

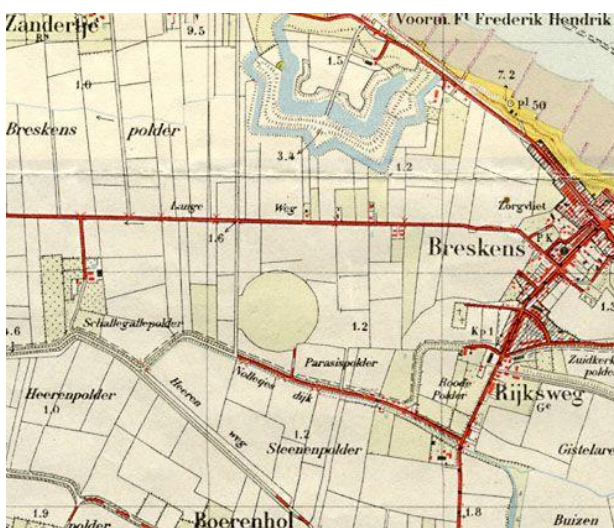


Van melle's PH-IPM General Aircraft Monospar

18-09-1935 kocht de Nederlandse snoepfabrikant van Melle een tweemotorig vliegtuig, een Engelse Monospar St-25 Jubilee. Van Melle was daarmee het eerste bedrijf in Nederland dat een zakenvliegtuig aanschafte. Vliegveld Souburg was in die tijd het dichtsbijzijnde vliegveld. Om daar te komen moest men per boot de Westerschelde oversteken. Dit was verre van ideaal en eind 1935 werd er dan ook een eigen vliegveld in de buurt van Breskens aangelegd, voorzien van een kleine hangaar. Dit gebeurde op een weiland dat vanwege een erfenis aan mevrouw Van Melle-Kousemaker toekwam. Opmerkelijk is dat het vliegveld een cirkel is met een diameter van 500 meter. Een rond vliegveld dus. Een rond vliegveld heeft voordelen t.o.v. een rechte landingsbaan. Er kan namelijk altijd tegen in de wind opgestegen en geland worden. En zo kon zijwind, wat het lastig maakte om het vliegtuig opgelijnd met de baan te houden, grotendeels vermeden worden. Over een rond vliegveld werd in 1919 al geschreven in het Amerikaanse "Popular Science" tijdschrift. Ook in de huidige Schiphol problematiek werd deze cirkelvormige starbaan onderzocht. Dit vergeten ideaal werd dus al in 1935 in Zeeland toegepast.

De Vlissingse Courant van 6 april 1936 schreef er het volgende over:

"Naar wij vernemen, wordt in de nabijheid van Van Melle's Confectionery Works te Breskens een rond vliegveld aangelegd, met een middellijn van 300 M. Waarschijnlijk zal op het vliegveld ook nachtverlichting worden aangebracht, terwijl in dat geval de vlak er bij staande vuurtoren als aanvliegbaken zal fungeren. Zoals men weet, heeft deze firma een tweemotorig Monospar vliegtuig in haar bezit, waarmede spoedzendingen worden vervoerd. Hierbij werd men echter tot nu toe gehandicapt door het feit, dat men op het vliegveld West-Souburg bij Vlissingen moest landen en per boot de Westerschelde moest oversteken."



Het ronde vliegveld van van Melle eind jaren dertig te Breskens.

Uitsnede uit de topografische kaart, blad 48c, Vlissingen uit 1949. Op de kaart staat vermeld: "Verkend in 1936. Gedeeltelijk herzien in 1946 ...".

Bron: Ministerie van Oorlog, Topografische Dienst



“The endless Runway” artikel uit 2017

Een rond vliegveld, nog steeds actueel!

Bron: deingenieur.nl

De directeur Izaak van Melle zag de voordelen in van het gebruik van een vliegtuig. Het vliegtuig werd gebruikt om producten af te leveren. Met het vliegtuig kon dit aanmerkelijk sneller. Het werd tevens gebruikt door de directie van van Melle voor zakenvluchten naar binnen- en buitenland. Ook werd er reclame met het vliegtuig gemaakt. Zo werd het vliegtuig afgebeeld op de bekende van Melle blikken en namen gebruikt als “van Melle’s Propellers” en “Het vliegende toffeekistje.” Met acties voor de consument kon zelfs een rondvlucht verdiend worden.



De PH-IPM op een blik Van Melle’s Propellers

Bron: M. van Dijk



Bron: van Melle



Izaak van Melle werd op 13 februari 1877 in Breeskens geboren. Zijn vader, ook Izaak van Melle genaamd, had zich in 1836 in Breeskens gevestigd en was een bakkerij begonnen. Het was schuin tegenover deze bakkerij, dat de jonge Izaak in 1900 een klein fabriekje begon voor het produceren van suikerwerk in Breeskens. Het bedrijf loopt goed en groeit gestaag. In 1932 ontstaat de beroemde Fruitella. In de oorlogsjaren loopt de vraag behoorlijk terug.

Izaak van Melle 1877-1954





De villa van I. van Melle



De familie I. van Melle

Eind 1944 tijdens de zware strijd in Zeeuws Vlaanderen werd Breskens meerdere keren zwaar gebombardeerd. De vanuit Breskens terugtrekkende Duitsers moesten tegengehouden worden. Zij gebruikten de Bressiaanse haven om zich te verscheppen naar Walcheren en Zuid-Beveland. De fabriek van Van Melle in Breskens raakte bij deze bombardementen zeer zwaar beschadigd. Na de oorlog vertrekt het bedrijf van Melle uit Zeeland en wordt een fabriek geopend in Rotterdam.



De verwoest fabriek in Breskens

Maar nu terug naar van Melle's vliegtuig en het gebruik ervan. De Vlissingse Courant van 13 juli 1935 vermeldde dat de firma Van Melle een vrachtvliegtuig had besteld:

"... Het wordt een Monospar 'Jubilee', voorzien van 2 Pobjoy Airmotors Niagara II, elk van 90 P.K. Het vliegtuig kan een nuttige last vervoeren van 400 Kg. De kruissnelheid is ruim 200 K.M. per uur..."

Van Melle was zoals vermeld het eerste bedrijf in Nederland die een vliegtuig kocht voor zakelijke doeleinden. Van Melle wilde snelle service verlenen en hoe kon dit beter dan met een vliegtuig! Het vliegtuig kostte bijna 15.000 gulden. Van Melle noemde het vliegtuig- uit traditie- de "Dubbele Arend". De Monospar kreeg de bedrijfskleuren van van Melle, bruin en



geel. In 1936 werd in een artikel aan Izaak van Melle zijn mening over zakenvliegen gevraagd. Hij antwoordde als volgt;

“Als directie van een groote onderneming moet me nu eenmaal regelmatig het centrum van ons land bezoeken, vooral in dezen tijd van tallooze regeeringsmaatregelen. De eerste boot vertrekt van hier circa 7 uur en dan is men per trein tegen twaalf uur in Amsterdam, zoodat met voor de lucht practisch niets meer doen kan. Maar bovendien is het vrijwel uitgesloten denzelfden dag nog naar Breskens terug te keeren. Nu brengt het vliegtuig ons in driekwart uur naar Schiphol en....geheel frisch stapt men uit, om zonder overhaasting de zaken te kunnen afdoen.”

