann av besetningen.

Når bevisoptagelse ønskes foretatt i henhold til luftfartslovens § 46 blir saken snarest å forelegge for Forsvarsdepartementet.

Formular nr. 2.

(Luftfartslovens § 19).

Til

Forsvarsdepartementets Luftfartsråd.

Ansøking om luftdyktighetsbevis.

Undertegnede andrar herved om at nedennevnte luftfartøi bestemt til må bli underkastet de i lov om luftfart av 7 desember 1923 med tilhørende bestemmelser og reglementer fastsatte besiktigelser og prøver samt at luftdyktighetsbevis må bli tildelt samme.

Fartøiet som er ferdigbygget er klar til besiktigelse i
under bygnig

..... den 19....

Opgaver vedkommende fartøiet m. v.

1. Eierens (eller eiende selskaps) etternavn:
2. » fornavn:
3. » adresse:
4. » nasjonalitet:

- 24 mars. 5. Konstruktørens navn:
 6. Nasonalitets- og registreringsmerke (eventuelt):
 7. Type: Serie: Konstruktørens nr.:
 8. Sted og år for luftfartøiets bygning:
- | | | |
|------------------------------|---|--|
| Luftfartøiets art | { | 9. Land- og/ eller sjømaskine: |
| | | 10. Antall bæreflater: |
| | | 11. Antall motorer: |
| | | 12. Antall sæter (besetningens medregnet): |
| Luftfartøiets klassifisering | { | 13. Kategori: |
| | | 14. Underavdeling: |
15. Største bredde (i fluktstilling):
 16. —»— lengde (—»—):
 17. —»— høide (med og uten traller i tilf. sjømaskiner):
- | | | | |
|--------|---|--|-----------------|
| Motor: | { | 18. Nummer: | |
| | | 19. Fabrikant: | |
| | | 20. Type: | |
| | | 21. Internasjonal hestekraft (pr. motor) på bakken..... Omdr./min. (Internasjonal) | |
| | | Forbruk pr. time under prøve ¹ på bakken ved ovennevnte hestekraft. | |
| | | { | 22. Brennstoff: |
| | | | 23. Olje: |
24. Propellere { Antall:..... Type:..... Nr.:.....
 { Stigning:..... Diameter:.....
25. Luftfartøiets vekt (hvis kjent) tom, iberegnet vann på kjølere:..... Vekt av brennstoff og olje (fulle tanker): { 26. Brennstoff:
 { 27. Olje:
28. Vekt for besetningen:
 29. Vekt av utstyr, radioutstyr ikke medregnet:
 30. Vekt av radioutstyr:
 31. Beregnet last (passasjerer og gods) ved fulle tanker:
 32. Største tillatte vekt:

Fotografi av fartøiets profil vedlegges.

..... den 19....

Formular nr. 2.
(Luftfartslovens § 19).

Luftdyktighetsbevis
(side 222).

24 mars.

Norske Våben.
Forsvarsdepartementet.

Fotografi
av
Luftfartøiet
(profil)

Størrelse 9×12 cm.

LUFTDYKTIGHETSBEVIS Nr.

(Flyvemaskin).

FØRSTE DEL.

Fullt navn, adresse og nasjonalitet av eier eller eiende selskap.

- 1) Eierens (eller eiende selskaps) etternavn
- 2) » fornavn
- 3) Adresse
- 4) Nasjonalitet

Konstruktørens navn.

- 5) Navn

Nasjonalitets- og Registrerings-merke.

- 6) N.

Beskrivelse av luftfartøiet.

