

TASCHENBUCH  
DER LUFTFLOTEN

POCKET ALMANAC  
OF AERONAUTICS

ALMANACH  
DES FLOTTE  
AÉRIENNES

Biblioteka Główna i OINT  
Politechniki Wrocławskiej



100100219265



1 9 2 8


N 1037 kl

12-



**HEINKEL**  
LAND- und SEEFLUGZEUGE  
WARNEMÜNDE

TASCHENBUCH  
DER LUFTFLIEGER



**Jauch & Hübener, Assekuranzmakler**  
**Abt. Luftfahrtversicherung**  
(Dr. Boetticher)

Berlin W8

Jägerstr. 9

Telegr.: Hubjauch.

Tel.: Merkur 9418/19

# Den Flug unserer Zeit

also die Bewegungen (Fortschritte) auf den verschiedensten Gebieten der Wissenschaft und Technik, oft umwälzender Natur und sehr spannend, erleben Sie am besten durch die „UMSCHAU“. Seit 32 Jahren führt diese gediegene, reich illustrierte Wochenschrift (Herausgeber Prof. Dr. J. H. Bechhold) unter allen wissenschaftlich-technischen Zeitschriften des In- und Auslandes. Beweis für ihre internationale Wertschätzung ist die Tatsache, daß sich der große Leserkreis außer dem Inland auf über 70 außerdeutsche Staaten in allen 5 Erdteilen erstreckt. Die Vielseitigkeit der Darbietungen erkennen Sie leicht aus der letzten Jahresstatistik (1927): 56 verschiedene Wissensgebiete wurden durch 246 Mitarbeiter in etwa 830 Aufsätzen und größeren oder kleineren Artikeln behandelt. Und dabei ist die „Umschau“ spottbillig! (Bezugspreis vierteljährlich 6.30 RM, Einzelheft 50 Pfennig.) Aus einer solchen Zeitschrift werden Sie bestimmt großen Nutzen ziehen!

Verlangen Sie kostenlos und unverbindlich Probeheft 18

VERLAG DER UMSCHAU  
Frankfurt am Main / Niddastr. 81/83

# TASCHENBUCH DER LUFTFLOTTEN

GEGRÜNDET 1914  
JAHRGANG 1928/29

Herausgegeben von  
Dr.-Ing. Werner von Langsdorff, Flugzeugführer  
Mit 912 Bildern



# POCKET ALMANAC OF AERONAUTICS

FOUNDED 1914  
YEAR 1928/29

Editor Dr.-Ing. Werner von Langsdorff, Pilot  
With 912 illustrations

# ALMANACH DES FLOTTE AERIENNES

FONDÉ EN 1914  
ANNÉE 1928/29

Edit. Dr.-Ing. Werner von Langsdorff, Pilote aviat.  
Avec 912 illustrations



H. BECHHOLD VERLAGSBUCHHANDLUNG  
FRANKFURT AM MAIN • NIDDASTRASSE 81/83

1928. 1532.



*Ins. 22285.*

Alle Rechte an Text,  
Bildern, Skizzen und Zeichnungen vorbehalten  
Copyright 1928 by H. Bechhold Verlag, Frankfurt a. M.  
Printed in Germany.



351406 L11

Herstellung: H. L. Bröner's Druckerei, Frankfurt am Main

## Vorwort

Das „Taschenbuch der Luftflotten“ soll einen gedrängten Ueberblick über die Luftfahrzeuge aller Staaten geben. Der vorliegende Jahrgang enthält hauptsächlich Baumuster, die im Laufe des letzten Jahres in Betrieb waren. Aeltere Baumuster sind in den Jahrgängen 1914 bis 1927 aufgeführt. In erster Linie sind alle zur Identifizierung eines Luftfahrzeuges nötigen Angaben übersichtlich zusammengestellt. Konstruktive Einzelheiten enthält das vom Verfasser im gleichen Verlag herausgegebene Jahrbuch „Fortschritte der Luftfahrt“.

Die dreisprachige Ausgabe: Deutsch, Englisch, Französisch hat international gute Aufnahme gefunden und wird daher beibehalten.

Von den zahlreichen Helfern meiner Arbeit seien dankend besonders erwähnt: Dipl.-Ing. Dr. H. Berg, Frankfurt a. M., Capitaine H. Bouché, Directeur-rédacteur en chef der „L'Aéronautique“, Paris; M. Cantacuzino, Bukarest; Dr. W. Dollfus, Chefredakteur der „Aero-Revue“, Bern; Ing. A. Emdé, Issy les Moulineaux-Paris; Ing. A. A. Gassner, Chefkonstrukteur der Atlantic Aircraft Corp., Hasbrouck Heights-New York; S. Green, London; Ing. B. Johansson, Stockholm; A. W. Johnson, Captain U. S. Navy, Director of Naval Intelligence, Washington; Oberstleutnant Wuori, Kommandeur der Finnischen Luftstreitkräfte, Helsinki.

Im Interesse der Sache sind weitere Anregungen und Unterstützungen immer willkommen.

Möge das „Taschenbuch der Luftflotten“ weiter zum Ausbau internationaler Beziehungen in der Luftfahrt beitragen.

Fürstenfeldbruck bei München, im Sommer 1928.

Werner v. Langsdorff.

## Preface.

The „Pocket-Almanac of aeronautics“ shall be a comprehensive survey about aeronautics for all states. This year's publication contains principally types of aircraft, which were in action in the course of last year. Older types have been mentioned in the publications from 1914 to 1927. In the first instance all indications, which are necessary for identifying aircraft, have been put together. Constructive details are contained in the yearly publication „Fortschritte der Luftfahrt“, („Progress in aircraft“), which is published under the same management.

Considering the increasing international attention, the publication in three languages, English, French and German has been maintained.

Some of the people, who helpt me in my work, I wish to name below:

Dipl.-Ing. Dr. H. Berg, Frankfurt a. M.; Capitaine H. Bouché, Directeur-rédacteur en chef de „L'Aéronautique“, Paris; M. Cantacuzino, Bukarest; Dr. W. Dollfus, Chefredakteur der „Aero-Revue“, Bern; Ing. A. Emdé, Issy les Moulinaux-Paris; Ing. A. A. Gassner, Chief-constructor of the Atlantic Aircraft Corp., Hasbrouck Heights-New York; S. Green, London; Ing. B. Johansson, Stockholm; A. W. Johnson, Capitain U. S. Navy, Director of Naval Intelligence, Washington; Lieutenant-colonel Wuori, commander of the Aircraft of Finland, Helsinki.

In the interest of the above further suggestions and help are welcome.

May the pocket-almanac of aeronautics in future contribute to create international relations in aircraft.

Fürstenfeldbruck near Munich, Summer 1928.

Werner v. Langsdorff.



## Avant-Propos.

L'almanach des flottes aériennes est un guide destiné à donner un aperçu des aéronefs de toutes les nations. L'édition présente comprend de préférence les types de construction d'usage au courant de l'année dernière, tandis que les éditions de 1914 à 1927 s'occupent des types précédents. Avant tout y sont données les indications indispensables à l'identification de tout aéronef. Les détails des différentes constructions se trouvent dans l'almanach „Fortschritte der Luftfahrt“ („Progress de la navigation aérienne“), de l'auteur. (H. Bechhold, Libraire-Editeur, à Francfort-sur-le-Mein.)

A cause de l'intérêt international et de l'approbation qu'elle a trouvé de tout côté, l'édition triglotte en français, anglais et allemand a été conservé.

En terminant je tiens à exprimer mes plus vifs remerciements à tous ceux qui m'ont aimablement assisté, surtout à MM.:

Ing. dipl. Dr. H. Berg, Francfort-sur-le-Mein; Capitaine H. Bouché, directeur et rédacteur-en-chef de L'Aéronautique, Paris; M. Cantacuzino, Bukarest; Dr. W. Dollfuss, rédacteur-en-chef de l'Aéro-Revue, Berne; Ing. A. Emdé, Issy-les-Moulineaux, Paris; Ing. A. A. Gassner, constructeur-en-chef, Atlantic Aircraft Corp., Hasbrouck Heights-New York, S. Green, Londres; Ing. B. Johansson, Stockholm; A. W. Johnson, Capitaine, U. S. Navy, directeur de Naval Intelligence, Washington; Lieutenant-colonel Wuori, commandant des forces aériennes de la Finlande, Helsinki.

Toutes les observations, critiques et remarques, qu'on voudra bien adresser à l'éditeur, seront reçues avec reconnaissance.

C'est mon plus vif désir que l'almanach des flottes aériennes continue d'approfondir les relations internationales dans la navigation aérienne.

Fürstenfeldbruck près de Munich, été 1928.

Werner v. Langsdorff.

# Inhaltsverzeichnis.

## Contents.

### Table des matières.

	Seite page page
<b>1. Motorflugzeuge — Motor-airplanes — Avions à moteurs</b>	
Erklärungen — Explanations — Explications . . .	7
Verwendungsgebiete — Purpose of use — But d'emploi . . . . .	11
Listen — Index — Tables . . . . .	20
Bilder — Illustrations — Illustrations . . . . .	102
<b>2. Motorlose Flugzeuge — Gliders — Planeurs</b>	
Listen — Index — Tables . . . . .	536
Bilder — Illustrations — Illustrations . . . . .	540
<b>3. Luftschiffe — Airships — Dirigeables</b>	
Erklärungen — Explanations — Explications . . .	554
Listen — Index — Tables . . . . .	555
Bilder — Illustrations — Illustrations . . . . .	560
<b>4. Luftfahrzeug-Motoren — Aero-Engines — Moteurs d'aviation</b>	
Bemerkungen — Remarks — Observations . . .	563
Listen — Index — Tables . . . . .	564
<b>5. Fallschirme — Parachutes — Parachutes</b>	
Listen — Index — Tables . . . . .	584
Bilder — Illustrations — Illustrations . . . . .	585
<b>6. Luftfahrzeugfirmen — Aeronautical Companies — So- ciétés d'aviation</b>	
Erklärungen — Explanations — Explications . . .	586
Listen — Index — Tables . . . . .	587
<b>7. Umrechnungstabellen — Tables of exchange — Cotes du change . . . . .</b>	616
<b>8. Schlagwörterverzeichnis — Catchwords — Répliques .</b>	619

I. Teil. — First part. — Ière partie.

# Die Luftfahrzeuge der Staaten. Airplanes and airships of the nations. Les aéronefs des nations.

## 1. Motor-Flugzeuge

### Motor-airplanes — Avions à moteur

#### Erklärungen

Die Angaben der Listen und Bilder stimmen nicht immer überein, da auch Flugzeuge ein und desselben Baumusters oft entsprechend ihrem Verwendungszweck umgebaut werden, wobei Einheitlichkeit wenig beachtet wird. Die verschiedentlich noch in Betrieb befindlichen Vorkriegs- und Kriegs-Baumuster konnten aus Platzmangel meist nicht gebracht werden, ebenso manche anderen in früheren Bänden veröffentlichte Umbauten.

Listen- und Bilderteil sind nach den Ländern der Herstellung geordnet. Diese reihen sich alphabetisch gemäß der deutschen Landesbezeichnung aneinander (vgl. Inhaltsverzeichnis).

Zu 1. Hier sind die offiziellen Namen der Hersteller angegeben. Die Ortsbezeichnung ist als Bestandteil dieses offiziellen Namens aufgefaßt. Die ausführliche Anschrift ist in einer besonderen Liste angegeben (vgl. Inhaltsverzeichnis).

Zu 2. Angegeben ist das Jahr der Fertigstellung des ersten Stückes des betr. Baumusters.

Zu 3. Ist das Baumuster außer durch Nummern oder Buchstaben noch durch einen Namen gekennzeichnet, so ist dieser nur im Bilderteil aufgeführt.

Zu 4. Es bedeuten: Ed = Eindecker, Dd = Doppeldecker, Drd = Dreidecker, Vd = Vierdecker, Hd = Hochdecker, Md = Mitteldecker, Td = Tiefdecker.

Zu 5. Es bedeutet: V = Verkehr (Reise), Sp = Sport, Ü = Uebung (Schul), K = Krieg (Militär, Marine), P = Post, Lb = Lichtbild, F = Forst.

Der Index: a = Aufklärung, b = Bombenwurf, j = Jagd, k = Kranken (Sanitäts), s = Flugboot, t = Torpedo, w = Schwimflugzeug, n = Nacht, tr = Transport.

Unter den einzelnen Flugzeuggattungen bestehen oft keine scharfen Grenzen. Den verschiedenen Sonderzwecken ent-

sprechend werden oft Flugzeuge für Aufgaben einer anderen Gattung herangezogen. Vielfach sind Einheitsbauarten leicht von Landflugzeugen in Wasser- oder Seeflugzeuge umzuwandeln, ohne an dem eigentlichen Flugzeug größere Änderungen vorzunehmen. Auch Umänderungen von Zivilflugzeugen in Militärflugzeuge sind im Ausland nicht selten. Manche Baumuster werden mit verschiedenen Tragflügeln, sehr viele mit verschiedenen Motormustern ausgestattet.

Im Bilderteil gibt die der Jahreszahl folgende Zahl die Angabe der Sitze an (einschließlich der Besatzung).

Im Absatz 2 ist der für den Entwurf verantwortliche Konstrukteur genannt.

Es bedeutet: M = Motor, Bst = Baustoff, H = Holz, S = Stahl, St = Stoff, D = Dural, A = Aluminium.

Zu 6. Die Zahl enthält sämtliche Sitze, also für Besatzung und Gäste usw.

Zu 7. Es bedeuten: Z = Zugschraube, D = Druckschraube.

Zu 9. Bezeichnung des Baumusters ist in der Motorenliste angegeben.

Zu 10. Die Zahl bezieht sich im allgemeinen auf die Höchst-PS-Zahl.

Zu 11. Bei Mehrdeckern ist nur Spannweite der größten Flügel angegeben.

Zu 13. Inhalt des Leitwerks usw. ist nicht enthalten.

Zu 19. Angabe bezieht sich auf praktisch erflogene Gipfelhöhe.

### Explanations.

The indications contained in the lists do not always correspond to the illustrations, as airplanes of one and the same construction have been altered to serve different purposes, whereby little attention is paid to uniformity. It is impossible to show most of the prewar and war types still in use on account of lack of space and the same applies to number of other altered types shown in former volumes.

The part containing the lists and illustrations is arranged according to the manufacturing countries. These are arranged alphabetically according to their German names (cf. List of contents).

Note on 1. Here the official names of the constructors are given. The designation of the place or city is also regarded as part of the official name. The full address is given in a special list (See List of contents).

Note on 2. The year during which the first model of the new type was built is given.

Note on 3. If the type is known by a name in addition to numbers or letters, the name only is given in the illustrated part.

Note on 4. The abbreviations are as follows: Ed = monoplane, Dd = biplane, Drd = triplane, Vd = quadriplane, Hd = parasol-plane, Md = middle-plane, Td = low-wing-plane.

Note on 5. V = commercial (travelling), Sp = sport, U = training (school), K = war (military, naval), P = postal service, Lb = photography, filming, F = forestry.

Index: a = reconnaissance, b = bomber, j = scouting, k = ambulance, s = flying boat, t = torpedo, w = seaplane, n = night, tr = transport.

There are often no defined limits between the various airplane types. According to the various special uses airplanes of another kind are often used. In many cases unit types can easily be converted from land airplanes into hydroplanes or seaplanes without any great changes to the airplane. Changing civil machines to military is by no means uncommon in foreign countries. A good many types are interchangeable both as regards motor and wings.

In the illustrated part of this calendar the number following the year indicates the number of seats (crew incl.).

In paragraph 2 the engineer responsible for the design is named.

Further abbreviations: M = engine, Bst = building material, H = wood, S = steel, St = sail cloth, D = dural, A = alférium.

Note on 6. The number includes all seats, for crew and passengers inclusive.

Note on 7. Z = tractor airscrew, D = pusher airscrew.

Note on 9. The name of the type is given in the illustrated part and in the list of motors.

Note on 10. The figure refers in general to the maximum HP.

Note on 11. In multiplanes only the span across the largest wing is given.

Note on 13. The contents of the steering gear, etc. are not given.

Note on 19. The indications refer to the practical height flown.

## Explications.

Les indications des listes ne correspondent pas toujours aux illustrations, étant donné que des avions du même type de construction ont été souvent reconstruits conformément à leur utilité pratique, tout en ayant peu égard à l'uniformité. Par suite du manque d'espace il n'a pas été possible de reproduire la plupart des types du temps de guerre et d'avant-guerre se trouvant encore en service, de même que d'autres reconstructions montrées dans les volumes précédents.

Les parties des listes et illustrations sont disposées suivant les pays de production. Ceux-ci sont arrangés dans l'ordre alphabétique suivant les noms allemands (voir index).

ad 1. Voici les noms officiels des constructeurs. La désignation du lieu s'entend comme partie intégrale de ce nom officiel. L'adresse exacte est indiquée dans une liste spéciale (voir index).

ad 2. Indication de l'année de l'achèvement de la première pièce du type de construction en question.

ad 3. Dans le cas où le type de construction est marqué par un nom, à part des numéros, celui-ci est seulement donné dans la partie des illustrations.

ad 4. Les abréviations s'entendent comme suit: Ed = monoplan, Dd = biplan, Drd = triplan, Vd = quadruplan, Hd = parasol, Md = plan moyen, Td = monoplan surbaissé.

ad 5. V = transport commercial (voyage), Sp = sport (tourisme), U = entraînement (école), K = guerre (militaire, marine), P = poste, Lb = photo, F = forêt.

L'index: a = reconnaissance, b = bombardement, j = chasse, k = sanitaire, s = hydravion à coque, t = torpilleur, w = hydravion à flotteurs, n = nuit, tr = transport.

Souvent il n'y a pas de limites rigoureuses parmi les différents genres d'avions. Conformément aux usages spéciaux on se sert souvent d'avions d'usage différent. Dans beaucoup de cas, on peut aisément transformer des types uniformes d'avions de terre en hydroaéroplanes, sans nécessité de modifications sensibles de l'avion ordinaire. De plus, il arrive souvent à l'étranger que des avions civils sont transformés en avions militaires. Certains types de construction sont munis de différentes ailes, et une grande partie montre de différents types de moteurs.

Dans la partie des illustrations, le nombre qui suit l'année, indique le nombre des sièges (y compris équipage).

L'alinéa 2 comporte le nom du constructeur qui est responsable du projet.

D'autres abréviations: M = moteur, Bst = matériel de construction, H = bois, S = acier, St = étoffe, D = dural, A = alferium.

ad 6. Le nombre comprend tous les sièges, soit pour équipage et voyageurs etc.

ad 7. Abréviations: Z = hélice tractive, D = hélice propulsive.

ad 9. La désignation du type de construction est donnée dans la partie des illustrations et dans la liste des moteurs.

ad 10. Le nombre se réfère en général au nombre maximum de chevaux.

ad 11. Pour les multiplans il n'y a que l'indication de l'envergure des ailes les plus grandes.

ad 13. Il n'y a point d'indication du contenu du mécanisme de commande.

ad 19. L'indication se réfère à l'hauteur atteinte dans la pratique.

---

### **Uebersicht über die Verwendung der Baumuster bei den verschiedenen Staaten.**

Es bedeutet H = Heer; M = Marine; Z = Zivil.

**Survey of the use of the types in various countries.**  
Abbreviations: H = army, M = navy, Z = civil.

**Sommaire touchant l'usage des types de construction dans les divers pays.**

Abréviations: H = armée, M = marine, Z = civil.

#### **Aegypten — Egypt — Egypte:**

H: de Havilland.

#### **Afghanistan — Afghanistan — Afghanistan:**

H: Avro, Bristol, Caproni, Junkers.

Z: A. E. G., Avro, Bristol, de Havilland, Junkers.

#### **Albanien — Albania — Albanie — Shkiperia:**

Z: A. E. G., Junkers.

**Argentinien — Argentina — République Argentine — República Argentina:**

H: Avro, Ansaldo, Bréguet, Bristol, Curtiss, Dewoitine, Fokker, Huff-Daland, Nieuport, S. V. A., Voisin.

M: Avro, Curtiss, Dornier, Gosport, Hall, Huff-Daland, Savoia, Vickers.

Z: Avro, Bristol, Caproni, Curtiss, Dornier, de Havilland, Junkers, Pfalz, Potez, Vickers.

**Belgien — Belgium — Belgique — Royaume de Belgique:**

H: Ansaldo, Avia, Avro, Blériot-Spad, Bréguet, Bristol, Caudron, Fokker, Handley-Page, Hanriot, de Havilland, Junkers, Morane-Saulnier, Nieuport, Sopwith, Stampe-Vertongen.

Z: Asch, Cambier, Centaur, Gosselies, Handley-Page, Jullien, Junkers, L. V. G., Poncelet, S. A. B. C. A., Stampe-Vertongen, Zeebrügge.

**Bolivien — Bolivia — Bolivie — Republica Boliviana:**

H: Avro, Bréguet, Bristol, Caudron, Dewoitine, Fiat, Fokker, Martinsyde, Potez, Morane-Saulnier.

Z: Junkers.

**Brasilien — Brazil — Brésil — Estados Unidos do Brazil:**

H: Blériot-Spad, Bréguet, Caudron, Curtiss, Dornier, Farman, Hanriot, Morane-Saulnier, Nieuport, Potez, Sopwith, Vickers.

M: Avro, Curtiss, Gosport, Savoia, Sopwith.

Z: Aviatik, Caudron, Curtiss, Dornier, Handley-Page, Huff-Daland, Junkers, Klemm-Daimler.

**Bulgarien — Bulgaria — Bulgarie — Bulgariya:**

H: Aero, Avro.

**Chile — Chile — Chili — República de Chile:**

H: Ansaldo, Avro, Blériot-Spad, Bréguet, Bristol, de Havilland, Junkers, Vickers, Fairey.

M: Avro, Dornier, Short, Sopwith, Supermarine.

Z: Avro, Bristol, Caudron, de Havilland, Heinkel, Short, Sopwith, Supermarine.

**China — China — Chine — Chung-Hua Min-Kuo:**

H: Ansaldo, Avro, Bréguet, Caudron, FBA-Schreck, Handley-Page, de Havilland, Junkers, Morane-Saulnier, R. A. E., S. V. A., Vickers.

M: Heinkel.



**Columbien — Columbia — Colombie — República de Columbia:**

Z: Caproni, Dornier, Fokker, Junkers.

**Costa Rica — Costa Rica — Costa Rica — República de Costa Rica:**

Z: Curtiss.

**Cuba — Cuba — Cuba — República de Cuba:**

H: Curtiss, Vought.

Z: Aeromarine, Farman, Junkers.

**Dänemark — Denmark — Danemark — Kongeriget Danmark:**

H: Avro, Bréguet, Caspar, Fokker, Hawker, L. V. G., Potez.

M: Avro, Caspar, Brandenburg, Fokker, Friedrichshafen, Hansa-Brandenburg, Hawker, Heinkel, Supermarine.

Z: Caspar, Farman, Fokker, de Havilland, Junkers, Rohrbach.

**Deutschland — Germany — Allemagne — Deutsches Reich:**

Z: Aachen, Aero-Sport, A. E. G., Albatros, Arado, Avro, Bahnbedarf, Bäumer, B. F. W., Braunschweig, Caspar, Daimler, Darmstadt, D. F. W., Dietrich, Dornier, Espenlaub, Focke-Wulf, Fokker, Friedrichshafen, Grulich, Gerbrecht, Halberstadt, Hansa-Brandenburg, Heinkel, Hirth, Junkers, Klemm, L. F. G., Mark, Messerschmitt, Meteor, Müller, Raab-Katzenstein, Rieseler, Rohrbach, Rumpler, Sablatnig, Udet.

**Ecuador — Ecuador — République de l'Equateur — República del Ecuador:**

H: Ansaldo, Aviatik, Caudron, Gabardini, Hanriot, Morane-Saulnier, S. A. M. L., Sopwith, S. V. A.

M: Savoia.

Z: Ansaldo, Gabardini.

**England — Great Britain — Angleterre — Great Britain:**

H: A. D. C., Armstrong-Whitworth, Avro, Blackburn, Bristol, Boulton-Paul, de la Cierva, Fairey, Gloucestershire, Handley-Page, de Havilland, Hawker, Martinsyde, Parnall, Short, Sopwith, Supermarine, Vickers, Westland.

M: Avro, Blackburn, E. E. C., Fairey, Gosport, Parnall, Rohrbach, Saunders, Short, Supermarine, Vickers, Westland.

Z: A. D. C., A. N. E. C., Austen, Avro, B. A. T., Beadmore, Boulton-Paul, Bristol, C. A. C., de la Cierva, Cranwell, Dornier, E. E. C., Gloucestershire, Gosport, Handasyde, de Havilland, Hawker, L. P. W., Martinsyde, Parnall, Short, Sopwith, Supermarine, Vickers, Westland.

**Englische Besitzungen: Australien — English Dominions: Australia — Colonies anglaises: Australie — The Commonwealth of Australia:**

H: Armstrong-Whitworth, Avro, de Havilland.

M: Fairey, Supermarine, Wackett.

Z: Avro, Bristol, Broadsmith, Handasyde, de Havilland, Reid, Sopwith, Supermarine, Vickers, Wackett.

**Bermuda — Bermuda Islands — Bermudes:**

Z: Avro, Supermarine.

**Burma — Burmah — Burma:**

Z: de Havilland.

**Canada — Canada — Canada — Dominion of Canada:**

H: Avro, Bristol, Curtiss, Fokker, de Havilland, Sopwith.

M: Avro, Curtiss, Gosport, Vickers.

Z: Aeromarine, Curtiss, Fokker, de Havilland, Huff-Daland, Loening, Norman-Thompson, Vickers, Westland.

**Guayana — Guiana — La Guyane:**

Z: Fairey.

**Indien — India — Les Indes — The Indian Empire:**

H: Avro, Bristol, Handley-Page, de Havilland, Sopwith, Vickers.

M: Fairey.

Z: de Havilland.

**Irland — Ireland — Irlande — Saorstát Eireann:**

H: Avro, Bristol, Martinsyde.

Z: A. D. C., de Havilland.

**Neufundland — Newfoundland — Terre Neuve:**

M: Avro.

Z: Avro, Bristol, de Havilland, Martinsyde, Westland.

**Neuseeland — New Zealand — Nouvelle Zélande — The Dominion of New Zealand.**

H: Avro, Bristol, de Havilland.

Z: Avro, Boeing, Caudron, Curtiss, de Havilland.

**Süid-Afrika — South Africa — Afrique méridionale — The Union of South Africa:**

H: Avro, de Havilland.

Z: de Havilland.

**West-Indien — West Indies — Les Indes occidentales:**

Z: Avro, Supermarine.

**Estland — Esthonia — Esthonie — Eesti Wabariik:**

H: Avro, Blériot-Spad, D.F.W., Gourdou-Leseurre, Halberstädt, de Havilland, Nieuport, Potez, Roland, Sopwith.

M: Friedrichshafen, Halberstadt, Heinkel, Short.

Z: Junkers, L. V. G., Sablatnig, Sablatnig-Dwigatel.

**Finland — Finland — Finlande — Suomen Tasavalta:**

H: Aero, Blériot-Spad, Bréguet, Caudron, Fokker, Gourdou-Leseurre, J. V. L., Koolhoven, Martinsyde, Morane-Saulnier.

M: Friedrichshafen, Hansa-Brandenburg, Heinkel, J. V. L., Lévy.

Z: J. V. L., Junkers, Savoia.

**Frankreich — France — France — République Française:**

H: Bernard, Blériot, Blériot-Spad, Borel, Bréguet, Busceylet de Monge, Caudron, Descamps, Dewoitine, Farman, Hanriot, Koolhoven, Latécoère, Loire-Gourdon-Leseurre, Lioré et Olivier, de Marçay, Morane-Saulnier, Nieuport, Potez, Schneider, S. E. C. M., Wibault.

M: Bellanger, Besson, Blanchard, C. A. M. S., Farman, F. B. A. - Schreck, Latham, Levasseur, Lioré et Olivier, Météore, Mureaux, Nieuport, Potez, Provence, Villiers.

Z: Bellanger, Bernard, Besson, Blériot, Blériot-Spad, Borel, Bréguet, Busceylet de Monge, Caudron, C. A. M. S., Dewoitine, Dits Moineau, Farman, F.B.A.-Schreck, Hanriot, Junkers, Latécoère, Latham, Levasseur, Lévy, Lioré et Olivier, Loire-Gourdou-Leseurre, de Marçay, Météore, Morane-Saulnier, Mureaux, Nieuport, Potez, Romano, Schneider, S. E. C. M., Tampier, Villiers, Vinet, Wibault.

**Griechenland — Greece — Grèce — Helleniki Dimokratia:**

H: Avro, Blériot-Spad, Bréguet, Bristol, Farman, Gloucestershire, de Havilland, Martinsyde, Nieuport.

M: Blackburn, de Havilland, Sopwith.

Z: Blackburn.

**Guatemala — Guatemala — Guatémala — República de Guatemala:**

H: Avro, Morane-Saulnier, Nieuport.

**Holland — Holland — Hollande — Nederland:**

H: Bristol, Fokker, de Havilland, Koolhoven, Spyker.

M: Van Berkel, Dornier, Fairey, Friedrichshafen, Fokker, Hansa-Brandenburg, Vickers.

Z: Carley, Fokker, Koolhoven, L. V. G., Pander.

**Honduras — Honduras — Republica de Honduras:**

H: Bristol.

Z: Lincoln.

**Italien — Italy — Italie — Regno d'Italia:**

H: Antoni, Ansaldo, Blériot-Spad, Bréda, Bréguet, Caproni, Caudron, Dewoitine, Dornier, Fiat, Farman, Gabardini, Hanriot, Macchi, Marchetti-Vickers, Nieuport, Piaggio, Romeo, Saml.

M: Bastianelli, Dornier, Lohner, Macchi, Monfalcone, Savoia.

Z: Antoni, Ansaldo, Bréda, Caproni, Caudron, Dewoitine, Farman, Gabardini, Hanriot, Junkers, Macchi, Magni, Monfalcone, Piaggio, Pegna, Saml, Savoia.

**Japan — Japan — Japon — Nippon:**

H: Ansaldo, Avro, Blériot-Spad, Bréguet, Caudron, Dewoitine, Dornier, Farman, Gloucestershire, Hanriot, Heinkel, Itoh, Junkers, Matsui, Mitsubishi, Nakajima, Nieuport, Salmson, Seishiki, Sopwith.

M: Avro, Blackburn, Caspar, Curtiss, Dornier, Farman, Gloucestershire, Gosport, Hansa-Brandenburg, de Havilland, Heinkel, Kawasaki, Martinsyde, Mitsubishi, Nieuport, Oshosiki, Parnall, Rohrbach, Salmson, Short, Sopwith, Supermarine, Vickers.

Z: Dornier, de Havilland, Itoh, Jamagata-Kinen, Junkers, Kawanishi, Kawasaki, Mitsubishi, Nakajima, Nippon, Oguri, Sirato.

**Jugoslavien — Yugoslavia — Jougoslavie — Kraljevina Srba, Hrvata i Slovenaca:**

H: Brandenburg, Bréguet, Dewoitine, Fizier, Hanriot, Potez.

M: C. A. M. S., Dornier.

Z: Icarus, Junkers.

**Lettland — Latvia — Lettonie — Republica Latvija:**

H: Albatros, Ansaldo, Avro, Beardmore, Fokker, Gourdou-Leseurre, Halberstadt, Hannover, de Havilland, L. V. G., Martinsyde, Nieuport, Sopwith, S. V. A.

M: Caudron, Hanriot, Heinkel, Savoia.

Z: Junkers, Zuckurs.

**Litauen — Lithuania — Lithuanie — Lietuva:**

H: A. F. G., Albatros, Friedrichshafen, de Havilland, L. V. G.

Z: Dobkevitch, Fokker, Gustaitis, Heinkel, Junkers.

**Mexiko — Mexico — Mexique — Estados Unidos Mexicanos:**

H: Avro, Blériot-Spad, de Havilland, Morane-Saulnier, Quetzalcoatl.

Z: Hanriot, Junkers, Santarini, Quetzalcoatl, Udet.

**Nicaragua — Nicaragua — Nicaragua — República de Nicaragua:**

H: Curtiss, de Havilland, Swallow.

**Norwegen — Norway — Norwège — Norge:**

H: Avro, H. F. F., Hannover, Sopwith.

M: Caspar, Dornier, Douglas, Friedrichshafen, Hansa-Brandenburg, Heinkel, M. F. F., Sopwith, Supermarine.

**Oesterreich — Austria — Autriche — Oesterreich:**

Z: Ansaldo, Austria, Avis, Bauer, Blériot-Spad, Burian, Caudron, Daimler, Dietrich, Dornier, Ehrlich, Fokker, Guritzer van Nees, Hoch, Hopfner, Junkers, Lohner, Magdlenner, Müller, Potez.

**Persien — Persia — Perse — Mamalik-i-mahrousseh-i-iran:**

H: Blériot-Spad, Bréguet, de Havilland, Junkers, Potez.

Z: Junkers.

**Peru — Peru — Pérou — República del Peru:**

H: Ansaldo, Avro, Blackburn, Blériot-Spad, Boeing, Bréguet, Bristol, Curtiss, de Havilland, Morane-Saulnier, S. V. A.

M: Boeing, Curtiss, Gosport, de Havilland.

Z: Ansaldo, Curtiss, Huff-Daland.

**Polen — Poland — Pologne — Rzeczpospolita Polska:**

H: Albatros, Ansaldo, Bréguet, Bristol, Caudron, D. F. W., Farman, Fokker, Hanriot, Morane-Saulnier, Potez.

Z: Blériot-Spad, Gabriel, Junkers, Potez.