De directeur Dirk Machiel van Melle

Het vliegtuig werd gevlogen door een vaste vlieger, W.A. Rademaker, een piloot afkomstig van de Luchtvaart afdeling (LVA). Hij was een ervaren piloot, met 2400 vlieguren, toen hij bij van Melle in dienst trad. Hij had gesolliciteerd op de door van Melle gestelde eisen; “Een bekwaam piloot en liefst van Protestantse afkomst.” De eerste maanden stond het vliegtuig op vliegveld Vlissingen, maar na een paar maanden werd het vliegveld in Breskens in gebruik genomen.



Izaak van Melle vervolgt zijn gesprek in het artikel; *“Het contact tussen afnemers en directie is nu ideaal geworden, omdat deze uit alle delen van ons land kunnen worden afgehaald en aan de besprekingen een rondgang door de fabriek en een vliegtocht kan worden gekoppeld, waardoor het nuttige en het aangename worden vereenigd.”*

In oktober 1935 had het bedrijf onder de titel “Het vliegende Toffeekistje” een reclame boekje laten maken, waarin staat dat van Melle voor de aankoop van een eigen vliegtuig al enkele malen de “Jumbo” van de KLM had gehuurd om spoedzendingen weg te brengen.



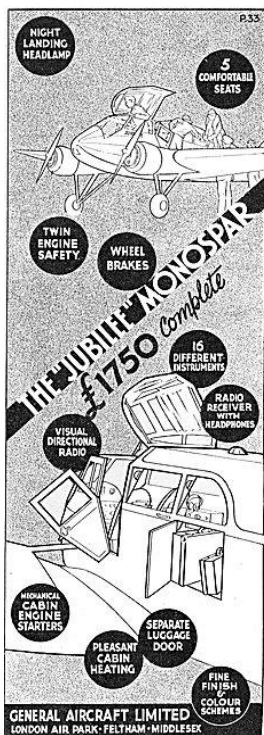
Maar nu, met een eigen vliegtuig en ten behoeve van zijn eigen producten, stunte van Melle met de Monospar. Het bedrijf voerde een actie met gratis rondvluchten. Doel was het vergoten van de verkoop van de Monospar-melange, een biscuit waarmee de consument werkelijk “in de wolken” kon zijn. In elk blik zat een bon en 24 van die bonnen gaven recht op een rondvlucht. Veel Nederlanders ontvingen zo de luchtdoop. Ook werden veel zakelijk vluchten gemaakt. Van augustus tot oktober 1935 maakte de “Dubbele Arend” meer dan tachtig dienstvluchten van Vlissingen naar Rotterdam, Amsterdam, Soesterberg, Gilze-Rijen, Venlo, Eindhoven, Twente, Knokke, Oostende en een aantal vliegvelden in het zuiden van Engeland. Het grootste delen waren vluchten met mensen. Slechts enkele vluchten met lading. Lang heeft het “avontuur” niet geduurd, want reeds in het najaar van 1937 moest van Melle noodgedwongen afstand doen van de “Dubbele Arend”. Rademaker moest het toestel tijdens een plotseling opgekomen mist aan de grond zetten op het strand tussen Katwijk en Noordwijk. Over dit ongeval later meer.

Van Melle’s Confectionery Works deed die jaren nog wel aan een ander soort vervoer en dat betrof het met een eigen autobusje ophalen en wegbrengen van een deel van het personeel uit en naar de dorpen in de omtrek van Breskens, Groede, Schoondijke, Oostburg, Sluis, Nieuwvliet, Ijzendijke e.d. Het totale personeelsbestand bestond in 1937 uit circa 350 medewerkers.





Nu meer over het vliegtuig zelf: De fabrikant van dit toestel was General Aircraft Limited uit het Verenigd Koninkrijk. Het werd op 18 september 1935 ingeschreven op de naam NV van Melle Confectionary Works, Breskens/Vlissingen en geregistreerd als PH-IPM. De registratie mocht zelf gekozen worden. Hier staan de letters IPM voor Izaak, Pierre en Machiel van Melle. Het inschrijvingsnummer is 232. Dit vliegtuigtype was de eerste en tevens ook de laatste inschrijving in het Nederlandse luchtvaartuig register! De aanschafkosten bedroegen ongeveer 1.750 Britse ponden. De volledig benaming van het vliegtuig was General Aircraft ST-25 Monospar Jubilee(ST25/51.) Het was in die tijd een modern vliegtuig met goede prestaties. De constructie van het vliegtuig was vrijwel geheel van aluminium gemaakt, wat licht en sterk was. De vleugel had de revolutionaire “Stieger single spar”, een enkele draagbalk(ligger) in de vleugel. Vandaar de naam “Monospar.” Het gehele vliegtuig was met doek bekleedt. In combinatie met lichte motoren, had het vliegtuig een laag leeggewicht kon het de nodige kilogrammen omhoog trekken. De benaming “Jubilee”verwees naar het zilveren jubileum(25 jaar regeren) van de Engelse Koning Georg V. Het vliegtuig was eerder geregistreerd als G-ADNM. Het toestel bood plaats aan vier tot vijf passagiers of 400 kg vracht. Het leeggewicht bedroeg 760 kg. Het maximale startgewicht bedroeg 1300 kg. De nuttige lading bedroeg dus 540 kg. De kruissnelheid bedroeg ruim 200km per uur. De spanwijdte bedroeg 12 meter en de lengte 8 meter. Het vliegtuig had een lage start- en landingsnelheid en was eenvoudig te besturen. Beide vleugels konden langs de romp ingeklapt worden. Zo kon hangaar ruimte bespaard worden. Het vliegtuig had een eenvoudig instrument paneel. De noodzakelijke instrumenten voor het vliegen en ter controle van de motor. Er waren geen blind vlieginstrumenten gemonteerd. Uiteindelijk werden er van dit



type
30



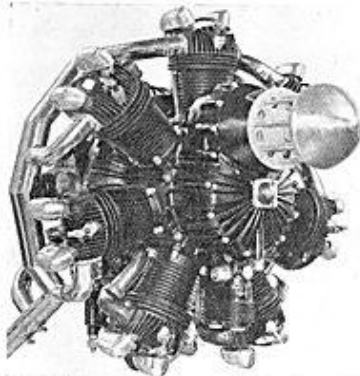


stuks gebouwd. Er bestaat geen enkel vliegend exemplaar meer van dit toestel.

Het vliegtuig is voorzien van een tweetal luchtgekoelde ster motoren, met elk 7 cilinders. Het vermogen van deze motoren bedroeg 90 pk elk. De motor was standaard voorzien van een gearbox om het toerental van de propeller niet te hoog te maken. Het merk van deze motoren is Pobjoy, ook een Engels fabricaat. De motor kent een goede gewicht- vermogen verhouding en het verbruik was zeker gunstig te noemen. Het verbruik per uur was ongeveer 50 liter. De motoren waren voorzien van twee blads houten propellers. Ook de in Nederland, door Pander gebouwde vliegtuigen waren voorzien van de Pobjoy motor. Tegenwoordig is deze motor een zeldzaamheid.

POBJOY = 80 H.P. =

THE WORLD'S LIGHTEST



75.85 h.p. at 3,000 r.p.m. (1,400 airscrew)
26 ins. (660 mm.) diameter overall.