- 7) Type Serie Konstruktørens nr.
- 8) Sted og år for luftfartøiets bygning:

- | | | |
|-------------------|---|--|
| Luftfartøiets art | { | 9. Land- og/ eller sjømaskine: |
| | | 10. Antall bæreflater: |
| | | 11. Antall motorer: |
| | | 12. Antall sæter (besetningens medregnet): |

- | | | |
|---------------------------------|---|--------------------|
| Luftfartøiets
klassifisering | { | 13. Kategori: |
| | | 14. Underavdeling: |

15. Største bredde (i fluktstilling):
16. —»— lengde (—»—):
17. —»— høide (med og uten traller i tilf. sjømaskin):

- | | | |
|--------|---|--|
| Motor: | { | 18. Nummer: |
| | | 19. Fabrikant: |
| | | 20. Type: |
| | | 21. Hestekraft, internasj. (pr. motor) på bak- |
| | | ken: HK. Omdr./min. (internasj.) |
| | | Forbruk pr. time under |
| | | prøve på bakken ved |

- | |
|-----------------|
| 22. Brennstoff: |
| 23. Olje: |

- 24 mars. 24. Propellere: { Antall:..... Type:..... No.:.....
 { Stigning:..... Diameter:.....
 25. Luftfartøiets vekt (hvis kjent) tom iberegnet vann på kjølere:
 Vekt av brennstoff og olje (fulle tanker): { 26. Brennstoff:.....
 { 27. Olje:.....
 28) Vekt av besetningen:
 29) Vekt av utstyr, radioutstyr ikke medregnet:
 30) Vekt av radioutstyr:
 31) Beregnet last ved fulle tanker (passasjerer og gods):
 32) Største totale vekt:

Obligatoriske betingelser.

- 33) Største tillatte totale vekt (med bokstaver):
 34) Besetningen skal bestå av minst:
 35) Besiktigelse og eftersyn:
 36) Lasten stues:
 37) Fordeling av lasten:
 38)
 39)

Forsvarsdepartementet utsteder i henhold til

nårværende luftdyktighetsbevis for ovennevnte luftfartøi i overensstemmelse med lov om luftfart av 7 desember 1923, kongelig resolusjon av 21 mars 1924 og departementets bestemmelser av 24 mars 1924.

Dette bevis er kun gyldig såfremt ovennevnte obligatoriske betingelser overholdes og kun inntil det på side 224 anførte tidspunkt.

Kristiania, den 19....

Underskrift

ANNEN DEL.

Sikkerhetsforanstaltninger.

- A. Beskrivelse og anbringelse av instrumenter og utstyr forøvrig som luftfartøiet skal være utrustet med under flyvning og som alltid skal holdes i god stand:
 a)
 B. Nødvendig utstyr til forebyggelse eller slukning av brand under flyvning:
 C. Nødvendig utstyr for første hjelp under ulykker:
 a)

Periodisk eftersyn.

24 mars.

Tid og sted for eftersynet.	Bemerkninger om eftersynet.	Beviset er gyldig inntil	Besiktigelsesmannens underskrift.
Nr. 13.		Utgitt 8 april.	1924

Skrivelse fra Landbruksdepartementet

31 mars.

av 31 mars.

avroved der i medhold av lov nr. 8 av 20 august 1915 § 2. Sætt punk-
tum, kfr. kongelig resolusjon av 18 november 1923, meddeles stad-
festelse på en av Gætre Meland herredstyre i Aust-Agder fylke i
møter den 24 januar og 13 mars 1924 vedtatt beslutning, hvorved
bestemmes, at hund som i Gætre Meland herred på-
treffes uten ledsager i beltestrækning i den tid
hans hest, kan på vel grunnlag som offentlig eller beriddet
og enhver i strækningen harusherrettiget straffe på draps på
stedet, eller, innen 3 måneder, kreve drap ved politiets foran-
staltning.

Lov

4 april.
Nr. 1.

om forandringer i lov om aktieselskaper og kommandit-
aktieselskaper av 19 juli 1910 (jfr. endringslover av 20 juli
1910 og 28 juli 1921).

Vi Haakon, Norges Konge, gjør følgende:

at Det er blitt forelagt Stortingets beslutning av 17 mars 1924
stilydende:

Følgende bestemmelser i lov om aktieselskaper og kom-
manditaktieselskaper av 19 juli 1910 (som forenklet ved lov av
28 juli 1910) skal herefter lyde således:

§ 2. Denne lov kommer ikke til anvendelse:

a. på Norges Bank.

b. på norsk aktieselskap, hvis hovedsakelig virksomhet går ut på
å drive skipsfart eller på å drive

Utgiver: Byråchef Young.