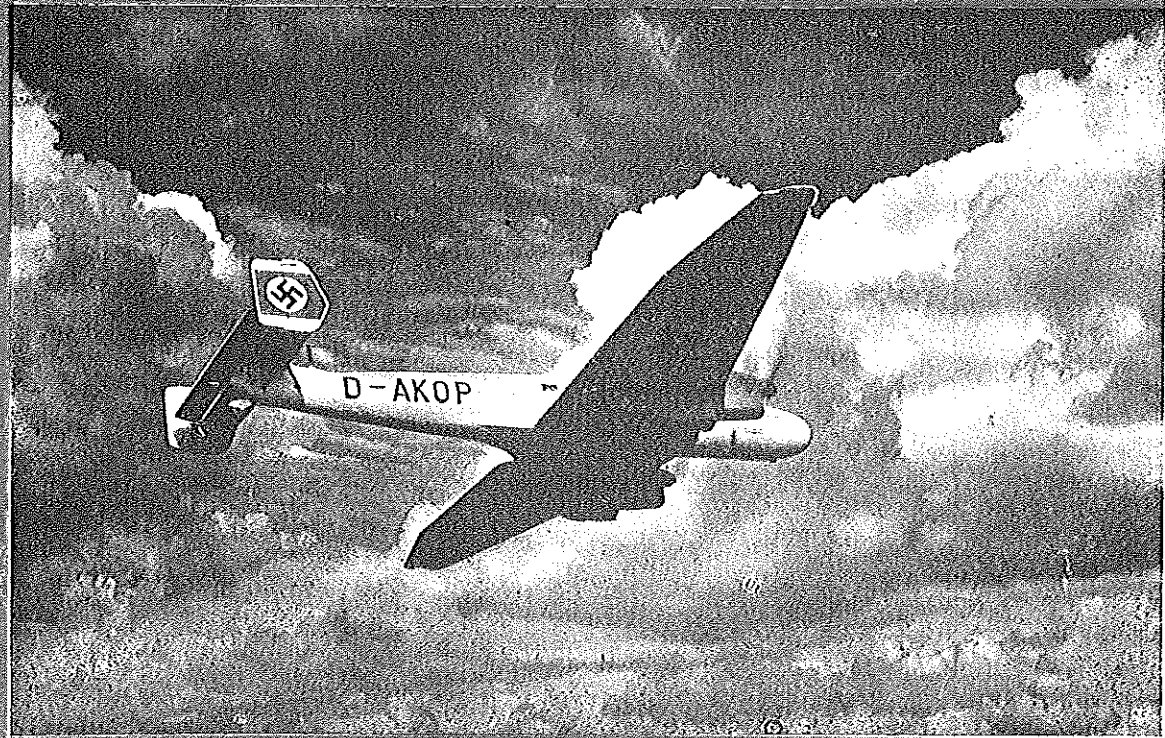


FLY

LUFTEARTSBLADET

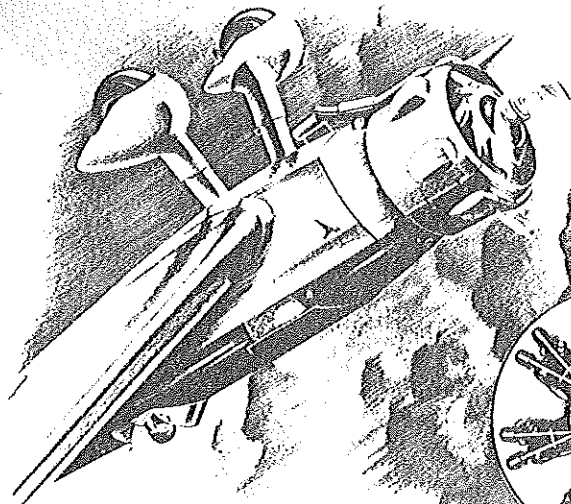


1937

Junkers Ju 52

Forholdene innen Hærens og Marinens Flyvevåben – Åpningen av Stavanger Flyveplass – Widerøe's Flyveselskap A.s flytter hus – Wessels Flyveselskap A.s utvider – Klubbnytt – Premieoppgave – Meddelelser fra Luftfartsrådet m. m.

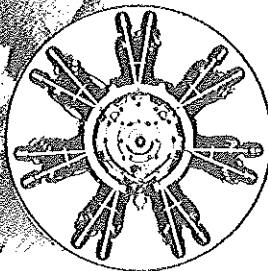
Pris 50 øre.



Messerschmitt «M 35» med Sh 14 A 4

Ved kunstflyvning

fører vissheten om motorens pålitelighet til den høieste ydelse.



Vår

Sh 14 A 4

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

BRANDENBURGISCHE MOTORENWERKE
GESELLSCHAFT MIT BESCHRÄNKTER HAFTUNG
BERLIN - SPANDAU



Representant:

SIEMENS
Oslo - Bergen - Trondheim - Stavanger

A bonner på Fly
verter i

De største italienske flyvemaskinfabriker

representeres av

Ingeniørforretningen ATLAS A/S

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

Premieoppgave

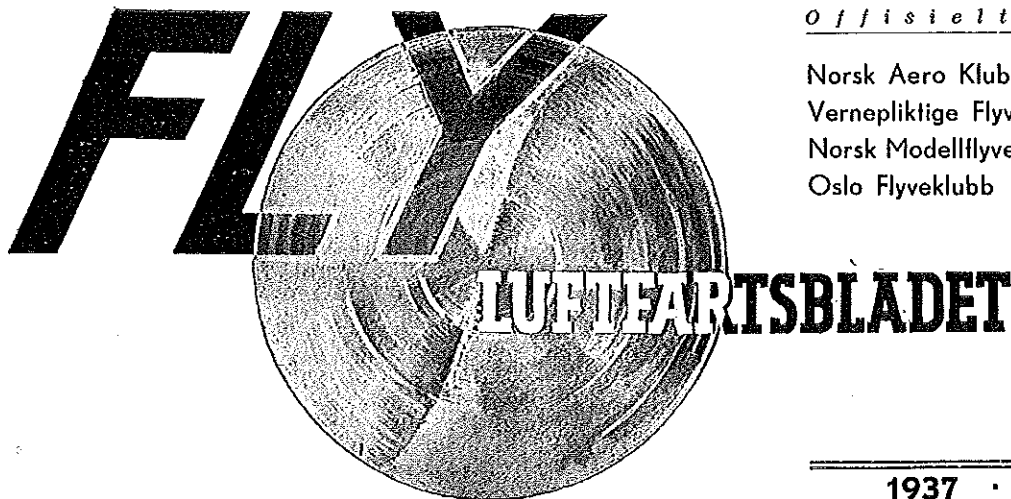
Fly's sakkynndige medarbeidere meldte pass da de blev forelagt følgende spørsmål fra en meget spørrelysten abonnent:

Når en flue seller sig i faket, gjør den da en halv loop eller en halv rull?

Best begrunnede svar som må være innsendt innen 15. august d.å. premieres med kr. 10. —

Svar sendes

Fly, Luftfartsbladet,
Pilestredet 31, Oslo.



Offisielt organ for:

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

1937 · Nr. 7 · 5. årg.

K O M M E N T A R E R :

Forholdene innen Hærens og Marinens Flyvevåben.

Styret i Vernepliktige Flyveoffiserers Forening har tatt det skritt å offentliggjøre i dagspressen et skrift om «Forholdene i Hærens og Marinens Flyvevåben».

Det er ingen grunn til å legge skjul på at det blandt det vernepliktige flyvebefal har hersket sterk misnøie over forholdene innen de respektive våben og det er heller ingen tvil om at de vernepliktige har rett i mange av de temmelig krasse «avsløringer» angående utdanning, tjeneste og lønnsforhold m. m.

Formålet med skriftet var å gjøre autoritetene opmerksom på den herskende misnøie, og derved om mulig innen uoverskuelig fremtid å få rettet på en del av de verste skavanker. Derfor blev brosjyren godkjent på medlemsmøte i V. F. F. den 19. mai d. å. efter endel forandringer og sendt til alle som direkte eller indirekte har med

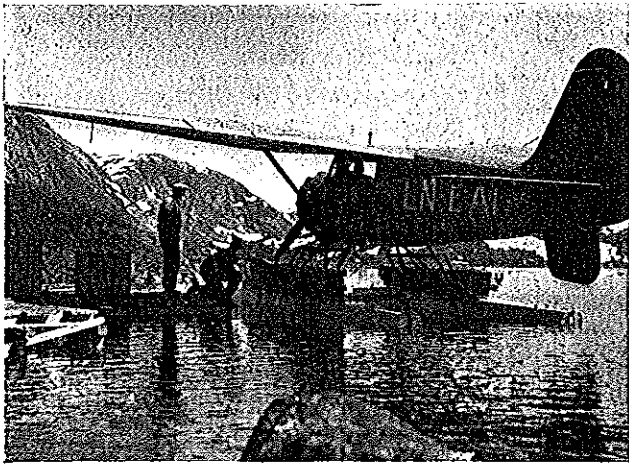
disse saker å gjøre. Men skriftet blev godkjent med det absolute forbehold at det ikke skulde offentliggjøres i pressen. Styret i V. F. F. var fullt ut innforstått med dette. Hvert eneste eksemplar som blev utsendt blev nummerert og påstemplet «Eftertrykk forbudt», et forbud som alle, også FLY's redaktør tok sig ad notam. Når styret etterpå bryter forutsetningen og sender skriftet til dagspressen får det stå for dets egen regning.

Vi skal ikke komme inn på brosjyrens innhold. Men vi vil gjerne få pointert at den ikke egnert sig for offentliggjørelse i dagspressen. Den var myntet på instanser som på forhånd kjente flyvevåbnene og ikke på et usakkyndig publikum som mer ser den polemiske form enn innholdet.

