

Denne fil er downloadet fra
Danmarks Tekniske Kulturarv
www.tekniskkulturarv.dk

Danmarks Tekniske Kulturarv drives af DTU Bibliotek og indeholder scannede bøger og fotografier fra bibliotekets historiske samling.

Rettigheder

Du kan læse mere om, hvordan du må bruge filen, på
www.tekniskkulturarv.dk/about

Er du i tvivl om brug af værker, bøger, fotografier og tekster fra siden, er du velkommen til at sende en mail til *tekniskkulturarv@dtu.dk*

ac 6-12-43
- 22.50 -

Flyvningens ABC



„Flyvning for alle“

UDGIVET AF DANSK MOTORFLYVER UNION

Denne Mappe indeholder: **Lærebogen „Flyvningens ABC“**. Redigeret af Chefen for Statens Flyvertjeneste, Kapitajnøjntant Sv. Aa. Dalbro.
14 farvetrykte Plancher: Flyvemaskinens Ophugning, Flyvelære, Motorlære, Skyatlas, Vejrkort, Luftnavigation samt Luftfartslove.
1 stort Danmarks-kort til Brug for Luftnavigation.
1 Transportør.
2 Kursusbreve, de første af 8 Breve, der hører til det store Lands-Flyve-Korrespondance-Kursus.

EJEREN AF DENNE MAPPE DELTAGER GRATIS I
DANSK MOTORFLYVER UNIONS

FLYVEKURSUS pr. Korrespondance

Pris for Bog, Plancher, Kursus etc. Kr. 22.50

C A R I T A N D E R S E N S F O R L A G

F. E. BORDING A/S, KØBEN. N.

14 Plancher
1 Kort (Danmark)
1 Bog
1 Bæstel
1 Indbudselse

TER

Folio

656.7.05 Fly

1944

DANMARKS
TEKNISKE BIBLIOTEK

DANMARKS TEKNISKE BIBLIOTEK
158518
300004035228


DANSK MOTORFLYVER UNION

HOVEDKONTOR:

ST. KONGENSGADE 68, KBHVN. K.

KORRESPONDANCEKURSUS AFD.:

VESTERBROGADE 20, KBHVN. V.

Indbydelse til Dansk Motorflyver Union's landsomfattende Flyve-Korrespondancekursus.

Vi gaar saa i Gang med Flyve-Korrespondancekursus. Det er *frivilligt*, og det er *gratis*, det koster Dem ikke andet end den Ulejlighed, der er forbundet med at gøre lidt ekstra ud af Læsningen af ABC'en. Naar De har læst Bogen grundigt, og naar De er klar over Illustrationerne paa de 14 Planer, er det Tid at tage fat. Har De Lyst saa klem paa! Prøv Deres Kræfter, der er Sport i det.

Nu maa De ikke — i Bestræbelse for at gøre det „ekstra“ godt — sætte Dem til Rette med den aabne Bog foran Dem og saa „skrive af“, hvad Bogen siger, det lærer De ikke særligt meget af. Nej, naar De vil besvare de stillede Spørgsmaal i Brevene med godt Udbytte, da læser De paagældende Afsnit igennem, til De har Forstaaelse af Indholdet, og saa gaar De i Gang med Besvarelse — alene med Illustrationerne til Hjælp.

D. M. U.'s Flyve-Korrespondancekursus omfatter ialt 8 „Kursusbreve“ (+ evt. „Ekstrabreve“); 1 Brev i hvert af Afsnittene „Flyvemaskinens Opbygning“, „Flyvelære“, „Motorlære“, „Vejr og Vind“ og „Luftfartslove og Bestemmelser“, og 3 Breve i „Luftnavigation“.

Hver enkelt Besvarelse bør være af passende Format; Side op og Side ned er ikke paa krævet for et fyldestgørende Svar. Har De Lyst og Evner, maa De gerne ledsage Deres Besvarelse med en Skitse eller to, det letter Forstaaelsen.

Skriv saa tydeligt som muligt, helst med Blæk. Mærk hvert enkelt Bilag, De afleverer, med Deres *Navn, Stilling og fulde Adresse* og send Brevene til: **Dansk Motorflyver Union, Vesterbrogade 20, København V.**

Ifald Deres indsendte Besvarelse bedømmes at være tilfredsstillende, lægges den midlertidigt til Side i D. M. U., og i Stedet modtager De næste Kursusbrev, og saa fremdeles.

Saafermt Deres Besvarelse viser sig at indeholde Misforstaaelser eller Fejl, bliver disse rettede, og Brevet sendes retur sammen med et nyt Brev — „Ekstrabrev“ —, der indeholder *et nyt Opgavesæt i samme Afsnit*. Hermed faar De Lejlighed til yderligere at arbejde med paagældende Afsnit og Mulighed for et bedre Resultat, naar Ekstrabrevet indsendes og bedømmes.

Naar De har været det fulde Kursus igennem, vil samtlige Deres indsendte Besvarelser blive sendt tilbage til Dem, og det er da Tid at indstille Dem til **afsluttende Prøve**. Betingelserne herfor er dog, at De til den Tid er Medlem af en Flyveklub tilsluttet D. M. U.

Saadanne Flyveklubber findes i de fleste af Landets større Byer, og adskillige er under Dannelse. Om dette Spørgsmaal vil De iøvrigt faa tilsendt Oplysninger fra D. M. U. i et af de kommende Kursusbreve.

DANSK MOTORFLYVER UNION

A. OHRT

Formand.

DANMARKS
TEKNISKE BIBLIOTEK

Flyve-Korrespondancekursus.

Brev Nr. 1.

Afsnit 1, Flyvemaskinens Opbygning, Plan 1, 2, 3 og 4.

- Opgave 1:** Hvortil tjener en Flyvemaskines Bæreplan, og hvorledes er det i Almindelighed opbygget og fastgjort?
- Opgave 2:** Giv en kortfattet Beskrivelse af Styregrejerne i en Flyvemaskine og forklar Virkemaaden.
- Opgave 3:** a) Naar en Flyvemaskines Fuldvægt er 875 kg, og dens Planareal er 18 Kvadratmeter, hvor stor er da dens Planbelastning?
b) Naar samme Flyvemaskine har en Motor paa 110 HK, hvor stor er da dens HK-Belastning?
(Kursusbrevet indsendes sammen med Deres Besvarelse.)

Indsendt af:

Navn: _____

Dato: _____

Stilling: _____

Antal Bilag: _____

Adresse: _____
(Gade) (By)

Til Besvarelse: .

Flyve-Korrespondancekursus.

Brev Nr. 2.

Afsnit 2, Flyvelære, Plan 5 og 6.

- Opgave 4:** a) Giv en kortfattet Redegørelse for hvorledes Bæreplanets Indfaldsvinkel og Opdrift er afhængige af hinanden.
b) Hvilke Kræfter paavirker en Flyvemaskine under vandret Flyvning lige ud?
c) Hvad forstaas ved Bæreplanets V-Form, og hvad er Hensigten hermed?
- Opgave 5:** a) Hvorledes udføres vandret Flyvning lige ud?
b) Hvorledes sætter man frivilligt en Flyvemaskine i Spind, og hvorledes retter man ud af Spind?
(Kursusbrevet indsendes sammen med Deres Besvarelse.)

Indsendt af:

Navn: _____

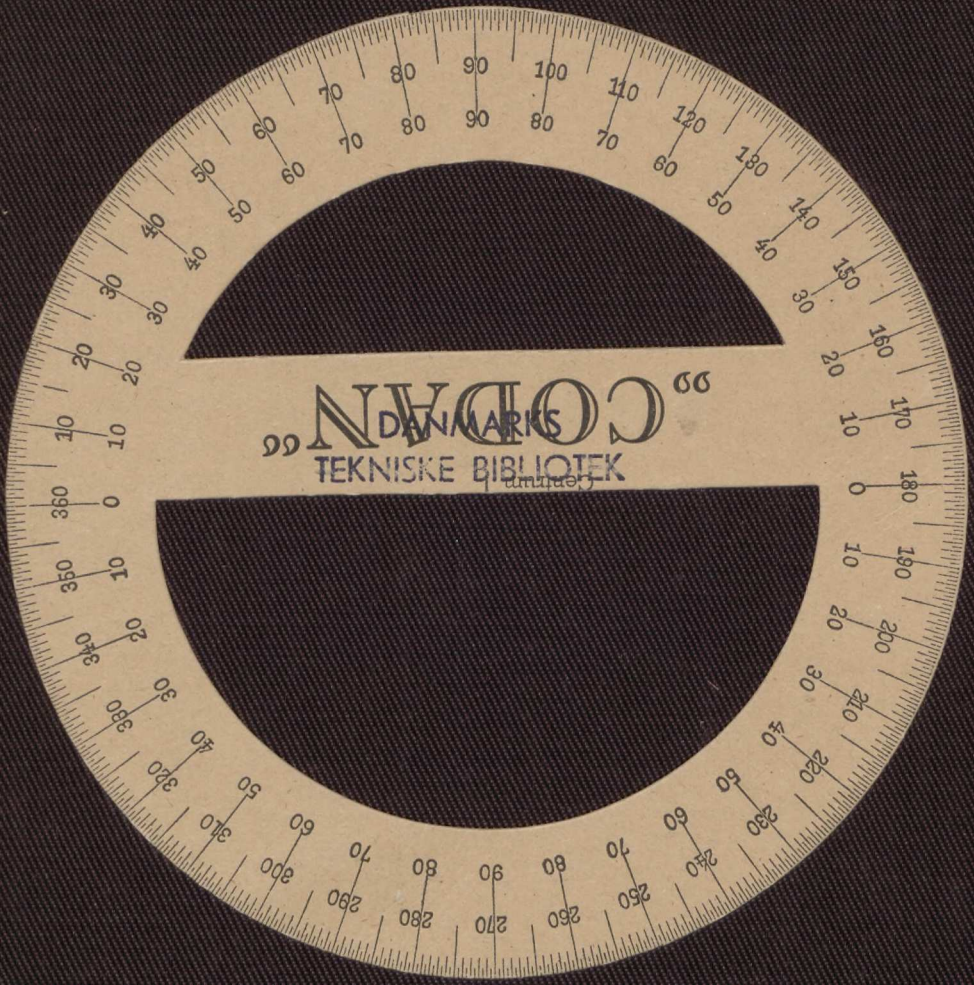
Dato: _____

Stilling: _____

Antal Bilag: _____

Adresse: _____
(Gade) (By)

Til Besvarelse:



NORDENFORSK
DANMARKS
TEKNISKE BIBLIOTEK

DANMARK.

1:505 000.

0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100

FÆROERNE

MAALESTOK 1:505 000

NORDERØER

ØSTERØ

STROMØ

VAAGØ

THORSHAVN

HISTØ

SANDØ

SKUDØ

ST. DIMØ

SYDERØ

HALMSTAD

LAROLM

BUST

BASTAD

SKALDER

VIG

ØRE

LANDSKRONA

SUND

KØGE

KØGE BUGT

FAKSE BUGT

MOEN

SMÅLANDS

PARZANDT

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING

NYKØBING



HOVEDVEJ



HOVEDVEJENS NR.

HOVEDVEJ

AUTO-FÆRGE



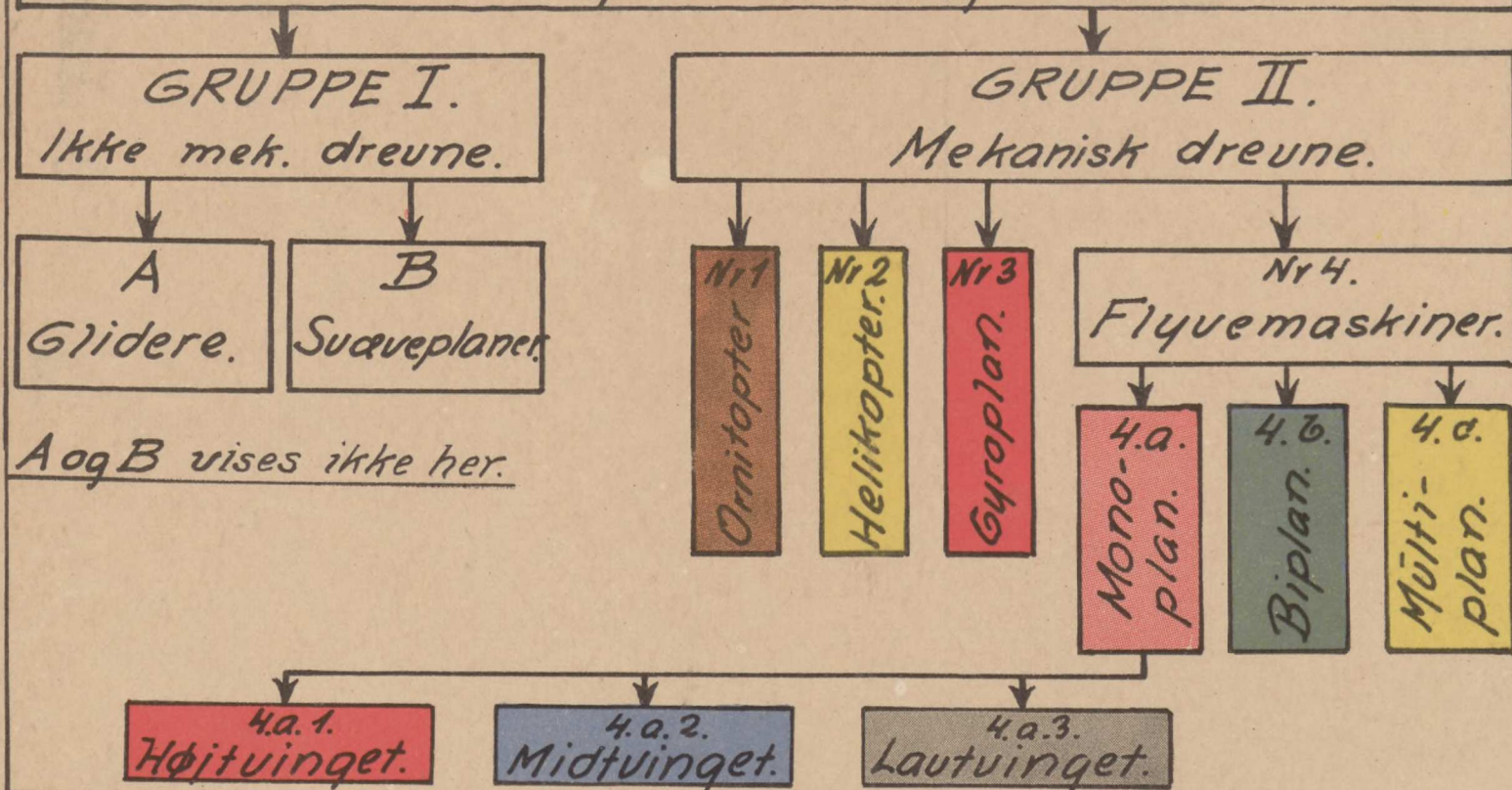
GIV AGT! HOVEDVEJ FORUDE!

DANMARKS
TEKNISKE BILJOTTEK

P. CHRISTIANSEN PAPIRWAREFABRIK 56

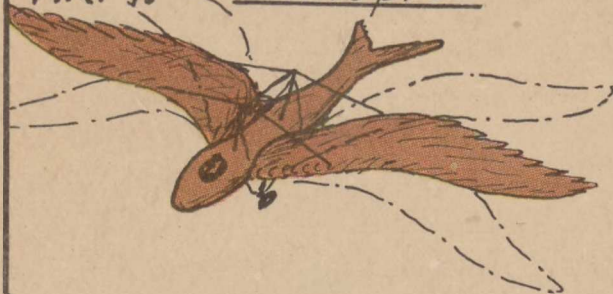
FORSKELLIGE LUFTFARTØJER.

Tungere end Lüften.



A og B vises ikke her.

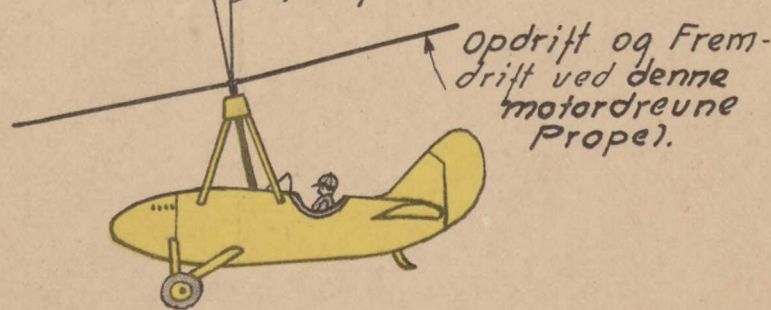
NR. 1. Ornitopter.



Vingebevægelse som hos Fuglene.
Praktisk Udformning har ikke været mulig.

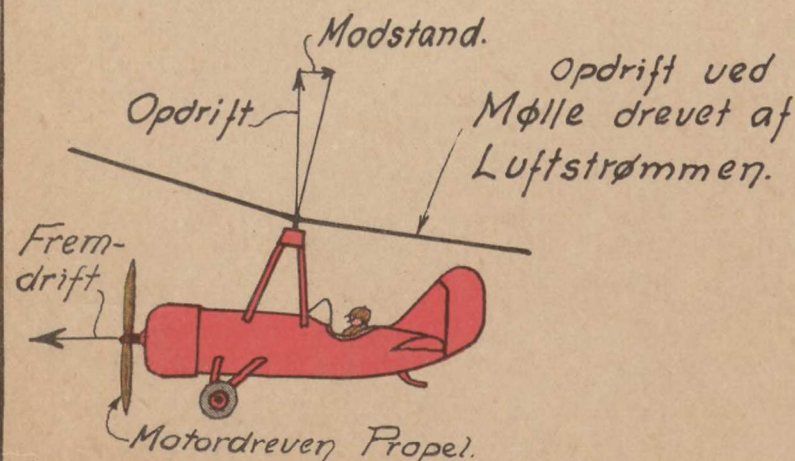
NR. 2. Helikopter.

Fremdrift Opdrift



Start- og Landingshastighed = 0. Præstationer og Bæreevne ringe. Stabiliseringsproblemet er vanskeligt. Anvendes meget lidt.

NR. 3. Gyroplan.



Start- og Landingshastighed meget ringe. Præstationer og Bæreevne kommer ikke op paa Flyvemaskinens. Stabiliteten ringe. Anvendes en Del.

NR. 4.

FLYVEMASKINER.

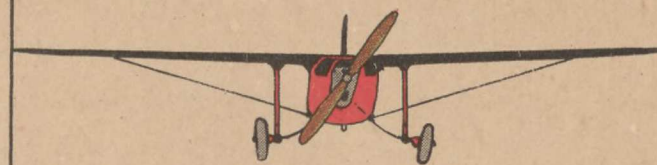
PLAN. 1.

Opdrift ved Plan el. Planer. Fremdrift ved motordreven Propel.

NR. 4.a.1. Højtvinget Monoplan.

1) Frit Udsyn for Flyver og Passagerer.

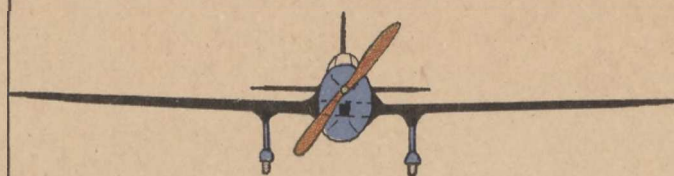
2) Anvendes en Del.



NR. 4.a.2. Midtvinget Monoplan.

1) Günstigste aerodynamiske Form, mindste Lüftmodstand

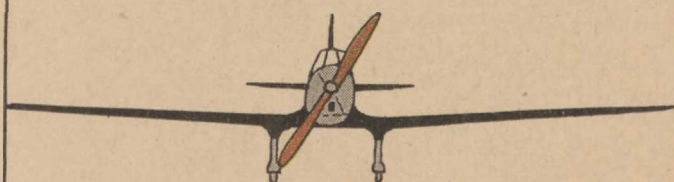
2) Anvendes kun ved større Luftfartøjer, da Planet gaar midt gennem Kroppen og optager Pladsen her.



NR. 4.a.3. Lavtvinget Monoplan.

1) God aerodynamisk Form.

2) Anvendes mere og mere.



NR. 4.b. Biplan.

1) Ringe Udsyn for Flyveren.

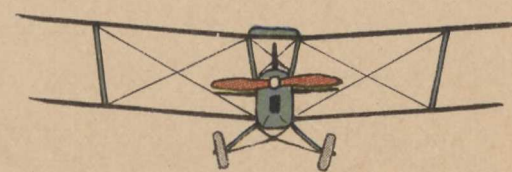
2) Let Plankonstruktion.

3) Mindre Spændvidde end 4.a.1-2-3.

4) God Manøvrevevne.

5) Større Lüftmodstand end Monoplan.

6) Anvendes mindre og mindre.

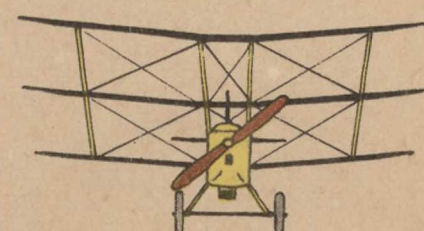


NR. 4.c. Multiplan.