POBJOY AIR MOTORS LTD., HOOTON, CHESHIRE

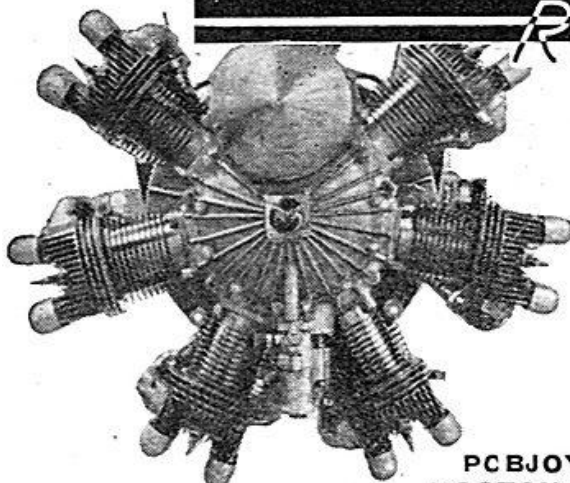
The perfected 1933 models
are now ready for delivery.

WORLD-FAMED for—

- ★ **LIGHTNESS** 135 lbs. (61 kg.) weight complete.
- ★ **ECONOMY** 53 pints/b.h.p. hour cruising, or 4 gallons per hour.
- ★ **RELIABILITY** The new dust-proof valve rocker ball bearings, the perfected electrical equipment, and a number of minor refinements, the elimination of oil leaks, and a judicious strengthening where indicated, render the new engine *positively indestructible*. Our **TWO YEARS' GUARANTEE** shows our confidence.
- ★ **DURABILITY** The rate of wear is so low that we now recommend complete overhaul to be postponed until 450 hours, when a modest expenditure on small parts and bushes will render the engine as good as new. The major components will run perfectly for many times this period. As a rule the engines develop more power after 500 hours than when new!
- ★ **QUIETNESS** Improvements in manufacture make the engine even quieter than before.
- The HAND STARTER** is now infallible, even from cold. Propeller "swinging" is at last abolished!

Perfect Workmanship . . . Proved Design

POBJOY



"The World's
Lightest"
75-85 B.H.P.

1,400
Airscrew R.P.M.

Weight including:
hand-starter
135 lbs. (61 kgs.).

*England-Australia
Record Holder.

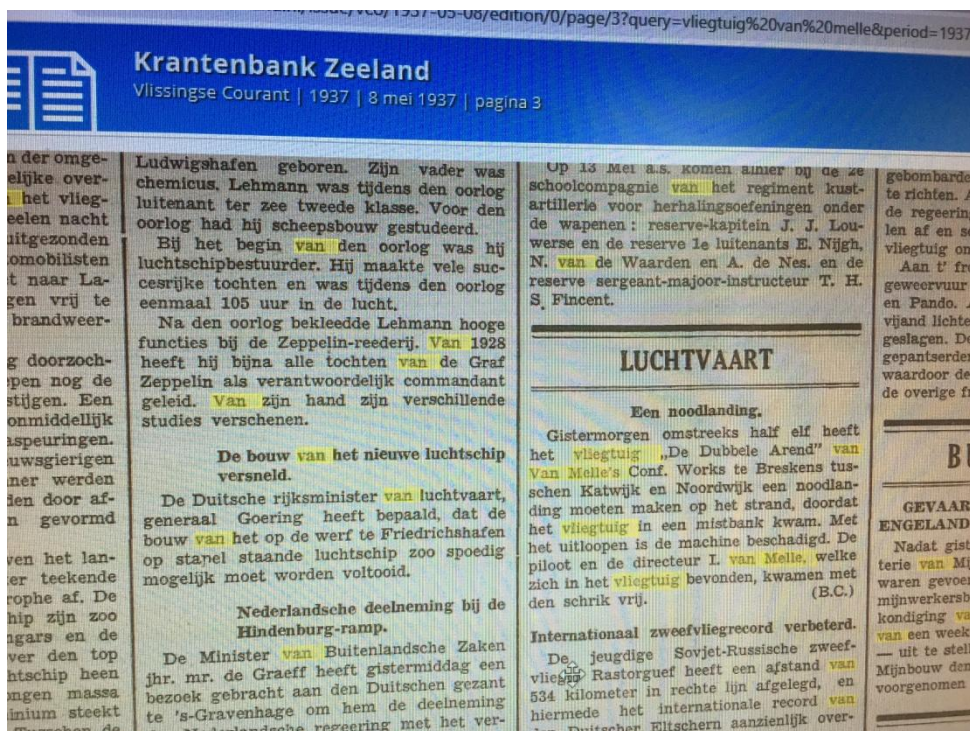
POBJOY AIR MOTORS, LTD.
HOOTON, WIRRAL, CHESHIRE.



Lang heeft de vliegoperatie niet geduurd. Op 7 mei 1937 moest piloot Rademaker met tevens aan boord Izaak van Melle, een noodlanding maken op het strand bij Katwijk, vanwege snel opkomende mist. Het zicht was door de mist nihil geworden en daarom moest een noodlanding gemaakt worden. Het vliegtuig sloeg bij de landing over de kop en raakte beschadigd. Beide inzittenden liepen geen verwondingen op. De berging om het vliegtuig vanaf het strand te halen was een operatie op zich!



Leids dagblad bericht over het ongeval



De Vliissingse Courant 8 mei 1937(Krantenbank Zeeland) maakt melding van het ongeval



De 'Dubbele Arend' in Noordwijk, mei 1937 (bij Hotel Café Restaurant 'Seinpost'). Het toestel is van het strand op de verharde weg geplaatst, klaar om vervoerd te worden. Plaatselijke belangstellenden laten zich graag vereeuwigen met het toestel. (Bron: hetnoordwijkblog.wordpress.com met afbeelding uit De Blauwdotter, kwartaalblad van het Genootschap Oud Noordwijk). Duidelijk is te zien dat de neus van het vliegtuig beschadigd is en dat de vleugels langs de rond weggedraaid zijn. Dit was een groot voordeel tijdens de berging.

Om 10 uur in de morgen van de 7^e mei moest Rademaker de noodlanding maken. Ze konden het vliegtuig veilig verlaten. Rademaker nam direct contact op met het vliegveld "ypenburgh" dat een transport auto en de Nationale Luchtvaart School(N.L.S.) mecaniciens zou sturen. Tevens werd er een lokale expediteur gevraagd behulpzaam te zijn bij de berging. Deze expediteur eiste een contante betaling waardoor Rademaker genoodzaakt was naar Noordwijk te lopen om daar de contanten te regelen. Dit kostte veel tijd, waardoor uiteindelijk pas tegen de avond met de berging begonnen kon worden. Met een bok werd het vliegtuig weer op de wielen gezet. De rit over het strand door het natte zand verliep ook moeizaam. De "Dubbele Arend" werd getrokken door een schelpenkar. Tegen half elf kwam het geheel bij Noordwijk aan. Daar werden de vleugels ingeklapt en het vliegtuig de boulevard opgetrokken. Ondanks het late tijdstip trok dit de nodige aandacht. Ook de gestuurde monteurs bleken door een misverstand terug gestuurd te zijn. Onderdak was vanwege de afmetingen moeilijk te vinden waardoor het vliegtuig buiten moest



overnachten. De volgende morgen arriveerden opnieuw een drietal monteurs van de NLS en zij demonteerden het vliegtuig en maakten het gereed voor transport naar Ypenburg. Ook dit transport ging niet van zelf. Door de grote spoorbreedte van het vliegtuig moest een speciale route gereden worden waarvoor de nodige vergunningen voor moesten worden aangevraagd. In de avond kwamen de laatste onderdelen te Ypenburg aan. Bijna 2 dagen na de noodlanding. Het Leids Dablad van 10 mei 1937 schreef over de moeizame berging van de Monospar. Het artikel werd besloten met de tekst;

"We gelooven niet, dat piloot Rademaker bijzonder goede herinneringen aan zijn noodgedwongen verblijf aan zee zal bewaren, zij het dan, dat de badplaats, voor zoover zij in deze tragedie een aandeel heeft gehad, eerder lof dan blaam toekomt."

