

FLUGSPORT ALP VOLKSSPORT

Unabhängiges und unparteiliches Organ zur Förderung und Popularisierung des österreichischen Flugsportes.

Jahresbezugspreis S 1.50

Briefadresse: Wien, IV. Amt 50, Postfach 74 Postsparkassen-Konto: B 134.607

JAHRGANG 1932

OKTOBER

Nr. 5

Nachdruck nur mit genauer Quellenangabe gestattet. — Nächste Nummer erscheint am 1. November 1932.

Was ist mit den „Volksflugzeugen“?

Der Ruf nach verhältnismäßig billigen und ökonomischen Leichtflugzeugen wird immer lauter. Vereinzelt werden nun solche Flugzeuge teils von Privatleuten, teils von Unternehmungen in Angriff genommen und können wir heute über zwei solche Bauausführungen in Wort und Bild berichten. In der letzten Folge des F. a. V. brachten wir eine kurze Notiz: „Leichtflugzeuge in Graz um Schilling 4000.—“. Aus allen Teilen Oesterreichs schwamm darauf eine Welle von Zuschriften zu Ramor. Leider ist, wie wir nun erfahren, unser Korrespondent zu eifrig gewesen. Tatsächlich bestand der Plan, ein aus dem „Zögling“ entwickeltes Leichtflugzeug für Radstart und Kufenlandung mit 20-PS-Motor in Serie herauszubringen. Um den genannten Preis erreichen zu können, hätte auch der Motor in Lizenz und im Inlande gebaut werden müssen. Dies hätte sich aber erst rentiert, wenn eine große Serie erzeugt worden wäre, für die aber nie und nimmer Absatz zu erzielen gewesen wäre. Deshalb muß der Traum vom billigen österreichischen Leichtflugzeug vorderhand noch weitergeträumt werden.

Motorisiertes Segelflugzeug (Type R II. »Prüfling«).

Vollkommen selbständig haben die Brüder Wickenhauser in Wieselburg ein Segelflugzeug gebaut und dieses nun durch verschiedene Aenderungen und Einbau eines leichten Motors in ein kleines Motorflugzeug verwandelt. (Siehe Abbildung.) Zum Einbau gelangte ein Zweizylinder-BMW-Motorradmotor mit ca. 10 PS Leistung, der vorne auf der Rumpfnase auf einer Sperrholzkonsolle ruht. Der Propeller ist mit der Schwungmasse direkt gekuppelt und liefert 14—1700 Umdrehungen pro Minute. Derselbe wurde

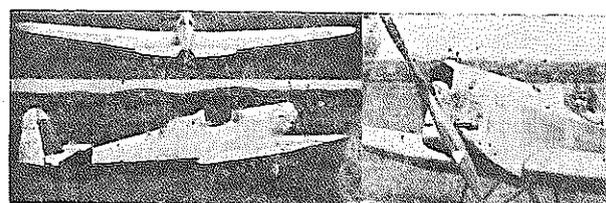
von dem bekannten Wiener Flugzeugkonstrukteur Ing. Leopold Bauer konstruiert und von Otto Wickenhauser gebaut.



Das aus Stahlrohren bestehende Fahrgestell ist an zwei Rumpfspanten befestigt, Achse mit Rädern ist durch Gummiringe in üblicher Weise abgedefert. (Bei dem geringen Raddurchmesser wäre vielleicht ein achsenloses Fahrwerk vorteilhafter gewesen. Anm. d. Schriftl.) Herr Alfred Schinner, Tischlermeister in Wieselburg, unterstützte den Bau in anerkennenswerter Weise durch Beistellung von Maschinen, Räumlichkeiten und Werkzeugen und legte überdies auch selbst mit Hand an. Würde nur überall der Bau so unterstützt werden!

Leichtflugzeug „Mehr V“.

Von allen bisher gebauten Leichtflugzeugen ist diese Maschine dem Begriff „Volksflugzeug“ am nächsten. Dieses Flugzeug wurde von dem bekannten deutschen Konstrukteur Ing. F. X. Mehr, Friedrichshafen, auf Grund jahrelanger Erfahrung entwickelt. Die „Mehr V“ ist ein freitragender Tiefdecker in Holzkonstruktion und Sperrholzbeplankung, mit 11 m Spannweite, 6 m Länge und 14,5 m² Tragflächeninhalt. Das achsenlose Fahrgestell besteht aus kräftigen Stahlprofilen, Kielflosse ist verstellbar, Tragflächen sind abnehmbar und kann die Maschine in wenigen Minuten



