

## **Terms and Conditions**

The Library provides access to digitized documents strictly for noncommercial educational, research and private purposes and makes no warranty with regard to their use for other purposes. Some of our collections are protected by copyright. Publication and/or broadcast in any form (including electronic) requires prior written permission from the Library.

Each copy of any part of this document must contain there Terms and Conditions. With the usage of the library's online system to access or download a digitized document you accept there Terms and Conditions.

Reproductions of material on the web site may not be made for or donated to other repositories, nor may be further reproduced without written permission from the Library

For reproduction requests and permissions, please contact us. If citing materials, please give proper attribution of the source.

### Imprint:

Director: Mag. Renate Plöchl

Deputy director: Mag. Julian Sagmeister

Owner of medium: Oberösterreichische Landesbibliothek

Publisher: Oberösterreichische Landesbibliothek, 4021 Linz, Schillerplatz 2

### Contact:

Email: [landesbibliothek\(at\)ooe.gv.at](mailto:landesbibliothek(at)ooe.gv.at)

Telephone: +43(732) 7720-53100

mit Bitterschwanz und kurzer Karossierie geschaffen hat, daß Deutschland mit seinen Rumpfdoppeldeckern wohl in dieser Hinsicht das Erfolgreichste hervorgebracht hat, daß England mit seinen leichten Doppeldeckern und Osterreich mit der Einführung der Pfeilform und Taubenform bei den Flugzeugflächen, daß Amerika mit seinen Flugbooten und endlich Rußland mit seinen ersten Riesenflugzeugen zeitweise eine maßgebende Rolle gespielt haben. Bei den anderen Staaten konnte sich infolge ihres geringeren Bedarfs an Flugzeugen eine eigene Industrie nicht selbständig entwickeln, so daß sie entweder auf Bestellungen im Ausland oder auf die Errichtung von Zweigniederlassungen ausländischer Firmen angewiesen waren. Aber auch in unseren großen Kulturstaaten haben sich wechselweise Tochtergründungen ausländischer Firmen als zweckmäßig erwiesen, wodurch wieder ein Austausch flugtechnischer Konstruktionselemente unter den einzelnen Staaten stattgefunden hat. Nicht zuletzt kommen aber die Forschungen und Untersuchungen der verschiedenen flugtechnischen Versuchsanstalten durch die internationalen Veröffentlichungen allen Staaten zugute und tragen dazu bei, irgendwelche Überlegenheit einzelner Staaten auszugleichen. Immerhin mußten sich diejenigen Staaten, die auf die Erzeugnisse anderer Länder angewiesen waren, meistens zur Auswahl der in Frage kommenden Flugzeugbauarten eines Wettbewerbs bedienen, bei dem von den einzelnen Flugzeugen ganz bestimmte Forderungen zu erfüllen waren. Leider hatten solche Wettbewerbe im allgemeinen zu wenig internationalen Charakter, als daß sie immer in gleicher Weise etwa von Frankreich und Deutschland bestritten worden wären. In den Wettbewerben der letzten Monate vor dem Krieg war aber erfreulicherweise meistens eine bessere Lösung der oft sehr schwierigen Aufgaben von den deutschen Flugzeugen festzustellen als von französischen, wobei z. B. an den Wettbewerb für Heeresflugzeuge in der Schweiz erinnert sei, bei dem im April v. J. ein deutscher Aviatikdoppeldecker und nach ihm ein Luftverkehrs-doppeldecker die besten Leistungen vor ihren ausgezeichneten österreichischen und französischen Mitbewerbern erzielten. Von ganz besonderem Interesse hierfür ist der Ausgang des Flugwettbewerbs von Wien—Aspern vom Juni v. J., bei welchem die Preise für Geschwindigkeit und für Kunstflüge den französischen Flugzeugen zufielen, während die deutschen und österreichischen Flugzeuge in hervorragender Weise die Aufgabe der militärischen Übungen