1) Ringe Spændvidde.

2) For stor Lüftmodstand.

3) Anvendes ikke mere.





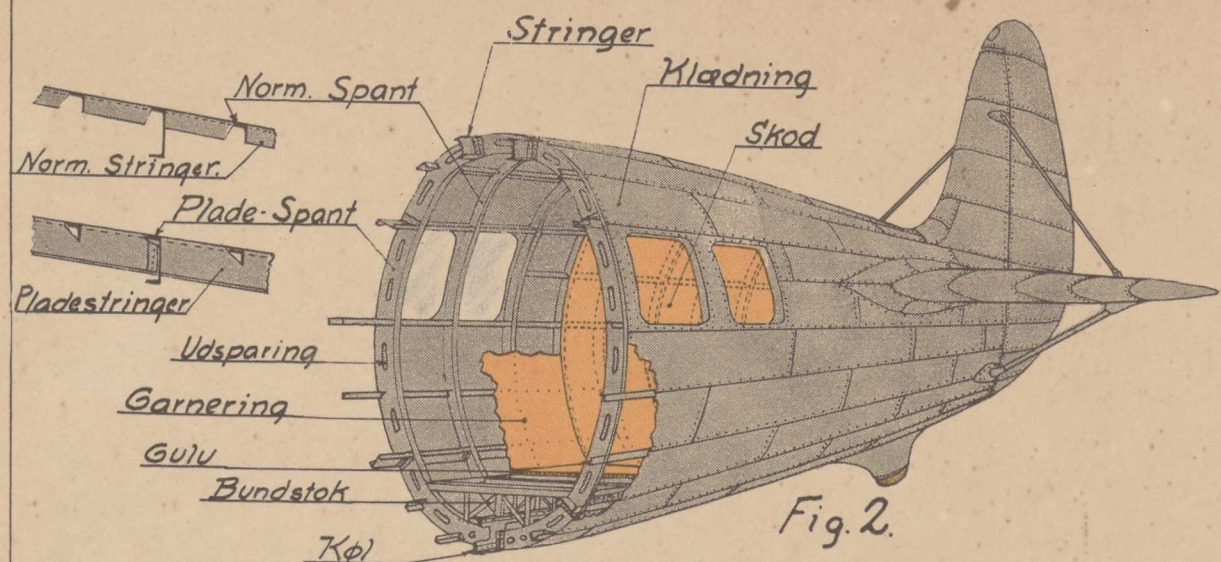


Fig. 2. MONOCOQUE KROP.

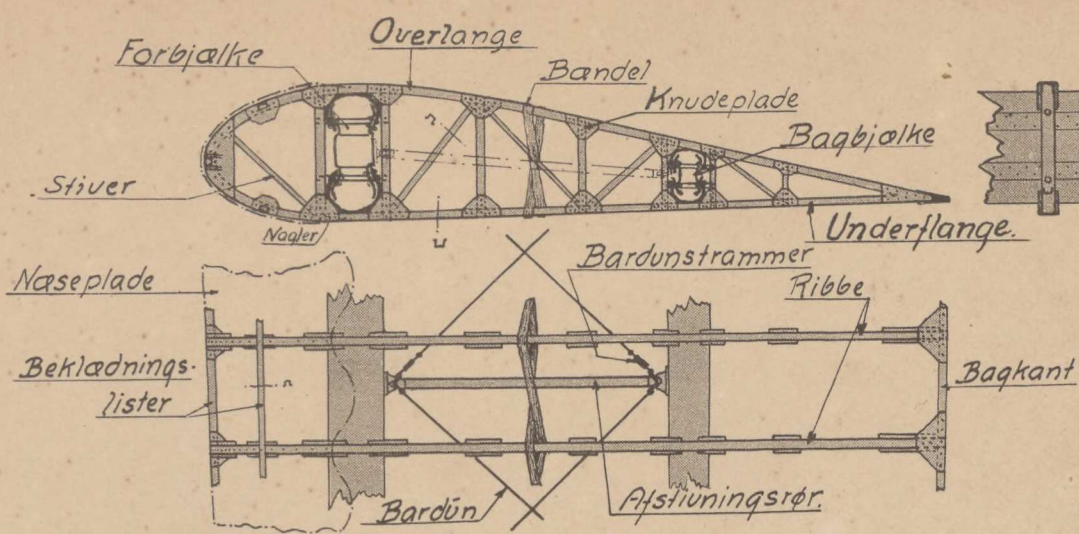


Fig. 3. Larredsbeklædt Staal-el. Duralplan.

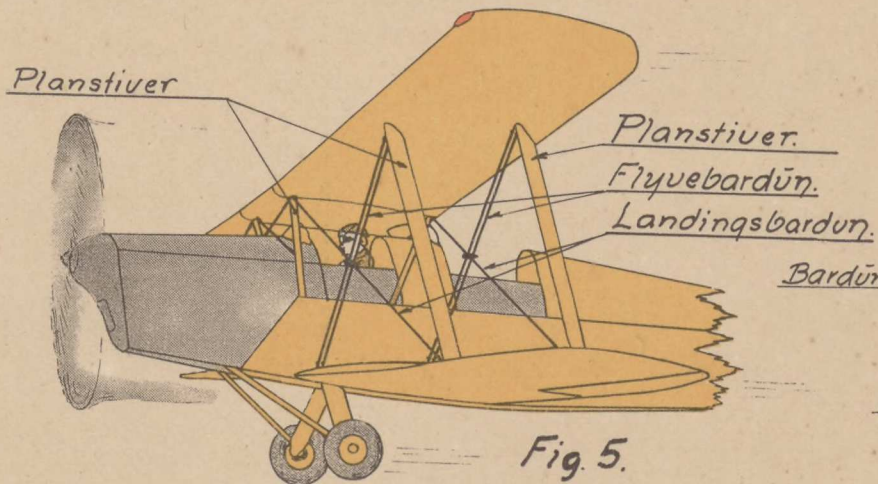
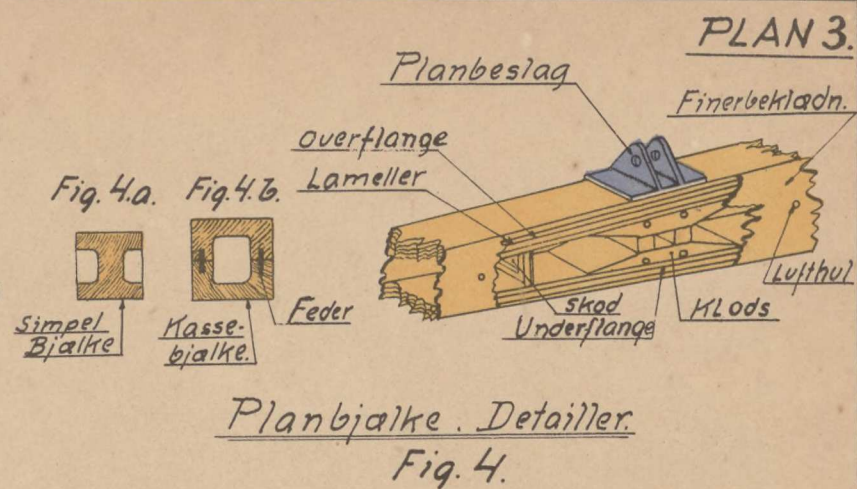
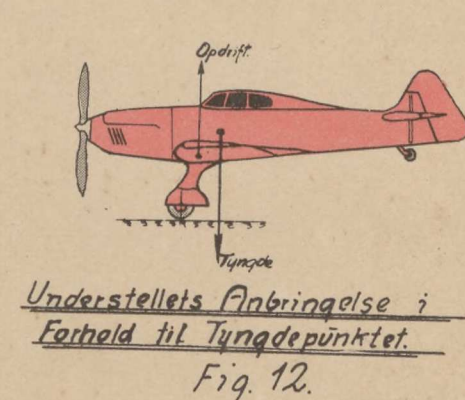
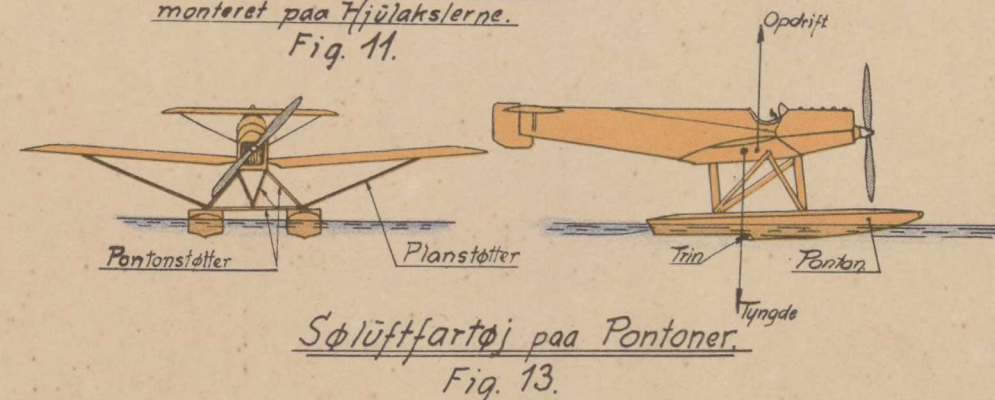
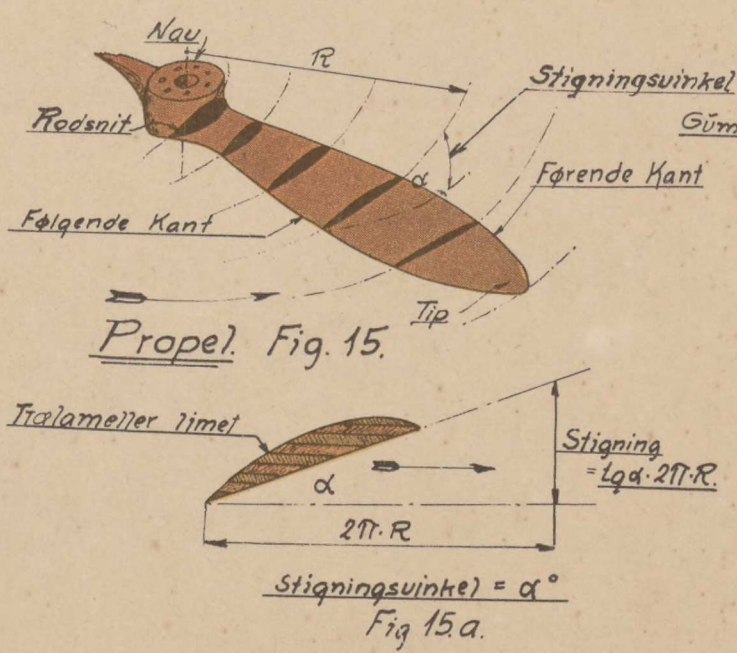
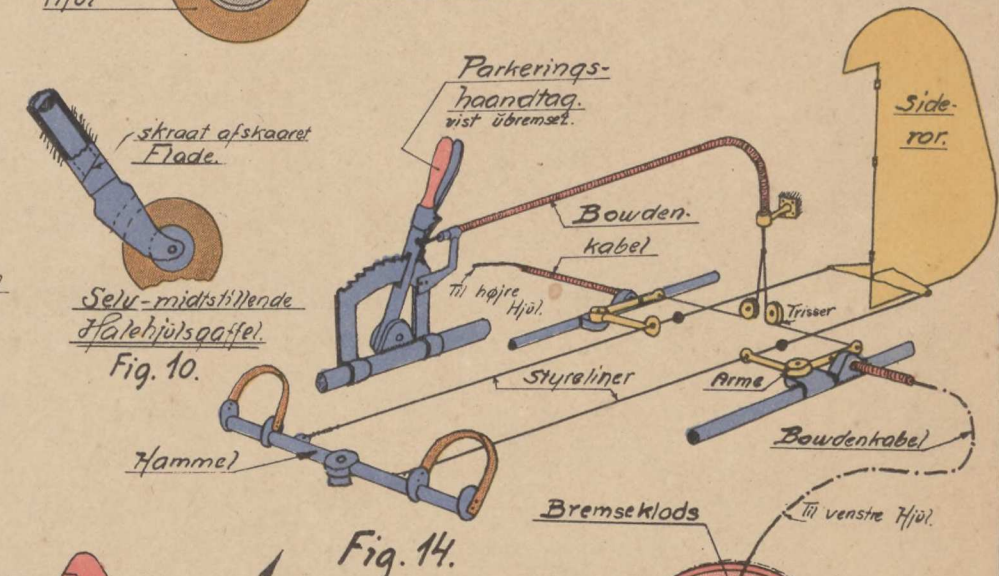
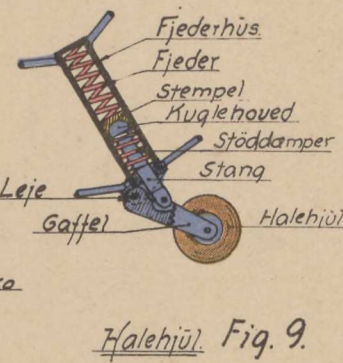
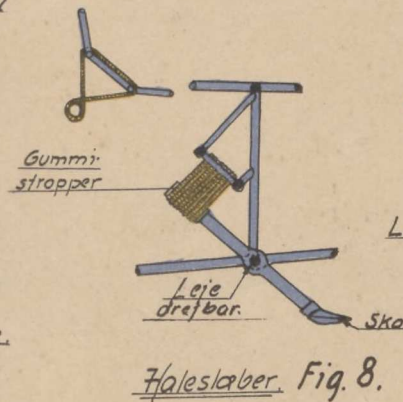
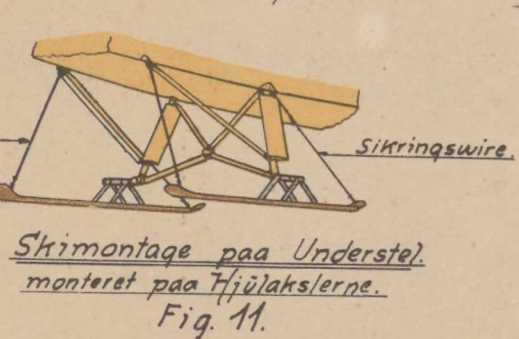
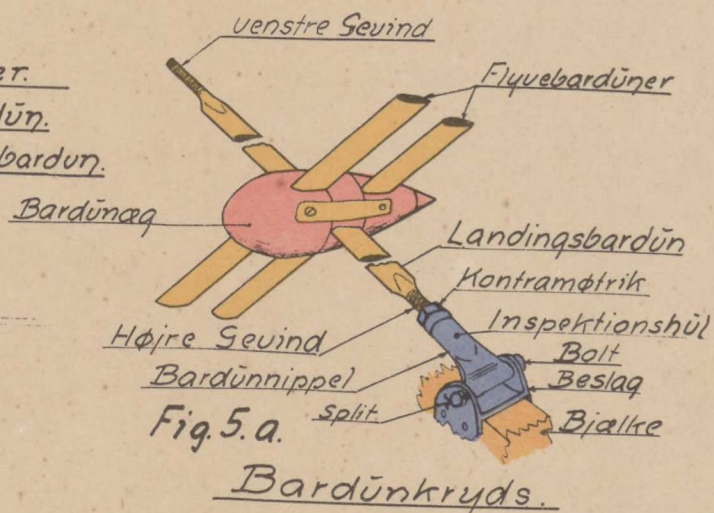
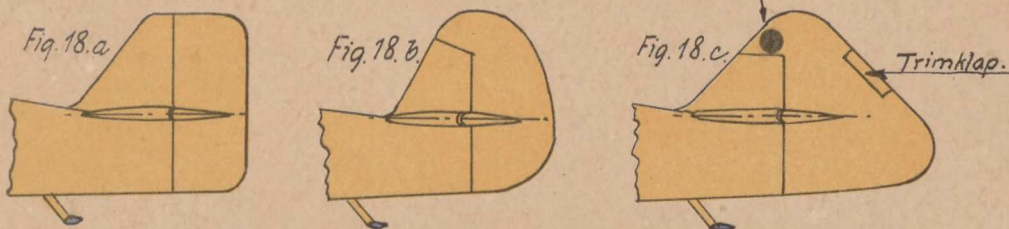
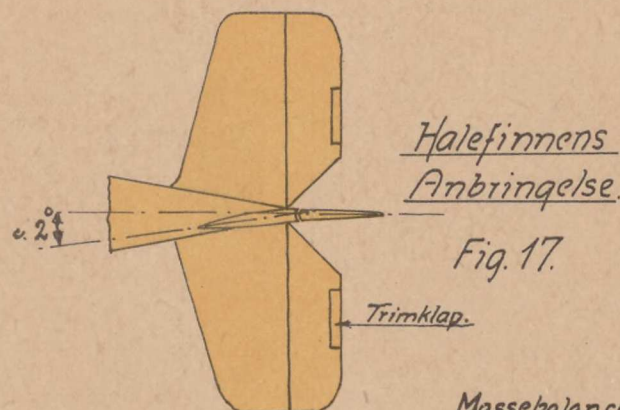
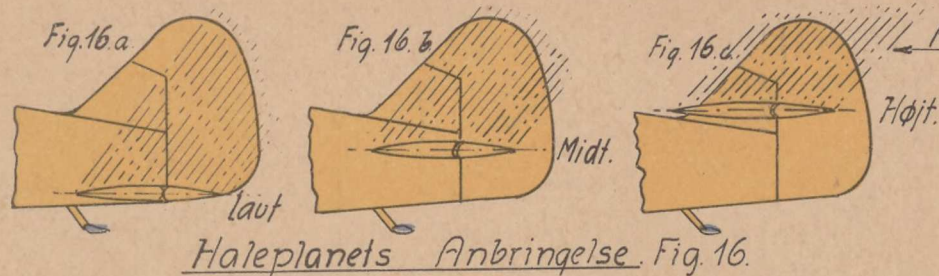
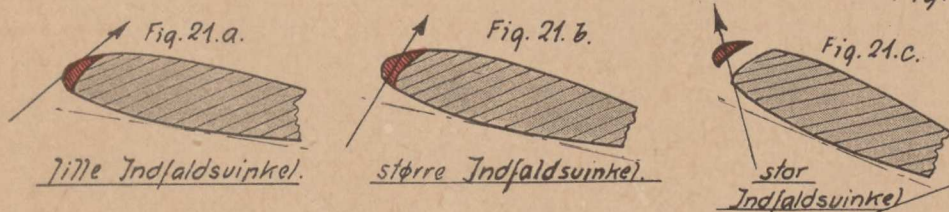
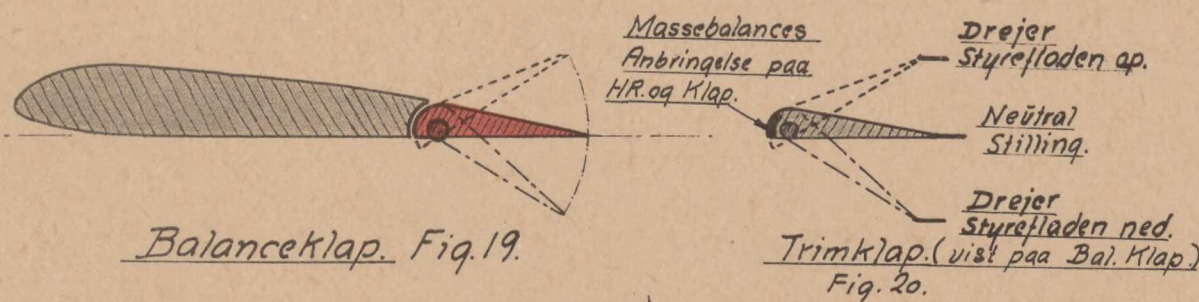


Fig. 5. AFSTIVNING AF PLANER.





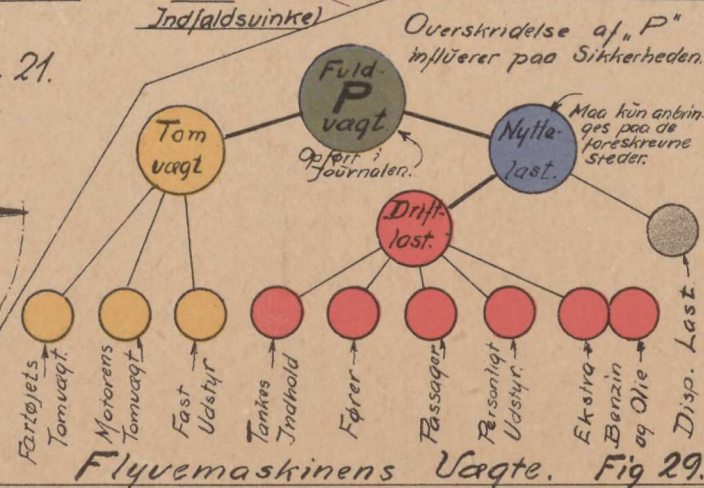
Forskellige Sideror. Fig. 18.



