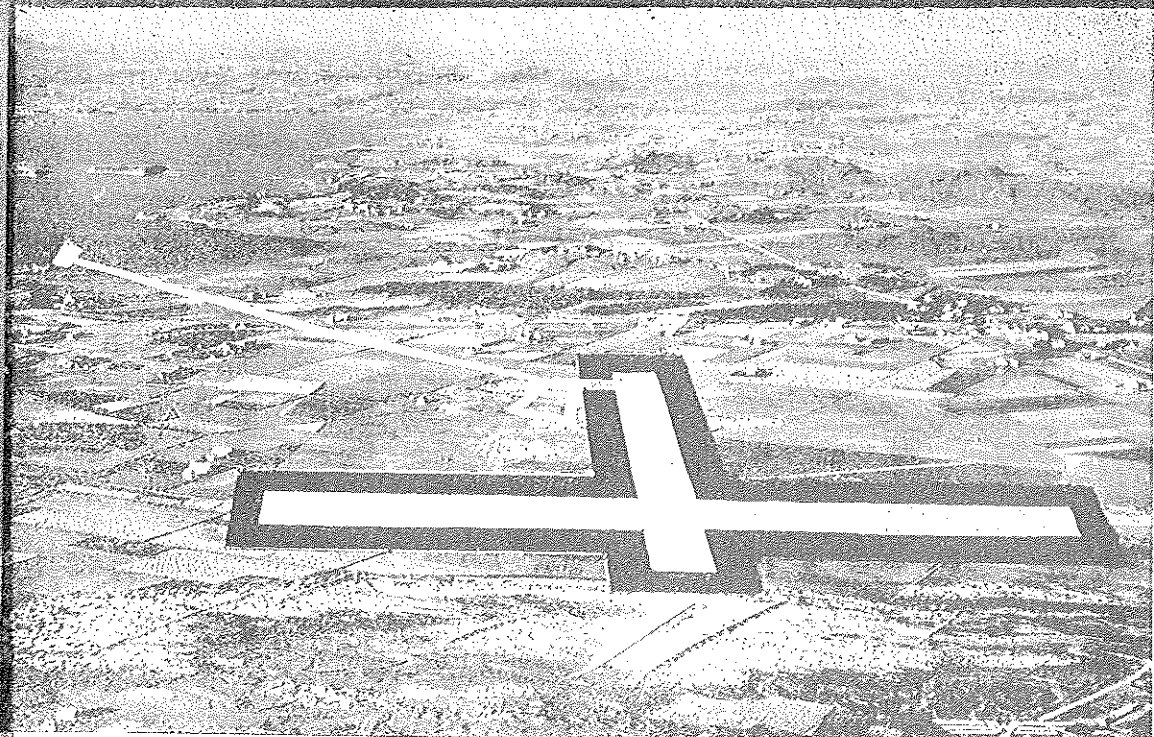




# LUFTEARTSBLADET

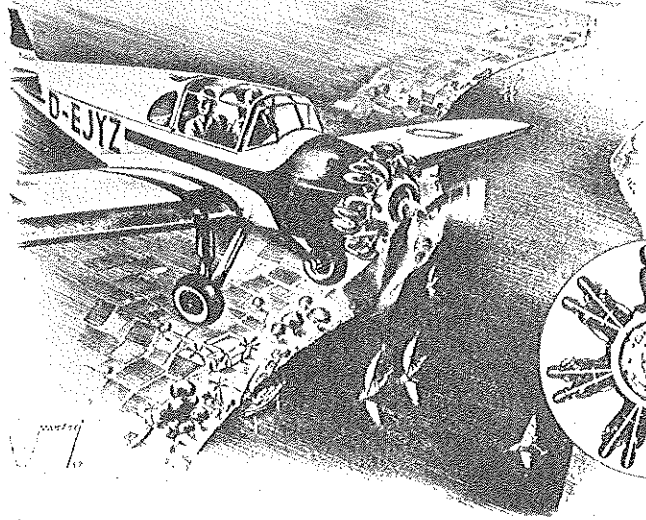


1937

*Stavanger Flyveplass*

**Specialnummer i anledning åpningen  
av Norges første civile flyveplass.**

**Pris 50 ore.**



*Luftreisen*  
blir først ved motorens pålidelighet  
en virkelig glede

Vår  
**Sh 14A4**

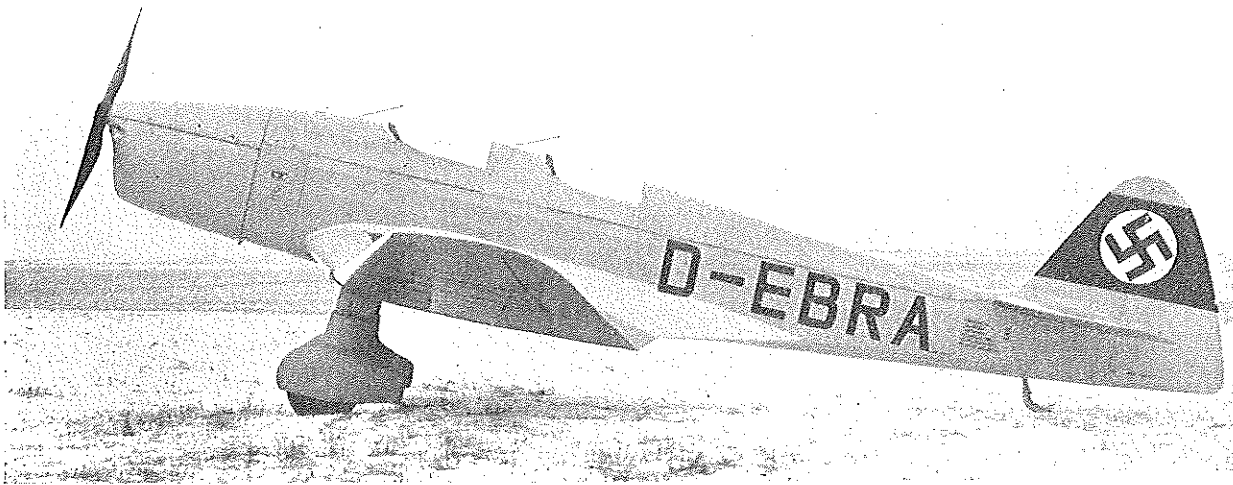
er den pålidelige flyvemotor for  
skoler, reiser, kunstflyvning, konkurranser

Klewm „KI 32“ med Sh 14 A 4

**BRANDENBURGISCHE MOTORENWERKE**  
GESELLSCHAFT MIT BESCHRÄNKTER HAFTUNG  
BERLIN - SPANDAU

Representant:

**SIEMENS**  
Oslo - Bergen - Trondheim - Stavanger



**Klemm 35**

med 80 og 100 HK. Hirth-motor er et økonomisk fly, med de beste flyveegenskaper også for kunstflyvning. Det er særlig egnet for civil- og militær flyverutdannelse samt for reise- og sportsflyvning.

Leichtflugzeugbau **KLEMM** G. m. b. H., Böblingen (Tyskland)

# Stavanger Flyveplass

## C. MIDDELTHON'S DAMPKIBSEKSPEDISJON A/S STAVANGER

### REPRESENTERER:

Det Bergenske Dampskibsselskab  
Det Nordenfjeldske Dampskibsselskab  
Den Norske Middelhavslinje  
(D.s. A.s Spanskelinjen)

Wilh. Wilhelmsen  
Den Norske Syd-Amerika Linje  
Sandnæs Dampskibs Aktieselskab

Det Østasiatiske Kompagni  
Dampskibsaktieselskabet Orient A.s  
Rederiaktiebolaget Transatlantic  
Svenska Orient Linjen  
Svenska Amerika-Mexiko Linjen  
A.b Svenska Ostasialiska Kompaniet  
Holland Amerika Linjen  
Gdynia Amerika linjen

A.s Polaris Assuranceselskap  
Kystassurancekontoret A.s

K. N. A.'s Turistkontor

## Berg-Hansen & Co's Reisebureau

Spedition - Assurance

## Program

ved åpningen

29.- 30.- 31. mai

### INNHOLDSFORTEGNELSE:

*Velkomsthilsener av ordfører i Stavanger by M. M. Michaelsen og formannen i Lufttrafikkomiteen skibsreder Ole Bergersen.*

*Stavanger Flyveplass, historikk ved stadsingeniør Juel.*

*Stavanger Flyveplass, teknisk beskrivelse ved ingeniør Ullestad-Olsen.*

*Stavanger Flyveplass, hvordan den blev til, ved ingeniør B. Honningstad.*

*Flybeskrivelser. Kjente typer ved åpningen av Flyveplassen, m. m. m.*

## BENNETT'S REISEBUREAU A/S

er agenter for:

Flyveselskapene  
Dampskibsselskapene  
Jernbanene

i inn- og utland

Vi ordner med billetter og plass i:

Fly  
Båt  
Bane  
Bil  
Hotel

til originalpriser og arrangerer selskaps- og akkordreiser. Reisegods- og luftfartsforsikring.

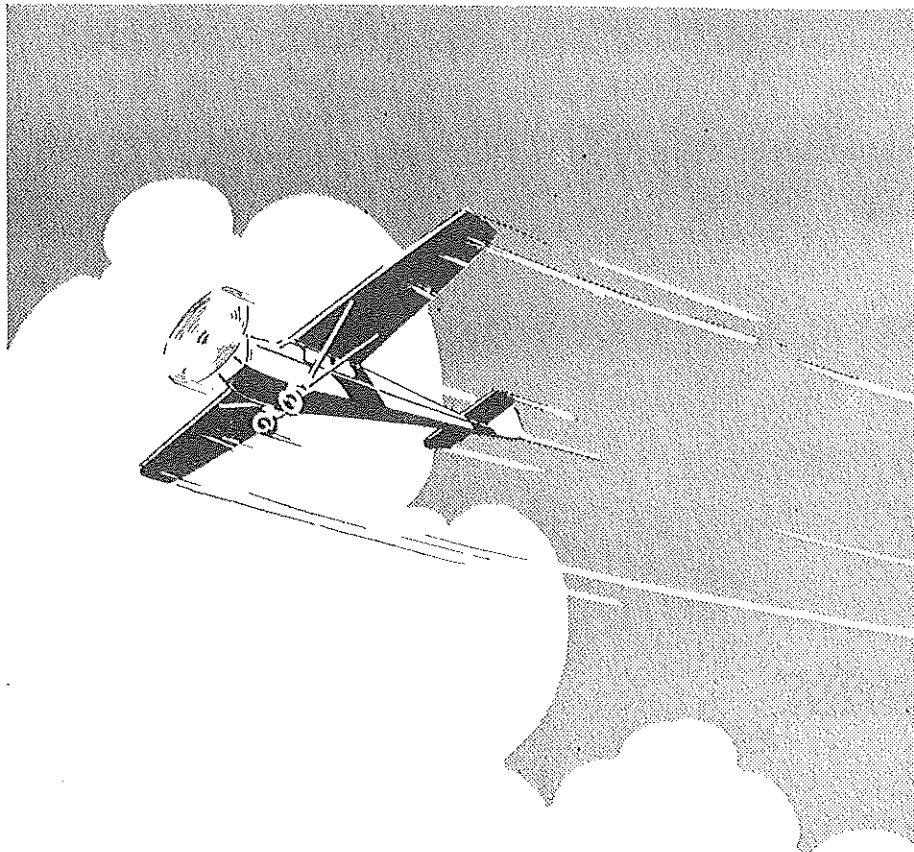
Henvend Dem til:

## BENNETT'S REISEBUREAU A/S

v/ Sigval Bergesons  
Passageravdeling

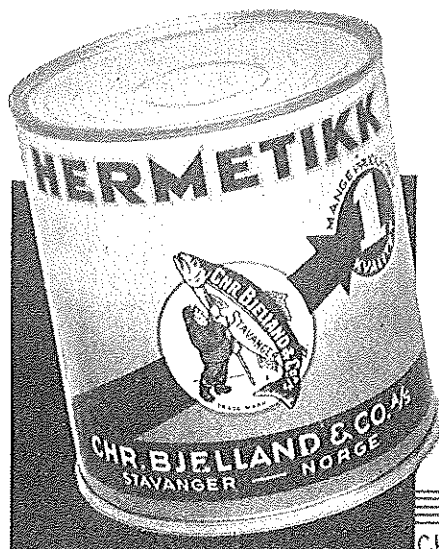
Telefoner:  
106, 541, 1481, 482 & 3941  
Centralbord





# FART

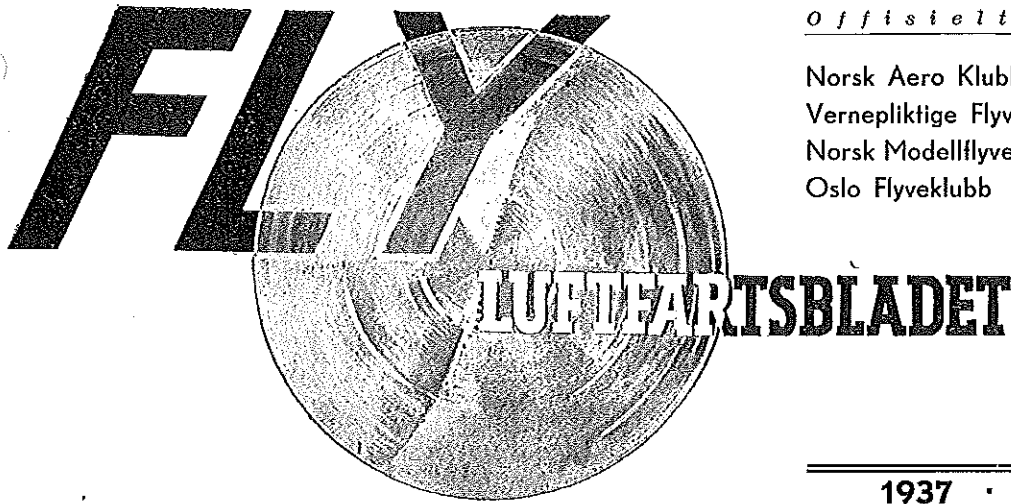
er tidens løsen



Det er i forståelsen av at «Tid er penger» at amerikanerne idag er nådd så langt på trafikkflyvningens område. Og av samme grunn er det at de er de største forbrukere av hermetisk mat i den daglige husholdning. Hermetikk er foruten å være tidsbesparende og lettvint, også så delikat tilberedt og næringsrik at De vil være godt tjent med å bruke den regelmessig i husholdningen. Men forlang uttrykkelig

## BJELLANDS HERMETIKK

CHR. BJELLAND & CO. AS - STAVANGER



Offisielt organ for:

Norsk Aero Klubb  
Vernepliktige Flyveoffiserers Forening  
Norsk Modellflyver-Forbund  
Oslo Flyveklubb

1937 · Nr. 6 · 5. årg.

## Kommentarer i anledning åpningen av Stavanger Flyveplass

### Takk!

Den første av de flyveplasser vi etter landsplanen skal ha, er nu så meget utbygget at vi kan feire åpningen. Ved denne anledning er det mange som fortjener takk for vel utført arbeide, og kanskje enda fler som venter å bli takket. Derfor tør man ikke her nevne navn og gjerninger. Vi kunde glemme noen, kanskje den som mest fortjente takken.

La oss takke de myndigheter og institusjoner som har hatt med flyvesaken å gjøre — de som tok initiativet, de som kjempet planene igjennem, de som med ånd eller hånd har del i dette verk, for den innsats de har gjort, og håpe at dette første skritt på flyveplassbygningens område her hjemme, helt ut vil tjene den sak vi alle arbeider for: Flyvningens fremme.

*Velkommen  
til  
Stavanger  
Flyveplass*

!

### NORSK AERO KLUBB

En institusjon vil vi allikevel få lov å nevne. Det er Norsk Aero Klubb som på kort varsel tok på sig arrangementet ved åpningen av flyveplassen. Det synes å være en oplagt ting at man ikke kunde la denne anledning gå fra sig til å drive propaganda for flyvesaken, til å vise hvor langt man ute i verden er kommet på flyvningen område.

Norsk Aero Klubb henvender sig til det store publikum, denne gang i Rogaland, på Sørlandet og Vestlandet:

Se hvad flyvning virkelig er, tenk over hvilken rolle flyet vil spille som kommunikasjonsmiddel og hvilke muligheter som kan utnyttes når man tar flyet i sin tjeneste, og gå aktivt inn, i sammen med Norsk Aero Klubb, for at også vi kan nyttiggjøre oss mulighetene.

- Sola Strand Hotel, Jæren
- Victoria Hotel, Stavanger
- Grand Hotel, Stavanger

## Jern - Stål og Bygningsartikler

*i størst utvalg hos*

**Norsk Hammerverk A.s**

Handelens hus — Stavanger



Bakerier og konditorier ●

### Grænsens Dampbakeri og Kneippbrødfabrik

Stavanger

Tidens mest moderne ovner og maskiner

*Forsøk våre Oslo-grislebrød. — Utsalg overalt i byen*

## Sportsutstyr

Knickers  
Annorakker  
Gensier  
Slipovers  
Sportstrømper

*Lave priser*

**A/S NORSK ULL**  
ØSTERVÅG 42-45  
VIS A VIS A/S TAU

# Fly til Stavanger.



Ordfører M. M. Michaelsen.

Stavangers forbindelse med det øvrige land har i mange år vært meget utilfredsstillende. Den eneste forbindelse er sjøveien, enten rundt den værharde Sørlandskyst eller nordover til Bergen og videre over høifjellet. Begge veier tar forholdsvis lang tid, og i vår tid med den raske utvikling på kommunikasjonsområdet, er dette blitt mer merkbart enn noen sinne. Dette hadde også innflytelse på byens styre, som ved behandlingen av denne sak, som jo krevet store løft, enstemmig vedtok å gå til anlegg av flyveplassen.

Det første vedtak blev gjort 6te desember 1934, og allerede den 29de mai 1937 kan dette store foretagende innvies til offisielt bruk.

Fra naturens side ligger flyveplassen idéelt til. De flate Jærlandskap i nærheten av sjøen muliggjør en kombinasjon av land- og sjøflyvehavn i byens nærhet, og har alle betingelser for å kun-

The city of Stavanger's communications with other parts of the country have for many years been very unsatisfactory. The only line of communication is the sea-route, either along the unsheltered south coast or towards the north to Bergen and further across the lofty mountains. Both ways take comparatively a long time, and nowadays with the quick development of communications this has been more perceptible than ever. This has also prevailed with the administration of the city, that dealing with this matter, which required a greater exertion, unanimously voted for the planting of the airport.

The first resolution was passed on the 6th. December 1934, and already on the 29th. of May 1937 this big enterprise can be opened for official service.

From the side of nature the airport is ideally situated. The flat landscape of Jæren in the proximity of the ocean enables a combination of land and sea-aerodrome in the nearness of the city, and has in itself every requisite in order to be able to satisfy the technical and communicative requirements.

We, therefore, greet any Air-Line welcome and trust both in the interest of the city and the district that it will of benefit to them.

The Stavanger airport will be the centre of the west Norway,

Stavangers Verbindung mit dem übrigen Land ist in vielen Jahren sehr unzufriedenstellend gewesen.

Die einzige Verbindung ist der Seeweg, entweder rund um die sehr ausgesetzte Südküste oder nordwärts nach Bergen über das Hochgebirge. Beide Wege brauchen verhältnismässig lange Zeit und mit der heutigen schnellen Verkehrsentwicklung ist dies mehr als jemals besonders fühlbar.

Dieses hatte wohl auch sehr viel Einfluss auf die Verwaltung der Stadt, welche bei der Behandlung dieser Sache, die ja eine grosse Verantwortung fordert, einstimmig die Anlage eines Flugplatzes befürwortete.

Der erste Beschluss wurde am 6. Dezember 1934 gefasst und schon am 29. Mai 1937 kann dieses grosse Unternehmen zum offiziellen Gebrauch eingeweiht werden.

Seitens der Natur hat der Flugplatz eine ideale Lage.

Die flache Landschaft von Jæren unweit der See ermöglicht eine Kombination von Land und Seeflughafen in der Nähe der Stadt und hat alle Bedingungen die technischen und verkehrsmässigen Forderungen zufriedenzustellen.

Wir hoffen, dass die Anlage Luftverkehr willkommen und hoffen, dass dies sowohl für die Stadt sowie den Bezirk von grossem Wert sein wird.

Besøk

**Hotel Viste Sjøbad**

8 1/2 km. fra Stavanger

Moderne hotel og Restaurant

Festlig musikk

Glimrende kjøkken



- Men nu tildags

drar vi heller på skattegravning til butikken i Bredgaten fem . . . . .

Der finner vi alltid de sjeldneste prydgjenstander i rikt utvalg. Både i keramikk og krystall har vi for eks. mange vakre og dekorative ting, både til daglig bruk, og til utsmykning hjemme i stuen. Vi har stadig noe: for enhver smak, og for ethvert hjem . . . . .

**BRØDRENE PEDERSEN A/S**

# ROGALAND MEIERI

(Innehaver L. A. Landsnes)

Melk  
Fløte  
Krem

Prøv vår pultost!



## A. LANGELAND

ENTREPRENØRFORRETNING

STAVANGER

*Hovedentreprenør for opførelsen av administrasjonsbygning, verksteder og hangar for Stavanger Flyveplass Sola.*

# FORD JUNIOR 1937

CABRIO-LIMOUSINE Den store nyhet!

BRØDRENE KVERNELAND - STAVANGER





# Velkommen til Stavanger.



Skibsreder Ole Bergesen.

Den 30te mai da Sola flyveplass ved Stavanger blir åpnet, blir en merkedag i våre kommunikasjoners historie.