Resultatet var gitt på forhånd. Vi har fått en usmakelig avis-

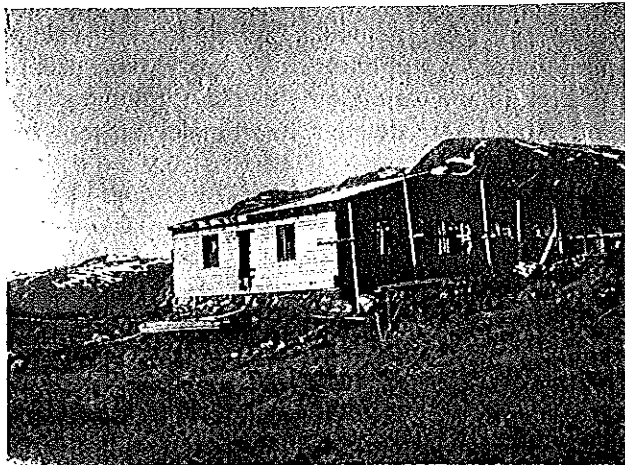
polemikk istedenfor en saklig drøftelse. Vi har fått en diskusjon om løsrevne setninger og detaljer hvor målet er tapt av syne: Det å bygge op et effektivt luftforsvar. Og det er ikke uten en viss beklemmende følelse vi konstaterer at denne polemikk blir ført mellem de presumptivt mest sakkyndige på området, mellem de som burde gå sammen, isteden for å dele sig op i forskjellige leirer.

Vi vil ikke undlate å bemerke at vi synes styret i V. F. F. har spillet sine kort dårlig. Saken er for alvorlig til å bli forskuslet ved at de herrer går utenom sitt mandat og etterpå avslører en naivitet som kan gi full grunn til umyndiggjørelse. Dette spørsmål vil bli tatt op på første ordinære medlemsmøte og på den eventuelt derpå følgende ekstraordinære generalforsamling.



Hvordan flyet lastes.

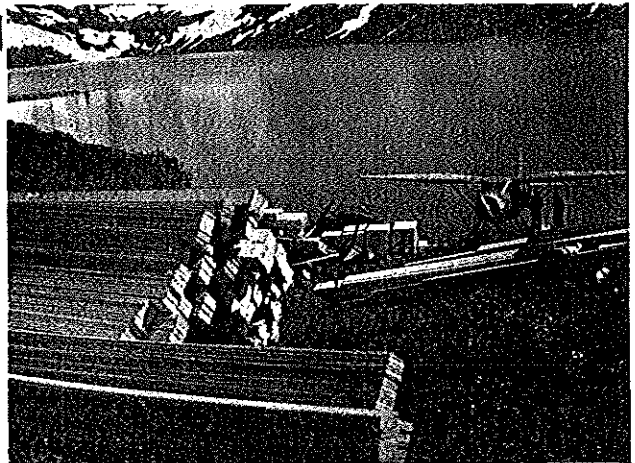
Widerøe's Flyveselskap A.s flytter hus og sprengstoff.



Her er det hus som Widerøe flyttet.

Sommersesongen er en meget travel tid for våre flyveselskaper. Kontorchef Kjærstad i Widerøes flyveselskap forteller at oppgavene i år har vært fler og mere egenartede enn noe år før. Selskapet har blandt annet hatt flere større transportflyvninger.

Trafikkflyver Stranderud fløi for en tid siden et helt hus fra Høyanger op til Kaldosvatn som ligger i 800 m. høide over havet. Materialene til huset, en vinterbarakke for 40 mann, veiet tilsammen 40 tonn.



Materialer til barakken.

Likeledes fløi trafikkflyver Erik Engnæs en mengde materialer og sprengstoff fra Tafjord og op til Sletdalsvatnet, tilsammen vel 15 tonn.

*

— Hvordan går flyveruten Trondheim—Bodø?
— Riktig bra, sier herr Kjærstad. Vi har ofte hatt så meget post at det har vært knapt om plassen for passasjerer. Flyet har gått regelmessig selv om været har vært slik at hurtigruten har blitt liggende værfast.





Meddelelser fra Luftfartsrådet.

Nr. 7/1937.

Lægeundersøkelse A. Den faste lægenevnd for flyvere. Møtedager 1937/38

Den faste lægenevnd for flyvere har møter i Wergelandsvn. 3 b Oslo kl. 1700 følgende dager i tidsrummet 1/8 1937—30/6 1938:

Fredag 13. august	1937
» 10. septbr.	»
» 8. oktober	»
» 12. november	»
» 14. januar	1938
» 11. februar	»
» 11. mars	»
» 8. april	»
» 13. mai	»
» 10. juni	»

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

B. Lægeundersøkelse av flyvere m. v. utenom Oslo.

Flyvere (flyveaspiranter), navigatører, mekanikere og radiotelegrafister på luftfartøi har anledning til å bli lægeundersøkt av spesialister i nedenfor nevnte byer, når det av økonomiske eller andre grunner ikke lar sig gjøre for dem å reise til Oslo og der bli undersøkt av Den faste lægenevnd for flyvere.

Til å foreta disse undersøkelser har Forsvarsdepartementet opnevnt følgende læger:

I Bergen:

Dr. med. Axel Looft og
Dr. med. Birger Malling.

I Trondheim:

Overlæge Odd Stub og
Dr. Anders Kvarberg.

I Stavanger:

Dr. med. Einar Larsen og
Dr. Jepsen Krohn.

I Kristiansand:

Dr. Arne Pettersen og
Dr. Ludvig Wirching.

Flyverne m. v. skal selv betale lægene for undersøkelsen, og honoraret er av Forsvarsdepartementet fastsatt til for hver læge kr. 15,— for hver undersøkt flyver m. v.

Nr. 8/1937.

Toll-landingsplasser for luftfartøier.

Stavanger lufthavn.

Forsvarsdepartementet har 22. mai 1937 godkjent Stavanger lufthavn (Sola flyveplass og sjøflyvehavn) som toll-landingsplass for luftfartøier.

Nr. 9/1937

Midlertidige tilleggsbestemmelser om luftfart.

Forsvarsdepartementet har utferdiget «Midlertidige tilleggsbestemmelser om luftfart».

Et utdrag vil bli inntatt i neste nr. av Fly.

Nr. 10/1937.

Opnevning av besiktelsesmenn.

Som faste besiktelsesmenn har Luftfartsrådet fortsatt for et år fra 1. juli 1937 opnevnt:

Direktør J. Høver, Horten.
Direktør Th. Gulliksen, Kjeller.
Kaptein E. Eckhoff, Oslo.
Direktør T. Sundt, Tromsø.

Beordringer i Hærens Flyvevåben.

Beordring til tjeneste i terminen 1937/38.
(Gen.insp. skr. 17/4 1937.)

For terminen 1937/38 beordres:

- Følgende garnisonerende officerer ved Flyvebataljonen til tjeneste slik: Ved Flyvebataljonen:
Kaptein Clason.
Løitnant Bull.
Løitnant Hansen.
Ved Kjeller flyfabrikk:
Rittmester Norman.
Ved Våbenstaben:
Kaptein Vetlesen.
Kaptein Møen.
Kaptein Motzfeldt.
- Følgende officerer i distriktstjeneste slik:
Ved Flyveskolen:
Løitnant Hertzberg.
Løitnant Carlson.

Beordringer av garnisonerende officerer (IK) i Hærens flyvevåben pr. 1/7 1937.

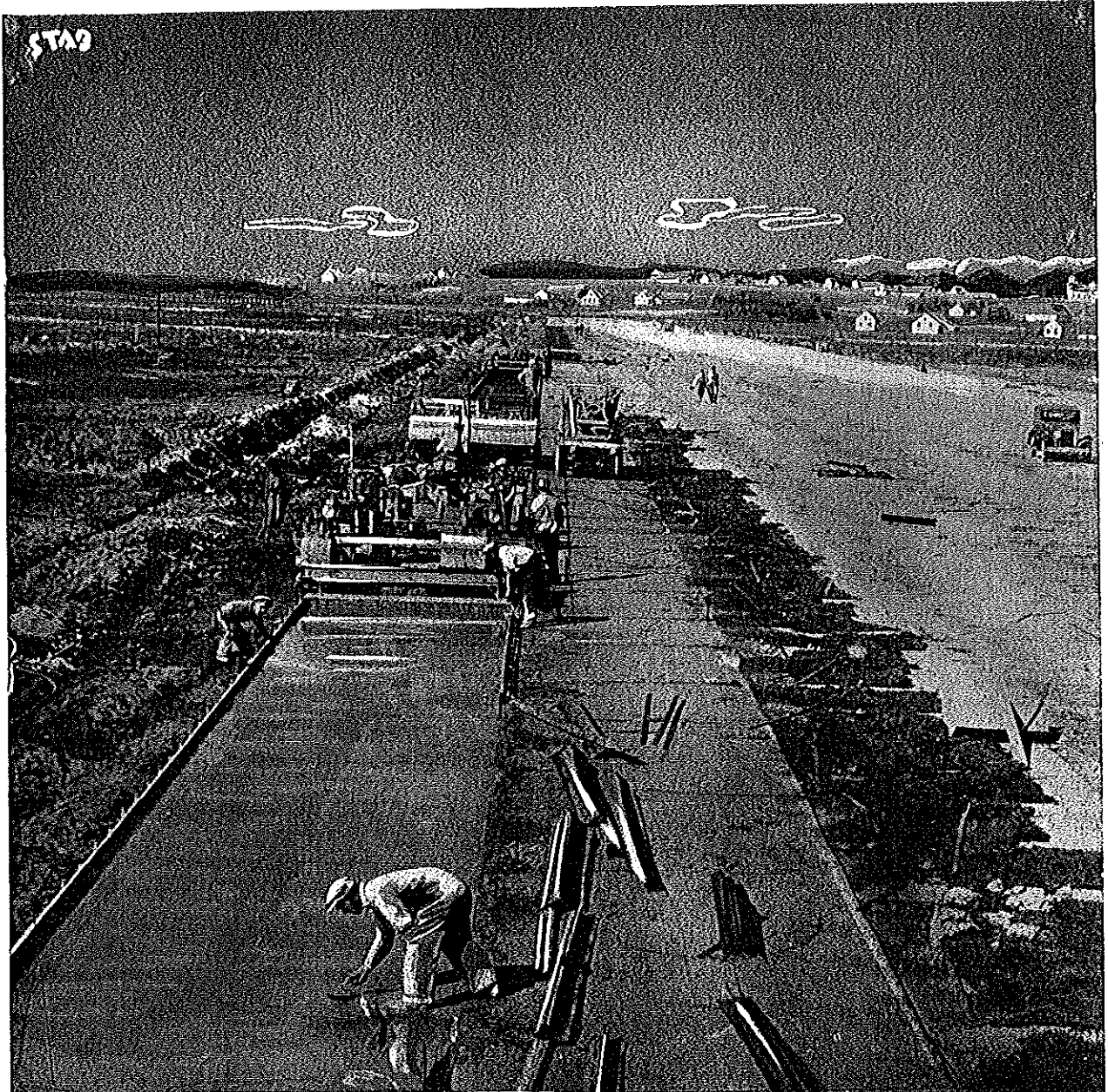
- Løitnant utenfor nr. 1 i Divisjons Infanteri, kaptein O. B. Engvik, f. t. garnisonerende løitnant ved Flyvebataljonen, beordres fra 1. juli d. å. som garnisonerende førsteleærer ved Hærens flyvevåbens skoler for et tidsrum av inntil 3 år.
- Garnisonerende løitnant ved Trøndelag flyveavdeling, Odd Bull, beordres fra 1. juli d. å. som garnisonerende løitnant ved Flyvebataljonen.