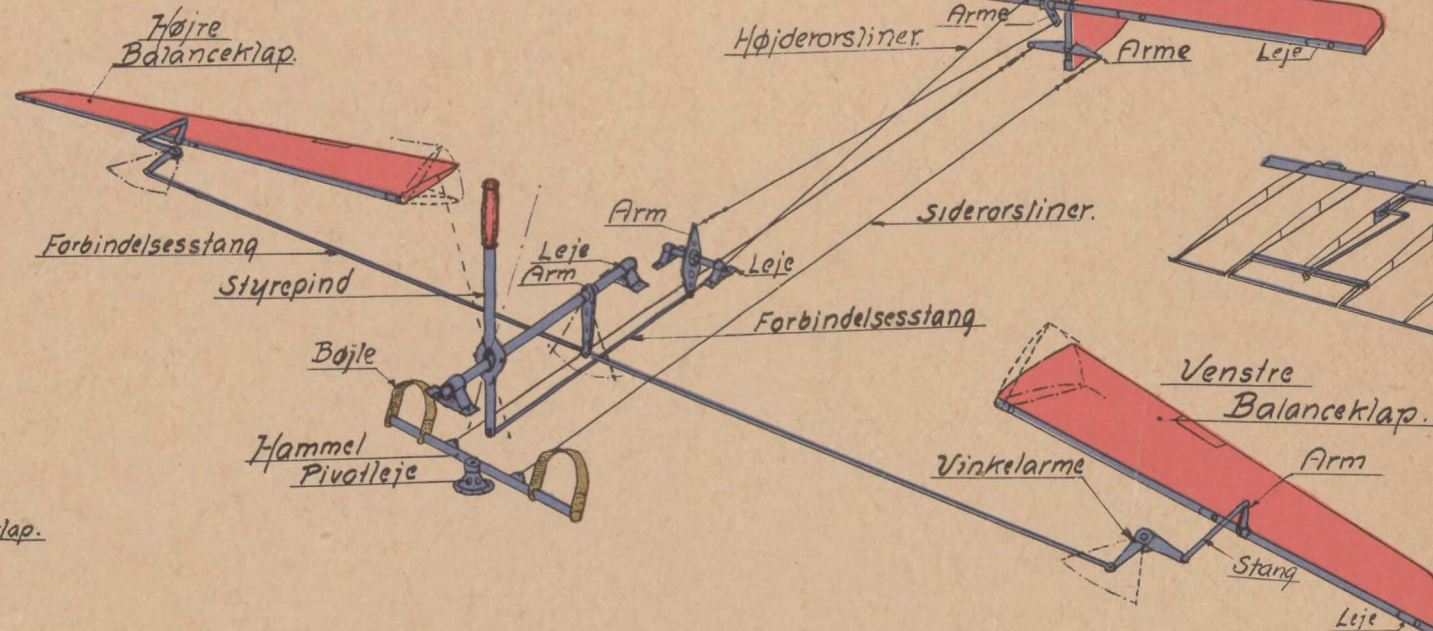
Autom. Spalteklap. Fig. 21. Pilen angiver Kraftretningen.



1 Liter Benzin vejer 0,75 kg.
1 " " Olie " " 0,90 " "



Styregrejer. Fig. 23.



Styregrejernenes Virkemaade. Fig. 24.

Bevæges:	drejer:	Flyvemaskinen:	som vist.
Højre Fod frem.	Sideroret til højre.	drejer til højre i Drejningsplanet.	set ovenfra.
Venstre Fod frem.	Sideroret til venstre.	drejer til venstre i Drejningsplanet.	set ovenfra.
Pinden frem.	Højderoret ned.	gaar Næsen ned i Hældningsplanet.	set ovenfra.
Pinden tilbage.	Højderoret op.	gaar Næsen op i Hældningsplanet.	set ovenfra.
Pinden til højre.	Højre Klap op Venstre Klap ned	krønger til højre i Krængningsplanet.	set bagfra.
Pinden til venstre.	Venstre Klap op Højre Klap ned	krønger til venstre i Krængningsplanet.	set bagfra.

Bevægelse af Højderorets Trimflade. Fig. 25.

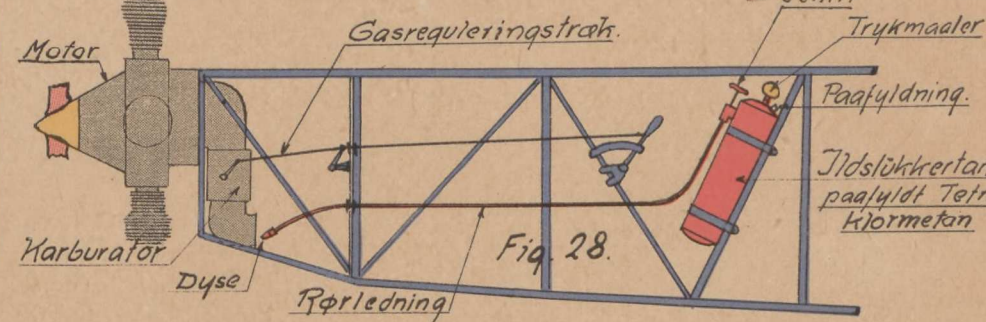
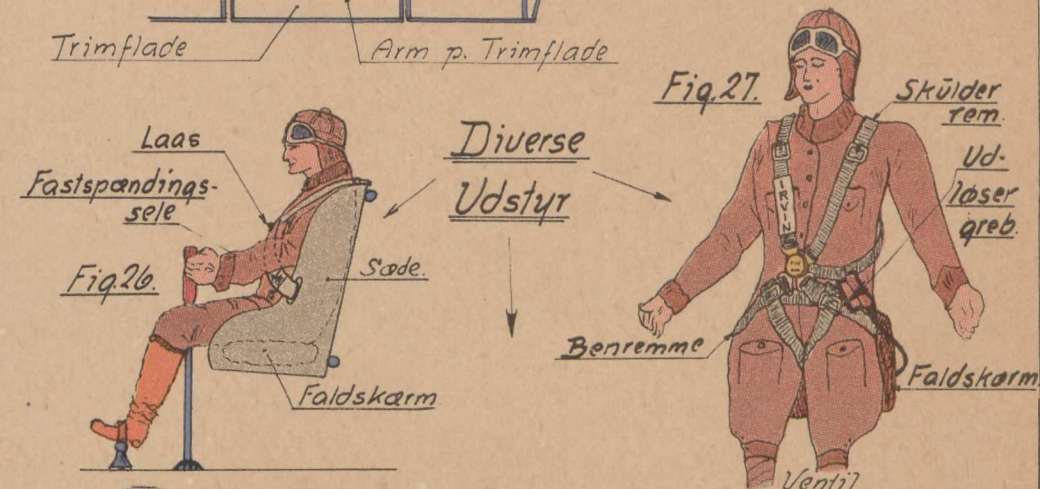
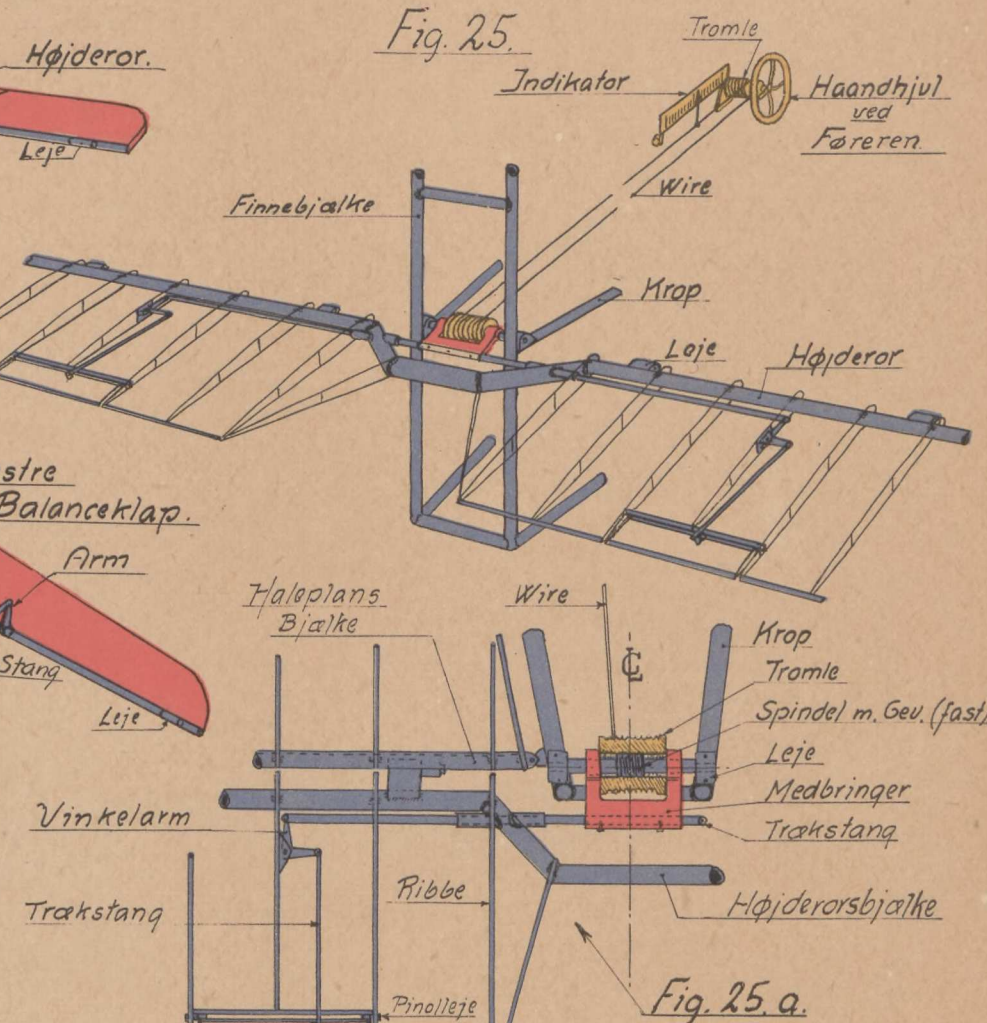




Fig. 1.

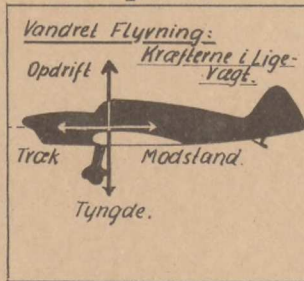


Fig. 4.

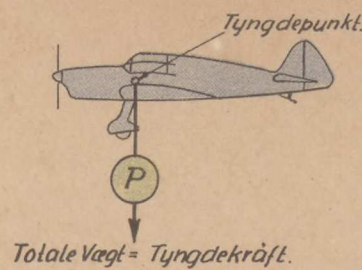


Fig. 2.



Fig. 5.

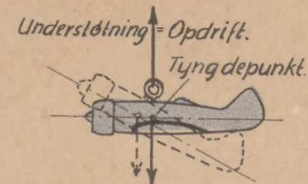


Fig. 3.

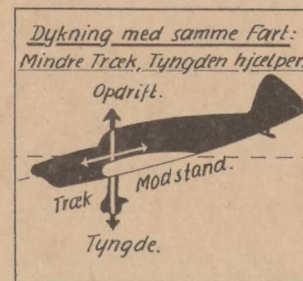


Fig. 6.

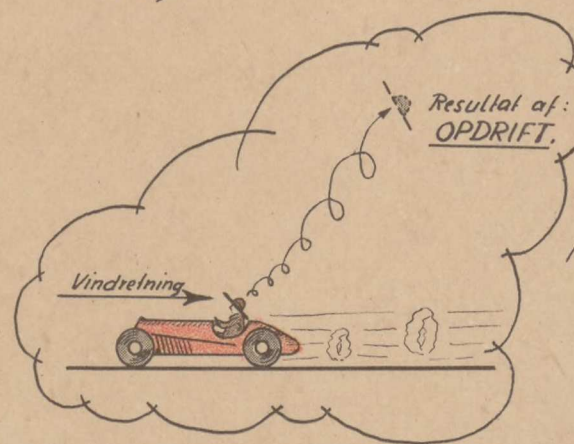
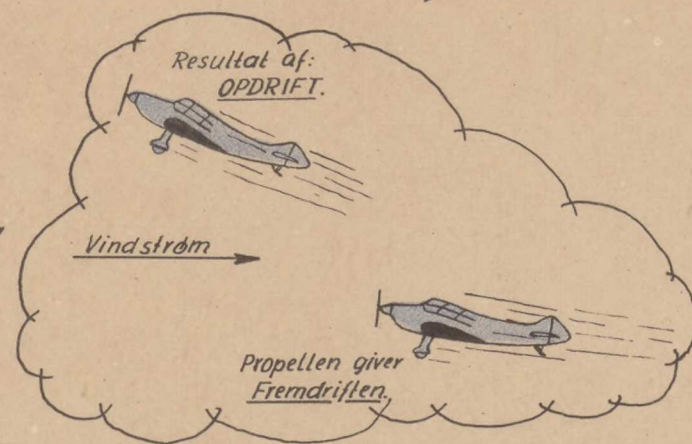
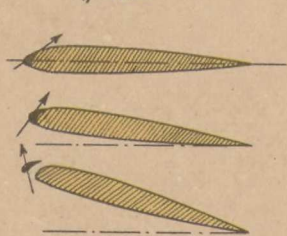


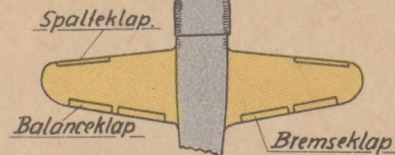
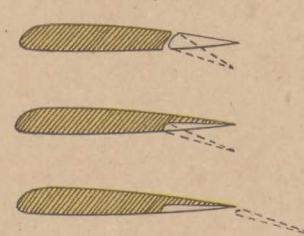
Fig. 7.



SPALTEKLAPPER.
"Slots"



BREMSEKLAPPER
"Flaps"



En Spalte i Planets Forkant forøger Opdriften, selv ud over Stallinggrænsen! (Jf. Vindtunnelforsøg)

Normal Flyvning: Klappen tælt til Planet, ingen Forandring i Opdrift og Modstand. Større Indfaldsvinkel: Luften trækker Klappen væk fra Planet, Spalten fremkommer, og Hastigheden kan nedsættes, uden at Maskinen slatter! (Til Hjælp ved Landingen)

Skal Landingshastigheden yderligere nedsættes, indbygger man Bremsklapper i Planets Agterkant. Klappen forøger Modstanden, idet Profilet gøres krumt, hvilket samtidig giver større Opdrift.

Fig. 9.

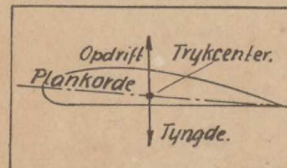


Fig. 10.



Fig. 11.

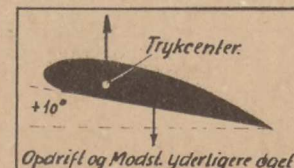


Fig. 12.



Fig. 13.

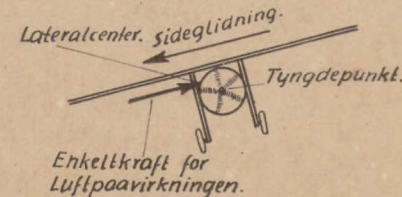
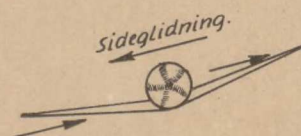


Fig. 15.



Maskine med V-formet Bæreplan.

Fig. 16.

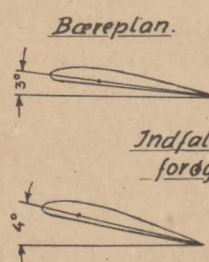


Fig. 14.

Haleplan.

Haleplanets Trykcenter flytter sig ikke saa meget som Bæreplanets, hvorfor det vil søge at forhindre en Forandring.

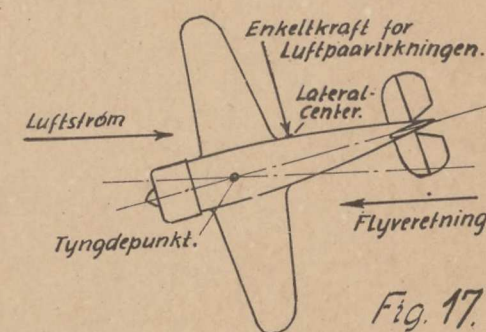


Fig. 17.

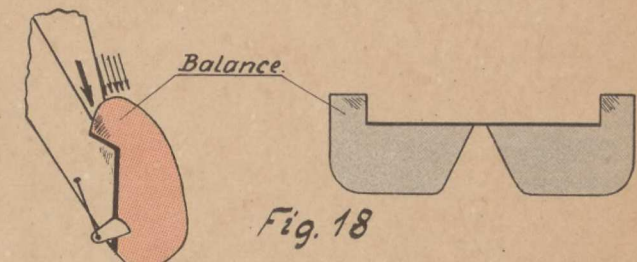


Fig. 18.

-og det samme er Tilfældet paa Højderoret.

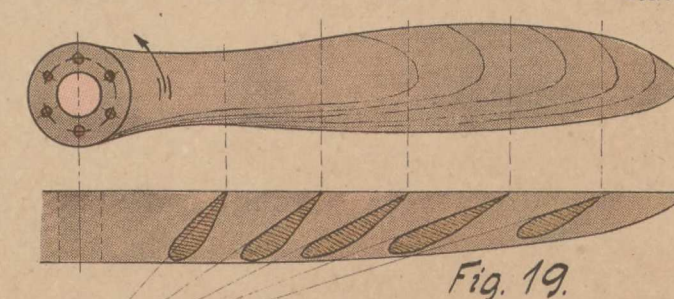


Fig. 19.

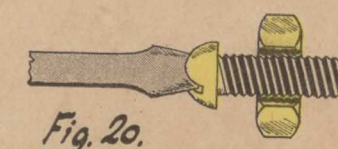


Fig. 20.

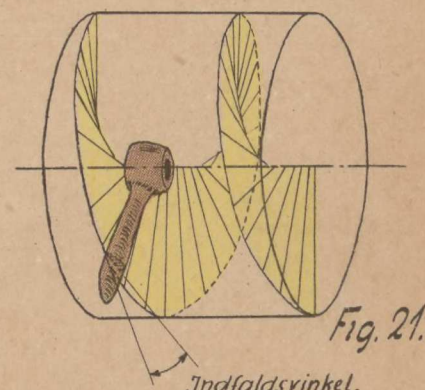


Fig. 21.

OPDRIFT

afhænger af:

BÆREPLANETS AREAL (Længde x Bredde)
Dets Forøgelse giver forøget Opdrift!

MODSTAND

afhænger af:

BÆREPLANETS PROFIL OG OVERFLADE.
(Ingen fremstaaende Kanter.)

HASTIGHEDEN I FORHOLD TIL LUFTEN.

Opdrift og Modstand stiger med Kvadratet paa Hastigheden! (d.v.s. forøges Hastigheden til det dobbelte, bliver Opdrift og Modstand 4-Gange saa stor, og 3-dobles Hastigheden, bliver Opdrift og Modstand 9 Gange større!)

PLANETS INDFALDSVINKEL:

d.v.s. Vinklen mellem Luftstrømmens Retning og Plankorden.

LUFTENS VÆGTFYLDE:

som ved Jorden er 1,23 kg/m³ og i 6000 m ca. 0,66 kg/m³

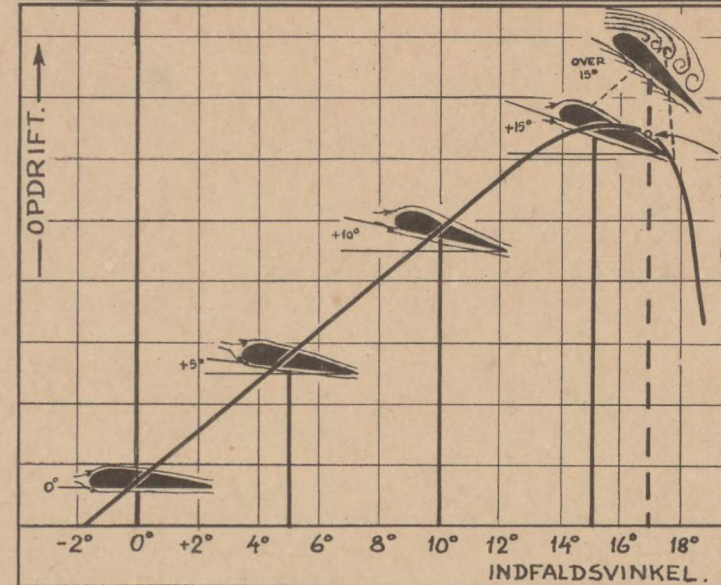


Fig. 8.