Vårt land har ligget langt tilbake på lufttrafikkens område. Mens Europa ellers er blitt dekket av et stadig mer finmasket lufttrutenett, har Norge ligget utenfor i en krok for sig selv. En

On the 30th. of May when opening of the Sola Airport at Stavanger takes place, will remain a day of mark in the history of our communications.

Our country is much behind its time as to aviation. While Europe elsewhere has been covered constantly by a more widespread Airroutes, Norway has been kept out in a corner by itself. One single route has been kept going by Deutsche Lufthansa between Copenhagen, Gothenburg and Oslo. But the lac of land-aerodromes has lead to the passing by of the great international route-airtraffic.

With the Stavanger Airport we however stand ready to receive the traffic from abroad. This airport is of an international standard, and is by itself capable to liquidate the traffic in connection with the flying-routes along the coast until the airport at Fornebo will be ready.

Der 30. Mai d. Js., an dem der Sola Flugplatz bei Stavanger eröffnet wird, wird ein grosser Gedenktag in unserer Verkehrsmittel — Historie.

Unser Land liegt im Luftverkehrs Gebiet weit zurück. Während Europa stets mehr und mehr von einem dichteren Luftnetz durchzogen wird, hat Norwegen abseits für sich selbst gelegen. Ein einziger Faden ist von der Deutschen Lufthansa über Kopenhagen, Gotenburg nach Oslo gesponnen, aber die mangelnden Landungsplätze sind die Ursache, dass der grosse internationale Luftverkehr an uns vorbeiging.

Wir sind inzwischen durch den fertigen Flugplatz in Stavanger imstande, den Auslandsverkehr aufzunehmen. Dieser Flugplatz entspricht internationalen Forderungen und ist in der Lage, in Verbindung mit dem Küstenflugverkehr, den Verkehr allein

ne tilfredsstillende tekniske og kommunikasjonsmessige krav.

Vi hilser derfor enhver ruteforbindelse velkommen, og håper at det både for byen og distriktet vil bli av stor verdi.

Stavanger flyveplass vil bli centret på Vestlandet, knyttet til det hele land med sjøfly.

For byens industri, handel og håndverk håper vi at anlegget av flyveplassen også vil bringe øket omsetning.

Åpningen av Stavanger flyveplass vil derfor sikkert bli et fremskritt til gagn for byen. Slagordet bør bli:

**FLY TIL STAVANGER!**

Med byens hilsen

**M. M. Michaelsen,**  
Ordfører.

tied to the whole country with sea planes.

In the interest of the industry, commerce and handicraft of the city we also hope that the airport will lead to an increased trade.

The opening of the Stavanger airport wil therefore surely contribute to great progress to the benefit of the city.

The catchword therefore ought to be:

**FLY TO STAVANGER!**

With the greeting of the city.

**M. M. Michaelsen,**  
Chairman.

Der Stavanger Flugplatz wird das Zentrum des Westlandes werden in Verbindung mit dem ganzen Land durch Seeflugmaschinen.

Wir hoffen, dass die Anklage des Flugplatzes sowohl der Industrie, wie auch dem Handel und Handwerk der Stadt einen vermehrten Umsatz bringen wird.

Die Eröffnung des Stavanger Flugplatzes wird sicher deshalb ein Fortschritt zum Nutzen der Stadt sein.

**FLIEGE NACH STAVANGER!**

Mit Grüßen der Stadt.

**M. M. Michaelsen,**  
Bürgermeister.



OSLO - SKIEN  
STAVANGER  
TRONDHEIM

## BØNDERNES BANK

STAVANGER

Mottar innskudd til høieste rente.  
Bevilger lån mot kausjonister, pant eller depositum.  
Diskonterer vekslar og checks.  
Besørger inkasso på inn- og utland.

*Sikkerhetsbokser i vårt panserhvelv tilleie*

Verdipapirer mottas til opbevar. og forvaltning under bankens garanti.

AKTIEKAPITAL  
OG FONDS CA.  
KR. 13 000 000

## Hetland Sparebank

Øvre Holmegt. 8, Stavanger

MOTTAR INNSKUDD  
BESØRGER ALM. BANKFORRETNINGER  
SIKKERHETSBOOKSER  
FORVALTNINGSKAPITAL Kr. 12 385 972,24  
EGEN FORMUE . . . . . Kr. 1 643 464,15

AKTIESELSKABET

# T O U

STAVANGER

*Grunnlagt 1855 — Kapital og fonds kr. 4850000*

Bryggeri — Møllebruk — Mineralvannfabrikk

Hermetikkfabrikk

Helt moderne anlegg

enkelt tråd er blitt spunnet av Deutsche Luffhansa over København og Göteborg til Oslo. Men de manglende landflyveplasser har gjort at den store internasjonale luftrutetraffikk er gått oss forbi.

Med flyveplassen ved Stavanger ferdig står vi imidlertid klar til å ta imot utenlandstrafikken. Denne flyveplass holder internasjonale mål og er istand til — i forbindelse med kystflyverutene — å utvikle trafikken alene inn til stasjonen på Fornebo er ferdig.

Stavanger har en ideel beliggenhet for en rute til England. Herfra er det den korteste vei over Nordsjøen. Byen og distriktet har dessuten tidligere en betydelig handelsforbindelse med Storbritannia, som har skapt et behov for bedre og hurtigere kommunikasjoner, særlig for postgangens vedkommende. Det er derfor naturlig at den første utenlandsrute som startes fra Sola flyveplass, er ruten Stavanger—Aberdeen—Newcastle, som den 24. mai settes igang av Aberdeen Airways.

Vi må imidlertid gå ut fra at det ikke vil vare lenge før andre utenlandsruter kommer efter. En Amsterdamrute direkte til Stavanger skulde ligge nær, og en rute København—Aalborg—Stavanger har allerede vært på tapetet. Vi må også håpe at den nordlige Atlanterhavsrute i nær fremtid vil komme istand fra Amerika over Grønland, Island, Færøylene til Stavanger og videre til Oslo, Stockholm, Helsingfors og Moskva.

Imidlertid får vi allerede med Englandsruten tilknytning til såvel de europeiske som de oversjøiske luftruter. Vi er kommet ut av den avkrok vi har ligget i.

Riktignok er ruteflyvningen — såvel Englandsruten som de in-

(Forts. s. 127.)

The situation of Stavanger is quite ideal with regard to a route to England. From this place it is the shortest way across the North Sea. Furthermore the city and the district has moreover a considerable commercial intercourse with Great Britain, which leads to a requirement for better and more rapid communications, specially as to postal service. It is therefore quite natural that the first route abroad the Sola airport starts for Aberdeen and Newcastle, which on the 29th. of May will be established by the Allied Airways.

We must however assume that it will not last long before other continental routes will follow. A direct route from Amsterdam to Stavanger should be probable, and a route Copenhagen—Aalborg—Stavanger has already been on the carpet. We must also hope that the northerly Atlantic route from America via Greenland, Iceland, the Færøe islands to Stavanger and further to Oslo, Stockholm, Helsingfors and Moscow in the near future will be a fact.

However with the route to England we already get in touch both with the European and Oversea air-routes. We have at last crept out of the corner we were in.

The route to England as well as the inland routes are for the time being only provisionally planned for the summer half-year, but we look forward for a continual service of the routes

(Cont. p. 127.)

abzuwickeln, bis der Flugplatz auf Fornebo fertig ist.

Stavanger hat eine ideale Lage für einen Luftverkehr nach England. Von hier aus ist es der kürzeste Weg über die Nordsee. Die Stadt und der Aussenbezirk hat ausserdem schon von vorher eine bedeutende Handelsverbindung mit Grossbritannien, was einen Bedarf an bessere und schnellere Verkehrsmittel geschaffen hat, besondere die Post betreffend. Es ist deshalb natürlich, dass die erste Auslandsroute, die von Sola Flugplatz startet, Stavanger—Aberdeen—Newcastle ist, welche am 24. Mai von Aberdeen Airways in Gang gesetzt wird.

Wir müssen inzwischen damit rechnen, dass es nicht lange dauern wird, bis andere Auslandsruten zustandekommen. Eine Amsterdam-Route direkt nach Stavanger wäre naheliegend und eine Route Kopenhagen—Aalborg—Stavanger ist schon vorgesehen. Wir hoffen auch, dass der nordatlantische Luftverkehr in kurzer Zeit von Amerika über Grönland, Island, Färinseeln nach Stavanger und weiter nach Oslo, Stockholm, Helsingfors und Moskau zustandekommen wird.

Inzwischen bekommen wir schon mit dem England-Luftverkehr Anschluss an die europäischen und überseeischen Luft-ruten. Wir sind aus unsere Isolation, in der wir uns befanden, herausgekommen.

Allerdings ist der Luftverkehr sowohl nach England wie auch im Inland vorläufig nur für das Sommerhalbjahr geplant, aber wir haben Aussicht auf einen dauernden Jahresbetrieb. Mit den modernen Flugmaschinen ist der Luftverkehr zu allen Jahreszeiten mindestens ebenso sicher wie der Schiffsverkehr. So hat z. B. Aberdeen Airways ohne Un-

(Forts. s. 127.)

### Luffarts-forsikring

ordnes fordelaktigst gjennom

**HALLE & PETERSON**

Telef. 25 719 — 24 159

## Ærespresidenter:

Statsråd *FR. MONSEN*  
Forsvarsdepartementets chef.

Directeur de l'International Air Traffic Association  
*Mr. le Jher van den BERCH van HEEMSTEDÉ*  
Vice-president i Fédération Aéronautique Internationale.

## Stavanger Lufttrafikk-Komité:

Skibsreder *Ole Bergesen*, formann, bestyrer *Bærheim*, driftsbestyrer *Dahl*, bankdirektør *Johnsen*, stadsingeniør *Juell*, havnefoged *Stavnem*.

## Representasjons- og mottagelseskomité:

Skibsreder *Ole Bergesen*, formann, bestyrer *Bærheim*, driftsbestyrer *Dahl*, bankdirektør *Johnsen*, stadsingeniør *Juell*, havnefoged *Stavnem*, oberstløytnant *Rørholt*, redaktør *Diesen*, dr. ing. *Eyde*, ingeniør *Knut Hartmann*, kaptein *Heide*, grosserer *S. Hesstvedt*, redaksjonssekretær *Henrik Huitfeldt*, direktør *Kolsto*, kaptein *Roscher Lund*, kaptein *Riiser-Larsen*, arkitekt *Smith*, major *Thorne*, disponent *Viggo Widerøe*.

## Festkomité.

Stadsingeniør *Juell*, bestyrer *Bærheim*.

## Programkomité:

Kaptein *Ole Reistad*, formann, distriktschef *Oddvar Steen*, kaptein *Engvik*, pr.løytnant *Manshaus*.

## Pressekomité.

Journalist *Frederiksen*, formann, journalist *Mauritzen*, journalist *Anker Larsen*, journalist *Vegard Stetten*.

## Innkvarteringskomité:

Formann: Direktør *Lund*, sekretær *Corneliussen*, havnefoged *Stavnem*.

## Kommunikasjonskomité:

Busseier *Pedersen*, formann, avd.chef *Aarreberg*, bestyrer *Bærheim*, maskininspektør *Rasmussen*, drosjeeier *Wersland*.

## Trafikk-komité:

Overingeniør *Riis*, formann, politifullmektig *Arthur*, driftsbestyrer *Dahl*, disponent *Ellingsen*, politimester *Fossmark*, stadsingeniør *Juell*, lensmann *Mæhle*, politiinspektør *Oftedal*

## Stevnets tekniske sekretær:

Disponent *Leiv Brun*.

## Stevnets kontor:

Victoria Hotell, Stavanger, telef. 446, telef. Sola 3500.

## Stevnets funksjonærer.

### Stevnets leder:

Kaptein *Ole Reistad*.  
Nestkommanderende:  
Ingeniør *Olav Bakke Stene*.

### Stevnets plasschef:

Kaptein *Leif Feiring*.  
Nestkommanderende:  
Ingeniør *Ullestad-Olsen*.

### Lufthavnchef:

Distriktschef *Oddvar Steen*.

### Chef for kommandoplassen:

Løytnant *Halfdan Hansen*.  
Nestkommanderende:  
Løytnant *Per Schiøtz*.

### Chef for stillingslinjen:

Løytnant *Leif Høstmark*.

### Chef for sjøflyvehavnen:

Løytnant *Birger Grinde*.  
Nestkommanderende:  
*Leif Evertsen*.

### Mekanikertjenesten:

Løytnant *Knut Bakke*.  
Widerøes Flyveselskap A/S.

### Chef for Sanitetstjenesten:

Dr. *Rennes*, avdelingslæge på  
Malde.

### Stevnets hallomenn:

Løytnant *Helge Skappel*.  
Journalist *Frederiksen*.

### Parkeringschef:

Kaptein *Finn Davidsen*.

### Chef for ordensvern og billett- salg:

*Bjarne Bory-Hansen*.

### Chef for de militære vaktmann- skaper:

Major *Berbom*.

### Norsk Aero Klubbs sekretær:

Løytnant cand. jur. *E. Omholt-  
Jensen*.

## Norsk Aero Klubbs styre.

Formann: Kaptein *Ole Reistad*, Kjeller. Viceformenn: Oberstløytnant *A. Rørholt*, Oslo, ingeniør *Chr. Stoltz*, Bergen. Styremedlemmer: Skibsreder *Ole Bergesen*, Stavanger, disponent *Leiv Brun*, Bergen, ingeniør *Knut Hartmann*, Oslo, grosserer *Sindre Hesstvedt*, Oslo, *A. K. Kragerud*, Al, dommerfullmektig *E. Wister*, Sarpsborg.

HOVEDPROGRAM ved åpningen av

# Stavanger Flyveplass og Norsk Aero Klubbs

INTERNASJONALE FLYVESTEVNE 29., 30. og 31. mai 1937

LØRDAG 29. MAI kl. 17: H. M. Kongen ankommer til Stavanger med D. «Kronprinsesse Märtha».  
kl. 18: H. M. Kongen foretar åpningen av Flyveplassen.  
Flyveopvisning. (Se side 97.)  
Samtlige tilskuerplasser må være inntatt innen kl. 17,30.  
kl. 20,30: Borgerfest i Bjergsted.  
SØNDAG 30. MAI kl. 14: Internasjonal flyveopvisning av ca. 3 timers varighet. (Se side 99.)  
Samtlige tilskuerplasser må være inntatt innen kl. 13,30.  
kl. 20: Turisttrafikkomiteen for Stavanger og Rogaland arrangerer middag på Sola Strandhotel.  
MANDAG 31. MAI kl. 10: H. M. Kongen avreiser med D. «Kronprinsesse Märtha».  
kl. 20: Opvisning og demonstrasjon av de forskjellige flytyper på flyveplassen. (Se side 101.)

## LØRDAG 29. MAI:

Kl. 17: H. M. Kongen ankommer med «Kronprinsesse Märtha» og mottas av:  
Fylkesmann John Norem,  
Ordfører M. M. Michaelsen,  
Borgermester Bertr. C. Middelfthou,  
Oberst Spørck,  
Flyveplassens formann, Ole Bergesen,  
Formannen i Arbeidsutvalget for Turisttrafikk-  
komiteen for Stavanger og Rogaland, Bank-  
chef H. Wiig.  
Musikk.

Kl. 17,30: H. M. Kongen biler til Flyveplassen.

Kl. 18: H. M. Kongen med følge ankommer til Flyveplassen.

Musikk.

H. M. Kongen mottas av:

Flyveplasskomitéens medlemmer og  
Norsk Aero Klubbs styre.

Når H. M. Kongen er kommet til sin plass spilles Kongesangen.

Flyveplasskomitéens formann, Ole Bergesen overleverer plassen.

Ordfører M. M. Michaelsen mottar plassen og anmoder H. M. Kongen om å åpne denne.

H. M. Kongen åpner plassen.

Flyveopvisning.

Kl. 19: H. M. Kongen forlater Flyveplassen.

Kl. 20,20: H. M. Kongen kjører fra Fylkesmannen.

Kl. 20,30: H. M. Kongen ankommer til Bjergsted til kommunens fest.

Ordfører M. M. Michaelsen ønsker velkommen tilbords.

Kl. 21,30: H. M. Kongen hever taffelet.

Efter middagen fra terrassen:

Tale for H. M. Kongen av ordfører M. Michaelsen.

Kongesangen. (Et vers.)

H. M. Kongen vil tale for Stavanger.

Stavangersangen. (Et vers.)

Stortingets president, i hans forfall Statsministeren, vil bli anmodet om å tale for fedrelandet.

Fedrelandssangen. (Et vers.)

Underholdningsprogram.

Sang og musikk.

Fyrverkeri kl. 23.

Banner i fjellene.

H. M. Kongen kjører kl. 23,30 til fylkesmannen.

## SØNDAG 30. MAI:

Kl. 13,40: H. M. Kongen biler fra byen.

Kl. 14: H. M. Kongen ankommer fra flyveplassen.  
H. M. Kongen inspiserer plassen.  
Internasjonal flyveopvisning.

Kl. 17,30: H. M. Kongen med følge kjører til byen.

Kl. 19,30: H. M. Kongen kjører fra byen til Sola.

Kl. 20: H. M. Kongen ankommer til Sola Strandhotel.  
Vice-presidenten for Turisttrafikkomiteen for Stavanger og Rogaland, Ole Bergesen ønsker velkommen tilbords.

H. M. Kongens skål utbringes av fylkesmann Norem.

Tale for Fedrelandet av ordfører Michaelsen.

Tale for Statsmaktene av vice-ordfører L. W. Hansen.

Stortingets president eller Statsministeren konkluderer med tale for Stavanger.

Festtale av Bankchef H. Wiig.

Tale for utenlandske gjester av Lars Berentsen.

H. M. Kongen hever taffelet.

Kl. 24: H. M. Kongen kjører fra Sola til Fylkesmannen.

## MANDAG 31. MAI:

Kl. 9,50: H. M. Kongen kjører fra Fylkesmannen til kalen.

Kl. 10: H. M. Kongen avreiser med D/S «Kronprinsesse Märtha».

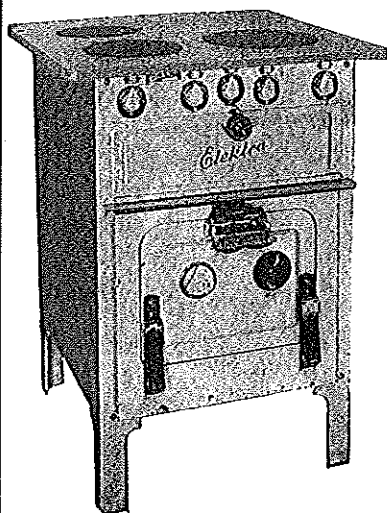
Kl. 12: Opvisning og demonstrasjon av de forskjellige flytyper på Flyveplassen.





**P. P.** I ARBEIDE OG FEST  
**Pedersen & Søn**  
**TOBAKK**

# LØRDAGSPROGRAM



*Se vårt utvalg  
i elektrisk  
utstyr*

**ovner  
og  
komfyrer**

Elektrisk  
materiell  
engros og detail.

Autorisert installatør i Het-  
land og Stavanger  
Autorisert radioforhandler

**A. Mauland A/S**  
Telf. 2645 - 4645

1. **TALER** av Stavanger bys representanter ..... ca. 30 m.
2. **H. M. KONGEN** foretar den høitidelige åpning av plassen ca. 30 m.
3. **DEFILERING:** Representanter for norsk civil luftfart («Valkyrien», Sikorsky S-43), Marinens Flyvevåben (M.F. 11), Hærens Flyvevåben (Fokker CVD), og en representant for hver av de deltagende nasjoner ca. 25 m.

Følgende land har anmeldt representanter til åpningen:

Belgia  
Danmark  
England  
Lettland  
Nederland  
Polen  
Russland  
Sverige  
Schweiz  
Tsjekkoslovakia  
Tyskland

4. **KUNSTFLYVNING:** Dipl.ing. Emil Kropf, æresmedlem av Norsk Aero Klubb. Focke-Wulf «Stieglitz» ca. 10 m.
5. **SVEITFLYVNING:** Flyvere av Hærens Flyvevåben. Scimitar Jagerfly ..... ca. 10 m.
6. **SEILFLYVNING:** Aero-Club von Deutschland (Ludwig Vogel), Norsk Aero Klubb (Sindre Hesstvedt) ca. 10 m.
7. **DEMONSTRASJON:** Deutsche Lufthansa. Junkers G. 38. «Generalfeldmarschall von Hindenburg». Flugkapitän Brauer ..... ca. 10 m.
8. **SVEITFLYVNING og STUPBOMBING:** Flyvere av Marinens Flyvevåben. «Breda 28» ..... ca. 10 m.

\*  
Rett til forandringer forbeholdes.

Byggmester  
**MALM JAKOBSEN**

Utfører alt  
innen bygningsbransjen  
Telefon 1213. Hillevåg  
Førlang prisoverslag

F I K S E

## Kjoler

kommer stadig inn

UTENLANDSKE modeller

til daglig bruk, til selskap og galla. Moderne bindinger, mønstre og farver. Meget fordelaktig innkjøp.

Usedvanlig smarte amerikanske bomullskjoler fra kr. 6,50 netto.

**Jonas Øglænd**  
Sandnes

Tømmer- &  
Innredningsnekkernes A.s  
Verksgaten 34. Telefon 2917 k.  
Disponent P. Aspøy privat 2974

Utfører nybygg  
og reparasjonsarbeid  
Trelastforretning

KARMØYPOSTEN

Lokaiblåd for Karmøy

Utkommer 1 Kopervik  
tirsdag og fredag

**Luffarts-forsikring**

ordnes fordelaktigst gjennom

**HALLE & PETERSON**

Telef. 25 719 - 24 159

**PRODUKTIONSLAGET**  
**SAMHOLD**  
 STAVANGER

Moderne margarinfabrikk, årlig oms. 1100000 kg.