De verzekering dekte de schade, maar het bedrijf was om het verlies niet echt rouwig. Zoals van Melle aangaf: *"We kochten geen toestel meer, want zelf vliegen was wat betreft kosten eigenlijk niet verantwoord."*

Op 8 mei 1937 ontving van Melle een brief van het hoofd van de afdeling Luchtwaardigheid van de Luchtvaartdienst met het verzoek spoedig een verslag van het gebeurde in te sturen. Het bewijs van luchtwaardigheid(BVL) werd per direct geschorst. Afgesloten werd met de mededeling, *"dat als er een herstelling plaats zou vinden, dit zo spoedig met de Dienst besproken moest worden, teneinde moeilijkheden bij de wedergeldigverklaring van de gelijkstelling te vermijden."*

Het vliegtuig werd uiteindelijk niet opnieuw luchtwaardig gemaakt, maar de inschrijving werd op 14 januari 1938 doorgehaald.

van Melle's Confectionery Works,
BRESKENS (Z.)

*De brief van de Nederlandse
Luchtvaartdienst*

8 Mei 1937, III/L22-140-5.

In verband met de beschadiging van het vliegtuig PH-IPM veroorzaakt bij de noodlanding op 7 Mei jl. op het strand 5 km ten Noorden van Noordwijk-Radio onder de gemeente Noordwijk heb ik de gelijkstelling van het Britsche bewijs van luchtwaardigheid ten aanzien van bedoeld vliegtuig geschorst.

Het in Uw bezit zijnde bewijs van gelijkstelling verzoek ik U binnen 8 dagen na dagteekening dezes aan den Luchtvaartdienst te zenden.

Voorts ontving ik gaarne, zooals reeds telefonisch met den Heer Rademaker werd afgesproken, zoo spoedig mogelijk een uitvoerig rapport over deze noodlanding.

Ik geef U in overweging tijdig met mij omtrent de herstelling overleg te plegen, teneinde moeilijkheden bij de wedergeldigverklaring van de gelijkstelling te vermijden.

Het Hoofd van de Afdeling
LUCHTWAARDIGHEID,



Zo eindigden in 1937 de vliegactiviteiten bij de van Melle fabriek. Dus ook de vliegactiviteiten vanaf vliegveld Breskens. Van het vliegveld is niks meer terug te zien in het landschap. Na de oorlog vestigde van Melle zich in Rotterdam. Anno 2020 is het bedrijf actief in 150 landen, heeft 17.000 medewerkers en meer dan 31 productie locaties. Helaas niet meer in Zeeland!

In 2020 kwamen we in aanraking met een aantal foto's van de "Dubbele Arend". Dit lijken unieke foto's te zijn. Beide foto's zijn met moderne hulpmiddelen "gecolourised"



Een tweetal poststempels van van Melle

Memorabilia van Melle



De "Monospar Melange" advertentie



*Een "Dubbele Arend"speld
Voor trouwe werknemers*



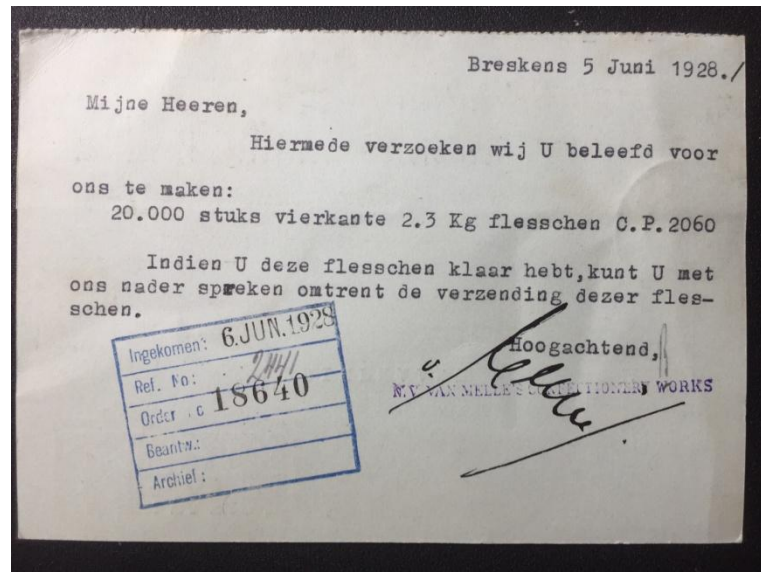
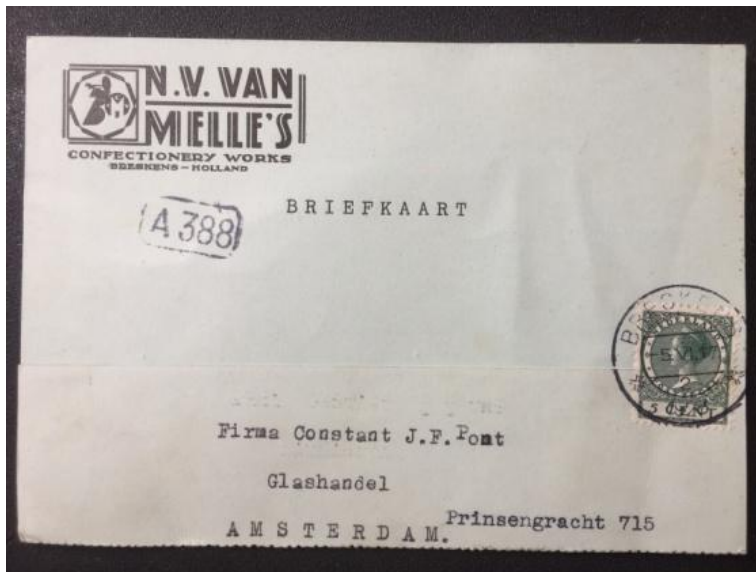
Deze bonnen konden verzameld worden voor een gratis rondvlucht. 24 stuks waren er nodig.



Alle vliegvelden op de kaart van Nederland. Met natuurlijk vliegveld Breskens! Uit de rondvlucht campagne van van Melle.