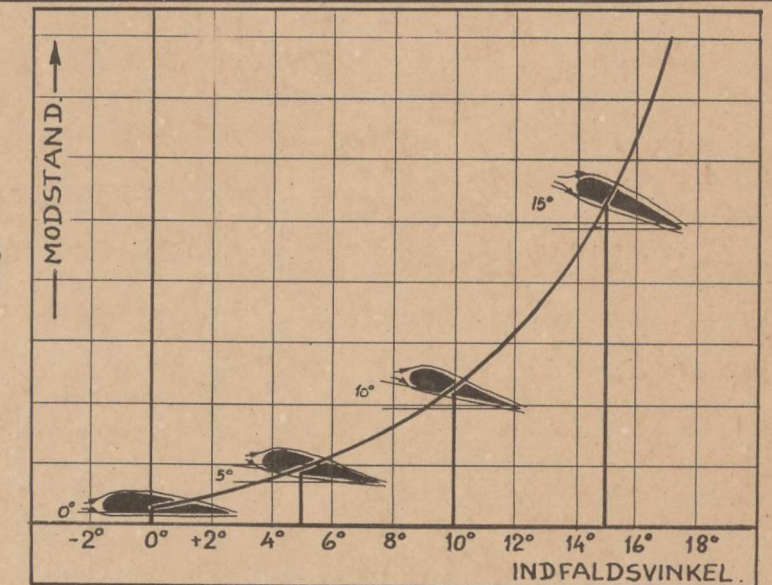




Fig. 22.

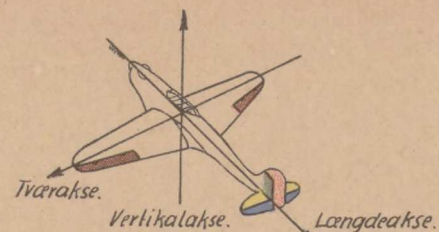


Fig. 23.

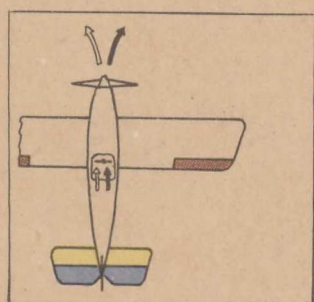


Fig. 24.

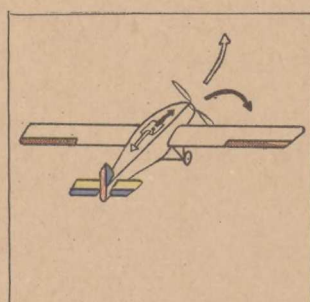


Fig. 25.

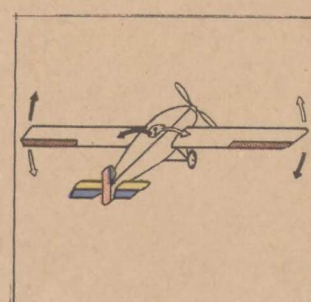


Fig. 26.

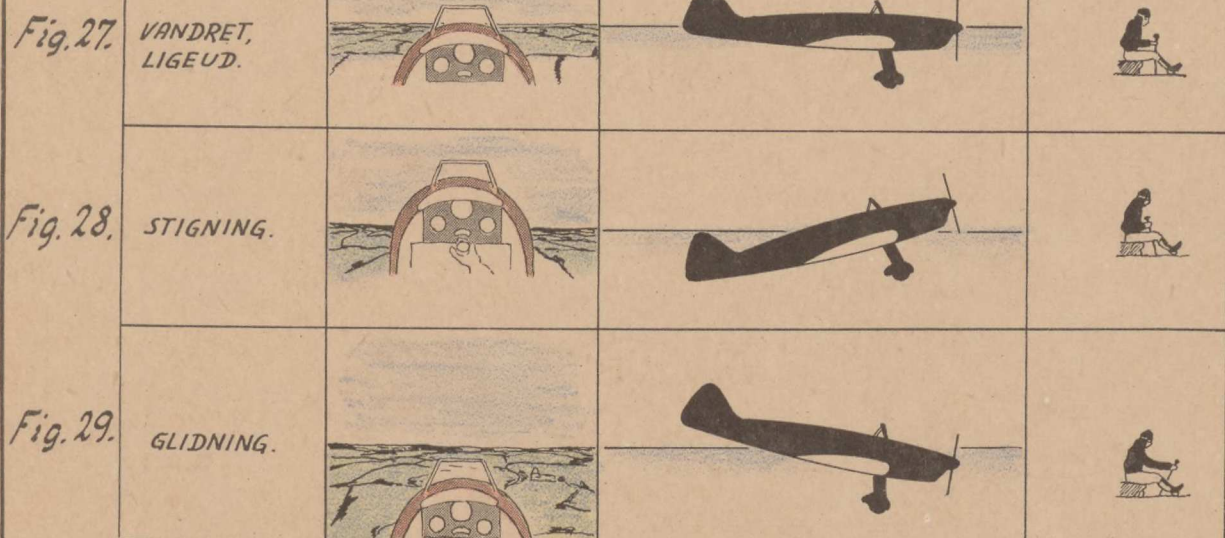


Fig. 30.

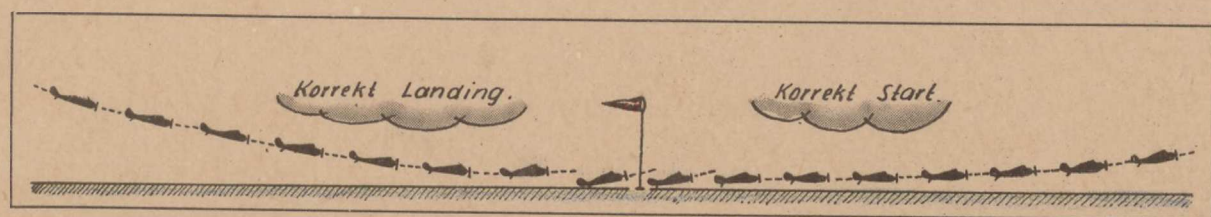


Fig. 34.

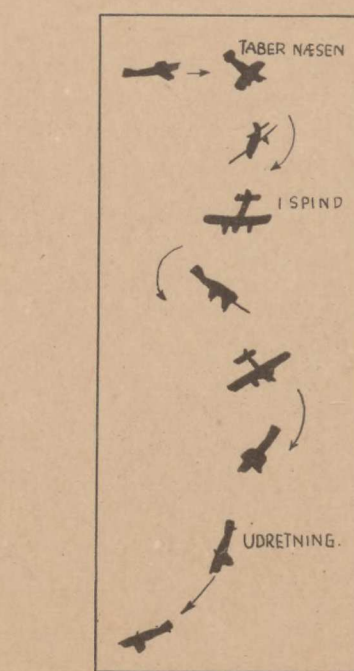


Fig. 33.

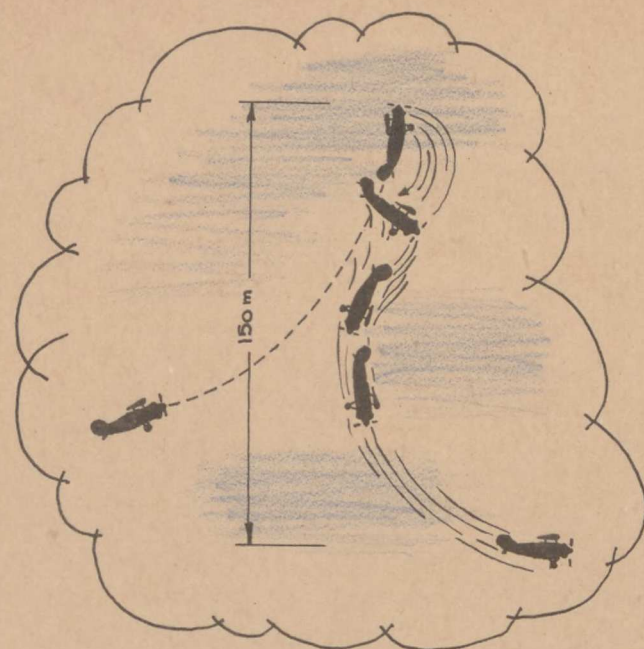


Fig. 31.

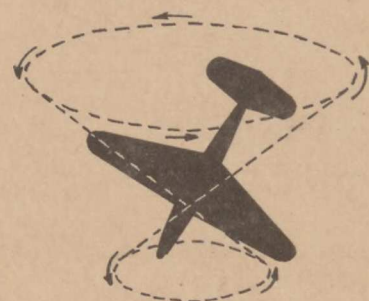


Fig. 32.

KRÆNGINGSVISER.



Fig. 36.

DREJNINGSVISER.

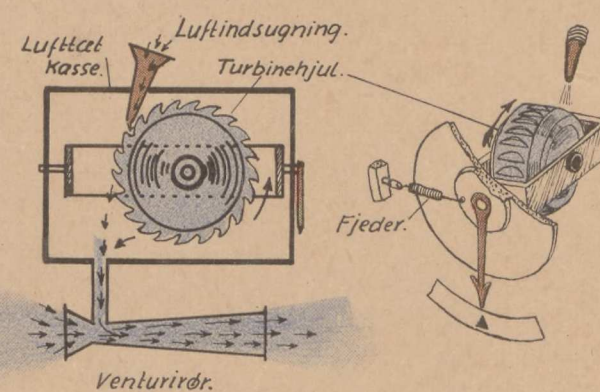


Fig. 38.

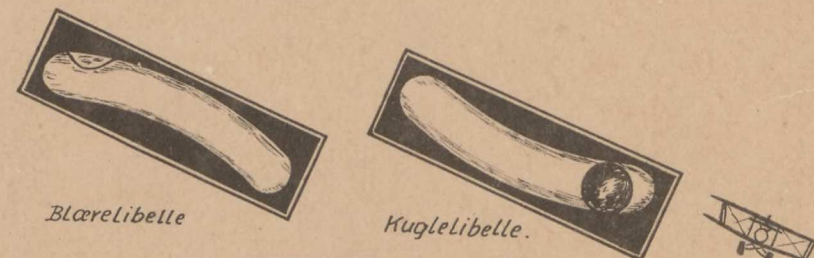


Fig. 39.

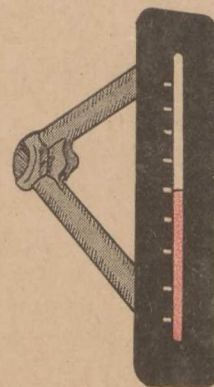


Fig. 41.

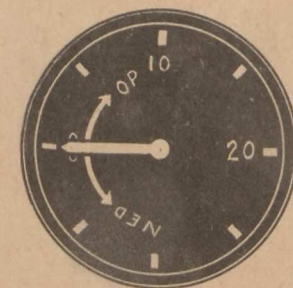


Fig. 42.

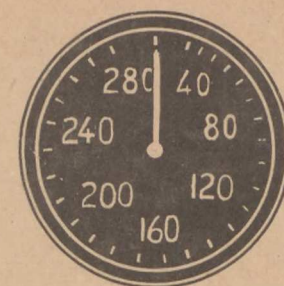


Fig. 35.

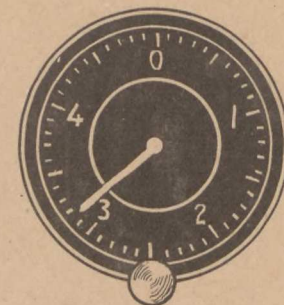


Fig. 36.

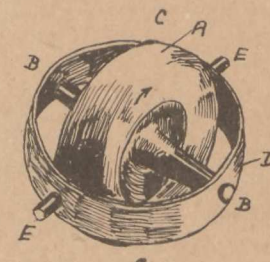
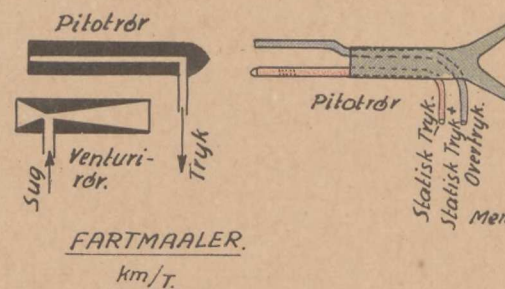


Fig. 37.

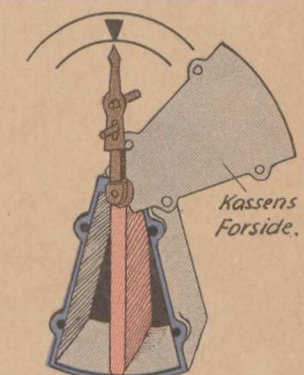
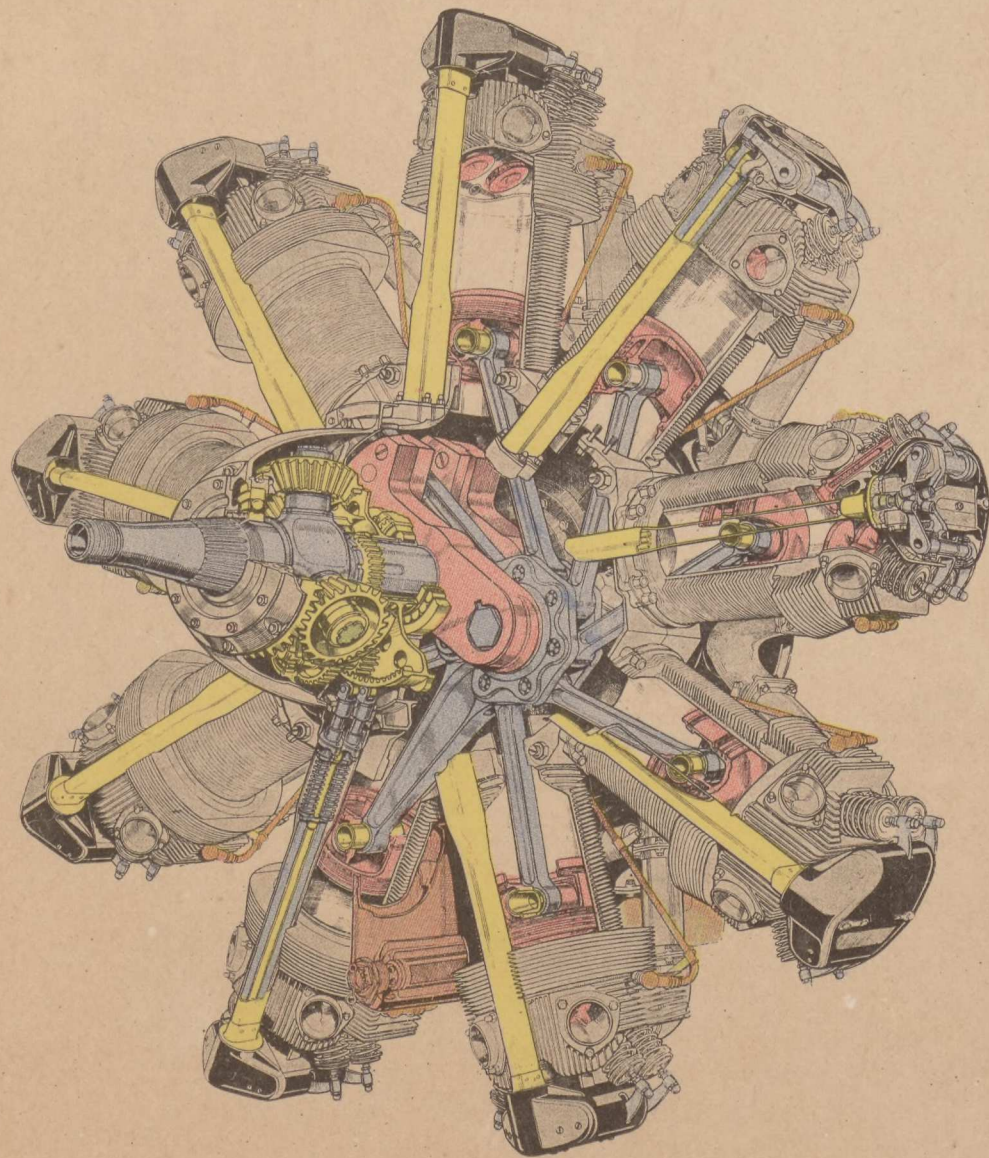
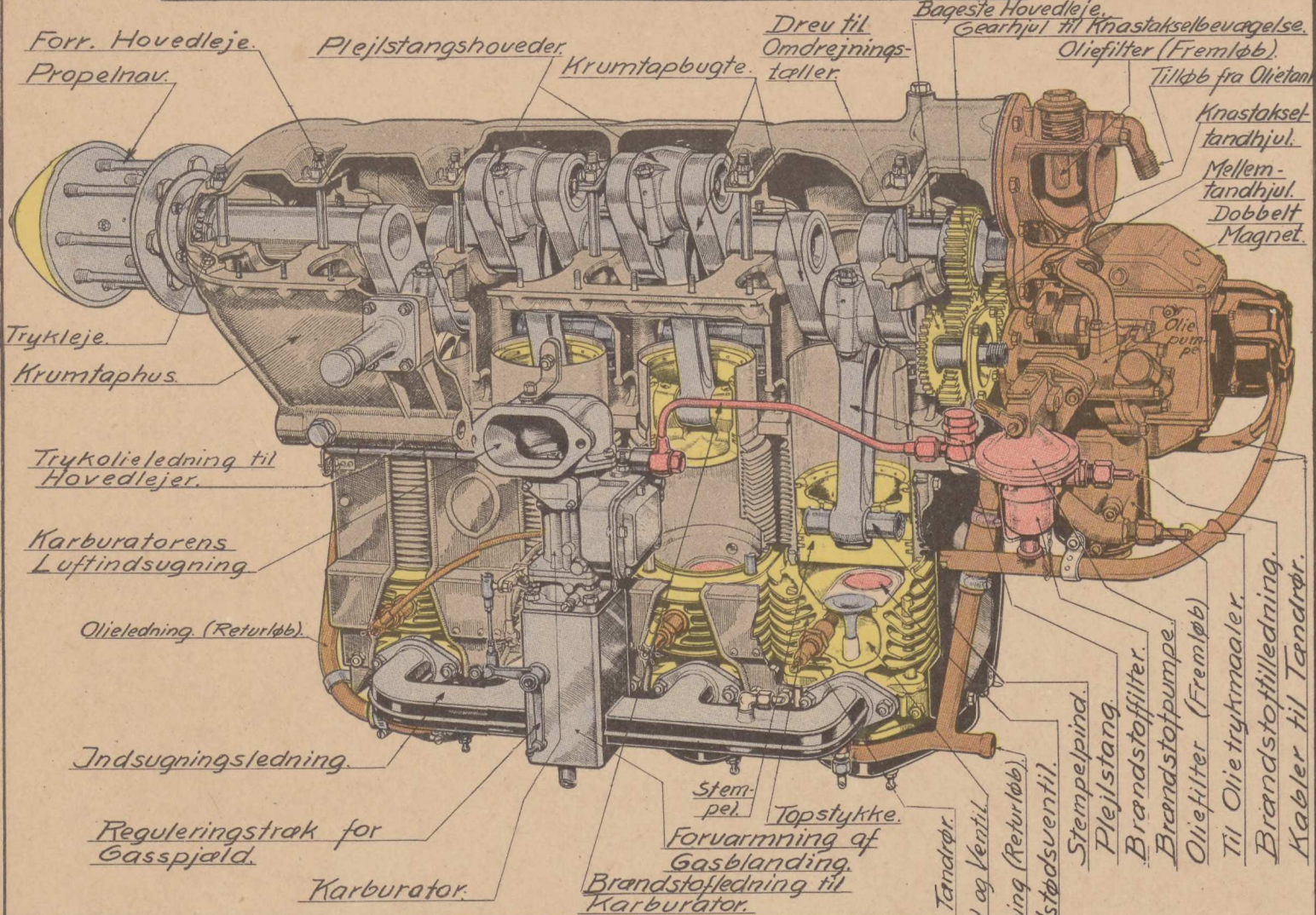


Fig. 40.

RÆKKEMOTOR. Fig. 1a.



STJERNEMOTOR.

Fig. 1.b.

DANMARKS
TEKNISKE BIBLIOTEK

4-TAKTS MOTORENS ARBEJDSGANG.

PLAN 7.

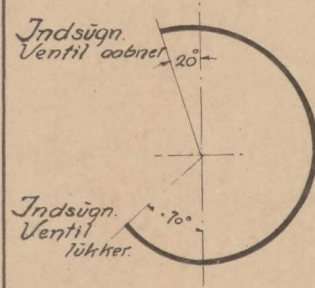
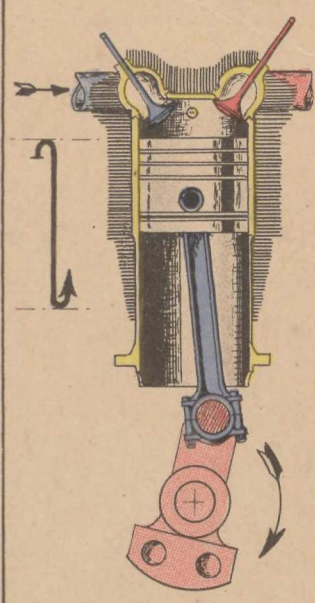
ARBEJDSPROCESSENS 4 TRIN.

STEMPLETS OG KRUM-
TAPAKSLENS BEVÆGELSER.