**Portugal — Portugal — Portugal — República Portuguesa:**

H: Avro, Blériot-Spad, Bréguet, Caudron, Fokker, Martinsyde, Nieuport, Vickers.

M: Cams, Curtiss, Dornier, Fairey, Fokker, Gosport, Hall, Hanriot, Junkers, Supermarine, Tellier.

**Rumänien — Roumania — Roumanie — Romania:**

H: Armstrong-Whitworth, Astra, Blériot-Spad, Brandenburg, Bréguet, Bristol, Hanriot, de Havilland, Morane-Saulnier, Potez, Protopopescu.

M: Stoika.

Z: Astra, Blériot-Spad.

**San Salvador — San Salvador — San Salvador — República de El Salvador:**

H: Ansaldo, Aviatik-Saml, Caudron, Bréguet, Hanriot, Lincoln.

Z: Aviatik-Saml, Lincoln.

**Schweden — Sweden — Suède — Sverige:**

H: Aero, Armstrong-Whitworth, Avro, Bristol, Heinkel, Junkers, Mälmslatt, Nieuport, Phoenix, Sopwith, Thulin.

M: Aero, Caspar, Hansa-Brandenburg, Heinkel, Junkers, Supermarine.

Z: Aero, Avro, de Havilland, Heinkel, Junkers, L. V. G., Rumpler, Thulin.

**Schweiz — Switzerland — Suisse — Schweizerische Eidgenossenschaft:**

H: Dewoitine, Fokker, Haefeli, Hanriot, L. V. G., Nieuport, Potez, Zeppelin.

Z: Avro, Caudron, Comte, Dornier, Fokker, Halberstadt, Hanriot, de Havilland, Junkers, Klemm-Daimler, Lohner, L. V. G., Macchi, Morane-Saulnier, Savoia, Sopwith, Wild.

**Siam — Siam — Siam — Muang T'ai:**

H: Avro, Blériot-Spad, Bréguet, Nieuport.

Z: Bréguet.

**Spanien — Spain — Espagne — España:**

H: A. M. E., Avro, Blackburn, Blériot-Spad, Bréguet, Bristol, Caudron, Dornier, Farman, Fokker, de Havilland, Loring, Martinsyde, Pander, Potez.

M: Dornier, F. B. A., Savoia, Sopwith, Supermarine, Vickers.

Z: Caudron, de la Cierva, Dornier, de Havilland, Junkers, Loring, Savoia.

**Tschechoslowakei — Czechoslovakia — Tschécoslovaquie — Ceskoslovenska Republika:**

H: Aero, Avia, Blériot-Spad, Bohemia, Brandenburg, Bréguet, Dewoitine, de Havilland, Lohner, Nieuport, Phoenix, Smolik, W. K. F.

Z: Aero, Avia, Brandenburg, de Havilland.

**Türkei — Turkey — Turquie:**

H: Ansaldo, Bréguet, Caudron, Dewoitine, Hanriot, Junkers, Nieuport, Rohrbach.

M: Rohrbach, Savoia.

Z: Junkers.

**Ungarn — Hungary — Hongrie — Magyarorszag:**

Z: B. F. W., Blériot-Spad, Feigl-Rotter, Heinkel, Junkers, Lampich, Neuschloß-Lichtig, Potez, Szebeny-Oravetz.

**Union der Sowjet-Republiken — Union of the Soviet Republics  
— Union des Soviets — Sojuz Socialisticeskich Sovetskich  
Respublik:**

H: Ansaldo, Avro, Caudron, Fokker, Hanriot, de Havilland,  
Junkers, L. V. G., Morane-Saulnier, Nieuport, Sopwith.

M: Curtiss, Dornier, Heinkel, Junkers, Schetjinin.

Z: Alexandroff, Avro, Dornier, Fokker, de Havilland, Jun-  
kers, Komta, Toupaloff, Vickers.

**Uruguay — Uruguay — Uruguay — Republica Oriental del  
Uruguay:**

H: Avro, Bréguet, Nieuport.

Z: Dornier, Nieuport.

**Uruguay — Uruguay — Uruguay — República Oriental del  
Venezuela:**

H: Caudron, Farman, Nieuport.

**Vereinigete Staaten von Nordamerika — United States of North  
America — Etats Unis d'Amérique — The United States of  
America:**

H: Aeromarine, Ansaldo, Atlantic, Avro, Barling, Boeing,  
Columbia, Consolidated, Cox-Klemin, Curtiss, Dayton-  
Wright, Dornier, Douglas, Elias, Fokker, de Havilland,  
Heinkel, Huff-Daland, Loening, L. W. F., Gl. Martin, Sperry,  
Stout, Thomas-Morse, Vought, Wright.

M: Aeromarine, Caspar, Curtiss, Cox-Klemin, Day-  
ton-Wright, Davis-Douglas, Heinkel, Huff-Daland, Loening,  
Stout, Thomas-Morse, Vought, Wright.

Z: Aeromarine, Aerial Service, Allen, Atlantic, Baldwin,  
Bellanca, Boeing, Catron-Fisk, Consolitated, Cox-Klemin,  
Curtiss, Dayton-Wright, Dormoy, Douglas, Elias, Gallau-  
det, Hall, Heath, Heinkel, Huff-Daland, Johnson, Lincoln,  
Loening, Longreen, Gl. Martin, J. V. Martin, Mummert, Re-  
mington-Burnelli, Sattco, Sikorsky, Sperry, Stout, Swal-  
low, Swanson, Thomas-Morse, Travelair, Vought, Waco,  
Wright, Yackey.

**Motor-Flugzeuge — Motor-Airplanes — Avions à moteur**  
**Belgien — Belgium — Belgique — Royaume de Belgique / China — China — Chine — Chung-Hua Min-Kuo**  
**Dänemark — Denmark — Danemark — Kongeriget Danmark**

Erbauer	Baujahr	Bau-muster	Flügel-anordnung	Verwen-dungszweck	Zahl d. Sitze	Zahl u. Art d. Schraub.	Zahl d. Mot.	Motoren-muster	Motor-Ges.-Stärke PS	Spannweite = b m	Länge = l m	Tragfläche = I m <sup>2</sup>	Leergewicht = L t	Zuladung = N t	Fluggewicht = G t	Kleinste-schwindigkeit V min. km/h	Höchstge-schwindigkeit V max. km/h	Gipfelhöhe = H km	Stetigleisig.-St km/min.
Constructor	Year of construction	Type of construction	Arrangem. of wings	Purpose of use	Nr. of seats	Nr. and type of airscrews	Nr. of engin.	Type of engines	Total HP	Span = b m	Length = l m	Wing area = I m <sup>2</sup>	Weight em-ply = L t	Useful load = N t	Weight loa-det = G t	minimum speed = V min. km/h	maximum speed = V max. km/h	Service Cel-ling = H km	Rate of Climb = St km/min.
Constructeur	L' an de construction	Type de construction	Disposition des ailes	But d'emploi	No. d. places	No. et sorte des hélices	No. des mot.	Type des moteurs	Force totale des mot. CV	Envergure = b m	Longueur = l m	Surface por-tante = I m <sup>2</sup>	Poids à vide = L t	Poids utile total = N t	Poids total = G t	Vitesse minima = V min. km/h	Vitesse maxima = V max. km/h	Plafond = H km	Temps de montée = St km/min.

**Belgien — Belgium — Belgique — Royaume de Belgique**

A. C. A. Z. Ateliers de constr. Aéronautiques, Zeebrugge	1925	T 2	Hd	Sp	2	1 Z	1	Anzani	75	10,50	6,20	17,50	0,32	0,29	0,61	70	165		
	1926	C 2	Dd	Kj	2	1 Z	1	Hispano	500	12,50	8,25	40,56	1,26	0,81	2,07	80	250	7,5	6,0/35'
	1927	HC 1		Kj	1	1 Z	1	Hispano	600						1,50		270	8,5	6,0/19'
S.A.B.C.A. Soc. An. Belge de Constructions Aéronautiques, Haren	1924	29 C 1	Dd	Kj	1	1 Z	1	Lizenz Nieuport 29 C 1											
	1924	A 300-4	Dd	Ka	2	1 Z	1	Lizenz Ansaldo A 300-4											
	1924	504 K	Dd	Ü	2	1 Z	1	Lizenz Avro 504 K											
	1924	W 8 F	Dd	Ü	12	3 Z	3	Lizenz Handley Page W 8 F											
	1924	W 8 S	Dd	V	10	2 Z	2	Lizenz Handley Page W 8 S											
	1924	AR	Hd	V	2	1 Z	1	Lizenz Morane Saulnier A R											
	1924	HD 14	Dd	Ü	2	1 Z	1	Lizenz Hanriot HD 14											
	1924	DH 9	Dd	Ka	2	1 Z	1	Lizenz de Havilland DH 9											
1924	DH 50	Dd	V	4	1 Z	1	Lizenz de Havilland DH 50												

Constructions Aéronautiques J. Stampe et M. Vertongen, Deurne-Sud	1924	F. 2 B	Dd	Ka	2	1 Z	1	Lizenz Bristol F. 2 B											
	1926	Camlul	Dd	Sp	2	1 Z	1	Anzani	70	8,25	6,50	20,00	0,35	0,20	0,55	40	140	4,5	1,0/7'
	1925	J-1	Md	Sp	1	1 Z	1	Douglas	18	13,40	6,65	20,00	0,17	0,11	0,28	39	85		
	1925	Castar	Md	Sp	1	1 Z	1	Sergant	18	12,50	7,50	24,00	0,23	0,08	0,31	35	95		
	1926	C 2	Dd	Ü	2	1 Z	1	Anzani	70	8,25	6,50	20,00	0,35	0,20	0,55	40	140	4,5	1,0/7'
	1925	DP	Hd	Sp	2	1 Z	1	Anzani	45	12,00	6,50	20,00	0,31	0,26	0,57	60	140	3,8	2,0/24'
	1927	S 2	Hd	V	4	1 Z	1	Siddeley	245	14,60	9,75	39,00	1,55	0,45	2,00	80	165	4,5	
	1927	S 3	Hd	V	20	3 Z	3												
	1927	S 4	Dd	Kj	1	1 Z	1	Hispano	450	10,00	6,75	30,00			1,50		285	7,9	6,0/13'30''
	1927	AFZ	Md	Sp	1	1 Z	1	Salmson	40	5,80	3,60	6,00	0,18	0,13	0,31				
Constructions Aéronautiques J. Stampe et M. Vertongen, Deurne-Sud	1924	R. S. V. 32/90	Dd	Ü	2	1 Z	1	Anzani	90	11,20	7,35	32,00	0,50	0,32	0,82		125	5,0	1,0/7'
	1924	R. S. V. 26/180	Dd	Ü	2	1 Z	1	Hispano	180	9,38	7,15	26,00	0,54	0,28	0,82		182	7,5	1,0/2'50''
	1926	R. S. V. 83/180	Dd	Ü	2	1 Z	1	Hispano	180	9,80	7,60	23,00	0,64	0,29	0,93	80	200	6,6	4,0/13'
	1927	R. S. V. 22/180	Dd	Ü	2	1 Z	1	Hispano	180	9,80	7,40	22,00	0,70	0,28	0,98	80	203	6,6	2,0/7'20''
	1927	R. S. V. 32/110	Dd	Üw	2	1 Z	1	Renault	110	11,20	7,35	32,00	0,64	0,32	0,96	60	120		
	1927	R. S. V. 26/180 IIa	Dd	Ü	2	1 Z	1	Hispano	180	9,38	8,20	26,00	0,56	0,27	0,83	68	175	7,0	1,0/2'50''
	1927	R. S. V. 26/180 IIb	Dd	Üw	2	1 Z	1	Hispano	180	9,38	8,20	26,00	0,69	0,27	0,96	72	160	6,0	1,0/3'30''

**China — China — Chine — Chung-Hua Min-Kuo**

Foochow Dock and Engineering Works, Futschau	1921		Dd	Kwa	2	1 Z	1	Hall Scott	100	8,50	6,50					65			3,5
E. O. Fuetterer, F.L.Schoettler, Mukden	1924	I	Dd	Ü	2	1 Z	1	Mercedes	160	12,04	8,35	37,30	0,74	0,42	1,16	72	197		

**Dänemark — Denmark — Danemark — Kongeriget Danmark**

Dansk Aero Industrie A. B., København	1924	C. I. 14	Dd	Kj	1	1 Z	1	Siddeley	350	9,00	5,40	0,80	0,40	1,20		270		1,0/1'
	1924	C. S. 14	Dd	Kwa	2	1 Z	1	Napier	450	10,00	6,58	1,13	0,65	1,78		250		1,0/2'
	1924	C. C. 15	Dd	Kwt	2	1 Z	1	Rolls Royce	600	17,00	11,80	1,70	1,60	3,30		200		1,0/4'
	1924	C. St. 18	Dd	Kj	1	1 Z	1	Hispano	300	8,60	6,45	0,60	0,40	1,10		260		1,0/1'
	1926	C 30	Dd	Ka	2	1 Z	1	Hispano	500	10,00	7,60	32,00		1,70		225	7,0	1,0/1'6''



**Dänemark — Denmark — Danemark — Kongeriget Danmark**  
**Deutschland — Germany — Allemagne — Deutsches Reich**

Erbauer	Banjahr	Bau-muster	Flügel-anordnung	Verwen-dungszweck	Zahl d. Size	Zahl u. Art d. Schraub.	Zahl d. Mot.	Motoren-muster	Motor-Ges.	Spannweite	Länge	Tragfläche	Leergewicht	Zuladung	Fluggewicht	Kleinstege-schwindigkeit	Höchstge-schwindigkeit	Ölpfeilhöhe	Steigleiste
									Stärke PS	= b m	= l m	= q m <sup>2</sup>	= L t	= N t	= G t	V min. km/h	V max. km/h	= H km	= St km/min.
Constructor	Year of construction	Type of construction	Arrangem-ent of wings	Purpose of use	Nr. of seats	Nr. and type of air screws	Nr. of engin.	Type of engines	Total HP	Span	Length	Wing area	Weight empty	Useful load	Weight loaded	Speed minimum	Speed maximum	Service Ceiling	Rate of Climb
									= b m	= l m	= q m <sup>2</sup>	= L t	= N t	= G t	V min. km/h	V max. km/h	= H km	= St km/min.	
Constructeur	L' an de construction	Type de construction	Disposition des ailes	But d'emploi	No. d. places	No. et sorte de hélices	No. des mot.	Type des moteurs	Force totale	Envergure	Longueur	Surface portante	Poids à vide	Poids utile total	Poids total	Vitesse minima	Vitesse maxima	Plafond	Temps de montée
									des mot. CV	= b m	= l m	= q m <sup>2</sup>	= L t	= N t	= G t	V min. km/h	V max. km/h	= H km	= St km/min.

**Dänemark — Denmark — Danemark — Kongeriget Danmark**

Orlogsværftet, København	1926	Danecock	Dd	Kj	1	1	Z	1	Lizenz Hawker „Danecock“											
	1926	Jabiru	Hd	Kb	4	2	Z	2	Lizenz Farmann „Jabiru“											
	1926	H. M. 1.	Td	Kaw	2	1	Z	1	O. V.	160	13,50	9,30		1,16	0,34	1,50	75	165		
	1927	Nancock	Dd	Kbs	6	3	Z	3	Siddeley	1200										
Rohrbach Metal-Aeroplan Co. A./S., København	1924	Ro. II	Md	Ksb	4	2	Z	2	Rolls Royce	720	29,00	16,50	71,40	3,70	2,00	5,70	107	180	3,0	2,0/20'
	1925	Ro. III	Md	Ksb	4	2	Z	2	Rolls Royce	720	29,00	17,20	73,40	3,90	2,40	6,30	112	190	3,5	1,5/13'
	1925	Ro. IV	Md	Ksb	4	2	Z	2	Napier	900	28,00	17,20	73,40	4,00	2,50	6,50	110	200	4,0	1,0/6'
	1926	Rodra	Md	Ksb	4	2	Z	2	Lorraine	900	27,50	17,20	73,40	3,84	2,66	5,50	110	200	4,0	1,0/6'
	1926	Ro. IX	Hd	Kj	1	1	Z	1	B. M. W.	600	14,00	9,50	28,00	1,32	0,63	1,95	100	260	8,0	3,0/7'

**Deutschland — Germany — Allemagne — Deutsches Reich**

Flugwiss. Vereinigung T.H., Aachen	1924	S 7	Td	Sp	2	1	Z	1	Douglas	20	11,90	7,00	17,00	0,22	0,18	0,40				
	1927	N 6	Dd	Sp	2	1	Z	1	Douglas	20	9,50	5,60		0,22	0,18	0,40	110	4,0	1,0/11'	

Aero-Sport, G. m. b. H., Warnemünde	1925	I	Dd		2	1	Z	1	Mercedes	100	12,51	7,88		0,71	0,31	1,03	60	120	3,0	3,0/25'
Albatros-Werke G. m. b. H., Berlin - Johannisthal	1923	L 58	Hd	V	7	1	Z	1	Maybach	240	18,00	10,90	44,50	1,37	0,88	2,25	80	150	3,0	
	1923	L 60	Td	Sp	2	1	Z	1	Siemens	80	10,30	5,40	10,00	0,36	0,24	0,60	85	165	3,5	
	1926	L 65 II	Dd	P	2	1	Z	1	Napier	565	12,40	7,58		1,34	0,58	1,92	110	240	6,2	
	1924	L 66	Hd	Sp	2	1	Z	1	Haacke	300	9,00	5,40	13,50	0,22	0,17	0,39	100	100		
	1926	L 66a	Hd	Sp	1	1	Z	1	Mark	35	9,50	5,75	13,66	0,32	0,11	0,43	65	110		1,0/15'
	1925	L 67	Hd	Sp	1	1	Z	1	Anzani	25	9,38	5,62	10,50	0,26	0,09	0,35	65	115	2,0	1,0/8'
	1925	L 68	Dd	Ü	2	1	Z	1	Siemens	80	9,60	6,15	21,80	0,38	0,26	0,64	68	130	3,8	1,0/12'
	1926	L 68a	Dd	Sp	2	1	Z	1	Siemens	100	10,10	6,30	24,40	0,65	0,30	0,95	140	140		1,0/12'
	1927	L 68c	Dd	Sp	2	1	Z	1	Siemens	100	10,10	6,48	25,07	0,59	0,28	0,87	70	135	2,5	1,0/9'3"
	1925	L 69	Hd	Sp	2	1	Z	1	Bristol	120	8,06	6,10	10,85	0,47	0,17	0,64	108	170	4,0	1,0/4'
	1925	L 71	Dd	Sp	2	1	D	1	Siemens	55	10,30	7,19	25,10	0,41	0,21	0,62	60	90	3,5	1,0/9'
	1926	L 72a	Dd	Vtr	1	1	Z	1	B. M. W.	230	12,80	10,05	36,50	1,30	0,70	2,00	80	175	3,5	1,0/7'5"
	1926	L 73	Dd	V	10	2	Z	2	B. M. W.	460	19,70	14,60	92,00	2,91	1,69	4,61	95	145	3,0	1,0/14'
	1928	L 68d	Dd	Ü	2	1	Z	1	Siemens	240	10,10	6,85	24,20	1,05	0,32	1,37				
1928	L 68e	Dd	Ü	2	1	Z	1	Siddeley	210	10,10	7,47	24,20	0,74	0,32	1,07	76	184	5,0		
1927	L 72c	Dd	Vtr	2	1	Z	1	B. M. W.	300	13,00	10,36	44,50	1,27	0,80	2,07	85	162	3,2	1,0/7'	
1927	L 74	Dd	Ü	2	1	Z	1	B. M. W.	300	11,30	8,10	33,00	1,25	0,50	1,75	170	3,4	2,0/13'		
1928	L 75	Dd	Ü	2	1	Z	1	B. M. W.	300	12,50	10,00	37,00	1,08	0,70	1,78	80	205	6,5	1,0/3'35"	
Arado-Handelsges. m. b. H., Warnemünde	1925	HD 32	Dd	Ü	2	1	Z	1	Lizenz Heinkel H. D. 32											
	1926	Ar. S I	Dd	Ü	2	1	Z	1	Bristol	120	11,50	7,35	26,50	0,60	0,32	0,92	55	147	4,0	1,0/7'
	1926	Ar. SC I	Dd	Ü	2	1	Z	1	B. M. W.	230	12,82	8,70	29,32	1,00	0,50	1,50	80	180	5,0	1-2,0/5'5"
	1928	Ar. SC II	Dd	Ü	2	1	Z	1	B. M. W.	350										
	1928	Ar. W II	Td	Üw	3	2	Z	2	Siemens	200	17,40	12,55	53,76	1,62	0,36	1,98	72	145		1,0/11'
Bahnbedarf A.G. Darmstadt	1924	Karl d. Gr.	Hd	Sp	2	1	Z	1	Haacke	30	14,00	5,00	18,00	0,34	0,18	0,52	50	90	3,0	
	1925	D IIa	Hd	Sp	2	1	Z	1	Anzani	35	10,50	5,20	12,50	0,26	0,19	0,45	65	145	3,5	1,0/10'
Bümer Aero G. m. b. H., Hamburg-Fuhlsbüttel	1924	B I	Hd	Sp	1	1	Z	1	Douglas	10	10,00	5,20	10,00	0,14	0,11	0,25	55	110	3,0	1,0/16'
	1925	B II	Td	Sp	2	1	Z	1	Wright	60	9,30	6,10	12,10	0,36	0,21	0,57	95	183	4,9	1,0/7'
	1925	B III	Dd	Sp	2	1	Z	1	Wright	60	8,20	5,93	17,90	0,36	0,26	0,62	65	145	4,5	1,0/8'
	1927	B IV	Td	Sp	2	1	Z	1	Wright	65	9,15	6,25	11,58	0,30	0,27	0,57	85	220	7,0	1,0/4'30"
	1928	B IVa	Dd	Sp	2	1	Z	1	Wright	65	9,00	6,25	11,19	0,30	0,27	0,57	80	230	8,0	1,0/4'
	1927	B V	Dd	Sp	1	1	Z	1	Siddeley	65	6,75	4,38	12,20	0,25	0,12	0,37	60	140	5,5	1,0/4'
Bayerische Flugzeugwerke A.G. Augsburg	1924	U 7	Hd	V	1	1	Z	1	A. B. C.	35	10,00	5,47	12,50	0,15	0,11	0,25	120	120		
	1926	U 11	Hd	V	11	4	D	4	Siemens	400	22,00	15,50	69,30	3,30	1,00	4,30	160	160	3,2	1,0/11'
	1925	U 12a	Dd	Ü	2	1	Z	1	Siemens	80	10,00	7,50	24,00	0,52	0,27	0,80	75	136	3,3	1,0/9'

## Deutschland — Germany — Allemagne — Deutsches Reich

Erbauer	Baujahr	Baumuster	Flügelanordnung	Verwendungszweck	Zahl d. Sitze	Zahl u. Art d. Schraub.	Zahl d. Mot.	Motoren-muster	Motor-Ges.-Stärke PS	Spannweite	Länge	Tragfläche	Leergewicht	Zuladung	Fluggewicht	Kleinstgeschwindigkeit.	Höchstgeschwindigkeit.	Servicehöhe	Steigleistung.
Constructor	Year of construction	Type of construction	Arrangement of wings	Purpose of use	Nr. of seats	Nr. and type of airscrews	Nr. of engin.	Type of engines	Total HP	Span = b m	Length = l m	Wing area = T m <sup>2</sup>	Weight empty = L t	Useful load = N t	Weight loaded = G t	minimum speed = V min. km/h	maximum speed = V max. km/h	Service Ceiling = H km	Rate of Climb = St km/min.
Constructeur	L' an de construction	Type de construction	Disposition des ailes	But d'emploi	No. d. places	No. et sorte des hélices	No. des mot.	Type des moteurs	Force totale des mot. CV	Envergure = b m	Longueur = l m	Surface portante = T m <sup>2</sup>	Poids à vide = L t	Poids utile total = N t	Poids total = G t	Vitesse minima = V min. km/h	Vitesse maxima = V max. km/h	Plafond = H km	Temps de montée = St km/min.

## Deutschland — Germany — Allemagne — Deutsches Reich

Bayerische Flugzeugwerke A.G. Augsburg mit Messerschmitt	1926	U 12b	Dd	Ü	2	1 Z	1	Siemens	100	10,00	7,40	24,00	0,55	0,25	0,80	75	145	3,8	1,0/6'
	1926	1	Dd	Sp	2	1 Z	1	Siemens	100	10,00	7,50	24,00	0,64	0,26	0,90	75	145	4,0	1,0/7'
	1927	3a	Dd	Ü	2	1 Z	1	Siemens	80	10,00	7,50	24,00	0,53	0,26	0,80	75	136	3,3	1,0/9'
	1927	3b	Dd	Ü	2	1 Z	1	Siemens	100	10,00	7,40	24,00	0,56	0,24	0,80	75	145	3,8	1,0/6'
	1927	M 18	Hd	Ü	4	1 Z	1	Siemens	100	15,60	8,05	24,80	0,60	0,60	1,20	70	140	3,0	1,0/7'
m. b. H., Augsburg	1927	M 19	Td	Sp	1	1 Z	1	Bristol	29	9,60	5,40	7,10	0,14	0,21	0,35	90	145	5,0	1,0/9'
	1928	M 20	Hd	V	12	1 Z	1	B. M. W.	600	25,50	14,90	65,00	2,20	1,80	4,00	90	175	5,7	1,0/8'
Versuchsbau M. Blancke, Merseburg	1927	Hb 4	Dd	Sp	1	1 Z	1	Anzani	45	6,80	5,17		0,38	0,18	0,56				
Flugwiss. Gruppe T. H. Braunschweig	1925	MB 5	Hd	Sp	1	1 Z	1	Haacke	30	8,60	5,12	11,50	0,24	0,11	0,35	61	112	2,5	
Caspar - Werke A.-G., Trave-	1924	S 1	Td	Vw	6	1 Z	1	Maybach	260	17,50	12,66	53,55	1,70	0,65	2,35		135	2,4	
	1925	CT 2	Dd	Ü	2	1 Z	1	Mercedes	100	11,00	7,00	25,00	0,62	0,27	0,90	75	140	2,5	
münde	1925	C 26	Dd	Ü	2	1 Z	1	Bristol	120	10,00	7,25	22,00	0,62	0,37	1,10	60	160	3,5	
	1926	C 27	Dd	Üw	2	1 Z	1	B. M. W.	230	15,36	10,25	48,55	1,30	0,49	1,80	65	145	4,0	1,0/7'
	1926	C 29	Dd	Pw	2	1 Z	1	Hispano	400	13,00	9,98	47,44	1,34	0,66	2,00	65	190	5,5	1,0/4'
	1927	C 32	Dd	F	2	1 Z	1	B. M. W.	230	15,00	9,10	53,00	1,40	0,89	2,30	50	158	3,7	1,0/8'6"
	1928	C 33	Dd	Sp	2	1 Z	1	Siemens	80	8,00	5,30	14,50	0,49	0,26	0,75	85	155		1,0/9'30"
	1928	C 35	Dd	V	12	1 Z	1	B. M. W.	600	16,72	13,24	70,00	2,40	2,20	4,60	90	190		1,0/5'
1928	C 36	Dd	P	2	1 Z	1	B. M. W.	600											
Akad. Fliegergr. T.H. Darmstadt	1924	D 11	Td	Sp	1	1 Z	1	Hirth	15	10,70	5,20	12,00	0,18	0,13	0,31	65	128	3,5	
Deutscher Aero-Lloyd A.-G., Berlin	1924	F III	Hd	V	6	1 Z	1	Lizenz Fokker	F III							70	140	3,0	1,0/12'
	1925	S. I	Hd	Ü	2	1 Z	1	Siemens	80	12,00	7,75	19,20	0,55	0,25	0,80				
Rich. Dietrich, Flugzeugbau, Teltow	1923	DP IIa	Dd	Ü	2	1 Z	1	Siemens	80	7,20	5,90	16,32	0,40	0,22	0,62		160	3,2	
	1924	DP VIIa	Hd	Sp	2	1 Z	1	Siemens	55	9,66	6,00		0,31	0,21	0,52	50	140	3,0	1,0/9'
	1925	DS I	Dd	Ü	2	1 Z	1	Siemens	80	10,10	6,76	25,00	0,53	0,22	0,75		112	2,8	
	1925	DP IX	Hd	Ü	2	1 Z	1	Siemens	55	9,66	6,00		0,31	0,21	0,52		140	3,0	
	1925	DP XI	Dd	Ü	2	1 Z	1	Siemens	80	8,00	6,10	17,20	0,42	0,24	0,67				
Dornier-Metallbauten G. m. b. H., Friedrichshafen a. B.	1925	Do T L	Hd	K	1	1 Z	1	B. M. W.	600	19,60	12,50	62,00	2,25	1,35	3,60		190	5,2	
	1925	Do T W	Hd	Kw	1	1 Z	1	B. M. W.	600	19,60	13,30	62,00	2,55	1,05	3,60		180	4,5	
	1926	Superw. a	Hd	Vs	2	2 Z	2	Rolls Royce	1300	28,60	24,60	143,0	6,77	3,73	10,5		180	2,3	
	1926	Superw. b	Hd	Vs	4	2 Z	4	Gnôme	1800	28,60	24,60	137,0	7,55	4,45	12,0		210	3,5	
	1927	Superw. c	Hd	Vs	4	2 Z	4	Napier	1800	28,60	24,60	137,0	8,25	3,75	12,0		205	3,0	
	1925	Merkur L	Hd	V	12	1 Z	1	B. M. W.	600	19,60	12,50	62,00	2,25	1,35	3,60		190	5,2	
	1925	Merkur W	Hd	Vw	12	1 Z	1	B. M. W.	600	19,60	13,30	62,00	2,55	1,05	3,60		180	4,5	
	1921	Delphin a	Hd	Vw	6	1 Z	1	B. M. W.	230	17,10	11,90	49,00	1,65	0,65	2,30		145	4,0	
	1925	Do E	Hd	Vs	3	1 Z	1	Gnôme	420	17,50	12,85	54,00	1,72	0,73	2,45		160	4,0	
	Esenlaub, Flugzeugbau, Düsseldorf	1926	E 11	Hd	Sp	1	1 Z	1	Anzani	35	10,00	6,00		0,25			60	145	
1928		E 12	Hd	Sp	2	1 Z	1	Anzani	35	12,00			0,29			50	110		
Focke-Wulf-Flugzeugbau A.-G., Bremen	1924	A 16	Hd	V	4	1 Z	1	Siemens	80	13,90	8,50	27,00	0,57	0,40	0,97	70	132	2,5	1,0/14'
	1925	A 16a	Hd	V	4	1 Z	1	Mercedes	100	14,00	9,10	27,00	0,75	0,44	1,19	75	140	3,0	1,0/11'
	1925	A 16b	Hd	V	4	1 Z	1	Junkers	80	14,00	8,75	27,00	0,60	0,29	0,89	60	130	2,5	1,0/15'
	1925	A 16c	Hd	V	4	1 Z	1	Siemens	100	14,00	8,50	27,00	0,60	0,40	1,00	70	150	3,5	1,0/10'
	1926	A 16d	Hd	V	5	1 Z	1	Mercedes	120	14,00	9,10	27,00	0,82	0,58	1,40	75	160	3,8	1,0/6'
	1927	A 20	Hd	V	4	1 Z	1	Mercedes	120	16,00	10,20	32,00	0,98	0,43	1,42	75	145	3,5	1,0/10'

Deutschland — Germany — Allemagne — Deutsches Reich

Erbauer	Baujahr	Baumuster	Flügelanordnung	Verwendungszweck	Zahl d. Sitze	Zahl u. Art d. Schraub.	Zahl d. Mot.	Motoren-muster	Motor-Ges.-Stärke PS	Spannweite	Länge	Tragfläche	Leergewicht	Zuladung	Fluggewicht	Kleinstgeschwindigkeit	Höchstgeschwindigkeit	Servicehöhe	Steigleistung
Constructor	Year of construction	Type of construction	Arrangement of wings	Purpose of use	Nr. of seats	Nr. and type of airscrews	Nr. of engine.	Type of engines	Total HP	Span	Length	Wing area	Weight empty	Useful load	Weight	minimum speed	maximum speed	Service Ceiling	Rate of Climb
Constructeur	L' an de construction	Type de construction	Disposition des ailes	But d'emploi	No. d. places	No. et sorte des helices	No. des mot.	Type des moteurs	Force totale des mot. CV	Envergure	Longueur	Surface portante	Poids à vide	Poids utile total	Poids total	Vitesse minima	Vitesse maxima	Plafond	Temps de montée