Boekje uitgegeven door van Melle



Beiden zijden van een briefkaart van juni 1928 waarin Dhr van Melle 20.000 stuks "flesschen" besteld



N.V. Van Melle's Confectionery Works Breskens Holland logo

Een tekening van de PH-IPM



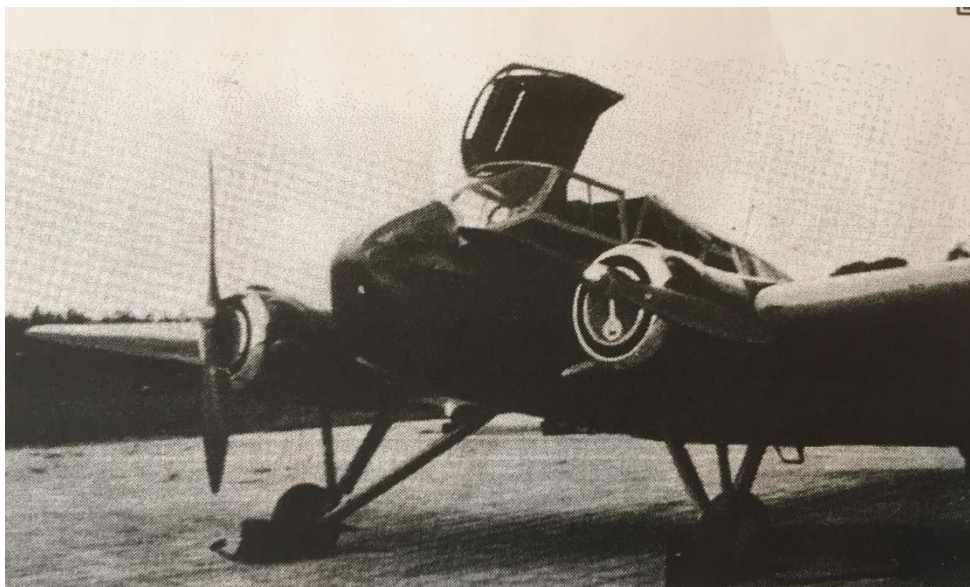
SNOEPREISJES IN DE JAREN DERTIG



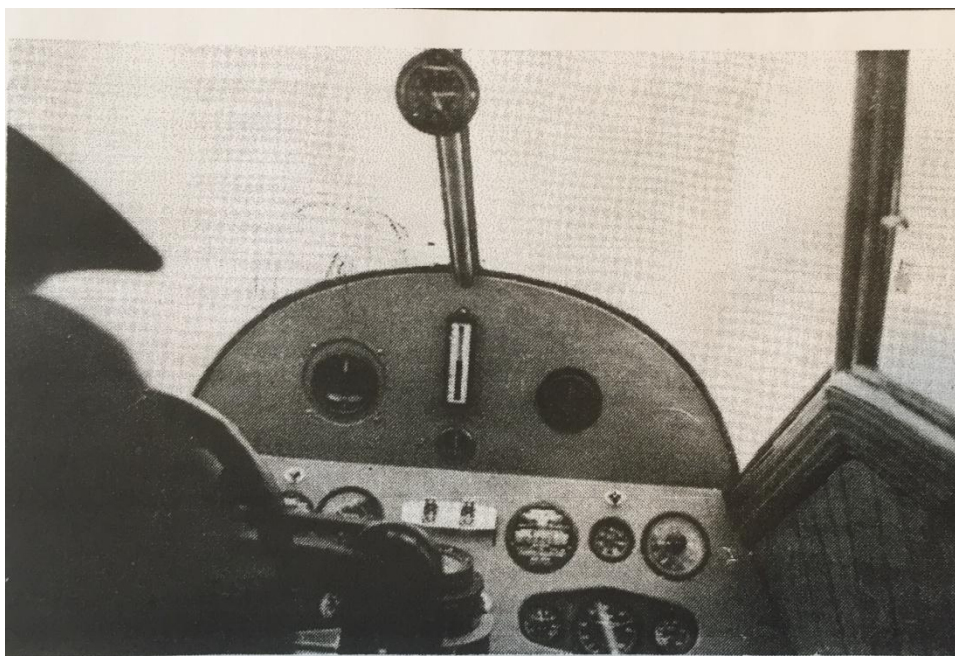
De PH-IPM op Schiphol



De beste foto die tot nu toe van het toestel is gepubliceerd(1988)



De "Gouden Arend" van van Melle. De propellers zitten vanwege de gearbox "hoog" op de motor gemonteerd.



De Spartaanse cockpit van de ST-25

Foto's en tekst uit het artikel in Luchtvaart van 2-1988.



A



B



C



D



Foto's A-D zijn unieke foto's die in juli 2020 gevonden zijn. Het zijn misschien wel de beste foto's ooit gepubliceerd van de PH-IPM.

Foto A: De Monospar wordt ingeladen met een voorraad van Melle biscuits en toffees. De vaste vlieger, ex LVA piloot Rademaker in een uniform met een pet voorzien van het "Dubbele Arend embleem".

Foto B: Medewerkers van van Melle laden de vracht vanuit de auto in het vliegtuig.

Foto C: Een unieke foto waarop de PH-IPM in zijn geheel te zien is.

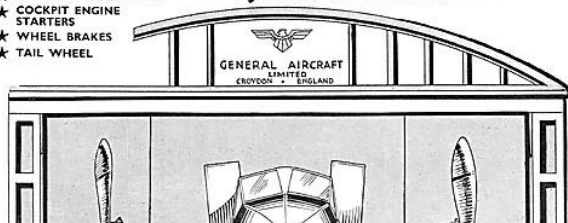
Foto D: De Monospar van de voorzijde, voorzien van een landingslicht in de neus. Ook de motoren en het landingsgestel zijn goed zichtbaar.

Foto's en advertenties

THE 1932 MONOSPAN

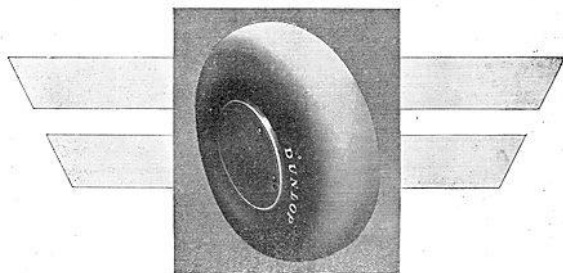
- ★ TWO 75-85 H.P. POBJOY ENGINES; ABLE TO MAINTAIN HEIGHT AND MANOEUVRE WITH ONE OUT OF ACTION
- ★ SUPERB VIEW—RISK OF COLLISION MINIMISED
- ★ LUXURIOUS SALOON CAR COMFORT FOR FOUR
- ★ SIDE-BY-SIDE SEATING
- ★ EASY AND SAFE TO FLY
- ★ COCKPIT ENGINE STARTERS
- ★ WHEEL BRAKES
- ★ TAIL WHEEL

... all these ideal features result from the **MONOSPAN** system of construction



Monospar Monoplanes are fitted with

DUNLOP
LOW PRESSURE
Intermediate
TYRES and WHEELS

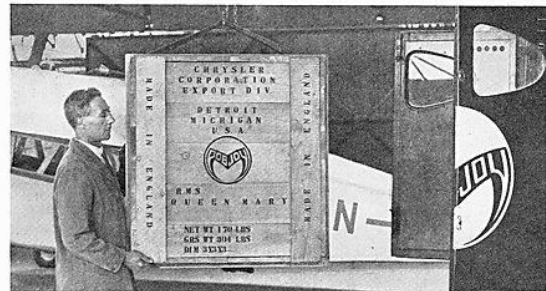


The advantages of Dunlop Low Pressure Intermediate equipment have been proved under the most adverse landing conditions. Aircraft maintenance costs are reduced. Brakes of high efficiency can be fitted without alteration to the wheel and tyre equipment.