VENTILERNES
AABNE-OG LUKKE-
TIDSPUNKTER.

TEKST.

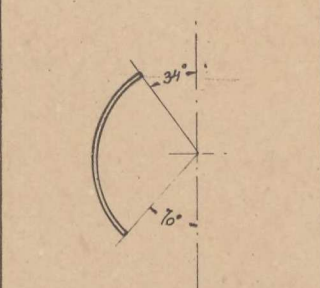
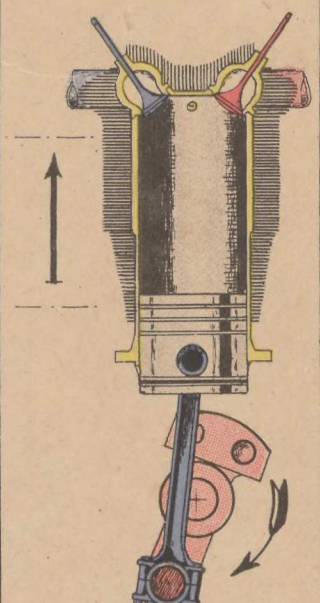
1' Takt:
Indsugningsslag.



Stemplets Vandring illustreres af den sorte Pil ved Siden af Cylindrene. Størrelsen af den til hver Takt svarende Krumtapomdrejning illustreres af Cirkelbuestykkerne.

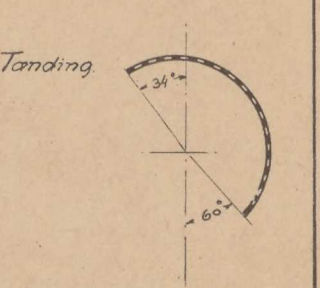
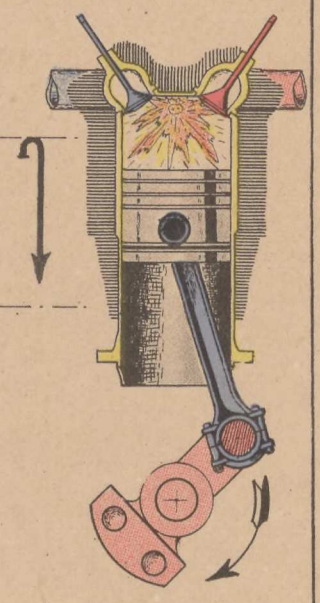
Indsugningsven-
til aaben. Udstøds-
ventil lukket.

2' Takt:
Kompressionsslag.



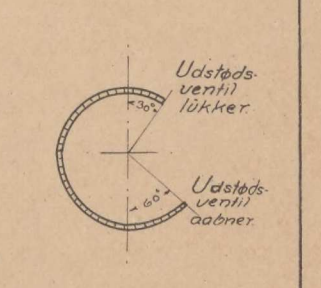
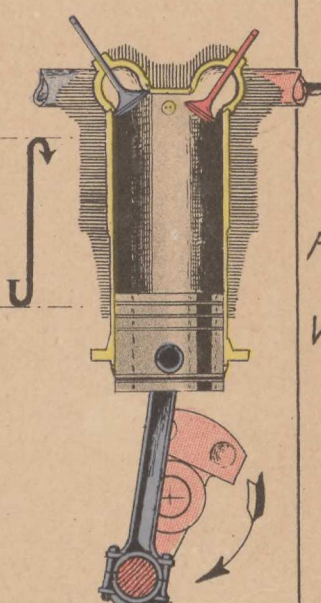
Begge Ventiler
lukkede.

3' Takt:
Arbejdsslag.



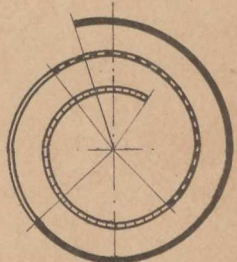
Begge Ventiler
lukkede.

4' Takt:
Udstødsslag.



Udstødsventil
aaben. Indsug-
ningsventil lukket.

DET
FULDSTÆNDIGE
VENTILSTYRINGS
DIAGRAM.



Cirkelbuestykker-
ne giver tilsammen
en Spiral med de
til Arbejdsproces-
sen svarende to
Krumtapom-
drejninger.

Stjernemotor.

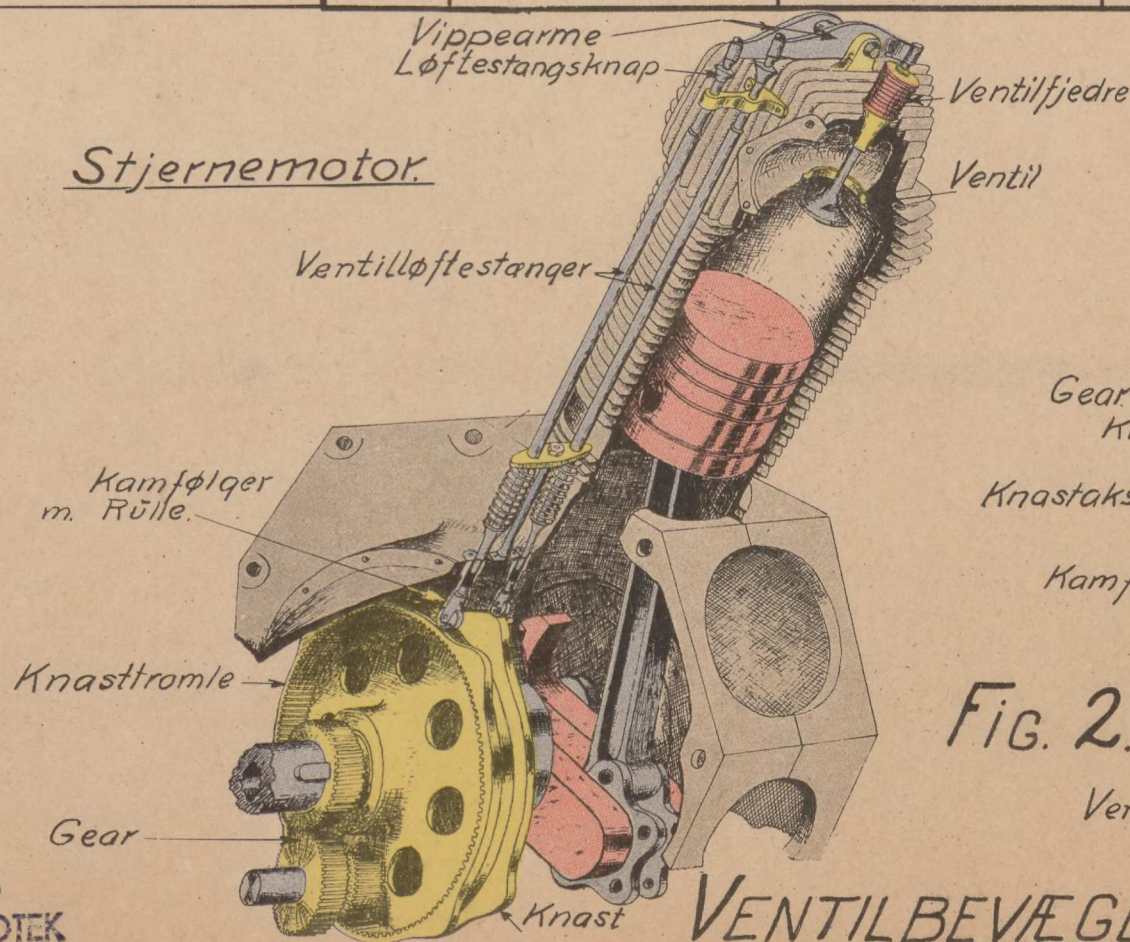
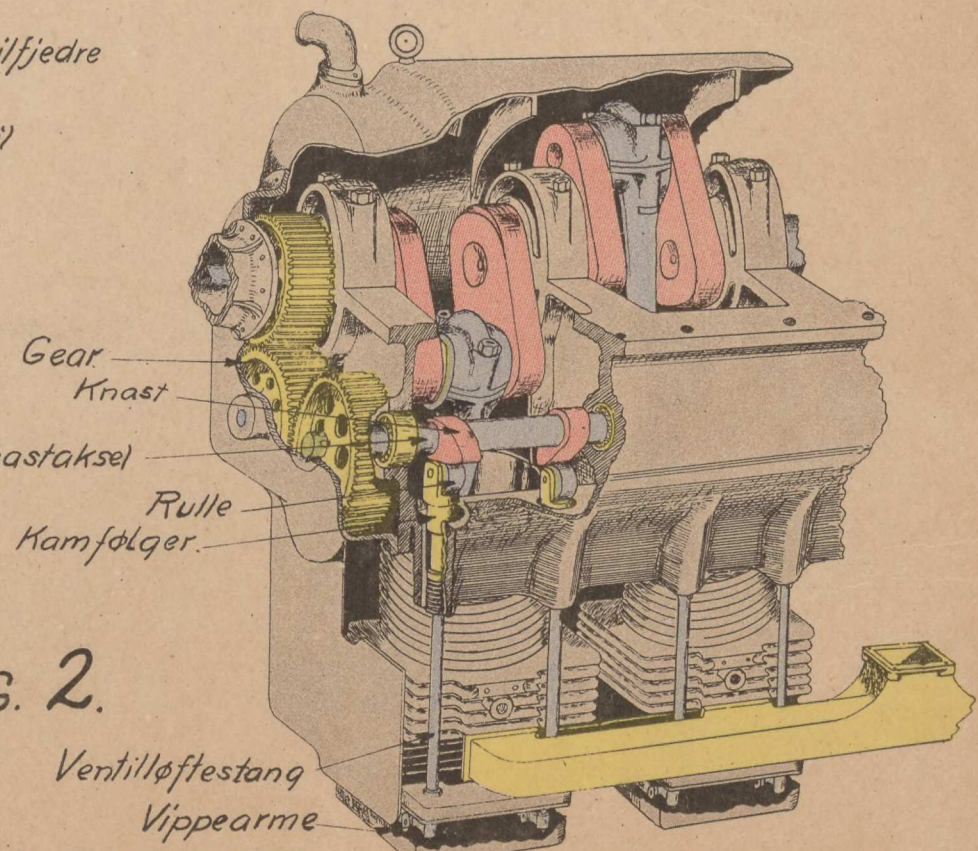
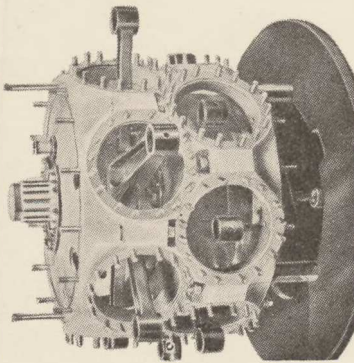
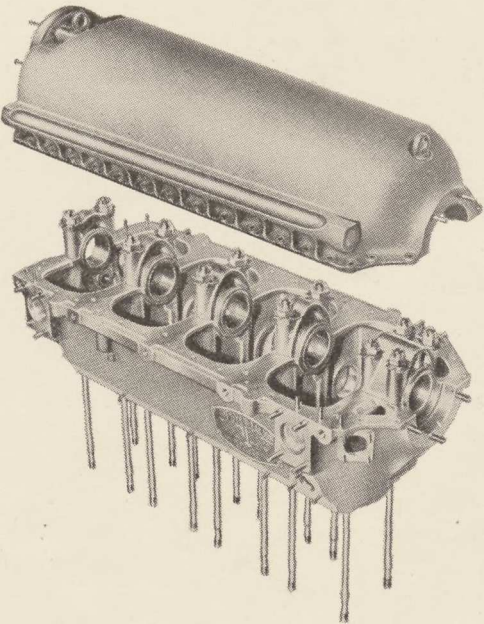
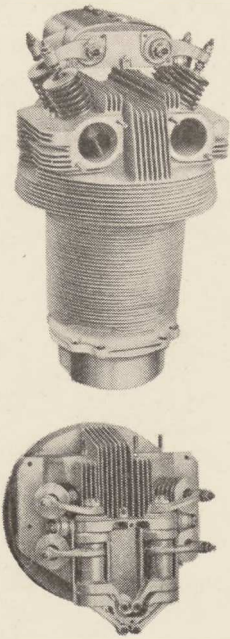
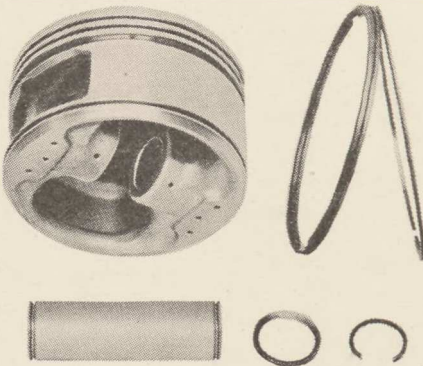
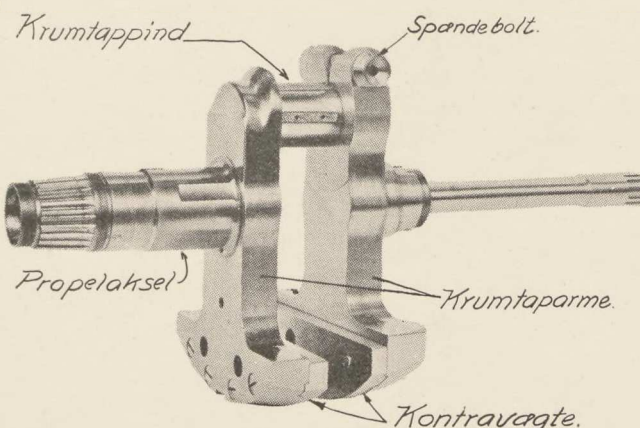
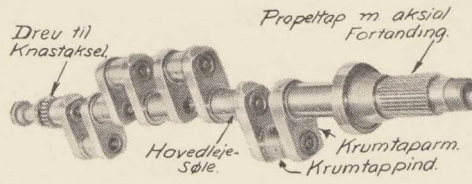
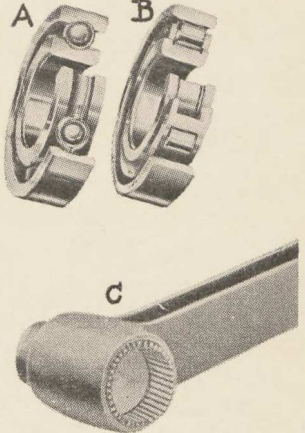


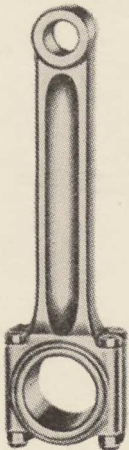
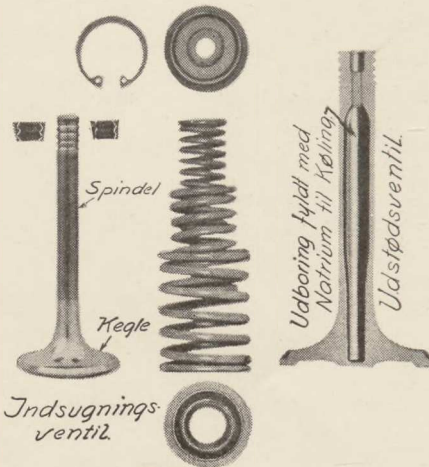
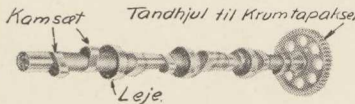
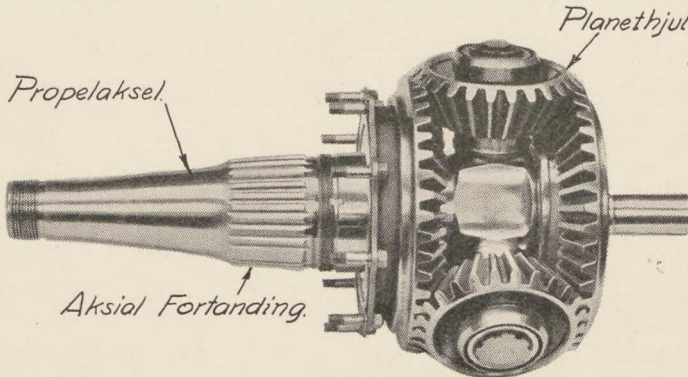
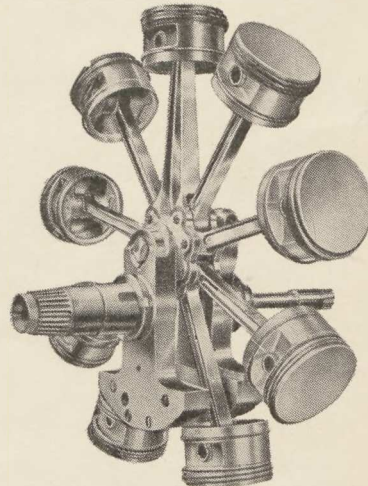
Fig. 2.

VENTILBEVÆGELSER.



Rækkemotor. F.E. BORDING 1/5. KBHVN
FLYVNINGENS A. B. C.

Krumtaphus		Cylinder med Topstykke	Stempel med Stempelringe og Stempelpind	Krumtapaksel		Lejer
Stjernemotor	Rækkemotor			Stjernemotor	Rækkemotor	
 Cylindrisk Hus. Løngs Omkredsen 2 Rækker Huller til Cylindrene (Dobbeltstjernemotor).	 Kasseformet Hus med Hoved-Lejer i Række, og Stagbolte til Fastgørelse af Cylindre. Øverst Dæksel.	 Cylinder af Staal med Køleribber. Smedet eller presset. Indvendig glat afdrejet og poleret. Topstykke (af Aluminiumlegering) med Indsugnings- og Udstødskanaler samt Køleribber.	 Stempel (Letmetal). Stempelringe (Staalstøbegods) Stempelpind (Staal)	 Krumtapaksel med een Bugt (til Enkeltstjernemotor); anvendes i Forbindelse med udelt Plejlstang, og er derfor delelig.	 Krumtapaksel med fire Bugter til 4-cyl. Rækkemotor, Aksel og Bugter hule af Vægthensyn og for Tilvejebringelse af Smørekanal.	 A: Kugleleje B: Rulleleje C: Naaleleje Materiale: Specialstaa
Materiale: I Reglen støbt Aluminiumlegering.				Materiale: Smedet Chrom-Nikkelstaa.		

Plejlstænger		Rækkemotor alm.	Ventiler med Fjedre	Kamaksel	Propelgear	Samlet Krumtap Bevægelse
Stjernemotor						
Delelig	Udelt	 Udført med deleligt Hoved ved Krumtapenden. Materiale: Specialstaa eller (som vist) Duraluminium.	 Tredobbelt Ventilfjeder (Fjederstaa), Indsugningsventil (Specialstaa, maa ikke kunne ruste). Udstødsventil (Specialstaa, skal kunne taale at blive rødvarm).	 Kamaksel til 4-cyl. Rækkemotor (to Kamme for hver Cylinder). Mellem hvert Sæt Kamme findes et Lejeparti (med Diameter større end Akslen). Materiale: Chrom-Nikkelstaa.	 Planetgear, Aksler og Tandhjul udført af Specialstaa.	 En Stjernemotors bevægelige Hoveddele vist samlet. Sammenlign Plan 8, Fig. 1 b.
Materiale: Specialstaa.						

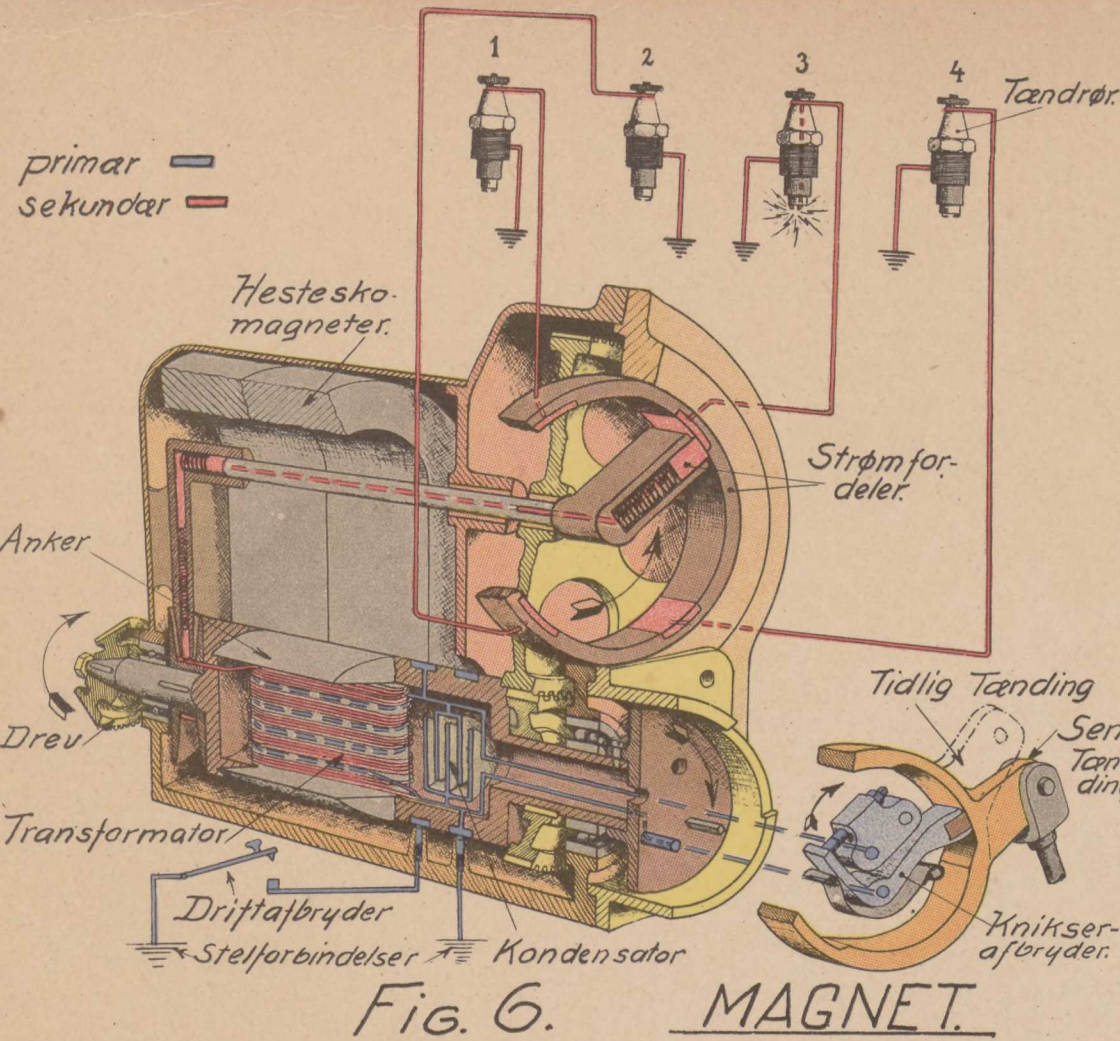


Fig. 6. MAGNET.