Følgende officerer som med Kommanderende Generals bestemmelse 21/6 d. å. er beordret til tjeneste på prøve i Hærens flyvevåben i 2 år fra 1/7 1937, beordres til tjeneste slik:

Løitnant G. Vardan i garnisonerende stilling ved Trøndelag flyveavdeling.

Løitnant L. T. Heyerdahl-Larsen i distriktstjenestestilling ved Trøndelag flyveavdeling.

Generalinspektøren beordrer løitnant Schjøtz som hjelpeleærer ved Flyveskolen i terminen 1937/38. Han deltar i Flyvebataljonens repetisjonsøvelser i sommer.



Stavanger flyplass er utført etter faste kvadratmeterpriser av **A.s Dalen Portland-Cementfabrikk** som hovedkontraktør.

Holterbetong-dekket trenger ingen fundamentering, koster kr. 4,50 til kr. 6,50 pr. kvadratm., alt etter materialpriser og dekke-lykkelse. Legges hurtig og er straks ferdig til bruk.

Det solideste og mest trafiksikre vei- og flyplass-dekke er under alle omstendigheter **H O L T E R B E T O N G**

H  **LTER**
BETONG

*Det ideelle
 bane-dekke*

Åpningen av Stavanger Flyveplass.

Stavanger feiret flyveplassens åpning både med tindrende solskinn og piskende regnvær, og de var så lure å fordele regnet og solskinnen på de 3 dager. Lørdag var byen og distriktet feststemt, og dagens høydepunkt inne i Stavanger var Kongens ankomst kl. 17 med «Kronprinsesse Märtha». Alt som kunde krype og gå hadde tatt oppstilling langs Skagen-kaien utenfor Tollboden og langs alle gatene hvor Kongens bil skulde passere. Speiderne dannet espalier med en flott flaggborg. Da publikum fikk øie på Kongen bruste bifallet og hurraropene løs. Divisjonsmusikken spilte Kongesangen, som publikum villig istemte. Under veldig begeistring kjørte Kongen til fylkesmann Norems bolig, hvor han fikk en pust i bakken før de andre festligheter fortsatte.

En halv time senere drog Kongen ut for høitidelig å åpne Norges første civile flyveplass. Omkring 10 000 mennesker hadde funnet veien ut til denne dagens betydeligste begivenhet, utenfor byens grenser på Jærens veldige sletter. Solen skinte om kapp med de feststemte ansikter, og bifallet braket på ny lys da Kongen kom inn hilst av Kongesangen.

Stavangerne er mer enn precise — de begynte åpningshøitideligheten til og med før det fastsatte klokkeslett. Lufthavnskomitéens formann, skibsreder Ole Bergesen, gav en utredning av plassens tilblivelseshistorie og bragte en takk til alle som hadde hjulpet og støttet for å nå et

lykkelig resultat. Taleren har tro på flyvningens fremtid. Stavanger var en naturlig utfallsport her vest mot utlandet. Han påpekte sammenhengen mellom Sørlandsbanen og flyveplassen og hvordan de utfyller hverandre, flyveplassen da særlig som det moderne trafikkmiddel som skal knytte Rogaland til det øvrige land.

Stavangersangen bruser så ut over plassen, og byens ordfører M. M. Michaelsen takker for plassen og understreker det gode samarbeide som var etablert mellom Staten og kommunen.

Derpå trådte Kongen opp på talerstolen og pekte på at en plass må være den første, og det var en kompliment til landsdelen at den var kommet i første rek-

ke. Han uttalte ønsket om at de forhåpninger man stillet til denne landets første civile plass måtte gå i oppfyllelse. Kongen forlot så talerstolen og gikk bort på cementbanen hvor han klippet over det røde silkebånd, og erkjærte plassen for offisielt åpnet. Ja, vi elsker blev så sunget og spilt.

I neste sekund slo stevnets leder, Ole Reistad, klar med flagget fra kommandoplassen, og Bernt Balchen suste avsted med «Valkyrien». Han klarte å starte det store fly på bare 120 meter. Etterpå fulgte en sveit av marin-fly, så en sveit fra hæren, Mr. Dowers Nordsjø-maskin, en liten rød hollender, svensken von Bahrs autogiro, «Generalfeldmarscall von Hindenburg» o. s. v. Stevnes jumbo, autogiroen, vak-



H. M. Kongen åpner flyveplassen.

R. N. A.-Hotellet, OSLO

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



Skibsreder Ole Bergesen overleverer flyveplassen.

te stor munterhet da den drev med sine merkelige sprell og forunderlige innfall, og da den vitige fugl satte sig på halvmeteren ved nedkomsten, blev von Bahr hilst med håndklapp og hjertelig bifall. Diplomingeniør Emil Kropf gav publikum en forsmak på hvad han vilde vise søndag. Han nektet sig ingenting med sine lekre og solide «Stieglitz» — ryggflyvning er barnestreker for denne flyver. Forundringen stod skrevet i hvert ansikt blandt de 10 000. Utrop som «Se, se, nei han er gal», hørtes. To av hærens scimitarjagere; ført av kaptein Engvik og løytnant Carlson, laget stup fra 1500 meters høide og Sindre Hesstvedt gav en opvisning i hvad et seilfly kan prestere av kunstflyvning.

Folkevandringen inn til byen tok sin begynnelse — folkefesten i Bjergsted skulde begynne en kort stund etter. Tusener på tusener hadde satt hverandre stevne i den gamle ærverdige parken, og her blev Kongen hyldet på ny på den hjerteligste måte.

I borgermiddagen deltok 400 personer fra de forskjellige nasjoner. Middagen var prisverdig kort uten taler, men så tok man

sin mann igjen ute på terrassen, hvor stavangerne mottok Kongen med en storm av bifall da han trådte ut blandt de lysende og flakkende bluss.

Skibsreder Ole Bergesen hyldet Kongen i en hjertelig tale og minner om at det var hele syv ganger han hadde besøkt byen. Det tydet på at han fulgte den og folket her vest med interesse. Kongens valgsprog var jo «Alt for Norge», og det utla taleren som at det skulde være «Alt for folket». Talen blev understreket av langvarig bifall.

Kongen takket for hyldesten og uttalte at det var en begivenhet i landets historie når man åpnet Stavanger flyveplass. Han vilde ikke la en slik anledning gå fra sig til å besøke landsdelen. Kongen utbragte så et leve for den driftige by og befolkningen i Rogaland.

Stortingsmann Hundseid holdt en varmt følt tale for fedrelandet, hvorpå Ja vi elsker blev sunget.

Bestyrer Bærheim utbragte et leve for Stavanger-gutten Ole Bergesen som hadde gjennomført arbeidet med lufthavnen og hadde gitt Stavanger-navnet vinger.

Folkelivet bølget i parken og en leikaring moret publikum med sine folkeleker. Det var fest og høi stemning. Rundt på byens hauger og knauser og ute på øene lyste bålene i den fine mai-kveld for å understreke den nye tids komme. Det var glad flyverfest med høi stemning på Sola strandhotell om kvelden, for ingen kjæret sig om vær og vind for neste dag. Det måtte være den utrettelige Ole Reistad, stevnets øverste leder, som bar den største byrde på sine skuldre i disse dager.

Var lørdagen fin-fin i alle deler, så skulde søndagen bli rent uhyggelig hvad været angår, med

sine regnskyll, ja rene kaskader av regn, som truet med helt å ødelegge stevnet. Himmelen var mørk og tung, og ved 14-tiden begynte regnet å strømme ned — det høljet i stridende strømmer, og 5000 mennesker som stod og skulde kjøpe billetter, drog hjem igjen. Omkring 16 å 18 tusen var da sluppet innenfor sperringene, og det må sies at 90 pct. av dem var utholdende og trofaste til tross for det voldsomme regnvær Rundt plassen var det parkert over tusen biler. Et par hundre mennesker tydde inn under «Hindenburg»s 41 meter lange beskyttende vinger, hvor man stod tørt og godt inntil flyet skulde lette for å vise sine kunster.

Kongen blev på ny hjertelig hyldet ved sin ankomst til flyveplassen og tok de kraftige regnskyllene med sitt vanlige runde humør. Kongen uttalte også: Det må gjerne falle så meget regn som det vil, bare det ikke faller ned noen flyvere.