ohne Hilfsmittel zum Straßentransport fertig gemacht und in jede Garage eingestellt werden. Das Triebwerk besteht aus einem 18 PS wassergekühlten DKW-Motor (600 ccm) mit untersetzter Heine-Luftschaube. Rüstgewicht 202 kg, Zuladung 120 kg. Die Flugeigenschaften sind in jeder Hinsicht hervorragend. Höchstgeschwindigkeit ca. 140 km/h, Startlänge 60 m, Auslauf 70 m. Der Betriebsstoffverbrauch ist 7,7 l pro Flugstunde, sodaß bei dem Tankinhalt von 40 l der Aktionsradius 500 km beträgt.

Die ganze Ausführung der Maschine ist erstklassig und entspricht verwehnten Ansprüchen. Dieses Leichtflugzeug liefert die Firma Ing. Mehr & v. Rüdiger, Flugzeugbau Meckenbeuren-Friedrichshafen, flugklar zum Preise von RM 2800.— = ca. S 4800.— ohne Zoll etc. (Die Zulassung dürfte in diesem Preis nicht mitbegriffen sein. Anm. d. Schriftl.) Ferner beabsichtigt genanntes Unternehmen die Baupläne für den Selbstbau abzugeben, sodaß ein gutes Flugzeug zu den Selbstkosten, d. h. reinen Materialkosten von ca. S 2000.— hergestellt werden kann.

Gleit- und Segelflug-Prüfungen.

Nachstehend bringen wir die wichtigsten Bedingungen, die zur Erlangung von Abzeichen, Ausweisen und Scheinen, erfüllt werden müssen:

Gleitflieger-Prüfung „A“:

Ein Geradeaus-Flug von 30 Sekunden Dauer mit bruchfreier Landung.

Gleitflieger-Prüfung „B“:

Fünf aufeinanderfolgende Flüge von je 60 Sekunden Dauer mit eingelegten „S“-Kurven und bruchfreien Landungen.

Segelflieger-Prüfung „C“:

Ein Flug von 5 Minuten Dauer bei ständigem Ueberhöhen der Startstelle und bruchfreier Landung. Außerdem noch eine theoretische Prüfung. Diese umfaßt:

Grundbegriffe des Segelflugwesens, z. B. Unterschied zwischen Gleit- und Segelflug. Was ist Gleitwinkel, Sinkgeschwindigkeit. Erklärung eines Segelflugzeuges in seinen Hauptteilen. Darlegung verschiedener Gleit- und Segelflugzeugtypen und ihre Verwendungszwecke.

Beurteilung der Verkehrssicherheit eines Segelflugzeuges. Beschreibung der vor jedem Flug zu prüfenden Teile. (Anschlüsse, Sicherungen, Auslösevorrichtungen etc.)

Verhalten während des Fluges, auch in unbeabsichtigten Fluglagen. Erklärung der Luftströmungen und deren Einfluß auf das Segelflugzeug. (Allgemeine Wetterkunde, Aufwindarten etc.)

Kenntnis der Verkehrsvorschriften, soweit sie eben den Segelflug betreffen. Schließlich erste Hilfe bei Unfällen.

Leistungs-Prüfung „D“:

Ein 5-Stunden-Flug, ein 50-km-Ueberlandflug, ein Flug mit 1000 m Startüberhöhung.

Sämtliche Prüfungsflüge müssen durch zwei anerkannte Sportzeugen beurkundet werden, wovon einer der Sportzeugen im Besitze des Ausweises sein muß, für dessen Erlangung gestartet wird. (Eine Ausnahme bildet hierbei die Erlangung des Leistungsabzeichens „D“.) Für Beurkundung der Flugeistung zur Erlangung des C-Ausweises oder Leistungsabzeichens D ist ein Barographenstreifen vorzuweisen. Das Mindestalter zur Zulassung zu diesen Prüfungsflügen ist mit 16 Jahren festgelegt.

Bei Ausgabe der A-, B- und C-Ausweise wird gleichzeitig das bezügliche Abzeichen ausgefolgt. Das Gleitflieger-Abzeichen „A“ ist ein rundes Abzeichen, etwas kleiner als ein österreichischer Schilling, mit einem schwebenden weißen Vogel auf dunkelblauem Grunde. Das B-Abzeichen ebenso, jedoch mit zwei und das Segelfliegerabzeichen „C“ mit drei übereinander stehenden Vögeln. Das Leistungsabzeichen „D“ ist wie das „C“, jedoch mit einem kleinen Lorbeerkrantz umgeben.