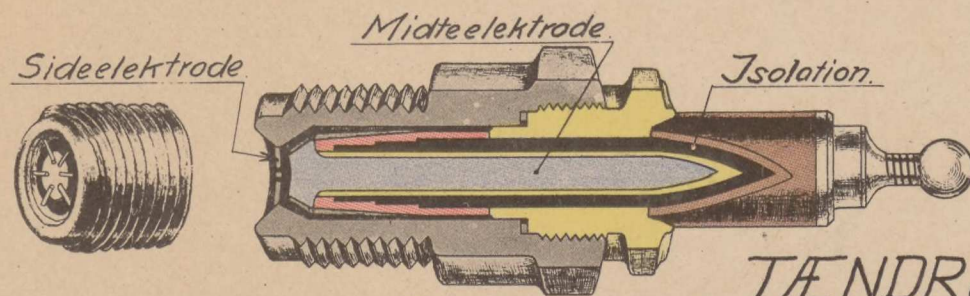


Fig. 7.

TÆNDRØR.
Dobbelt Størrelse.

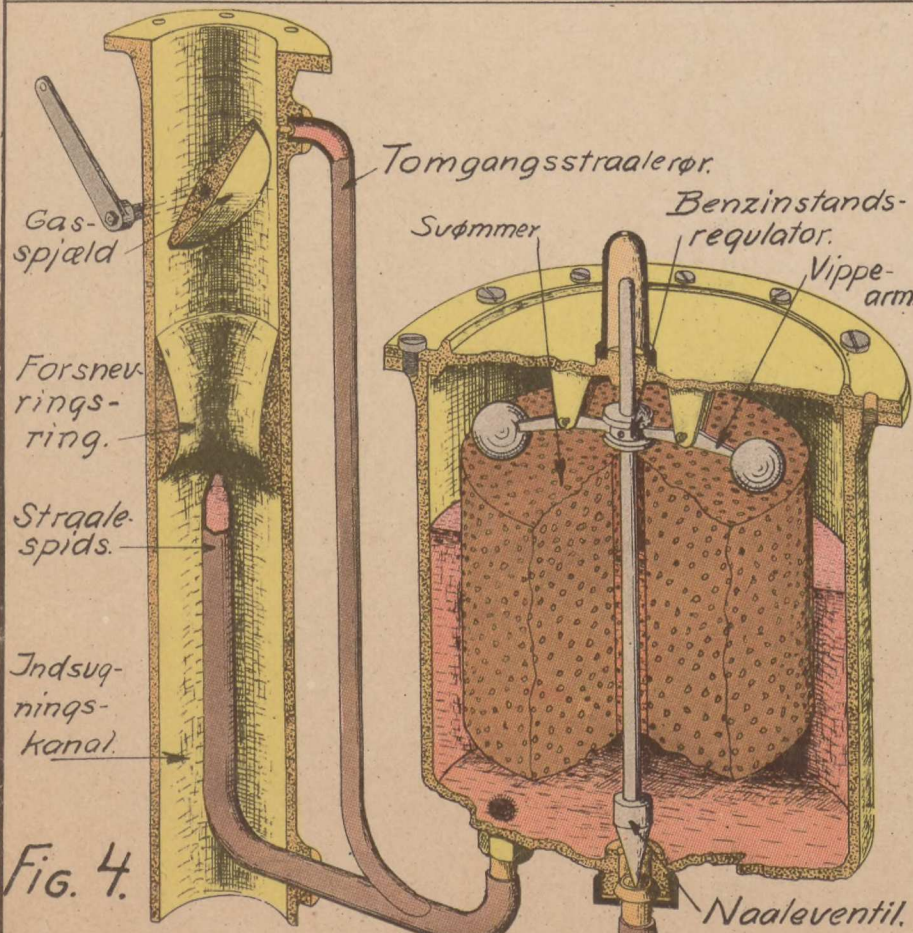


Fig. 4.

KARBURATOR.

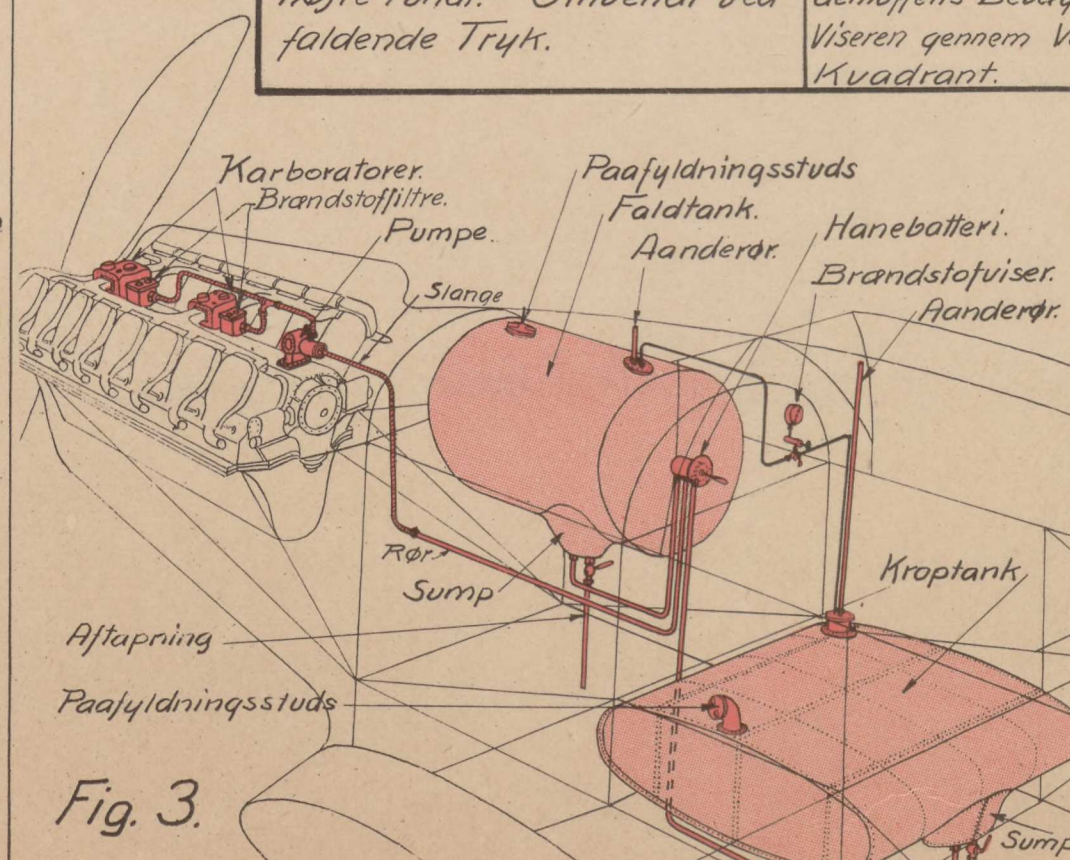
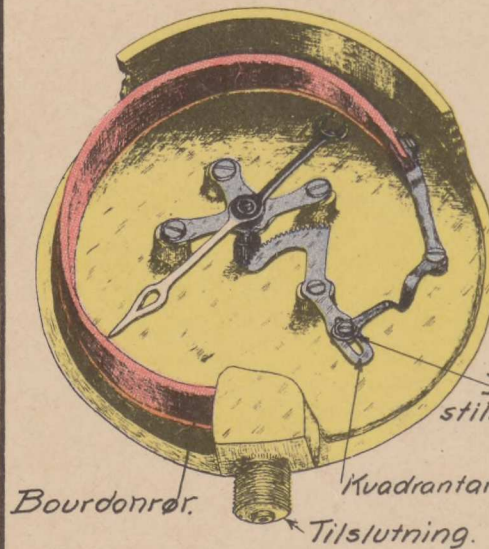
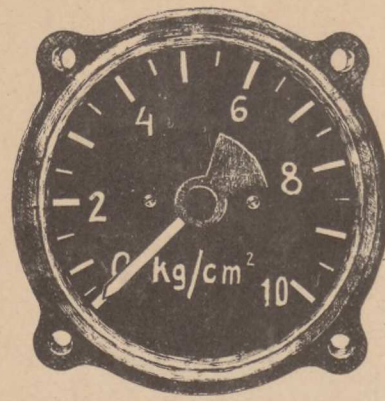


Fig. 3.

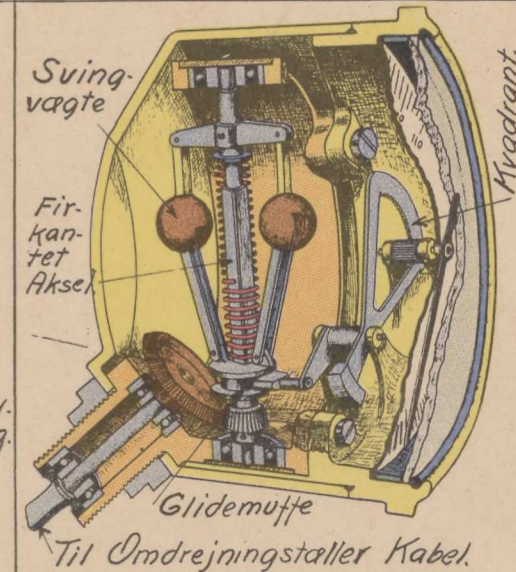
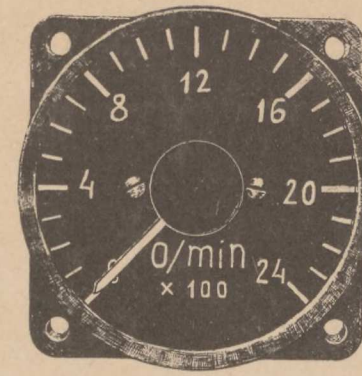
BRÆNDSTOFSYSTEM.

TRYKMAALER.



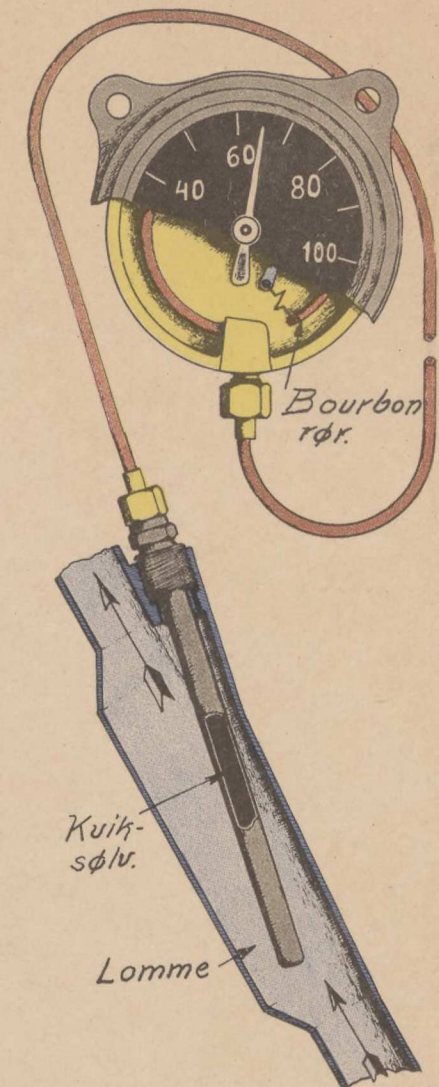
Ved stigende Tryk i Bourdonrøret vil dette rette sig ud og dermed trække i Kvadrantarmen, der gennem Tændudvekslingen drejer Viseren højre rundt. Omvendt ved faldende Tryk.

OMDREJNINGSTÆLLER.



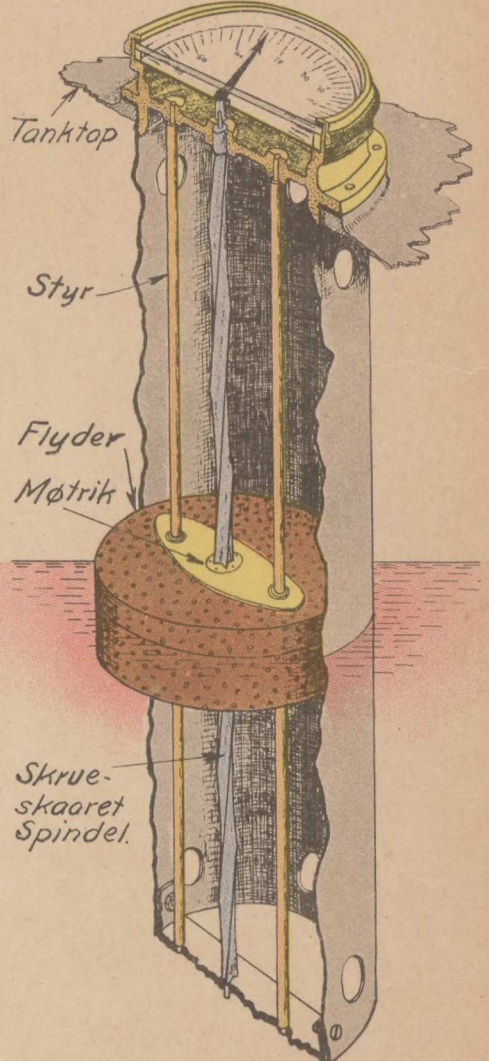
Under Firkantsaksens Rotation slaar Svingvægtene ud i den Stilling, der svarer til Centrifugalkraften ved det paa-gældende Omdrejningstal. Glidemuffens Bevægelse overføres til Viseren gennem Vægtstænger og Kvadrant.

TERMOMETER.

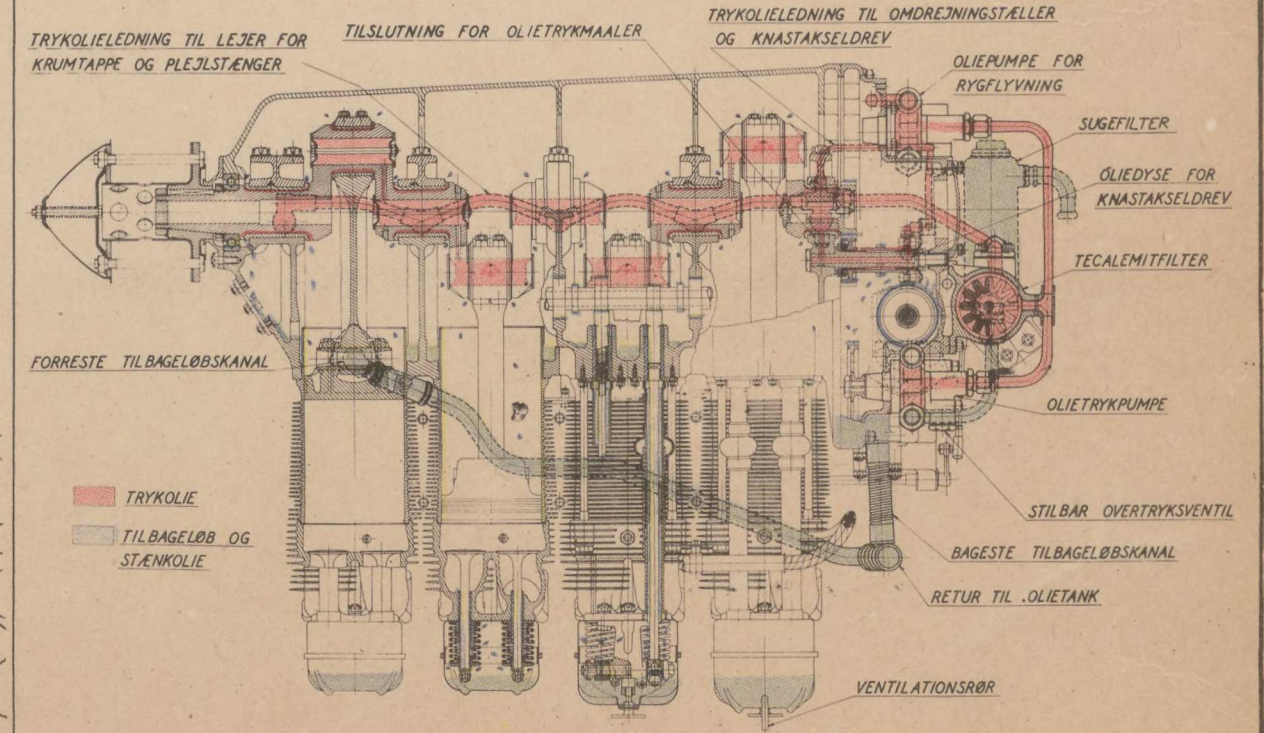


Termometeret sidder paa Instrumentbrættet. Lommen sidder paa det Sted, hvor man vil maale Temperaturen. Naar Temp. stiger udvides Kviksølvet og Trykket stiger i Bourdonrøret. Instrumentet er altsaa en Trykmaaler der er temperaturinddelt.

BRÆNDSTOFVISER.



Naar Benzinstanden falder vil Flyderen glide ned. Herved drejes den skrueskaarne Spindel. Viseren vil da dreje med. En Omdrejning svarer til hele Benzinstandens Højde.



DANMARKS SMØREDIAGRAM FOR GIPSY MAJOR MOTOR.
TEKNISKE BIBLIOTEK

Fig. 5.