Moderne bakeri og konditori, årlig forbruk 15000 s. mel.

Flatbrødfabrikk.

Moderne kaffe-brenneri, årlig brenning 260000 kg.

Fiskemat- og deli katessekjøkken.

Pølse- og kjøttvarefabrikk.

Hermetikkfabrikk.

*Røik*  
 ROGÅLANDS



det er ...

**KVALITET**

**MOSTUN**  
 VED MOSVATNET



Servering  
 frå kl. 10-23  
 i peisestova,  
 svalgangane  
 og hagen.

*Sola*  
*goudaost*

er toppunktet for  
 god kvalitet.

Produksjonsnr. 62



**Holmens**  
**ERGO**  
**HERMETIKK**



er resultatet av 55 års erfaring i fremstilling av go' hermetikk. „ERGO“ hermetikk er bedre, mer delikat og mer omsorgsfullt nedlagt. En vare De fullt ut kan stole på, og som De alltid vil ha glede av.

**HOLMENS HERMETIKK**  
 Den beste siden 1882.

# SØNDAGSPROGRAM

## En flyver fortalte...

At temperaturen avtar ca.  $\frac{1}{2}$  grad for hver 100 m. man stiger. — d. v. s. at i 4000 m.s høide står termometret på  $\div 12$  gr. cel. selv om det på Sola Flyveplass er  $\div 20$  gr.

### m o r a l:

KLÆ DEM GODT  
UNDER NÅR DE  
SKAL TILVÆRSI

Men husk  
La NORSKE ullvarer få en chance i luften! De fortjener den!  
Fra de fineste til de groveste får man i

Specialforretningen

**ROGALAND ULLVARELAG**  
Bredgt. 16  
Stavanger

1. **ÅPNINGSTALE** av formannen i Forsvarsdepartementets Luftfartsråd: Oberst Klingenberg ca. 5 m.
2. **DEFILERING** av norske civilfly, firmavis ..... ca. 10 m.  
Det Norske Luftfartselskap, Fred Olsen & Bergenske A/S.  
Vest-Norges Flyveselskap A/S.  
Wessels Flyveselskap.  
Widerøes Flyveselskap A/S.
3. **DEMONSTRASJON**: Junkers Flugzeugbau, Junkers Ju 86. Flugkapitän Kühne ..... ca. 10 m.
4. **DEMONSTRASJON** og **KUNSTFLYVNING**: Focke-Wulf Flugzeugbau, F.-W. 58 «Welhe». Direktør Tank ..... ca. 10 m.
5. **SVEITFLYVNING** og **STUPBOMBING**: Marinens Flyvevåben. «Breda 28» ..... ca. 10 m.
6. **DEMONSTRASJON**: Deutsche Lufthansa, Junkers G. 38. «Generalfeldmarschall von Hindenburg». Flugkapitän Brauer ..... ca. 10 m.
7. **SEILFLYVNING**: Aero-Club von Deutschland (Ludwig Vogel) Norsk Aero Klubb (Sindre Hesstvedt) ..... ca. 10 m.
8. **KUNSTFLYVNING**: Focke-Wulf Flugzeugbau, Focke-Wulf 56 «Stösser». Flugkapitän Stein ca. 12 m.
9. **DEMONSTRASJON**: Cierva Autogiro. Trafikflygare Rolf von Bahr ca. 10 m.
10. **KUNSTFLYVNING**: Leichtflugzeugbau Klemm, Klemm L. 35. Chefpilot Kalkstein ..... ca. 10 m.
11. **BALLONGKAMP** ..... ca. 10 m.
12. **KUNSTFLYVNING**: Bücker-Flugzeugbau. «Jungmann B.». Chefpilot Benitz ..... ca. 15 m.
13. **SVEITFLYVNING**: Hørens Flyvevåben. Schmitz Jagefly ca. 10 m.
14. **KUNSTFLYVNING**: (Crazy-flying). Dipling. Emil Kropf, F.-W. «Stieglitz» ..... ca. 15 m.
15. **KUNSTFLYVNING** med seilfly: Aero-Club von Deutschland (Ludwig Vogel), Norsk Aero Klubb (Sindre Hesstvedt) ..... ca. 10 m.
16. **FALLSKJERM-UTSPRANG**: Ole Næss ..... ca. 3 m.
17. **AVSLUTNING.**

\*

Retten til forandringer forbeholdes.

## Botne & Forsand Sandtak A.s

Bygningsartikler  
Sand  
Cement  
Betongjern  
Singel  
Fjøs krybber  
m. m.

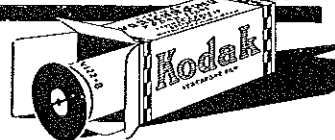
fra lager  
Verkgaten 30-32  
Stavanger

«SKJÆVELAND SPORT»  
(Dame- og herreur)

Uret som ikke går  
istykker

ERIK SKJÆVELAND  
Kirkegt. 18.

## FREMKALLING KOPIERING



A. T. Greve

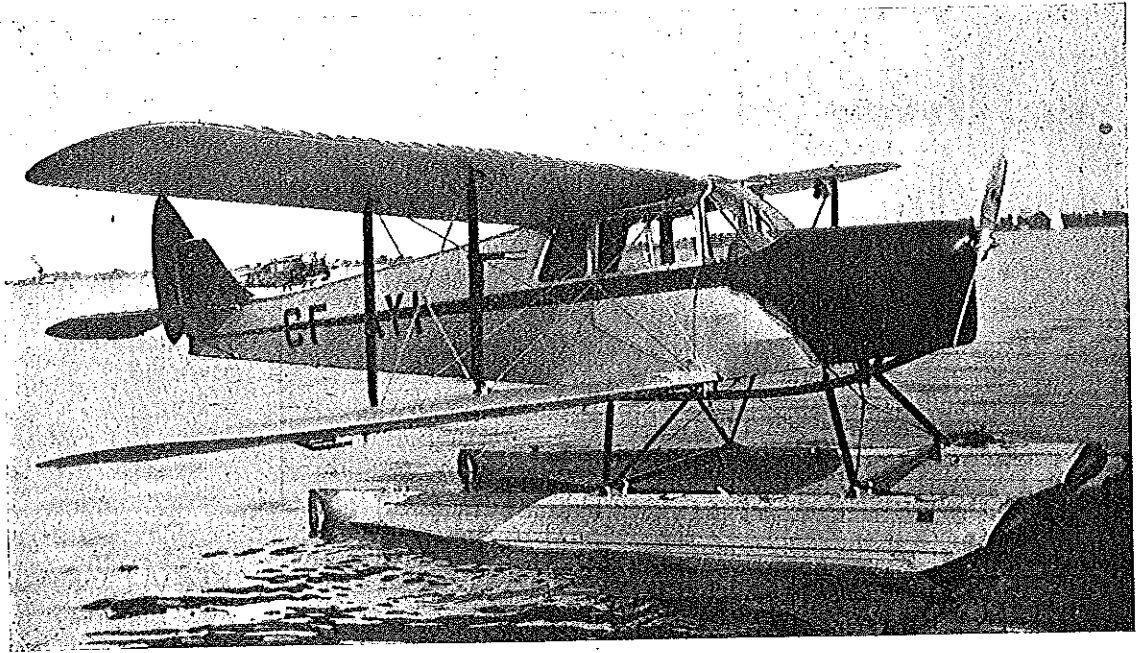
Kirkegaten 8  
Stavanger

## BYGGEFORRETNING og TRELASTFORRETNING

dører, vinduer, trapper  
fordelaktigst hos

K. & H. SAMSONSEN  
Stavanger. Telefon 3909.

**Hornet Moth Seaplane • Gipsy Major Engine**



**Dragon Rapide Seaplane • 2 Gipsy Six Engines**

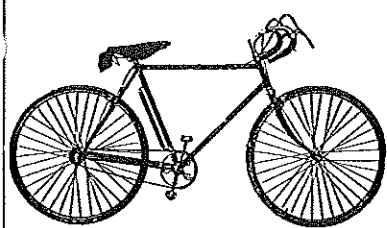


**The De Havilland Aircraft Co. Ltd.** Hatfield, Herts, England

Agents: **HALLE & PETERSON**, Oslo



# MANDAGSPROGRAM



## „Svithun“ sykler

er flott utstyrt og bygget av de beste materialer

Fotballer

Fotballstøvler

Ryggsekker

Telt

### Maskinhuset

Bredgaten 9  
Stavanger

Benytt

# Jernbanen

og dens  
bussruter

Sikker, bekvem

og

billig befordring

### Kl. 12: TEKNISK DEMONSTRASJON.

a. De forskjellige firmaer får inntil 15 minutter til disposisjon for demonstrasjon i luften av hver type.

Demonstrasjonen omfatter:

Flyenes manøverovne, kunstflyveegenskaper, fartsegenskaper, stigeovne, bruk av flaps, optreiddbart understell, stillbar propeller, rullelengde i avgang og landing, etc.

b. Før avgang disponeres 5 minutter for hver type til forklaringer i forbindelse med demonstrasjonen. (Høttaler.) (Der regnes med demonstrasjon av minst 15 forskjellige flytyper.)

c. Etter endt demonstrasjon får publikum anledning til å bese flyene på nært hold, samtidig som der gis firmaene anledning til mere detaljerte forklaringer.

Mens demonstrasjonene pågår, vil der bli utført forskjellige selflyvninger.

Efter støvnets avslutning får publikum anledning til rundflyvninger fra flyeplassen og havnen med de norske flyveselskapers fly.

\*

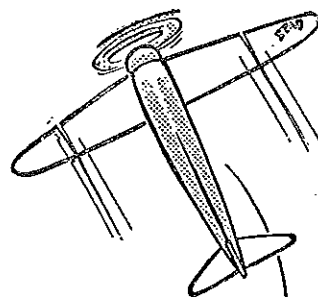
Rett til forandringer i programmet forbeholdes.

### Brødrene Fjogstad

— Sandnes —

Lager av høvlede og uhøvlede Bygningsplanker, høvlede og uhøvlede Bord. Listverk og Snekermaterialer. Rundmaterialer i større og mindre Dimensjoner. Papp, Skifer, Stift, Insulite.

Huse leveres ferdige efter tegning



## Glidefly for Guller

Mot Innsendelse av nedenslående kupong samt 7 øres frimerke sender vi nærmere redegjørelse og katalog over „modellfly“.

KUPONG

Navn: .....

Adr.: .....

**Arne Hidle & Co. A/s**

Provstøbakken

Stavanger

### også sportsutstyret

får De best og rimeligst i vår forretning. Vi fører alle de siste nyheter.

**Arne Hidle & Co. A/s**



# BYGGEMATERIALER

TLF. 2978

TRELASTKOMPANIET  
STRØMSTENEN · STAVANGER

## To betydningsfulle luftrutekombinasjoner.

D. N. L. lancerer „Transcanair“ og  
„The North Sea Air Express“.

D. N. L. har nettop sendt ut en hendig liten folder hvori selskapets ruteplaner for sommeren er fremstillet i en grei og oversiktlig form. Av særlig interesse er de to rutekombinasjoner som er oppbygget på de nye forbindelser med Newcastle og Stockholm. Den ene går fra Stavanger tvers igjennom Skandinavia (altså via Oslo) til Stockholm, hvorfra man kan fortsette til Helsingfors. Man flyr fra Stavanger klokken 14,45 og ankommer — etter omstigning på Gressholmen — til Stockholm klokken 19,45. Reiser man den motsatte vei er avgangen fra Stockholm klokken 9,40 om morgenen med ankomst Stavanger klokken 14,45. Denne rute har fått navnet «Transcanair», en forkortelse av The Trans-Scandinavian Airline.

Den annen spesialrute heter North Sea Air Express. Avgangen fra Bergen er satt til klokken 13,05 med ankomst Newcastle klokken 18,05. Den motsatte vei er avgangs- og ankomsttidene klokken 11,00 og 16,15.

En annen nyhet er det at det ved et intimt samarbeid med Widerøes Flyveselskap blir gitt passasjerene anledning til å bli bragt så å si til stuedøren hvor som helst i landet. Det er opsatt

flyvetider med taks-ter til en rekke forskjellige steder i landet som er særlig aktuelle i turistmessig henseende. Utgangspunktene for disse flyvninger blir Oslo og Bergen.

Alt ialt betegner disse rutekombinasjoner et betydelig fremskritt for flyvetrafikken, og det er neppe tvil om at den kommende sommers luftfart på Norge kommer til å yde et betydelig tilskudd til turisttrafikken.

## Hvorfor?

*Flyvningen byr på så uendelig større muligheter, enn noe annet kommunikasjonsmiddel, og synes å være den eneste utvei til å kunne skape den en- h e t ut av vårt langstrakte land, som vi alle sikkert håper det skal være, samtidig som flyvningen vil opheve vår noe isolerte beliggenhet i forhold til de forskjellige verdens-centra og skape den*

## Er De i tvil om valget

av avis for Deres reklame  
i Rogaland ?



### En annonse

i

dagbladet

**Rogaland**

Stavanger

når det kjøpedyktige publikum overalt  
i fylkets landdistrikter.

*internasjonale tilknytning som er nødvendig for at vi kan hevde oss i verdenskonkurransen.*

*Det er å håpe at flyvningen også ved den raske og intime forbindelse som vil opstå landene imellem ved en utstrakt lufttrafikk, vil kunne påtvinge menneskeheten den følelse av samholdighet som er den mest avgjørende betingelse for at vi alle og verden skal komme et skritt videre og gå en bedre fremtid imote.*

Ole Reistad.



**TIEDEMANN'S**

# MEDINA

**DEN MILDE CIGARETT  
MED KARAKTER.**



# Stavanger Flyveplass — Historikk

Ved Stadsingeniør Juell

Våren 1933 optok den nystiftede Stavanger Flyveklubb spørsmålet om en flyveplass for Stavanger.

Jeg har ingen dokumenter om denne sak, men så vidt erindres var det klubbens formann, ingeniør Birger Hønningstad, som tok initiativet og blev klubbens representant i den komité som besluttedes nedsatt.

Som de øvrige medlemmer deltok etter anmodning:

( ) Konsul Ole Bergesen, for Stavanger Turist-trafikk-komité.

Driftsbestyrer Dahl, for Stavanger Tekninske Forening.

Stadsingeniør Juell, for Stavanger Avdeling av Den Norske Ingeniørforening.

Komitéen arbeidet i sommerens løp med saken, diskuterte valg av plass og foretok en helt foreløbig undersøkelse og opmåling av flere alternativer.

Høsten samme år optok Stavanger formannskap denne sak og opnevnte den 7. september 1933 til dens forberedelse en kommunal komité, hvori innvalgtes foruten de fire forannevnte herrer også:

( ) Havnefogd Stavnem.

Bestyrer Anders Bærheim.

Disponent Johan Ebne.

Ingeniør Hønningstad reiste dog til Oslo allerede høsten 1933 og har siden ikke deltatt i komitéens arbeide. — Våren 1935 uttrådte også disponent Johan Ebne av komitéen, og i hans sted valgte formannskapet bankbestyrer Johs. Johnsen.

Komitéen hadde sitt konstituerende møte den 15. september 1933 og valgte til formann konsul Ole Bergesen. — Statsingeniør



nør Juell har fungert som komitéens sekretær.

Det besluttetes å benytte navnet:

STAVANGER LUFT-TRAFIKK-KOMITE

Komitéen begynte med å gjennomgå de foreliggende foreløbige planer og lot ved en eiendomsmegler foreta undersøkelser av priser m. m.

Man hadde også besøk av og rådførte sig med representanter for Det Norske Luftfartselskap, oberst Charles Lindbergh, kaptein Meisterlin, Statens luftfartsråd og representanter for Koninklijke Luchtvaart My., voor Nederland en Kolonien, Amsterdam, d'herrer De Jong og Smirnoff. —

Interessen samlet sig efterhånden fortrinsvis om en plass på gårdene Sømme og Utsola, beliggende mellem Hålands Meieri og Sola kirke, og formannskapet gav den nødvendige bevilgning til opmåling av dette areal.

Den videre bearbeidelse av planen blev foretatt av stadsingeniør Juell som den 17. april 1934

fremla sitt foreløbige forslag for komitéen.

Dette bygger på det forannevnte areal ved Sola som var blitt sterkt rost av alle sakkynndige.

Stadsingeniøren uttaler i sin oversendelse at han ved planleggelsen har regnet med, som grunnlag for plassen, et sirkulært areal med 800 meter i diameter, med utvidelse for anbringelse av de nødvendige bygninger.

Sjøflyvehavnen er planlagt i Hafrsfjord, ca. 1 km nordenfor landflyveplassen.

Den foreløbige beregning av anleggskostningene for disse plasser gikk ut på:

|                      |            |
|----------------------|------------|
| For landflyveplassen | kr. 680 00 |
| » sjøflyveplassen    | » 150,000  |

Tilsammen ..... kr. 830,000

Forutsetningen er at landflyveplassen utstyres med gressdekke. Grunnerhvervelse, radiostasjon, værvarslingsarrangement og anskaffelse av nødvendige bruksgjenstander var ikke medtat.

Som sjøflyvehavn kunde imidlertid anvendes Sømme brygge, tilhørende Rogaland fylke, med den eksisterende veiforbindelse dertil. Med forslaget fulgte opgaver over værforhold m. m.

Komitéen tiltrådte stadsingeniørens forslag som blev oversendt borgermesteren.

Mens saken nu gikk sin gang igangsatte Widerøes flyveselskap sommeren 1934 en rute med anløp av Stavanger, hvor kommunen bekostet utlagt en midlertidig brygge i Hafrsfjord ved Madla.

Senere fremla stadsingeniøren

sitt forslag gående ut på en første utbygning av landflyveplassen til en anleggsgift på kr. 500 000,—.

I Stavanger bystyre den 6. desember 1934 hvor stadsingeniørens redegjørelse forelå, blev det vedtatt å søke departementet om konsesjon for å kunne erverve de nødvendige rettigheter for opprettelse av en flyveplass, nemlig:

1. Rett til å opprette og drive:
  - a. Flyveplass for landfly.
  - b. Flyveplass for sjøfly.
2. Rett til å erverve de nødvendige grunnstykker og rettigheter for plassenes drift.
3. **Landflyveplass.**
  - a. Rett til å erverve et servituttbelte rundt plassen.
  - b. Rett til å erverve den nødvendige grunn m. m. for vei-forbindelse mellom landflyveplass og sjøflyveplass.
4. **Sjøflyveplass.**
  - a. Rett til å erverve alle nødvendige, midlertidige og varige rettigheter.

Ekspropriasjonen søkes fremmet etter 2 alternativer.

Departementets svar på dette konsesjonsandragende var datert den 26. januar 1935 og gikk ut på at ekspropriasjonstillatelse blev gitt, for så vidt grunnerhvervelse på plassen og adkomstvei til flyveplassen og flyvehavnen, mens der for de øvrige spørsmåls vedkommende blev henvist til at forholdet burde søkes ordnet ved forhandling.



*Driftslederen overingeniør Håvardsholm.*

Den 7. desember 1934 forelå forsvarsdepartementets uttalelse om en landsplan for flyveplasser flyvehavner m. v.

Omkostningene ved en første oparbeidelse av Stavanger Flyveplass var her opført med kr. 525 000,—, idet stadsingeniørens kalkyle var forhøiet med kr. 25 000,— for så vidt angikk bygningene på plassen.

Av dette beløp foreslo komitéen at staten betalte en halvdel med kr. 262 500,—, fordelt på 3 år. —

Lufttrafikk-komitéens uttalelse herom av 8. mars 1935 går bl. a. ut på at man synes staten bør delta i samtlige omkostninger, altså også grunnerhvervelsen, og idet der bør tas hensyn til at det gjelder et kommunikasjonsmiddel som er i sterk utvikling og

som ikke bare interesserer byene, men også landdistriktene, hvorfor det riktige synes å være å gå frem etter de samme prinsipper som gjelder for riksveien og statsbanene.

Det påpekes også at Stavanger Flyveplass etter de sakkyn-diges uttalelser gir en meget god løsning, og er den eneste av de planlagte norske flyveplasser som tillater blind-landing, like-som den ved sin beliggenhet er særlig godt skikket som knute-punkt for forbindelser fra Vest-landet til det européiske luftnett i syd og vest. —

Disse uttalelser blev vedtatt av de kommunale myndigheter.

Efter at formannskapet hadde stillet de nødvendige midler til juridisk assistanse til disposisjon blev advokat Lea engasjert dertil og optok straks arbeidet med grunnerhvervelsen.

I februar 1935 blev der innledet underhandlinger med grunneierne angående erhvervelse av den nødvendige grunn og rettigheter på Sola, og den 19. februar avholdtes et møte hvor de fleste op-sittere og representanter for Sola og Stavanger kommuner m. fl. var tilstede.

Planene blev demonstrert og saken diskutert, men det hele førte ikke til noe.

Sola herredsstyre gav dog i møte den 29. mars enstemmig Stavanger Flyveplass rett til å benytte Sømme-bryggen og strandlinjen til flyvehavn.

*For flyvning:*

**Aero  
Mobiloil**

Selv det beste er  
ikke for godt



Lufttrafikk-komiteén.

Der blev derefter besluttet å innsende nytt andragende om tillatelse til ved ekspropriasjon å belegge eiendommene rundt plassen med servitutt, fortrinnsvis at dette ordnes ved lov.

Advokat Leas utkast til stevning forelå den 21. april 1935, og skjønnnet blev berammet til avholdelse den 13. mai 1935.