De fortelles forresten at Stavangerfolk etter opvisningen lørdag var blitt engstelige etter de halsbrekkende øvelser himmel-



Oberst Klíngenberg åpner flyvestevnet i øsende regnvær.

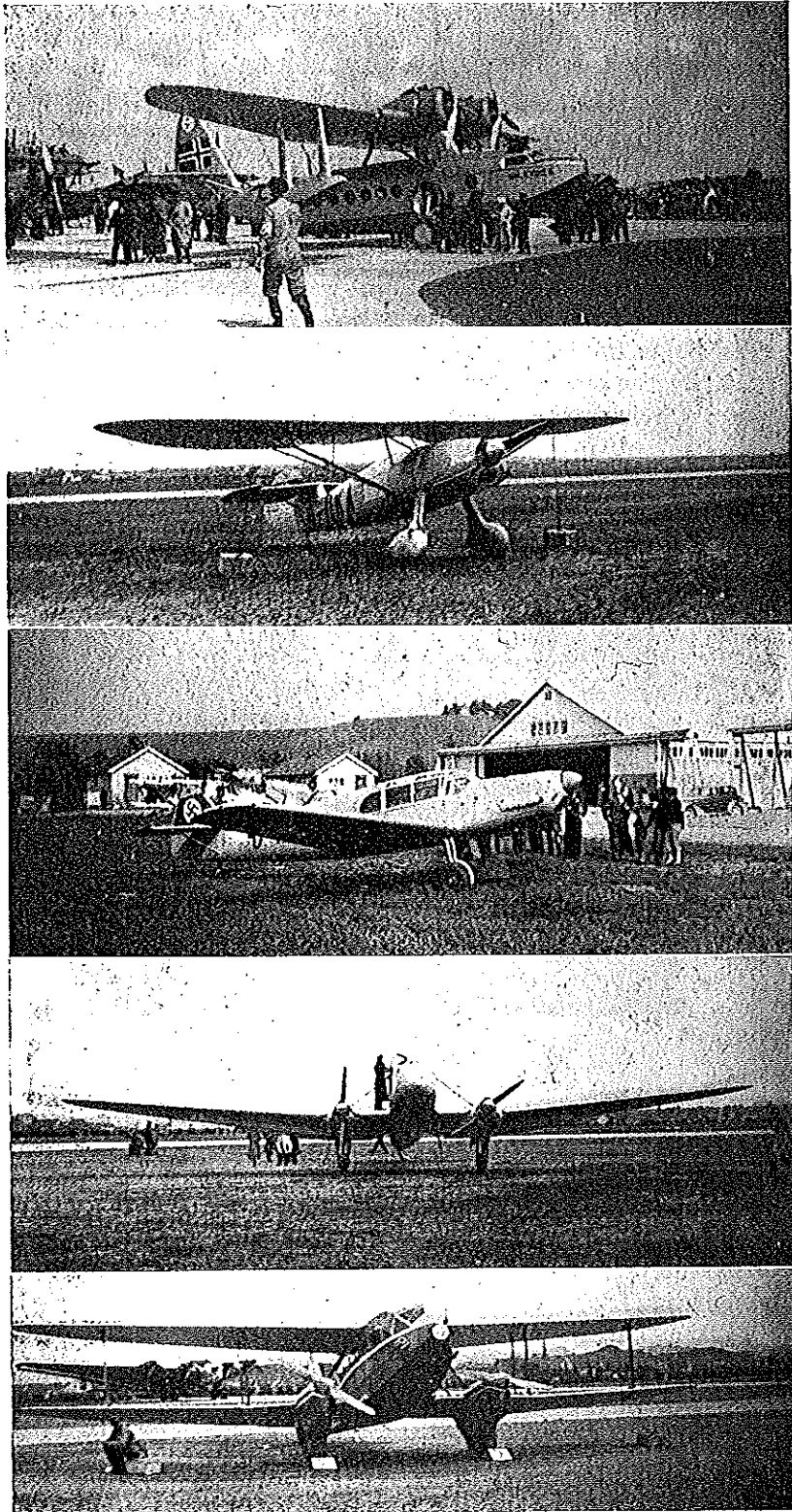
stormeren Kropf presterte. Men det så ikke slik ut etter det besøk man tross alt fikk søndag i det stridende regnværet. Slik flyvning som da har stavangerne aldri opplevet maken til.

Dagens stevne blev åpnet med en tale av oberst Klingenberg, som bl. a. nevnte at det var dem som hadde ment at Norsk Aero Klubb tok sig vann over hodet når den arrangerte et så stort anlagt stevne. Det kunde se slik ut idag, men obersten håpet flyvningen i det hele vilde bli til gagn for det internasjonale samkvem.

Stevnet tok sin begynnelse med defilering av D. N. L.s amfibium «Valkyrien» og selskapets to tremotors Junkerfly «Najaden» og «Falken». Disse tre fly representerte en verdi av halvannen million kroner.

Den tyske flyteknikk fikk man også anledning til å beundre til gagns idag. En to motors Junkers Ju 86 — et 10 passasjerers fly — boltret sig som en mindre kunstflyver, om det ikke akkurat fløi på ryggen i lav høide. Ellers blev det på den begredelig våte stevnedag vist både krigs- og fredsfly. En Focke-Wulf, ført på en mesterlig måte av direktør Tank, våre marineflyvere laget nydelig sveitflyvning og stupbombing som fikk publikum til å glede sig over at våre flyvere står på et meget høit nivå. Luftkjempen «Feltmarschall von Hindenburg» drønnet avsted med sine 4200 hester og måtte forlate de 200 menneskekyllinger den hadde beskyttet med sine vinger mot regnet. Føreren Brauer med sine rummelige 130 kg. behandlet flyet med eleganse, hvis man kan bruke et slikt ord om en slik kjempe.

Det regnet både i bøtter og baljer. En del flyktet, men de fleste var blitt så våte at de blev stående og vilde ha mest mulig for sin krone. Til slutt bevirket



Flyrevy fra Sola.

Fra øverst og nedover: 1) Valkyrien som landfly på Sola. — 2) F. W. Stösser — 3) Messerschmidt «Taifun». — 4) F. W. «Weihe». — 5) Det første «Nordsjøfly» til Allied Airways Ltd. (Gandar Dower).

regnet at programmet måtte kappes av med noen nummer. Men folk fikk sannelig også nok for pengene.

I kunstflyveavdelingen viste flyveren Kalkstein med sin «Klem» en utvendig eller negativ loop, fall, negativ loop og rolle på ryggen. Han fløi over plassen på ryggen bare med et par meter mellom sitt eget hode og gressbakken. Han tok loddrette svinger så vingene stod rett op-ned. Flyveren Stein førte en Støsser.

høljert ned. Folk tok forresten regnet med prisverdig humor. Det var ikke bare de tilreisende bergensere som spøkte med uttrykk som: «Eg meiner det regner, ka?»

Man hadde også laget en egen heiasang som lød: «Heia, heia, Norges konge, som skal komme til vår by, åpne Sola flyvestevne, se maskiner høit i sky.»

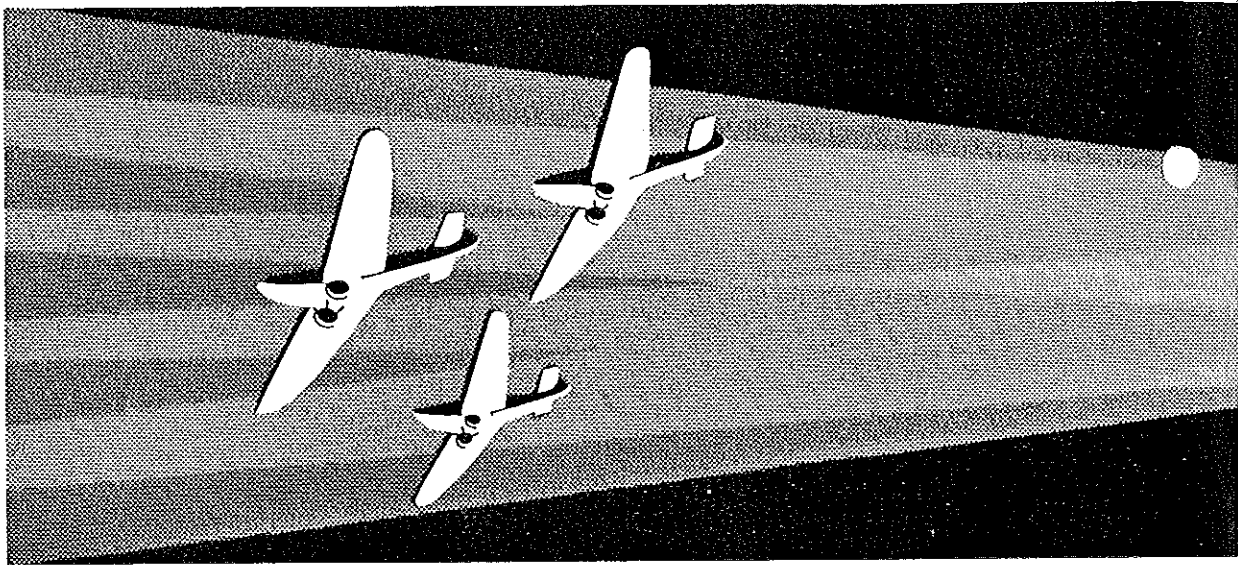
To timer etter at stevnet var slutt strålte solen på ny fra en næsten skyfri himmel.

fabelaktig å se hvordan flyverne dels hadde maskinene under sig, dels over sig. Det vi har sett idag viser hvad den moderne flyvning kan prestere.

Det rådet den mest kordiale stemning under den hyggelige flyvefest.

Stavanger flyveplass er altså åpnet på behørig måte med morsom og alvorlig flyvning i likelig blanding og med hjertelige og hyggelige festligheter.