Fig. 1. Cirrus (Ci)

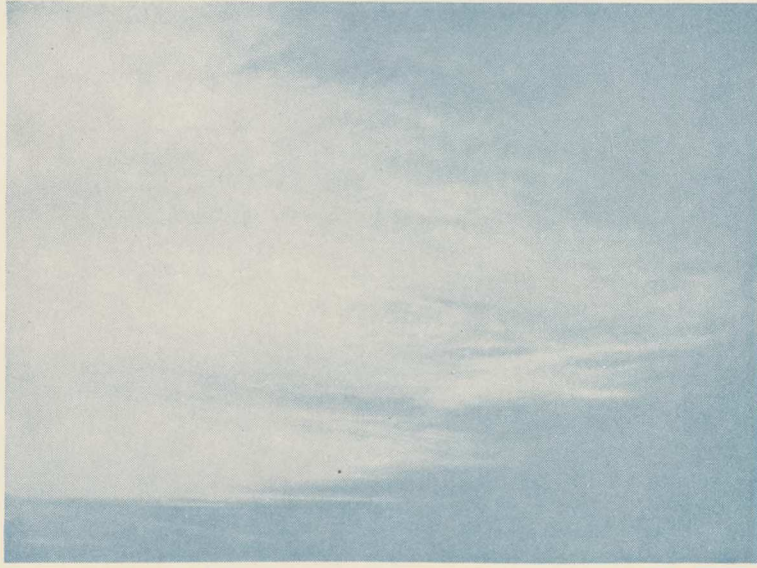


Fig. 2. Cirro-stratus (Cs)



Fig. 3. Cirro-cumulus (Cc)



Fig. 4. Alto-stratus (As)

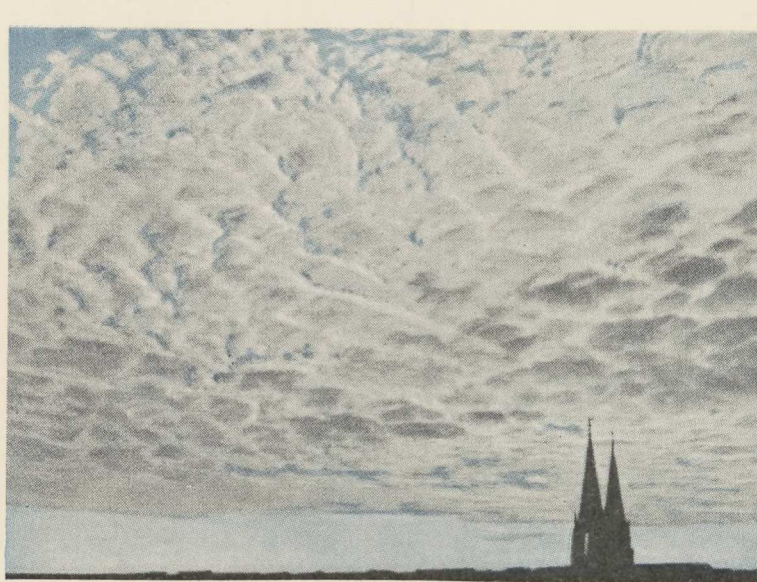


Fig. 5. Alto-cumulus (Ac)



Fig. 6. Strato-cumulus (Sc)



Fig. 7. Stratus (St)



Fig. 8. Cumulo-nimbus (Cm)

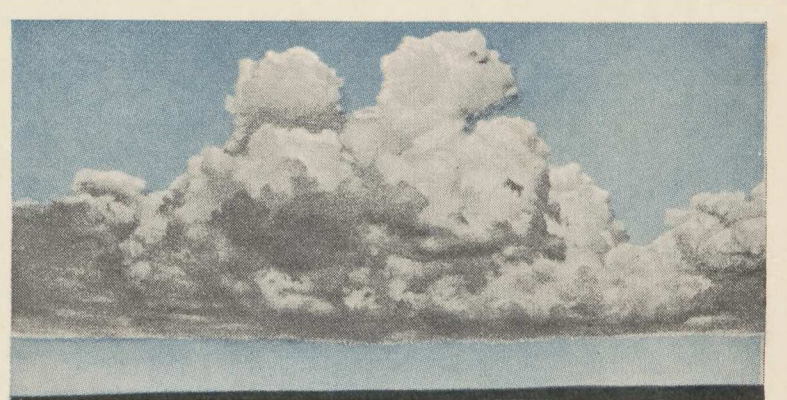


Fig. 9. Cumulus (Cu)



Fig. 10. Cumulus (Cu)

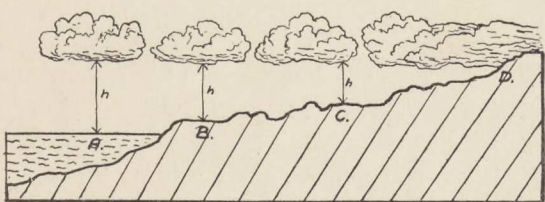


Fig. 11.

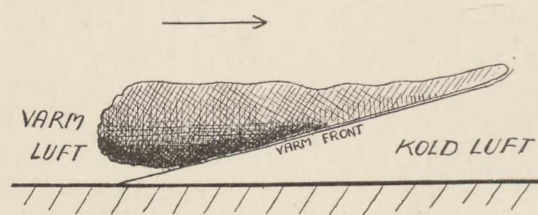


Fig. 12.

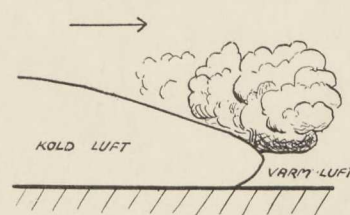


Fig. 13.

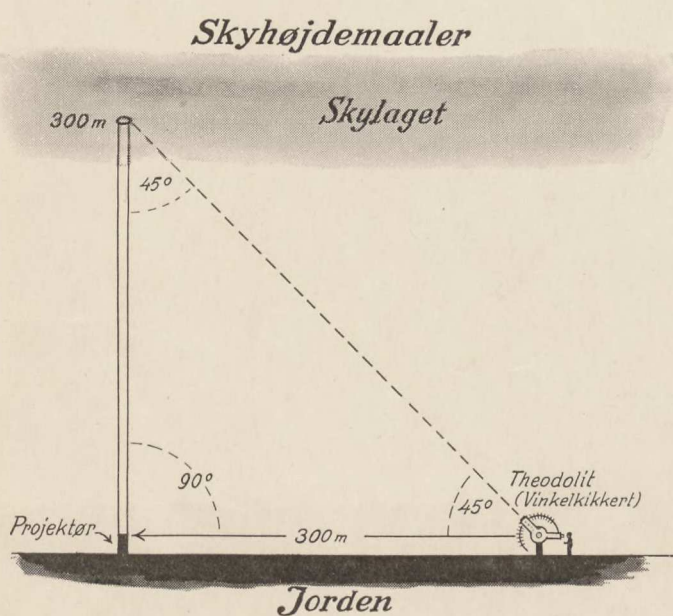


Fig. 14.

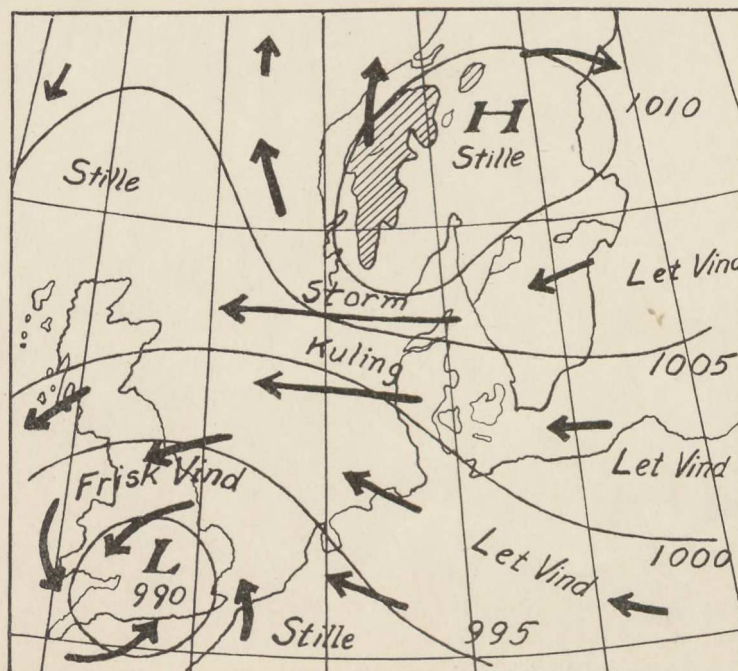


Fig. 15.

Forholdet mellem Isobar og Vind.

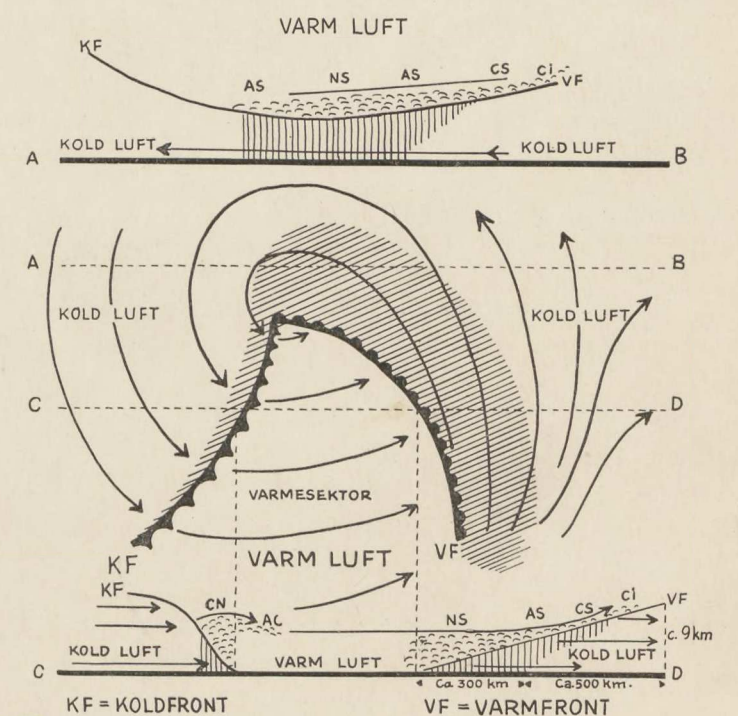
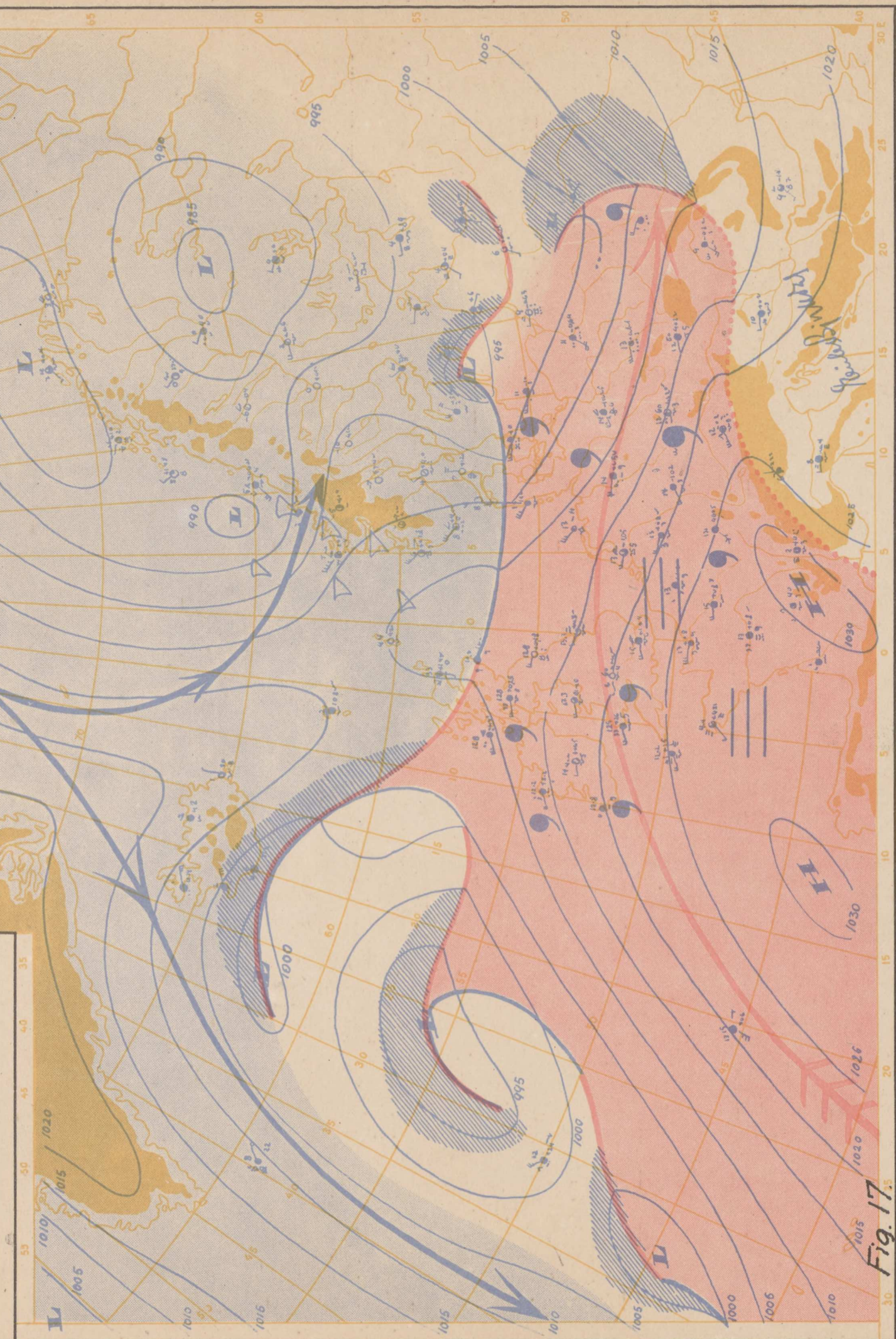


Fig. 16.

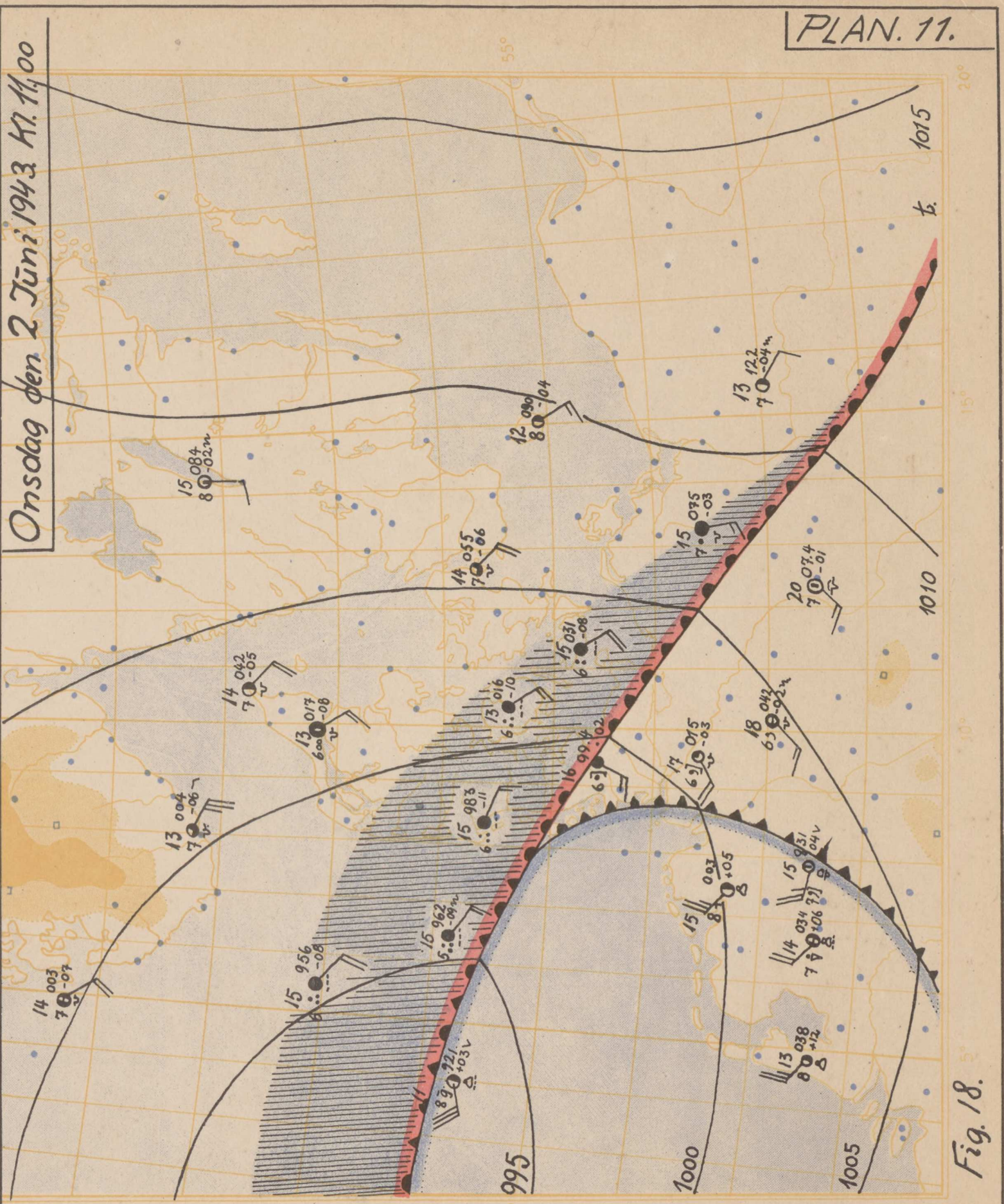
DANMARKS
TEKNISKE BIBLIOTEK

Lördag 5. Nov. 1938 Kl. 8.

METEOROLOGISK
INSTITUTS
VEJRKORT.



Onsdag den 2 Juni 1943 Kl. 11,00



ÆKSEMPLER PAA VEJRKORT.

F.E. BORDING 4/s. KBHVN

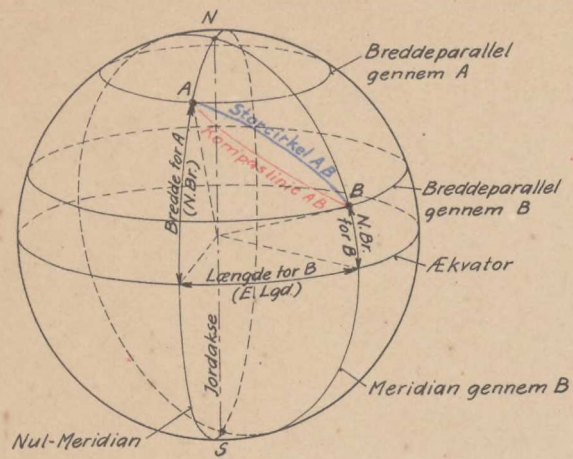


Fig. 1.

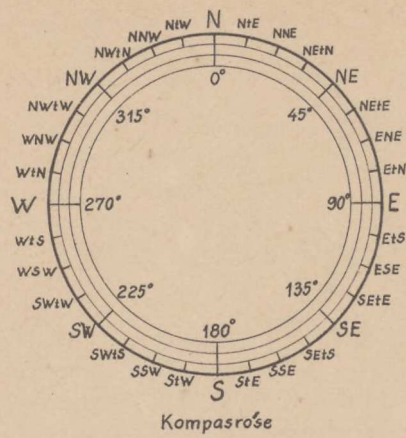


Fig. 2.

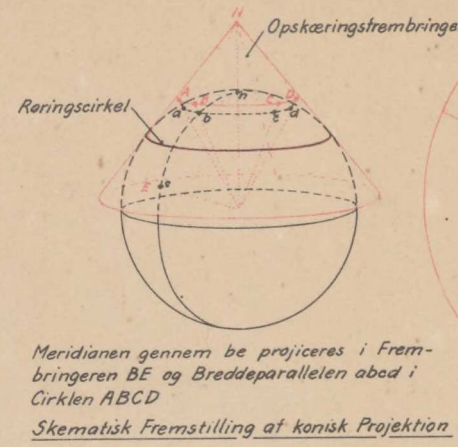


Fig. 3.

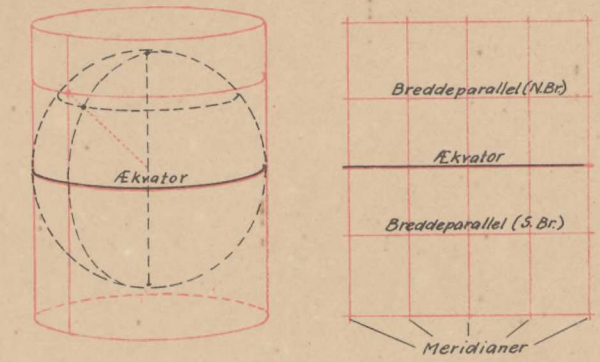


Fig. 4.

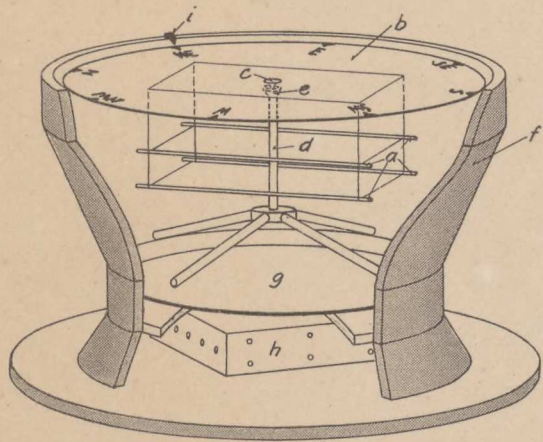


Fig. 5.

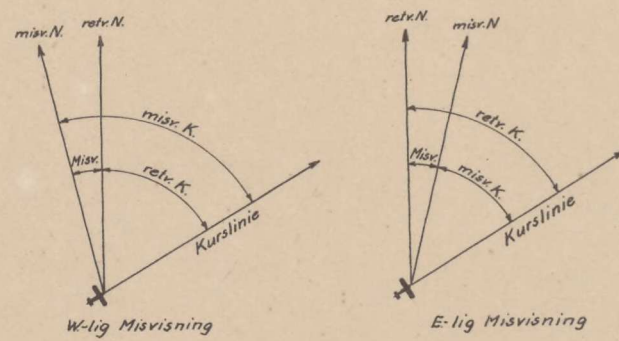


Fig. 6.

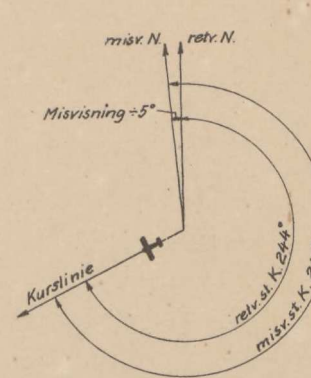


Fig. 7.