Wenn wir in Oesterreich jemanden mit einem dieser Abzeichen sehen, so wissen wir, daß der Betreffende die Prüfung bzw. Schulung in Deutschland durchgemacht hat. Die Abzeichenfrage ist nämlich für uns noch immer nicht gelöst. Wir haben viele Gruppen in Oesterreich, die teils A-, teils B-Flieger haben, aber den offiziellen Ausweis bzw. das Abzeichen nicht erhalten können. Es wäre eine der Hauptaufgaben des Oe. L. V., endlich einmal die Abzeichenfrage in Angriff zu nehmen.

Amtlicher Segelflugzeugführerschein.

Laut Bundesgesetz vom 30. Juni 1932*) werden in Oesterreich amtliche Segelflugzeugführerscheine ausgestellt. Diese stellen im Prinzip lediglich eine Erweiterung bzw. Verschärfung des C-Ausweises dar. Gefordert wird:

Fünf Flüge von insgesamt 30 Minuten Dauer ohne Beschädigung des Flugzeuges. Bei jedem Fluge muß die Startstelle mindestens 2 Minuten lang überhöht werden.

Theoretische Prüfung (wie bei C-Prüfung). Aerztliche Untersuchung. (Bei Nichterfüllung einzelner Bedingungen können Ausnahmen zugelassen werden, sofern die sichere Führung eines Segelflugzeuges nicht beeinträchtigt wird.) Der Inhaber eines amtlichen Segelflugzeugführerscheines hat in Abständen von 3 Jahren der Luftfahrtbehörde nachzuweisen, daß er in der Zwischenzeit Segelflugzeuge geführt hat.

Wer nun glaubt, daß ein Segelflieger mit Ausweis oder Führerschein Segelflugzeuge bauen und fliegen darf, wie er will, befindet sich in gewaltigem Irrtum. Auch Segelflugzeuge unterliegen Prüfungen und Bestimmungen. Und das ist ganz gut so. Doch darüber ein andermal.

Autoschleppstarts für Segelflugzeuge.

Der nachstehend beschriebene Autoschleppstart kann für Anfänger-, Fortgeschrittenen- und Leistungsflüge verwendet werden. Das Prinzip des Autoschleppstarts beruht auf das Ziehen des betreffenden Gleit- oder Segelflugzeuges durch ein Auto mittels Drahtseiles. Entwickelt wurde diese Methode in Amerika, da man „drüben“ besonderen Wert darauf legte, innerhalb kurzer Zeit möglichst viele Flüge auszuführen und insbesondere schnell fliegen zu lernen. Nur durch den Autoschleppstart wurde der Gleit- und Segelflug in Amerika so populär, da man wohl Motorlosfliegen als schönen Sport anerkennt, sich aber nicht mit der „Hangschlepperei“ als zeit- und kraftvergeudend anfreunden wollte. Tatsächlich gibt es keine zweite Segelflug-Schulmethode, die so schnell zum Ziele führt, so einfach,

*) Wir verweisen auf das Bundesgesetzblatt vom 24. August 1932, 236. Verordnung. Erschienen in der Oesterr. Staatsdruckerei. Preis S —.25.

billig und zugleich sicher ist, wie die in Rede stehende.