O. A.



Han både stupte, skled og «rollet» på ryggen og «zoomet» på ryggen. Kunstflyveren Benitz, også en av de tyske galfranser, førte en Bücker Jungmann i meget lav høide over plassen. Det var nervepirrende. Det så grandgivelig ut som om han skulde plukke ugress mens han strøk forbi. Det var mønsterverdig gjort av de tyske kunstflyvere å gjennomføre sine spesielt vanskelige øvelser, da det er vrient å utføre den slags kunster i regnvær. Flyverne må bl. a. fly uten briller, hvilket er meget generende.

I samfulle to timer holdt Kongen ut til tross for at regnet

Flyvefestlighetene blev avsluttet med Stavanger kommunes strålende fest på Sola Strandhotell om aftenen, hvor 230 gjester fra inn- og utland var tilstede. Fylkesmann Norem utbragte Kongens skål under stor tilslutning, og der blev holdt taler for fedrelandet, statsmaktene, for gjestene og fra gjestene, for Norsk Aero Klubb o. s. v.

Kongen takket for maten i en spirituell tale, og komplimenterte de deltagende flyvere som hadde trosset det umulige været. Kongen uttalte: — Jeg regner mig ikke til landkrabbene, men for å si det for oss som stod trygt og hadde benene på bakken, var det

Mandag var siste stevnedagen i Stavanger. Da fikk vi en teknisk demonstrasjon av de flytyper som var på plassen plus de poster av programmet som måtte sløifes søndag på grunn av regnværet.

Nu inntraff den første alvorlige flyveulykke på plassen. En av Hærens Scimitar jagere ført av løytnant Winterthun blev rettet for sent op ifra et stup og blev knust mot bakken. Flyveren omkom og flyet havarerte totalt. Resten av stevnet blev øieblikkelig avlyst.

Flyvestevnene i Tønsberg, Fredrikstad og på Kjeller

Norsk Aero Klubb som stod for det tekniske arrangement i Stavanger fant at den gode anledningen til å drive propaganda for flyvesaken andre steder i landet, nu mens de utenlandske gjester var tilstede måtte benyttes. Det blev derfor i uken etter Stavangerstevnet arrangert flyvestevner i Tønsberg, Fredrikstad og på Kjeller.

tysk seilfly ført av Vogel var underveis fra Kjeller, slept av den tyske flyver Bliesner, fant man av sikkerhetsgrunner å måtte fortsette stevnet i påvente av deres ankomst. Flyverne inntraff like etter og Vogel viste sig fra sin beste side i opvisningen med seilflyet.

Den stedlige avdeling av N. A. K. i Tønsberg med direktør Lind-

men allikevel var publikumstilslutningen imponerende. 5—6000 mennesker var tilstede.

Kjeller.

Søndag skulde det ha vært stevne på Kjeller, men dårligt vær, regn og lavt skydekke tvang styret til å avlyse, hvorefter stevnet blev holdt mandag. De tyske gjester med motorfly og seilfly,



Tønsberg.

Flyvestevnet i Tønsberg, fredag 4. juli blev åpnet med norsk innslag av 3 av Widerøes fly, Stinson, Bellanca og Moth, en frisk defilering, hvorefter Stinson forlot valplassen og overlot den efterfølgende ballongkamp (som i parentes bemerket var meget underholdende) til Waco og Moth. Derefter fikk vi en usedvanlig flott opvisning i kunst-flyvning av Kropf og Benitz. Tilskuerne var voldsomt imponert.

Som kjent inntraff også her en sørgelig ulykke. Fallskjermhopperen Ole Næss styrtet ned og blev drept. Da imidlertid et

boe i spissen har all ære av det stedlige arrangement. Særlig var det nedlagt et gigantisk arbeide med å gjøre Jarlsbergjordet brukbart som flyveplass. — Været var strålende, ca. 12000 mennesker overvar stevnet.

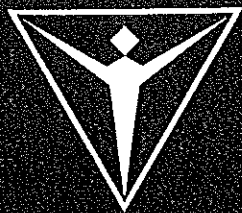
Fredrikstad.

Lørdag blev stevnet i Fredrikstad avviklet. Programmet var her med små forandringer det samme som i Tønsberg.

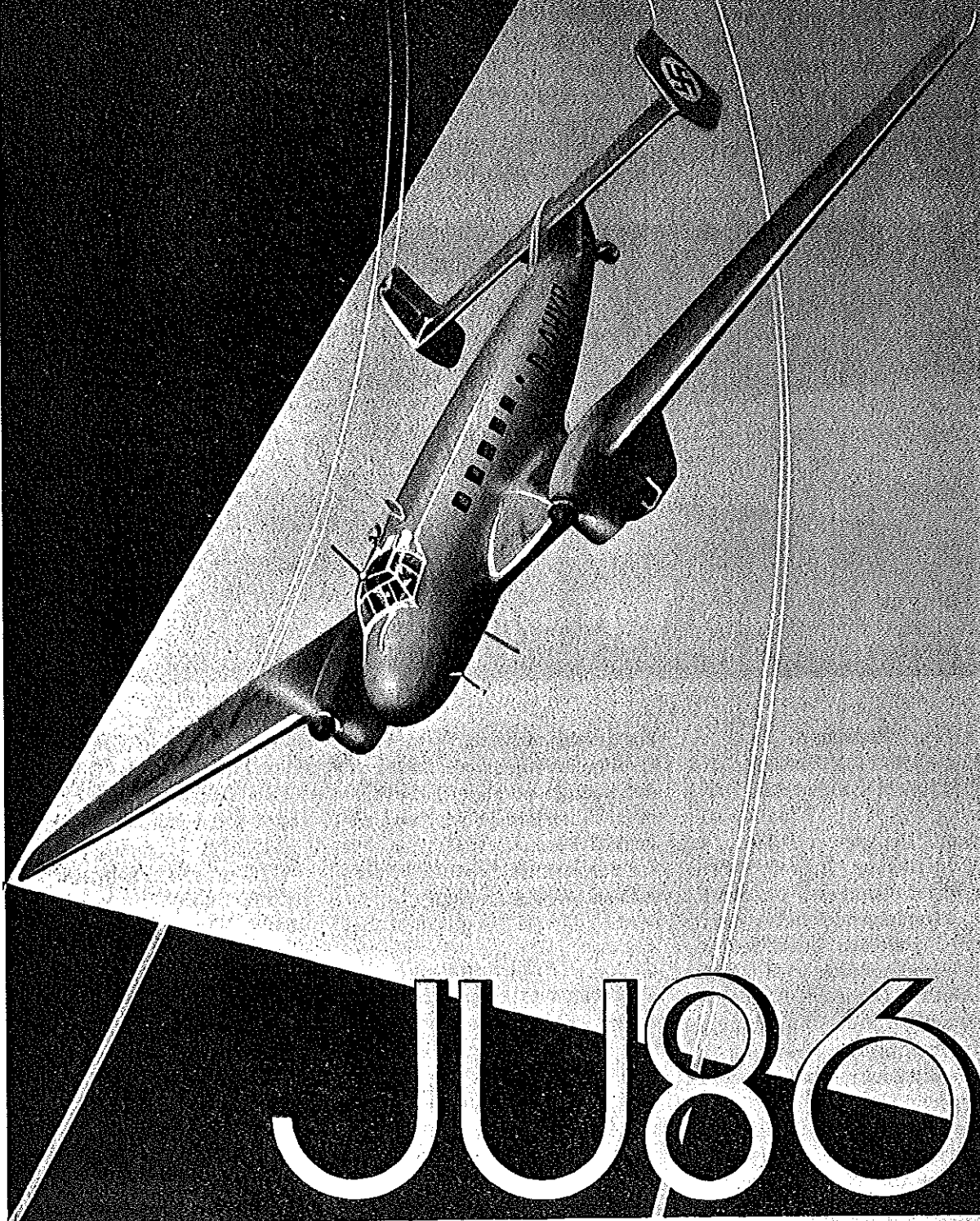
Ingeniør Mellbye med assistanse av Sarpsborg Flyveklubb stod for det stedlige arrangement som var meget greit ordnet. Det var dårlig vær, regn og atter regn,

samt Widerøes og Klem var atter i ilden. De fremmøtte tilskuere fikk for en billig pris en festlig aftenstund i det herlige sommervær.

Søndag aften holdt N. A. K. en enkel avslutningsfest for de utenlandske gjester og flyvestevnenes aktive deltagere og arrangører, på Furuset stadion. De tyske gjester fikk minnegaver og der blev holdt en rekke taler som alle gav uttrykk for den samholdighet som hersker i flyvekretser også ut over landegrensene. Der blev uttalt håp om samarbeide i fremtiden for fremme av flyvningen og en livlig samferdsel på luftveiene.



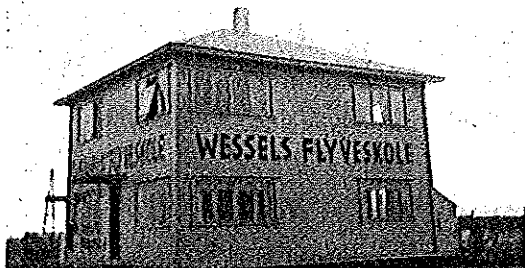
JUNKERS-



JU 86

JUNKERS FLUGZEUG - UND - MOTORENWERKE A.-G., DESSAU

Wessels Flyveselskap A.s i fremgang

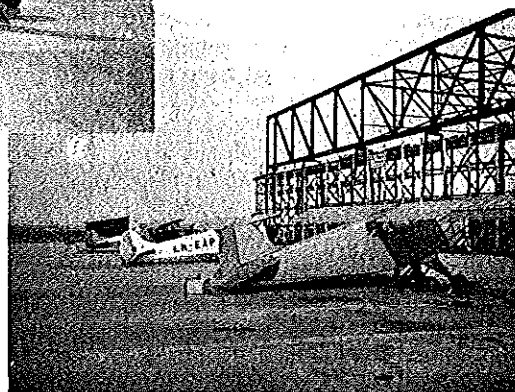
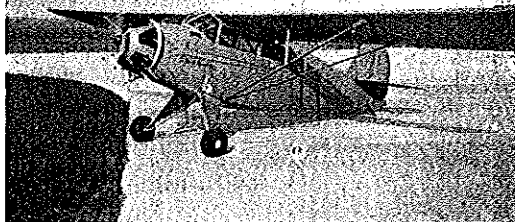


Wessels Flyveselskap A/S har nu opprettet basis både i Oslo og Stavanger. På Sola har de leiet hus med plass til kontor og hvor der er anledning for elevene å bo billig. Når flyskuret er ferdig, vil selskapet sette igang et fullt moderne flyverksted for reparasjon og overhaling av fly. Elevene vil her få høve til å være med i arbeidet, få lære flyets opbygning å kjenne, samt funksjonen til hver enkelt del i flyet.