Erstatningen blev ved skjønnsforretningen satt til:

Kr. 213 000,— efter alternativ I, og til

Kr. 169,000,— efter alternativ II. —

Efter forslag av Luft-trafikk-komiteén besluttet Stavanger for-

mannskap den 23. mai 1935 å frafalle alternativ I, og den 6. juni s. å. blev Luft-trafikk-komiteén bemyndiget til eventuelt å begjære overskjønn.

I møte den 24. mai 1935 blev der tillatt Det Norske Luftfartsselskap å arrangere sitt anløp for sommerens flyvning ved Klaskjæret på betingelse av at selskapet selv bekostet arrangementet, med undtagelse av utleggelse av en flytebrygge og en bøie.—Flyverutens anløp skjedde på samme sted sommeren 1936.

Overekspropriasjonen blev efter begjering av begge parter avholdt og avhjemlet den 18. juli 1935.

Skjønnnet omfattet altså kun alternativ II og omfattet ikke erstatning til Sømme husmorskole, idet de arealer som medgår av denne eiendom — ved underskjønnet taksert til ca. kr. 2000,— — av Rogaland fylke imidlertid var stillet gratis til disposisjon for flyveplassen.

Overskjønnet lød på ca. kr. 194 000.—.

Tidligere hadde kommunen innkjøpt en eiendom for kr. 16 000,—, så den samlede erstatning for grunnerhvervelsen blev ca. kr. 210 000.—.

Luft-trafikk-komiteén anbefalte 2. juli 1935 at byen for sin del aksepterte stortingets betingelser for bevilgning til Stavanger flyveplass og 8. august 1935 anbefalte den at formannskapet godtok overskjønnet for grunnerhvervelsen.

Efter at byens avgjørelse forelå besluttet komiteén i møte den 18. september 1935 å sette arbeidet igang og ansatte som byggeleder overingeniør N. Haavardsholm og som assistent ingeniør K. Ullestad-Olsen.

Hermed var efter 2 års arbeide det første avsnitt i arbeidet for Stavanger flyveplass avsluttet.

## En samtale med ideens far

Det var med ingeniør Hønningstad som med de fleste som kommer hjem fra langtur ute i den store verden. Han kom fra Amerika hvor han hadde stått midt oppe i og vært med i den veldige utviklingen på flyvningens område. Så kom han hjem og så vårt hjemlige terreng som en brakkmark, men allikevel rik på muligheter. Han tok op ideen om å bygge en flyveplass ved

Stavanger, og det er den ideen vi nu ser realisert.

FLY har hatt en samtale med ingeniør Birger Hønningstad. Vi bad ham fortelle litt om flyveplassens tilblivelse.

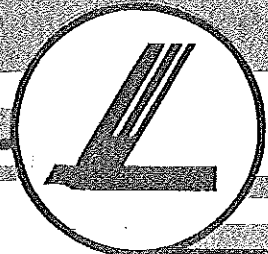
«Når en ser på en stor driftig by som Stavanger, med et stort rikt opland og med prærielandskap ved stuedøren, skulde en vente at her måtte der være en

flyveplass for lenge siden. Men der var ingen flyveplass der da jeg i 1931 kom hjem fra U. S. A. Selv Oslo med sine 3—400 000 innbyggere var uten flyveplass. Så begynte jeg å skrive i avisene om dette, og sluttet mig til kontingenten av dem som forlangte flyveruter og flyveplasser i Norge. Og det hjalp.

For Stavangers vedkommende var det et takknemlig arbeide.



Fw 58 „WEIHE“



**FOCKE-WULF**

**FLUGZEUGBAU A.-G.**

**BREMEN-FLUGHAFEN**

Byens trafikkmessige isolasjon var noget man daglig hadde ulemper av, og da ideen om en flyveplass blev nevnt blev den straks tatt op av både presse og publikum som mer enn en fantasiplan. Riktignok var innenlandske flyveruter dengang bare en teoretisk mulighet, men stavan-gerne forstod at skulde flyveru-tenne komme, måtte først og fremst de som vilde ha fordelene av dem gjøre noget.

I tiden utover holdt jeg en rekke foredrag om flyvning og flyteknikk i Stavanger. Mange av byens foreninger og klubber stil-let sine møter til disposisjon, får jeg nesten si, og på den måten blev der sikkert vekket adskillig interesse.

Høsten 1932 slo jeg til lyd for dannelsen av en flyveklubb i by-en. Planen blev varmt støttet av byens presse og 16. februar 1933 blev Stavanger flyveklubb stiftet.

En av dens første oppgaver blev å arbeide for en flyveplass og flyvehavn for byen. Av en eller annen grunn kom vi nu til å gripe tingen an på den rette måten. Det kunde jo vært fristende for klubben å bære denne sak frem alene og høste all æren av en lykkelig gjennomføring av samme, men som sagt, vi grep tingen an på den rette måten. Saken var så stor og krevet så meget, at her måtte hele byen samles.

Som formannen i flyveklubben henvendte jeg mig da til N. F. F. Stavanger avd., til Stavanger Tekniske forening og til Turist-trafikkomiteen for Stavanger og Rogaland for å få dannet en komité med den nødvendige kombi-nasjon av teknisk, kommunalpo-litisk og forretningsmessig inn-sikt, og sist men ikke minst, per-sonlig interesse for saken.

Komiteen kom til å bestå av følgende: Konsul Olle Bergesen, stadsingeniør Juel, driftsingeniør Bj. R. Dahl og mig selv. Jeg må



Ing. B. Hønningstad (i fremre cockpit)

ha lov til å si at det blev en me-get aktiv komité. Komiteens medlemmer arbeidet personlig i marken på landmåling og jord-bunnsundersøkelser m. m. og i løpet av sommeren 1933 fikk vi kartlagt og undersøkt de arealer som kunde komme i betraktning som flyveplass.

I mellemtiden arbeidet utvik-lingen for oss, minst like fort som vi arbeidet for den. Særlig fikk vi en mektig stimulans i Fred. Olsens og kaptein Riiser-Larsens planer om et nasjonalt luftfartsselskap. På samme tid begynte også planene om en transatlantisk flyverute over Is-land via Norge og videre østover å ta fastere form. Lindberghs rekognoseringsflyvning over Grønland og Island var igjenge og det kan nok hende at fanta-sien blev satt i sving hos flere enn oss, som stod bak landmåler-apparatene ute på Solajordene.

I hvert fall var pressens inter-

esse meget stor. Den bragte sta-dig «bulletiner» om arbeidets gang. Tilslutt hadde jeg følelsen av at vår private komité var blitt mer offentlig enn kommunens egne komiteer. Og byens myn-digheter fant da også tiden inne til en bekreftelse. Den oprinneli-ge komité blev noget forsterket opnevnt som kommunal lufttra-fikkomité for Stavanger. Der-med var vi over i en ny fase, fly-veplass-saken var blitt en offentlig sak slik som den skulde og burde være.

\*

Nu, fire år efter er det lett å se at vi tok op saken akkurat i det rette øieblikk. Vårt arbeide den gang blev båret videre på den bølge av flyveinteresse som satte inn i 1933 og senere førte til den store landsplan for flyveplasser. Allikevel vil jeg si at Stavanger står i en særstilling. Ikke bare fra naturens side. Det er ikke det at det er flatt rundt byen som har skapt flyveplassen. Det som gjør at plassen idag ligger der ferdig, som den første nor-ske flyveplass, er den ene stå-ende interesse for saken som er blitt vist fra såvel byens myn-digheter som fra presse og pu-blikum. Min mening er at ingen presse i landet har gjort mer for å fremme flyvesaken enn stavan-gerpressen. Særlig var dens støt-te betydningsfull den gang det hele var i sin spede begynnelse.

## Den norske luftfarts sikringstjeneste.

Av John Thorstensen

Den norske sikringstjeneste drives, i likhet med de fleste andre lands, av staten ved Han-delsdepartementet, Telegrafsty-ret, som administrerer bakke-stasjonene og ansetter persona-let.

Sikringstjenesten tok sin be-

gynnelse i Norge den 18. april 1936 ved radiostasjonen på Gressholmen og blev avsluttet sammesteds 9. oktober 1936. De andre norske stasjoner, 17 stk., Moss, Arendal, Kristiansand S., Stavanger, Haugesund, Bergen, Kristiansund N., Molde, Alesund,



## Kompressjonen O.K.!

I denne knappe melding fra mekanikeren ligger en forklaring på den tillit AeroShell nyter i internasjonal flyvning: Den sikrer god kompressjon – lenger. Hva betyr ikke det for flyvningens lønnsomhet? Bedre utnyttelse av brensel, mindre oljeforbruk, større fart og ikke minst mange ekstra flyvelimer vunnet inn før overhaling blir nødvendig.

Mekanikeren kan fortelle mer: Motorer som er smurt med AeroShell viser sig ved demontering å være bemerkelsesverdig fri for slitasje og sot. Mindre reparasjoner, lenger levetid . . . De vil gjøre den samme erfaring:

**Med AeroShell –  
kompressjonen O. K.!**

**AEROSHELL**



**SHELL**

**NORSK-ENGELSK MINERALOLIE AKTIESELSKAB**

Trondheim, Bodø, Brønnøysund, Sandnessjøen, Harstad, Tromsø, Hammerfest og Honningsvåg, begynte senere enn Gressholmen og sluttet tidligere. Hammerfest og Honningsvåg hadde ca. 2 mdr.s tjeneste, de andre fra 5 til 3½ måneder.

For å vise behovet for stasjonene vil jeg gjengi noen tall, hentet fra fjorårets statistikk, utarbeidet ved Telegrafstyrets statistikkontor. Gressholmen hadde i løpet av sesongen 16 750 ekspedisjoner, Bergen 6 545, Stavanger 5 744, Kristiansand S 4 628, Moss 4 509, Haugesund 4 141, Arendal 3 317, Trondheim 2 262, Ålesund 2 156, Harstad 1 478, Bodø 1 286, Sandnessjøen 1 038, Tromsø 974, Brønnøysund 824, Kristiansund N 695, Molde 494, Hammerfest 292 og Honningsvåg 239. Heri er medregnet alt, like til posisjonsmeldinger fra flyene. Gressholmen, Kristiansand S, Stavanger og Bergen blev betjent av to mann, de andre av en mann.

Ved sikringsstasjonene formidles trafikk med flyene, start-, ankomst- og værtelegrammer mellom stasjonene innbyrdes og plassbestillinger o. l.

I god tid før flyene starter innhentes værmeldinger fra observasjonssteder langs rutene og ekspederes videre til meteorologene som utarbeider værkart og informerer flyverne. Like før starten innhentes atter værmeldinger som utskrives på værseddel i flyvehavnstasjonen og overrekkes flyveren, forat han skal få de ferskeste meldinger om været langs ruten. Hvis der efter starten kommer inn værmeldinger som kan ha interesse for flyveren, blir disse straks telegrafert til flyet i klart språk, idet de blir deciffret i stasjonen, enten av vakthavende radioekspediter eller av stasjonsjefen på stedet. Likeså blir flyveren underrettet

# Følg

med i utviklingen og abonner på og annonser i den moderne, friske og vellunderrettede dagsavis —

## Stavangeren

om alle værforandringer. Melder et annet fly at det flyr i samme rute og i motsatt retning, blir begge fly underrettet om det annet flys posisjon og høide, i enkelte tilfeller blir de beordret til å fly i forskjellig høide, f. eks. i dårlig siktbart vær.

Gjennem sikringsstasjonene underrettes landingsstedene om flyenes avgangstid fra startste-

det, så lytning efter det ventende fly blir etablert. Sikringsstasjonen på avgangsstedet følger flyet inntil stasjonen på landingsstedet får etablert forbindelse og overtar sikringen. I praksis blir det gjerne at begge stasjoner følger flyet under så godt som hele ruten og noterer alle flyets meldinger, også dem som gis den annen stasjon.

(Forts. s. 128.)



## BELYSNINGSANLEGG

for flyplasser og flyruter.  
RADIOANLEGG \* RADIOFYR



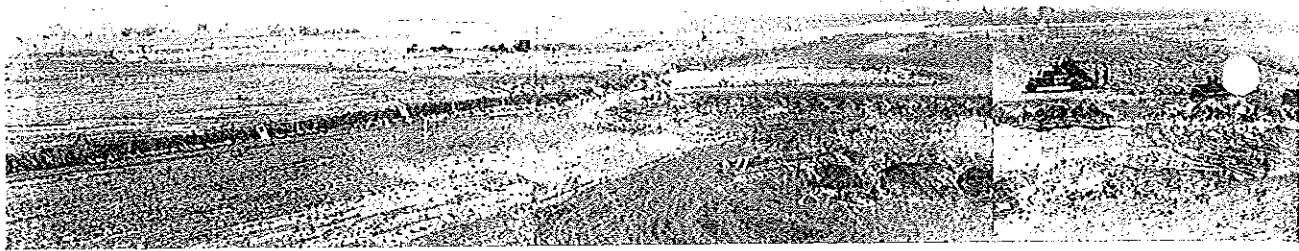
·BELYSNINGSANLEGG

Levert bl. a. til:

**SOLA, BROMMA, BULTOFTA, KJELLER**

Vi leverer de nye kombinerte luftfart- og maritime radiofyre på Fuglehuk og Lister.

**N. A. GASACCUMULATOR · OSLO**



# STAVANGER

VED INGENIØR K.

12 km. sydvest for Stavanger ligger byens nye flyveplass, som i disse dager skal åpnes.

Blandt flere alternativer blev det lave terreng ute på Sola mitt mellom Solabukten og bunnen av Hafrsfjord funnet å være det best egnede.

De bare omgivelser og spredte bebyggelse byr på gode innflyvningsforhold. Stødig og jevn vind, meget lite tåke og snevær gjør landingsforholdene til de aller beste.

Sjøflyhavnen i Solabukten er lun og praktisk talt isfri.

## Størrelse.

Stavanger Flyveplass ligger på N 58° 53' E 5° 39' og dekker et areal på 580 mål.

Terrenget ligger bare 4,3 m over havet og stiger til 8,5 m i plassens syd-østre hjørne.

Største lengde og bredde er 1050 og 750 m. Jorden består av et ca. 20 cm matjordlag med fin sand under. I en dybde av 1,5 m

støter man på et 15 cm myrlag og endel tangrester under, for resten består grunnen av bare fin sand.

Der er ikke funnet mer sten enn den som i sin tid er blitt tilkjørt.

Den første plan for flyveplassen gikk ut på å oparbeide en trekantet gressbane med sidelengder 700 m. Men under utarbeidelsen av planene steg kravet til størrelsen foruten at spørsmålet om permanente rullebaner blev aktuelt.

Den av Stavanger Lufttrafikk-komité og departementet godkjente plan gikk ut på 2 stk. 4 m brede permanente rullebaner lagt i de fremherskende vindretninger med 40 m brede gressbaner på hver side.

Den fremherskende vindretnings hyppighet NW—SE regnet procentvis på de 32 kompasstreker ligger mellom 15—20 %, dessuten viser den 5 årige vindobservasjon ca. 10 % stille.

Under arbeidet blev det besluttet å oparbeide hele arealet mellom banene.

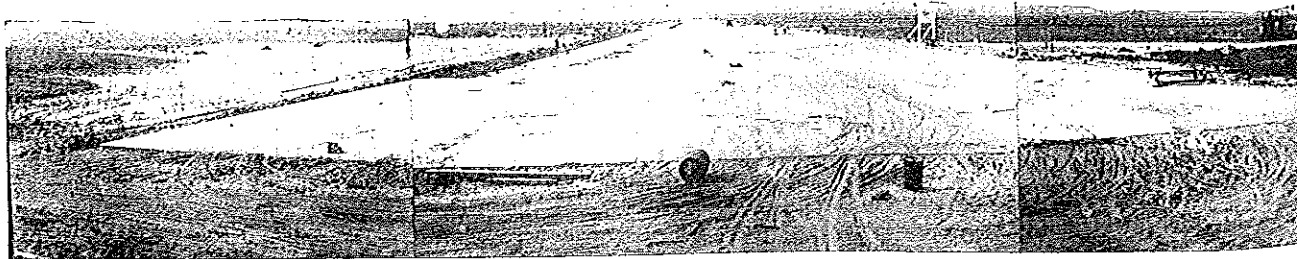
## Oparbeidelsen.

Efter anbudskonkurransen blev arbeidet overdratt til firmaet Dalen Portland Cementfabrikk med dennes forslag om å støpe flyvegatene i betong efter direktør Holters metode.

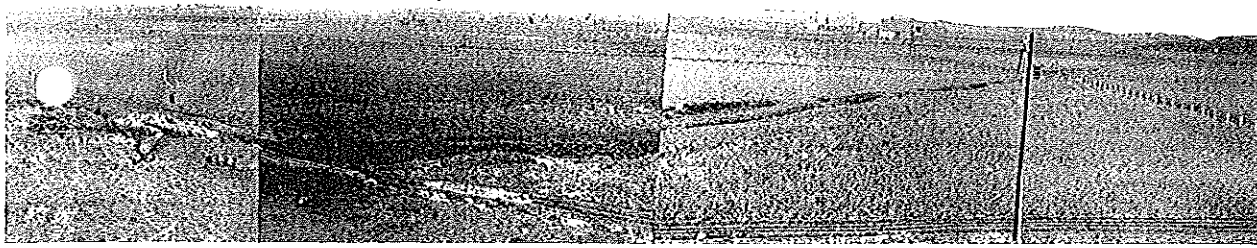
Betongdekket viste sig her å bli billigere enn asfalt da asfalten i motsetning til betongen som kunde legges direkte på sanden måtte ha et bærelag av kult. Betongen er dessuten ikke så glatt og lysabsorberende som asfalten.

Kontrakten blev undertegnet 25. mars 1936 med en byggetid på 6 måneder, og med firmaet Høyer Ellefsen som underentreprenør for å utføre planering og dreneringsarbeidet.

Arbeidet blev satt igang straks med de mest moderne arbeidsmaskiner: gravemaskiner, trakto-







# FLYVEPLASS

LÆSTAD-OLSEN

rer, ruller og grøfteploger o. s. v.

Planum for baner og gressdekket ble utstøpt og matjorden fjernet under banene og i skjæringer. Planeringen bød ikke på særlige vanskeligheter; den største skjæring og fylling på plassen er ikke fullt en meter. Disse små hødeforskjeller nødvendiggjorde en meget fin masseberegning. Der er alt i alt flyttet på ca. 40 000 m<sup>3</sup> masse. Den tørre sommer ifjor nødvendiggjorde et helt vanningsanlegg for å fukte sanden før valsningen.

## Rullebanene.

Den 1. juli var den første bane planert og drenert så støpningen kunde begynne.

Banene er 39 m brede. Disse ble støpt i lange striper på 3 m bredde som er betongmaskinens arbeidsbredde. For hver 8 m ble der lagt ned trelister som senere ble utskiftet med asfaltlister

med tauverk i for temperaturutvidelsen. Tykkelsen av dekket er 9 cm; men den ytterste platen har en tykkelse på 13 cm langs kanten.

For å lette vannavløpet er tversnittet av banene lagt med profil. Fra midten og kantene faller de inntil 6 m fra kantene 1 : 150 hvorved der dannes en renne for overflatevannet.

I lengderetningen varierer fallet fra 1 : 220 til 1 : 800.

For hver 100 m er der anordnet kummer med rister for overflatevannet som samles og rinner i kloakkrør under banene til avløpet som ligger ca. 300 m borte.

Drenasjen begynner med 3" øverst stiger på, og ender i 24" asfalterte cementrør. Ved siden av disse kloakkrør ligger 4" drenerør i singel under banene. Utenfor banene hvor terrenget heller imot, ligger singelgrøft i 5 m avstand, ellers i 40 m avstand.

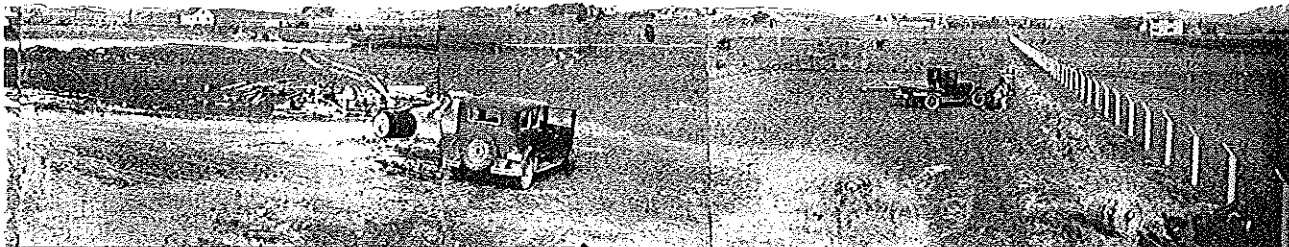
Drenasjen av terrenget utenfor består av lerrør og bordgrøfter i tilslutning til tidligere drenasje.

Der er medgått 36 kummer, 14 000 m drenerør og 5 400 m cementrør.

## Støpningen.

Det arbeide som fanget mest interesse var det store støpningsarbeide av baner og plattform. Disse er støpt etter en metode uteksperimentert av direktør Holter ved Dalen Portland Cementfabrikk. Denne metode gir en betong som allerede etter 24 timer kunde trafikkeres med de tunge mørtel- og betongbiler uten å ta skade.

Denne styrke opnåes ved en inngående bearbeidelse av betongen gjennom et forholdsvis lengere tidsrum. Denne fremgangsmåte er i strid med den hittil gjengse opfatning av betongen og dens herdning. Betongen blir her bearbeidet og er i stadig bevegelse fra 1/2 optil etpar timers



## I slikt et vær . .

bruk flyradiostasjoner  
og peilere fra

*Standard*  
*Telefon og Kabelfabrik AS*

Flyradioavdelingen, Oslo



tid etter at den er blandet og får en litervekt av ca. 2,6 mens vanlig stampebetong har litervekt 2,2.

