

## **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

sich die gesamte deutsche Flugzeugindustrie, und da sie dabei eine große Reihe von schweren Bedingungen genau zu erfüllen hatte, war es nicht verwunderlich, daß sich aus den verschiedenen Versuchflugzeugen immer mehr und mehr Normalbauarten herausentwickelten. Als Eindecker kamen überhaupt nur noch Tauben in Frage, die von mehr als zwölf Firmen derart einheitlich gebaut wurden, daß ein Laie sie zu unterscheiden kaum imstande war. Was die Doppeldecker anbetrifft, so gelangte man auch hier zu immer gleichmäßigeren Konstruktionsgrundlagen, und beim Prinz-Heinrich-Flug im Mai 1914 waren auch bereits die letzten größeren Unterschiede zwischen den Erzeugnissen der verschiedenen Flugzeugfirmen verschwunden, so daß dieser letzte große Flugwettbewerb vor dem Kriege eine Zielbewußtheit, Einheitlichkeit und Großzügigkeit der Organisation des deutschen Militärflugwesens kundgab, wie wir es ähnlich bei keiner anderen Nation finden. Wir konnten somit bei Kriegsausbruch auf eine Flugzeugindustrie von höchster Leistungsfähigkeit, auf Flugzeuge von hervorragender Zuverlässigkeit und Flugfähigkeit und nicht zuletzt auf einen großen Stamm von bewährten Flugzeugführern zurückblicken, was wir alles den vom ganzen deutschen Volk in so überaus reichem Maße zur Nationalflugspende beigetragenen Mitteln zu danken haben. Erinnern wir uns daran, daß zu gleicher Zeit die Franzosen zu neuen Schnelligkeitswettbewerben rüsteten, daß sie sich der Sensationslust der Kurven- und Sturzflüge hingaben, und daß sie es bei alledem noch für nötig hielten, einen Sicherheitswettbewerb für Flugzeuge mit ungeheuer hohen Preisen auszuschreiben. Wohl im gesamten Flugwesen ist nichts kläglicher verlaufen als dieser Wettbewerb, bei dem schließlich nur aus Verlegenheit einige Preise ausgeteilt wurden an die wenigen ernst zu nehmenden Konstrukteure, die aber unter den vielen minderwertigen Bewerbern nur sehr schwach vertreten waren. Bei uns hatten um jene Zeit die Flugzeuge gezeigt, daß ihre Sicherheit und Flugfähigkeit auch bei stürmischem Wetter der Konstruktion zugrunde liegen müsse und daß man nicht besondere Zusatzapparate dazu verwenden dürfe.

Die Forderung, die man damals in erster Linie an Flugzeuge stellte, waren nach zwei Richtungen hin zu unterscheiden. Entweder verlangte man ein verhältnismäßig leichtes Flugzeug von bedeutender Geschwindigkeit und Steigfähigkeit oder tragfähigere Flugzeuge, die auch auf ungünstigem Gelände beim Start und