Deutschland — Germany — Allemagne — Deutsches Reich

Focke-Wulf-Flugzeugbau A.-G., Bremen	1925	S I	Md	O	2	1 Z	1	Siemens	55	12,00	8,10	22,00	0,47	0,20	0,67	50	118	3,0	1,0/12'	
	1925	S Ia	Md	O	2	1 Z	1	Siemens	80	12,00	8,10	22,00	0,51	0,23	0,74	55	140	3,5	1,0/10'	
	1927	S II	Hd	Sp	2	1 Z	1	Siemens	80	12,00	8,10	22,00	0,75	0,25	0,82	55	135	3,5	1,0/9'	
	1926	GL 18	Hd	V	4	2 Z	2	Junkers	160	16,00	8,80	34,50	0,92	0,53	1,45	85	145	3,0	1,0/10'	
	1927	GL 18c	Hd	V	5	2 Z	2	Siemens	200	16,00	9,10	34,50	1,00	0,56	1,56	80	150	3,5	1,0/12'	
	1927	A 17	Hd	V	10	1 Z	1	Gnome	450	20,00	13,00	62,50	2,15	1,46	3,61	80	180	4,0	1,0/9'	
	1928	A 17a	Hd	V	10	1 Z	1	Gnome	480	20,00	13,00	62,50	2,46	1,53	4,00	80	200	4,5	1,0/6'	
	1928	F 19	Hd	V	4	2 Z	2	Siemens	160	20,00	27,00	1,14	0,45	1,59	140	140	3,0	1,0/9'		
1928	GL 22	Hd	V	5	2 Z	2	Siemens	200	16,00	9,10	32,00	1,33	0,49	1,82	80	160	3,0	1,0/9'		
E. Gerbrecht, Werden, Ruhr	1926	W 3	Td	Vw	8	3 Z	3	Thulin	330	21,00	13,15	63,40	2,10	1,20	3,30	75	170			
Flugtech. Verein e. V., Hamburg	1928	Pique AB	Hd	Sp	2	1 Z	1	Walter	60	12,00	6,25	15,00	0,36	0,25	0,61					
E. Heinkel Flugzeug-Werke G. m. b. H., Warnemünde	1923	HE 3 L	Td	Sp	3	1 Z	1	Siemens	100	12,00	8,05	20,00	0,64	0,36	1,00	87	140	3,8	1,0/6'30"	
	1926	HE 5a	Td	Vtrw	3	1 Z	1	Napier	450	16,80	11,80	48,90	1,65	0,85	2,50	86	209	5,8	1,0/4'	
	1926	HE 5b	Td	Vtrw	3	1 Z	1	Gnome	420	16,80	11,80	48,90	1,53	0,97	2,50	85	195	5,0	1,0/4'	
	1927	HE 5d	Td	Vtrw	3	1 Z	1	B. M. W.	600	16,80	12,20	48,90	1,95	0,95	2,90	87	230	6,0	1,0/2'	
Versuchsbau Hirth G. m. b. H., Stuttgart-Feuerbach	1928	HE 5e	Td	Vtrw	3	1 Z	1	B. M. W.	600	16,80	12,20	48,90	1,95	0,95	2,90	87	198	5,5	1,0/3'7"	
	1927	HE 6a	Td	Vtrw	3	1 Z	1	B. M. W.	600	18,20	12,60	60,90	2,50	1,30	3,80	98	176	3,8	1,0/6'3"	
	1927	HE 6b	Td	Vtrw	3	1 Z	1	Packard	800	18,20	13,20	60,90	2,80	3,20	6,00	125	207	2,3	1,0/14'	
	1927	HD 15	Dd	Sp	3	1 Z	1	Gnome	420	12,40	10,70	44,00	1,45	0,90	2,35	90	172	4,2	1,0/3'6"	
	1924	HE 18 L	Td	Sp	2	1 Z	1	Mercedes	70	11,10	7,00	17,00	0,52	0,22	0,72	79	108	2,7	1,0/12'	
	1924	HE 18 W	Td	Spw	2	1 Z	1	Siemens	75	11,10	7,80	17,40	0,54	0,23	0,77	81	141			
	1926	HD 20	Dd	Lb	3	2 Z	2	Wright	400	12,80	9,50	39,80	1,35	0,59	1,94	89	190	3,8	1,0/4'2"	
	1924	HD 21	Dd	O	3	1 Z	1	Mercedes	120	10,60	7,20	27,40	0,68	0,30	0,98	73	143	4,0	1,0/6'	
	1926	HD 22	Dd	O	2	1 Z	1	B. M. W.	230	12,00	8,40	34,80	1,10	0,51	1,61	83	182	4,7	1,0/5'9"	
	1926	HD 24 W	Dd	Ow	2	1 Z	1	B. M. W.	230	14,20	9,70	50,10	1,45	0,70	2,15	80	168	4,0	1,0/4'6"	
	1926	HD 24 L	Dd	O	2	1 Z	1	B. M. W.	230	14,20	8,60	50,10	1,45	0,85	2,15	80	170	4,0	1,0/4'8"	
	1927	HD 28	Dd	Pw	3	1 Z	1	Lorraine	650	15,00	10,90	59,20	2,35	1,50	3,85	96	198	4,5	1,0/4'1"	
	1925	HD 29	Dd	O	3	1 Z	1	Mercedes	120	10,50	7,20	27,70	0,68	0,27	0,95	70	135	3,1	1,0/9'30"	
	1925	HD 32	Dd	Sp	2	1 Z	1	Bristol	120	10,50	6,80	23,60	0,52	0,38	0,90	70	130	3,8	1,0/7'	
	1925	HD 33	Dd	O	2	1 Z	1	B. M. W.	600	12,80	9,40	43,30	1,53	1,19	2,72	93	246	6,2	1,0/3'	
	1926	HD 35	Dd	O	3	1 Z	1	Mercedes	120	11,00	7,50	32,40	0,76	0,30	1,06	71	138	3,3	1,0/9'2"	
	1926	HD 39	Dd	Vtr	3	1 Z	1	B. M. W.	230	14,80	10,00	52,30	1,32	0,84	2,16	68	166	3,8	1,0/6'6"	
	1927	HD 40	Dd	Vtr	2	1 Z	1	B. M. W.	600	17,60	12,00	75,40	2,25	1,60	3,85	85	163	3,5	1,0/9'30"	
	Versuchsbau Hirth G. m. b. H., Stuttgart-Feuerbach	1925	A II	Hd	Sp	1	1 Z	1	Hirth	40	7,66	4,39	7,00	0,22	0,12	0,34	80	160	3,0	
		1925	B I	Hd	Sp	1	1 Z	1	Hirth	20	10,00	4,90	12,00	0,27	0,13	0,40	75	150	3,0	
1928				Sp	2	1 Z	1		16,00	9,20	30,00									
Flugzeugbau Dr. G. Hüfer, Münster, Westfalen	1928	DLFWD Villa	Dd	Sp	2	1 Z	1	Mercedes	160	10,60	7,20	27,00	0,80	0,35	1,15		180			
Junkers - Flugzeugwerka.-G. Dessau, Anhalt	1919	F 13 L	Td	V	6	1 Z	1	Junkers	265	18,35	9,60	44,27	1,17	0,83	2,00	90	180	4,5	1,0/7'	
	1919	F 13 W	Td	Vw	6	1 Z	1	Junkers	265	18,35	10,20	44,27	1,38	0,61	2,00	90	175	4,3	1,0/7'	
	1922	K 16a	Hd	V	3	1 Z	1	Siemens	100	12,80	8,00	19,00	0,55	0,30	0,85	85	158	4,5	1,0/7'5"	
	1923	K 16b	Hd	V	3	1 Z	1	Siemens	80	12,80	8,00	19,00	0,50	0,30	0,80	85	148	2,6	1,0/9'	
	1924	A 20 L	Td	P	2	1 Z	1	Junkers	265	15,35	8,30	28,10	0,97	0,53	1,50	90	186	5,9	1,0/4'5"	
	1924	A 20 W	Td	Pw	2	1 Z	1	Junkers	265	15,35	9,26	28,10	1,09	0,51	1,60	90	175	4,5	1,0/5'	
	1926	A 35 L	Td	P	2	1 Z	1	Junkers	310	15,94	8,21	29,76	1,06	0,53	1,60	100	206	6,3	1,0/3'2"	
	1927	J 33	Td	P	2	1 Z	1	Junkers	310	18,35	10,50	44,27				89	188	5,5	1,0/5'	
	1926	W 33 W	Td	Pw	3	1 Z	1	Junkers	310	18,35	10,50	44,27	1,41	0,69	2,10	89	188	5,5	1,0/5'	
	1926	W 34 W	Td	Pw	3	1 Z	1	Gnome	420	18,35	10,50	44,27	1,42	0,68	2,10	83	202	6,4	1,0/3'5"	
	1925	G 23 L	Td	V	10	3 Z	3	Merc., Junk.	395	28,50	15,20		2,82	2,00	4,82	170	170			
	1925	G 24 L	Td	V	11	3 Z	3	Junkers	930	28,05	15,23	89,00	3,76	2,24	6,00	90	179	3,7	1,0/7'5"	
	1925	G 24 W	Td	Vw	11	3 Z	3	Junkers	930	29,90	15,60	94,60	5,54	1,69	6,15	95	175	4,0	1,0/7'	

**Deutschland — Germany — Allemagne — Deutsches Reich**

Erbauer	Baujahr	Bau-muster	Flügel-anordnung	Verwen-dungszweck	Zahl d. Sitze			Motoren-muster	Motor-Ges.-										
					Zahl n. Art d. Schraub.	Zahl d. Mot.			Stärke PS	Spannweite	Länge	Tragfläche	Leergewicht	Zuladung	Fluggewicht	Kleinste-schwindigk.	Höchstge-schwindigk.	Gipfelhöhe	Steigleis-t.
Constructor	Year of construction	Type of construction	Arrangem. of wings	Purpose of use	Nr. of seats	Nr. and type of air screws	Nr. of engin.	Type of engines	Total HP	Span	Length	Wing area	Weight empty	Useful load	Weight loadet	min. speed	maximum speed	Service Ceiling	Rate of Climb
Constructeur	L' an de construction	Type de construction	Disposition des ailes	But d'emploi	No. d. places	No. et sorte des hélices	No. des mot.	Type des moteurs	Force totale des mot. CV	Envergure	Longueur	Surface portante	Poids à vide	Poids utile total	Poids total	Vitesse minima	Vitesse maxima	Plafond	Temps de montée

**Deutschland — Germany — Allemagne — Deutsches Reich**

Junkers - Flugzeugwerk A.-G. Dessau, Anhalt	1926	G 31a	Td	V	17	3 Z	3	Junkers	1200	30,30	16,20	94,00			7,70	95	185	4,0	1,0/7
	1925	T 26 E	Hd	U	2	1 Z	1	Junkers	80	13,16	7,54	21,50	0,50	0,23	0,73	80	130	3,2	
	1925	T 26 D	Dd	U	2	1 Z	1	Junkers	80	13,16	7,54	33,50	0,57	0,23	0,80	60	115	2,4	
	1925	T 29	Td	Sp	2	1 Z	1	Junkers	80	11,00	7,00	15,60	0,55	0,20	0,75	70	140		
	1928	S 36	Td	Lb	5	1 Z	1	Gnôme	900	20,00	11,35	47,20	2,49	1,51	4,00		224	7,2	
	1927	W 33 L	Td	Pr	2	1 Z	1	Junkers	310	17,75	10,50	43,00	1,20	1,30	2,50		195	4,3	
	1927	W 34 L	Td	P	2	1 Z	1	Gnôme	450	17,75	10,50	43,00	1,17	1,33	2,50		209	5,4	
	1927	A 35 W	Td	Pw	2	1 Z	1	Junkers	310	15,94	9,20	29,76	1,21	0,48	1,70	102	197	5,9	2,0/9'
1927	G 31b	Td	V	18	3 Z	3	Gnôme	1650	30,30	16,50	94,60	4,97	3,03	8,00	113	205	4,8	2,0/15'	
E. Keppler, Ebingen	1927		Md	Sp	1	1 Z	1	A. B. C.	32	7,20	4,50	8,00	0,13						
Leichtflugzeugbau Klemm G. m. b. H., Sindelfingen	1926	KDL 20	Td	Sp	1	1 Z	1	Mercedes	22	13,00	7,30	20,00	0,26	0,18	0,44	45	95	4,0	1,0/14'
Stahlwerk Mark Abt. Flugzeugbau, Breslau	1925	ME 1	Hd	Sp	1	1 Z	1	Mark	35	9,40	5,17	12,90			0,38	50	110	3,0	

bau, Breslau																				
A. Martens, Frankfurt a. M.	1925	MM 1	Hd	Sp	1	1 Z	1	Douglas	20	8,40	4,00	8,00								
Meteor - Flugzeugbau, Hannover	1927	L 1	Dd	Sp	2	1 Z	1	A. B. C.	36	8,40	6,30	18,00	0,20	0,18	0,38	48	120			
Flugzeugbau Gebr. Müller, Griesheim bei Darmstadt	1927	GMG 1	Hd	Sp	2	1 Z	1	Anzani	35	11,00	6,50	16,00	0,25	0,20	0,45	45	130	1,0/10'		
	1927	GMG Ia	Hd	Sp	2	1 Z	1	Anzani	35	11,00	6,50	16,00	0,26	0,19	0,45	50	130	1,0/10'		
Fliegervereinigung E. V., München	1928	Grane	Md	Sp	1	1 Z	1	Douglas	16											
Phönix-Flugzeugb., Düsseldorf-Lohausen	1928	LF 4	Td	Sp	2	1 Z	1	Anzani	35	8,00	4,50	8,00	0,17	0,17	0,34		120			
Raab-Katzenstein Flugzeugwerk G. m. b. H., Kassel-B	1926	KI 1a	Dd	Sp	2	1 Z	1	Siemens	80	7,95	6,20	17,00	0,47	0,24	0,71	70	152	3,5	1,0/9'	
	1927	KI 1b	Dd	Sp	2	1 Z	1	Siemens	80	8,00	6,23	16,90	0,46	0,28	0,74	70	152	3,5	1,0/9'	
	1927	KI 1c	Dd	Sp	2	1 Z	1	Siemens	100	8,00	6,13	16,90	0,48	0,31	0,79	70	165	4,0	1,0/6'30"	
	1926	RK 2	Dd	U	2	1 Z	1	Siemens	80	10,90	7,80	26,80	0,57	0,25	0,82	60	125	3,2		
	1928	RK 2a	Dd	U	2	1 Z	1	Siemens	80	10,90	7,80	26,80	0,57	0,27	0,84	65	139		1,0/12'	
	1928	RK 2b	Dd	U	2	1 Z	1	A. D. C.	80	10,90	7,89	26,80	0,53	0,31	0,84	65	130		1,0/14'	
	1926	RK 6	Dd	U	2	1 Z	1	Mercedes	100	12,50	8,00	32,40	0,70	0,28	0,98	60	120		1,0/5'30"	
	1927	RK 7a	Dd	Sp	1	1 Z	1	Anzani	26	8,00	6,00	16,00	0,17	0,09	0,26					
	1927	RK 8	Dd	V	3	1 Z	1	Benz	220	13,00	7,50	36,00	1,02	0,48	1,50	70	160	4,2		
	1928	RK 9	Dd	U	2	1 Z	1	Anzani	35	8,00	6,55	18,40	0,23	0,20	0,43	40	110	3,0		
	1927	RK 12	Dd	Sp	2	1 Z	1	A. D. C.	80	9,14	7,23	22,35	0,39	0,24	0,63	61	130	4,3	1,0/6'30"	
	1926	LVGC VI	Dd	Lb	2	1 Z	1	Benz	220	13,00	7,50	36,00	0,96	0,43	1,40	70	155	5,0		
	Rohrbach - Metallflugzeugbau G. m. b. H., Berlin	1926	Robbe I	Md	Vs	6	2 D	2	B. M. W.	460	17,40	13,20	40,00	2,00	1,36	3,36	116	217	5,0	1,0/5'
		1927	Robbe II	Md	Vs	6	2 D	2	B. M. W.	700	21,60	15,30	55,00	3,00	2,50	5,50	115	215	2,5	1,0/8'
1927		Roland	Hd	V	6	3 Z	3	B. M. W.	960	26,00	16,10	88,00	3,94	3,66	7,60	108	210	4,0	1,0/6'	
1927		Rocco	Md	Vs	12	2 Z	2	Rolls Royce	1300	26,00	19,30	94,00	6,21	3,49	9,70	125	202	3,0	1,0/6'	
1928		Romar	Md	Vs	13	3 Z	3	B. M. W.	1800	33,00	22,00	13,00	6,90	4,60	11,5	106	223			

## England — Great Britain — Angleterre — Great Britain

Erbauer	Baujahr	Baumuster	Flügelanordnung	Verwendungszweck	Zahl d. Sitze	Zahl u. Art d. Schraub.	Zahl d. Mot.	Motoren-muster	Motor-Ges.-Stärke PS	Spannweite	Länge	Tragfläche	Leergewicht	Zuladung	Fluggewicht	Kleinste-schwindigkeit.	Höchstgeschwindigkeit.	Gipfelhöhe	Steigleistung.
Constructor	Year of construction	Type of construction	Arrangement of wings	Purpose of use	Nr. of seats	Nr. and type of airscrews	Nr. of engin.	Type of engines	Total HP	Span	Length	Wing area	Weight empty	Useful load	Weight loaded	minimum speed	maximum speed	Service Ceiling	Rate of Climb
Constructeur	L' an de construction	Type de construction	Disposition des ailes	But d'emploi	No. d. places	No. et sorte des hélices	No. des mot.	Type des moteurs	Force totale des mot. CV	Envergure	Longueur	Surface portante	Poids à vide	Poids utile	Poids total	Vitesse minima	Vitesse maxima	Plafond	Temps de montée

## England — Great Britain — Angleterre — Great Britain

A. D. C. Aircraft Ltd., London	1924	A. D. C. 1	Dd	Kj	1	1	Z	1	Siddeley	385	9,98	7,66	29,70	0,85	0,35	1,20	84	260	8,2	3,0/5'30"
	1924	Martinsyde F 4	Dd	Kj	1	1	Z	1	Hispano	300	9,98	7,84		0,84	0,31	1,15	80	229	6,7	3,0/8'
	1924	Martinsyde F 6	Dd	Ka	2	1	Z	1	Wolseley	200	9,76	7,46	29,00			1,02	65	234		
	1926	A. D. C. Nimbus	Dd	Kj	1	1	Z	1	A. D. C.	330	9,98	8,18	29,70	0,91	0,29	1,20	80	241	7,1	4,5/14'
A. N. E. C. Air Navigation and Engineering Co., Ltd., Adlestone Surrey	1924	II	Hd	Sp	2	1	Z	1	Anzani	35	11,57	6,30	17,00	0,19	0,17	0,36	57	137		1,0/7'30"
	1925	Sky	Dd	Vn	3	3	Z	3	Siddeley	720	33,50	16,80				4,10				
	1926	III	Dd	V	7	1	Z	1	Rolls Royce	360	18,30	13,70	69,00	1,58	0,97	2,55	79	170	4,4	
Missel Trush	1926		Dd	Sp	2	1	Z	1	Blackburne	36	8,54	6,55	19,50	0,21	0,26	0,47		129		
Armstrong Whitworth Aircraft Ltd., Parkside, Coventry	1923	Siskin II	Dd	Kj	1	1	Z	1	Siddeley	385	10,08	6,85	28,00			1,18		230		
	1928	Sisk. III A	Dd	Kj	1	1	Z	1	Siddeley	385	9,80	7,72	27,22	0,95	0,41	1,36	85	247	8,2	6,0/17'
	1924	Siskin V	Dd	Kj	1	1	Z	1	Siddeley	385	8,64	6,50	27,46			1,11		250	7,6	3,0/6'10"
	1923	Awana	Dd	Ktr	2	2	Z	2	Napier	900	32,20	20,70	214,0	4,53	3,22	7,75		156	3,4	
Transport	1924	Wolf	Dd	Ka	2	1	Z	1	Siddeley	1050	27,40	19,30	174,0			7,50				
	1924	Argos	Dd	Ka	2	1	Z	1	Siddeley	385										
	1925	Argos	Dd	V	22	3	Z	3	Siddeley	425	12,00	8,30	35,50			1,70				
	1925	Atlas	Dd	Ka	22	3	Z	3	Siddeley	1155	27,60	19,80	174,0	5,98	2,15	8,13		176		0,9/5'
	1926	Atlas	Dd	Ka	2	1	Z	1	Siddeley	385										
Austin Motors Ltd., Northfield, Birmingham	1921	Wippet	Dd	Sp	1	1	Z	1	Anzani	45	6,40	5,00	13,00	0,26	0,11	0,37		150		
Avro A. V. Roe Co. Ltd., Newton Heath, Manchester	1923	504 K	Dd	O	2	1	Z	1	Gnome	100	10,97	8,26	30,10	0,58	0,35	0,93		100		
	1923	504 N	Dd	O	2	1	Z	1	Siddeley	180	10,97	8,83	29,70	0,71	0,27	0,98	66	153	5,4	
	1923	504 O	Dd	Üw	2	1	Z	1	Siddeley	180	10,97	9,70	29,70	0,89	0,27	1,17	67	148	4,5	
	1924	Bison II	Dd	Ka	3	1	Z	1	Napier	450	14,03	10,97	57,60	1,86	0,91	2,77	74	173	4,3	1,5/10'12"
	1923	Bison I	Dd	Ka	3	1	Z	1	Napier	450	14,03	10,97	57,60	1,86	0,91	2,77	74	173	4,3	3,0/28'40"
	1923	Viper	Dd	Üw	3	1	Z	1	Wolseley	180	10,97	8,57	30,60	0,68	0,35	1,03		120		
	1923	Aldershot II	Dd	Kbn	3	1	Z	1	Rolls Royce	650	20,73	13,72	99,00	2,86	2,10	4,96	80	178	4,2	
	1923	Aldersh. I	Dd	Kbn	3	1	Z	1	Napier	1000										
	1923	Manchester II	Dd	V	10	2	Z	2	Siddeley	600	18,28	11,27	76,90	2,04	1,13	3,17		180	4,5	
	1923	552	Dd	Sp	2	1	Z	1	Wolseley	210	10,97	8,57	30,60	0,68	0,35	1,03		120		
	1923	563	Dd	V	12	1	Z	1	Rolls Royce	650	20,70	15,72	99,00	3,10	1,74	4,84	80	177	3,0	1,5/13'5"
	1924	Avis	Dd	Sp	2	1	Z	1	Bristol	36	9,15	7,22	23,40	0,23	0,13	0,36	48	120	4,8	
	1926	Gosport	Dd	O	2	1	Z	1	Gnome	100	10,97	8,53	29,70	0,50	0,25	0,75	56	141	4,5	1,5/9'
	1926	Avenger	Dd	Kj	1	1	Z	1	Napier	525										
	1926	Ava	Dd	Kbn	4	2	Z	2	Rolls Royce	1300	30,00									
	1926	Autogiro	Hd	Sp	1	1	Z	1	Clerget	130										
1926	Avian I	Dd	Sp	2	1	Z	1	Siddeley	65	8,04	7,25	21,75	0,33	0,23	0,56	64	169	5,5	1,5/9'	
1928	610	Hd	V	5	1	Z	1	Wright	200	13,25	8,37	24,70	0,81	0,54	1,35	88	198	4,0	3,0/23'	
1927	Avian II	Dd	Sp	2	1	Z	1	Avro	75	8,53	7,31	23,00	0,41	0,25	0,66	64	157	4,5		
1928	Avian III	Dd	Sp	2	1	Z	1	A. D. C.	100	8,51	7,40	22,60	0,39	0,23	0,62	65	170	5,1		
1928	Buffalo	Dd	Ka	2	1	Z	1	Napier	450											
Wm. Beardmore Co., Dalmuir-Glasgow	1924	WB.XXIV	Hd	Sp	2	1	Z	1	Bristol	36	11,58	6,76	17,40	0,20	0,18	0,38	58	138	6,4	
	1925	WB.XXVI	Dd	Ka	2	1	Z	1	Rolls Royce	360	11,57	9,76	33,00	1,15	0,65	1,80	92	222	6,1	3,5/20'
	1928	Inverness	Md	Ksb	4	2	Z	2	Lizenz Rohrbach	Ro										
	1928	Inflexible	Md	Kb	5	3	Z	3	Rolls Royce	1950	48,20	23,00				15,0				
Blackburn Aeroplane and Motor Co. Ltd. Olympia, Leeds	1922	Swift I	Dd	Kt	2	1	Z	1	Napier	450	14,75	10,82	67,00	1,61	1,25	2,86	79	171	4,6	
	1925	Swift II	Dd	Kwt	2	1	Z	1	Napier	450	14,75	10,82	67,00		1,21					
	1923	Dart I	Dd	Kt	2	1	Z	1	Napier	450	13,76	10,82	68,50	1,61	1,25	2,86	72	171	4,6	1,0/4'30"
	1925	Dart II	Dd	Kwt	2	1	Z	1	Napier	450	13,76	12,20	68,50							

England — Great Britain — Angleterre — Great Britain

Erbauer	Baujahr	Baumuster	Flügelanordnung	Verwendungszweck	Zahl d. Sitze	Zahl u. Art d. Schraub.	Zahl d. Mot.	Motoren-muster	Motor-Ges.-Stärke PS	Spannweite = b m	Länge = l m	Tragfläche = F m²	Leergewicht = L t	Zuladung = N t	Fluggewicht = G t	Kleinste Geschwindigkeit, V min. km/h	Höchstgeschwindigkeit, V max. km/h	Gipfelhöhe = H km	Steigleistung, = St km/min.
Constructor	Year of construction	Type of construction	Arrangement of wings	Purpose of use	Nr. of seats	Nr. and type of airscrews	Nr. of engine.	Type of engines	Total HP	Span = b m	Length = l m	Wing area = F m²	Weight empty = L t	Useful load = N t	Weight loaded = G t	Minimum speed = V min. km/h	Maximum speed = V max. km/h	Service Ceiling = H km	Rate of Climb = St km/min.
Constructeur	L' an de construction	Type de construction	Disposition des ailes	But d'emploi	No. d. places	No. et sorte des hélices	No. des mot.	Type des moteurs	Force totale des mot. CV	Envergure = b m	Longueur = l m	Surface portante = F m²	Poids à vide = L t	Poids utile total = N t	Poids total = G t	Vitesse minima = V min. km/h	Vitesse maxima = V max. km/h	Plafond = H km	Temps de montée = St km/min.

England — Great Britain — Angleterre — Great Britain

Blackburn Aeroplane and Motor Co. Ltd. Olympia, Leeds	1926	Blackb. a	Dd	Ka	2	1 Z	1	Napier	450	14,64	11,36		1,65	1,51	3,16		185		
	1926	Blackb. b	Dd	Kwa	2	1 Z	1	Napier	450	14,64									
	1927	Airédaile	Hd	Ka	3	1 Z	1	Siddeley	385										
	1926	Velos II	Dd	Ktw	2	1 Z	1	Napier	450	14,63	12,19	60,80			3,17	85	161	2,8	
	1926	Velos I	Dd	Kt	2	1 Z	1	Napier	450	14,63	12,19	60,80			2,89	81	172	4,0	
	1926	Sprat a	Dd	Ü	2	1 Z	1	Rolls Royce	270				1,02	0,46	1,48	63	160	5,3	3'0/13'
	1926	Sprat b	Dd	Üw	2	1 Z	1	Rolls Royce	270				1,11	0,46	1,65	64	158	4,8	3,0/16'
	1924	Cubaroo	Dd	Ü	2	1 Z	1	Napier	1000	26,83	16,47		4,37	4,27	8,64		185		
	1927	Bluebird I	Dd	Ü	2	1 Z	1	Siddeley	60	8,53	6,70								
	1927	Blueb. IIa	Dd	Ü	2	1 Z	1	Siddeley	60	8,53	6,70								
	1927	Blueb. IIb	Dd	Üw	2	1 Z	1	Siddeley	60	8,53									
	1927	Ripon I	Dd	Kt	2	1 Z	1	Napier	450										
	1928	Ripon II	Dd	Kt	2	1 Z	1	Napier	450										
	1926	Iris I	Dd	Kbs	5	3 Z	3	Rolls Royce	2100	28,95	20,42	230,0	7,64	4,56	12,2	80	175	3,7	
	1927	Iris II	Dd	Kbs	5	3 Z	3	Rolls Royce	1950	28,95	20,42	230,0	7,65	4,55	12,2	80	160	3,7	1,0/6'
1928	Lincock	Dd	Kj	1	1 Z	1	Siddeley	160											
Boulton & Paul Ltd., Norwich	1923	Bolton	Dd	Kbn	3	2 Z	2	Napier	900	19,06	15,85	84,00	2,60	1,73	4,33	83	192	5,5	
	1923	Bodmin	Dd	Kbn	3	4 ZD	2	Napier	900	22,00	16,50	127,2	3,55	1,45	5,00	80	185	4,8	
	1924	Bugle I	Dd	Kbn	3	2 Z	2	Bristol	840	19,10	12,10	86,00	2,20	1,56	3,76	83	200	5,0	

Taschenbuch der Luftflotten 1928. 3.

Bristol Aeroplane Co. Ltd., Filton House, Bristol	1928	Partr. Bugle II	Dd	Kj	1	1 Z	1	Bristol	450										
	1926	Bugle II	Dd	Kbn	3	2 Z	2	Napier	900	19,10	12,10	86,00							
	1927	Sidestr. d.	Dd	Kb	5	2 Z	2	Bristol	900	21,95	12,50	82,00	2,40	1,62	4,02	82	209	6,3	1,5/5'
	1918	F. 2 B. a	Dd	Ka	2	1 Z	1	Rolls Royce	270	12,00	7,50	37,00	0,84	0,69	1,53	77	195	6,5	3,0/12'
	1923	F. 2 B. c	Dd	Ka	2	1 Z	1	Bristol	450	12,00	7,63	37,00	0,99	0,48	1,47		209	6,8	3,0/9'
	1925	Advanced Training School	Dd	Ü	2	1 Z	1	Bristol	450	12,00	7,63	37,00	0,80	0,60	1,40		215	6,8	3,0/8'
	1923	Taxiplane	Dd	Sp	3	1 Z	1	Bristol	120	9,45	7,58	26,50	0,60	0,23	0,83		154		
	1924	Freighter	Dd	Vtr	2	1 Z	1	Bristol	450	17,50	12,33	65,00	1,80	1,30	3,10		144		0,3/2'
	1922	Brandon	Dd	Kk	10	1 Z	1	Bristol	450	17,50	12,33	83,00	1,80	1,30	3,10		179		1,5/13'
	1924	Bloodhd.	Dd	Ka	2	1 Z	1	Bristol	450	12,30	8,08		1,15	0,77	1,92		160		
	1926	Boarhdy	Dd	Ka	2	1 Z	1	Bristol	450										
	1926	Berkeley	Dd	Ka	2	1 Z	1	Rolls Royce	650										
	1926	Badminton	Dd	Sp	1	1 Z	1	Bristol	565	7,30	6,50	19,60	0,84	0,20	1,04		196	6,1	3,0/14'20''
	1924	Brownie I	Td	Sp	2	1 Z	1	Bristol	36	11,50	8,00	19,00	0,22	0,17	0,39	58	113		
	1926	Brown. III	Td	Sp	1	1 Z	1	Bristol	36	11,50	8,00	19,00	0,22	0,17	0,39	58	113		
1927	89 A	Dd	Ü	2	1 Z	1	Bristol	380	11,88	7,62									
1927	Bulldog	Dd	Kj	1	1 Z	1	Bristol	450											
1927	Beaver	Dd	Ka	2	1 Z	1	Bristol	450											
1927	101	Dd	Ka	2	1 Z	1	Bristol	450	10,20	8,32	29,70	0,95	0,65	1,60	96	225	6,4	6,1/30'	
The Cierva Autogiro Co. Ltd., London	1926	Autogiro C. 8	Hd	Sp	2	1 Z	1	Clerget	130	10,50		14,00			0,85				
	1927	C. 8	Hd	Sp	2	1 Z	1	Siddeley	180										
Cranwell Light Aeroplane Club Cranwell	1924	C. L. A. 2	Dd	Sp	2	1 Z	1	Bristol	36	9,05	7,17	17,10	0,23	0,17	0,40	48	89		
	1925	C. L. A. 3	Hd	Sp	1	1 Z	1	Bristol	36	6,41	5,70	6,50	0,14	0,10	0,24		155		
	1926	C. L. A. 4	Dd	Sp	2	1 Z	1	Bristol	36	8,25	6,74	15,10	0,22	0,17	0,39				
E. E. C. English Electric Co. Ltd., London	1923	P. 5 I	Dd	Ksb	3	2 Z	2	Rolls Royce	720	25,90	14,80	120,0	3,18	2,05	5,23				
	1922	P. 5 II	Dd	Ksb	3	2 Z	2	Napier	900	25,90	16,50	120,0	3,81	2,51	6,32				
	1925	Kingst. I	Dd	Ksb	3	2 Z	2	Napier	900	25,90	16,15								
	1926	Kingst. II	Dd	Ksb	3	2 Z	2	Napier	900	25,90	16,15								
	1925	Ayr	Dd	Ksa	3	1 Z	1	Napier	450										
The Fairey Aviation Co. Ltd., Hayes, Middlesex	1922	3 D a	Dd	Ka	2	1 Z	1	Rolls Royce	360	14,03	9,70	44,10	1,45	0,84	2,29	81	202	5,8	1,0/3'8'
	1922	3 D b	Dd	Kwk	2	1 Z	1	Rolls Royce	360	14,03	11,11	44,10	1,61	0,80	2,41	78	194	5,6	1,0/3'6'
	1924	Pintail III	Dd	Kwa	2	1 Z	1	Napier	450	12,20	9,15	47,30							
	1923	Fawn	Dd	Ka	2	1 Z	1	Napier	450	15,25	8,25	51,00	1,45	1,07	2,52	77	183	4,6	3,0/16'5"

## England — Great Britain — Angleterre — Great Britain

Erbauer	Baujahr	Baumuster	Flügelanordnung	Verwendungs-zweck	Zahl d. Sitze	Zahl u. Art d. Schraub.	Zahl d. Mot.	Motoren-muster	Motor-Ges.-Stärke PS	Spannweite = b m	Länge = l m	Tragfläche = T m <sup>2</sup>	Leergewicht = L t	Zuladung = N t	Fluggewicht = G t	Kleinstgeschwindigkeit, V min. km/h	Höchstgeschwindigkeit, V max. km/h	Gipfelhöhe = H km	Steigleistung = St km/min.
Constructor	Year of construction	Type of construction	Arrangement of wings	Purpose of use	Nr. of seats	Nr. and type of airscrews	Nr. of engine.	Type of engines	Total HP	Span = b m	Length = l m	Wing area = T m <sup>2</sup>	Weight empty = L t	Useful load = N t	Weight loaded = G t	minimum speed = V min. km/h	maximum speed = V max. km/h	Service Ceiling = H km	Rate of Climb = St km/min.
Constructeur	L' an de construction	Type de construction	Disposition des ailes	But d'emploi	No. d. places	No. et sorte des hélices	No. des mot.	Type des moteurs	Force totale des mot. CV	Envergure = b m	Longueur = l m	Surface portante = T m <sup>2</sup>	Poids à vide = L t	Poids utile total = N t	Poids total = G t	Vitesse minimum = V min. km/h	Vitesse maxima = V max. km/h	Plafond = H km	Temps de montée = St km/min.