Was hierzu nötig ist? Ein großes, ebenes Feld oder eine Wiese, am besten einen Flugplatz, ein ruhig fahrendes Auto und je nach Bedarf einen Schulgleiter oder eine Rumpfmachine. Für Anfängerschulung wird ein Drahtkabel von ca. 50 m Länge und 3 mm Durchmesser, für „größere“ Flüge ein solches bis zu 200 m Länge und 5 mm Durchmesser verwendet. Bei Anfängerschulung ist das Flugzeug mit dem Auto fix verbunden, während für Fortgeschrittene am Flugzeug eine Auslösevorrichtung angebracht ist, durch welche das Seil, sobald die gewünschte Höhe erreicht wurde, ausgeklinkt wird. „Für alle Fälle“ kann auch eine Ausklinkvorrichtung am Auto nicht schaden. Der Schulvorgang für Anfänger ist nun folgender: Der im Wagen befindliche Fluglehrer überwacht und beeinflusst durch schnelleres oder langsames Fahren den Flug des Schülers. Zunächst wird nur so schnell gefahren, daß der Gleiter noch am Boden bleibt, damit der Schüler in erster Linie Verwindung und Seitenruder bedienen lernt. Nach Ermessen des Lehrers wird dann schneller gefahren, und zwar so, daß die Maschine ca. 1 m über dem Boden schwebt, in welcher Höhe sie über den ganzen Flugplatz gezogen wird. Sollte der Schüler doch noch falsche Steuerausschläge geben, so ist weiter keine Gefahr dabei, denn der Fluglehrer braucht nur ein wenig zu stoppen und die Maschine sitzt schon wieder am Boden. Mit Ausklinkvorrichtung und Verlängerung des Seiles wird dann die Flughöhe gesteigert, bis sie ausreicht, die B-Prüfung abzulegen. Der Start für ausgebildete Piloten geht folgendermaßen vor sich: Auf ein Zeichen des Flugzeugführers fährt das Auto zunächst langsam an, um dann das Tempo schnell, aber gleichmäßig zu beschleunigen. Nach etwa 30–40 m hebt sich das Segelflugzeug vom Boden ab und steigt ziemlich steil empor, bis es nahezu senkrecht über dem Auto steht, wonach dann das Seil ausgeklinkt wird. Mit einem 200-m-Seil lassen sich leicht Höhen bis zu 150 m erreichen und mehrere Minuten lange Gleitflüge ausführen. Auf diese Weise wurde auch einmal ein Aufwindfeld erreicht, wobei es dem Flieger gelang, einen längeren Segelflug auszuführen. Sehr gut bewährt haben sich unter der Kufe angebrachte Räder, die das Schleppen ungemein erleichtern.

Zahlreiche Amerikaner haben durch vorstehende Methode den motorlosen Flug erlernt. Auch in Deutschland wird jetzt der Autoschlepp allorts durchgeführt. Wollen wir hoffen, daß auch bei uns bessere Erfolge durch ihn erzielt werden als bisher.

S.

Buntes Allerlei.

Die Phoenix-Flugzeugwerft plant die Herausgabe von „Züglern“ in Baukastenform.

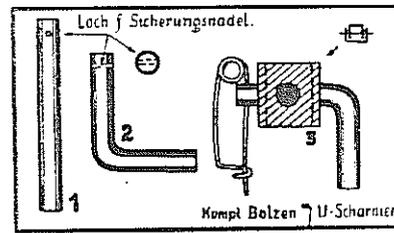
Die in der I. Internationalen Bodensee-Segelflugwoche als Sieger hervorgegangene Hochleistungsmaschine „Mehr IV b“ wird vom Flugzeugbau Meckenbeuren-Friedrichshafen um RM 1200.— (S 2000.—) geliefert. Baupläne RM 45.— (ca. S 80.—).

Kronfeld bringt am 2. Okt. d. J. durch seinen Flugtag in der Freudenu bei Wien, das ganze segelflugbegeisterte Publikum Wiens auf die Beine.

In der diesjährigen Wiener Herbstmesse lief ein Pavillion mit der Aufschrift „Flugsport in Oesterreich“ auf. Drinnen standen — außer einem „Züglern“, einige Flugmodelle! Das ist der ganze österreichische Flugsport?

Die Segelfliegergruppe „Möve“ Wien, XXI. hat sich die teuren gedrehten Splintbolzen durch ein eigenes Fabrikat,

das denselben Zweck erfüllt erspart. 1 zeigt den zur entsprechenden Länge zugeschnittenen Rundstahl (Stahlstab), 2 bereits gebogen und 3 fertig montiert.



I. Intern. Bodensee-Segelflugwoche 21. bis 28. August 1932 am Pfänder bei Bregenz.

Teilnehmer.

1. „Stadt Weingarten“, Flug- u. Arbeitsgruppe, Ravensburg, Führer Otto Schwarz.
2. „Wolf“, Flug- u. Arbeitsgruppe, Ravensburg, Führer Otto Schwarz.
3. „Hornberg“, Flug- u. Arbeitsgruppe Schwäb. Gmünd, Führer Karl Klien.
4. „Bodensee“, Ing. Mehr, Meckenbeuren, Führer Ing. F. Schwarz.
5. „Nebelspalter“, Sektion Säntis, Ae. C. S., Führer Karl Klien.
6. „Friedrichshafen, (Nicht zugelassen.)“

Gesamt-Ergebnisse.