Selskapets nye Rearwin er nu stasjonert på Hvalstrand bad hvor der blir fløyet turflytving og drevet flyveskole.

Som ny mann i selskapet er ansatt fenrik Edm. Jaquet. Han flyr for tiden på Hvalstrand.

Selskapets driftige leder, herr Peter Wessel, forteller at de nu står foran store utvidelser.



- 1) Wessels flyveskole på Sola.
- 2) Selskapets nye Rearwin «Sportster».
- 3) Wessels fly på Sola.



Norsk Aero Klubb.

MEDDELELSE FRA SEKRETÆREN

Nye medlemmer pr. 21. juni 1937:
Radlotelegrafist Ludvig Korperud, Oslo
Avdelingschef Erling Mohn, Oslo
Fondsmegler Erling Johansen, Oslo
Aksjemegler Nils Henschien, Oslo
Ingeniør Helge Larsen, Stabekk
Fru Karen Johanne Larsen, Stabekk
Kunsthandler Oscar Johannessen, Oslo
Fabrikkeier Ole Mustad, Slemdal
Direktør Odd Sættem, Oslo
Arkitekt Georg Rohde, Oslo
Sekretær Øivind Scott-Hansen, Skøyen
Fru Peggy Scott-Hansen, Skøyen
Marlin Gran, Nordstrandshøgda
Bokholder Hermann Christiansen, Oslo
Arne R. Bjereke, Oslo
Knut Rønning, Grorud
Froken Aasa Thaulow, Larvik
Rolf Prydz Væthe, Blommenholm

Bergfinn Aslid, Volda.
Skibsreder Oluf S. Knudsen, Kr.sand
Fru Birgit Bernhoft Knudsen, Kr.sand
Direktør Gerh. C. Kallevig, Oslo
Disponent Christen Granoe, Tjøme
Fabrikkeier Harald Norheim, Barkåker
Fabrikkbest. Olaf Norheim, Barkåker
Dr. Kristian Schreiner, Tønsberg
Skibsreder Reidar Rød, Tønsberg
Overrettssakfører Yngvar Hvistendahl, Tønsberg
Tannlæge Georg Vefling, Tønsberg
Direktør Christian Lindboe, Tønsberg
Disponent Gunnar Fosser, Tønsberg
Bror von der Lippe, Tønsberg
Farvehandler Øistein Blix Meyer, Tønsberg.

NY AVDELING UNDER DANNELSE I TØNSBERG

Interessen for dannelse av en avdeling av N. A. K. i Tønsberg har vært meget stor i den senere tid og de interesserte med direktør Lindboe i spisen nedla et fortrinlig arbeide under

arrangementet med flyvestevnet på Jarlsberg. Norsk Aero Klubb har allerede en rekke medlemmer i Tønsberg-distriktet og konstituerende møte i Norsk Aero Klubb, Tønsberg avdeling vil bli holdt i den nærmeste fremtid.



NY AVDELING I HALDEN

Som tidligere meddelt har det vært arbeidet med dannelsen av en avdeling av N. A. K. i Halden. 28. mai blev det holdt konstituerende møte i Halden Flyveklubb. Til formann valgtes Ottar Dahl. Viceformann Henry Mørk og sekretær Jac. Tonnesen. Klubben har 10 seniormedlemmer og 11 juniormedlemmer. Klubben har tatt arbeidet med modellflyvningen som en av de første oppgaver.

NY AVDELING I FREDRIKSTAD

Foranlediget ved flyvestevnet på Øra blev der arrangert møte for interesserte, og der blev dannet en avdeling i Fredrikstad. Der blev straks inntegnet 35 medlemmer og flere er tilkommet senere. Tidspunktet har naturligvis vært noget uheldig, nu rett foran sommerferien, men da interessen ser ut til å være stor blandt Fredrikstads ungdom, er det blitt besluttet straks å gå igang med arbeidet. Og klubben har tatt initiativet til samarbeide med landets andre flyveklubber, og meddeler at den disponerer flyskur til gildefly på flyveplassen på Øra, og likeledes autovinde som den kan stille til disposisjon for utenbys klubber der måtte ønske å henlegge sine øvelser til flyveplassen på Øra i sommer. Der kan også medregnes assistanse fra klubbens medlemmer. Flyveplassen på Øra er nu i god stand, med en vel planert flate for motorfly, varierende fra 4—700 m, med lengste utstrekning ONO—WSW. For autoslep og glideflyvning er også den nordlige del, fra kringkastingstasjonen sydover godt kjørbar i en lengde av ca. 1000 m. Da der bortsett fra radiomastene ikke finnes andre hindringer er plassen særdeles vel egnet som øvelsesplass. Klubben har forøvrig et arrangement med stadig lager av flyvebensin og olje og motorflyvere fra såvel innland som utland ønskes velkom-

Kursus i

flyteknikk

Ved OSLO TEKNISKE SKOLE begynner mandag 2. august d. å. kl. 10 eft 5 mdrs. kurs i flyteknikk. Kursets oppgave er å gi en teoretisk utdanning for det tekniske personell som har med bygning, reparasjon, vedlikehold og tilsyn av flymateriell og flyveplasser. For å bli optatt kreves eksamen fra en av de tekniske skoler i **Oslo, Bergen** eller **Trondheim**, fortrinnsvis maskinavdelingen eller tilsvarende kunnskaper. Skolepenger er kr. 100.— for kurset. Søknad med bekreftede avskrifter av vidnesbyrd, sendes skolen.

men til flyveplassen på Øra. Ved henvendelse til sekretæren Holger Børgesen, Onsøy gt. 4, Fredrikstad, kan nærmere detaljer ordnes.

INSTRUKSJONSKURSUS i modellflybygging på Øra ved Fredrikstad.

I forbindelse med Norsk Aero Klubb's seilflykursus på Øra ved Fredrikstad i tiden 1.—18. august vil klubben også søke å arrangere et instruksjonskursus i modellbygging samme sted i tiden lørdag 7. august til søndag 15. august. Ankomstid for deltagerne 7. august.

Kursets leder blir Sverre Thoresen, Norsk Aero Klubb, Oslo.

Det vil bli gitt veiledning i bygging av modellfly, og kurset avsluttes med en konkurranse, hvor Norsk Aero Klubb opsetter premier. Deltagerne holder sig selv med materialer og verktø, og kan bygge typer etter fritt valg. Materialer, tegninger og verktøi kan dog skaffes under kurset. Det vil likeledes bli gitt teoretisk undervisning.

Kurset er gratis for medlemmer av Norsk Aero Klubb og koster kr. 3 for andre.

Innmeldelse innsendes skriftlig og

For flyvning:

**Aero
Mobiloil**

Selv det beste er
ikke for godt

snarest til Norsk Aero Klubb, Prinsensgt. 5, III, Oslo, innen 24. juli. Innmeldelse må inneholde navn, adresse, alder, samt erklæring fra foreldre eller foresatte at de ikke har noe imot at eleven deltar.

Innkvartering og opphold må delta-gerne selv sørge for, og hver enkelt må medta det nødvendige utstyr hertil. Det anbefales teltleir på Øra. De som har teltutstyr, må oppgi dette. Det vil bli forsøkt å skaffe nødvendige teiler, samt fellesarrangement med spisning, og nærmere underretning vil bli gitt deltagerne om dette så snart man får oppgave over antallet.

Kursets deltagere må på enhver måte innordne sig under kursets leder og gi vne instruksjer.

NORSK AERO KLUBB vil arrangere seilflykursus på Øra i tiden 1.-18. aug.

Intresserte anmodes om å melde sig snarest.

Som tidligere meddelt har Norsk Aero Klubb tenkt å igangsette et seilflykursus i år også, og i den anledning har vår kjente seilflyver Lars Berge opholdt sig i Tyskland i vår for å spesialisere sig som leder. I forbindelse med den nystartede avdeling i Fredrikstad som stiller hangar og slepebil til disposisjon og forøvrig vil assistere med arrangementet, har Norsk Aero Klubb til hensikt å igangsette et A- og B-kursus på Øra i tiden 1.—18. august. Det er forutsetningen at A-kurset skal være fra 1.—18. august og B-kurset fra 6.—18 august. På A-kurset blir det adgang for ca. 15 elever og på B-kurset ca. 10. Prisene er betydelig redusert og hvert kursus, som har henholdsvis A- og B-certifikat som mål, koster kr. 35 for medlemmer av N. A. K. og kr. 60 for ikke medlemmer. For de som ikke har anledning til å delta i hele kurset, vil der bli adgang for enkelte starter mot erleggelse av kr. 2,— pr. start med glidefly og

kr. 4,— pr. start med seilfly. Det blir anvendt autovinne ved start.

Medlemmer av klubber som stiller fly til disposisjon og direkte deltar i arrangementet, er fortrinnsberettiget, og vedkommende klubber får godtgjørelse pr. dag for utleie av sine fly m. v.