Maskinene som blev brukt var av norsk fabrikat og bygget ved fabrikkene.

På den ferdigplanerte sand blev skinnegangen lagt ut med en avstand av 3 m; maskinens arbeidsbredde.

Utlegningen av betongen og

bearbeidelsen av flaten skjer ved 5 maskinsett.

En planeringsmaskin planerer og valser terrenget i riktig høide.

Utleggermaskinen har beholdere for pukk og mørtel som her legges hver for sig. Den ferdigblandede mørtel kjøres fra blanderverk og pukk fra silo ved Hafrsfjord i tippvognert montert på biler og tippes i utleggermaskinen, som så legger ut masse-

ne i passe tykkelse. Et nytt maskinsett bestående av 2 stykker piggvalser blander så mørtel og pukk, hvorpå planvalsene planer av og trykker massen sammen.

Tver- og langstamperen som utgjør det siste maskinsett og består av 2 lange stampere, den ene langs og den andre tvergående, kjører nu langsomt over betongen og planstamper flaten;



*Driftsleder overingeniør Håvardsholm, assistent ingeniør Ullestad-Olson.*

hvorved også den siste rest hulrum forsvinner.

Et sett koster foretar den endelige finpussing.

Støpningen av den første bane blev påbegynt 1. juli ifjor og var ferdig 14. august. Den andre blev støpt fra 14. august til 21. september, men så blev også arbeidet forsert frem i to skift. På en dag blev der således lagt 680 løpende meter i 3 m bredde, altså over 2 mål på en dag. Der blev alt i alt lagt ut 83 000 kv.m betongdekke på rullebaner, plattform og adkomstvei.

Der er til støpningen medgått ikke mindre enn 45 000 sekker cement.

Den maksimale arbeidsstyrke såvel for planering som for støpning gikk op i ca. 170 mann, fordelt på to skift. Ikke mindre enn 16—17 blev brukt til materialtransport.

Under arbeidet blev det brukt 2 store gravemaskiner, 2 rullestampere, 3 beltetraktorer, 4 stk. landbrukstraktorer, 4 tunge valser foruten det store støpemaskineri. Til maskiner og biler er medgått hele 65 000 kg brennstoff.

#### **Kultivering.**

Hele plassen utenfor betongbanene skal kunne benyttes for

landing og start av mindre fly, i tilfelle at vindforholdene skulde gjøre det nødvendig.

Ved planeringen blev der benyttet gravemaskiner, traktorer og rullaskraper. Til den endelige finpussing blev en slådd, et rammeverk av boks trukket over og så valset. Der er medgått ganske store kvanta gressfrø og kunstgjødsel; således er der innkjøpt for over 10 000 kr. i frø og

et lignende beløp i kunstgjød-sel.

Vanskeligheten bestod her i å finne en frøsamsetning som vilde gi det tettete og beste gressdekke i den sandholdige matjord. En blanding av timotei, reigras, stivsvingel, engropp, fioringras, kamgras og hvitklover skulde gi en ganske tett og bra gressrot, dessuten finnes en hel del kveke som man har fått gratis.

Hvalguano, kali, salpeter og super er hovedbestanddelene i gjødselen.

#### **Belysning.**

Der er projektert en helt moderne belysning for plassen.

For å markere begrensningen av rullebanene er der støpt ned langs kantene lysarmaturer med hvitt lys med hundre meters mellomrum. I enden er der rødt og grønt så man alltid kan lande over grønt mot rødt alt etter vindretningen.

Langs omkretsen av plassen vil der bli plasert gule omkretslys med 100 m avstand, og på de nærmeste bygninger røde advarselslys.

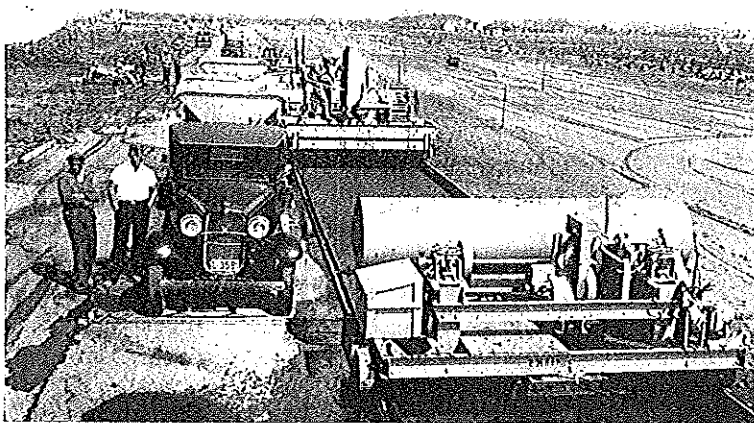
Et kraftig flyveplassfyr vil lede flyverne mot plassen samtidig som flodlyset opplyser hele plassen.



*Drensør under rullebanene.*



*Fra grøftningsarbeidet.*



Maskinparken i arbeid.

Til enhver flyveplass hører også belyste vindretningsvisere og skyhøideprosjektorer for måling av skyhøiden.

#### Bygningene.

I det nordvestre hjørne av plassen nærmest sjøflyhavnen ligger hangar og ekspedisjonsbygning.

Arbeidet med disse er nu i full gang og vil stå ferdig i slutten av sommeren.

Hangaren har dimensjoner 56 × 38 m med fri portåpning 50 × 8 m, så den skulde gi plass for de største fly. Portene utføres i 3 deler den ene utenpå den andre, så hele åpningen kan gjøres fri.

Bærekonstruksjonen er et stål-skjelett med vegger utført i jernbetong.

Ved siden av hangaren ligger ekspedisjonsbygningen som er av jernbetong og utføres i 2 fulle etasjer og fortsetter i 3 etasjer med et tårnoppbygg til 1. etasje over hangartaket. De to mindre etasjer inneholder ekspedisjon, kontorer og restaurant, og de andre etasjer opover har rum for meteorolog, radio og kontrollrum øverst med vid utsikt over plass og sjøflyhavn. Da ekspedisjonsbygningen jo ikke kan ventes ferdig før uti september, er der bygget op en midlertidig ekspe-

disjonsbygning for betjening av årets flyvning.

#### Radio.

Ca. 7 km nordvest for plassen er avsendermastene plasert. Det er en tidligere kringkastingstasjon som er tatt i bruk. Her er plasert sendere med korte og lange bølger som automatisk kontrollstyres fra radiatorummet i den midlertidige ekspedisjonsbygning. Mottagerne er plasert

på flyveplassen. Der er både telegrafi og telefoni.

#### Sjøflyhavnen.

Der er i år truffet et midlertidig arrangement med 2 flytebrygger ut fra Sømmekaien for å kunne ekspedere de to rutefly som korresponderer her.

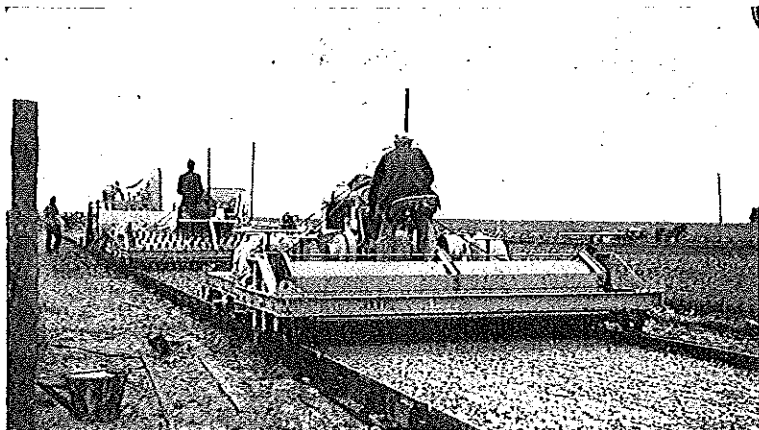
Den 6 m brede betongvei som nu fører fra flyveplassen til hovedveien skal forlenges ned til sjøen så man blandt annet kan trekke sjøflyene op til verkstedet eller hangaren på flyveplassen.

#### Omkostninger.

Stavanger Flyveplass som nu står foran sin høitidelige åpning vil helt ferdig komme på ca. 1,7 millioner kroner. Grunnerhvervelsen koster 220 000 kroner.

Til oparbeidelsen yder Staten 60 %, de 40 % bæres av Stavanger by.

Flyveplass og sjøflyhavn vil stå ferdig til høsten med bygninger og alt.



Maskinparken i arbeid.



## Stanavo bensin og oljer

foretrekkes såvel av flyveselskapene som rekordflyverne.

Aktieselskapet

Østlandske Petroleumscompagni

# Flytyper



Nordsjøflyet D. H. 86.

## The de Havilland Aircraft Co. Ltd.

Dette firma er et av de betydeligste i England på fly-konstruksjonens område. Captain Geoffrey de Havilland tegnet, bygget og fløi sitt første fly i 1908, og helt fra denne tid har han ofret hele sin tid for luftfarten. Mange forskjellige typer er bygget, de mest kjente er MOTH-flyene. Den første Moth var opprinnelig forsynt med en 60 hk. motor, men fra 1928 er de kjente GIPSY-motorer blitt benyttet, Gipsy I, 4 cylindret, 100 hk., senere kom Gipsy II, Gipsy III samt Gipsy major på 130 hk.

TIGER-MOTH-typen blev konstruert i 1931, og dette fly benyttes i en meget stor utstrekning som trenings- og instruksjonsfly i civile og militære skoler i en hel rekke land rundt i verden. Blandt de mest kjente fly av Moth-familien er HORNET MOTH, et innebygget 2 seters fly, som er meget populært i England. I de senere år har The de Havilland konstruert en rekke av større rutefly som benyttes på

adskillige ruter over hele verden. Det engelske luftfartsselskap Imperial Airways benytter The de Havilland fly på mange forskjellige ruter både i Europa, Afrika og i Asia. Aberdeen Airways som skal fly ruten Newcastle — Stavanger, vil benytte den såkalte DH.86.B-Air Liner.

Den aller siste typen er ALBATROSS. Det er et lav-vinget strømlinjeformet monoplan med optrekkelig understøtt og er forsynt med 4 stk. de Havilland Gipsy Twelve motorer, hver på 500 hk. Dette er konstruert med henblikk på prøveflyvning over Nord-Atlanteren.

The de Havilland's fly bygges under licens i en rekke av land, bl. a. i Norge, hvor Tiger Moth bygges av Hærens Flyfabrikk.

## Junkers Ju 86.

Det flyet som på ILIS-utstillingen i Stockholm ifjor uten tvil vakte størst oppmerksomhet var det tyske Junkers Ju 86.

Ju 86 er ikke det første 2-motors fly Junkers bygger. Allt i 1927 blev det to-motorige S 36 lansert. Det stod den gangen i toppklassen sammenlignet med fly av tilsvarende størrelse, men blev ikke noen suksess. Tendensen gikk da i retning av flermotorige trafikfly (til vanlig 3), og det er først nu de siste par år at fly med 2 motorer har hatt sitt store gjennombrudd. Foruten Junkers bygger nu en mengde firmaer slike fly.

Junkers har meddelt at en Ju 86 vil



Junkers Ju 86.

Ingeniør **F. Selmer**<sup>A</sup> / <sup>S</sup> Entreprenør  
forretning • Oslo



bli sendt til åpningen av Stavanger Flyveplass. Vi skal derfor nevne litt mer om denne typen.

Ju 86 er et helmetalls fly som aerodynamisk sett er meget hoiverdig. Det er et frittstående lavvinget monoplan, med helt glatt overhud på vinger og kropp. Understellet er 2-delt og dras inn i vingene under flukt. Motorene er plassert i vingene, en på hver side av kroppen. Flere forskjellige slags motorer kan benyttes, luft- eller veskeavkjølte. Tyskerne bruker selv vesentlig Jumo Diesel-motorer. De har den fordel at de bruker rå-olje som jo er meget rimelig i pris sammenlignet med andre driftstoffer og dessuten er mindre brandfarlig.

Flyets fart er avhengig av hvilke motorer som blir benyttet. Reisetakten ligger mellom 300 og 250 kmt og maksimal fart op til 375 kmt. Som trafikkfly tar det 10 passasjerer og endel frakt.

Ju 86 blir også anvendt til militære formål. Det svenske flyvevåben har innkjøpt en hel flåte av disse fly til øvelses- og bombe-fly.

Alle som kommer til Stavanger Flyveplass under åpningen, bør legge merke til dette flys rene linjer og hvordan alle deler er bygget strømlinjeformet for å redusere luftmotstanden mest mulig.

### F W 44. Stieglitz.

Focke-Wulf «Stieglitz» er et av de mest populære skole- og sportsfly i Tyskland. Det har glimrende flyveegenskaper og blir i stor utstrekning benyttet til kunstflyvning og privatflyvning. Forresten ikke bare i Tyskland, typen er også tatt i bruk i mange



Klemm L 35

flyveskoler utenlands, bl. a. i Sverige, Danmark, Østerrike, China, Brasilien, Argentina, Bolivia, Tyrkiet o. s. v. I flere av disse land blir typen bygget

på licens og benyttet som skolefly i de militære flyveskoler.

«Stieglitz» egner sig meget godt til kunstflyvning. Når den rette mann sitter ved rattet, kunde man nesten være fristet til å tro at tyngdekraften var satt ut av funksjon. Alle som har sett f. eks. dr. ing. Emil Kropf tumle dette flyet i alle stillinger i planet, var nok fristet til å si: «Dette er løgn.» Emil Kropf kommer som bekjent til åpningen av Stavanger Flyveplass, hvor han med sin F W 44. vil få en bred plass i flyvestevne-programmet.

Grev Hagenburg vant med en «Stieglitz» olympia-mesterskapet i kunstflyvning 30. juli 1936.

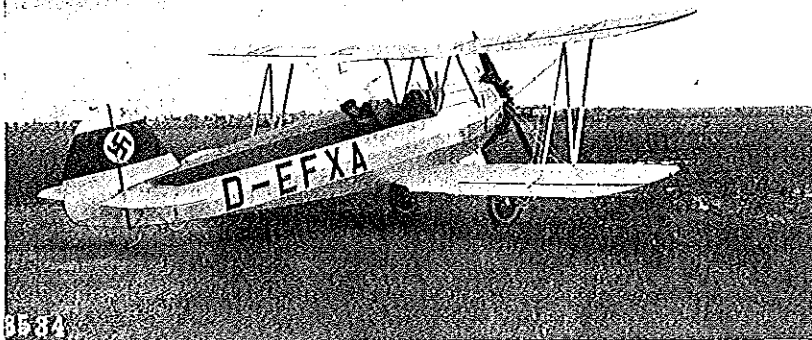
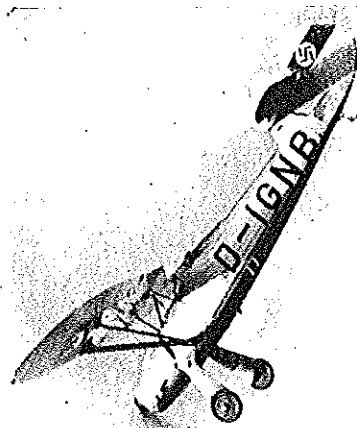
Flyet er til vanlig utstyrt med en BRAMO Sa 14 A motor (150 hk), men kan også benytte andre motorer. Vi gjengir her flyets viktigste data:

- Spennevidde 9,00 m.
- Lengde 7,30 m.
- Tomvekt 560 kg.
- Nyttelast 310 kg.
- Maksimal vekt 870 kg.
- Maksimal fart 187 kmt.
- Reisetakten 157 kmt.
- Landingstakten 74 kmt.
- Tophøide 4250 m.
- Flyvelengde 675 km.

### Klemm 35.

Klemm-flyet har alltid vært populært i Tyskland, og også her i landet. Man kan bare komme ihug alle de morsomme historiene om «Lillemor» og Hærlands Klemm.

Klemm er i Tyskland omtrent tilsvarende Moth i England, og er et



Øverst: F. W. Stösser. — Nederst: F. W. Stieglitz.

meget anvendt skole-, reise- og sportsfly. Den siste type Leichtflugzeugbau KLEMM har sendt ut på markedet er Kl. 35. Det har følgende data:

Motor Hirth HM Co R 80 hk.  
Lengde 7,50 m.  
Høide 2,05 m.  
Vingspenn 10,40 m.  
Tonnvekt 405 kg.  
Nyttelast 300 kg.  
Maksimalfart 200 kmt.  
Reisefart 180 kmt.  
Landingsfart 75 kmt.  
Toppøide 4600 m.  
Aksjonsradius 800 km.  
Flyvetid 4,5 time.  
Brennstoff-forbruk 1,15 l/km.

## KLEMM

Når redaksjonen har bedt mig uttale mig om det Klemm-fly (type KL 25) som min bror og jeg anskaffet ifjor høst, gjør jeg det gjerne — ikke minst fordi vi har gode erfaringer med det.

Typen er etter min mening helt ypperlig egnet for amatører som først og fremst flyr for flyvningens egen skyld, og som imen en rimelig økonomisk ramme både vil kunne foreta langturer og ha anledning til å dyrke akrobatikk i den mer elementære form. Hvad det første angår, muliggjør den relativt store nyttelast en aksjonsradius på

1000 km — hvilket spesielt i Norge er en stor fordel — og et bensinforbruk på bare 1,2—1,4 liter på milen gjør jo at man reiser billigere enn med mangen en bil. Og hvad akrobatikken angår så er det vel de færreste av oss som har direkte behov for en daglig dosis av forlengs loop og ryggflyvning like over bakken — hvilket er det hovedsakelige som ikke kan foretas med denne typen.

Videre er det en stor fordel for en amatør som kanskje ikke er i trening året rundt at et fly ikke har tendens til ufrivillig splinn eller mister rotorvirkningen når man ligger på grensen av flytefart, og KL 25 later til å være så «foolproof» som man kan ønske sig det på dette punkt.

I disse dager har vi satt flyet på Edo-flottører og har til vår store tilfredshet konstatert at de gode flyveegenskapene er i behold og at startegenskapene i forhold til motorkraften er helt ypperlige.

Så «Klemmen» kommer nok ikke til å få mye fred i sommer!

Alf Scott-Hansen.

## F W. 58 B «Weihe».

Under åpningsfestlighetene på Stavanger flyveplass vil vi også stifte bekjentskap med Foche-Wulfs nyeste

## Dr. ing. E. Kropf.



*Dr. Ing. Emil Knopf er vel kjent blandt de norske flyvere. Alle som har sett hans strålende opvisninger vil måtte innrømme at han står i en særklasse blandt kunstflyverne. Kom bare ihu hans fenomenale «krumspring» i luften over Kjeller ifjor. Dr. ing. Emil Kropf er æresmedlem av Norsk Aero Klubb.*

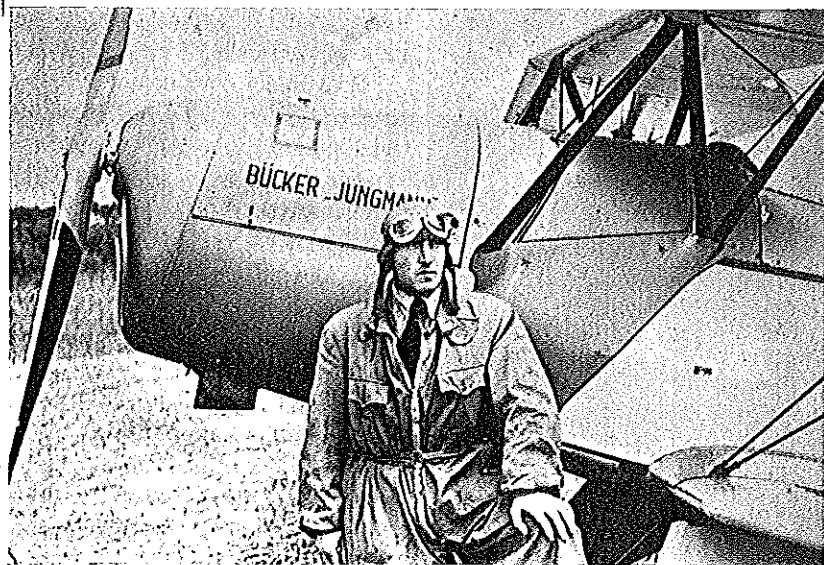
type F W 58 B «Weihe», et 2 motors lavvinget monoplan utstyrt med 2 Argus-motorer, hver på 240 hk. Til tross for den forholdsvis lave motor-kraft har dette flyet fremragende flyveegenskaper. Det er beregnet på å bli benyttet både til civile og militære formål. Militært som øvelsesfly i skytning, bombing, radio- og opklarings-tjeneste. «Weihe» egner sig også meget godt som overføringsfly fra en til flermotorige typer, samt som postfly og reise-fly.

En av hovedtraksjonene under flyvestevnet i anledning åpningen av Stavanger Flyveplass vil bli en opvisning i kunstflyvning av dr. Tank. Kunstflyvning med 2 motors fly får vi da se for første gang her i landet.

FW. 58-B «Weihe» har som militært øvelsesfly følgende data:

Spennvidde 21 m.  
Lengde 40,2 m.  
Høide 4,3 m.  
Største vekt 2875 kg.  
Bemanning 3—4 mann.  
Maks. fart 250 kmt.  
Reisefart 210 kmt.  
Landingsfart 76 km.  
Flyvelengde 570 kmt.  
Flyvetid (vanlig tanker) 2,7 timer.  
Toppøide 5,400 m.  
Stigetid 0—4000 m. 22,9 min.