## England — Great Britain — Angleterre — Great Britain

The Falrey Aviation Co. Ltd., Hayes, Middlesex	1923	Flycatcher Ia	Dd	KJ	1	1 Z	1	Siddeley	385				0,93	0,44	1,37	88	216	6,2	3,0/8'38"	
	1923	Flycatcher Ib	Dd	Kwj	1	1 Z	1	Siddeley	385				1,27	0,43	1,60	96	209	4,2	3,0/14'	
	1924	N 4	Dd	Ksb	4	4 ZD	4	Rolls Royce	2400	42,36	20,11	27,00			13,6					
	1925	Freemtl.	Dd	Kwa	2	1 Z	1	Rolls Royce	650											
	1926	Fox	Dd	Kb	2	1 Z	1	Fairey	430											
	1926	Firefly	Dd	Kj	1	1 Z	1	Fairey	430											
	1927	Ferret	Dd	Ka	3	1 Z	1	Bristol	450											
	1927	3 F a	Dd	Ka	2	1 Z	1	Napier	450											
1927	3 F b	Dd	Kaw	2	1 Z	1	Napier	450												
Gloucestershire Aircraft Co., Ltd., Cheltenham	1924	Gloster I	Dd	Kj	1	1 Z	1	Napier	565	6,10	6,10	15,60			1,26	121	304			
	1924	Gloster II	Dd	Spw	1	1 Z	1	Napier	630	6,10		13,60			1,26	127	338			
	1926	Gloster III	Dd	Spw	1	1 Z	1	Napier	700	6,09		14,12			1,22	129	351			
	1927	Gloster IV	Dd	Spw	1	1 Z	1	Napier	850	6,09	8,00	12,00	1,04	0,32	1,36		400			
	1922	Mars II	Dd	Kj	1	1 Z	1	Gwynnes	230								204			
	1922	Mars III	Dd	U	2	1 Z	1	Gwynnes	230						0,98		127			
	1923	Mars IV	Dd	Ki	1	1 Z	1	Gwynnes	230						0,97		127	5,8		
Aero-Cl. Halton	1923	Mars V	Dd	Ka	2	1 Z	1	Siddeley	385			31,59	0,82	0,18	1,00		201	5,8		
	1923	Mars VI	Dd	Kj	1	1 Z	1	Siddeley	385	8,55	5,50	25,00			1,10		244	6,1	6,1/24'	
	1924	Nighthaw	Dd	Kj	1	1 Z	1	Bristol	420	8,55	5,50	25,08			1,10		244	6,4		
	1924	Grebe I	Dd	Kj	1	1 Z	1	Siddeley	385	8,85	5,90	23,50	0,98	0,20	1,18		245	6,1	6,1/23'	
	1925	Grebe IIa	Dd	Kj	1	1 Z	1	Siddeley	385	8,85	5,90	23,50	0,98	0,20	1,18	85	245	7,0	6,1/23'	
	1926	Grebe IIb	Dd	U	2	1 Z	1	Siddeley	385	8,85	5,90	23,50					172			
	1924	Grouse I	Dd	Kj	1	1 Z	1	Gwynnes	230	8,35	6,10	19,90	0,77	0,18	0,95		206		3,0/11'	
	1924	Grouse II	Dd	U	2	1 Z	1	Siddeley	180	8,46	6,10	19,40			0,96		190	5,5	3,0/17'	
	1924	Gannet	Dd	Sp	1	1 Z	1	Blackburne	24	5,50	5,10	9,95	0,12	0,08	0,20					
	1927	Guan	Dd	Kj	1	1 Z	1	Napier	470	9,70		27,71	1,42	0,19	1,61	94	280	10,0	6,1/18'	
	1926	Gorcock	Dd	Kj	1	1 Z	1	Napier	525	8,68		23,22	1,01	0,37	1,38	90	269		6,0/18'	
	1927	Goring a	Dd	Ka	2	1 Z	1	Bristol	450											
	1927	Goral	Dd	Ka	2	1 Z	1	Bristol	450											
	1927	Gambet	Dd	Kj	1	1 Z	1	Bristol	420	9,70		26,50			1,40		79	245	7,0	4,6/11'
	1926	Gamec. I	Dd	Kj	1	1 Z	1	Bristol	420				0,85	0,39	1,24	83	250	7,7	6,0/20'	
	1927	Gamec. II	Dd	Kj	1	1 Z	1	Bristol	450	9,20	6,06	24,40	1,20	0,20	1,40	79	249	7,7	3,1/7'	
	1928	Goring b	Dd	Kaw	2	1 Z	1	Bristol	480	12,80		41,80	1,57	1,00	2,57	79	213	4,7	4,5/33'	
	Aero-Cl. Halton	1926	HAC I	Dd	Sp	2	1 Z	1	Bristol	36	8,70	6,71	18,00			0,40				
	Handley Page, Ltd., Cricklewood, N.	1924	W 8 F	Dd	V	13	3 Z	3	R.R. Siddeley	840	22,86	18,31	136,1	3,89	1,99	5,88	83	164	3,1	0,15/1'
		1925	W 9	Dd	V	16	3 Z	3	Siddeley	1155	24,17	18,19	145,4	4,15	2,61	5,76	88	184	4,1	0,24/1'
		1925	W 10	Dd	V	16	2 Z	2	Napier	900	22,86	18,08	137,7	3,88	2,36	6,25	89	174	3,3	0,21/1'
		1924	W 8 D	Dd	Kbn	4	2 Z	2	Napier	900	22,86	18,13	136,8	4,04	1,12	6,17	88	177	4,2	0,24/1'
		1925	Handcross S I	Dd	Kb	2	1 Z	1	Rolls Royce	670	18,29	13,23	73,19	2,06	1,32	3,38	80	190	5,8	0,36/1'
1924		S II	Td	Kj	1	1 Z	1	Gwynnes	230	8,89	6,53	10,55	0,64	0,23	0,87	70	233	6,0	0,55/1'	
1923		Hanley	Dd	Kt	1	1 Z	1	Napier	450	14,60	10,50	53,90	1,65	1,28	2,93		172	3,9		
1925		Hendon	Dd	Kt	2	1 Z	1	Napier	450	13,89	10,48	52,17	1,97	1,18	3,15	88	174	2,8	0,15/1'	
1926		Hamlet	Hd	V	5	3 Z	3	Bristol	360	15,80	10,59	36,08	1,66	0,69	2,35	72	188	3,2	0,19/1'	
1927		Hinaldi	Dd	Kb	2	2 Z	2	Bristol	900											
1927		Harrow II	Dd	Kb	2	1 Z	1	Napier	450						3,20	80	220			
1928	Clive	Dd	Ktr	2	2 Z	2	Bristol	900												
The de Havilland Aircraft Co., Ltd., Stag Lane, Edgware, Middlesex	1918	D. H. 9a	Dd	Ka	2	1 Z	1	Napier	450	13,96	9,16	40,20	0,80	0,24	1,04	95	177	4,0	2,0/11'	
	1924	D. H. 9h	Dd	Kwa	2	1 Z	1	Siddeley	240	13,96	9,16	40,20	1,31	0,45	1,76		177		1,0/15'	
	1922	D. H. 34	Dd	V	10	1 Z	1	Napier	450	15,50	11,75		1,56	1,39	2,95		170			
	1926	D. H. 42	Dd	Kj	2	1 Z	1	Bristol	450											
	1923	D. H. 50	Dd	V	5	1 Z	1	Siddeley	240	13,30	9,30	67,00	1,02	0,75	1,77		195	5,0	1,5/9'	
	1925	D. H. 50a	Dd	V	4	1 Z	1	Siddeley	240	13,00	9,08	41,00			1,77					
	1925	D. H. 50ah	Dd	Vw	4	1 Z	1	Siddeley	240	13,30	9,30	67,00	1,32	0,53	1,85		170	3,0	1,5/13'	
	1926	D.H.50 Jw	Dd	V	4	1 Z	1	Siddeley	385	13,30	9,30	67,00			1,77					
	1926	D.H.50 Jh	Dd	Vw	4	1 Z	1	Siddeley	385	13,30		67,00								
	1925	D. H. 51a	Dd	Sp	2	1 Z	1	A. D. C.	120	11,00	8,00	30,00	0,59	0,41	1,00		150	3,3		
	1923	D. H. 53	Dd	Td	1	1 Z	1	Douglas	24	9,20	6,00	11,20								
1925	D. H. 54	Dd	V	14	1 Z	1	Rolls Royce	650	20,75	15,55	97,00				88	117	4,5			

## England — Great Britain — Angleterre — Great Britain

Erbauer	Baujahr	Baumuster	Flügelanordnung	Verwendungszweck	Zahl d. Sitze	Zahl u. Art d. Schraub.	Zahl d. Mot.	Motoren-muster	Motor-Ges-Stärke PS	Spannweite = b m	Länge = l m	Tragfläche = T m <sup>2</sup>	Leergewicht = L t	Zuladung = N t	Flügelgewicht = G t	Kleinste-geschwindigkeit, V min. km/h	Höchstgeschwindigkeit, V max. km/h	Gipfelhöhe = H km	Steigleistung, St km/min.
Constructor	Year of construction	Type of construction	Arrangement of wings	Purpose of use	Nr. of seats	Nr. and type of airscrews	Nr. of engin.	Type of engines	Total HP	Span = b m	Length = l m	Wing area = T m <sup>2</sup>	Weight empty = L t	Useful load = N t	Weight load-det = G t	minimum speed = V min. km/h	maximum speed = V max. km/h	Service Ceiling = H km	Rate of Climb = St km/min.
Constructeur	L' an de construction	Type de construction	Disposition des ailes	But d'emploi	No. d. places	No. et sorte des hélices	No. des mot.	Type des moteurs	Force totale des mot. CV	Envergure = b m	Longueur = l m	Surface portante = T m <sup>2</sup>	Poids à vide = L t	Poids utile total = N t	Poids total = G t	Vitesse minima = V min. km/h	Vitesse maxima = V max. km/h	Plafond = H km	Temps de montée = St km/min.

## England — Great Britain — Angleterre — Great Britain

The de Havilland Aircraft Co., Ltd., Stag Lane, Edgware, Middlesex	1928	D. H. 65	Dd	Ka	2	1 Z	1	Napier	450											
	1925	D. H. 60a	Dd	Sp	2	1 Z	1	A. D. C.	60	8,84	7,17	21,00	0,34	0,22	0,56	61	145			
	1928	D. H. 61	Dd	V	9	1 Z	1	Bristol	450	16,95	14,00	57,00	1,42	0,86	2,28	76	203			
	1926	D. H. 66	Dd	V	16	3 Z	3	Bristol	1350	24,20	10,80	143,0	4,10	2,60	6,70	84	209	4,5	3,9	
	1926	Stag	Dd	Ka	2	1 Z	1	Bristol	450											
The Hawker Engineering Co., Ltd., Kingston-on-Thames	1927	D. H. 60b	Dd	Spw	2	1 Z	1	A. D. C.	60	8,84	7,17	21,00								
	1927	D. H. 71	Td	Sp	1	1 Z	1	de Havilland	130	6,85	5,66	7,12	0,28	0,13	0,41	96	300		6,1/17	
	1923	Swallow	Hd	Sp	2	1 Z	1	Clerget	130											
	1924	Duiker	Hd	Ka	2	1 Z	1	Bristol	450											
	1924	Woodc. I	Dd	Kj	1	1 Z	1	Siddeley	385	9,80	7,90									
Experim. Light-Aeroplaneclub, Nottingham	1925	Woodc. II	Dd	Kj	1	1 Z	1	Bristol	450	9,90	8,00	32,20	0,95	0,43	1,38	84	222	6,5	3,0/9'	
	1925	Hedgehog	Dd	Ka	3	1 Z	1	Bristol	450											
	1925	Heron	Dd	Kj	1	1 Z	1	Bristol	450	10,70	7,70	28,80	0,81	0,45	1,26	87	257		3,0/5'	
	1926	Hornbill	Dd	Kj	1	1 Z	1	Rolls Royce	700	9,45	7,85	23,61	1,33	0,38	1,71	104	315		3,0/6'	
	1926	Danecock	Dd	Kj	1	1 Z	1	Siddeley	385	9,90	8,00	33,80	0,95	0,43	1,38					
	1924	Cygnat	Dd	Sp	2	1 Z	1	Bristol	36	8,55	6,22	14,50	0,17	0,16	0,33	58	120			
	1926	Horsley a	Dd	Kb	2	1 Z	1	Rolls Royce	650	17,06	11,58	64,20	2,17	1,37	3,54	93	203		3,0/11'45"	
	1927	Horsley b	Dd	Sp	2	1 Z	1	Rolls Royce	800	17,06	11,58	64,20	2,36	4,19	6,45					
	1928	Hawi.	Dd	Kj	1	1 Z	1	Bristol	450											
	G. Parnall Co., Ltd., Park Row, Bristol	1921	Panther	Dd	Ka	2	1 Z	1	Gwynnes	230	8,99	7,60		0,62	0,47	1,09		186		
		1922	Puffin	Dd	Kwa	2	1 Z	1	Napier	450										
1923		Possum	Dd	Kb	4	2 Z	1	Napier	450	14,00	11,80	72,00			2,86					
1924		Plover I	Dd	Kj	1	1 Z	1	Bristol	420											
1924		Plover II	Dd	Kwj	1	1 Z	1	Siddeley	385											
1923		Pixie I	Td	Sp	1	1 Z	1	Douglas	24	8,85	5,50	9,30	0,12	0,08	0,20	52	145	5,5	4,4	
1923		Pixie II	Td	Sp	1	1 Z	1	Douglas	24	5,50	5,50	5,60	0,12	0,08	0,20	73	170			
1924		Pixie III	Td	Sp	2	1 Z	1	Bristol	36	9,85	6,47	13,00								
1924		Pixie IIIa	Dd	Sp	2	1 Z	1	Bristol	36	9,85	6,47	22,60								
1927		Pike	Dd	Ka	3	1 Z	1	Napier	450											
1927		Perch	Dd	Sp	2	1 Z	1	Rolls Royce	275											
1928	Imp	Dd	Ka	2	1 Z	1	Siddeley	65	8,00	6,63	17,30	0,38	0,21	0,59	64	164				
R.A.E. Aero Club Farnborough	1925	Hurricane	Md	Sp	1	1 Z	1	Bristol	36	7,00	4,86	7,50	0,17	0,08	0,25					
	1926	Sirocco	Td	Sp	2	1 Z	1	Bristol	36	10,05	6,40	14,00	0,27	0,13	0,40	57	125			
S. E. Saunders Ltd., East Cowes, Isle of Wight	1920	Kittiwake	Dd	Vs	9	2 Z	2	A. B. C.	400	20,80	13,40	80,00	1,74	1,08	2,82					
	1926	Medina I	Dd	Ksa	4	2 Z	2	Bristol	840	17,70	14,00	94,00	3,18	1,35	4,53					
	1927	Medina II	Dd	Vs	12	2 Z	2	Bristol	840											
	1927	Valkyrie	Dd	Kbs		3 Z	3	Rolls Royce	2070											
Short Bros. Ltd., Rochester, Kent	1922	Silv. Streak	Dd	Kj	1	1 Z	1	Siddeley	240	11,40	8,00	34,00	0,85	0,45	1,30				131	
	1922	Cromarty	Dd	Ksa	3	2 Z	2	Rolls Royce	1300	34,10	18,25		4,81	3,51	8,32				153	
	1924	Springbock	Dd	Ka	2	1 Z	1	Bristol	420											
	1924	Stellite	Hd	Sps	1	2 Z	2	Blackburne	36	10,97	7,52	19,00	0,37	0,10	0,40	61	110			
	1924	Sattelite	Md	Sp	2	1 Z	1	Bristol	36	10,72	7,22	15,60	0,21	0,17	0,38	60	118			
	1925	Singapore	Dd	Ksb	4	2 Z	2	Rolls Royce	1300											
	1925	MetalHull	Dd	Ksa	4	2 Z	2	Rolls Royce	720	31,50	15,00	130,0	3,75	2,15	5,98					
	1926	Mussel	Td	Spw	2	1 Z	1	A. D. C.	65	11,00	7,60	18,60	0,41	0,22	0,63	71	132			
	1926	Shrimp	Dd	Kaw	2	1 Z	1	Siddeley	240											
	1927	Crusader	Td	Spw	1	1 Z	1	Bristol	800	8,40	7,80	13,50	1,00	0,27	1,27					
	1927	Sturgeon	Dd	Kaw	3	1 Z	1	Bristol	450											
1927	Chamois	Dd	Ka	2	1 Z	1	Bristol	450												
1926	Cockle	Hd	Sp	1	2 Z	2	Bristol	72	10,37	7,52	19,00	0,37	0,10	0,40	61	110				
1927	Calcutta I	Dd	Vs		3 Z	3	Bristol	1350	28,30	19,80	172,0	5,18	3,44	8,92	85	185				
1927	Calcutt. II	Dd	Vs		3 Z	3	Bristol	1350	28,35	19,80	172,0	5,73	3,44	9,17	93	195	3,0			



**England — Great Britain — Angleterre — Great Britain**

Erbauer	Baujahr	Baumuster	Flügelanordnung	Verwendungszweck	Zahl d. Sitze	Zahl u. Art d. Schraub.	Zahl d. Mot.	Motoren-muster	Motor-Ges-Stärke PS	Spannweite = b m	Länge = l m	Tragfläche = T m <sup>2</sup>	Leergewicht = L t	Zuladung = N t	Fluggewicht = G t	Kleinstgeschwindigkeit, V min. km/h	Höchstgeschwindigkeit, V max. km/h	Gipfelhöhe = H km	Stetigsteig-Geschwindigkeit = St km/min.
Constructor	Year of construction	Type of construction	Arrangement of wings	Purpose of use	Nr. of seats	Nr. and type of airscrews	Nr. of engines	Type of engines	Total HP	Span = b m	Length = l m	Wing area = T m <sup>2</sup>	Weight empty = L t	Useful load = N t	Weight loaded = G t	minimum speed V min. km/h	maximum speed V max. km/h	Service Ceiling = H km	Rate of Climb = St km/min.
Constructeur	L' an de construction	Type de construction	Disposition des ailes	But d'emploi	No. d. places	No. et sorte des hélices	No. des mot.	Type des moteurs	Force totale des mot. CV	Envergure = b m	Longueur = l m	Surface portante = T m <sup>2</sup>	Poids à vide = L t	Poids utile total = N t	Poids total = G t	Vitesse minima V min. km/h	Vitesse maxima V max. km/h	Plafond = H km	Temps de montée = St km/min.

**England — Great Britain — Angleterre — Great Britain**

The Supermarine Aviation Works Ltd., Southampton	1922	Seal MK II	Dd	Ksa	2	1 Z	1	Napier	450	14,60	10,00	59,70	1,81	0,66	2,47		167		
	1922	Sea King II	Dd	Ksj	1	1 D	1	Hispano	300	10,00	7,50		0,79	0,27	1,06				
	1922	Sea Lion II	Dd	Spns	1	1 D	1	Napier	450	9,76	8,38	26,30	1,09	0,39	1,48	102	250	7,1	3,0/7'
	1923	Sea Eagle	Dd	Vs	8	1 D	1	Rolls Royce	360	14,00	11,40		1,94	1,00	2,94	84	160		1,6/16'
	1923	Swan	Dd	Ksb	4	2 Z	2	Rolls Royce	720	21,00	14,90		4,16	1,17	6,23	93	169		1,6/18'
	1923	Seagull II	Dd	Ksa	2	1 Z	1	Napier	450	14,00	11,30		1,81	0,81	2,62	76	175		1,5/11'
	1924	Seagull III	Dd	Ksa	2	1 Z	1	Napier	450	14,00	11,30		1,81	0,81	2,62	76	175		1,5/11'
	1924	Scarab	Dd	Ksb	3	1 D	1	Rolls Royce	360	14,00	11,30		1,80	0,96	2,76	85	149		1,5/11'
	1925	Southpt. W.	Dd	Ksb	4	2 Z	2	Napier	900	22,90	15,15	133,0	4,00	2,50	6,50	83	174	4,2	1,5/10'
	1924	Sparr. I	Dd	Sp	2	1 Z	1	Blackburne	38	10,20	7,24	23,60	0,21	0,18	0,39	44			3,3
	1926	Sparr. II	Hd	Sp	2	1 Z	1	Bristol	36										
	1925	S. 4	Md	Spw	1	1 Z	1	Napier	700	9,20	8,22	12,63			1,45	145	381		
	1927	S. 5	Td	Spw	1	1 Z	1	Napier	850	8,15	7,18	10,70			1,45		530		
	1927	South. Cv.	Dd	Vs	20	2 Z	2	Napier	900	22,90	15,15	133,0	4,25	2,88	7,13	92	169		
	1927	South. m.	Dd	Kbs	6	2 Z	2	Napier	900	22,90	15,15	133,0							
	1927	Solent	Dd	Kbs	6	3 Z	3	Siddeley	1200										
	1927	Sheldrake	Dd	Kas	4	1 Z	1	Napier	450										
	Vickers Ltd., London	1923	Vulcan	Dd	V	8	1 Z	1	Napier	450	14,02	11,45					170	181	3,6
1923		Vanguard	Dd	V	25	2 Z	2	Rolls Royce	1300	26,80	18,40	204,0	5,45	2,85	8,30	79	181		1,5/10'
	1923	Victoria	Dd	V	25	2 Z	2	Napier	900	26,74	16,38	203,0	4,68	3,30	7,98		160		
	1923	Virginia I	Dd	Kbn	4	2 Z	2	Napier	900	26,30	15,40	203,0	4,20	3,30	7,50	74	168	4,1	1,6/12'30"
	1926	Virginia II	Dd	Sp	3	2 Z	2	Napier	900	26,30	15,40	203,0	4,20	3,30	7,50	74	168	4,1	1,6/12'30"
	1927	Virgin VII	Dd	Kk	2	2 Z	2	Napier	900										
	1922	Vernon	Dd	Kk	2	2 Z	2	Napier	900	23,50	13,20	124,0	3,30	1,75	5,05		166		
	1920	Vimy	Dd	Kbn	3	2 Z	2	Rolls Royce	720	23,50	13,20	124,0	3,30	1,75	5,05		166		
	1924	Vixen I	Dd	Kj	2	2 Z	1	Napier	450										
	1925	Vixen II	Dd	Kwj	2	1 Z	1	Napier	450	13,70	11,20	54,80	1,70	0,82	2,52	82	202		3,0/14'
	1925	Vixen III	Dd	Ka	2	1 Z	1	Napier	450	13,41	8,84	54,81	1,49	0,80	2,29	79	204		3,0/17'
	1926	Vixen V	Dd	Kj	2	1 Z	1	Napier	450	13,73	9,80								
	1927	Vixen VI	Dd	Ka	2	1 Z	1	Rolls Royce	700	13,74	10,51	54,81	1,72	0,79	2,51	82	238	8,6	4,5/13'
	1924	Valparaiso	Dd	Ka	2	1 Z	1	Napier	450	12,20	8,84	49,00	1,42	0,72	2,14		226		
	1924	Venture	Dd	Ka	2	1 Z	1	Napier	450										
	1920	Vicking III	Dd	Vs	6	1 D	1	Napier	450	14,00	9,70	48,40	1,24	0,82	2,06		195		
	1921	Vicking IV	Dd	Vs	5	1 D	1	Napier	450	15,20	10,20	59,10	2,05	0,82	2,87		190		
	1924	Vulture	Dd	Ksa	3	1 D	1	Napier	450	14,95	11,94	77,00			2,72	74	168		1,5/9'
	1925	Vannelus	Dd	Ksa	3	1 D	1	Napier	450										
	1923	Viget	Dd	Sp	1	1 Z	1	Douglas	24	7,62	5,21	18,60	0,17	0,08	0,26		94		
	1924	Vagabond	Dd	Sp	2	1 Z	1	Blackburne	36	8,53	6,71	21,70	0,23	0,17	0,40	53	124		1,5/20'
	1922	Valentia	Dd	Ksb	3	2 Z	2	Rolls Royce	1300	34,20	17,70	188,0	6,20	3,50	9,70		169		
	1926	Vendace I	Dd	U	2	1 Z	1	Rolls Royce	270	13,70	9,44	49,60	0,38			69	195		6,3 1,5/5'
	1926	Vendace II	Dd	Uw	2	1 Z	1	Rolls Royce	270	13,70	9,60	49,60	1,20	0,38	1,58	71	188		6,2 1,5/6'5"
	1927	123	Dd	Kj	1	1 Z	1	Hispano	400	10,36	8,68	35,11	1,02	0,47	1,49	79	224		8,8 4,5/12'30"
	1927	Valiant	Dd	Ka	2	1 Z	1	Bristol	450	12,19	10,36	55,09	1,33	0,67	2,10	76	209		7,3 4,5/19'
	1927	Vivid	Dd	Ka	2	1 Z	1	Napier	450	13,89	10,36	55,09	1,50	0,84	2,34	79	222		7,0 3,0/10'30"
	1926	Vespa	Dd	Ka	2	1 Z	1	Bristol	450	15,24	0,52	12,10	0,68	1,78	71	195	8,8	4,5/16'	
	1926	121	Hd	Kj	1	1 Z	1	Bristol	450	11,00	7,77	22,00	0,92	0,49	1,41	77	217		8,2 4,5/12'
	1928	Vellore	Dd	Vtr	1	1 Z	1	Bristol	450										
The Westland Aircraft Works Yeovil, Somerset	1926	Wizard	Md	Kj	1	1 Z	1	Rolls Royce	460	11,27	7,92					200			3,0/10'
	1919	Walrus	Dd	Ka	2	1 Z	1	Napier	450	13,96	9,16		1,74	0,33	2,17		210		1,5/3'
	1918	Weasel	Dd	Ka	2	1 Z	1	A. B. C.	320	11,11	7,57	34,21			1,69		180		
	1917	Wagtail	Dd	Kj	1	1 Z	1	A. B. C.	170	7,06	5,76	17,65							
	1917	N. 17	Dd	Kwj	1	1 Z	1	Gwynnes	150										
	1920	Lim. Mk I	Dd	V	6	1 Z	1	Napier	450	16,40	10,10	67,50	2,15	0,55	2,70				
	1921	Lim. Mk II	Dd	V	5	1 Z	1	Hispano	300	11,58	8,53		1,43	0,33	1,76				
	1924	Widgeon I	Dd	Sp	2	1 Z	1	Blackburne	38	9,32	6,38	13,50	0,26	0,15	0,41	64	116		
	1927	Widg. III	Hd	Sp	2	1 Z	1	A. D. C.	75	10,98	7,04	18,40	0,39	0,25	0,64		160		
	1924	Pigeon I	Dd	Sp	2	1 Z	1	Bristol	36	6,93	5,95	14,40	0,22	0,14	0,36	62	116		
	1924	Pigeon II	Dd	Sp	2	1 Z	1	Bristol	36	8,46	6,30	18,60	0,24	0,16	0,40	56	113		
	1926	Yeovil	Dd	Kb	2	1 Z	1	Rolls Royce	650	17,98	11,27		2,45	1,22	3,67				
	1926	Pterdact.	Hd	Sp	2	1 D	1	Bristol	36	13,70	4,90	20,70	0,20	0,16	0,37	52	112		
	1927	Wapiti	Dd	Ka	2	1 Z	1	Bristol	450										
1928	Westbury	Dd	Kb	4	2 Z	2	Bristol	900	20,80	13,20	81,30	2,20	1,25	3,58	201		6,4	4,5/19'	

**Englische Besitzungen: Australien — English Dominions: Australia — Colonies anglaises: Australie**  
**Canada—Canada—Dom. of Canada / Irak — Irac — Irac / Finland — Finland — Finlande — Suomen Tasavalta**

Erbauer	Baujahr	Baumuster	Flügelanordnung	Verwendungszweck	Zahl d. Sitze	Zahl u. Art d. Schraub.	Zahl d. Mot.	Motoren-muster	Motor-Ges-Stärke PS	Spannweite = b m	Länge = l m	Tragfläche = T m²	Leergewicht = L t	Zuladung = N t	Fluggewicht = G t	Kleinste-geschwindigkeit V min. km/h	Höchste-geschwindigkeit V max. km/h	Gipfelhöhe = H km	Steigleistung = St km/min.
Constructor	Year of construction	Type of construction	Arrangem. of wings	Purpose of use	Nr. of seats	Nr. and type of airscrews	Nr. of engines	Type of engines	Total HP	Span = b m	Length = l m	Wing area = T m²	Weight empty = L t	Useful load = N t	Weight loaded = G t	minimum speed = V min. km/h	maximum speed = V max. km/h	Service Ceiling = H km	Rate of Climb = St km/min.
Constructeur	L' an de construction	Type de construction	Disposition des ailes	But d'emploi	No. d. places	No. et sorte des hélices	No. des mot.	Type des moteurs	Force totale des mot. CV	Envergure = b m	Longueur = l m	Surface portante = T m²	Poids à vide = L t	Poids utile total = N t	Poids total = G t	Vitesse minima = V min. km/h	Vitesse maxima = V max. km/h	Piéfond = H km	Temps de montée = St km/min.

**Englische Besitzungen: Australien — English Dominions: Australia — Colonies anglaises: Australie**

The Aircraft Mfg. and Supply Co. Geelon, Victor.	1925	Sil. Wings	Dd	Sp	2	1 Z	1	Renault	70										
Australian Aircraft and Engineering Co. Ltd. Sidney	1922 1923	504 K	Dd Dd	Ü V	2 6	1 Z 1 Z	1	Lizenz Avro 504 K Rolls Royce	360	13,75	9,75	35,00	1,27	0,71	1,98		180		
Broadsmith, Richmond	1924 1924	B 2 B 4	Dd Dd	Sp Sp	1 1	1 Z 1 Z	1	Anzani A. B. C.	25 35										
The de Havilland Aircraft Proprietary Ltd. Melbourne	1927	D. H. 60	Dd	Sp	2	1 Z	1	Lizenz de Havilland	D. H. 60										

The Queensland and Northern Territory Aerial Service Ltd., Longreach, Queensland	1927	Quantas DH 50	Dd	V	5	1 Z	1	Lizenz de Havilland	D. H. 50										
R. A. A. F. Royal Australian Air Force Experimental Station, Randwick, Sidney	1924 1927	Widgeon Warbler Warragul	Dd Hd Dd	Üs Sd Ü	4 2 2	1 Z 1 D 1 Z	1	Siddeley Wackett Siddeley	240 40 120	10,70 12,20	9,00 5,95	44,00		1,59		80 61	145 132		
R. W. Reid, Sidney	1924	Flying Fox	Dd	Sp	1	1 Z	1	Blackburne	26										

**Canada — Canada — Canada — Dominion of Canada**

Vickers Works, Montreal	1923 1926 1923 1924 1926 1925 1927 1928 1927 1927 1927 1927 1928	504 K 504 Kh Vimy Vedette Verona Varuna Velos Velos I Vigil Vista Vanessa Club	Dd Dd Dd Dd Dd Dd Dd Dd Dd Hd Dd Dd	Ü Üw V Ksa Sps Ksa Lbw Lb Ka Kas Vw Sp	2 2 2 3 3 4 3 3 2 2 1 5 2	1 Z 1 Z 2 Z 1 D 1 D 2 Z 2 D 2 Z 1 Z 1 D 1 Z 1 Z	1	Lizenz Avro 504 K Lizenz Avro 504 Kh Lizenz Vickers „Vimy“ Wolseley Wright Wright Siddeley Siddeley Siddeley Siddeley Siddeley Siddeley A. D. C.	200 200 400 360 360 180 60 180 80	12,80 10,00 10,00 16,84 20,70 20,70 10,70 9,00 10,70 8,83	10,00 11,66 13,40 11,66 13,40 13,40 8,20 7,20 9,10 7,01	45,50 69,00 2,21 1,68 2,21 0,68 0,30 0,97	0,43 1,45 0,90 2,58 1,66 0,34 0,16 0,58	1,45 1,45 3,87 1,02 0,46 1,55	77 71 72 72 72 72	158 145 153 145 166	4,2 4,2 3,7 3,7	1,5'9"
-------------------------	--	---	--	---	---	--	---	--	---	--	--	--	--	--	----------------------------------	---------------------------------	--------------------------	--------

**Irak — Irac — Irac — Irac**

Crawford, Hinaidi	1927		Td	Sp	1	1 Z	1	A. B. C.	36	8,33	4,96	9,65	0,12	0,07	0,13				
-------------------	------	--	----	----	---	-----	---	----------	----	------	------	------	------	------	------	--	--	--	--

**Finland — Finland — Finlande — Suomen Tasavalta**

Suom. Flyve-maskinfabrik, Sveaborg	1922 1924 1927 1927 1928 1928	JVL A 22 JVL C 24 JVL D 26 JVL Kurki Haukka II Sääski	Td Hd Dd Hd Dd Dd	Kwa Kj Kj V Kj Sp	2 1 1 4 1 2	1 Z 1 Z 1 Z 1 Z 1 Z 1 Z	1	Fiat Siemens Gnöme Siemens Bristol Siemens	300 160 450 120 480 120	15,85 9,50 9,60 12,30 9,50 8,30	11,10 7,10 6,60 7,50 6,80 7,10	44,00 19,00 24,00 24,00 24,00 20,00	1,47 0,65 0,63 0,99 0,30 0,51	0,63 0,22 1,25 1,04 1,29 0,23	2,10 0,87 1,25 1,04 1,29 0,74	170 249 140 160 260 45	3,0'22" 7,9 5,0'9" 2,0'12"
------------------------------------	--	--	----------------------------------	----------------------------------	----------------------------	--	---	---	--	--	---	--	--	--	--	---------------------------------------	-------------------------------------



Frankreich — France — France — République Française

Erbauer	Baujahr	Baumuster	Flügelanordnung	Verwendungszweck	Zahl d. Sitze	Zahl u. Art d. Schraub.	Zahl d. Mot.	Motoren-muster	Motor-Oes.-Stärke PS	Spannweite	Länge	Tragfläche	Leergewicht	Zuladung	Fluggewicht	Kleinstgeschwindigkeit	Höchstgeschwindigkeit	Gipfelhöhe	Steigleistung
Constructor	Year of construction	Type of construction	Arrangement of wings	Purpose of use	Nr. of seats	Nr. and type of airscrews	Nr. of engines	Type of engines	Total HP	Span = b m	Length = l m	Wing area = T m <sup>2</sup>	Weight empty = L t	Useful load = N t	Weight loaded = O t	minimum speed = V min. km/h	maximum speed = V max. km/h	Service Ceiling = H km	Rate of Climb = St km/min.
Constructeur	L' an de construction	Type de construction	Disposition des ailes	But d'emploi	No. d. places	No. et sorte des hélices	No. des mot.	Type des moteurs	Force totale des mot. CV	Envergure = b m	Longueur = l m	Surface portante = T m <sup>2</sup>	Poids à vide = L t	Poids utile total = N t	Poids total det = O t	Vitesse minima = V min. km/h	Vitesse maxima = V max. km/h	Plafond = H km	Temps de montée = St km/min.