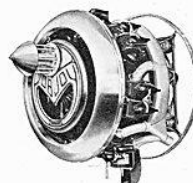
DUNLOP

The last word on Tyre and Wheel Equipment for all Types of Aircraft

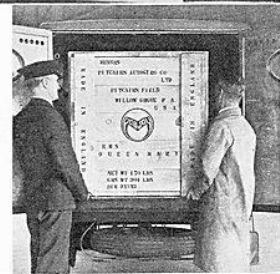
Why do Aircraft Constructors and Aeronautical Engineers the world over prefer Pobjoy Aero Engines and specify "Niagaras" for their Latest Designs? Because the "Niagara III" only weighs 1.64 lbs. per b.h.p., and its output is 33 h.p. per litre.



TWO RECENT SHIPMENTS TO THE U.S.A. BY R.M.S. "QUEEN MARY."



THE "NIAGARA III"
95 h.p. 156 lbs.



K.L.G.
TELEF

The plug behind the **POBJOY**

POBJOY AIRMOTORS & AIRCRAFT
ROCHESTER, N.Y.

Dear Sirs:

We have pleasure in recommending the K.L.G. Spark Plugs for use in your Pobjoy engines. These plugs are of the latest design and are of the highest quality. They are of the V14/1 type and are of the latest design. They are of the highest quality and are of the latest design. They are of the highest quality and are of the latest design.

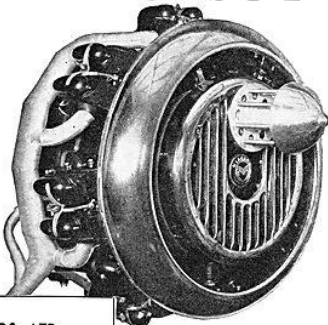
Yours faithfully,
K.L.G. Sparking Plugs Limited

All Pobjoys are fitted with K.L.G. SPARKING PLUGS. The latest "Niagaras" and "Cataracts" with type V.14/1 or in its integrally screened form R.V.14/1.

K.L.G. SPARKING PLUGS LIMITED, PUTNEY VALE, LONDON, S.W.15



Why the makers of "POBJOY"
RECOMMEND
AERO-SHELL
LUBRICATING
OIL



POBJOY AIRMOTORS, LTD.
in a letter dated March 22nd, 1934, says:

"We have now completed a number of Bench Tests of our engines using your AeroShell Heavy oil, the temperature of the engine and that of the in going oil having been artificially raised in order to simulate tropical conditions."

"The results were very satisfactory and, taken in conjunction with the excellent service over prolonged flying periods obtained from the use of AeroShell in our engines under normal conditions, permit us to make the following recommendations:"

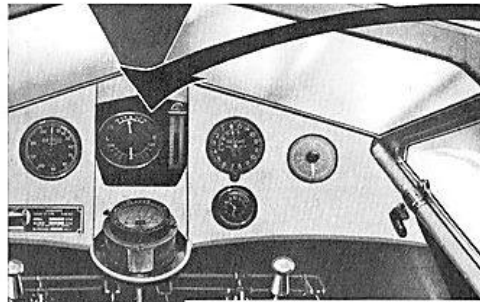
"We heartily recommend AeroShell for the lubrication of all types of Pobjoy engines under all normal climatic conditions. In those climates where the atmospheric temperature is consistently higher than 80° F, we recommend the use of AeroShell Heavy. The latter grade is also suitable for racing purposes under all climatic conditions."

90 hp. POBJOY "NIAGARA" engine with bonnet removed.



AEROSHELL
LUBRICATING OIL

A TYPICAL INSTALLATION



"THE NIGHT PILOT'S EYES"
fitted in the cabin
of a
"MONOSPAR"
(General Aircraft Ltd.)

REID-SIGRIST PITCH AND TURN INDICATORS

THE FINEST "BLIND FLYING" INSTRUMENTS IN THE WORLD

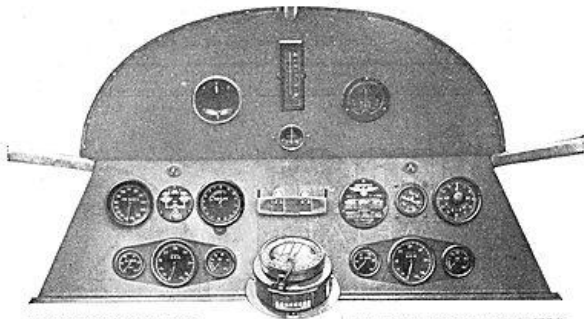
Standardised
by the British
Royal Air Force.