## Chefpilot Benitz.



*Chefpilot Benitz ved Bücker Flugzeugbau er en meget berømt kunstflyver. Ved en mengde opvisninger, nu sist kommer han fra Finland og Sverige, har han på en enestående måte demonstrert skole- og sportsflyet Bücker «Jungmanns» fremragende flyveegenskaper. Legg merke til ham ved åpningen av Stavanger Flyveplass.*



# Vpl. Flyveofficerers Forening



Av fenrik i Hærens Flyvevåben, Per Skouen.

Vernepliktige Flyveofficerers Forening er de norske vernepliktige militærflyveres organisasjon, som omfatter personell både fra Hær og Marine.

Det var høsten 1928 (24. nov.) at den unge flyver i Hæren, sekondløytnant John Schiøtz, sammenkalte kolleger til konstituerende møte på hotell Bristol i Oslo. Protokollen viser at 20 flyvere fra Hær og Marine var til stede og stiftet «Vernepliktige Flyveres Forening», som var foreningens første navn. Flere av stifterne er idag kjente menn innen norsk flyvning.

I de ti år som næsten er forløpet siden den gang, har foreningen stort sett vært i jevn fremgang. Da denne form for utvikling som bekjent skal være

den sikreste, ser forening idag med sine 120 aktive medlemmer lyst på fremtiden, og håper at den stadig voksende interesse for flyvningens sak i vårt land vil vedvare og utvikle sig til også å omfatte arbeide for flyvningen i forsvarrets tjeneste.

Foreningens formenn i 10-årsperioden har vært: sec.løytnant John Schiøtz (1928—29), løytnant Viggo Widerøe (1929—31), løytnant John Schiøtz (1931—33), løytnant Hans G. Lund (1933—35), løytnant Egil K. Sundbye (1935—37) og foreningens nuværende formann som er løytnant A. Enevold Thømt. I 1938 vil foreningen feire sitt 10 årsjubileum.

V. F. F. har hatt begrensede utviklingsmuligheter hvad med-

lemsantallet angår. — I de senere år har der kun vært utdannet ca. 25 vernepliktige militærflyvere pr. år, — ca. 16—18 førere og 6—7 speidere. Der er ialt utdannet ca. 350 vernepliktige militærflyvere i Norge.

Foreningens oppgave er å samle de vernepliktige flyveofficerer til felles arbeide for de saker de som militærflyvere og flyvere er interessert i. — Da til enhver tid en vesentlig del av medlemmene er i aktiv militær tjeneste, blir selvsagt militærflyvningen, tjenesteforholdene og de vernepliktige flyveres forhold til sine våben i sin almindelighet — de spørsmål som ligger foreningen nærmest. Foreningens medlemmer er forøvrig engagert innen norsk flyvning på de forskjellige vis, hvorav igjen følger at foreningen må holde sig ajour om alt som rører sig i flyveverdenen.

Som rimelig og naturlig er blir militærflyvere med sin forholdsvis solide flymessige utdannelse i stor utstrekning anvendt i den civile lufttrafikks tjeneste — ja, man kan vel trykt si at praktisk talt alle som betyr noget innen norsk civil flyvning — i administrasjonen og som flyvere — også er militærflyvere.

Den alt overveiende del av civilflyvningens menn kommer fra den vernepliktige stand og foreningen har den glede å ha de fleste og mest betydningsfulle som medlemmer. — Menn som Trygve Gran og Bernt Balchen er æresmedlemmer i Vernepliktige Flyveofficerers Forening. Foreningens tredje æresmedlem er



Stående: Sersjant Kåre Friis Båstad, løytn. Ragnar Horn, løytn. Fjeld Halvorsen, løytn. Rolf Nilssen.

Sittende: Fenrik Per Skouen (sekr.), løytn. A. Enevold Thømt (form.), fenrik Edmond Jaquet (viseform.), løytnant Torstein Helgesen (kass.).

«Vernepliktige Flyveofficerers Forening» is the society of the norwegian reserve flying officers.

The norwegian air forces are divided into the Army's Air Force (Hærens Flyvevåben) and the Navy Air Force (Marinens Flyvevåben), the society including officers from both.

The reserve flying officers are picked out among suitable and well educated young men. The pilots pass through a twelve-months Flying School and the observers have 1½ year's education in all. The reserve flying officers are on active service for 4 successive years after having ended their education.

Vernepliktige Flyveofficerers Forening was established Nov. 24 — 1928 by the young army pilot, lieutenant John Schiøtz — who became the first president of the society. The

present president of the society is lieutenant A. Enevold Thomt.

The society has worked its way up to a high position among the military societies and flying clubs in Norway. Most of the educated reserve flying officers have joined V. F. F.

The purpose of the society is to work for and take care of the interests of the members as aviators and particularly as military aviators.

The reserve flying officers are on account of their good education as aviators extensively used in the civil flying service in Norway. They hold leading positions as pilots as well as in the administration.



Løitnant John Schiøtz.  
Foreningens stifter og æresmedlem.



Major Trygve Gran.  
Æresmedlem i V. F. F.

The first non-stop flight across the North Sea (Scotland-Norway) was made by Captain Trygve Gran in 1914. He used a small Bleriot-plane. Captain Gran participated in the Great War under English Colours and is Squadron Leader in The Royal Air Force. Honourable member of Vernepliktige Flyveofficerers Forening.

dens stifter, John Schiøtz. — Det er ganske unødvendig her å omtale de to førstnevntes innsats som flyvere. Deres navn er kjent av enhver nordmann og ellers langt utover landets grenser. Begge er vernepliktige militærflyvere — Trygve Gran er kaptein i Hærens Flyvevåben og Bernt Balchen er løitnant i Marinens Flyvevåben — og har ved sine flyveprestasjoner kastet glans over hele den norske vernepliktige flyveofficersstand.

Ved siden av disse store skikkelser i norsk flyvnings historie — har vi innen den vernepliktige stand en rekke andre kjente flyvere: løitnant Omdal (Roald Amundsens mann gjennom flere år), brødrene Widerøe, løitnant Romnes, løitnant Gunnestad, løitnant Aagenæs, løitnant Ditlev Schmith og flere. Nogen av disse er som bekjent forulykket under



Løitnant Bernt Balchen.  
Æresmedlem i V. F. F.

Lieutenant Bernt Balchen crossed the North Atlantic Ocean, eastbound, in 1927 when he participated in the Byrd's transatlantic flight. — In 1929 he made a flight across the South Pole together with Byrd, and in 1934 he was again in Antarctica, this time as pilot for Mr. Ellsworth. Honourable member of Vernepliktige Flyveofficerers Forening.

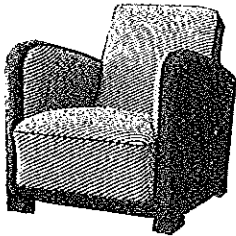
Abonner, les og avetter i  
**Sandnes og Færens Avis**  
Byens eneste blad

Torvgt. 5, Sandnes. Telf. 413



Sammenlign med  
andre og De kjøper  
**SUNDAPP**

Hønningstad &  
Berge A/S  
Motorcykkelforretning  
Hillevåg. Telefon 2334

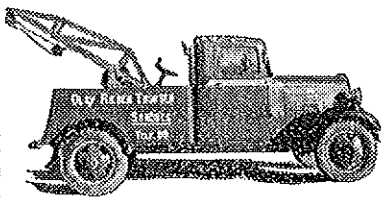


SOFAER, LENESTOLER  
MADRASSER. DIVANER

**EREVIK & NÆRLAND**

Møbeltapetserverksted

Hillevåg pr. Stavanger  
Telefon 4612



Moderne  
Automobilverksted

Komplett lager av deler  
MH bensinstasjon  
Opladning av batterier

Olav Rieber Thorsen, Sandnes  
Automobilforretning - Telf. 99

## Rogaland Fellessalg

Stavanger. Filial: Sandnes

**Kjøtt og Flekk — en gros — Pølsefabrikk, Kjøttthermetikk**

Rikstelefon: Stavanger 2289 — 3082. Sandnes 61  
Telegramadr.: Fellessalget.

utøvelsen av sitt virke som flyvere.

Vi støter på vernepliktige militærflyvere i alle mulige stillinger innen flyvningen idag. Samtlige stasjonschefer på våre trafikkflyveplasser (havner) er vernepliktige flyvere. Stasjonschefen i Oslo Flyvehavn, løytnant Oddvar Steen, er en av foreningens stiftere. — Det Norske Luftfartsselskap har utelukket militærflyvere ansatt som førere av sine trafikkfly — en vesentlig del av disse er vernepliktige. Våre øvrige flyveselskaper har praktisk talt bare ansatt vernepliktige militærflyvere i sin tjeneste.

Det er ikke så galt å anse de vernepliktige militærflyvere som en slags «flyvesakens apostler» der de vender tilbake fra tjenesten til sine hjemsteder spredt over hele landet. Svært ofte finner vi dem i spissen for byens eller stedets flyveklubb, modell- eller seilflyveklubb o. s. v.

Som man vil forstå er det en stor del av den vernepliktige stand som søker å nyttiggjøre sig den kunnskap om flyvning de har erhvervet sig som militærflyvere for så å ofre sig helt for dette virke. De fleste er vel mest interessert for selve pilotgjerningen. Opsiktsvekkende mange er dog flyteknisk eller teknisk interessert og V. F. F.s statistikk viser at av 100 militærflyvere er hele 25 utdannet til ingeniører eller teknikere. Forøvrig er våre folk representert i alle erhverv. Går vi fortsatt ut fra 100-tallet

så finner vi 7 jurister, 5 læger, hele 10 mann er utdannede radiotelegrafister o. s. v. Det er særlig blandt førerne vi finner ingeniørene, og flere av disse beklærer faste tekniske stillinger innen flyvevåbenet. — Det har selvsagt ikke så lite å si for foreningens trivsel og virke at den innen sine rekker har folk i de forskjelligeste erhverv og med all slags utdannelse. Dette betyr at man evner å se de militære spørsmål også ut fra forskjellige civile fag-synspunkter.

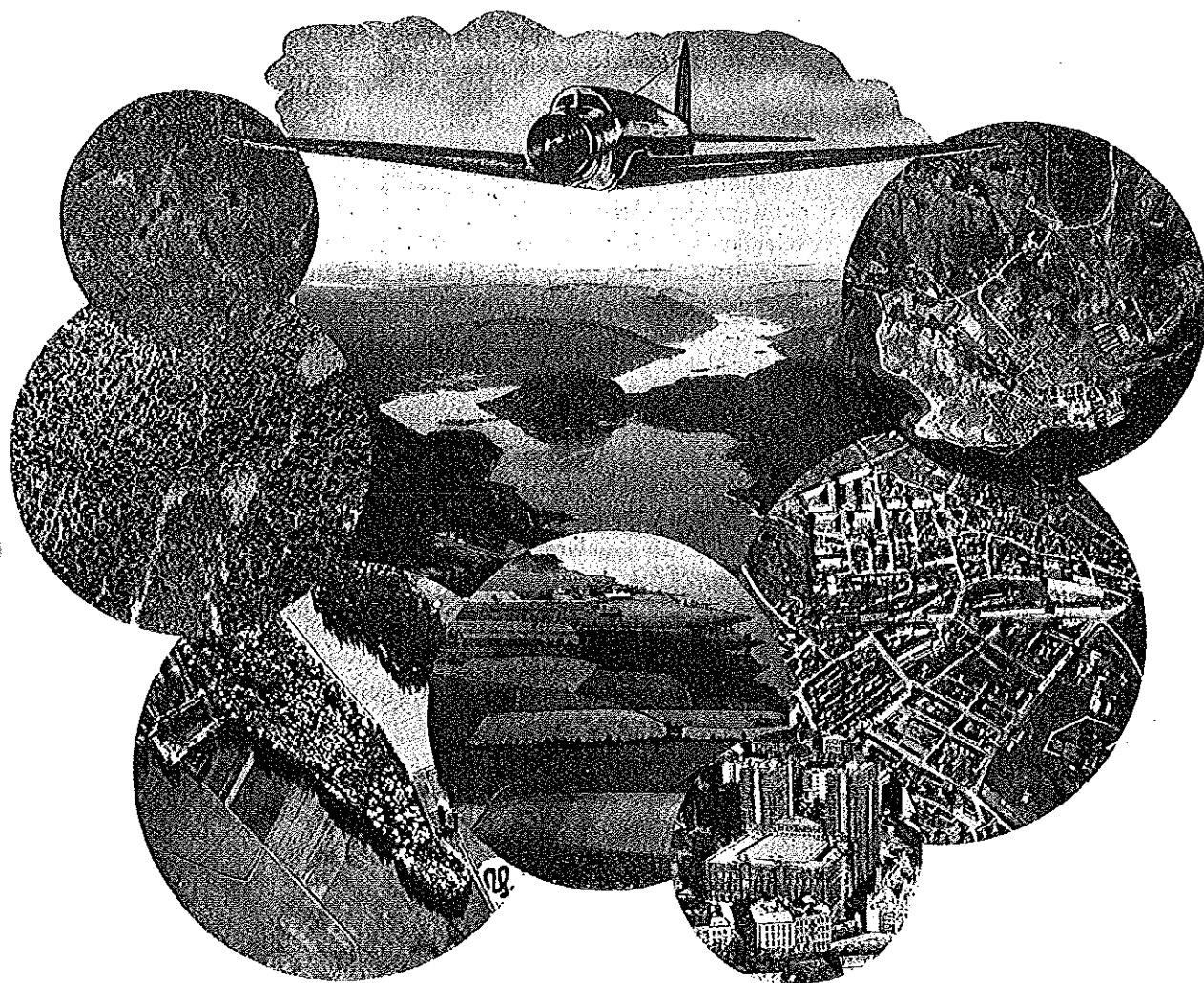
Det er foreningens ønske engang å bli så mektig at vi ved positive tiltak direkte kan bidra til å fremme flyvningens sak i vårt land, — foreløbig må vi nøie oss med å virke indirekte d. v. s. søke å skape best mulige forhold for våre militærflyvere hvilket igjen vil si at denne stand gjøres mere skikket for å fylle stillinger også innen civil flyvning.

Per Skouen.

**STOL PÅ CEDROL**  
GULVOLJE  
, TØRR PÅ 8 TIMER

**ALNA CHEM. FABRIKER**

## Den økonomiske kartlegning av landet begynner.



Det pågår fortiden underhandlinger mellom Widerøes flyveselskap og interesserte kommuner rundt Stavanger om fremstilling av et økonomisk kart over ca 200 km<sup>2</sup> av Stavanger og omegn. De interesserte kommuner er: Stavanger, Sandnes, Høyland, Hetland, Sola, Madla, Raudaberg.

Omkostningene ved kartlegningen er forutsatt utredet av kommunene i fellesskap og underhandlingene om saken er kommet så langt at man kan gå ut fra at kartlegningen kan begynne allerede i midten av juni måned.

Det er plånlagt at kartene foreløbig skal utarbeides som van-

lige oversiktskarter i målestokk 1 : 10 000 ekvidistanse 5 m, uten fastsettelse av eiendomsforholdene og inntegnelse av eiendomsgrenser; men det er forutsetninger at disse arbeider skal utføres etterhvert, etter at kartene foreligger ferdige som oversiktskarter. Man har i den anledning henvendt sig til Landbruksdepartementet med anmodning om at utskiftningsvesenet i samarbeid med Widerøes Flyveselskap må utarbeide bestemmelser om kartlegningens utførelse, slik at kartene i størst mulig utstrekning vil komme til å oppfylle de eventuelle betingelser som vil bli å stille til

et fremtidig økonomisk kartverk. Det er således meningen at kartet skal tjene til mønster for de senere økonomiske karter.

Det er forutsetningen at denne kartlegning av Stavanger omegn ikke skal være en avsluttet kartlegning, men at den etterhvert skal fortsettes sydover slik at man tilslutt har et sammenhengende kart over hele Jæren. På samme måte er det tanken å velge ut sammenhengende områder i andre deler av landet.

«Fly» har henvendt sig til løytnant Helge Skappel i Widerøes Flyveselskap for å få vite mer om disse planer:

— Hvad slags kart er det De skal fremstille?

— Vi har stillet følgende forslag om kartlegningens utførelse, som også er vårt forslag til økonomisk kartverk over landet.

1) Fotograferingen utføres i målestokk ca 1 : 15 000 med 60 % overdekning mellom de etterhverandre følgende bilder (for å opnå å kunne benytte billedene til stereoskopier) og 30 % overdekning mellom hver fotografert stripe. Det opprettes stereokartoteker av samtlige optatte bilder, som gir anledning til å se hele området i plastisk modell.

2) På grunnlag av de optatte bilder fremstilles i Multiplex kartkonstruksjonsapparat et signaturkart i målestokk 1 : 10 000 med 5 m, eventuelt 10 m, ekvidistanse.

3) Som supplement til signaturkartet fremstilles kartriktige forstørrelser av de optatte bilder i målestokk 1 : 5 000. Disse tjener som arbeidskart ved planlegging av byggearbeider etc. og benyttes som grunnlag for en rettsgyldig fastsettelse av eiendomsforholdene idet alle grenselinjer inntegnes på forstørrelsene. Når eiendomsforholdene innen et fotografisk kartblad er fastslått, inntegnes grunnlinjene i kartet.

— Terrenget rundt Stavanger, egner det sig for den slags opgaver?

— Stavanger omegn egner sig ypperlig som kartoppgave. Terrenget er greit og oversiktlig. Vi regner med at eiendomsforholdene på Jæren uten videre kan kartlegges på grunnlag av kartforstørrelsene, idet grenselinjene for en alt overveiende del går langs

de bekjente steingjerder som jo gjengis klart og tydelig i forstørrelsene.

Vi gleder oss til å ta fatt på denne oppgave. Den vil gi oss verdifulle opplysninger om hvordan vi senere skal legge arbeidet an når vi kommer over i annet terreng.

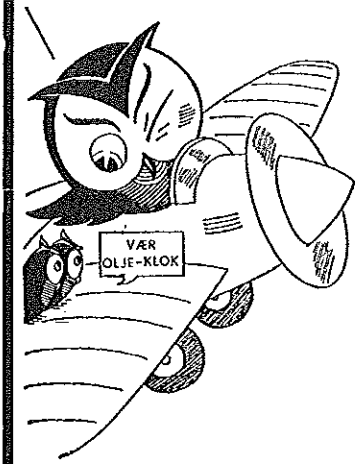
Økonomisk kartlegning er spesielt aktuelt i de centrale deler av Stavanger omegn. Distriktet her er i sterk utvikling og fremgang, noe som vil bli påskyndet ved anlegget av flyveplass og -havn, samt fremføring av Sørlandsbanen til Stavanger. Derfor gjelder det så raskt som mulig å få skaffet tilveie et kartgrunnlag slik at man kan få planlegge forandringer og lede utviklingen inn i et tidsmessig spor. Det er planløsheten man vil til livs.

*O* i har agenturet for:

OHMER FLYINSTRUMENTER  
WACO FLY  
BELLANCA FLY  
EDO FLOTTØRER  
WARNER MOTORER og FJÆRENDE SKIBUKKER  
CONTINENTAL MOTORER  
B. G. TENNPLUGGER etc.

**A.s AERO-TRADE**

OSLO — CABLES: AEROTRADE — TELEF. 17 330



*De amerikanske flyveselskaper er ikke amatører . . . .*

**Vær olje-klok . . . . bruk PENNZOIL!**

Halvparten av alle rute-fly i U. S. A. smøres med Pennzoil. Når De bruker samme olje til Deres bil, er De like olje-klok som de store amerikanske flyveselskaper. De vil opdage at Pennzoil varer lenger, gir flere bensinmil og holder reparasjonsutgiftene nede. **PRØV IDAG!**

**PENNSYLVANIA MOTOR OILS** <sup>A/</sup>/<sub>S</sub>  
Sjofartsbygningen O S L O Telefon 12 841

## Trygve Gran, Nordsjøflyveren.

*Når vi nu feirer åpningen av Stavanger Flyveplass på Sola er det en mann vi ikke må glemme. Det er major Trygve Gran, som i 1914 fløi for første gang over Nordsjøen fra Cruden Bay til Jæren. Bedriften druknet i krigslarmen, men derfor var den ikke mindre, den kan helt ut sammenlignes og sidestilles med Bleriot's flukt over kanalen og Lindbergh's over Atlanterhavet.*

*Utviklingen har vært kolossal disse vel tyve år siden «Nordsjøen» med Trygve Gran ved ratet krysset havet. Og det er disse luftens pionerer vi kan takke for utviklingen. De viste verden at menneskene også kunde lære å beherske luften.*

*Les nedenstående korte beretning om Trygve Grans store bedrift. Den er tatt fra hans bok «Mellem Himmel og Jord».*

Kl. 12,30 kjørte jeg ned til stranden. Rundt maskinen var der nu tusener av mennesker. Solen skinte og mitt aeroplan, der det

stod med sine to viftende flagg, syntes mig som en stor havmåke hvis vinger var spilet til flukt.

Daily Mails representant, Mr. Martin, har beskrevet de minutter som nu fulgte og jeg gjengir hans ord:

Presis på slaget 1,0 steg Gran op i sin maskin. Han var kledd i en kort brun dobbeltnappet lærfrakk, blå benklær, hvite tennissko og en mørkebrun flyvelue. Rundt hans nakke hang en liten skriveblokk, en blyant og et aneroid-barometer. I høire frakkelomme bar han en flaske fylt med en blanding av kaffe og konjak. I venstre lomme hadde han sjokolade og kjeks. Til lunch hadde han spist biff. Et brev og en dagens Daily Mail fra Lord Northcliff til dronning Maud av Norge, den første luftpost over hav, førte han med sig i en vannrett pose over brystet. En kodak, et reservekompass og en kikkert var også anbragt i hans klædedrakt.