Frankreich — France — France — République Française

R. Caudron, Issy-les-Moulineaux	1922	C 59	Dd	Ü	2	1 Z	1	Hispano	180	10,24	7,80	26,00	0,70	0,30	1,00	180				
	1922	C 60	Dd	Ü	2	1 Z	1	Clerget	130	10,24	7,50	26,00	0,50	0,36	0,86	175		4.0	3,0/36'	
	1922	C 61	Dd	V	8	3 Z	3	Hispano	420	24,14	14,60	109,0	2,20	1,28	3,48					
	1923	C 68	Dd	Sp	2	1 Z	1	Anzani	45	7,65	5,80	16,00	0,30	0,15	0,45					
	1924	C 81	Dd	V	13	3 Z	3	Lorraine	1070	26,30	14,00	145,0			6,40	160				
	1926	C 94	Dd	tr	2	1 Z	1	Gnôme	420	16,55	12,29	65,00	1,48	1,16	2,64	179				
	1926	C 61 bis	Dd	V	9	3 Z	3	Salm., Hisp.	700	23,16	15,00	104,0	3,37	1,46	4,83	162		3,0/37'		
	1926	C 101	Dd	Ka	2	1 Z	1	Hispano	450	14,56	9,10	44,00	1,30	0,89	2,09	227	6,7	6,0/45'		
	1926	C 161	Dd	Sp	2	1 Z	1	Salmson	60	9,00	6,45	20,00	0,36	0,22	0,58	142	3,2			
	1926	C 104	Dd	Ka	2	1 Z	1	Gnôme	420	14,56	9,10	44,00			1,96	213	6,6	6,0/46'13"		
	1926	C 159	Dd	Ü	2	1 Z	1	Salmson	120	10,24	7,80	26,00				180				
	1926	C 107	Dd	Ka	2	1 Z	1	Salmson	500	14,56	9,10	44,00	1,33	0,93	2,26	231	6,9	6,0/25'		
	1925	C 109	Dd	Sp	2	1 Z	1	Salmson	40	11,50	6,14	20,00	0,32	0,23	0,55	126		1,0/16'20"		
	1924	C 127	Dd	Ü	2	1 Z	1	Le Rhône	80	12,00	8,30	34,50	0,51	0,28	0,79	132				
	1925	C 128a	Dd	Ü	2	1 Z	1	Salmson	120											
1924	C 168	Dd	Ü	2	1 Z	1	Anzani	70	9,00		20,00	0,34	0,23	0,57	150					
1926	C 105	Dd	Ka	2	1 Z	1	Hispano	450	14,56	16,80	75,00	1,28	0,81	2,09						
1928	C 125	Dd	Üw	2	1 Z	1	Clerget	130	12,00		34,50	0,72	0,25	0,97						

C.A.M.S. Chantiers Aéro-Maritimes de la Seine, Paris	1923	30 E	Dd	Üs	2	1 D	1	Hispano	140	12,50	9,20	43,00	0,85	0,33	1,18	145	4,0	2,0/11'17"		
	1923	30 T	Dd	Vs	4	1 D	1	Hispano	180	12,40	9,38	43,00	1,00	0,50	1,50	175		3,0/35'		
	1923	33 B	Dd	Ksb	4	1 D	2	Hispano	550	17,62	13,27	92,00	2,70	1,50	4,20	200	5,0	2,0/14'44"		
C.G.C.A., Paris	1924	38	Dd	Sp	1	1 D	1	Hispano	300	8,60	8,32	18,80	0,96	0,31	1,25	270	7,0			
	1926	37 A	Dd	Kbs	3	1 D	1	Hispano	450	14,50	11,43	58,00	2,00	0,90	2,90	90	4,0	3,0/35'		
	1926	46 E.	Dd	Üs	2	1 D	1	Hispano	150	12,00	9,07	37,00	0,97	0,37	1,24	72	15,3	2/0/17'		
	1926	33 C	Dd	Vs	2	2 Z	2	Hispano	550	17,62	13,27	92,00	2,70	1,50	4,20	90	200	5,0	3,0/35'	
	1926	37 GR	Dd	Ksa	4	1 D	1	Lorraine	450	14,50	11,35	58,00	1,85	1,05	2,90	90	189	4,2	2,0/16'	
	1927	51 R-3	Dd	Kbs	4	2 Z	2	Gnôme	840	20,40	13,78	113,00	3,00	2,10	5,00	90	200	4,6	4,0/45'	
	1928	53	Dd	Vs	2	2 Z	2	Hispano	1000	20,40	14,82	115,0	4,00	3,00	7,00	210	5,3	2,0/11'		
	1928	54	Dd	Sps	4	2 Z	2	Gnôme	960	20,40	14,82	115,0	4,00	3,00	7,00	210	5,3	2,0/11'		
	1928	55	Dd	Ks	4	2 Z	2	Gnôme	960	20,40	14,82	115,0	4,00	3,00	7,00	210	5,3	2,0/11'		
	1928	56	Dd	Vs	2	2 Z	2	Gnôme	960	20,40	14,82	115,0	4,00	3,00	7,00	210	5,3	2,0/11'		
	1928	57	Dd	Vs	2	2 Z	2	Renault	1000	20,40	14,82	115,0	4,00	3,00	7,00	210	5,3	2,0/11'		
	R. Couzinet, Paris	1926	Météor.32	Dd	Sp	3	1 D	1	Hispano	180	12,40	9,38	43,00	1,00	0,50	1,50	80	170	5,5	2,0/15'
		1928	Arc-en-Ciel	Md	Sp	4	3 Z	3	Hispano	540	27,00	15,45	92,75	3,90	1,50	9,00		230		
	E. Dewoitine, Chatillon, Seine	1923	D 1 C 1	Hd	Kj	1	1 Z	1	Hispano	300	11,50	7,50	20,00	0,82	0,42	1,24	80	247	8,5	3,0/6'50"
		1923	D 7	Md	Sp	1	1 Z	1	Salmson	18	12,60	5,60	15,00	0,15	0,10	0,25		110	4,5	
		1924	D 9 C 1	Hd	Gn	1	1 Z	1	Gnôme	420	12,80	7,30	25,00	0,88	0,55	1,43	90	254	8,5	5,0/13'38"
1924		D 12 C 1	Hd	Kj	1	1 Z	1	Lorraine	450	12,80	7,60	25,00	1,07	0,49	1,56	90	250	8,0	5,0/13'30"	
1924		D 14	Hd	V	1	1 Z	1	Lorraine	450	18,80	12,20	45,50	1,60	1,20	2,80	180	4,2	2,0/14'44"		
1924		D 15 C 1	Dd	Kj	8	1 Z	1	Hispano	450	12,00	8,60	30,00	1,04	0,49	1,53					
1926		D 19 C 1	Hd	Kj	1	1 Z	1	Hispano	500	10,80	7,87	20,00	0,96	0,34	1,30		265	8,5	4,0/9'7"	
1926		D 21 C 1	Hd	Kj	1	1 Z	1	Hispano	575	12,80	7,92	25,00	1,09	0,49	1,58		267	9,0	4,0/8'4"	
1926		D 23	Hd	Kk	1	1 Z	1	Lorraine	450	18,80	12,20	45,50	1,60	1,20	2,80	180	4,2	2,0/14'44"		
Dyle et Baccalan, Paris	1926	DB 10	Md	Kbn	4	2 Z	2	Gnôme	840	25,00	13,60	93,00	3,15	2,55	5,60	195	6,0			
	1926	DB 1	Md	Kbn	3	2 Z	2	Lorraine	900	28,00	13,30		4,05	1,55	5,60	190	5,0			
H. et M. Farman, Billancourt, Seine	1925	F 60a	Dd	Kbn	4	2 Z	2	Gnôme	840	26,50	14,77	161,0	2,90	2,50	5,40	170	5,1	1,0/6'6"		
	1923	F 60b	Dd	Vw	10	2 Z	2	Gnôme	840	28,00	15,10	161,0	3,65	2,15	5,80	160	4,4	1,0/7'		
	1923	F 60c	Dd	V	16	2 Z	2	Renault	600	26,50	14,77	161,0	2,90	2,50	5,40	160				
	1923	BN 4	Dd	Kbn	4	4 Z	4	Lorraine	1480	32,90	21,40	300,0	5,50	5,00	10,5	160	4,5			
	1925	F 140	Dd	Kbn	6	4 Z	4	Farman	2000	35,00	19,70	266,0	7,15	4,50	11,6	185	6,5	1,0/5'		
	1924	F 4 S	Dd	V	4	4 Z	4	Salmson	1040	25,55	14,80	139,0			6,10					



Frankreich — France — France — République Française

Erbauer	Baujahr	Bau- muster	Flügel- anordnung	Verwen- dungszweck	Zahl d. Sitze	Zahl u. Art des helices d. Schraub.	Zahl d. Mot.	Motoren- muster	Motor-Ges- stärke PS	Spannweite = b m	Länge = l m	Tragfläche = F m <sup>2</sup>	Leergewicht = L t	Zuladung = N t	Fluggewicht = G t	Kleinste- schwindigk. V min. km/h	Höchste- schwindigk. V max. km/h	Gipfelhöhe = H km	Steigleistg. = St km/min.
Constructor	Year of construction	Type of construc- tion	Arrangem. of wings	Purpose of use	Nr. of seats	Nr. and type of airscrews d. Schraub.	Nr. of engin.	Type of engines	Total HP	Span = b m	Length = l m	Wing area = F m <sup>2</sup>	Weight em- pty = L t	Useful load = N t	Weight loa- det = G t	minimum speed V min. km/h	maximum speed = V max. km/h	Service Cei- ling = H km	Rate of Climb = St km/min.
Constructeur	L' an de construction	Type de construction	Disposition des ailes	But d'emploi	No. d. places	No. et sortie des hélices d. Schraub.	No. des mot.	Type des moteurs	Force totale des mot. CV	Envergure = b m	Longueur = l m	Surface por- tante = F m <sup>2</sup>	Poids à vide = L t	Poids utile total = N t	Poids total G t	Vitesse minima = V min. km/h	Vitesse maxima = V max. km/h	Piafond = H km	Temps de montée = St km/min.

Frankreich — France — France — République Française

P. Latécoère, Paris	1924	LATé 16	Hd	V	5	1 Z	1	Lorraine	400	17,80	12,80	48,00	1,67	0,33	2,50		180	4,0		
	1925	LATé 17	Hd	V	5	1 Z	1	Renault	350	14,60	9,34	37,60	1,46	1,26	2,72		177	3,7		
	1925	LATé 18	Dd	Vs	6	2 ZD	2	Lorraine	540	17,40	12,20	72,30	2,13	1,20	3,33					
	1925	LATé 19	Hd	Kb	4	2 Z	2	Lorraine	540	18,00	11,85	54,00	2,00	1,31	3,30		178	4,3		
	1925	LATé 20	Hd	Kk	8	2 Z	2	Lorraine	540	18,00	12,00	54,00	1,70	1,20	2,90		175	4,8		
	1926	LATé 21	Hd	Vs	7	2 ZD	2	Gnome	840	22,00	12,25	90,00	3,51	2,06	5,57		176	3,5	2,0/26'	
	1927	LATé 23	Hd	Vs	2	2 ZD	2	Farman	1000	28,00	16,60		4,62	2,88	7,50		175			
	1927	LATé 24	Hd	Vs	4	2 ZD	4	Farman	2000	33,00	23,00	180,0					170			
	1927	LATé 25	Hd	V	6	1 Z	1	Gnome	450	17,40	9,45	48,60	1,59	1,69	3,28		200			
Latham Cie., Soc. Industr. de Caudbec, Cau- debec-en-Caux	1923	L 1	Dd	Ksb	4	2 Z	2	Lorraine	900	12,40	10,92	50,00	2,20	0,50	2,70		260	4,0	2,0/21'	
	1924	HB 3	Dd	Ksb	4	2 Z	2	Lorraine	800	22,50	15,60	125,0	3,70	1,70	5,40		160	4,0		
	1926	HR 5	Dd	Ksb	4	4 ZD	4	Lorraine	1600	32,50	21,00	255,0	7,80	3,10	10,9		160		2,0/23'	
	1928	47 OR	Dd	Spw	5	2 ZD	2	Farman	1000	25,50		130,0					180			
	1926	H 46	Hd	Ü	2	1 Z	1	Salmson	120	12,45	7,50	23,00	0,75	0,20	0,95					
P. Levasseur, Paris	1922	AT 1	Dd	Kt	1	1 Z	1	Renault	600	15,25	10,65	72,00	2,24	1,06	3,30		160	3,0		
	1926	2 S-2	Dd	Kt	2	1 Z	1	Renault	600	15,15	11,00	73,00	2,24	1,13	3,37		75	174	4,2	3,5/40'
	1926	5 C 2	Dd	Kj	2	1 Z	1	Hispano	450	12,36	8,61	37,00	1,43	0,60	2,03		200	6,0	5,0/27' 28"	
	1925		Dd	Ka	3	1 Z	1	Lorraine	450	14,60	9,70	60,00	1,55	0,85	2,40		185	5,5	3,0/20'	

Taschenbuch der Luftflotten 1928. 4.

J. Lévy, Paris	1926	Bich.4Ho2	Dd	Kaw	2	1 Z	1	Gnome	420	13,50	10,25	41,20	1,38	0,82	2,20		83	208	4,5/34'	
	1926	Biche 2a	Dd	Kj	1	1 Z	1	Hispano	300	10,40	7,52	24,00		1,35		88	219	5,0/25'		
	1926	Biche 2b	Dd	Kwj	1	1 Z	1	Hispano	300											
	1926	Lé O 21	Dd	V	20	2 Z	2	Gnome	840	22,76	15,40	106,3	4,70	0,80	5,50		185	5,0	4,0/39'	
	1921	Lé O 7 bis	Dd	Kbn	3	2 Z	2	Hispano	600	18,30	11,61	68,35	1,68	1,22	2,90		200			
	1923	C. A. N. 2	Hd	Kjn	2	1 Z	1	Renault	300	15,50	8,70	32,00	1,19	0,63	1,82		215	6,3		
	1924	Lé O 12	Dd	Kbn	3	2 Z	2	Lorraine	800	22,20	12,97	103,0	2,80	1,80	4,60		185			
	1926	Lé OH 150	Dd	Vs	3	2 Z	2	Gnome	1260	28,10	16,95	136,0	4,38	2,61	6,99		146			
	1923	Lé OH 13a	Dd	Vs	5	2 Z	3	Hispano	300	16,00	11,50	58,00	1,60	0,90	2,50		160			
	1925	LéOH13bis	Dd	Vs	5	2 Z	2	Hispano	360	16,00	12,70	58,00	1,80	0,95	2,75		160			
Lioré et Olivier, Levallois, Perret	1926	Lé O 20a	Dd	V	17	2 Z	2	Lorraine	900	22,20	12,60	105,0	2,65	1,95	4,60		204	2,0/16'		
	1926	Lé O 20b	Dd	Kbn	3	2 Z	2	Gnome	840	22,20	13,77	105,0	2,60	2,20	4,80		196	5,1	5,0/69' 38"	
	1926	Lé OH 15	Dd	Kst	4	3 Z	2	Gnome	1200	28,10	16,95	136,0	4,38	2,61	6,99		150			
	1926	Lé OH 133	Dd	Ksb	4	1 Z	3	Renault	300	16,00		58,00	1,82	1,02	2,84					
	1926	Lé OH 134	Dd	Vs	4	1 Z	1	Lorraine	450	16,00	12,50	61,00	1,86	0,89	2,75		180			
	1926	Lé OH 135	Dd	Kas	3	2 Z	1	Hispano	300	16,00	11,95	58,00	1,70	1,14	2,84		150			
	1926	Lé OH 191	Dd	Vs	1	1 Z	3	Lorraine	450	16,00	12,50	61,00	1,75	1,08	2,83		180	1,0/7'		
	1926	Lé OH 152	Dd	Kas	3	2 Z	1	Gnome	800	28,10	16,95	136,2	3,50	3,11	6,61		160			
	1927	Lé OH 180	Td	Sps	2	1 D	2	Salmson	120	11,20	7,25	17,20	0,68	0,28	0,96		165	3,5	2,0/18'	
	1927	Lé OH 192	Dd	Vs	1	1 Z	1	Gnome	140	16,00	12,50	64,00	1,72	1,43	3,15					
	1926	Lé OH 193	Dd	Kas	2	1 Z	1	Gnome	400	16,00	12,50	61,00	1,60	1,50	3,10		170			
	1926	Lé OH 190	Dd	Vs	8	1 Z	1	Gnome	420	16,00	12,50	64,00	1,75	1,65	3,20		165	3,0		
	1926	Lé OH 194	Dd	Vs	1	1 Z	1	Gnome	420	16,00	12,50	64,00	1,72	1,43	3,15		165	3,0		
	1928	Lé OH 198	Dd	Vs	7	1 Z	1	Gnome	420	16,30	12,50	64,00	1,75	1,20	2,95		175			
	Soc. Anon. des Ateliers et Chantiers de la Loire-Gourdon Leseurre, Paris	1922	GLET 1	Hd	Ü	2	1 Z	1	Hispano	180	9,40	6,43	18,80	0,57	0,28	0,85		245	7,5	
1924		GLD	Hd	Kj	1	1 Z	1	Hispano	180	9,60	6,43	19,60	0,66	0,30	0,96		230			
1926		LGL 23TS	Hd	Kk	3	1 Z	1	Hispano	180	11,00	7,15	23,40	0,70	0,37	1,07		181	4,2	3,0/19' 46"	
1926		LGL 32 C 1	Hd	Kj	1	1 Z	1	Gnome	420	12,20	7,55	25,00	0,96	0,41	1,37		90	270	9,7	5,0/11'
1927		LGL 32Hy	Hd	Spw	1	1 Z	1	Gnome	515	12,20	8,40	25,00			1,45		225	9,3		
1927		LGL 33C 1	Hd	Kj	1	1 Z	1	Lorraine	450	12,20	8,03	25,00	1,13	0,41	1,54		90	260	9,0	5,0/13'
1926		C. A. N. 2	Hd	Kan	2	1 Z	1	Gnome	420	14,50		36,00			1,80					
1928		L 2	Td	Kaw	2	1 Z	1	Gnome	420	16,00	10,50	41,00	1,52	0,77	2,29		85	190	6,5	5,3/48'
1928		LGL341C1	Hd	Kj	1	1 Z	1	Hispano	500	12,20	7,55	27,50	1,11	0,55	1,66		270			
1928		LGL 35-1	Hd	Kj	1	1 Z	1	Renault	400	12,20		25,00			1,43					

## Frankreich — France — France — République Française

Erbauer	Baujahr	Baumuster	Flügelanordnung	Verwendungszweck	Zahl d. Sitze	Zahl u. Art d. Schraub.	Zahl d. Mot.	Motorenmuster	Motor-Ges.-Stärke PS	Spannweite = b m	Länge = l m	Tragfläche = I m <sup>2</sup>	Leergewicht = L t	Zuladung = N t	Flügelgewicht = G t	Kleinstgeschwindigkeit, V min. km/h	Höchstgeschwindigkeit, V max. km/h	Gipfelhöhe = H km	Steigleistung, = St km/min.
Constructor	Year of construction	Type of construction	Arrangement of wings	Purpose of use	Nr. of seats	Nr. and type of airscrews	Nr. of engin.	Type of engines	Total HP	Span = b m	Length = l m	Wing area = I m <sup>2</sup>	Weight empty = L t	Useful load = N t	Weight loaded = G t	minimum speed = V min. km/h	maximum speed = V max. km/h	Service Ceiling = H km	Rate of Climb = St km/min.
Constructeur	L' an de construction	Type de construction	Disposition des ailes	But d'emploi	No. d. places	No. et sorte des hélices	No. des mot.	Type des moteurs	Force totale des mot. CV	Envergure = b m	Longueur = l m	Surface portante = I m <sup>2</sup>	Poids à vide = L t	Poids utile total = N t	Poids total = G t	Vitesse minima V min. km/h	Vitesse maxima V max. km/h	Plafond = H km	Temps de montée = St km/min.

## Frankreich — France — France — République Française

Le de Monge, Issy-les-Moulineaux	1924	7-4	Md	Sp	2	1 Z	1	Anzani	70	10,70	5,32	23,30	0,40	0,25	0,65		195	7,0	
Aéroplanes Morane-Saulnier, Puteaux, Seine	1923	AN	Dd	Ka	2	1 Z	1	Liberty	400	11,70	5,60	41,60	1,19	0,56	1,75		200		
	1923	AI	Dd	Kj	1	1 Z	1	Le Rhône	180	8,80	5,80	13,00	0,44	0,25	0,69		224		
	1923	AV	Hd	V	4	1 Z	1	Hispano	150	13,62	9,53	31,00	1,01	0,49	1,50		170		
	1923	42 ET 2	Dd	Dd	2	1 Z	1	Hispano	180	9,60	7,90	28,50	0,68	0,30	0,98				
	1924	AR35 EP 2	Dd	O	2	1 Z	1	Gnome	80	10,56	6,76	18,00	0,45	0,17	0,70	131	4,2	1,0'5'48"	
	1924	43 ET 2	Dd	O	2	1 Z	1	Hispano	180	10,88	7,86	28,50	0,68	0,32	1,12	164	5,5	3,0'14"	
	1924	50	Hd	O	2	1 Z	1	Salmson	150	11,70	7,70	24,00	0,60	0,24	0,84	168		1,0'5"	
	1924	51	Hd	O	2	1 Z	1	Hispano	180	11,70	7,70	24,00	0,61	0,35	0,96	170			
	1925	36 EP 2	Hd	O	2	1 Z	1	Le Rhône	80	10,56	6,76	18,00	0,45	0,25	0,70				
	1926	36 E 1	Hd	O	1	1 Z	1	Le Rhône	80	8,73	5,59	13,30	0,40	0,16	0,56				
	1926	129	Hd	O	2	1 Z	1	Hispano	180	10,70	7,04	19,70	0,74	0,30	1,04				
	1926	135	Hd	O	2	1 Z	1	Gnome	80	10,60	6,84	18,00	0,49	0,24	0,73				
1926	53 ET 2	Hd	O	2	1 Z	1	Hispano	180	10,70	6,97	19,70	0,74	0,31	1,05	203	6,3	3,0'13"		
1927	121 C 1	Hd	Kj	1	1 Z	1	Hispano	400	9,80	6,71	16,00	0,99	0,26	1,25	256	8,1	7,0'25'37"		
1927	122	Hd	Sp	2	1 Z	1	Salmson	120	10,70	19,70	6,00	0,30	0,30	0,90	172	5,3	4,0'41'30"		
1928	147	Hd	O	2	1 Z	1	Salmson	120	10,96	6,87	19,50	0,58	0,27	0,85	130		2,0'25"		
1928	148	Hd	O	2	1 Z	1	Salmson	100	10,96	6,87	19,50	0,58	0,27	0,85	130		2,0'25"		
1928	149	Hd	O	2	1 Z	1	Lorraine	120	10,60	6,78	18,00	0,56	0,26	0,82	150	5,8	4,0'31"		
1926	136 EP 2	Hd	O	2	1 Z	1	Salmson	120	10,60	6,76	18,00	0,57	0,25	0,82	150	5,8	5,0'31"		
1926	137	Hd	O	2	1 Z	1	Salmson	80	10,90	6,85	19,50	0,51	0,26	0,77					
1927	138 EP 2	Hd	O	2	1 Z	1	Gnome	80	10,90	6,85	19,50	0,51	0,26	0,77					
1926	120	Hd	O	2	1 Z	1	Salmson	230	10,70	6,95	19,70	0,78	0,38	1,14	203	6,3	2,0'7'7"		
1926	130	Hd	O	2	1 Z	1	Salmson	120	10,70	6,86	19,70	0,60	0,30	0,90	172	4,5	2,0'13'18"		
1926	132	Hd	O	2	1 Z	1	Salmson	130	10,90	6,83	19,50	0,55	0,28	0,83					
1927	139	Hd	O	2	1 Z	1	Clerget	80	11,10	7,43	35,00	0,61	0,25	0,86	126		1,0'10"		
1928	140	Dd	Kk	2	1 Z	1	Gnome	80	10,96	6,84	19,50	0,51	0,26	0,77					
1928	190	Hd	Ü	2	1 Z	1	Gnome	230	10,70	6,95	19,70	0,78	0,38	1,14	203	6,3	2,0'7'7"		
1928	131	Hd	Ü	2	1 Z	1	Lorraine	130	10,96	6,84	19,50	0,57	0,27	0,84					
1927	191	Hd	Ü	2	1 Z	1	Clerget	450	9,80	6,50	16,00	0,90	0,30	1,20	268	8,1	5,0'8"		
1927	221	Hd	Kj	1	1 Z	1	Gnome	500	15,00	8,45	32,00	1,16	0,83	1,99	102	245	8,6		
Ateliers des Mureaux, Les Mureaux, Seine et Oise	1926	3 C 2	Hd	Kj	2	1 Z	1	Hispano	500	15,00	8,45	32,00	1,16	0,80	2,06				
	1926	4 C 2	Hd	Kj	2	1 Z	1	Salmson	500	15,00	8,45	32,00	1,26	0,80	2,06				
	1926	Albert	Hd	Ü	1	1 Z	1	Lizenz Albert E T 1											
	1926	7 C 1	Hd	Kj	1	1 Z	1	Lizenz Wibault 7 C 1											
Nieuport-Delage Issy-les-Moulineaux	1922	29 C 1	Dd	Kj	1	1 Z	1	Hispano	300	9,70	6,50	27,00	0,83	0,36	1,19	230	8,5		
	1924	38	Dd	V	3	1 Z	1	Hispano	150	10,90	8,11	40,30	0,95	0,30	1,25	160	4,0		
	1924	42	Md	Sp	1	1 Z	1	Hispano	600	9,50	7,30	15,50	1,17	0,27	1,44				
	1924	42 C 1	Hd	Kj	1	1 Z	1	Hispano	450	12,00	7,50	31,25	1,20	0,60	1,80	266	8,0	7,6'34'24"	
	1926	44 C 1	Hd	Kj	1	1 Z	1	Lorraine	450	12,00	7,20	31,25	1,31	0,71	1,72	241	7,5	7,0'41'27"	
	1926	48 C 1	Hd	Kj	1	1 Z	1	Hispano	400	10,00	6,40	19,38	1,03	0,26	1,29	273		6,5'40'16"	
	1928	52 C 1	Dd	Kj	1	1 Z	1	Hispano	500	12,00	7,50	29,50	1,36	0,44	1,80	248	8,2	5,0'13'22"	
	1928	62 C 1	Dd	Kj	1	1 Z	1	Hispano	500	12,00	7,50	31,25	1,37	0,43	1,80	248	8,2	5,0'13'22"	
	1928	390	Dd	V	4	1 Z	1	Hispano	180	10,60	8,30	39,00	0,95	0,55	1,40	70	160	3,5'60"	
	1928	391	Dd	V	4	1 Z	1	Siddeley	180										
1928	72 C 1	Dd	Kj	1	1 Z	1	Hispano	500	12,00	7,50	28,00	1,36	0,44	1,80	97	268	9,3	4,0'7"	
1928	540	Hd	V	10	1 Z	1	Renault	500	23,40	15,00	60,00	1,88	1,42	3,30	90	200	5,4	1,0'5'14"	
1928	640	Hd	V	6	1 Z	1	Lorraine	230	15,40	9,45	30,00	1,05	0,70	1,75	92	205	5,5	1,0'5'30"	
Ateliers et Chantiers de St. Nazaire, Penhoet, Paris	1926		Dd	Ksb	5	5 Z	5	Gnome	2100	40,00	27,00	270,0	12,26	5,24	17,5		160		
L. Peyret, Courtevoie	1926	Albessard	Hd	Sp	2	1 Z	1	Anzani	70	11,50	7,00	18,50	0,32	0,23	0,55	65	125	4,8	
	1928	Cyret	Hd	Sp	2	1 Z	1	Salmson	16	10,50	6,00	20,00	0,14	0,13	0,27	35	95	1,5	
Pecheron, Neuilly-sur-Seine	1925	P XVIII	Dd	Kwa	2	1 Z	1	Lorraine	400	12,00	10,80	52,60	1,75	0,78	2,23		176	4,9	

## Frankreich — France — France — République Française

Erbauer	Baujahr	Baumuster	Flügelanordnung	Verwendungszeit	Zahl d. Sitze	Zahl u. Art d. Schraub.	Zahl d. Mot.	Motoren-muster	Motor-Ges.-Stärke PS	Spannweite	Länge	Tragfläche	Leergewicht	Zuladung	Fluggewicht	Kleinste-geschwindigkeit	Höchstgeschwindigkeit	V max. km/h	Gipfelhöhe	Steigleistung
Constructor	Year of construction	Type of construction	Arrangement of wings	Purpose of use	Nr. of seats	Nr. and type of airscrews	Nr. of engines	Type of engines	Total HP	Span = b m	Length = l m	Wing area = T m <sup>2</sup>	Weight empty = L t	Useful load = N t	Weight loaded = G t	minimum speed = V min. km/h	maximum speed = V max. km/h	V max. km/h	Service Ceiling = H km	Rate of Climb = St km/min.
Constructeur	L' an de construction	Type de construction	Disposition des ailes	But d'emploi	No. d. places	No. et sorte des hélices	No. des mot.	Type des moteurs	Force totale des mot. CV	Envergure = b m	Longueur = l m	Surface portante = T m <sup>2</sup>	Poids Avide = L t	Poids utile total = N t	Poids total = G t	Vitesse minima = V min. km/h	Vitesse maxima = V max. km/h	Plafond = H km	Temps de montée = St km/min.	