			150 m ü. Start	
1. „Bodensee“	7 Start	103.17 Minuten	32.— km	161.—
2. „Wolf“	6 Start	34.39 Minuten	27.80 km	79.—
3. „Weingarten“	4 Start	34.08 Minuten	21.10 km	67.—
4. „Hornberg“	3 Start	33.68 Minuten	13.60 km	56.—
5. „Nebelspalter“	1 Start	13.— Minuten	13.— km	29.—

21 Starts 219.12 Minuten 107.50 km

Preisverteilung.

1. „Bodensee“, Ehrenpreis der Zeppelinwerke (Standuhr).
2. „Wolf“, Ehrenpreis der Stadt Bregenz (Bild der Stadt Bregenz in Rahmen).
3. „Weingarten“, Ehrenpreis der Dornierwerke, (Holzmodell eines Dornier-Wal).
4. „Hornberg“, Ehrenpreis des Bregenzer Verkehrsverein (Silber Sportfigur).
5. „Nebelspalter“, Ehrenpreis des Verein f. Luftfahrt in Konstanz (Orig. Oelgemälde oh. Rh.).

1. Für die längste Flugdauer im ganzen Wettbewerb, Ing. Fritz Schwarz, Ehrenpreis der Maybachwerke, (silb. Zigaretten-Etui).
2. Für die meisten Starts im ganzen Wettbewerb, Otto Schwarz, Ehrenpreis einer Körperschaft (S 40).
3. Für den ersten Start vor dem Hotel Pfänder, Karl Schmid, Ehrenpreis des Hotels, (S 30).
4. Für die drei ersten Piloten, Ehrenpreis der Gebrüder Kinz, Fritz Schwarz S 35, Otto Schwarz S 35, Karl Schmid S 30.
5. Für den Zielflug nach Lindau, Otto Schwarz, Ehrenpreis der Stadt Lindau.
6. Für den Tagespreis vom 23. August längste Tagesflugdauer, Otto Schwarz, Ehrenpreis des Vorarlberger Automobilclub.
7. Für die zu erst eingetroffene Gruppe, Ehrenpreis einer Wiener Firma, Flug- und Arbeitsgruppe, Weingarten, (S 20).

STARTSEILE

in jeder Stärke erzeugt:

H. Wawra & Co.

WIEN, VII., BANDGASSE 22

Österreichische Erzeugung.

Ergebnisse der einzelnen Flugtage.

Maschine:	No:	Führer:	Startzeit:	Flugdauer:	Entf. Höhe ü. St
1. Flugtag, 21. August.					
„Wolf“	1	Otto Schwarz	14.—	7.47	5.—
„Bodensee“	2	Fritz Schwarz	16.—	9.48	4.80
2. Flugtag, 22. August.					
„Hornberg“	3	Karl Schmid	7.30	12.—	4.60
„Weingarten“	4	Otto Schwarz	7.58	12.05	5.—
„Bodensee“	5	Fritz Schwarz	8.—	13.—	4.60
„Wolf“	6	Otto Schwarz	16.05	7.—	4.60
3. Flugtag, 23. August.					
„Weingarten“	7	Otto Schwarz	17.30	5.—	4.—
Tagespreis des Vorarlberger Automobilclub für die längste Flugdauer des Tages.					
4. Flugtag, 24. August.					
Kein Flug!					
5. Flugtag, 25. August.					
„Wolf“	8	Otto Schwarz	14.50	5.—	4.70
„Bodensee“	9	Fritz Schwarz	15.35	11.—	4.60
„Hornberg“	10	Karl Schmid	17.30	12.—	4.50
6. Flugtag, 26. August.					
„Hornberg“	11	Karl Schmid	10.45	9.55	4.50
„Weingarten“	12	Otto Schwarz	11.45	8.43	7.60
Ehrenpreis der Stadt Lindau für einen Zielflug nach Lindau.					
„Bodensee“	13	Fritz Schwarz	16.05	8.15	4.50
7. Flugtag, 27. August.					
„Bodensee“	14	Fritz Schwarz	7.35	10.42	4.50
„Wolf“	15	Otto Schwarz	8.15	5.—	4.50
„Weingarten“	16	Otto Schwarz	11.45	8.20	4.50
„Bodensee“	17	Fritz Schwarz	14.35	9.52	4.50
„Wolf“	18	Otto Schwarz	17.15	5.07	4.50
8. Flugtag, 28. August.					
„Wolf“	19	Otto Schwarz	12.55	4.45	4.50
„Nebelspalter“	20	Karl Klien	14.20	13.—	13.—
„Bodensee“	21	Fritz Schwarz	15.30	40.40	4.50 150 m
			21	Min. 219.12	107.50km 150 m

Flugkorrespondenz.