Det er forutsetningen at deltagerne skal ligge i telt og sørge for sitt eget underhold. Det vil også bli forsøkt å arrangere instruksjon og konkurranser for modellflyvere i ca. 8 dager på samme sted.

Da militærflyvere skal drive øvelse der i tiden 2.—10. august, må man under kurset ta det forbehold at der fra deres side ikke er noe til hinder for ovennevnte arrangement, og ta de hensyn som felles bruk av plassen gjør påkrevet. De som er interessert i å delta i kursene, må snarest mulig sende skriftlig beskjed til Norsk Aero Klubbs hovedkontor, Prinsensgt. 5, III, Oslo, med angivelse om de selv kan medbringe teltutstyr m. v. Videre vedlegges almindelig lægeattest, edruelighetsattest og skriftlig samtykke fra foreldre eller foresatte for dem som er under 21 år. Nærmere direktiver vil snarest bli tilstillet de enkelte.

KLUBBENS NYE MEDLEMS- MERKE

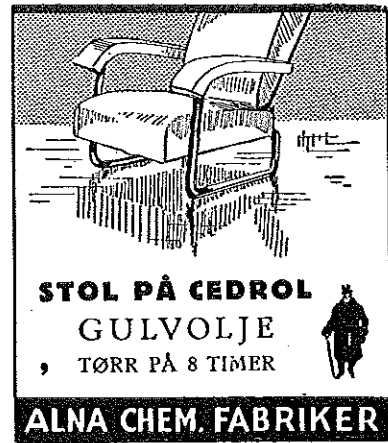
er nu tilsalgs såvel i avdelingene som fra hovedkontoret. Prisen er kr. 2.

GRATIS ADGANG til flyvehavnen Ingierstrand.

Widerøes Flyveselskap A/S har skrevet til N. A. K.:

Vi tillater oss herved å meddele Dem at Oslo kommune ved bestyrer Larsen har innrømmet Norsk Aero Klubbs medlemmer fri adgang til vår flyvehavn, og refererer hvad bestyrer Larsen skriver til oss:

«Norsk Aero Klubbs medlemmer får adgang til flyvehavnen 1 aften pr. uke til klubbens faste møtedag som holdes i messen. Medlemskort til klubben gjel-



der da som adgangstegn og badets kontor holdes underrettet om møtedagen. Parkeringsavgift for biler må betales.

KUNGL. SVENSKA AERO KLUBBEN

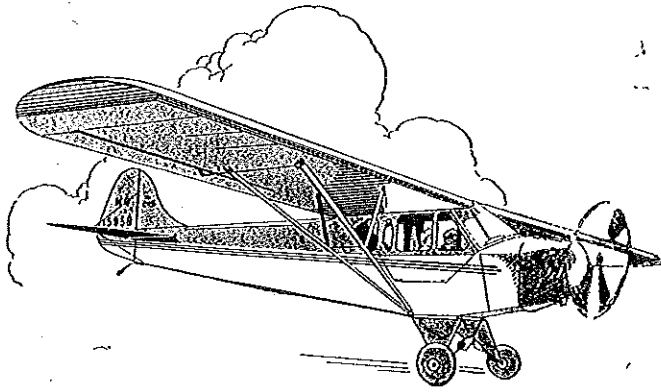
i samarbeide med Svenska Flygares Riksförbund har under forberedelse å arrangere flyvedager den 4. og 5. september førstk. med demonstrasjon, opvisning og konkurranser. De norske flyvere vil bli innbudt og Norsk Aero Klubb er interessert i snarest å høre om noen av klubbens medlemmer vil ha anledning til å delta. Vi skal senere komme tilbake til en mer utførlig omtale.

Det Kongelige Danske Aero- nautiske Selskabs Fond til for- ulykkede skandinaviske Flyveres trængende Efterladte.

Gjennem Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab er det kommet underretning om at bestyrelsen for ovennevnte fond har besluttet å tildele en norsk flyvers trengende efterladte fondets legatporsjon for året 1937 med kr. 400,— danske kroner. Beløpet kan kun utdeles i en porsjon.

De som måtte ønske å komme i betraktning bedes snarest å sende skriftlig henvendelse til Norsk Aero Klubbs kontor, Prinsensgt. 5 III, Oslo.

Ingeniør **F. Selmer** ^A/_S Entreprenør
forretning • Oslo



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

Spesialvilkår for trafikkelever

*Lær flyvning for sport
og for enhver.*

WESSELS FLYVESELSKAP
OSLO STAVANGER



Vernepliktige Flyveoffiserers Forening

Marinens Flyvevåben meddeler:

Ifølge Stortingets beslutning av 3. juni d. å. er den nuværende betegnelse (tittel) for vpl. flyvere i Marinen fra 1. juli d. å. forandret til henholdsvis:
vpl. flyverlojtnant
vpl. flyverferrik
vpl. flyverkvartermester.

Hærens Flyvevåbens minnedag — 16. juni.

Der er gått tradisjon i høitideligholdelsen av den 16. juni på Kjeller — dagen er viet de falne kameraters minne.

Minnedagen i år var meget høitidelig, ca. 200 soldater og befal møttes om bautaen med de siste ukers triste hendelser i minne. De forulykkedes pårørende var også tilstede. Der lå denne gang tre grankranser ved bautaens fot — Per Egge, Kaare Winterthun og Ole

Kveberg var de som hadde kommet til siden siste gang man stod samlet på minnedagen. En minnekrans var nedlagt fra kameratene ved Vernepliktige Flyveoffiserers Forening.

Generalinspektøren for Hærens Flyvevåben, oberst Klíngenbergh, holdt under paraden en både i form og fremførelse ypperlig tale. Han minnet i vakre ord de tre forulykkede flyvere; — i sin alvorstemte tale flettet han også inn ord om de vanskeligheter våbnet nettop i denne tid har kjempet med, og manet befalet til hver én å gå inn i sig selv for å søke mulige svakheter rettet på — til beste både for våbnets anseelse og fremgang.

Ved avslutningen av paraden hilste chefen for 2. divisjon, generalmajor Hvínden-Haug, som også var tilstede, på det fremmottte vpl. flyvebefal som med kaptein Tryggve Gran i spissen var mott frem i et antall av ca. 25.

Efter at selve minnehøitideligheten var over blev det innbudte befal, hvorav mange var av de aller første fører- og speiderkull fra Flyveskolen, vist rundt på plassen og i fabrikkens. Under ledelse av ingentor, lojtnant Slåtten og

materialforvalter, lojtnant Hagen, gikk man gjennom alle fabrikkens avdelinger samt lagrene. De vernepliktige lot til å like denne opfriskende tur på gamle tomter og der blev spurt adskil- lig.

Senere var der demonstrasjon i luften av våbnets forskjellige flytyper. En sveit på tre Mother — med elever som førere — viste sveitflyvning med litt snittflyvning tilslutt. Likeledes så man Fokkere i luften og tilslutt fløi lojtnant Carlson en kort og sympatisk opvisning med Scimitar-jageren.

Derefter samledes våbnets faste og vernepliktige befal i soldatenes spisesal, hvor lojtnant Herland hadde tilbragt hele dagen for å gjøre «Folkekjøkkenet» hyggeligst mulig — hvilket også hadde lykkedes ham. Der var pent pyntet med hvite duker og blomster på bordene. Det blev servert erter, salt kjøtt og flesk.

Gamle gjester uttalte aldri å ha smakt bedre «folkekjøkkenmiddag» enn dagens. Omkring de 8 langbord var så samlet fast- og vernepliktig befal, — den kameratslige tonen rådet grunnen som det sig hover i et befalsvåben. Der blev ikke holdt taler ved middagen.

Plasskommandanten, major Norby, ønsket velkommen til bords og divisjonschefen, generalmajor Hvinden-Haug benyttet anledningen idet han takket for maten til å uttale håpet om at man nu i vårt land måtte begynne å vise flyvevåbnet den interesse og den plass i landsforsvaret som det rettelig bør ha.

Efter middagen begav herrene sig op i Øvre messe hvor der blev servert kaffe.

En vellykket høstidsdag for Hærens Flyvevåben, verdig det formål den har fått.
P. S.

OSLO TEKNISKE SKOLE

Plan for kursur i flyteknikk.

Kursets opgave.

Kursets opgave er å gi flyteknisk utdannelse til civilflyvningens tekniske personale. Undervisningen fører frem mot det mål å gi elevene en fullstendig forståelse av flyets virkemåte, konstruksjon og styrkeberegning; samt å gi de nødvendige kunnskaper i materiallære og flymotorlære, flyveplasser og sikrings-tjeneste.

Optagelsesbetingelser.

Som elever ved kurset optas fortrinnsvis teknikere fra maskin- og elektro-avdelingen ved de tekniske skoler i Oslo, Bergen og Trondheim, men der er også adgang for dem som har annen lignende utdannelse. Ansøknin- gen med opplysninger om skolegang og praksis må innsendes i hvert tilfelle.

Kursets varighet og fagfordeling.

Kursets varighet er 5 måneder, fra 1. august til 21. desember, med 36 ukentlige timer. Timetal- let fordeler sig således:

	Timer ukentlig
Aerodynamikk	6
Flykonstruksjon	10
Materiallære	4
Flyveplasser m. m.	6
Flymotorlære	10

Kurset avsluttes med eksamen fra ca. 13. til 20. desember.

Sveisekursur.

Elevene gjennomgår et 33 timers kursur i tynnplatesveisning ved Statens Teknologiske Institutt, med øvelser i sveising av flyrør, rørknutepunkter, beslag etc.

Elskursjoner.

Under studietiden blir der foretatt flere elskursjoner bl. a. til Marinens og Hærens flyfabrikker.

Skolepenger.

Kursets kostende er kr. 100,—.

Fra Berlin til Santiago de Chile og tilbake til Oslo – 12 døgn.

Deutsche Lufthansa har fløiet luftpostruten over Sydatlanteren 250 ganger.