## Frankreich — France — France — République Française

H. Potez, Méaulte, Somme	1920	T VIII	Dd	Sp	2	1 Z	1	Salmson	40	8,00	5,72	20,00	0,31	0,24	0,55				142	4,0	2,0/16'		
	1923	XV	Dd	Ka	2	1 Z	1	Lorraine	400	12,68	8,70	46,00	1,19	0,62	1,97								
	1924	XIX BN 2	Dd	Kbn	3	3 Z	3	Hispano	900	21,31	14,14	112,0	3,10	1,63	4,73				185	6,0	4,0/23'30"		
	1924	XXII	Dd	Kj	1	1 Z	1	Lorraine	400	10,50	7,60	32,00	1,11	0,43	1,54								
	1924	XXIV	Dd	Ka	2	1 Z	1	Hispano	450	12,94	8,20	44,00	1,18	0,66	1,84								
	1925	XXV	Dd	Ka	2	1 Z	1	Lorraine	450	14,00	9,00	46,70	1,21	0,78	1,99				230	7,4	2,0'6'48"		
	1925	XXVI	Dd	Kj	1	1 Z	1	Hispano	450	12,00	8,00	32,00	1,10	0,45	1,55								
	1925	XXVII	Dd	Ka	2	1 Z	1	Lorraine	400	12,89	8,70	45,00	1,25	0,65	1,90						212		3,0/12'20"
	1926	XXVIII	Dd	Ka	2	1 Z	1	Renault	550	16,20	11,00	63,00	1,90	2,87	4,77						210	2,5	
	1927	XXXVIII M	Hd	Sp	1	1 Z	1	Farman	500	18,00	10,90	60,00	2,02	3,36	5,38						204		
	1927	XXXII	Hd	V	6	1 Z	1	Salmson	230	14,50	10,15	35,00	0,95	0,80	1,75						180	4,5	
	1928	XXIX bis	Dd	Kk	5	1 Z	1	Lorraine	450	14,50	10,70	48,00	1,40	1,00	2,40						205		
	1927	XXV GR	Dd	Sp	2	1 Z	1	Lorraine	450												221	7,4	
	1928	XXV h	Dd	Kwa	2	1 Z	1	Gnôme	400	14,00											205	6,5	
1928	XXIX	Dd	V	8	1 Z	1	Lorraine	450	14,50	10,70	48,00	1,40	1,00	2,40						205			
1928	XXXIII	Dd	Kk	6	1 Z	1	Lorraine	230	14,50	10,15	35,00	0,95	0,80	1,75						190	4,5		
1928	XXXV	Hd	Kb	2	2 Z	2	Renault	960	19,20	12,80	63,00	2,30	1,45	3,75						250	7,0		
Ch. de Provence Aviation, La	1926	C.P.A. 1	Hd	Kb	4	2 Z	2	Hispano	1000	22,80	13,35	84,00	3,35	1,25	4,60	90	105	6,0					
Courneuve	Roques Lefalcalvez, Paris	1928	D. S.	Md	Sp	1	1 Z	1	Salmson	25	8,00	4,90	10,90	0,19	0,10	0,29	62	118					
		1928	D. A.	Md	Sp	1	1 Z	1	Anzani	25	8,00	4,90	10,90	0,19	0,11	0,30	64	110					
		1928	D. A. A.	Md	Sp	1	1 Z	1	Anzani	35	8,00	4,90	10,90	0,20	0,12	0,32	65	120			2,0/14'		
																					3,0/22'		
Romano, Chantiers Navals de la Croisette, Cannes, A. M.	1925	R 3	Dd	Üw	2	1 Z	1	Hispano	140	11,00		30,00	0,73	0,30	1,03	70	160						
	1927	R 4	Dd	Kaw	2	1 Z	1	Salmson	230	11,40	8,58	32,00	1,04	0,40	1,44	85	177						
S. E. C. M., Colombes	1926	Amiot, 12 BN 2	Dd	Kbn	2	1 Z	1	Renault	600	19,36		85,00	2,20	1,50	3,70					5,5	5,0'45'		
	1926	Amiot, 120 B 3	Dd	Kbn	3	1 Z	1	Farman	700	19,00	14,00	85,00	1,76	1,64	3,40	80	200						
	1927	120 Bn 3-a	Dd	Sp	2	1 Z	1	Lorraine	650	21,50	13,63	95,00	2,60	4,18	6,78	160							
	1927	122	Dd	Sp	2	1 Z	1	Lorraine	650	21,50		90,00	2,53	1,37	3,90	215	6,8	4,0/18'					
	1926	150	Hd	V	3	3 Z	3	Lorraine	1200		18,00	100,0	3,23	4,07	7,30	235	4,8						
1928	110	Hd	Kj	1	1 Z	1	Hispano	500	10,50		21,00	1,06	0,38	1,44									
S.P.C.A., Paris	1926	Mét. 63	Dd	Vs	5	3 Z	3	Hispano	540	21,20	12,95	103,0	2,60	1,16	4,58	80	180	4,5	2,0/20'				
	1928	E 5	Hd	Kas	5	3 Z	3	Gnôme	1260	28,10	18,70	140,0	5,00	3,20	8,20	90	200	5,0	2,5/16'				
S.R.A.P., Béche-reau, Paris	1926	2 C 2	Md	Kj	2	1 Z	1	Salmson	500	14,60	10,00	35,00	1,99	0,37	2,36	100	229	7,5	5,0/20'				
	1926		Dd	V	9	1 Z	1	Salmson	500	16,90	10,70	60,00	1,84	1,68	3,52	100	190	7,5	5,0/20'				
R. Tampier, Boulogne-sur-Seine	1924	T 4	Dd	Ka	2	1 Z	1	Hispano	300	11,50	8,87	36,00			1,60					197	6,0		
	1926	T 6	Dd	Kb	3	2 Z	2	Renault	1200	28,00		145,0	3,30	2,30	5,60					197	6,0	3,0/16'	
Tellier-Duhamel Albert, Paris	1926	T. E. 1	Hd	Sp	1	1 Z	1	Vaslin	40	8,80	5,30	10,00	0,25	0,13	0,38	77	145	5,0	1,0/5'5"				
F. Villiers, Meudon	1925	2-C 2	Dd	Kj	2	1 Z	1	Lorraine	450	13,00	9,50	40,00	1,55	0,35	1,90	82	217	8,0	6,0/27'33"				
	1926	4 H.	Dd	Kwa	2	1 Z	1	Lorraine	450	14,00	9,70	42,00	1,95	0,45	2,30	82	202	6,5	4,5/40'				
		B-2 GR.																					
	1926	5 C 2	Dd	Kjn	2	1 Z	1	Lorraine	450	12,00	8,75	40,00	1,27	0,83	2,10	92	224	7,0	6,0/49'28"				
	1926	8 AMCI	Hd	Kj	1	1 Z	1	Hispano	300	11,72	8,30	27,80	1,11	0,44	1,55	93	184	6,7	6,0/28'38"				
	1926	C 2 F	Dd	Ka	2	1 Z	1	Hispano	500	13,00	9,30	40,00	1,25	0,65	1,90	82	214			2,0/15'			
	1926	10	Dd	Kwa	2	1 Z	1	Lorraine	450	14,00	10,35	45,00	1,40	0,81	2,21	197				2,0/15'			
	1926	11	Dd	Kwa	2	1 Z	1	Lorraine	450	14,50	10,50	48,00							5,8				
	1928	24	Dd	Kjn	2	1 Z	1	Lorraine	450	13,00	8,75	42,00	1,46	0,75	2,21	70	212				6,0/50'		



Frankreich — France — France — République Française

Griechenland — Greece — Grèce — Helleniki Dimokratia / Holland — Holland — Hollande — Nederland

Erbauer	Baujahr	Bau-muster	Flügel-anordnung	Verwen-dungszweck	Zahl d. Sitze			Motoren-muster	Motor-Ges.	Spannweite	Länge	Tragfläche	Leergewicht	Zuladung	Fluggewicht	Kleinstre-schwindigk.	Höchstge-schwindigk.	Gipfelhöhe	Steigleis-tg.
					Nr. d. Plätze	Nr. and type of arsrewws d. Schraub.	Nr. of engin.		Stärke PS	= b m	= l m	= I m <sup>2</sup>	= L t	= N t	= G t	V min. km/h	V max. km/h	= H km	= St km/min.
Constructor	Year of construction	Type of construction	Arrangem. of wings	Purpose of use	No. d. places	Nr. and type of arsrewws d. Schraub.	Nr. of engin.	Type of engines	Total HP	Span = b m	Length = l m	Wing area = I m <sup>2</sup>	Weight empty = L t	Useful load = N t	Weight loa-det = G t	minimum speed = V min. km/h	maximum speed = V max. km/h	Service Cei-ling = H km	Rate of Climb = St km/min.
Constructeur	L' an de construction	Type de construction	Disposition des ailes	But d'emploi	No. d. places	No. et sorte des hélices d. Schraub.	No. des mot.	Type des moteurs	Force totale des mot. CV	Envergure = b m	Longueur = l m	Surface por-tante = I m <sup>2</sup>	Poids à vide = L t	Poids utile total = N t	Poids total = G t	Vitesse minima = V min. km/h	Vitesse maxima = V max. km/h	Plafond = H km	Temps de montée = St km/min.

Frankreich — France — France — République Française

M. Wibault, Bilancourt, Selne	1924	7 C 1	Hd	Kj	1	1	Z	1	Gnôme	420	11,00	7,45	22,00	0,97	0,47	1,44	105	233	8,5	2,0/7'2"	
	1925	8 C 2	Hd	Kj	2	1	Z	1	Hispano	500	12,70	8,95	31,00	1,21	0,84	2,05	98	240	7,0	2,0/7'2"	
	1925	9 C 1	Hd	Kj	1	1	Z	1	Hispano	500	11,00	8,20	23,00	0,85	0,53	1,38		230	8,1	2,0/4'	
	1926		Hd	Kj	2	1	Z	1	Hispano	500	13,24		30,00	1,09	0,75	1,84					
	1928	122	Hd	Kj	2	1	Z	1	Napier	500	12,70	9,06	29,00	1,24	0,86	2,10					
	1928	17	Hd	Kj	1	1	Z	1	Hispano	500	9,04		16,90	0,98	0,39	1,37					
	1928	71	Hd	Kj	1	1	Z	1	Hispano	400	11,00		22,00	0,90	0,58	1,48					
	1928	70	Hd	Kj	1	1	Z	1	Gnôme	420	12,00		22,00	0,90	0,55	1,45					
	1926	10 G R	Hd	Ka	2	1	Z	1	Gnôme	420	12,68	9,16	29,60	1,03	0,87	1,90		203		5,0 22'8"	
	1927	12 C 2	Hd	Kj	2	1	Z	1	Hispano	500	12,67	8,95	29,60	1,21	0,81	2,02		226	5,0	5,0/16'46	
	1928	13 C 1	Hd	Kj	1	1	Z	1	Hispano	400	9,16	6,72	16,26	0,86	0,34	1,20		104	242	8,0	6,0/17'33
	1928	121	Hd	Kj	2	1	Z	1	Hispano	500	12,70	8,95	29,45	1,14	0,87	2,01		95	242	7,5	5,0/18'
	1928	170	Hd	Kj	1	1	Z	1	Hispano	500	9,16	6,92	16,70	0,96	0,39	1,35		110	272	9,6	3,0/4'20"
	1928	130	Hd	Kj	1	1	Z	1	Hispano	400	9,16	6,92	16,70	0,96	0,39	1,35					

Griechenland — Greece — Grèce — Helleniki Dimokratia

The Greek Naval Aircraft Factory, Old Phaleron	1926	Velos	Dd	Ktw	2	1	Z	1	Lizenz Blackburn „Velos“										
	1926	Swift II	Dd	Kt	2	1	Z	1	Lizenz Blackburn „Swift II“										
	1926	504	Dd	Ü	2	1	Z	1	Lizenz Avro 504										
	1926	Morane	Hd	Ü	2	1	Z	1	Lizenz Morane-Saulnier										
	1927	Helithon	Dd	Ka	2	1	Z	1	Salmson 120										

Holland — Holland — Hollande — Nederland

Techn. Schule, Amsterdam	1925	Amsterdam	Hd	Sp			1	Z	1	Anzani	35	13,00		18,50	0,30	0,17	0,47	50	110		
Maatschappij voor Vliegtuigenbouw Aviolanda, Papendrecht	1928	Wal	Hd	Ka	6	2	ZD	2	Lizenz Dornier „Wal“												
F. Koolhoven, Rijswijk	1924	FK 23a	Dd	Kj	1	1	Z	1	Siddeley	200	7,11	5,60		0,38	0,27	0,65		241	4,5	4,5/15'	
	1924	FK 29	Dd	Sp	3	1	Z	1	Bristol	100	10,10	6,70		0,45	0,30	0,75		153	4,5		
	1924	FK 31a	Hd	Ka	2	1	Z	1	Bristol	450	12,00	8,10	27,00	1,03	0,77	1,80		90	225	7,2	4,0/12'
	1924	FK 31b	Hd	Kb	2	1	Z	1	Bristol	450	13,50	8,10	27,00	1,04	0,86	1,90		100	225	6,7	4,0/14'
	1924	FK 31c	Hd	Kj	2	1	Z	1	Bristol	450	11,30	8,10	23,00	1,02	0,66	1,68		95	240	7,0	4,0/12'
	1925	FK 32	Dd	Ü	2	1	Z	1	Le Rhône	110	8,00	7,10	20,00	0,61	0,26	0,87		62	150	4,3	2,0/8'
	1925	FK 33	Hd	V	12	3	ZD	3	Siddeley	720	24,80	17,45	102,0	3,00	1,66	4,66		73	180		
	1926	FK 34	Hd	Kaw	2	1	Z	1	Hispano	450	13,00	9,30		1,70	0,80	2,50			204		
	1926	FK 35	Td	Kj	2	1	Z	1	Bristol	450	11,50	8,60	24,00	0,90	0,64	1,54		85	260	7,8	5,0/14'
	1927	FK 30	Hd	Sp	2	1	Z	1	Siemens	60	8,50	8,00		0,27	0,26	0,53		53	128		
	1927	FK 35w	Td	Kjw	2	1	Z	1	Bristol	450	10,50	9,35									
	1927	FK 36	Dd	Ka	2	1	Z	1	Bristol	450	11,50	8,60	24,00	0,90	0,64	1,54		85	260	7,8	5,0/14'
	1927	FK 36w	Dd	Kaw	2	1	Z	1	Bristol	450	12,00	9,35									
	1927	FK 37	Hd	V		3	Z	3	Bristol	1350	30,00	22,00	140,0	4,70	3,50	8,20					
N. V. Nederlandse Vliegtuigenfabriek, Fokker, Amsterdam	1924	C IVa	Dd	Ka	2	1	Z	1	Napier	450	12,90	9,00	39,00	1,45	0,95	2,40		235	6,5	3,0/12'	
	1924	C IVaw	Dd	Kwa	2	1	Z	1	Napier	450	12,90	9,70	39,15	1,80	0,80	2,60		215	4,5	3,0/28'	
	1924	CVA	Dd	Ka	2	1	Z	1	Rolls Royce	360	13,33	9,25	40,70	1,43	0,80	2,23		220	6,2	3,0/10'	
	1925	CVB	Dd	Kj	2	1	Z	1	Napier	450	12,03	9,25	36,50	1,38	0,60	1,98		230	6,6	2,0/8'	
	1925	CVC	Dd	Kb	2	1	Z	1	Hispano	450	14,62	9,35	46,62	1,48	1,00	2,48		210	5,8	3,0/12'	
	1925	D XIII	Dd	Kj	1	1	Z	1	Napier	450	11,53	7,30	21,80	1,12	0,43	1,55		265	8,0	4,0/12'	

Holland — Holland — Hollande — Nederland / Italien — Italy — Italie — Regno d'Italia

Erbauer	Baujahr	Baumuster	Flügelanordnung	Verwendungszweck	Zahl d. Sitze	Zahl u. Art d. Schraub.	Zahl d. Mot.	Motorenmuster	Motor-Ges-Stärke PS	Spannweite	Länge	Tragfläche	Leergewicht	Zuladung	Flüggewicht	Kleinste Geschwindigkeit	Höchste Geschwindigkeit	Gipfelhöhe	Steigleistung
Constructor	Year of construction	Type of construction	Arrangement of wings	Purpose of use	Nr. of seats	Nr. and type of airscrews	Nr. of engine.	Type of engines	Total HP	Span	Length	Wing area	Weight empty	Useful load	Weight loaded	minimum speed	maximum speed	Service Ceiling	Rate of Climb
Constructeur	L' an de construction	Type de construction	Disposition des ailes	But d'emploi	No. d. places	No. et sorte de helices	No. des mot.	Type des moteurs	Force totale des mot. CV	Envergure	Longueur	Surface portante	Poids à vide	Poids utile total	Poids total	Vitesse minima	Vitesse maxima	Plafond	Temps de montée

Holland — Holland — Hollande — Nederland

N. V. Nederlandse Vliegtuigenfabriek, Fokker, Amsterdam	1924	S IV	Dd	Ü	2	1 Z	1	Bristol	120	11,20	8,50	27,70	0,80	0,33	1,13	70	170	3,7	1,0/8'
	1924	CVD	Dd	Ka	2	1 Z	1	Hispano	450	12,50	9,53	28,80	1,29	0,60	1,89	95	255	6,7	5,0/17'
	1925	CVE	Dd	Kb	2	1 Z	1	Bristol	450	15,30	9,46	39,30	1,21	1,00	2,21	90	214	5,9	5,0/38'
	1926	FB III	Dd	Ksa	3	1 Z	1	Napier	450	18,00	11,85	56,00	2,27	1,03	3,30	175	3,0		
	1926	F VII b	Hd	V	12	1 Z	1	Napier	450	19,30	14,60	58,50	1,65	1,65	3,30	90	175	3,7	3,0/43'
	1926	F VII 3 m	Hd	V	10	1 Z	3	Wright	600	19,31	14,50	58,50	2,30	1,70	4,00	95	197	4,3	1,0/6'
	1927	F VIII	Hd	V	17	2 Z	2	Bristol	840	23,00	16,80	82,00	2,80	2,20	5,00	80	190	4,6	1,0/5'
	1923	T III	Td	Kt	2	1 Z	1	Rolls Royce	360	21,30	12,80	69,00	2,08	1,50	3,58		167	4,0	
	1923	T IIIw	Td	Kwt	2	1 Z	1	Napier	450	19,80	13,50	69,00	2,55	1,75	4,30				
	1919	F II	Hd	V	6	1 Z	1	B. M. W.	185	16,10	11,00	42,00	1,20	0,70	1,90		150	4,0	
	1921	F III	Hd	V	6	1 Z	1	Siddeley	230	16,00	10,30	42,00	1,20	0,70	1,90		160		
	1927	TIV	Hd	Ktw	4	2 Z	2	Lorraine	900	21,80	17,60	96,00	4,15	2,40	6,55	95	200	3,7	3,0/29'
Vliegtuigenfabr. Pander, Haag	1925	E	Dd	Sp	2	1 Z	1	Anzani	45	10,00	6,20	17,70	0,31	0,22	0,53	65	125	3,5	1,0/7'30"
	1926	EA	Dd	Sp	2	1 Z	1	Anzani	50	10,00	6,20	17,70	0,32	0,23	0,55	67	129	3,9	1,0/6,5'
	1926	EB	Dd	P	2	1 Z	1	Anzani	75	10,00	6,10	17,70	0,35	0,32	0,67	75	142	3,5	1,0/6'
	1926	EC	Dd	Ü	2	1 Z	1	Walter	60	10,00	6,10	17,70	0,36	0,24	0,60	70	140	4,2	1,0/6'
	1926	ED	Dd	Ü	2	1 Z	1	A. D. C.	60	10,00	6,20	17,70	0,36	0,25	0,61	71	138	3,9	1,0/7'
	1926	EE	Dd	Ü	2	1 Z	1	Siemens	55	10,00	6,10	17,70	0,37	0,23	0,60	70	131	3,5	1,0/8'
	1924	D	Md	Sp	1	1 Z	1	Anzani	25	8,00	4,95	10,80	0,19	0,10	0,29	63	110	3,1	1,0/9'

1925	DA	Md	Sp	1	1 Z	1	Anzani	35	8,00	4,98	10,80	0,20	0,12	0,32	67	123	3,3	1,0/7'
1926	DB	Md	Ü	1	1 Z	1	Bristol	35	8,00	5,05	10,80	0,18	0,10	0,28	62	120	3,7	1,0/6,5'
1926	DC	Md	Sp	1	1 Z	1	Anzani	35	8,00	4,95	10,80	0,19	0,11	0,30	64	115	3,2	1,0/8'

Italien — Italy — Italie — Regno d'Italia

Adamoll - Cattani, Roma	1928		Dd	Sp	1	1 Z	1	Le Rhône	230	8,60	6,10						300		
Soc. Ital. Brevetti Antoni, Pisa	1923		Dd	Kj	1	1 Z	1	S. P. A.	200	12,50	8,00	44,00	1,20	0,15	1,35		190	10,8	
Soc. Anon. Aeronautilica Ansaldo, Torino	1922	SVA	Dd	Kj	1	1 Z	1	S. P. A.	200	7,68	6,50	24,20	0,64	0,25	0,89		215		
	1923	201	Dd	Kj	1	1 Z	1	S. P. A.	200	10,96	8,30	35,80	0,78	0,50	1,28		180		
	1923	A 300/3	Dd	Ka	2	1 Z	1	Fiat	300	11,24	8,75	36,60	1,20	0,50	1,70		200	6,5	
	1923	A 300/c	Dd	V	6	1 Z	1	Fiat	300	13,30	9,80	44,00	1,15	0,75	1,90		181		
	1923	A 300/4	Dd	Ka	2	1 Z	1	Isotta	250	11,24	8,75	39,50	1,14	0,50	1,64		180		
	1924	A 400	Dd	Ka	2	1 Z	1	Lorraine	400										
	1924	S	Dd	Ü	2	1 Z	1	S. P. A.	200	10,96	8,30	35,80	1,78	0,50	1,28	60	180		
	1925		Dd	Sp	2	1 Z	1	Ansaldo	50										
	1923	AP	Dd	P	1	1 Z	1	S. P. A.	200	10,96	8,30	35,00	0,78	0,50	1,28		180		
	1923	A 5	Dd	Ka	2	1 Z	1	S. P. A.	200			35,00	0,82				212		
	1926	A 150	Hd	Ka	2	1 Z	1	Lorraine	400	12,20	8,60	41,00	1,16	0,72	1,89	84	220	7,0	4,0/20'
	1926	A 120	Hd	Ka	2	1 Z	1	Fiat	400										
	1926	AC 2	Hd	Kj	1	1 Z	1	Hispano	300	10,83	7,50		0,92	0,31	1,24	80	232	9,0	5,0/19'30"
	1926	A 115	Dd	Ka	2	1 Z	1	Lorraine	400	12,18	8,60	71,30	1,16	0,71	1,87	84	220		5,0/28'
	1926	A 115m	Hd	Ka	2	1 Z	1	Lorraine	400	12,18	8,60								
	1927	AC 3	Hd	Sp	1	1 Z	1	Romeo	420				0,96	0,45	1,41			11,8	
Cantieri Aeron. Bergamasci	1928	C 1	Dd	Ü	2	1 Z	1	Hispano	150								192		2,0/9'
Augusta, Turin	1927		Hd	Sp	1	1 Z	1	Anzani	15	14,00	7,00	21,00	0,20	0,10	0,30	35	70		
Soc. Italiana E. Breda, Milano	1924	A 2a	Td	Ü	2	1 Z	1	Colombo	140	13,00	8,50	30,00	0,80	0,35	1,15	75	165	3,5	
	1924	A 2b	Td	Sp	3	1 Z	1	Isotta	250	14,00	8,97	34,00	0,95	0,45	1,40	78	210	6,0	
	1924	A 3a	Dd	Kb	3	2 Z	2	Lorraine	800	23,80	17,00	148,0	3,85	1,80	5,65	60	175	4,0	
	1924	A 3b	Dd	Kb	4	4 ZD	4	S. P. A.	800	23,00	17,00	148,0	3,85	1,80	5,65	75	176	4,0	
	1924	A 4	Dd	Ü	2	1 Z	1	Colombo	130	10,90	8,25	40,00	0,80	0,26	1,06	60	140	3,5	
	1926	A 4 HS	Dd	Üw	2	1 Z	1	Hispano	180	10,90	9,30	40,00	0,95	0,26	1,21	65	140	3,0	
	1926	A 4 HSA	Dd	Ü	2	1 Z	1	Hispano	180	10,90	8,20	40,00	0,75	0,26	1,01	60	160	4,5	
	1923	A 5	Dd	Kb	4	4 ZD	4	S. P. A.	800	27,00	15,00	160,0	4,00	2,40	6,40	100	100		
	1926	A 7 LD	Hd	Ka	2	1 Z	1	Lorraine	400	16,54	10,00	45,00	1,40	0,70	2,10	70	220	7,0	
	1928	A 7 Asso	Hd	Ka	2	1 Z	1	Isotta	500	15,78	10,51	43,00	1,50	1,00	2,50	75	235	6,5	
	1928	A7 Ass.ldr.	Hd	Kaw	2	1 Z	1	Isotta	500	15,78	10,95	43,00	1,75	0,90	2,65	78	200	5,5	

**Italien — Italy — Italie — Regno d'Italia**

Erbauer	Baujahr	Baumuster	Flügelanordnung	Verwendungszweck	Zahl d. Sitze	Zahl u. Art d. Schraub.	Zahl d. Mot.	Motoren-muster	Motor-Qes.-Stärke PS	Spannweite	Länge	Tragfläche	Leergewicht	Zuladung	Fluggewicht	Kleinstgeschwindigkeit	Höchstgeschwindigkeit	Gipfelhöhe	Steigleistung
Constructor	Year of construction	Type of construction	Arrangement of wings	Purpose of use	Nr. of seats	Nr. and type of airscrews	Nr. of engines	Type of engines	Total HP	Span = b m	Length = l m	Wing area = T m <sup>2</sup>	Weight empty = L t	Useful load = N t	Weight loaded = G t	minimum speed = V min. km/h	maximum speed = V max. km/h	Service Ceiling = H km	Rate of Climb = St km/min.
Constructeur	L' an de construction	Type de construction	Disposition des ailes	But d'emploi	No. d. places	No. et sortie des helices	No. des mot.	Type des moteurs	Force totale des mot. CV	Envergure = b m	Longueur = l m	Surface portante = T m <sup>2</sup>	Poids à vide = L t	Poids utile = N t	Poids total = G t	Vitesse minima = V min. km/h	Vitesse maxima = V max. km/h	Piafond = H km	Temps de montée = St km/min.

**Italien — Italy — Italie — Regno d'Italia**

Soc. Italiana E. Breda, Milano	1925	A 8	Dd	Kb	4	2 Z	2	Lorraine	800	23,00	16,70	143,0	3,80	1,80	5,60	75	175	3,5	
	1928	A 9	Dd	Ü	2	1 Z	1	Isotta	250	9,32	7,95	27,00	0,77	0,28	1,05	75	185	6,0	
	1928	A 9 bis	Dd	KJ	1	1 Z	1	Isotta	250	8,72	7,95	23,00	0,72	0,22	0,94	75	195	5,0	
	1926	A 10	Dd	Ü	2	1 Z	1	Isotta	250	8,84	8,10	17,50	0,80	0,25	1,05	80	210	5,0	
	1928	A 14a	Dd	Kb	3	3 Z	3	Bristol	1350	23,06	15,70	148,0	3,90	2,60	6,50	80	190	5,0	
	1928	A 14b	Dd	V	3	3 Z	3	Bristol	1350	23,06	15,70	148,0	3,90	2,60	6,50	80	190	5,0	
Aeroplani Caproni, Taliedo	1924	MC 1	Md	KJ	1	1 Z	1	Fiat	300	13,25	9,05	58,50	0,85	0,70	1,55				
	1923	600	Dd	Kbn	4	3 ZD	3	S. P. A.	600	20,72	11,20	100,0	2,30	1,70	4,00				
	1924	Ca 3 mod	Dd	Kbn	4	3 ZD	3	Isotta	510	22,00	11,50	94,00	2,40	1,50	3,90	85	170	2,0/15'	
	1924	Ca 66	Dd	Kbn	4	4 ZD	4	S. P. A.	800	25,00	14,58	143,0	3,30	2,20	5,50				
	1926	Ca 67	Dd	Kb	4	2 Z	2	Lorraine	800										
	1926	Ca 70 J	Dd	KJ	2	1 Z	1	Bristol	450	17,00	9,54	55,00	1,31	0,82	2,13	90	200	4,0/14'	
	1926	Ca 70 L	Dd	KJ	2	1 ZD	1	Lorraine	400	17,00	8,54	55,00	1,31	0,82	2,13	90	200	4,0/17'	
	1926	Ca 72	Dd	Kb	4	3 ZD	3	Lorr., SPA	800	29,30	16,65	215,0	5,25	3,00	8,25	75	180	4,5/50'	
	1926	Ca 73a	Dd	Kbn	4	2 ZD	2	Lorraine	800	25,00	15,10	143,0	3,20	1,80	5,00	71	175	5,0	
	1926	Ca 73b	Dd	V	12	2 ZD	2	Lorraine	900	25,00	15,10	143,0	3,30	1,90	5,20	71	180	5,0	
	1926	Ca 73 bis	Dd	Kbn	4	2 ZD	2	Lorraine	900	25,00	15,10	143,0	3,20	2,00	5,20	80	180	5,0	
	1927	Ca 73 ter	Dd	V	12	2 ZD	2	Isotta	1000	25,00	15,10	143,0	3,40	2,00	5,40	70	180	5,0	
1926	Ca 80	Dd	Kbn	4	2 ZD	2	Bristol	900	25,00	15,10	143,0	2,90	1,90	4,80	71	180	5,0		
Cstr. Aer. Italiane, Milano	1926	CF 1	Td	Sp	1	1 Z	1	Anzani	25	11,60	5,15	9,50	0,15	0,10	0,30	55	140	2,0/25'	
	1927	CF 2	Td	Sp	2	1 Z	1	Salmson	40	12,50	5,80	14,00	0,26	0,21	0,47	60	125	2,0/25'	
	F. I. A. T. Soc. Anonima, Torino	1922	R 2	Dd	Ka	2	1 Z	1	Fiat	300	12,30	8,75	1,22	0,45	1,67				
		1922	BR 1	Dd	Sp	1	1 Z	1	Fiat	600	15,50	9,80	72,00	2,25	1,00	3,25	250	5,0	3,0/16'
1922		BR 2	Dd	Kb	2	1 Z	1	Fiat	700	17,20	10,19	75,00	2,33	1,80	4,13	259	6,0		
1925		BRT	Dd	Kt	2	1 Z	1	Fiat	700	17,30	10,47	77,00	3,40	1,38	3,78	105	245	5,0	
Soc. Anon. Garbaldini, Novara	1922	R 700	Dd	Sp	1	1 Z	1	Fiat	700	8,00	7,50	32,50			2,10				
	1925	CR 1	Dd	Kj	1	1 Z	1	Hispano	300	8,95	6,16	23,00	0,78	0,33	1,11	95	270	7,6	
	1923	RS	Dd	Ka	2	1 Z	1	Hispano	300	11,20	7,55	36,00	1,00	0,60	1,60	240	5,7	4,0/21'	
	1923	AL	Dd	V	6	1 Z	1	Fiat	300	14,75	8,90	56,25	1,50	0,75	2,25	185			
	1923	ARS	Dd	Ka	2	1 Z	1	Hispano	300				1,20	0,65	1,67	230			
	1926	CR 20	Dd	Kj	1	1 Z	1	Fiat	400	9,80	6,58	25,50	0,90	0,42	1,22	100	228	9,0	
	1927	R 22	Dd	Ka	1	1 Z	1	Fiat	550	14,10	9,24	50,50	1,60	0,90	2,50	245	7,0	5,0/28'	
	Soc. Anon. Garbaldini, Novara	1923	G 4 bis	Dd	Ü	1	1 Z	1	Le Rhône	120	7,70	5,77	19,00	0,43	0,20	0,63	170		2,0/7'80"
1924		G 6	Dd	Ü	2	1 Z	1	Le Rhône	120	10,00	5'87	29,60	0,51	0,27	0,78	150			
1924		G 7	Dd	Ü	2	1 Z	1	Gabardini	60	9,10	6,42	25,00	0,25	0,20	0,45				
1925		G 8	Dd	Kj	1	1 Z	1	Hispano	140	8,34	5,55	22,06	0,58	0,20	0,78				
1925		G 9	Dd	Kj	1	1 Z	1	S. P. A.	200	7,00	6,00	18,00				235		1,0/3'12"	
1925		G 9 bis	Dd	Kj	1	1 Z	1	Hispano	300	7,00	6,00	18,00						5,0/15'	
Aeronautica Macchi, Varese	1923	M 7	Dd	Ksj	1	1 D	1	Lorraine	480			23,50	0,78	0,30	1,08	95	210	1,0/9'	
	1925	M 7 ter a	Dd	Ksj	1	1 D	1	Lorraine	480			23,50	0,78	0,30	1,08	95	210	1,0/9'	
	1925	M 7 ter b	Dd	Kj	1	1 D	1	Lorraine	480			23,50	0,78	0,30	1,08	95	210	1,0/9'	
	1923	M 18	Dd	Üs	2	1 D	1	Isotta	250										
	1922	M 16	Dd	Spw	1	1 D	1	Anzani	35	6,40	5,20	12,00	0,17	0,09	0,25	126		3,7	
	1923	M 19	Dd	Sps	1	1 Z	1	Fiat	700										
	1925	M 20 h	Dd	Üw	2	1 Z	1	Wright	60			19,50	0,29	0,22	0,51	66	126	2,0/22'	
	1924	M 20	Dd	Ü	2	1 Z	1	Anzani	45	8,00	5,65	19,63	0,26			115			
	1924	M 24	Dd	Ksb	3	2 ZD	2	Fiat	600	22,00	13,70	90,00	2,97	0,54	4,51	180		3,5	
	1927	M 24 bis a	Dd	Vs	2	2 ZD	2	Isotta	1000	22,00		110,0	3,70	1,85	5,55	190		3,0/32'	
	1924	M 26	Dd	Ksj	1	1 D	1	Hispano	300	9,20	8,15	26,00	0,86	0,33	1,19	80	244	7,2	4,0/12'16"
	1924	M 29 C 1	Dd	Kj	1	1 Z	1	Lizenz Neuport	300										
Piero Magni, Meda	1925	M 31	Hd	Kj	1	1 Z	1	Hispano	450		6,64					120	350		
	1926	M 33	Md	Sps	1	1 Z	1	Curtiss	450							90	160		
	1926	M 24 bis	Dd	Ksb	4	2 ZD	2	Isotta	1000	21,73	14,03	110,0	3,30	1,70	5,00				
	1926	M 39	Td	Spw	1	1 Z	1	Fiat	800	9,26	6,73	14,50	1,30	0,31	1,61			416	
	1927	M 52	Td	Sp	1	1 Z	1	Fiat	1000	8,93	7,13	13,00			1,45				
	1924	Vittoria A	Hd	Sp	1	1 Z	1	Anzani	45	8,00	5,56	11,00	0,28	0,14	0,42	185		5,0	
	1925	Vittoria C	Hd	Sp	1	1 Z	1	Anzani	45	8,00	5,56	10,74	0,28	0,13	0,41				
	1925	Vittoria F	Hd	Sp	1	1 Z	1	Anzani	45	8,00	5,52	9,50	0,28	0,13	0,41				
1927	Bi. Vittor.	Hd		2			Salmson	65											

Italien — Italy — Italia — Regno d'Italia / Japan — Japan — Japon — Nippon

Erbauer	Baujahr	Baumuster	Flügelanordnung	Verwendungszweck	Zahl d. Sitze	Zahl u. Art d. Schraub.	Zahl d. Mot.	Motoren-muster	Motor-Oes.-Stärke PS	Spannweite	Länge	Tragfläche	Leergewicht	Zuladung	Fluggewicht	Kleinstgeschwindigkeit	Höchstgeschwindigkeit	Gipfelhöhe	Steigleistung
Constructor	Year of construction	Type of construction	Arrangement of wings	Purpose of use	Nr. of seats	Nr. and type of airscrews	Nr. of engines	Type of engines	Total HP	Span = b m	Length = l m	Wing area = T m <sup>2</sup>	Weight empty = L t	Useful load = N t	Weight loaded = G t	minimum speed = V min. km/h	maximum speed = V max. km/h	Service Ceiling = H km	Rate of Climb = St km/min.
Constructeur	L. an de construction	Type de construction	Disposition des ailes	But d'emploi	No. d. places	No. et sorte des helices	No. des mot.	Type des moteurs	Force totale des mot. CV	Envergure = b m	Longueur = l m	Surface portante = T m <sup>2</sup>	Poids à vide = L t	Poids utile total = N t	Poids total = G t	Vitesse minima = V min. km/h	Vitesse maxima = V max. km/h	Plafond = H km	Temps de montée = St km/min.