På aeroplanets snute stod en rød liten djevel. Grans motto er:

«Bedre å ha djevelen foran sig enn efter sig.» Fuselagen er forsynt med luftfylte poser, som efter sigende skal holde aeroplanet flytende i flere timer. I styrehuset finnes en flaske vann, to signallys i vannrett emballage, et ur, et 6 toms spirituskompass og et stort Nordsjøkart med optrukken kurslinje. På toppen av den aktre bensintank, i passasjer-setet, satt en luvslitt Teddy-bjørn. Ombord var bensin og olje til 5½ times flukt. Kl. 1,05 sattes motoren igang. En røksky innhyllet de 6 menn som holdt fast i aeroplanets skrog. Et minutt efter viftet Gran med hånden — mennene slapp taket og henover stranden, mens hurraene ljommet, jog det stolte monoplan. To hundre yards rullet flyvemaskinens hjul henad sandet — så hevet det sig med et — over fiske-nættene — over brendingen — forsvant tilslutt som en prikk mot himmelen i Nordost. Grans siste ord før starten var:

«Jeg er glad jeg skal få forsøke, det er begynnelsen til den virkelige atlanterhavsflyvning, og det er det første skritt til å skape en ny forbindelse mellem de to land.»

Slik skrev den mann, hvis levebrød det var å overføre til pa-

piret hvad han så og hørte. Hans inntrykk var mange, mine i denne spennende stund, få. Jeg hørte motorduren og så mine venners alvorlige ansikter — resten var en blanding av følelse og mekanisk instinkt. Først da jeg seilte ut over Skottlands værbitte kystlinje blev jeg atter mig selv. Ifølge min stoppeklokke var der da gått nøyaktig 6 minutter siden «Ca Flotte» hevet sig fra sandet. Klokken var nøyaktig 1,15. På blokken skrev jeg:

«Atter avsted. Femten hundre fot under mig ligger «The Bullers of Buchan» (et vildt strandparti nord for Cruden Bay). Jeg styrer N 12 O og følger kysten som planlagt. Forover ser det mørkt ut, håper jeg ikke skal kjøre inn i tåke som imorges. Nesten stille.

Kl. 1,30. Skottlands kyst svunnet. Passerte Peaterhead 1,22.

Siste peiling 1,29. Morayfjordlandet rett vest. En underlig følelse av ensomhet har grepet mig. Har passert et par skib, men nu er der intet å se uten havet under mig og truende skybanker over mig. Høide 1300 fot. Kan se på de hvite bølgeammer at det blåser en frisk N. W. bris. Min kurs er N 75 gr. Ost men jeg beregner avdrift og styrer N 45 gr. Ost.

Kl. 2,15. En time forløpet — jeg har intet valg og det må bare eller breste nu. Det er besværlig å skrive — maskinen kaster veldig på sig. Kompasset er rolig og virker utmerket. Har passert gjennom tykke tåkebanker. Sett solen et øieblikk. Svær sjøkuling — styrer 4 gr. O. Forandret kurs kl. 2,00.

Kl. 2,50. Tett tåke — ser absolutt intet. Søker å stige over

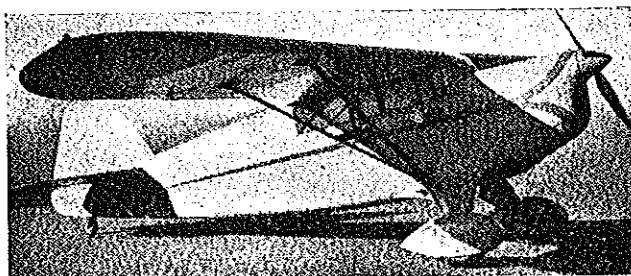
skodden. Styrt N O siden 2.45. Er 5 000 fot tilværs. Koldt.

Kl. 3,00. Håpløst å komme gjennom skylaget. Går ned til sjøen igjen. Høide 5 750 fot. Teddybjørn hvit med rim.

Kl. 3,10. Knapt 30 meter over sjøen og stryker allikevel underkant av skyer. Storm av W N W. Kan tydelig se vindretningen på skumskavlene og sjøråket. Styrer N 57 gr. Ost. Sterk bensinlukt — forstår ikke grunden.

Kl. 3,20. Undgått så vidt styrte i havet. Motoren stoppet momentant 3.15 Trodde alt forbi. Kastet apparatet op mot vinden. Husket bensinlukten — tenkte lekk og innskjaltet gravitetstanken. Gud være takket — motoren startet i siste øieblikk. Tilbake bare 3 timers bensin — men iallfall noenlunde navigering nu snart halv-

## REARWIN



### Sportster 2-seter

|                |              |
|----------------|--------------|
| Le Blond motor | 90 HK        |
| Maksimalfart   | 198 kmt      |
| Reisefart      | 177 »        |
| Landingsfart   | 61 »         |
| Tomvekt        | 376,5 kg     |
| Nyttelast      | 285,7 »      |
| Stigeevne      | 1000 fot/min |
| Aksjonsradius  | 800 km       |
| Pris           | 10400 kr.    |

### Speedster 2-seter

|               |              |
|---------------|--------------|
| Menasco motor | 150 HK       |
| Maksimalfart  | 321 kmt      |
| Reisefart     | 265 »        |
| Landingsfart  | 76,2 »       |
| Tomvekt       | 476,3 kg     |
| Nyttelast     | 294,8 »      |
| Stigeevne     | 1200 fot/min |
| Aksjonsradius | 965 km       |
| Pris          | 23600 kr.    |

# Wessels Flyveselskap

Oslo

Stavanger



veis. Vind, vær som før. Samme kurs. H. 100 fot.

*Kl. 3.45.* Motoren går fint — 1200 omdreininger. Har spist litt. Gummirørforbindelsen mellom flaske og munn fungerer glimrende — får dråpevis. Vinden muligens litt mere nordlig — også svakere. Styrer som før. Høide 500 fot.

*Kl. 4.00.* Vet ikke hvad skal tro. Tett skodde. Ser intet. Nyter ikke å gå lavere. Tilværs 1000 fot.

*Kl. 4.15. Bedre nu — ser sjøen fra 500 fot.* Kuling av vest. Styrer herefter N 7 gr. Ost. Herlig peke nesen rette veien. Maskinen kastes voldsomt, å styre vanskelig. — Arbeider med hender, føtter — kokhet. Skrive nesten umulig.

*Kl. 4.25.* Verre enn noensinne. — Svart skodde. Vinden er syd av vest. Umulig å holde kurs. Tank 2 mistet trykket — må pumpe. Sjøsyk. Søker styre rett ost.

*Kl. 4.15.* Nettop sett sjøen — nesten stilt, iallfall bris — sydlig. Håper betyr land i nærheten. Vil stige så høit som mulig. Fremdeles sjøsyk — pumper hvert minutt — trett.

*Kl. 5.00.* Nettop gjennom tåken — 6 000 fot. Herlig solskinn. Sei-

## Hvorledes skal jeg bli Flyver?



Les Økonomisk Revues store  
**FLYVENUMMER**  
som bl. a. også inneholder:

Stutt op om flyvesaken —  
oprop fra Norsk Aero Klubb.  
Primus motor.  
Intervju med kaptein Reistad.  
Et sterkt flyveåben.  
av Kommanderende General.  
Luftangrep, luftvern m. m.,  
av oberst Hamnerstad.  
Marinens flyveåben,  
av kommandør H. E. Bruusgaard.  
Hærens Flyveåben,  
av kaptein E. Munthe Dahl.  
Hærens Flyveåbens skoler,  
av kaptein Feiring.  
Marinens Flyveskole,  
av kommandørkaptein Thommessen.

Marinens Flyvebåtfabrikk,  
av direktør, kaptein Høver.  
Kjeller Flyfabrikk,  
av direktør, major Gulliksen.  
Luftforsvarsspørsmålet idag,  
av kaptein E. Munthe Dahl.  
Luftfartens utvikling i Norge,  
av kaptein Rilsner-Larsen.  
Litt om luftfartsforsikring,  
av o.r.sakfører Germundson.  
Sommerens luftruter.  
Norske flyveselskaper.  
Landsplanen for flyveplasser.  
Litt om modellflyvning,  
av disponent Waage.  
The China Clipper,  
av fenrik Aagaard.

Pris kr. 1,00. Fåes hos Norsk Aero Klubb og Økonomisk Revues eksp.

ler som over et sneland. Tank 2 tom, slipper pumpe. En knap times bensin tilbake. Tror det greier sig.

*Kl. 5.08.* Hurra — Hurra — tror jeg ser fjelde — lyst å loope. Går ned til sjøen.

Her slutter alle mine notater. Klokken 5.12 steg en kystlinje frem av tåken. Jeg hadde nesten vanskelig for å tro mine øine. Rett for baugen som i en siktelinje, lå Jærens dagmerke — mitt mål.

Og inn mot kysten bar det. Jeg satt bak rattet og stirret på fe-

drelandet som fra en annen verden. Sollys og fagert lå Norge i denne mitt livs stolteste stund.

Klokken 5.17 passerte jeg kysten og et minutt senere rullet «Ca Flotte» henover det halvt tørrelagte Orrevanns gylne sand. Nordsjøflyvningen var gjort. Fire timer og ti minutter var forløpet siden jeg stod på britisk grunn. Det syntes mig som en vidunderlig drøm det hele.

## Wessels Flyveselskap meddeler:

Wessels Flyveselskap har foruten i Oslo opprettet basis på Stavanger Flyveplass. Selskapet har like innved plassen leiet en villa hvor elevene ved flyveskolen kan få meget rimelig opphold.

Sola er en herlig ferieplass med rik anledning til all slags ferieliv (nu også flyvning innbefattet). De som ikke har tid til å lære å fly utenom ferietiden, vil her kunne få en fin anledning til å kombinere ferieliv og flyvning.

## De største italienske flyvemaskinfabrikker

representeres av

**Ingeniørforretningen ATLAS A/s**

Tollbodgaten 4, Oslo  
Telefoner:  
11 497, 22 635, 23 416

# Det Stavangerske Dampskibsselskab

STAVANGER

Agenter for:

**Det Norske Luftfartselskap**

D. N. L.

**Widerøes Flyveselskap A.s**

samt

**Allied Airways**

(Gandar Dower) Ltd., Aberdeen

**Kystfluftruten Oslo—Bergen**

(alle dager undtagen søndager)

Til OSLO (bil kl. 14 fra Stavanger) fra Sola kl. 14.45  
" BERGEN — 14.30 — " " " 15.05

**Newcastleruten**

Til NEWCASTLE (bil kl. 14 fra Stavanger) fra Sola kl. 14.55

*Billetter og plasser reserveres  
for samtlige internasjonale luft-  
ruter*

## VELKOMMEN TIL STAVANGER (Forts. fra s. 93.)

nenlandske ruter — foreløbig planlagt bare for sommerhalvåret. Men vi tar sikte på en kontinuerlig drift av rutene året rundt. Med de moderne flyvemaskiner er lufttrafikken til alle årets tider minst likeså sikker som dampskibstrafikken. Således underholdt Aberdeen Airways uten uhell sin regulære flyverute Skotland—Orknøylene siste vinter, da så mange skib lå og drev hjelpeløse i Nordsjøen. Med et gunstig resultat av flyvningen i år, håper vi på en permanent Englandsrute allerede til neste år.

Stavanger flyveplass og de ruter den gir støtet til, blir av den største betydning for hele landet, ikke bare på grunn av den hurtige postgang og den lette adgang til på kort tid å komme i personlig kontakt med utenlandske forretningsforbindelser og de store utenlandske markeder. Flyverutene vil også stimulere reiselivet og øke varetrafikken med de andre kommunikasjonsmidler.

Også for turisttrafikken vil selvsagt luftrutene bli en god støtte. Turistene kan nu komme like lett og bekvemt til vårt land som til noe annet land i Europa. De kan reise hertil på en «weekend trip» om de ikke har anledning til et lengere opphold, og selve flyveturen vil være en attraksjon mere. Når ruten Newcastle—Stavanger er kommet igang, vil vi få se en ny strøm av sommerreisende som søker vårt land.

Stavanger ønsker alle flyvere velkommen! Ole Bergesen.

the whole year round. With the modern aircraft the traffic all the year round is quite as safe as steamboat traffic. Thus the Aberdeen Airways maintained without any stop its regular Air-route Scotland—the Orkney islands during last winter, when so many ships helplessly were drifting about in the North Sea. With a favorable result of the route to England this year, we trust to a permanent England-route already as from next year.

The Stavanger Airport and the routes which it originates will be of the greatest importance to the whole country, not only on account of the rapid postal service and the easy way in a short time to get in personal contact with foreign commercial relations and the important foreign markets, but the route will also stimulate travelling and increase the goods-traffic also for the other kind of communication.

Also as to the tourist traffic the air-route will be a good support. The tourists may now be able to come to our country as handy and comfortably as to any other country in Europe. They may leave for Norway on a «Weekend trip», in case they have no opportunity to an extended stay, and the flying in itself will be an attraction more. When the route Newcastle—Stavanger has been started we will get another stream of sommerguests which intend visiting our country.

Stavanger wish all pilots welcome.

Ole Bergesen.

fall ihren regulären Flugverkehr Schottland—Orkneyinseln letzten Winter unterhalten, wo so viele Schiffe in der Nordsee sich hilflos überlassen waren. Mit einem günstigen Resultat der Fliegerei in diesem Jahr, hoffen wir auf einen ständigen englischen Luftverkehr schon im nächsten Jahr.

Der Stavanger Flugplatz und der hier anschliessende Luftverkehr wird von grösster Bedeutung für das ganze Land sein, nicht allein auf Grund der schnellen Postverbindung und der leichten Verbindung, in kurzer Zeit in persönlichen Kontakt mit ausländischen Geschäftsverbindungen zu kommen, ebenso den grossen ausländischen Messen, sondern auch der Reiseverkehr wird auf dem Luftwege stimuliert und der Warenverkehr mit den anderen Verkehrsmitteln vergrössert.

Auch für den Touristverkehr wird die Luftverbindung von grossem Nutzen sein. Die Touristen können nun ebenso leicht und bequem zu unserem Land wie zu allen anderen europäischen Ländern kommen. Sie können nach hier auf einen «Weekend trip» reisen, wenn sie nicht zu einem längeren Aufenthalt Gelegenheit haben und die Flugtour selbst wird eine Attraktion mehr sein.

Wenn die Route Newcastle—Stavanger zustande gekommen ist, werden wir einen neuen Zustrom von Reisenden bekommen.

Stavanger wünscht alle Flieger willkommen!

Ole Bergesen.

## G. Block Watne

Sandnes - Telefon nr. 18

## BYGGE- OG TRELASTFORRETNING

Leverer hus ferdig opsatt, både av standardtyper og efter spesialtegninger. — Gode materialer, flinke byggmestre

**Tre kjendte Stavanger-merker**  
A/S MARGARINCENTRALEN

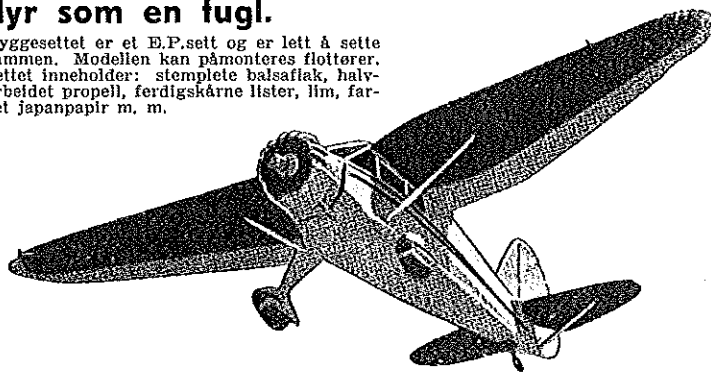
har. I år er en regionalsender satt i drift i Kristiansand S. Denne stasjon får metter fra Gressholmen, Arendal, Sola, Haugesund og Bergen flyvehavnstasjoner og fra flere andre meteorologiske observasjonsposter som Kråkenes, Lista, Færder, Horten, Jomfruland, Lyngør, Brekkestø, Skernøy, Merdøy, Glåben, Lindesnes, Tonstad, Eigerøy, Obrestad, Utsira, Slåtterøy og Viksøy. De innkomne meldinger blir sendt ut kl. 07,15, kl. 10,45 og hver halve time fra og med 12,15 til og med 16,15. De interesserte stasjoner kan da lytte til disse utsendelser og få samtlige meldinger samtidig, disse meldinger er som regel observert ca. 15 minutter før utsendelsen, med enkelte undtagelser. Flyverne blir så igjen underrettet pr. radio av stasjonene. Det er selvfølgelig intet til hinder for at radiotelegrafistene i flyene også kan lytte til regionalutsendelsene og ta de meldinger flyveren har interesse av, så sant man i flyet kan dechifrere koden. I denne hensikt blev der første gang i 1936 igangsatt et kortvarig kursus i meteorologi for interesserte ved Oslo sjømannsskole, med meteorologer fra det meteorologiske institutt som instruktører.

**STINSON RELIANT** Widerøe Flyveselskaps nye taxifly

Starter fra bakken ved egen hjelp og er god for lange og flotte flukter.

**flyr som en fugl.**

Byggesettet er et E.P.sett og er lett å sette sammen. Modellen kan påmonteres fløttorer. Settet inneholder: stemplete balsafak, halvbeidret propell, ferdigskårne lister, lim, farget japanpapir m. m.



Klipp ut annonsen, fyll ut navn og adresse og send den til

**A/S AEROMODEL**  
Stortingsplass 7 - Oslo

Vingspenn 63 cm. Pris kr. 6.00  
Vi sender settet pr. etterkrav.

Navn..... Adresse.....

Sikringstjenesten — (Forts. fra s. 107.)

På basis av de erfaringer man høstet ifjor, blev det fremsatt forslag om opprettelse av enkelte regionalsendere, stasjoner som samler inn værtelegrammer, met-

ter, fra flere steder innen et bestemt distrikt, og sender dem i en samlet utsendelse i løpet av 5 minutter hver halv time eller til fastsatte tider, i likhet med hvad samtlige andre interesserte land

**Her er lakken!**

**HURDIG-LAKK**  
For linoleum og malte gulv.  
Tørrer på 3 à 4 timer.

Et nytt kursus med et utvidet pensum og avgangseksamen for luftnavigatorer av 1. og 2. kl. blev avholdt samme steds i løpet av første kvartal i år, og i dette kursus hadde meteorologien stor plass og betydning.

I tillegg til den her nevnte sikringstjeneste formidler sikringsstasjonene som før nevnt, plassbestillinger og allehånde andre meddelelser av forskjellig art som spalteplassen ikke tillater mig å komme nærmere inn på. —

Stasjonenes betydning for sikringen av luftfarten er det unødvendig å fremheve. Men for at sikringen skal bli helt effektiv må først og fremst samtlige fly utstyres med radioinstallasjon, og dernest må stasjonene ha rutinert betjening året rundt. Der flyves jo hele året i vårt land, av civile og militære flyvere, og sikringen av denne

flyvning bør i første rekke være en stats- og samfundssak og ikke risikere å bli gjenstand for privat vilkårlighet. De militære flyvere har like stor interesse av god sikring som de civile rute-flyvere, og i alle parter interesse er det at sikringstjenesten får lov å arbeide under ordnede forhold og følge utviklingen.

Det første skritt som bør gjøres, er å øke antallet av radio-stasjoner i fly, og her foregår Widerøes og Wessels flyveselskap de andre med et godt eksempel. D.N.L. har selvfølgelig radio i alle sine rutenfly. Det neste skritt får så bli å sørge for at man til enhver tid råder over rutinert personale, både til flyene og til bakkestasjonene, og dette skjer best ved å sikre dem som nu er i tjenesten, stadig engasjement og å utdanne eller kvalifisere nye, etter hvert som behovet melder sig.

finne en brukbar flyvehavn og flyveplassområde nogenlunde nær byen. På dette punkt er nemlig



Ingeniør Chr. Stoltz

Bergen fra naturens hånd uhyre stedmoderlig behandlet med sitt gjennomført kupert terreng. Ja, selv det å få en god flyvehavn har allerede skaffet og vil fortsatt skaffe store vanskeligheter. Foreløbig har man gått til anlegg av en provisorisk havn i Sandviken, og denne har da måttet gjøre tjeneste disse første år. Nu er der begynt å heve sig røster om å gjøre denne provisoriske havn permanent ved en omfattende forbedring og utvidelse.

Det som imidlertid volder bergenserne de største vanskeligheter er hvordan byen skal få en flyveplass. Selve plassens beliggenhet er nu bestemt og arealene er besluttet innkjøpt, men dermed er det også slutt med enigheten. Noen vil at man skal gå igang med bygning så snart som mulig for at Bergen kan stå rustet til å ta imot all slags lufttrafikk, hvilket jo en by av

## Flyveinteressen stiger i Bergen.

Interessen for flyvning har i Bergen i likhet med overalt ellers i landet vært i rask stigning de senere år. De lange avstander og vanskelige forbindelseslinjer byr flyet alle betingelser for å bli populært på denne kant av landet. Men så har man da også stillet de største forventninger til igangsettelsen av norsk rutenflyvning. På den annen side er det synd å si at Vestlandets forventninger hittil er blitt innfridd. Imidlertid

får vi håpe på fremtiden og utviklingen og smøre oss med tålmodighet.

Alt i 1920 blev den første flyverute åpnet mellom Bergen og Stavanger, men måtte snart innstilles igjen, og der skulde gå mange år hen før Bergen atter fikk en flyverute. Imidlertid har Kommunikasjonskomitéen i mange år hatt rutenflyvning på sitt program, og man har drevet omfattende undersøkelser for å

**R. N. A.-Hotellet, OSLO**

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

Bergens størrelse og posisjon bør kunne. Men mot disse står en hel del som mener at vi her hjemme i Norge kan klare oss med sjøfly uansett hvad verden forøvrig nytter. Dessverre vinner disse siste stort gehør på grunn av de store summer som en flyveplass ved Bergen vil kreve.