REID & SIGRIST LTD. - CANBURY PARK RD. - KINGSTON ON THAMES - Phone: KINGSTON 0972-3



General Aircraft Ltd., S.I. 25 "JUBILEE" Machine

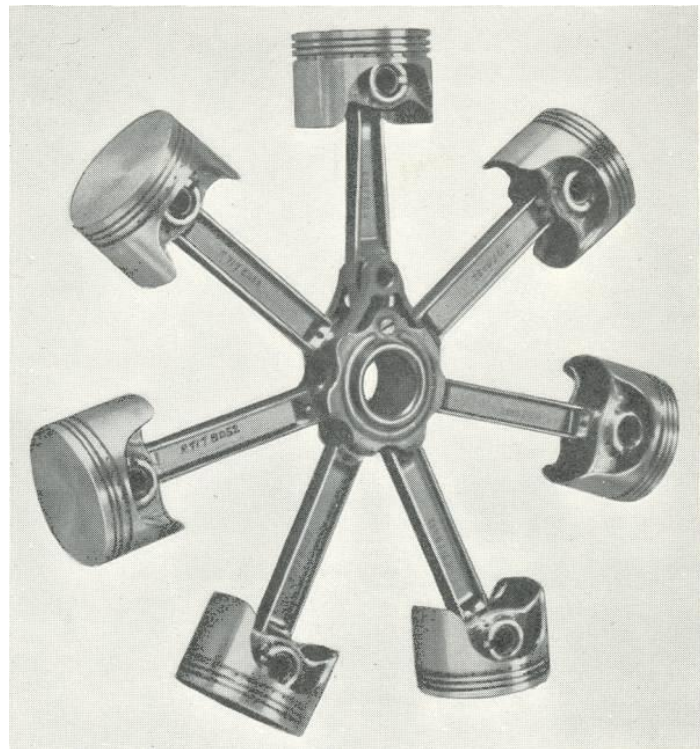
STANDARD EQUIPMENT

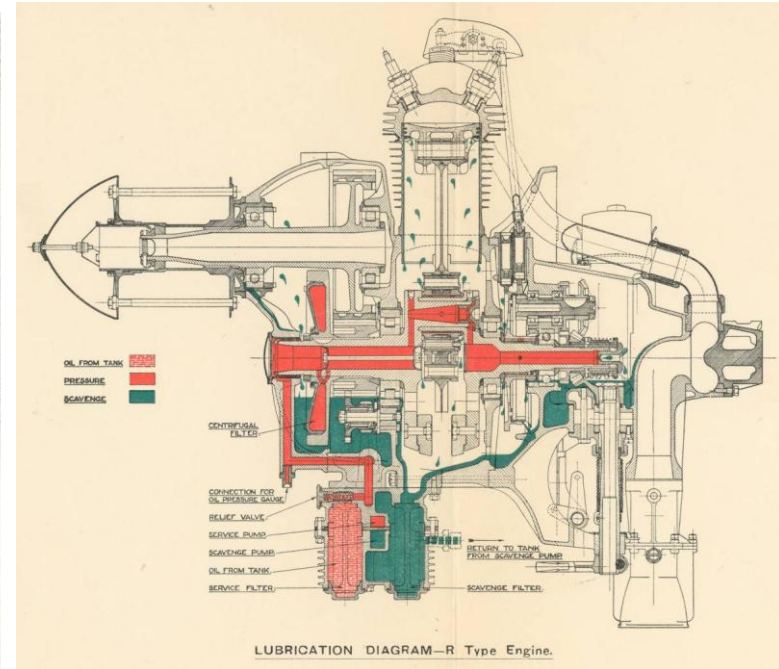
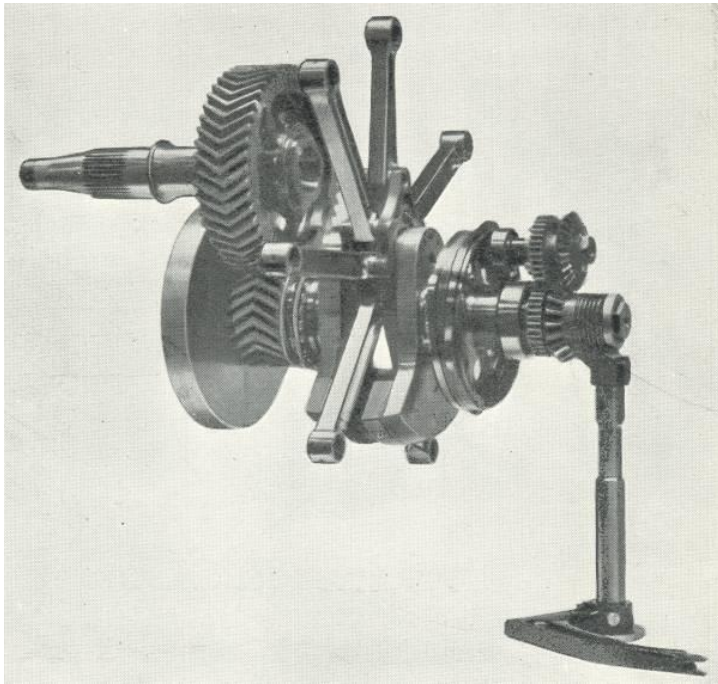


SMITH'S INSTRUMENTS
"HUSUN" COMPASS
TURN & BANK INDICATOR

SMITH'S
AIRCRAFT INSTRUMENTS

CRICKLEWOOD WORKS, LONDON, N.W.2
Telephone: Giddeon 3333. Telegrams: "Airoced, London."





SPECIFICATION.

TYPE. 7-Cylinder, Radial, Air Cooled, Geared, Dry Sump.
ROTATION. Left-hand tractor.
BORE. 77 mm.
STROKE. 87 mm.
CAPACITY. 2,835 c.c.
POWER AT NORMAL R.P.M. 75 b.h.p. (rated); 77-79 (actual) at 3,000 r.p.m. (1,400 airscrew)
MAXIMUM POWER AT MAXIMUM R.P.M. 85 b.h.p. at 3,300 r.p.m.
GEAR REDUCTION. 0.47:1.
WEIGHT COMPLETE WITH AIRSCREW HUB. 135 to 140 lbs. (61 kgs. to 63 kgs.)
WEIGHT OF STANDARD EXHAUST COLLECTORS. 8 lbs. (3.6 kgs.)
FUEL CONSUMPTION. At .9 throttle and less—.53 pints (.3 litres)/b.h.p. Hour. At full throttle—62 pints (.35 litres)/b.h.p. Hour.
FUEL CONSUMPTION PER HOUR. At .9 full throttle 4½ gallons (18.2 litres). At full throttle 6 gallons (24.3 litres).
OIL CONSUMPTION. 1¼ pints per hour (.7 litres).
OIL PRESSURE. 30 to 40 lbs. per square inch (25 lbs. minimum) (approx. 2 kgs. per sq. cm.)
OIL TEMPERATURE. Inlet, 50° to 70° C.
OIL IN CIRCULATION. 6 pints (3.4 litres) minimum.
VALVE TIMING (Clearances set to .012") :—
 Inlet Opens 4° early. Exhaust Opens 60° early.
 „ Closes 50° late. „ Closes 11° late.
 Inlet .002" (just perceptible shake).
 Exhaust .002" (just perceptible shake).
CARBURETTER. Claudel Hobson AV. 40 A.
 Main jet 340.
 Power jet 50.
 Slow-running jet 70.
HEAD OF FUEL REQUIRED. 1 foot (.3 metre) minimum.
MAGNETOS. 2 B.T.H. M/1/1, clockwise.
TIMING, Full advance. 30° early.
SPARKING PLUGS. K.L.G. 636 or K.L.G. 633.
FUEL. Any good grade No. 1 Fuel.
FUEL PUMP. AC-Sphinx type B.
OILS RECOMMENDED (in alphabetical order) :—
 Aero-Shell. Veedol Aero X Heavy.
 Castrol XXL. Prices' Motorine B de Luxe.
 Dick's Ilo M. Speedolene P. 4.
 Duckham's N.P. 5. Stanavo 100.
 Germ Motoil X.H. Texaco 100.
 Gilmore Lion Head. Vacuum Mobiloil W.
 Kendall J. Valvoline Extra Heavy.
TACHOMETER DRIVE. Speed—¼ crankshaft.
 Direction of rotation—Clockwise viewed from the rear.
H.T. DISTRIBUTORS.
 The starboard distributor rotates anti-clockwise viewed from above, and the port distributor clockwise.

DESCRIPTION.

This engine, although one of the lightest in the world for its power, is remarkably robust in all its parts, the low weight being entirely due to the small bulk of the engine.



August 24, 1933



ENLARGED and Improved Production Facilities enable deliveries to be effected within Four Weeks from receipt of Order for the
Standard
MONOSPAN
ST4
 Four Seater. (Two Pobjoy engines.)

THE WORLD'S MOST LUXURIOUS & ADAPTABLE LIGHT AEROPLANE
 proved by leading private owners and operating companies in all parts of the World.

MONOSPAN WINGS
 ... designed and manufactured or in process of manufacture, have been adapted with substantial advantages to the following types ...
FOKKER F VII (for the British Air Ministry)
CAPRONI 97 (for the Italian Air Ministry)
SARO CLOUD
SPARTAN CLIPPER



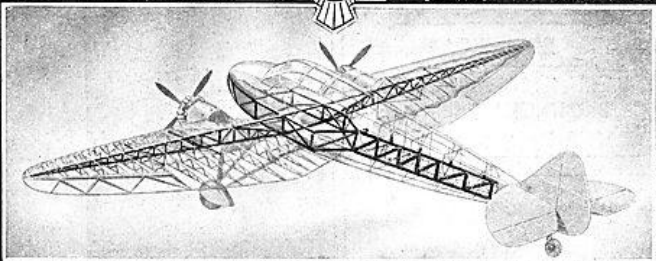
IN DEVELOPMENT
THE S.T.6, being the Grand Sports version of the S.T.4. With retractable chassis; improved performance, range, lines and equipment, possesses C. of A., and is being subjected to intensive operational experience ready for 1934, when it will be built to order.