Italien — Italy — Italia — Regno d'Italia

Cantieri Navali, Triestino, Montefalcone	1925	Cant 6	Dd	Ksb	4	3 Z	3	Lorraine	1200	22,00	14,94	13,80	4,50	2,50	7,00			192	
	1925	Cant 6 ter	Dd	Vs	13	3 Z	3	Lorraine	1200	22,00	14,94	13,80	4,50	2,50	7,00			192	
	1925	Cant 7 bis	Dd	Us	2	1 D	1	Isotta	250	11,80	9,15	38,42	1,00	0,50	1,50			180	5,0
	1926	Cant 10	Dd	Kst	1	1 D	1	Fiat	300	14,00	10,20	58,00	1,50	0,80	2,30			175	
	1926	Cant 10ter	Dd	Vs	6	1 D	1	Lorraine	400	14,40	10,23	58,00	1,60	0,90	2,50	90		180	
	1926	Cant 12	Dd	Ksa	2	1 D	1	Isotta	250	12,09	9,15	42,00	0,95	0,50	1,95			195	
	1926	Cant 13	Dd	Kjs	1	1 D	1	Lorraine	400	14,68	10,00	59,00	1,80	0,80	2,60			195	
	1926	Cant 15	Dd	Ksj	1	1 D	1	Fiat	400	11,00	9,11		1,12	0,43	1,55			250	7,3
	1926	Cant 16ter	Dd	V	5		1	Lorraine	400			58,00	1,60	0,90	2,50			180	4,0/11'
1926	Cant 18	Dd	Us	2	1 D	1	Isotta	250	10,50	8,67	27,00	0,90	0,30	1,20	95		210	5,5	
Cantieri Montofano, Napoli	1922	R 5	Dd	Us	2	1 D	1	Combi	50	7,00	8,10	15,00	0,35	0,15	0,50	65		135	
	1923	R 6	Dd	Sp	1	1 Z	1	Anzani	35	3,45	3,75	11,00	0,15	0,11	0,26			140	
	1924	R 7	Dd	U	2	1 Z	1	Combi	50	6,50	6,40	15,00	0,30	0,20	0,50	65		140	
	1925	R 9	Dd	Sp	1	1 Z	1	Le Rhône	50	4,50	4,50	13,00	0,20	0,16	0,36			150	
Officine Ferroviarie Meridionali, Napoli	1925	R 1	Dd	Ka	2	1 Z	1	Lizenz Fokker C V-D											
	1927	Ro 1	Dd	Ka	2	1 Z	1	Romeo	420	15,30	9,46	39,30	1,27	0,90	2,17	86	225	6,0	2,0/6'
	1927	CR	Dd	Kj	1	1 Z	1	Lizenz Fiat CR											

Piaggio Co., Soc. Anon., Genoa	1924	BN 2	Dd	Kj	1	1 Z	1	Hispano	300	10,40	7,00	20,00	0,65	0,30	0,98	110	255	5,0	5,0/16'
	1924	PRB 1	Dd	Kbn	4	4 ZD	4	S. P. A.	800	24,00	14,50	140,0	3,60	1,90	5,50		184		5,0/45'
	1923	P 3	Dd	Vs	24	4 ZD	4	Isotta	1040	41,40	18,00	206,0	5,20	3,00	8,20		170		
	1925	P 3	Dd	Kbn	4	4 ZD	4	S. P. A.	800	24,00	14,74	134,0	3,97	1,80	5,57	80	185		3,0/25'
S. A. I. di Costruzioni Meccaniche, Marina di Pisa	1922	Wal v	Hd	Vs	2	2 ZD	2	B. M. W.	1200	22,50	16,20	97,00	4,15	1,15	6,30			190	4,8
	1922	Wal m	Hd	Kas	2	2 ZD	2	B. M. W.	1200	22,50	16,20	97,00	4,15	1,15	6,30			190	4,8
S. I. A. I. Soc. Idrovolanti Alta Italia Savoia, Sesto Calende	1922	S 16	Dd	Us	2	1 D	1	Fiat	300	14,80	10,00	53,00	1,30	1,30	2,10			170	
	1925	S 16 ter	Dd	Ksa	2	1 D	1	Lorraine	400	15,50	13,50	60,00	1,67	0,90	2,57	90		190	1,0/3'30"
	1922	S 21	Dd	Us	2	1 D	1	Isotta	160	12,44	10,00	43,40			1,40				
	1923	S 53	Dd	Sp	1	1 D	1	Hispano	300	10,00	7,25	23,00	0,78	0,30	1,08			150	
	1926	S 52	Dd	Kj	1	1 Z	1	Fiat	400	10,17	7,18	24,00	0,80	0,30	1,10	95	280	5,0	1,0/1'30"
	1924	S 53	Dd	Ksa	3	2 ZD	2	S. P. A.	400										
	1924	S 55	Hd	Kst	4	2 ZD	2	Fiat	600	24,00	16,00	93,00	2,77	1,68	4,45			160	3,0
	1924	S 56	Dd	Us	2	1 Z	1	Anzani	70	10,50	7,25	26,00	0,50	0,25	0,75	65	140	3,5	2'0/20'
	1926	S 56a	Dd	Us	3	1 Z	1	Anzani	70	10,66	8,10	26,00	0,50	0,25	0,75	60	130	3,5	2,0/25'
	1924	S 57 bis	Dd	Ksj	2	1 D	1	Isotta	250	11,00	8,90	36,00	1,05	0,55	1,60	95	235		1,0/3'
	1925	S 58	Dd	Ksj	1	1 D	1	Hispano	300	11,25	8,42	34,00	1,00	0,33	1,33	80	250	7,5	1,0/2'
	1925	S 59	Dd	Vs	3	1 D	1	Rolls Royce	360				1,74	0,81	2,55				
	1925	S 60	Hd	Kb	4	2 ZD	2	Lorraine	800						2,60			195	
	1927	S 63	Hd	Kas	2	2 ZD	2	Isotta	1000	27,32	15,50	105,0	5,20	2,20	7,40	110	205		3,0/50'
	1927	S 62	Dd	Kas	3	1 D	1	Isotta	500	15,50	11,00	65,00	1,90	1,10	3,00	85	200	4,2	3,0/24'
1928	S 64	Md	Sp	2	1 D	1	Fiat	550			60,00	2,70	3,80	6,50					

Japan — Japan — Japon — Nippon

Aichi Tokai Denki Kabushiki Kaisha, Nagoya	1923		Dd	Ksa	2	2 D	2	Lizenz Felixtowe F 5										85	185
	1927		Dd	P	2	1 Z	1	Lorraine	450	16,00	10,50	62,03	1,50	1,13	1,60				
Itoh-Aeroplane Co. Tsudannuma, Chiba	1922	I	Dd	Sp	1	1 Z	1	Itoh	45	5,80	5,14		0,20	0,10	0,30				129
	1922	II	Dd	U	2	1 Z	1	Curtiss	90	8,82	6,45	23,00	0,50	0,25	0,75				140
	1922	III	Dd	Ka	1	1 Z	1	Maybach	300	10,60	7,71	28,80			1,57				180
	1921	IV	Dd	Sp	2	1 Z	1	Clerget	120	9,30	6,05	23,20							130
	1923	V	Dd	Ks	1	1 Z	1	Hispano	180	14,66	7,65				1,35				120
	1924	Akitago	Dd	Ka	1	1 Z	1	Maybach	260										
	1923	Yamagata-Kinen	Dd	Ks	2	1 Z	1	Liberty	400										

## Japan — Japan — Japon — Nippon

Erbauer	Baujahr	Baumuster	Flügelanordnung	Verwendungszweck	Zahl d. Sitze	Zahl u. Art d. Schraub.	Zahl d. Mot.	Motoren-muster	Motor-Ges-Stärke PS	Spannweite = b m	Länge = l m	Tragfläche = T m <sup>2</sup>	Leergewicht = L t	Zuladung = N t	Fluggewicht = G t	Kleinste Geschwindigkeit. V min. km/h	Höchste Geschwindigkeit. V max. km/h	Servicehöhe = H km	Steigleistung. St km/min.
Constructor	Year of construction	Type of construction	Arrangement of wings	Purpose of use	Nr. of seats	Nr. and type of air screws	Nr. of engines	Type of engines	Total HP	Span = b m	Length = l m	Wing area = T m <sup>2</sup>	Weight empty = L t	Useful load = N t	Weight loaded = G t	Minimum speed = V min. km/h	Maximum speed = V max. km/h	Service Ceiling = H km	Rate of Climb = St km/min.
Constructeur	L' an de construction	Type de construction	Disposition des ailes	But d'emploi	No. d. places	No. et sorte des hélices	No. des mot.	Type des moteurs	Force totale des mot. CV	Envergure = b m	Longueur = l m	Surface portante = T m <sup>2</sup>	Poids à vide = L t	Poids utile total = N t	Poids total dét = G t	Vitesse minima = V min. km/h	Vitesse maxima = V max. km/h	Plafond = H km	Temps de montée = St km/min.

## Japan — Japan — Japon — Nippon

Higashi Kawa-saki-Machi, Kobe	1926	Do N	Hd	Kb	4	2 ZD	2	B. M. W.	900	26,80	18,00	121,0	4,30	2,20	6,50		180	5,0	
	1925	Do T L	Hd	Kk	1	Z	1	Lizenz Dornier											
	1925	Do T W	Hd	Kkw	1	Z	1	Lizenz Dornier											
	1925	Merkur L	Hd	V	1	Z	1	Lizenz Dornier											
	1925	Merkur W	Hd	Vw	1	Z	1	Lizenz Dornier											
Matsui, Tokorozawa	1924		Dd	Kj	1	1 Z	1	Salmson	250	9,25	6,20	22,00			1,10		210		
Mitsubishi, Shoji Kaisha Tokio	1923	Nr. 1	Dd	Kj	1	1 Z	1	Hispano	300	9,75	7,20			1,02					
	1923	Nr. 2	Dd	Ka	2	1 Z	1	Hispano	300										
	1925	Nr. 3	Dd	Kt	1	1 Z	1	Napier	450										
	1925	Nr. 4	Dd	Kt	1	1 Z	1	Napier	450										
	1924	A 2	Dd	Ka	2	1 Z	1	Lizenz Salmson	A 2										
Torago	1924	HD 14	Dd	U	2	1 Z	1	Lizenz Hanriot	HD 14										
	1922	Ro II	Md	Kas	4	2 Z	2	Lizenz Rohrbach	Ro II										
	1923	Ro III	Md	Kbs	4	2 Z	2	Lizenz Rohrbach	Ro III										
	1927	R	Dd	Ka	2	1 Z	1	Mitsubishi	300										
	1925		Dd	Kaw	2	1 Z	1	Napier	450	14,78	10,08	60,00	1,50	1,30	2,80		200	6,1	2,0/10'
	1927		Dd	Ka	2	1 Z	1	Mitsubishi	450	14,80	10,06						230		
Nakajima-Aeroplane Co., Ootamachi, Gunma	1922	C 3	Dd	Kj	1	1 Z	1	Lizenz Nieuport	29 C 1										
	1924	B XIX	Dd	Ka	2	1 Z	1	Lizenz Bréguet	XIX A 2										
	1923	A 2	Dd	Ka	2	1 Z	1	Lizenz Salmson	A 2										
	1924	F 60	Dd	Kb	4	2 Z	2	Lizenz Farman	F 60										
	1924	W 29	Td	Kwa	2	1 Z	1	Lizenz Hansa	Brandenburg W 29										
	1924	504 O	Dd	Uw	2	1 Z	1	Lizenz Avro	504 O										
	1925	B 6	Dd	Kb	2	1 Z	1	Rolls Royce	360	14,76	8,98	51,00	0,95	1,00	1,95		130		
	1925	P 6	Dd	Vs	5	1 Z	1	Rolls Royce	360	14,76	8,98	51,00	0,95	1,00	1,95		130		
	1926	C 1	Hd	Kj	1	1 Z	1	Lizenz Dewoitine	D 1 C 1										
	1927	B XIX h	Dd	Kwa	2	1 Z	1	Lizenz Bréguet	XIX h										
1928	Gambet	Dd	Kj	1	1 Z	1	Lizenz Gloster	„Gambet“											
Nippon, Koko Kabushiki Kaisha Hyogo, Kawanishi, Kobe	1923	2	Td	Ka	2	1 Z	1	Hall Scott	200	6,58	9,67	13,70					160		
	1923	3	Dd	Ka	2	1 Z	1	Maybach	300	11,00	7,50	31,00					140		
	1924	6	Dd	Vw	4	1 Z	1	Maybach	260	15,60	9,92	43,00	1,15	0,74	1,89	95	165	7,0	3,0/17'
	1924	7	Dd	Vw	4	1 Z	1	Maybach	260	12,00	9,00						187		1,0/8'
	1924	HD 14	Dd	U	2	1 Z	1	Lizenz Hanriot	H. D 14										
	1925	8	Ed	Pw	2	1 Z	1	Maybach	260	18,00	10,00								
	1927	7b 1	Dd	P	2	1 Z	1	Lorraine	400	12,00	11,00	38,00	1,15	1,18	2,33	80	220	7,0	
	1927	7b 2	Dd	Pw	2	1 Z	1	Lorraine	400	12,00	11,00	38,00	1,28	0,80	2,08				
1927	10	Dd	V	5	1 Z	1	Maybach	260	13,00	8,90	44,85	1,05	0,70	1,75	79	173	6,0		
Oguri, Kandaku, Tokio	1922		Dd	Ka	2	1 Z	1	Hispano	180	8,70	7,00	30,00	0,76	0,29	0,95		160		
	1922		Dd	Ka	2	1 Z	1	Lizenz Curtiss	I. N. 4										
Stratho, Samukawa, Chiba	1924		Dd	U	2	1 Z	1	Hispano	180										

**Jugoslawien — Yugoslavia — Jougoslavie — Kraljevina Srba, Hrvata i Slovenaca**  
**Lettland — Lettland — Lettonie — Republica Latvija / Litauen — Lithuania — Lithuanie — Lietuva**  
**Mexiko — Mexico — Mexique — Estados Unidos Mexicanos / Norwegen — Norway — Norwège — Norge**  
**Oesterreich — Austria — Autriche — Oesterreich**

Erbauer	Baujahr	Baumuster	Flügelanordnung	Verwendungszweck	Zahl d. Sitze	Zahl u. Art d. Schraub.	Zahl d. Mot.	Motoren-muster	Motor-Ges-Stärke PS	Spannweite	Länge	Tragfläche	Leergewicht	Zuladung	Fluggewicht	Kleinstgeschwindigkeit	Höchstgeschwindigkeit	Gipfelhöhe	Steigleistung
Constructor	Year of construction	Type of construction	Arrangem. of wings	Purpose of use	Nr. of seats	Nr. and type of airscrews	Nr. of engin.	Type of engines	Total HP	Span	Length	Wing area	Weight empty	Useful load	Weight loaded	minimum speed	maximum speed	Service Ceiling	Rate of Climb
Constructeur	L' an de construction	Type de construction	Disposition des ailes	But d'emploi	No. d. places	No. et sorte des helices	No. des mot.	Type des moteurs	Force totale des mot. CV	Envergure	Longueur	Surface portante	Poids à vide	Poids utile total	Poids total	Vitesse minima	Vitesse maxima	Plafond	Temps de montée

**Jugoslawien — Yugoslavia — Jougoslavie — Kraljevina Srba, Hrvata i Slovenaca**

Fizier, Novi Sad	1926		Dd	Ka	2	1 Z	1	Maybach	260	12,60	8,33	35,00	1,10	0,48	1,58	68	190	6,0	3,0/11'
Ikarus Tvrnica Aero i Hydroplana, Novi Sad	1920	SM	Dd	Us	2	1 D	1	Mercedes	100	14,50	9,75	35,00	0,90	0,35	1,15	55	126		1,0/6'
	1926	IM	Dd	Ksa	2	1 D	1	Liberty	400	15,20	10,40	42,00	1,50	0,75	2,25	90	200	6,5	
	1927	IOM	Dd	Ksa	2	1 D	1	Liberty	375	15,20	10,40	47,50	1,60	0,85	2,45	75	170	4,5	

**Lettland — Lettland — Lettonie — Republica Latvija**

H. Zukurs, Riga	1924	C I	Td	Sp	1	1 Z	1	Harley	9	13,20	6,50	14,00	0,17	0,09	0,26		100		
	1925	C II	Td	Sp	1	1 Z	1	Harley	9	13,20	6,50	14,00	0,20	0,09	0,26				
	1925	C III	Td	Sp	2	1 Z	1	Anzani	35	10,92	6,94	16,00	0,23	0,19	0,42	65	120		

**Litauen — Lithuania — Lithuanie — Lietuva**

Allgm. Flug-Gesellschaft, Memel	1925	A. F. G. I	Dd	Ka	2	1 Z	1	Napier	450	10,30	6,15						250	8,0	
Gustaitis, Kaunas	1925	A. N. B. O.	Td	Sp	1	1 Z	1	Anzani	35	10,00	5,75	11,40	0,19	0,10	0,30	50	143	4,2	1,0/6'

**Mexiko — Mexico — Mexique — Estados Unidos Mexicanos**

National Aircraft Factory, Valbuena	1924	3-E-130	Hd	Kj	1	1 Z	1	Gnôme	160	10,36	6,49	16,00	0,67	0,19	0,86	76	225	6,0	1,0/2'36"
	1924	4-E-131	Hd	Ka	2	1 Z	1	B. M. W.	185	15,27	8,22	33,00	1,13	0,62	1,75	75	200	6,5	
	1924	5-E-132	Hd	Ü	2	1 Z	1	Le Rhône	80	14,32	6,79	26,00	0,58	0,22	0,80	64	120	5,0	
	1925	6-E-136	Hd	Ka	2	1 Z	1	Liberty	400	15,27	8,22	34,00	1,30	0,80	2,10	80	275	7,5	

**Norwegen — Norway — Norwège — Norge**

Haerens Flyve-maskinfabrik, Kjeller - Lillestrom	1922	FF 9	Dd	Ü	2	1 Z	1	Mercedes	120	9,50	8,48	29,00	0,70	0,36	1,06		144	3,2	
	1922	CL III	Dd	Ka	2	1 Z	1	Lizenz Hannover											
Marinens Flyvebaaifabrik, Horten	1922	W 29	Td	Ka	2	1 Z	1	Lizenz											
	1925	M. F. 9	Dd	Kjw	1	1 Z	1	Hispano	300	10,45	7,77	28,00	0,86	0,47	1,23				
	1927	W 33	Td	Kaw	2	1 Z	1	Mercedes	200	15,60	11,00	43,50	1,43	0,62	2,05	90	167	4,4	1,0/6'

**Oesterreich — Austria — Autriche — Oesterreich**

Austria Flugverkehrs A.-G., Wien	1924	A I	Dd	Ü	2	1 Z	1	Le Rhône	80	9,00	6,80	21,00	0,35	0,22	0,57	58	138		
Avis Flugzeug- und Autowerke G.m.b.H., Wien	1924	BS-II	Hd	Ü	2	1 Z	1	Mercedes	100	9,40	7,67	17,50	0,55	0,21	0,76		145	3,0	
BAEG, Flugz.-bau Wien	1925	A 20	Md	Sp	1	1 Z	1	Douglas	18	7,60	5,50	12,00	0,11	0,10	0,21		120		
	1922	B II	Dd	V	1	1 Z	1	Maybach	260	12,00	8,20	46,00	1,24	0,78	2,02		160		2,0/25
Burlan, Wien	1926		Md	Sp	1	1 Z	1	Anzani	25										
Guritzer - van Nees, Salzburg	1927	A I	Dd	Sp	2	1 Z	1	Anzani	35	8,70	6,00	17,00	0,27	0,18	0,45		125	3,5	1,0/12'

## Oesterreich — Austria — Autriche — Oesterreich / Polen — Poland — Pologne — Rzeczpospolita Polska

Erbauer	Baujahr	Baumuster	Flügelanordnung	Verwendungsweck	Zahl d. Sitze	Zahl u. Art d. Schraub.	Zahl d. Mot.	Motoren-muster	Motor-Ges.-Stärke PS	Spannweite	Länge	Tragfläche	Leergewicht	Zuladung	Fluggewicht	Kleinste-geschwindigkeit	Höchstgeschwindigkeit	Service-Gipfelhöhe	Steigleistung
Constructor	Year of construction	Type of construction	Arrangement of wings	Purpose of use	Nr. of seats	Nr. and type of air screws	Nr. of engines	Type of engines	Total HP	Span = b m	Length = l m	Wing area = T m <sup>2</sup>	Weight empty = L t	Useful load = N t	Weight loaded = O t	minimum speed = V min. km/h	maximum speed = V max. km/h	Service Ceiling = H km	Rate of Climb = St km/min.
Constructeur	L' an de construction	Type de construction	Disposition des ailes	But d'emploi	No. d. places	No. et sorte des helices	No. des mot.	Type des moteurs	Force totale des mot. CV	Envergure = b m	Longueur = l m	Surface portante = T m <sup>2</sup>	Poids à vide = L t	Poids utile total = N t	Poids total = O t	Vitesse minima = V min. km/h	Vitesse maxima = V max. km/h	Plafond = H km	Temps de montée = St km/min.

## Oesterreich — Austria — Autriche — Oesterreich

Th. Hopfner, Wien	1924	H. V. 2	Hd	V	4	1 Z	1	Hiero	200	15,00	10,00		1,50	0,70	2,20		140	4,0	1,0/7'
	1927	H. V. 327	Hd	V	5	1 Z	1	Hiero	230	16,40	10,50		1,38	0,70	2,08		145		1,0/12'
	1928	H. S. 528	Hd	Sp	2	1 Z	1	Walter	60	11,26	7,00		0,34	0,23	0,57		120		
Lohnerwerke G. m. b. H., Wien	1921	Expreß I R	Dd	V	4	1 Z	1	Daimler	230	11,20	7,60	40,00	0,94	0,66	1,56		160		1,0/6'
	1925		Dd	V	4	1 D	1	Daimler	230	14,00	11,00	41,70	0,98	0,40	1,42		130		
F. Magdler, Wien	1925	A-12	Hd	Sp	2	1 Z	1	Clerget	130			17,00							
	1926	A-23	Dd	Ü	2	1 Z	1	Mercedes	100			22,00							
W. Scheffknecht Lustenau	1927		Dd	Sp	1	1 Z	1	A. B. C.	36										
Steirischer Fliegerverein, Graz	1924	A-17	Dd	Ü	2	1 Z	1	Hiero	100	12,30	8,40		0,65				95		1,0/10'
	1925	A-21	Dd	V	4	1 Z	1	Hiero	200	12,30	8,40		0,80				120		1,0/5'
	1926	A-24	Dd	V	3	1 Z	1	Hiero	160	12,30	8,40		0,75				120		1,0/7'

## Polen — Poland — Pologne — Rzeczpospolita Polska

Gebr. Dzialowski, Warschau	1927		Hd	Sp	2	1 Z	1	Anzani	45				0,29	0,12	0,41				2,4/30'
Gabriel Flugzeugwerke, Bromberg	1921	P 5	Hd	Sp	1	1 Z	1	Haacke	30	6,00	5,00	8,00	0,12	0,09	0,21	50	150	3,8	
	1924		Dd	Sp	2	1 Z	1	Mercedes	75			16,50	0,48	0,24	0,72		175		
	1924		Hd	Sp	2	1 Z	1	Mercedes	75			10,50	0,43	0,24	0,67		195		
	1924		Td	Sp	2	1 Z	1	Mercedes	75			6,00	0,37	0,11	0,48		205		
	1925		L 7	Md	Sp	2	1 Z	1	Indian	24	7,00	4,50	10,00	1,13	0,07	0,20	35	145	
Kozlowski, Kalisch	1927		Td	Sp	2	1 Z	1	Anzani	45				0,33	0,11	0,44		88		1,9/30'
Plague Laszkiewicz, Lublin	1924	XV A 2	Dd	Ka	2	1 Z	1	Lizenz Potez XV A 2											
	1924	A 300c	Dd	Ka	2	1 Z	1	Lizenz Ansaldo A 300c											
	1924		Dd	Kj	1	1 Z	1	Lizenz Ansaldo „Ballila“											
	1928	R VII	Dd	Ka	2	1 Z	1	Farman	500	17,00	11,12	74,00	2,00	1,55	3,55		180		
Fabrika Lotnicza, Biala	1924	XV A 2	Dd	Ka	2	1 Z	1	Lizenz Potez XV A 2											
Medwecki, Posen	1927		Hd	Sp	2	1 Z	1	Anzani	35										
Podlaska Wytornie Samolotow, Biala	1924	XV A 2	Dd	Ka	2	1 Z	1	Lizenz Potez XV A 2											
	1926	Ponikow-ky	Dd	Ka	2	1 Z	1								1,70		245	7,5	
	1927	P.W.S.-1	Hd	Kj	2	1 Z	1	Lorraine	450	13,08	8,54	30,50	1,44	0,55	1,99				
1927	P.W.S.-3	Hd	Sp	2	1 Z	1	Walter	60	9,70	6,90	16,00	0,38	0,22	0,60	65	144	3,5		
Skraba, Warschau	1927	S. T. 3	Dd	Sp	2	1 Z	1	Salmson	40	7,50	5,30	17,00	0,33	0,22	0,55	60	120	2,5	1,0/42'
Samolot, Lawica	1924	XV A 2	Dd	Ka	2	1 Z	1	Lizenz Potez XV A 2											
	1924	HD 14	Dd	Ü	2	1 Z	1	Lizenz Hanriot HD 14											
	1927	SP 1	Hd	Sp	1	1 Z	1	Salmson	120	8,92	6,10	15,00	0,53	0,18	0,71	60	190		
	1927	M-2	Dd	Ü	2	1 Z	1	Salmson	120	11,77	7,80	28,60	0,69	0,28	0,97	65	120		
Polytechnikum Warschau	1927	Drzewick. Wigura	Td	Sp	2	1 Z	1	Anzani	45				0,33	0,07	0,40				2,2/30'
1927		Hd	Sp	1	1 Z	1													
Zentr. Warsztach Lotniczych Warschau	1927	WZXX 1	Dd	Ka	2	1 Z	1	Lorraine	450	11,31	8,21	33,20	1,25	0,67	1,92		205	6,3	
	1927	Zalewsky	Md	Sp	1	1 Z	1	Zalewsky	18				0,09						

Rumänien — Roumania — Roumanie — Romania / Schweden — Sweden — Suède — Sverige  
Schweiz — Switzerland — Suisse — Schweizerische Eidgenossenschaft

Erbauer	Baujahr	Baumuster	Flügelanordnung	Verwendungszweck	Zahl d. Sitze	Zahl u. Art d. Schraub.	Zahl d. Mot.	Motorenmuster	Motor-Ges.-Stärke PS	Spannweite	Länge	Tragfläche	Leergewicht	Zuladung	Fluggewicht	Kleinstgeschwindigkeit	Höchstgeschwindigkeit	Gipfelhöhe	Steigleistung
Constructor	Year of construction	Type of construction	Arrangement of wings	Purpose of use	Nr. of seats	Nr. and type of airscrews	Nr. of engin.	Type of engines	Total HP	Span = b m	Length = l m	Wing area = T m <sup>2</sup>	Weight empty = L t	Useful load = N t	Weight loaded = G t	minimum speed = V min. km/h	maximum speed = V max. km/h	Service Ceiling = H km	Rate of Climb = St km/min.
Constructeur	L' an de construction	Type de construction	Disposition des ailes	But d'emploi	No. d. places	No. et sorte des hélices	No. des mot.	Type des moteurs	Force totale des mot. CV	Envergure = b m	Longueur = l m	Surface portante = T m <sup>2</sup>	Poids à vide = L t	Poids utile total = N t	Poids total = G t	Vitesse minimum = V min. km/h	Vitesse maxima = V max. km/h	Plafond = H km	Temps de montée = St km/min.

Rumänien — Roumania — Roumanie — Romania

Direct. Sup. a Aeron., Bucarest	1924 1926	Proto J-29 Proto SET 2	Dd	Ka	2	1 Z	1	Hispano	300	9,80	6,50	29,00	0,65	0,30	0,95	83	175	5,5	1,0/3'
			Dd	Ka	2	1 Z	1	Lorraine	450	13,40		46,20	1,16	0,80	1,97				
Astra, Arad, Transylvania	1923 1924 1925 1926	Sesefsky Astr. Prot. Stoika R. A. S. I	Dd	Ka	2	1 Z	1	Benz	260	12,60	8,62	36,60	1,12	0,50	1,62	98	185	5,5	8,0/14'35"
			Dd	Ka	2	1 Z	1	Hispano	300	10,60	7,20	32,00		1,48					
			Dd	Sp	2	1 D	1	Hiero	220	15,90	10,40		1,80						
			Dd	Kas	3	1 D	1	Hiero	220										

Schweden — Sweden — Suède — Sverige

A. B. Flygin- dustri, Lim- hamn	1926 1926 1926 1926 1927	R 42 L R 42 W R 53 L R 53 W K 37 L K 39	Td	Kb	4	3 Z	3	Junkers	930	29,87	15,10	93,80	4,00	2,20	6,20	190	4,0	190	4,7
			Td	Kbw	4	3 Z	3	Junkers	930	29,87	15,50	93,80	4,40	2,10	6,50				
			Td	Ka	2	1 Z	1	Junkers	310	15,35	8,45	30,50	1,03	0,57	1,60				
			Td	Kaw	2	1 Z	1	Junkers	310	15,35	9,26	30,50	1,15	0,55	1,70				
			Td	Kb	5	2 Z	2	Gnôme	960	20,00	11,35	47,20	2,30	1,30	3,60				
			Td	Ka	3	1 Z	1	Junkers	650	17,00	11,10	40,00	1,95	1,25	3,20				
			Td	Kw	4	3 Z	3	Junkers	930	29,90	15,10	93,80	4,00	2,20	6,20				
			Td	Ka	2	1 Z	1	Gnôme	450	29,90			1,10	0,50	1,60				
			Td	Ka	2	1 Z	1	Junkers	310				1,14	0,46	1,60				
			Td	Kaw	2	1 Z	1	Junkers	310				1,28	0,32	1,60				
			Td	Ka	2	1 Z	1	Maybach	260	15,10	8,60	40,00	1,23	0,58	1,81				
			Hd	Kj	1	1 Z	1	B. M. W.	185				0,76	0,22	0,98				
			Dd	U	2	1 Z	1	Thulin	90				0,38	0,13	0,51				
			Dd	Kwa	2	1 Z	1	Maybach	260	15,10	8,90	40,00	1,35	0,58	1,93				
			Dd	Kj	1	1 Z	1	Hispano	300	9,80	7,25	24,00	0,88	0,38	1,26				
			Dd	Ka	2	1 Z	1	Hispano	300			28,00			1,45				
			Dd	Ka	2	1 Z	1	Maybach	260	15,10	8,60	40,00	1,23	0,60	1,83				
D. G. Hamilton, Stockholm	1927	E-142	Hd	Sp	1	1 Z	1	A. B. C.	24	10,40		10,20	0,14						
Nordiska Phoe- nix A. B., Go- thenburg	1925	Dronten	Dd	Ka	2	1 Z	1	Maybach	260	11,00	7,80	29,00	0,82	0,42	1,24				
Svenska Aero A. B., Lidigön, Stockholm	1922 1926 1925 1924 1926 1926 1925	HE 1 HE 4 HD 14 HD 17 I HD 17 II HD 27	Td Td Dd Dd Dd Dd Dd	Kwa Kwa Ktw Kaj Kaj Pn	3 3 3 2 2 1	1 Z 1 Z 1 Z 1 Z 1 Z 1 Z	1 1 1 1 1 1	Rolls Royce Rolls Royce Fiat Liberty Napier Liberty	360 360 600 400 450 400	18,00 17,50 19,00 12,80 12,80 13,60	12,60 12,50 14,70 9,00 9,20 9,20	52,30 50,40 103,0 39,00 40,60 51,00	1,80 1,75 3,40 1,37 1,30 1,25	0,68 0,75 2,20 0,73 0,90 1,05	2,48 2,50 5,60 2,10 2,20 2,30	84 87 89 90 90 81	180 181 180 225 223 205	3,8 3,8 4,0 3,0/12' 6,5 5,5	1,0/5' 1,0/4'30" 1,0/8'30" 3,0/12' 3,0/8'30" 1,0/4'

Schweiz — Switzerland — Suisse — Schweizerische Eidgenossenschaft

A. G. für Dor- nier-Flugzeuge, Altenrhein	1927 1925 1924	Delphin III Do B Bil Do D	Hd	Vs	8	1 Z	1	B. M. W.	600	19,60	14,25	60,00	2,55	1,05	3,60	160	3,8	190	5,2
			Hd	Ka	2	1 Z	1	B. M. W.	600	19,60	12,50	62,00	2,25	1,35	3,60				
			Hd	Ka	2	1 Z	1	B. M. W.	600	19,60	13,45	62,00	2,65	0,95	3,60				
A. Comte, Zürich	1925 1928	A. C. J Wild X	Hd	Kj	1	1 Z	1	Gnôme	420	12,00	7,10	24,00	0,87	0,47	1,34	80	245	9,6	6,0/13'
			Dd	Ka	2	1 Z	1	Gnôme	420	13,60		47,00	1,10	0,75	1,85				



## Schweiz — Switzerland — Suisse — Schweizerische Eidgenossenschaft

## Spanien — Spain — Espagne — España

## Tschechoslowakei — Czechoslovakia — Tschécoslovaquie — Československa Republika

Erbauer	Bauljahr	Baumuster	Flügelanordnung	Verwendungszweck	Zahl d. Sitze	Zahl u. Art d. Schraub.	Zahl d. Mot.	Motoren-muster	Motor-Ges-Stärke PS	Spannweite = b m	Länge = l m	Tragfläche = f m <sup>2</sup>	Leergewicht = L t	Zuladung = N t	Fluggewicht = G t	Kleinste-schwindigkeit V min. km/h	Höchstgeschwindigkeit V max. km/h	Gipfelhöhe = H km	Steigleistung = St km/min.
Constructor	Year of construction	Type of construction	Arrangem. of wings	Purpose of use	Nr. of seats	Nr. and type of air screws	Nr. of engine.	Type of engines	Total HP	Span = b m	Length = l m	Wing area = f m <sup>2</sup>	Weight empty = L t	Useful load = N t	Weight loaded = G t	minimum speed = V min. km/h	maximum speed = V max. km/h	Service Ceiling = H km	Rate of Climb = St km/min.
Constructeur	L' an de construction	Type de construction	Disposition des ailes	But d'emploi	No. d. places	No. et sorte des hélices	No. des mot.	Type des moteurs	Force totale des mot. CV	Envergure = b m	Longueur = l m	Surface portante = f m <sup>2</sup>	Poids à vide = L t	Poids utile total = N t	Poids total = G t	Vitesse minima V min. km/h	Vitesse maxima V max. km/h	Plafond = H km	Temps de montée = St km/min.