M. R. Graz, ersucht um Auskunft über richtiges Schäfteln von Leisten. Antw.: Die Schäftung zweier Leisten erfolgt in der Längsrichtung durch schräges Zuschneiden. Die Schäftungslänge, also die effektive Fläche die zur Leimung dient, soll gleich der 12 bis 15 fachen Dicke der betreffenden Leiste sein. Es ist genau darauf zu achten, daß beide Leimflächen genau aufeinander passen und nirgends „Luft“ haben. Beim Pressen ist darauf achtzugeben, daß die Schäftung nicht verrutscht. Eine gute Schäftung hält genau so wie eine normale Leiste.

J. B. Melk, schreibt: „... und werde bestrebt sein, Abnehmer für das Blatt zu werben, das die Lösung „Flugsport als Volkssport“ anstrebt.“ — J. H. Salz. schreibt: „... finde das Blatt für die österr. Flugsportbewegung als sehr angebracht...“ — R. E. Wien, schreibt: „... deren Erscheinen ich mit Freude und Interesse schon vom 1. Tage an verfolgte...“

Mitteilungen der Schriftleitung.

An alle uns bekannten Flugsportvereine und Gruppen ging ein Rundschreiben ab, mit welchem mitgeteilt wurde, daß ab nun der F. a. V. an sie kostenlos in zwei Exemplaren abgehe, um dem allgemeinen Gebrauch und der Anlegung eines Archivs zu dienen. Es soll ferner dadurch den Bestrebungen des Blattes, Förderung und Verbreitung des Flugsportes, Nachdruck verliehen werden. Vereine, die diese Gratisnummern noch nicht erhalten haben, werden um Adressenanfrage ersucht.

Inhalt der nächsten Folgen:

Wie stehen die österreichischen Bestleistungen im Segelflug? — Wieviel und welche Flugsportvereine existieren in Oesterreich? — Wie entstehen Aufwinde? — Veränderliche Tragflächen an Sportflugzeugen. — Wie erlange ich einen Flugzeugführerschein? — Der motorlose und Modellflug als Schulfach. etc.

MAX EGER

FLUGZEUGBAU

Wien, XV. Herklotzgasse 14
Telephon Nr. R-31-3-98

Anfertigung schwer herstellbarer
Kastenholme u. Randbögen
sowie komplizierter Bau-
teile für Vereine und Gruppen.
Ausführung in jeder gewünschten
Art und Form. **Erstklassiges**
Material bei billigen
Preisen. Bau ganzer Maschinen
nach gegebenen Konstruktionen.

KLEINE ANZEIGEN.

3 Jahrgänge „Flugsport“ 1926, 1927, 1928 um S 17.—
pro Band zu verkaufen. Adresse gibt die Schriftleitung be-
kannt.

Nr. 1/2 des F. a. V. ist ausgegangen. Wer könnte wel-
che zur Verfügung stellen?

Weitere Bezugsquellen für Vereine
und Gruppen:

Aluminiumschweißung.

Franz Zimmermann u. Söhne, Wien, XVI., Hutteng. 57/65.

Benzin für Flugmotore.

A. G. der Shell-Floridsdorfer Mineralölfabrik, Wien, I.,
Schubertring 14.

Fliegerbrillen (splitterfrei).

A. G. vorm Ziegler, Wien, IX., Koling. 5. (Triple X.)

Holzfräseanstalten.

Cahak u. Söhne, Wien, III., Fruethgasse 5.

Holz (Hart- und Weichhölzer).

Eibschütz u. Co., Wien, XIII., Linzerstr. 299.

Josef Novotny, XX., Handelskai 100.

Kaltleim.

Carl Benesch u. Co. Nachfg., Wien, V., Margarethenstr. 113.

Lacke aller Art.

Ludwig Marx, Lackfabrik, Gauden b. Wien.

Lichtpausen.

Jahoda u. Bergmann, Wien, III., Radetzkystr. 11.

Literatur

vermittelt Schriftleitung.

Mollino und Leinen für Flugzeugbespannungen.

A. Beamt Söhne, Wien, I., Schottenring 31.

Schmieröl für Flugmotore.

A. G. der Shell-Floridsdorfer Mineralölfabrik, Wien, I.,
Schubertring 14.

Bei Anfragen bitte immer auf den „Flugsport als Volkssport“
Bezug zu nehmen!