For full particulars call, write, or telephone:
S.T.4 and S.T.6 Enquiries: Monospar Wings: GENERAL AIRCRAFT LTD. The MONOSPAN COMPANY LTD.
AIRPORT OF LONDON, CROYDON, SURREY, ENGLAND.
 Telephones: FAIRFIELD 4161-2. Telegrams: "Gasplanes, Croydon, England." Code: Bentley's.



MONOSPAR

Chalk's *Borne*



Why "Chassis-borne"? This phrase is aptly employed to signify a structure similar to that in the motor car, or to the keel of a ship; a strong primary arrangement of braced girders (the Monospar system), surrounded by a light superstructure. The superstructure gives high aerodynamic efficiency and an outstanding propensity for cheap repairs by not necessarily fully skilled or licenced engineers, and provides for easy modification to suit a multitude of purposes; it also protects the primary structure from many of the expensive and serious accidents which frequently occur on the best regulated of aerodromes.

Prices (£1,500 to £2,300) and speeds (130 m.p.h. to 158 m.p.h.) to suit all pockets and purposes.

GENERAL AIRCRAFT LTD., THE LONDON AIR PARK, FELTHAM, MIDDX.
Please address all enquiries before January 28th to the Airport of London, Croydon, Surrey



Fitted with
**VISUAL
DIRECTIONAL RADIO**

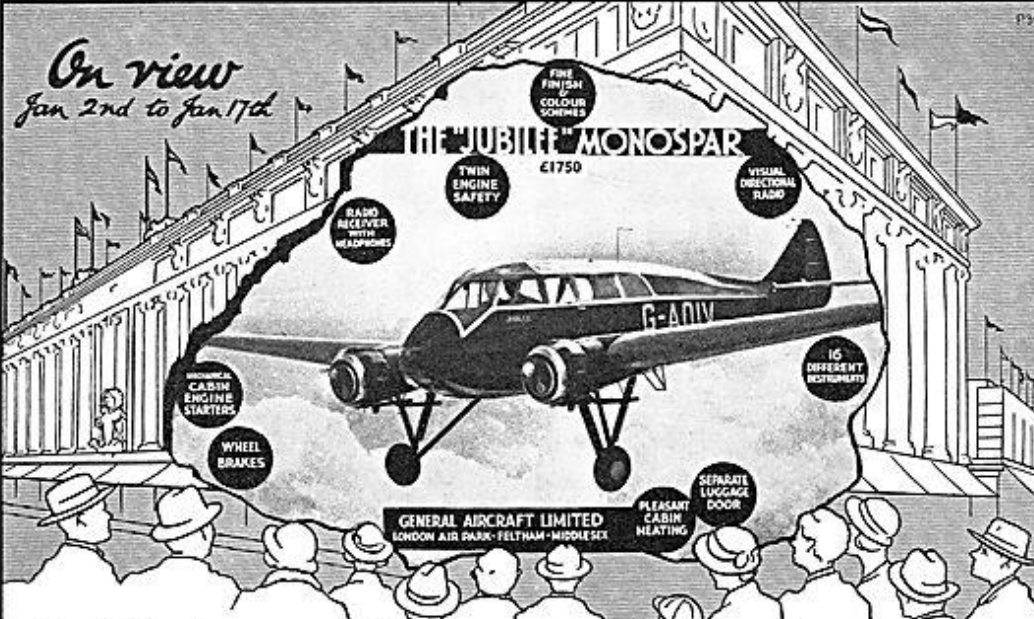
Two Engines,
Landing Headlamp,
Wheel Brakes,
Five Seats,
Separate Luggage Door,
16 Different Instruments,
Monospar Metal Construction,
Folding Wings,
Cruising Speed 123 m.p.h.

**THE "JUBILEE"
MONOSPAR, £1,750
COMPLETE**



GENERAL AIRCRAFT LTD., THE LONDON AIR PARK, FELTHAM, MIDDX.

On view
Jan 2nd to Jan 17th

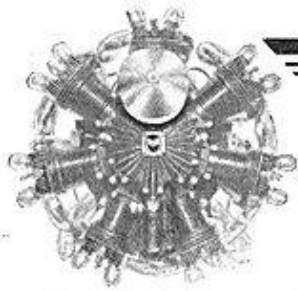


THE "JUBILEE" MONOSPAR
£1750

- FINE FINISH
• COLOUR SCHEMES
- TWIN ENGINE
• SAFETY
- RADIO RECEIVER
• WITH HEADPHONES
- VISUAL
• DIRECTIONAL
• RADIO
- 16 DIFFERENT
• INSTRUMENTS
- SEPARATE
• LUGGAGE
• DOOR
- PLEASANT
• CABIN
• HEATING
- WHEEL
• BRAKES
- REMOVED
• CABIN
• ENGINE
• STARTERS

GENERAL AIRCRAFT LIMITED
LONDON AIR PARK - FELTHAM - MIDDLESEX

See "Britains' first complete aeroplane" at Selfridges



80 H.P.

**Perfect Workmanship
... Proved Design**

POBJOY

SUPREME THE WORLD OVER

LIGHTNESS

135 lbs. (61 kg.) weight complete.

DURABILITY

The rate of wear is so low that we now recommend complete overhaul to be postponed until 450 hours, when a modest expenditure on small parts and bushes will render the engine as good as new. The major components will run perfectly for many times this period. As a rule the engines develop more power after 500 hours than when new.

QUIETNESS

Improvements in manufacture make the engine even quieter than before.

for

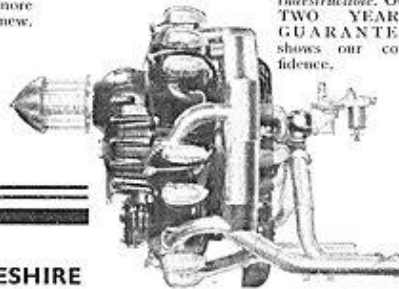
ECONOMY

0.53 pints/l.h.p. hour cruising or 4 gallons per hour.

RELIABILITY

The new dust-proof valve rocker ball bearings, the perfected electrical equipment, and a number of minor refinements, the elimination of oil leaks, and a judicious strengthening where indicated, render the new engine *positively*

indestructible. Our
TWO YEARS'
GUARANTEE
shows our confidence.



**THE WORLD'S
LIGHTEST**

POBJOY AIRMOTORS, LTD., HOOTON, CHESHIRE

Informatiebronnen:

- hetnoordwijkblog.wordpress.com
- Krantenbank Zeeland (met name Vlissingse Courant)
- Website van Melle
- Werken met suiker uitgifte van Melle
- Aad P. de Klerk, *Cirkels in Zeeland in: Johan Everaers, Wat zien we hier ... een liber amicorum voor Frans Beekman, Zierikzee 1995.*
- Bram Oosterwijk, *Werken met suiker: Van Melle (1900-1985), Breda 1985.*
- Leids Dagblad 10 mei 1937
- artikel Luchtvaart 2-1988
- Collectie M. van Dijk
- Collectie Henk Verhulst
- Website H. Dekker