TIL REDAKSJONEN AV FLY

I anledning den 250. transatlantiske flyvetur på luftpostruten mellem Tyskland og Syd-Amerika ønsker vi å sende Dem vår hilsen. At vi benytter en mange tusen km lang omvei har en spesiell grunn: Jubileumbrevet skal berede Dem en liten glede, men det skal også overbevise Dem om hvor fort et brev kan bli fløiet fra Tyskland til Syd-Amerika og tilbake til Dem.

For 3½ år siden begynte Deutsche Lufthansa som første flyveselskap med regelmessig flyposttjeneste over Atlanterhavet.

Fra år til år kunde farten på denne 15 800 km lange strekning mellem Frankfurt/Main og Santiago de Chile

settes betraktelig op. Og fra år til år har også postmengden vokset. Minst 60 000 brev er nu sendt med hvert fly, tilsammen har nu 13 000 000 luftpostbrev blitt fløiet over Sydatlanterhavet. Dette er et eksempel på tysk luftfarts ydeevne, o. s. v.

Med høflaktelse

Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft.

Vi takker Deutsche Lufthansa for den originale og morsomme hilsen. Brevet brukte nøyaktig 12 døgn på den 32 000 km lange flyvetur. Altså over 2600 km pr. døgn.



Dr. ing. Emil Kropf.

«Vi skal alltid komme når Norsk Aero Klubb ber oss,» sa dr. ing. Emil Kropf, vi vil gjøre alt vi kan for å hjelpe klubben i arbeidet for å fremme flyvningen i Norge.» Herr Kropf snakket på vegne av samtlige tyske gjester som var med i «sommeroffensiven» til Norsk Aero Klubb.

— Vi møter så mange prektige mennesker hvor vi kommer, vi lærer å sette pris på det særegne hos hvert folk og hvert land, vi lærer å elske våre naboer, — og gjennom luften er vi alle naboer.»

Det er med en viss patos Kropf taler om disse ting, men jeg forstår det er opriktig ment og ikke bare tomme fraser. Han og hans tyske kammerater har i handling vist hvad der ligger bak ordene.

— Er De flyver av yrke, spør jeg for å ha noe å begynne med.

— Nei, jeg er ingeniør, ansatt i Standard, Deutsch-Amerikan Petrol. Gesellschaft i Hamburg. I stillings medfør reiser jeg meget og da bruker jeg selvfølgelig fly, som selskapet holder meg med. Først hadde jeg en Stieglitz med Siemens motor. Dette flyet er jo som De vet meget «kunstflugfähig» og jeg trenet på det når anledning gas. Og da det viste sig at ikke bare jeg selv, men også publikum satte pris på luftkunstene, så har jeg fortsatt. Stieglitzen har jeg nu kjøpt privat, mens jeg har fått et nytt reisefly, Messerschmidt «Taifun». Det har en 220 HK Argusmotor og gjør en marsjfart på 300 kmt. Det er ikke mange steder her i Norge man kan lande med et slikt fly, sier herr Kropf, bedrøvet i stemmen og med hodet litt på skakke.

— Ja, kan De som utlending forklare grunnen til at vi her i Norge er så sent ute når det gjel-



Herr og fru dr. ing. Emil Kropf.

der flyveplassbygging og kommersiell flyvning i det hele?

Nordmennene som jo kan se tilbake på en rekke enkeltprestasjoner, mangler merkelig nok ennå «the spirit of aviation». De har ennå ikke på flyvningens område lært å ta konsekvensen av hvad de som var forut for sin tid har utført. Dessuten er Norge et vanskelig land å fly i. Det kreves en vel utbygget bakkeorganisasjon og en meget gjennomført sikkerhetstjeneste for å drive trafikk-flyvning her i landet.

Og så en ting, og nu blev Kropf ivrig, hvad er det som feiler dere norske bladfolk, dere skriver om flyveulykker som om de skulde tilsvare en verdensrevolusjon i betydning. Dere lager en uhyggestemning om flyvningen som må virke stagnerende på utviklingen. Ta deres oppgave litt mer alvorlig, vær positive (adresserer til rette vedkommende. Red.)

— De er skuffet over opholdet denne gang?

— Nei langt ifra. Vi har hatt det festlig og er blitt ualmindelig godt behandlet. Overbring vår beste takk til vårt vertskap med

kaptein Reistad i spissen, til de sivile og militære myndigheter som har hjulpet oss på alle måter, til alle vi har vært isammen med. Vi er blitt glad i dere alle, og vil så gjerne komme igjen. Send bud etter oss når vi kan være til hjelp, vi er ikke så langt vekke.

Alle norske fylvere som har møtt dr. ing. Emil Kropf og hans tyske flyverkamerater, har lært å sette stor pris på dem. Vi håper på fortsatt godt samarbeid, og det er med begeistring vi ønsker dem alle:

Willkommen zurück.

J. L.

FLY

Se premieoppgaven på
2nen omslagssidel

F L Y

Redaktøren er bortreist fra
20de juli til 15de august.
Alle forespørsler bes sendt
skriftlig.

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.

Hellstrøm & Nordahls Boktrykkeri A.s
Welhavensgt. 9, Oslo.

Luftfartforsikringer

overtas av nedennevnte selskaper tilsluttet

Den nordiske Pool for Luftfartforsikring

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

Fallskjermer - Gyrokompasser - Magnetiske kompasser - Høidemålere
Fartsmålere - Stigningsmålere - Girindikatorer - Kryssfinér - Slanger
for bensin og olje - Startere og generatorer - Støtdempere og halehjul
Stålrør.

Kun allerbeste kvalitet fra ledende fabrikker.

Bjarne Sjong & Co.

Rådhusgaten 6, OSLO. Telefon 22079

Alt i flymateriel.

Mølbach-Thellefsens Tekniske Forretning A.s

REPRESENTANTER FOR

Curtiss Wright Corporation og

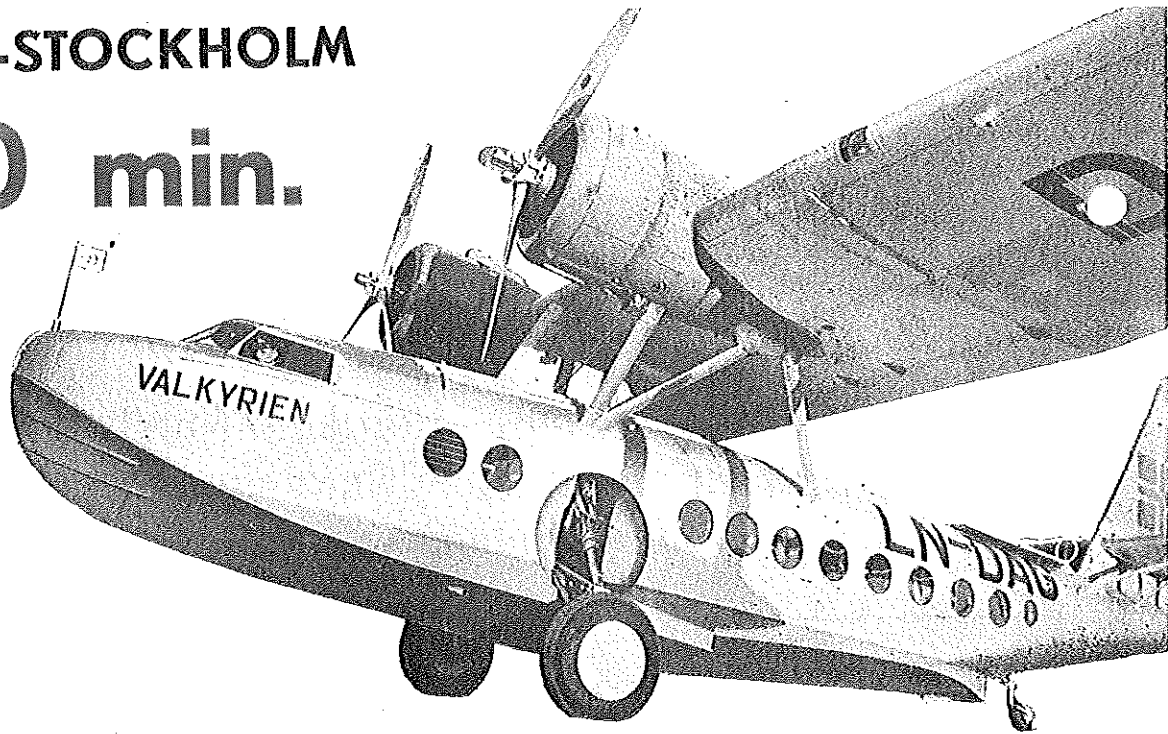
Pioneer Instrument Company etc.

KRONPRINSENSGATE 17

TELEFON 23360 - 23460

OSLO-STOCKHOLM

110 min.



DET NORSKE LUFFARTSELSKAP

FRED. OLSEN - BERGENSKE A-S

Reis med
Flyveruten
Trondheim -
Bodø 1937
(Midnattsolruten)

RUTETIDER:

Tog fra Oslo 07.25 Tog til Oslo 20.20

*Bil avgår fra Nordenfjeldskes kontor
08.45 via Britannia hotel 08.50.*

Km.	09.30	Avg. Trondheim	ank. 18.50
250	10.55	ank. Brønnøysund	avg. 17.25
	11.15	avg. Sandnessjøen	ank. 17.15
315	11.40	ank. Sandnessjøen	avg. 16.50
	11.50	avg. Bodø	ank. 16.40
475	13.00	ank. Bodø	avg. 15.20

Trafikk fra 3. juli:

Mandag kun Bodø—Trondheim.
Tirsdag, onsdag, torsdag, fredag tur og retur.
Lørdag kun Trondheim—Bodø.
Søndag er flyet stasjonert i Bodø for leilighetsturer.

*Nærmere opplysninger hos D. N. L. og Widerøe's Flyve-
selskap A.s samt reisebyråene.*

WIDERØE'S FLYVESELSKAP A-S