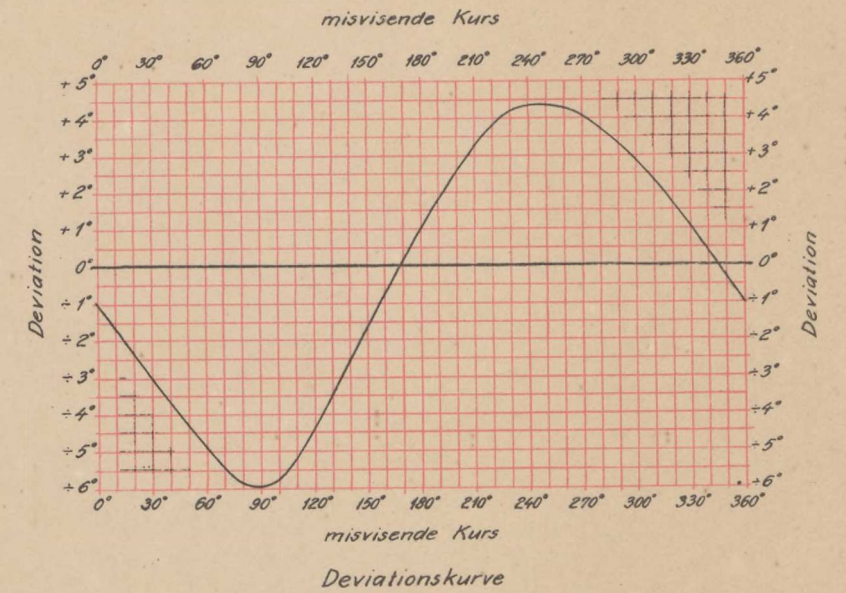


Fig. 8.

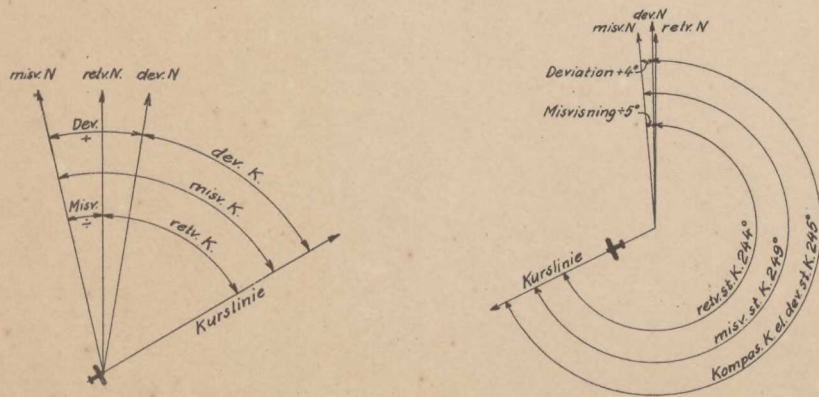


Fig. 9.

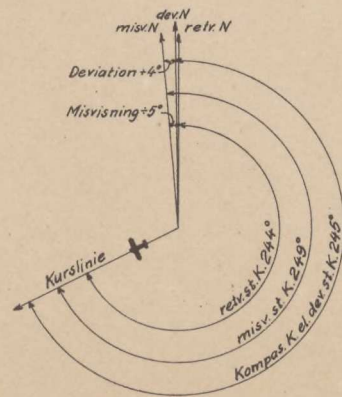


Fig. 10.

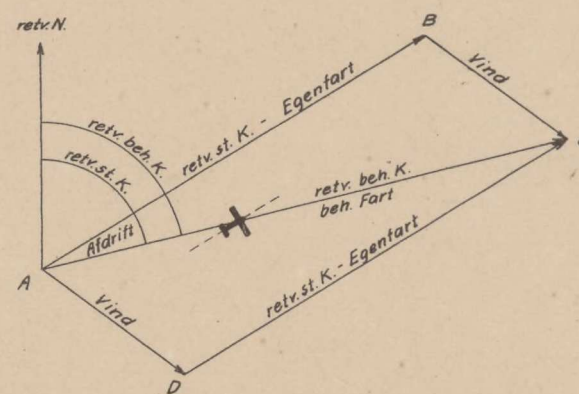


Fig. 11.

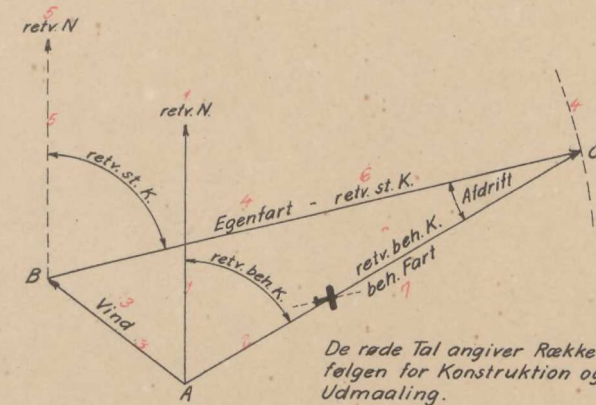


Fig. 12.

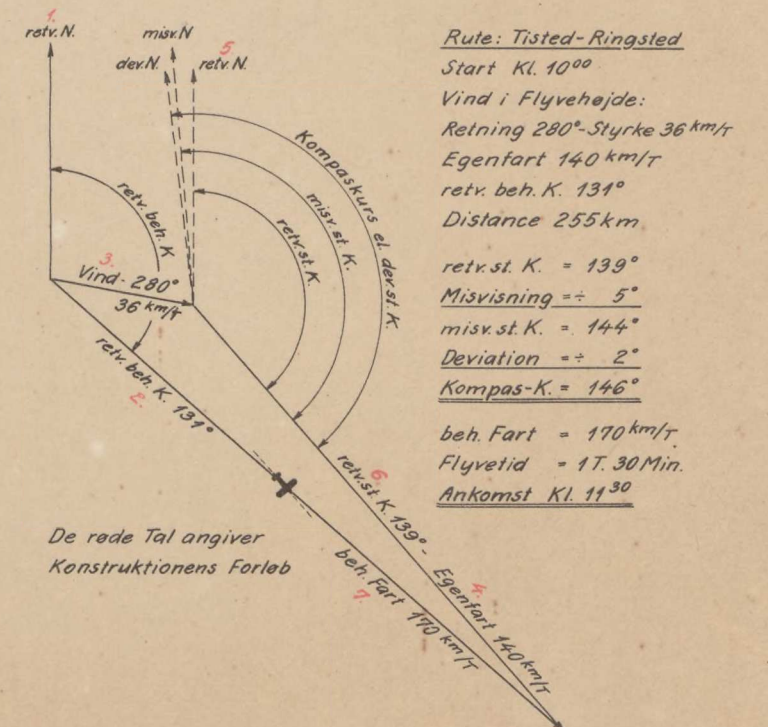


Fig. 13.

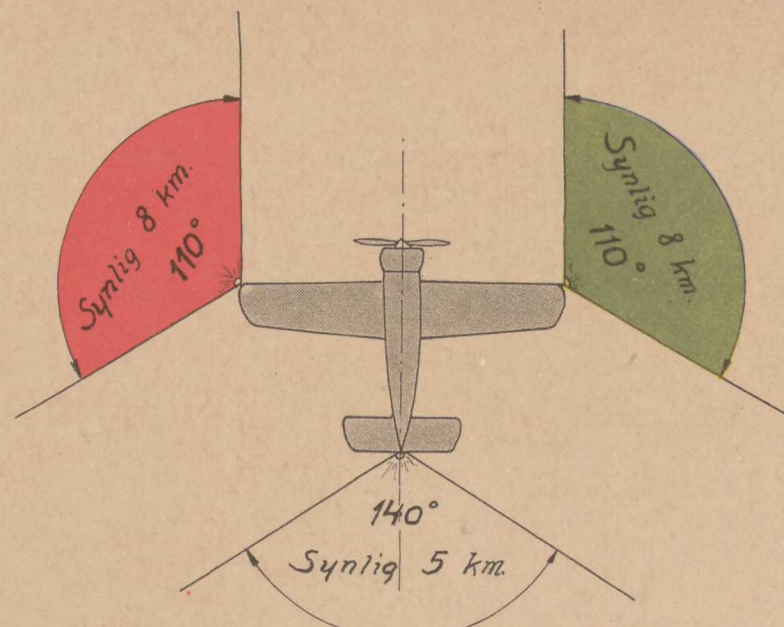


Fig. 1.

Flyvemaskine med Spandvidde over 20 m.

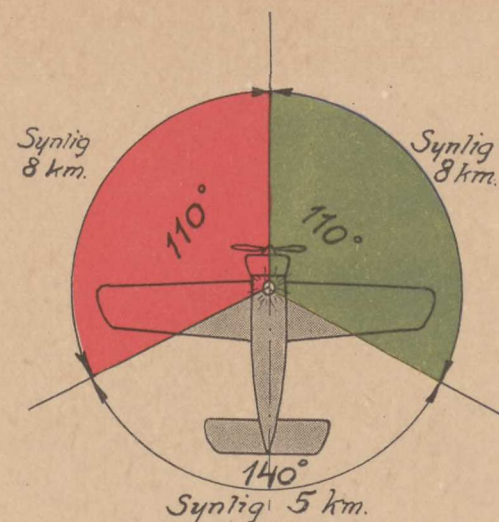


Fig. 2.

Flyvemaskine med Spandvidde under 20 m.

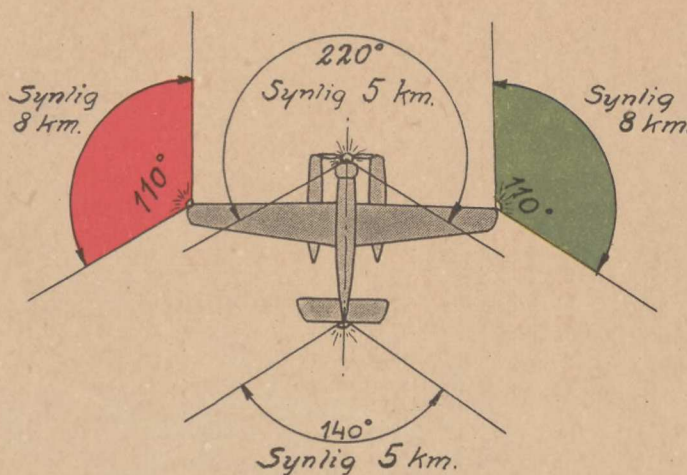


Fig. 3.

Flyvemaskine under Manøvre paa Vandet.

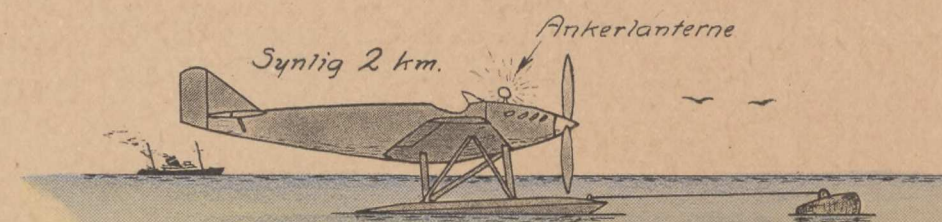


Fig. 4. Ankerligger.

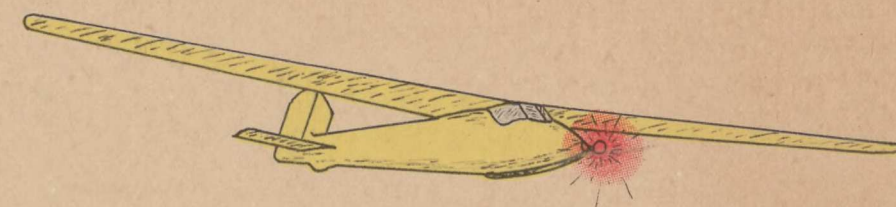


Fig. 5. Svæveplan.

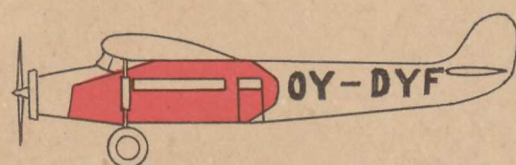


Fig. 6.

Eksempel paa Markning.

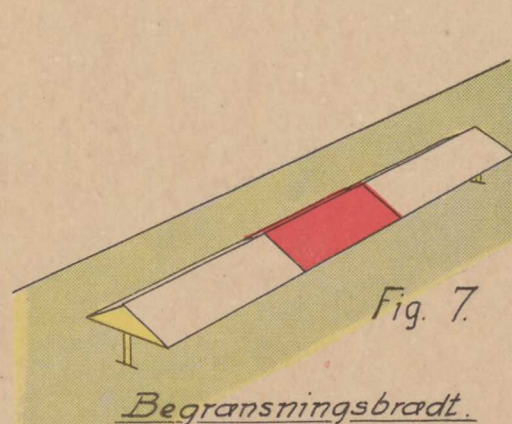
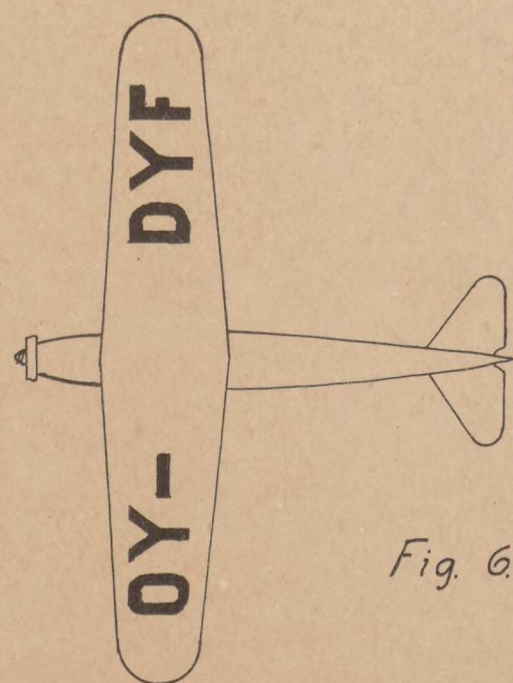


Fig. 7.

Begrænsningsbrædt.

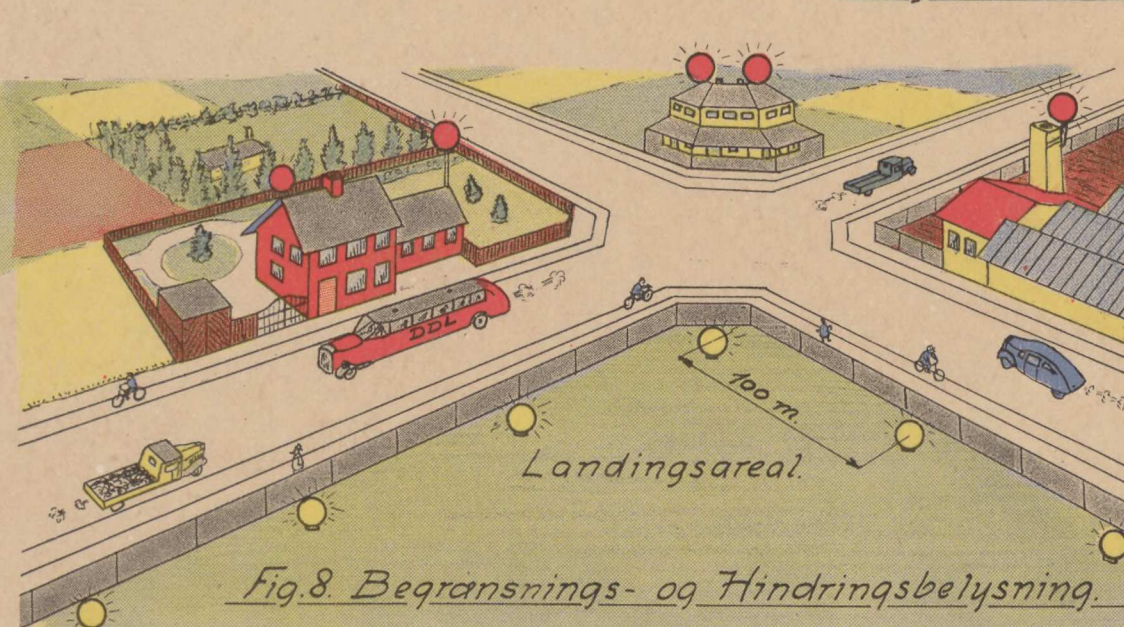


Fig. 8. Begrænsnings- og Hinderingsbelysning.

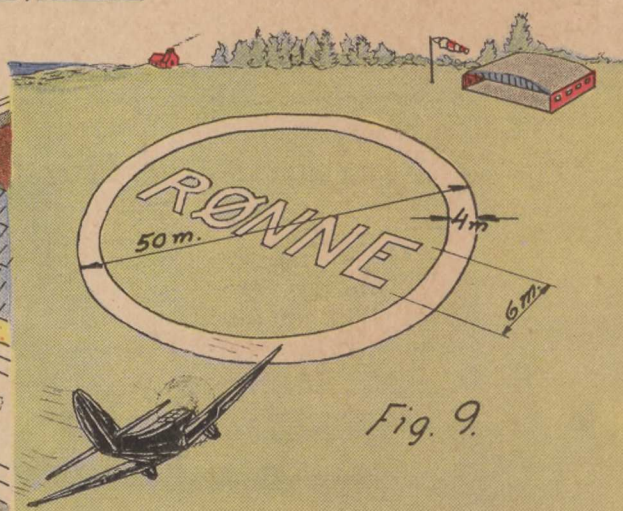


Fig. 9.

Eksempel paa Kendingscirkel.

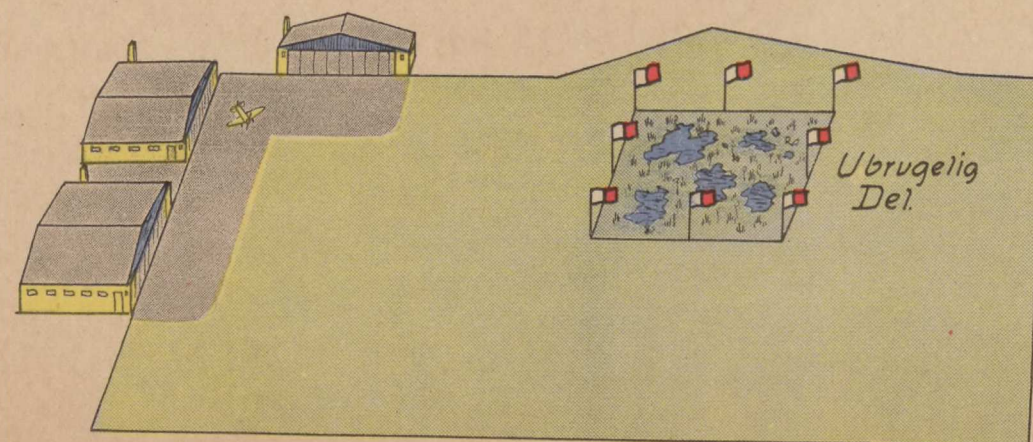


Fig. 10. Eksempel paa Afmærkning.

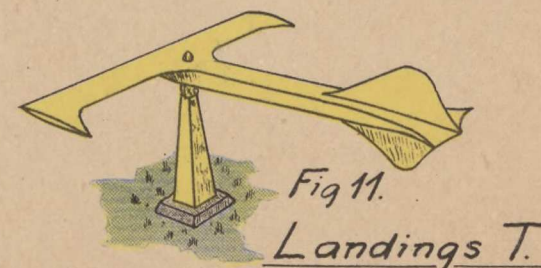


Fig. 11.

Landings T.

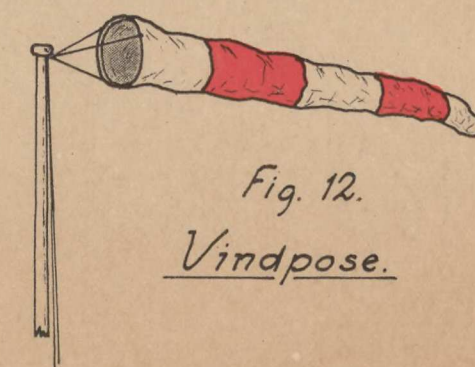


Fig. 12.

Vindpose.

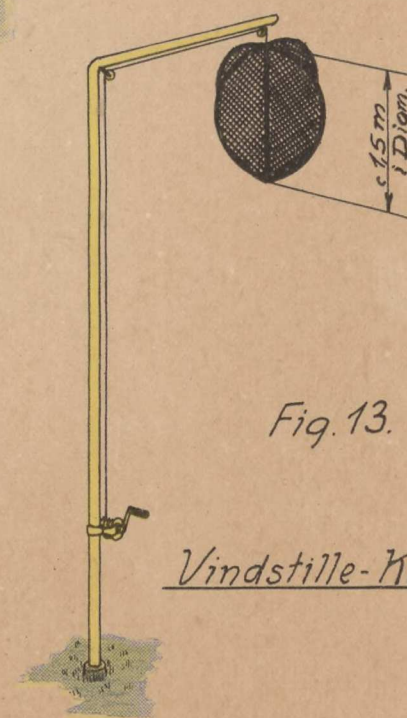


Fig. 13.

Vindstille-Kugle.