Hittil har det hovedsakelig vært ruteflyvningen og den dermed forbundne strid om flyveplass etc. som har optatt interessene i Bergen. Nu har nemlig Bergens Aeroklubb, avd. av Norsk Aero Klubb, nedsatt et arbeidsutvalg som skal søke å få satt igang seilflyvning i Bergen. Også her vil nok terrengforholdene skape store vanskeligheter, men forhåpentlig skal det la sig gjøre å finne et brukbart område.

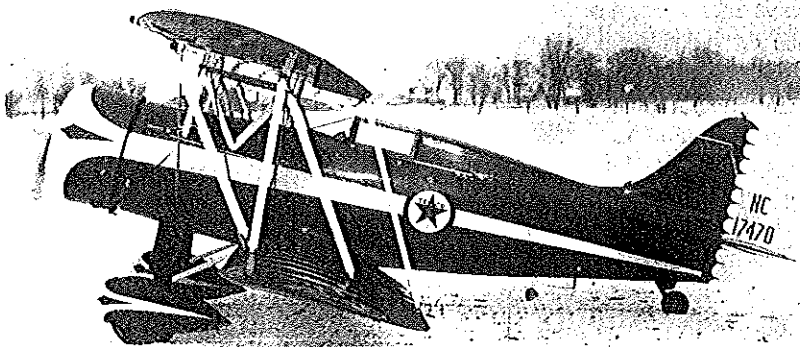
Et felt som man i Bergen er nådd ganske pene resultater med, er modellflybygningen. I vinter holdt en av byens aviser en modellfly-konkurrans som vant meget stor tilslutning, og der var innsendt en rekke nydelige arbeider, for en stor del av egne konstruksjoner.

En stor vinning for lufttrafikken i Bergen, er at byen har fått sitt eget flyveselskap Vest-Norges Flyveselskap A/S. Herved kommer det hele i fastere former enn så lenge man var henvist til leilighetsvis kortere eller lengere besøk av andre flyveselskaper.

Slik som interessen synes å være, tror jeg at vi kan spå alle grener av flyvningen en sikker fremtid i Bergen. Som bekjent er Bergens Aeroklubb gått inn i landssammenslutningen, og klubbens nuværende formann, herr ingeniør Chr. Stoltz, er valgt som viseformann i N. A. K. Ingeniør Stoltz er uhyre interessert for flyvning og tok sist sommer flyvercertifikat som Norges eldste civilflyver.

**Køb.**

## Waco F.



De amerikanske sports- og skolefly er svært populære her i

landet. Vi ser her billede av den siste Waco F.

## Widerøes Flyveselskap meddeler:

Flyveskolen på Ingierstrand er i full sving. I tiden 1/5—15/5 37 blev det gjennomsnittlig daglig fløiet 3 t. pr. fly.

En av trafikkelevne herr Anders Jacobsen har vært på langtur til Hamburg.

## Warsawa—Palestina.

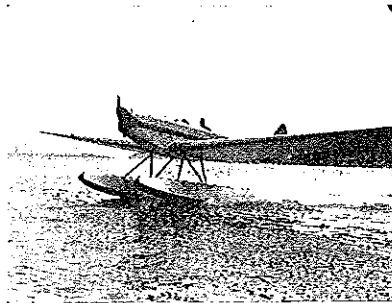
5. apr. åpnet Polens L. O. T. en ny flyverute mellem Warszawa og Palestina. Ruten flyes på 2 dager med mellomlanding i Bukarest. Det har før vært flyverute mellem Helsingfors og Warszawa. Hele denne strekning på over 3000 km. tilbakelegges på 34 timer.

## Australian Aerial Medical service

foretar hvert år flere eventyrlige flyvninger. Særlig interessant var en flyvning fra Wyndham til Granite — 400 miles — for å hente en turist som hadde vært så uheldig å brette lårbenet. Meddelelsen om ulykken sendtes fra den lille radiostasjonen i Granite til Melbourne — 1500 miles — og derfra pr. telegram til Wyndham i Nordvest-Australia.

Bare å finne Granite som består av tre knauser i en øde egn, ubebodd i 100 miles omkrets, var i sig selv en fin prestasjon, men kortbølgeapparatet som flyet bragte med, gjorde at flyverne kunde være sikre endog ved en eventuell nødlanding. Da flyet kom til bestemmelsesstedet hadde det igjen bensin for en 5 min. flyvning, og det var 5 minutter igjen før mørket falt på.

## „Klemmen“ starter.



*Klemm L 25 på flottør*

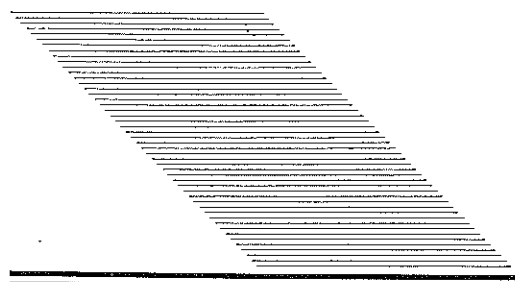
Alf Scott-Hansens Klemm L 25 er nu blitt montert på flottører. Den benytter Edo-flottører nr. 1620 levert av A/S Aero-Trade. Prisen er 975 dollar.

Først i Norge:  
Stavanger flyveplass.

Fremst i  
Stavanger og Rogaland:

## Stavanger Aftenblad

Daglig oplag:  
17 - 18000



Dekker fylket fra nord til sør.

# Lytt

gjennom luften

med

# RADIO

fra vår spesialforretning

## HESBY RADIO

Stavanger og Sandnes

# Luftfartforsikringer

*overtas av nedennevnte selskaper tilsluttet*

## *Den nordiske Pool for Luftfartforsikring*

Bergens Brand - Dovre - Norden - Norske Alliance  
Norske Assuranceunion - Norvegia - Storebrand  
Trondhjems - Æolus.

**Sperry** directional gyro, artificial horizon, auto-pilot

**Eclipse** starters and generators

**Rotax** electrical equipment

**Lord** vibrationless mountings

**AandP** aircraft tubing

**Dowty** shock absorbers

● BJARNE  
SJONG  
& CO.  
OSLO

RÅDHUSGT. 6. TLF. 22079



# Stavanger

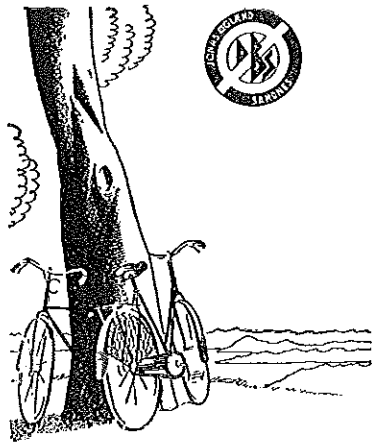
## flyveplass

1. **Anlegg:**  
Eier: Stavanger by.  
Anlagt med bidrag av og i samarbeide med den Norske stat.  
**Anlegget omfatter:**  
Landflyveplass på Sola.  
Sjøflyveplass i den søndre ende av Hafrsfjord.  
Innbyrdes avstand: ca. 1200 meter.  
**Kontrolleres av:**  
Statens luftfartsråd.
2. **Beliggighet:**  
Norge — Rogaland fylke — ca. 10 km. sydvest for Stavanger by, nær bredden av Nordsjøen.  
Lengde: 5° 39' Ø. Gr. Bredde: 58° 53' N.  
**Landmerker:**  
Dagen: Betongbanene. Rundt plassen gjerde med betongstolper.  
Natten: Feistein fyr.  
Naturlige omgivelser: Spredt bebygget distrikt, vesentlig dyrket, svakt bølget terreng.
3. **Størrelse:**  
**Landflyveplassen:**  
Ø. — V. — ca. 800 meter.  
N. — S. — » 1100 »  
Høide over havet: ca. 6,0 meter.  
Overflate: 2 løpebaner — N.V.—S.Ø. — 955 meter lengde. Ca. N.Ø.—S.V. — 870 meter lengde.
4. **Forhindringer:**  
Lave hus på alle sider, de fleste i god avstand.  
N.V.: Kirketårn.  
Ø.: Fabrikkskorsten.  
Alt lavere enn stigning 1:15.  
Terrenget som gjennomgående er flatt, hever sig mot Nordvest. Mot vest — havet — helt flatt.
5. **Merker og signaler:**  
er ennå ikke satt op.  
Om dagen danner de 2 løpebaner et sterkt synlig hvitt kors merket «Stavanger» med sorte bokstaver i retning N.S.
6. **Utstyr:**  
Hangar og ekspedisjonsbygning er under opførelse. Midlertidige bygninger anlagt ved begge plasser. Friskt vann. Transportmidler skaffes. Hotel i Stavanger og på Sola Strandhotell, ca. 2 km borte. Ved sjøflyhavnen: 2 flytebrygger, for landing. Bøier utlagt.
7. **Reparasjonsverksted.**  
Foreløbig intet.
8. **Brennstoff og olje.**  
Skaffes på bestilling.
9. **Kommunikasjoner:**  
Fly og biler på plassen.  
Jernbane og dampskibsruter: Stavanger.  
Telegraf: Stavanger.  
Telefon: Stavanger 3500.  
Radio: Radiotelegraf og radiotelefon, installert.  
Kjennetegn: L. N. S.
10. **Meteorolog:**  
På flyveplassen.

# Stavanger

## Airport

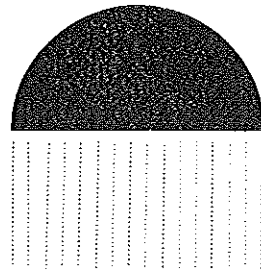
1. **Introduction.**  
Owner: Stavanger Council.  
Erected with contribution from and in cooperation with the Norwegian Government.  
**Function:**  
Civil Customs Aerodrome.  
Seaport in the S. end of Hafrsfjord.  
Distance: about 1200 m.  
Available for public use.  
**Controlling Authority:**  
State Aviation Council, Oslo.
2. **Location.**  
Norway — Rogaland county — about 10 km S.W. of Stavanger town, close to the shore of the North Sea.  
Longitude: 5° 39' E. Latitude: 58° 53' N.  
Day Landmarks: The Runways. All round the Aerodrome fence with concrete posts.  
Night Landmark: Feistein Light House.  
Nature of surroundings: Scattered populated district, mostly cultivated, somewhat undulated.
3. **Landing Area:**  
**Aerodrome:**  
E.-W.—about 800 m.  
N.-S.— » 1100 »  
Altitude above Mean Sea Level: about 6,0 m.  
Surface conditions: 2 runways—N.W.-S.E. length 955 m, about N.E.-S.W. length 870 m.  
Otherwise grass-covered.
4. **Obstructions:**  
Low houses on every side, mostly at a distance.  
N.W.: Church steeple.  
E.: Chimney.  
All within a rise 1:15.  
The ground being generally flat raises towards N.W. To the W.—the sea—quite flat.
5. **Markings and signals:—Nil.**  
At daytime the two runways form a clearly visible white cross, marked «STAVANGER» in black letters N.-S.
6. **Accommodation.**  
Hangar and officebuilding under erection. Temporary buildings erected at both places. Fresh water. Conveyances obtainable. Hotels at Stavanger and at Sola Beachhotel, about 2 km. At the seaport: 2 pontoons for landing. Buoys.
7. **Repair Facilities:—Temporarily nil.**
8. **Refuelling Arrangements:**  
Aviation fuel, oil and fresh water available.
9. **Communications:**  
Aircraft and autos available.  
Railway station and steam communication: Stavanger.  
Telegraph: Stavanger.  
Telephone: Stavanger No. 3500.  
Radio: Radiotelegraphy and radiotelephony installed. Signal letters: L. N. S.
10. **Meteorological:**  
Station at the Aerodrome.



## søndagens sykkeltur . .

er en selvfølgelig ting for de mange unge mennesker utover i by og på land som er lykkelige eiere av D.B.S. Det er god mosjon — adspredning — og gir kontakt med omverdenen. Bygger av rustfritt stål — forkrommet — polstersadel med ekte skinnstrekk. Katalog gratis.

**Jonas Øglænd - Sandnes**  
Norges største sykkelfabrikk



Vårt kjendte gode

# brød

anbefales

**Sola**  
HANDELSLAG

# flyvningen

er i stadig fremgang — det er også 1ste Mai

Vil De ha del i denne fremgangen  
så plasser Deres annonser hos oss

## Dagbladet 1ste Mai

eneste arbeiderdagblad i Rogaland

# Advarsel!

Til publikum:

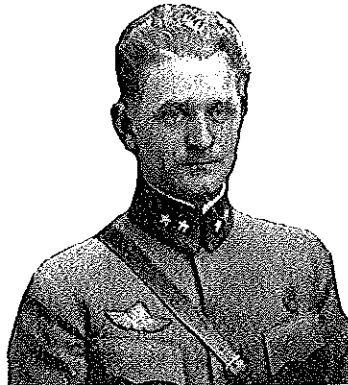
Det er strengt forbudt å ferdes på flyveplassen utenfor de til publikum reserverte områder.

NB. Enhver som opholder sig på flyveplassen innenfor publikumssperringene eller utenfor disse som deltager,

tilskuer og som leiet eller frivillig medhjelper — gjør det helt på egen risiko. Det overtas heller ikke noe ansvar for parkerte biler.

Publikum må i enhver henseende følge anvisninger fra politi, stevnets funksjonærer, vakt og ordensvern.

## Kornelius Ullestad-Olsen



er født i Stavanger 27/9 1908. Det er grunnen til at han nu er funnet verdig til å bekle siste tekstsider. Ikke fordi han er født akkurat på den dato, men fordi begivenheten fant sted i Stavanger. Stavangerne er veldig lokalpatriotiske og da dette nummer av Fly er spesielt beregnet på dem, håper jeg at hans bysbarn vil føle sig smigret . . . .

Ovennevnte Stavanger-gutt er vernepliktig flyver og ingeniør. Han har nøiaktig fulgt den rette opskriften, middelskoleeksamen, artium, litt verkstedspraksis, flysoldat på Kjeller, flyveelev samme sted. N. T. H. Trondheim, deretter forlovelse og så videre over i det praktiske liv.

Hele hans utvikling er preget av kontinuitet. Han forteller selv at han tok til å bygge modellfly før han begynte på folkeskolen, og alt i 1. gymnasium var han i full sving med glideflyvekon-

struksjoner. På Kjeller lærte han å fly motorfly, og da han kom til Trondheim, startet han flyveklubben ved høiskolen (N. T. H. F.). Den fikk allerede ved starten 150 medlemmer. Etter eget og andres utsagn utførte han et meget godt arbeid i klubbens tjeneste både med modellflybygning og sist men ikke minst med glidefly. Blandt annet blev «Klompen» ferdigbygget der. Det var det glidefly som Ullestad-Olsen begynte på i 1. gym., og som han i alle år har kalt «hjertebarnet sitt». «Klompen» utførte et par vellykkede prøveflukter, men på grunn av nye sertifiseringsbestemmelser måtte det innstille sin virksomhet i luften. Siden har det tjenestgjort som instruksjonsfly på bakken.

Da ingeniør Ullestad-Olsen var ferdig på N. T. H. reiste han til England for å studere flyveplassbygning, og har etter at han kom

tilbake vært ansatt i Stavanger kommunes tjeneste som assistent og leder av arbeidet i marken ved bygningen av Stavanger Flyveplass. Han har der utført et meget godt arbeide sier alle autoritetene i Stavanger.

Vpl. flyveløitnant, ingeniør Ullestad-Olsen er også formann i Stavanger Flyveklubb (tilsluttet Norsk Aero Klubb). Den klubben som for noen år siden gjorde sig så fordelaktig bemerket som en aktiv organisasjon for fremme av flyvningens sak (f. eks. når det var spørsmål om valg av flyveplass), har i den senere tid ført litt av en skyggetilværelse. I alle fall har det vært vanskelig å opdagte livsytringer.

For en tid siden fikk jeg opplyst at denne klubb hadde 10 — ti — medlemmer tilsluttet N.A.K. Og det er i den by som i 1937 har ferdig den første norske civile flyveplass, i den by hvor arbeidet for utnyttelsen av flyveplassen nu skulde ta til.

Man har grunn til å være skuffet over arbeidet i Stavanger Flyveklubb. Men la mig som vanlig si noen alvorsord til slutt: Som alle unge menn har du Ullestad-Olsen et *overskudd* av arbeidskraft som vanskelig kan utnyttas i det daglige slit for Stavanger kommune. Bruk litt mer av dette overskudd enn du har gjort før til arbeid for klubben. Den burde i dag være en av de største og mest aktive klubber i landet. Og kom ihu: Du befester din egen stilling ved dette arbeid.

Med flyverhilsen

J. L.

Fly kommer ut en gang pr. måned og koster kr. 6,00 pr. år, 3,00 pr. halvår.

Redaktør og utgiver

Jon Lotsberg.

Kontor, Pilestredet 31 IV. Tlf. 31148.

Hellstrom & Nordahls Boktrykkeri A.s  
Welhavensgt. 2, Oslo.



21. juni—28. august  
1937 daglig forbindelse i begge retninger med Sikorsky amfibium.  
(15 passasjerer).  
Billettpris: Kr. 80,—.

**OSLO — 110 minutter — STOCKHOLM**

17.55 avg. Oslo      ank. 11.30  
9.40 avg. Stockholm ank. 19.45

**DET NORSKE LUFTFARTSELSKAP**  
FRED. OLSEN - BERGENSKE A-S. Tlf. 17 270, flyvehavnen 17140. Telegr. Airnorway

## **lær å fly i sommer**

*Flyveskolen drives nu på Ingierstrand med 3 skolefly, 2 Waco 150 HK., 1 Klem 90 HK.*

*Vi har moderne materiell, flinke instruktører, og et hyggelig klubbhus.*

**Widerøes Flyveselskap A.s**

*Klingenbergt. 5, Oslo · Telefon: 17 330, Ingierstrand 89 589*

# BRØDRENE OLSEN <sup>A/S</sup>

STAVANGER

Skibsmeglere - Befraktningssagenter  
Dampskibsekspedisjon - Spedisjon  
Skipsrederi

Inntegningskontor for *Verdens-reisebyrået*

*Wagons-Lits/Cook*

Telefoner: 236, 1750, 4636

Telegr.adr.: BRØLSEN

**HOLST & HAUGE <sup>A/S</sup>**



*Representerer:*

**Mercedes-Benz**

**Oldsmobil**

**Bedford**

*Automobilverksted ■ Mil bensin  
Service stasjon ■ Michelin gummi*

nu  
kan De lære å fly for  
kr. 35  
Pr. time



Vi har nytt moderne materiell, radiosender og mottager, 5 nye skolefly, 3 forskjellige typer, Rearwin, Taylor „Cub“ og Fairchild.

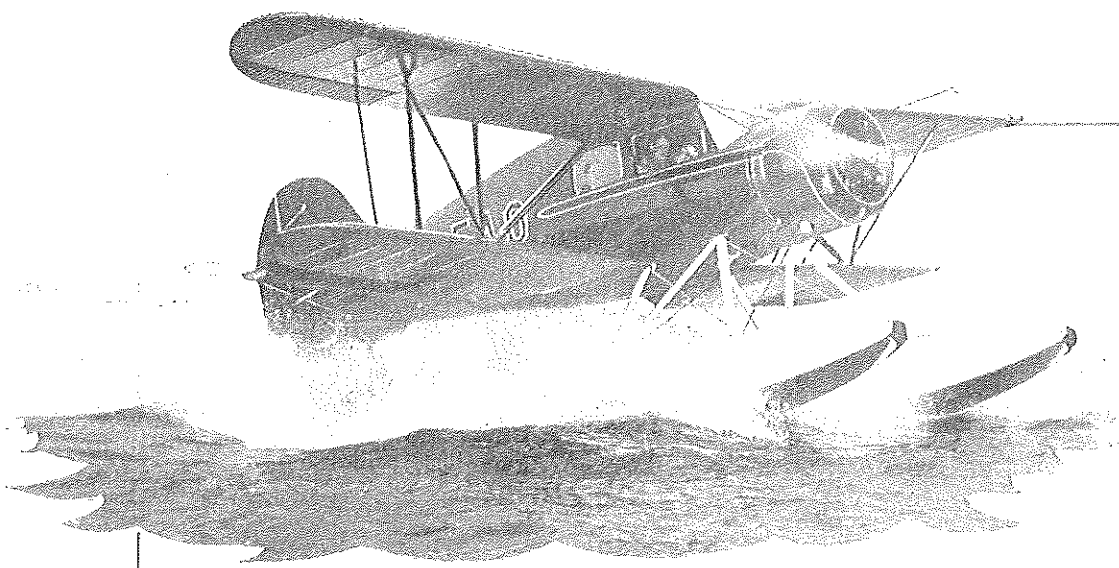
Specialvilkår for trafikkelever.

LÆR FLYVNING FOR SPORT OG FOR ERHVERV

**WESSELS FLYVESELSKAP**

STAVANGER

OSLO



Hvad synes  
De om  
vår

**Waco-  
cabin?**

*Vår virksomhet omfatter:*

AMBULANCEFLYVNING, TAXIFLYVNING, RUND-  
FLYVNING, FOTO- OG REKLAMEFLYVNING, SKOLE-  
FLYVNING

**Vest-Norges Flyveselskap A.s**

Bergen.

Telf. 12777

*Dreyer*  
STAVANGER

KVALITETSMERKE  
PÅ REKLAMETRYKKSAKER