

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

Nach dem schon oben erwähnten englischen Bericht haben sich vor allem auch die neuerdings auf dem Kampfflaz erschienenen Flugzeuge mit zwei Motoren sehr brauchbar erwiesen, und man wird wohl mit Interesse der Weiterentwicklung der Mehrmotorenmaschinen entgegensehen dürfen. Wir haben ja schon oben angeführt, daß in Rußland von Sitorstky Maschinen mit vier Motoren hervorgebracht werden; in Frankreich sind schon vor anderthalb Jahren Kampfflugzeuge verschiedener Bauart mit zwei Motoren fertiggestellt worden, und von Italien wissen wir, daß dort in neuerer Zeit von Caproni ein Doppeldecker von 23 m Spannweite mit drei 100-PS.-Motoren herausgebracht worden ist. Noch vor etwa eineinhalb Jahren, als in Frankreich Flugzeuge mit 150 und mehr PS. aufkamen, war man der Ansicht, daß eine solche Erhöhung der Maschinenkraft eines Flugzeuges eine ungesunde Weiterentwicklung des Flugwesens bedeute. Tatsächlich ist dies aber nur der Fall, wenn die Erhöhung der Motorenstärke nur den Zweck verfolgt, eine überlegene Geschwindigkeit bei Flugzeugen für Wettbewerbe zu erreichen, ohne daß dabei auf die von militärischer Seite geforderten Eigenschaften der Flugzeuge Rücksicht genommen würde. Es ist selbstverständlich, daß bei den immer größeren Ansprüchen an Tragkraft und Aktionsradius sich die Flugzeuge vergrößern und daß diese Vergrößerung eine Verstärkung der Kraftanlage zur Folge haben muß, nur müssen dabei immer die aufgewendete Kraft, der erreichte Nuzseffekt an Hubkraft und Steigfähigkeit und die Geschwindigkeit in einem gegebenen Verhältnis zueinander stehen.

Um einen Anhaltspunkt zu geben zur Beurteilung der von Jahr zu Jahr gesteigerten Ansprüche der Militärverwaltung, seien kurz die Bedingungen von Deutschland, Frankreich und Österreich für die Jahre 1912, 1913 und 1914 zusammengestellt:

Anfangs 1912 fordern:

	Deutschland	Frankreich	Österreich	(England)
Reichweite	4 Stunden	360 km =	450 km	4 $\frac{1}{2}$ Stdn.
	Flugzeit	4 Stunden		
Nuzlast ohne Betriebsmittel	200 kg	200 kg	160 kg	160 kg
Geschwindigkeit stündlich . .	80 km	mind. 60 km	125 km	89 km
Steigfähigkeit	1000 m in 30 Min.	1000 m in 30 Min.	1000 m in 8 Min.	1000 m in 17 Min.
Anlaufstrecke	150 m	150 m	150 m	92 m
Auslaufstrecke	100 m	—	100 m	—
Gleitwinkel	—	—	1:8	1:6