## Schweiz — Switzerland — Suisse — Schweizerische Eidgenossenschaft

Eidgenossensch. Konstruktionswerkstätte, Thun	1922	DH 3	Dd	Ka	2	1 Z	1	Hispano	150								150		
	1923	DH 5	Dd	Ka	2	1 Z	1	Winterthur	200	11,50	7,60	30,00	0,75	0,43	1,18		175	6,4	4,0/22''
	1926	M 7	Dd	Kj	1	1 Z	1	Hispano	300	9,20	6,55	23,00	0,84	0,37	1,21	90	235	7,6	6,0/28''20''
	1926	M 8	Dd	Ka	2	1 Z	1	Hispano	300	10,50	7,40	32,00	0,92	0,50	1,42		217	7,5	6,0/35''26''
	1922	WTS	Dd	Ü	2	1 Z	1	Argus	125										
R. Rütschi, W. Kobelt, Altstetten	1927	Korsa I	Hd	Sp	2	1 Z	1	Anzani	50	11,20	6,00	16,00	0,30	0,20	0,50	65	150	5,0	1,0/5''30''

## Spanien — Spain — Espagne — España

Construcciones Aeronauticas S. A., Getafe	1925	XIX A 2	Dd	Ka	2	1 Z	1	Lizenz Bréguet XIX A 2											
	1926	Wal	Hd	Kas	4	2 ZD	2	Lizenz Dornier „Wal“											

Construcción de Aeroplanes „La Hispano“, Guadalajara	1925	DH 9	Dd	Ka	2	1 Z	1	Lizenz de Havilland DH 9											
	1926	Po 25	Dd	Ka	2	1 Z	1	Lizenz Potez 25											
J. Loring, Construcción de Aeroplanes, Carabanchel-Alto	1926	C IV	Dd	Ka	2	1 Z	1	Lizenz Fokker C IV											
	1926	R I	Dd	Ka	2	1 Z	1	Lorraine	450	14,00	9,50	52,00	1,52	0,60	2,12		216		1,0/5'
	1926	R III	Dd	Ka	2	1 Z	1	Hispano	500	22,50	17,25	96,00	1,40	1,02	2,42	83	203		1,0/4'
	1926	T I	P	3	1 Z	1	Hispano	300						0,50					
	1927	C 7	Hd	Sp	2	1 Z	1	Hispano	300										
Aeronautica Militar Española Cuatro Vientos	1926	AME IV	Dd	Ka	2	1 Z	1	Fiat	450										
	1926	F 4	Dd	Kj	1	1 Z	1	Lizenz Martinsyde F 4											
	1927	AME VIII	Hd	Ka	2	1 Z	1	Bristol	450	19,00	12,70		1,07	1,63	2,70	98	226	9,0	
	1927	AME VIII A 1	Hd	Ka	2	1 Z	1	Bristol	450	19,00	12,00		1,07	1,63	2,70		228	9,0	
	1927	AME IX	Hd	Kj	1	1 Z	1	Bristol	450	12,88	7,10		0,90	0,57	1,47	90	250	11,0	
A. Gañete, Melilla	1927	Pirata	Hd	Kas	3	1 Z	1	Lorraine	450	18,00	12,60	54,00	1,60	1,10	2,70		200	5,5	1,0/4'
Construcciones Navales, Barcelona	1926	M	Dd	Ksa	2	1 D	1	Lizenz Macchi											
	1926	S 13	Dd	Ksa	2	1 D	1	Lizenz Savoia S 13											

## Tschechoslowakei — Czechoslovakia — Tschécoslovaquie — Československa Republika

Aero továrna letadel, Vysočany	1922	A 10	Dd	V	6	1 Z	1	Maybach	260	14,20	10,20	51,00	1,44	0,76	2,20		160	5,8	5,0/65'
	1922	A 18	Dd	Kj	1	1 Z	1	B. M. W.	185	7,60	6,00	16,00	0,61	0,25	0,86		238	9,0	5,0/8''30''
	1923	A 12	Dd	Ka	2	1 Z	1	Maybach	260	12,80	8,30	36,80	1,04	0,52	1,56		200	7,0	5,0/22''30''
	1923	A 18 b	Dd	Sp	1	1 Z	1	B. M. W.	185	5,70	6,00	9,80	0,59	0,20	0,81		250		
	1923	A 20	Dd	Kj	1	1 Z	1	Hispano	300	9,70	6,70	23,30	0,70	0,40	1,10		224	7,5	5,0/14''10''
	1924	A 18 c	Dd	Sp	1	1 Z	1	Walter	300	5,70	6,20	9,80	0,65	0,27	0,92		275		
	1924	A 22	Dd	P	2	1 Z	1	Maybach	260	12,80	8,30	36,80	1,04	0,37	1,41		200	7,0	
	1925	A 11	Dd	Ka	2	1 Z	1	Walter	240	12,80	8,20	36,50	1,03	0,51	1,54		210	7,5	5,0/19''20''
	1925	A 11 c	Dd	Ka	2	1 Z	1	Skoda	600	9,80	8,00	28,00	1,15	0,83	1,98		280		
	1925	A 19	Dd	Ü	1	1 Z	1	Breitfeld	185	8,40	6,40	19,00	0,75	0,25	1,00		196		5,0/20''20''
	1925	A 24	Dd	Kb	3	2 Z	2	Maybach	520	22,20	13,70	106,0	2,88	1,66	4,54		155	3,6	
	1926	A b 11	Dd	Ka	2	1 Z	1	Breitfeld	270	12,80	8,10	36,20	1,08	0,51	1,59		215	7,5	5,0/21'
	1926	A 25	Dd	Ü	2	1 Z	1	Breitfeld	195	12,80	8,10	36,20	0,98	0,29	1,27		160	6,5	1,0/4'
	1926	A 29	Dd	Kwa	2	1 Z	1	Breitfeld	270	12,80	8,80	36,50	1,30	0,38	1,68		190	5,5	
	1926	A 21	Dd	Ü	2	1 Z	1	Breitfeld	185	12,80	8,20	36,50	1,02	0,31	1,33		160	6,5	1,0/4'
	1928	A 23	Dd	V	9	1 Z	1	Walter	420	16,60	12,20	67,00	1,79	1,30	3,09	90	185	5,5	1,0/4''10''
	1927	A 30	Dd	Ka	2	1 Z	1	Lorraine	450	14,05	9,55	49,40	1,40	1,04	2,44				

**Tschechoslowakia — Czechoslovakia — Tschécoslovaquie — Ceskoslovenska Republika**  
**Ungarn — Hungary — Hongrie — Magyarország**

Erbauer	Baujahr	Baumuster	Flügelanordnung	Verwendungszweck	Zahl d. Sitze	Zahl n. Art d. Schraub.	Zahl d. Mot.	Motoren-muster	Motor-Ges-Stärke PS	Spannweite	Länge	Tragfläche	Leergewicht	Zuladung	Flügelgewicht	Kleinstgeschwindigkeit, V min. km/h	Höchstgeschwindigkeit, V max. km/h	Service Ceiling = H km	Steigleistung, = St km/min.
Constructor	Year of construction	Type of construction	Arrangement of wings	Purpose of use	Nr. of seats	Nr. and type of air screws	Nr. of engines	Type of engines	Total HP	Span = b m	Length = l m	Wing area = I m <sup>2</sup>	Weight empty = L t	Useful load = N t	Weight loaded = G t	Vitesse minimum = V min. km/h	Vitesse maximum = V max. km/h	Plafond = H km	Rate of Climb = St km/min.
Constructeur	L' an de construction	Type de construction	Disposition des ailes	But d'emploi	No. d. places	No. et sorte des hélices	No. des mot.	Type des moteurs	Force totale des mot. CV	Envergure = b m	Longueur = l m	Surface portante = I m <sup>2</sup>	Poids à vide = L t	Poids utile total = N t	Poids total = G t	Vitesse minima = V min. km/h	Vitesse maxima = V max. km/h	Plafond = H km	Temps de montée = St km/min.

**Tschechoslowakei — Czechoslovakia — Tschécoslovaquie — Ceskoslovenska Republika**

Avia M. Bondy Co. Kbely	1923	BH 7a	Hd	Kj	1	1	Z	1	Hispano	300	10,40	6,84	18,15	0,85	0,30	1,15	240	5,0		
	1923	BH 8	Hd	Kj	1	1	Z	1	Hispano	300	9,48	6,49	22,11	0,83	0,70	1,13	220	7,0		
	1923	BH 9s	Td	Kj	2	1	Z	1	Walter	60	9,72	6,64	13,60	0,34	0,21	0,55	157	4,0	2,0/12'	
	1923	BH 10s	Td	Ü	1	1	Z	1	Walter	60	8,80	5,42	9,80	0,28	0,13	0,41	160	4,0	2,0/10'	
	1923	BH 10bs	Td	Sp	1	1	Z	1	Walter	60	8,80	5,63	9,80	0,29	0,12	0,41	160	4,0		
	1923	BH 11 S	Td	Sp	2	1	Z	1	Walter	60	9,72	6,64	13,60	0,35	0,22	0,57	155	4,0		
	1923	BH 11 V	Td	Spw	2	1	Z	1	Walter	60	9,72	7,34	13,60	0,38	0,23	0,61	145	3,5		
	1923	BH 11 E	Td	Sp	2	1	Z	1	Walter	60	11,20	6,64	15,64	0,37	0,23	0,60	155	4,0		
	1923	BH 11 C	Td	Sp	2	1	Z	1	Walter	60	11,10	6,54	15,60	0,35	0,26	0,61	150	4,0		
	1924	BH 12	Td	Sp	2	1	Z	1	Walter	60	9,77	6,64	13,60	0,31	0,24	0,55	150			
	1924	BH 16	Td	Sp	1	1	Z	1	Blackburne	18	9,50	5,17	10,60	0,11	0,10	0,21	110	4,0		
	1924	BH 17s	Dd	Kj	1	1	Z	1	Hispano	300	8,86	6,86	21,30	0,76	0,31	1,07	235	8,0		
	1924	BH 19	Dd	Kj	1	1	Z	1	Hispano	300	10,80	7,38	18,30	0,79	0,36	1,15	250	8,0		
	1924	BH 20	Dd	Ü	1	1	Z	1	Walter	60	7,88	6,29	16,10	0,31	0,13	0,44	140			
	1925	BH 21s	Dd	Kj	1	1	Z	1	Hispano	300	8,90	6,87	22,00	0,76	0,32	1,08	90	246	8,0	5,0/13'
1925	BH 21 R	Dd	Sp	1	1	Z	1	Hispano	400	6,40	6,67	13,49	0,80	0,20	1,00	320				
1925	BH 21 J	Dd	Ü	1	1	Z	1	Gnome	420	8,90	6,65	22,00	0,76	0,38	1,14	95	260	9,0	5,0/10'	
1925	BH 22	Dd	Kj	1	1	Z	1	Hispano	190	8,90	6,66	22,00	0,76	0,38	1,14	95	260	9,0	5,0/10'	
Simunek, Kbely	1926	BH 22n	Dd	Kjw	1	1	Z	1	Hispano	180	8,90	6,66	22,00	0,70	0,24	0,94	65	210	6,0	
	1926	BH 25	Dd	V	2	1	Z	1	Lorraine	450	15,30	12,21	63,24	1,85	1,00	2,85	195	4,5		
	1926	BH 26	Dd	Kj	2	1	Z	1	Gnome	420	10,80	8,85	31,00	1,05	0,75	1,80	240	6,5	5,0/20'	
	1927	BH 27	Hd	V	4	1	Z	1	Walter	110	12,80	8,80	21,40	0,55	0,45	1,00	70	160	4,2	2,0/15'
	1927	BH 28	Dd	Kj	2	1	Z	1	Siddeley	385	11,80	9,05	36,50	1,15	0,77	1,92	90	225	6,0	
	1927	BH 29	Dd	Ü	2	1	Z	1	Walter	85	10,00	7,50	25,00	0,45	0,25	0,70	55	145	4,0	
	1927	BH 33	Dd	Ü	1	1	Z	1	Bristol	420	8,90	6,81	22,00	0,83	0,40	1,23	75	270	9,5	7,0/16'
	1926	VB S-b	Hd	Sp	1	1	Z	1	Clerget	14	8,00	4,60	8,70	0,10	0,08	0,18	105			
	1926	VB S-a	Md	Sp	1	1	Z	1	Clerget	14	8,00	4,60	8,70	0,10	0,08	0,18	105			
	Letov Cs. továrna na Létadla, Letnany	1921	S 3	Hd	Kj	1	1	Z	1	B. M. W.	185	10,13	7,08	17,60	0,70	0,22	0,92	225	8,4	5,0/15'54"
1921		S 4	Dd	Kj	1	1	Z	1	Hispano	200	8,00	6,58	15,20	0,67	0,31	0,98	232	5,5	5,0/21'50"	
1922		S 5	Dd	Ka	2	1	Z	1	Hiero	230	12,70	7,68	33,30	0,92	0,46	1,38	195	5,0	3,0/18'	
1923		S 6	Dd	Kb	2	1	Z	1	Maybach	260	15,75	8,85	43,00	1,19	0,65	1,84	186	6,2		
1924		S 7a	Dd	Kj	1	1	Z	1	Hispano	300	10,00	7,08		0,70	0,30	1,00	235		5,0/13'30"	
1924		S 8	Md	Kj	1	1	Z	1	Napier	450	11,40	8,30	15,10	1,03	0,20	1,23	360	7,0		
1924		S 12	Hd	Ü	2	1	Z	1	Hispano	200	9,40	6,58	17,50	0,67	0,31	0,98	220	6,0	3,0/9'	
1924		S 13	Dd	Kj	1	1	Z	1	Hispano	300	8,40	6,97	21,20	0,79	0,37	1,16	230	7,0	1,0/1'55"	
1924		S 14	Dd	Kb	1	1	Z	1	Hiero	230				0,90	0,44	1,35	169			
1925		S 18	Dd	Ü	2	1	Z	1	Walter	60	10,00	6,68	19,00	0,35	0,20	0,55	68	140	3,5	1,0/5'40"
1925		S 18a	Dd	Ü	2	1	Z	1	Walter	60										
1925		S 19	Dd	V	5	1	Z	1	Maybach	260	14,10	8,85	45,00	1,30	0,65	2,00	90	178	4,9	1,0/7'
1925		S 20	Dd	Ü	1	1	Z	1	Hispano	300	9,70	7,44	20,00	0,70	0,35	1,04	100	256	7,2	
1925	S 24	Dd	Kj	1	1	Z	1	Hispano	180	8,40	6,58	20,00	0,88	0,15	1,03	87	185			
1926	S 16	Dd	Ka	2	1	Z	1	Hispano	450	15,30	10,22	47,00	1,23	1,05	2,28	80	230	6,5	5,0/31'	
1926	S 21	Dd	Kj	1	1	Z	1	Hispano	180	10,10	7,53	19,86	0,64	0,22	0,86	210	4,6			
1926	S 22	Hd	Kj	1	1	Z	1	Hispano	450											
Skodovy Zadory Plzn	1927		Hd	Kj	1	1	Z	1	Lizenz Dewoitine D 1											

**Ungarn — Hungary — Hongrie — Magyarország**

Feiro repülőgépipítő vállalat Feigl és Rotter, Budapest	1924	Feiro 1	Hd	V	4	1	Z	1	Le Rhône	120	14,25	8,83	26,00	0,75	0,45	1,20	80	160	4,0	1,0/6'
	1925	Daru	Hd	V	4	1	Z	1	Hispano	180	14,20	9,00	26,00	0,82	0,48	1,30	170	4,0	1,0/8'	
	1925	Dongo	Dd	Ü	2	1	Z	1	Oberursel	110	11,50	6,20	15,00	0,44	0,25	0,69	165	4,0		
Műgyet, Sportrepülő Egyesület, Budapest	1924	L. 1	Md	Sp	1	1	Z	1	Thorotzkai	12	12,00	5,30	17,00	0,15	0,10	0,25	80			
	1925	L. 2	Md	Sp	1	1	Z	1	Thorotzkai	19	10,60	5,70	14,00	0,14	0,12	0,26	105			

**Union der Sowjet-Republiken — Union of the Soviet Republics — Union des Soviets —  
Sojuz Socialisticeskich Sovetskich Respublik**

Erbauer	Baujahr	Baumuster	Flügelanordnung	Verwendungszweck	Zahl d. Sitze	Zahl u. Art d. Schraub.	Zahl d. Mot.	Motoren-muster	Motor-Ges.-Stärke PS	Spannweite = b m	Länge = l m	Tragfläche = T m <sup>2</sup>	Leergewicht = L t	Zuladung = N t	Fluggewicht = G t	Kleinste Geschwindigkeit, V min. km/h	Höchstgeschwindigkeit, V max. km/h	Service-Flughöhe = H km	Steigleistung, St km/min.
Constructor	Year of construction	Type of construction	Arrangement of wings	Purpose of use	Nr. of seats	Nr. and type of air screws	Nr. of engines	Type of engines	Total HP	Span = b m	Length = l m	Wing area = T m <sup>2</sup>	Weight empty = L t	Useful load = N t	Weight loaded = G t	Minimum speed = V min. km/h	Maximum speed = V max. km/h	Service Ceiling = H km	Rate of Climb = St km/min.
Constructeur	L' an de construction	Type de construction	Disposition des ailes	But d'emploi	No. d. places	No. et sorte des hélices	No. des mot.	Type des moteurs	Force totale des mot. CV	Envergure = b m	Longueur = l m	Surface portante = T m <sup>2</sup>	Poids à vide = L t	Poids utile total = N t	Poids total = G t	Vitesse minima = V min. km/h	Vitesse maxima = V max. km/h	Plafond = H km	Temps de montée = St km/min.

**Union der Sowjet-Republiken — Union of the Soviet Republics — Union des Soviets —  
Sojuz Socialisticeskich Sovetskich Respublik**

J. Alekseef, Salytkowka, Nischegorod	1925		Hd	Sp	1	1 Z	1	J. A. P.	8	4,50	3,00	5,00	0,06	0,06	1,13				
Dux, Moskau	1925	A. K.-1	Hd	V	1	1 Z	1	Salmson	180	15,00	10,98	37,00	1,15	0,56	1,71	90	147		
	1925	P-2	Dd	V	1	1 Z	1	Maybach	260	15,54	11,00	38,50	1,38	0,80	2,36	90	180	4,1	
Glawwodschiflott, Moskau	1925	Pisarenko	Td	Sp	1	1 Z	1	J. A. P.	8	6,50		10,00	0,07	0,09	0,16				
	1928	WWA 3	Dd	Sp	2	1 Z	1	A. D. C.	60	8,80	6,99	18,90	0,34	0,21	0,55	60	150	3,8	
L. Grigorowitsch, Leningrad	1925	P. L. 1	Hd	V	4	1 Z	1	Bristol	100	13,20	8,42	24,14	0,62	0,46	1,08	80	130		
Gossawiasawod, Leningrad,	1923	Schtetjinnin	Dd	Ksa	2	1 D	1	Salmson	150										

(Schtetjinnin-Lebedjei)	1924	M-24	Dd	Ksa	2	1 D	1	Renault	260										
Gossawiasawod, Moskau	1924	G. A. S.-5	Hd	V	1	1 Z	1	Hispano	300	11,20	8,00	35,00	1,10	0,72	1,82	100	165		1,0/7'
Irwanoj, Raschew, Twez	1925		Td	Sp	1	1 Z	1	J. A. P.	8			15,00			0,20				
Junkers Werke, Moskau	1924	R 02	Td	Ka	2	1 Z	1	Hispano	300	15,27	8,03	28,10	0,96	0,54	1,50		200	6,0	3,0/14'
	1924	H 21	Hd	Ka	2	1 Z	1	B. M. W.	185										
K. Kalinin, Moskau	1925	K 1	Hd	V	5	1 Z	1	Salmson	170	16,76	10,72	40,00			2,00	60	160	3,0	1,0/12'
Komitet po Ajascholoj awiatzii Moskau	1922	Komta	Dd	V	12	2 Z	2	Fiat	560	16,00	9,80	91,00	2,60	1,30	2,90		140		
Krasnaia Presnja, Moskau	1924	C 2	Td	Sp	1	1 Z	1	Harley	12	10,00	6,00	15,00	0,12	0,10	0,22		80		
	1926	S 3	Td	Sp	1	1 Z	1	Harley	12	9,48	5,80	12,50	0,11	0,08	0,19	53	102	3,6	1,0/11'
Mjassnikow, Moskau	1926	Bucholtz	Hd	Sp	1	1 Z	1	Anzani	45	6,20	5,25	9,30	0,16	0,10	0,26		150	4,0	
Michelson-Likschin, Leningrad	1924	M. L.-3	Hd	Sp	1	1 Z	1	Indian	7	8,40	5,20	12,75	0,08	0,08	0,20		150	4,0	
Mossawilachim, Sokolnitschi	1925	Tolstich	Dd	Sp	1	1 Z	1	I. A. L. E.	16	6,50	3,20	10,50	0,08	0,08	0,16				
O.D.W.F. Zossmolsko, Moskau	1925	Raphaeljanz	Td	Sp	1	1 Z	1	Blackburne	18	9,40	5,50	14,80	0,17	0,09	0,27	47	105	3,2	
W.D.Pisarenko, Sebastopol	1924	E 1	Td	Sp	1	1 Z	1	Anzani	35	7,50	5,00	10,00	0,20	0,12	0,32	70	160	3,0	
Z. A. G. I., Moskau	1924	A. N. T.-2	Hd	V	3	1 Z	1	Bristol	100	10,00	7,60	17,90	0,51	0,32	0,83	78	160	5,0	3,0/39'
	1925	A. N. T.-1	Td	Sp	1	1 Z	1	Blackburne	18	10,94	5,86	15,00	0,18	0,08	0,26	53	100	2,0	
	1926	A. N. T.-3	Dd	Ka	2	1 Z	1	Napier	450	13,00	9,50	38,00	1,39	1,01	2,40		226		4,0/17'18"
	1927	A. N. T.	Hd	Sp	2	1 Z	1		200	13,34	7,89	21,75	0,76	0,54	1,30		180		
	1927	C-2	Td	Sp	1	1 Z	1	Harley	14	9,00	5,80	9,60	0,13	0,08	0,21	40	90	1,0	1,0/15'
	1927	C-3	Td	Sp	1	1 Z	1	Harley	18	9,00	5,80	9,60	0,13	0,08	0,21	55	95	2,5	1,0/13'
	1927	C-4	Td	Sp	1	1 Z	1	Blackburne	20	9,00	5,80	9,60	0,13	0,10	0,23	59	125	4,0	1,0/6'

Vereinigte Staaten von Nordamerika — United States of North America — Etats Unis d'Amérique —  
United States of Amerika

Erbauer	Baujahr	Baumuster	Flügelanordnung	Verwendungszweck	Zahl d. Sitze	Zahl u. Art d. Schraub.	Motoren-muster	Motor-Ges-Stärke PS	Spannweite b m	Länge l m	Tragfläche T m <sup>2</sup>	Leergewicht L t	Zuladung N t	Fluggewicht O t	Kleinste-geschwindigkeit v min. km/h	Höchstgeschwindigkeit v max. km/h	Service-Gipfelhöhe H km	Steigleistung. St km/min.
Constructor	Year of construction	Type of construction	Arrangem. of wings	Purpose of use	Nr. of seats	Nr. and type of airscrews	Type of engines	Total HP	Span b m	Length l m	Wing area T m <sup>2</sup>	Weight empty L t	Useful load N t	Weight loaded O t	minimum speed v min. km/h	maximum speed v max. km/h	Service Ceiling = H km	Rate of Climb = St km/min.
Constructeur	L' an de construction	Type de construction	Disposition des ailes	But d'emploi	No. d. places	No. et sorte des helices	Type des moteurs	Force totale des mot. CV	Envergure b m	Longueur l m	Surface portante T m <sup>2</sup>	Poids à vide L t	Poids utile N t	Poids total O t	Vitesse minima v min. km/h	Vitesse maxima v max. km/h	Plafond = H km.	Temps de montée = St km/min.

Vereinigte Staaten von Nordamerika — United States of North America — Etats Unis d'Amérique —  
United States of Amerika

Advance Aircraft Co., Troy, Ohio	1923	Waco 6	Dd	U	2	1 Z	1	Curtiss	90	9,14	7,02	0,51	0,34	0,85	52	142	5,8	0,14/1'	
	1924	Waco 7	Dd	V	3	1 Z	1	Hall Scott	200	12,20		49,00	0,80						
	1925	Waco 9	Dd	U	2	1 Z	1	Curtiss	90	8,83	7,01	27,50	0,45	0,45	0,90				
	1927	Waco 10 W	Dd	Sp	3	1 Z	1	Wright	200										
	1928	Waco 10 C	Dd	Sp	2	1 Z	1	Curtiss	90										
Aerial Service Corp., Hammondsport	1925	Mercury I	Dd	Pn	1	1 Z	1	Liberty	400	14,64	8,70	55,50	1,65	0,85	2,50	84	200	5,0	
	1925	Mercury II	Dd	P	1	1 Z	1	Liberty	400	14,40	8,60	43,40	1,58	0,85	2,43	86	216	4,5	
	1925	Merc. J.R.	Dd	Sp	2	1 Z	1	Curtiss	160	10,00	6,70	28,30	0,72	0,3	1,11	82	190	4,0	
	1926	6 W-3	Dd	Sp	2	1 Z	1	Curtiss	160	10,10	6,20	33,90	0,71	0,48	1,19	73	169	4,6	
	1925		Dd	P	2	1 Z	1	Wright	200	10,00	6,60	28,30	0,72	0,45	1,17	83	210	5,0	
	1925		Dd	U	2	1 Z	1	Curtiss	160	10,00	6,70	28,30	0,72	0,39	1,11	82	190	4,0	
	1926	Junior Arrow	Dd	Sp	2	1 Z	1	Wright	200	9,75	6,40		0,71	0,46	1,17				
	1927		Dd	Sp	2	1 Z	1	Curtiss	160										
The Healey Aeromarine Bus	1922	50-U	Dd	Vs	3	1 D	1	Aeromarine	180	14,70	8,80	46,40	1,02	0,60	1,62		141		
	1922	50-U	Dd	Vs	5	2 D	2	Aeromarine	520	16,90	9,70	53,60	2,20	0,42	2,40		122		

Co., Inc., Key Port, New Jersey	1922	75	Dd	Vs	12	2 Z	2	Liberty	800	31,20	15,00	128,0	3,83	1,96	5,79		137		
	1922	80	Dd	Vs	6	1 D	1	Liberty	400	22,50	11,73	74,60	1,95	1,36	3,31		146	3,6	
	1922	DH 4	Dd	Pn	1	1 Z	1	Lizenz de Havilland DH 4											
	1923	MB 2	Dd	Kbn	3	2 Z	2	Liberty	800	22,50	13,20	108,0	3,32	2,16	5,48		190	4,6	
	1924	AMC	Dd	Vs	6	1 Z	1	Liberty	400	19,80	10,00	61,00	1,66	1,10	2,77		170	4,2	
	1924	EO	Dd	Sp	3	1 Z	1	Anzani	80	11,58	7,66	24,60	0,47	0,32	0,79		118		
The Aircraft Corp. of Amer. New York City	1926	Messeng.	Dd	Sp	2	1 Z	1	SuperRhône	120	9,75	5,48		0,45	0,24	0,69				
	1926		Dd	Sps	4	2 Z	2	SuperRhône	240	14,63	8,53		1,04	0,45	1,49				
Colorad. Springs Alexander Aircraft, Col.	1925	Eagler. I	Dd	Sp	2	1 Z	1	Curtiss	90	9,44	6,70		0,45	0,36	0,81				
	1926	Eagler. II	Dd	Sp	2	1 Z	1	Curtiss	90	11,00	7,40	33,40	0,50	0,38	0,88	61	140	4,0	
E. T. Allen, Washington, D. C.	1924	A-4	Md	Sp	1	1 Z	1	Harley	12	8,00	5,50		0,08	0,07	0,15				
	1926	J-1	Dd	Sp	2	1 Z	1	Curtiss	90	9,75									
Allison Airplane Co., Lawrence, Kans.	1926		Dd	Sp	2	1 Z	1	Curtiss	90	9,75									
	1926	A 1	Dd	Sp	3	1 Z	1	Curtiss	90	9,14	7,00				0,53	48	160	3,7	
American Eagle Aircraft Co., Kansas City	1926		Dd	V	3	1 Z	1	Hispano	150	9,14	7,30								
	1927		Dd	V	3	1 Z	1	Hispano	150	9,14	7,30								
Arkansas Aircr. Co. Little Rock, Arkansas	1928	3 C-3	Dd	Sp	2	1 Z	1	Curtiss	90	9,60	7,44	27,87	0,58	0,36	0,94	58	164		
	1928	H. D. 40	Dd	Vtr	2	1 Z	1	Lizenz Heinkel H D 40											
Arrow Aircraft Corp., Havelock, Neb.	1926	Five Sport	Dd	Sp	5	1 Z	1	Hispano	150	12,19	8,22	40,50	0,86	0,44	1,30	72	152	6,0	
	1926		Dd	Sp	2	1 Z	1	Anzani	35	7,62	5,90	7,20	0,20	0,20	0,40	55	116	4,0	
Atlantik Aircraft Corp., Hasbrouck Heights, N. Y.	1924	C 4	Dd	Ka	2	1 Z	1	Lizenz Fokker C IV											
	1924	S 3	Dd	U	2	1 Z	1	Lizenz Fokker S III											
	1925	PW 7	Dd	Ki	1	1 Z	1	Curtiss	420	11,68		7,29	23,30	1,07	0,41	1,48		251	6,0
	1924	DH 4	Dd	Pn	1	1 Z	1	Lizenz de Havilland DH 4											
	1925	XCO 8	Dd	Ka	2	1 Z	1	Liberty	400	12,90		9,20	40,30	1,10	0,60	1,70			
	1927	XL B-2	Hd	Kb	6	2 Z	2	Pratt	850	23,30		15,60	69,50			5,45			
	1927	America	Hd	Sp	3	2 Z	3	Wright	600	21,60		14,60	68,30	2,70	3,95	6,66			
	1927	AT 1	Hd	Kb	4	3 Z	3	Wright	600	19,31		14,50	58,50	2,30	1,70	4,00	95	197	4,3

**Vereinigte Staaten von Nordamerika — United States of North America — Etats Unis d'Amérique —  
United States of Amerika**

Erbauer	Baujahr	Bau-muster	Flügel-anordnung	Verwen-dungszweck	Zahl d. Sitze			Motoren-muster	Motor-Ges.-Stärke PS	Spannweite	Länge	Tragfläche	Leergewicht	Zuladung	Fluggewicht	Kleinstge-schwindigkeit	Höchstge-schwindigkeit	Diensthöhe	Steigleistg.
					Nr. d. Art d. Schraub.	Nr. d. Mot.	Nr. d. Mot.												
Constructor	Year of construction	Type of construction	Arrangem. of wings	Purpose of use	Nr. of seats	Nr. and type of airscrews	Nr. of engines	Type of engines	Total HP	Span = b m	Length = l m	Wing area = I m <sup>2</sup>	Weight empty = L t	Useful load = N t	Weight load-det = G t	minimum speed = V min. km/h	maximum speed = V max. km/h	Service Ceiling = H km	Rate of Climb = St km/min.
Constructeur	L' an de construction	Type de construction	Disposition des ailes	But d'emploi	No. d. places	No. et sorte des hélices d. Schraub.	No. des mot.	Type des moteurs	Force totale des mot. CV	Envergure = b m	Longueur = l m	Surface portante = I m <sup>2</sup>	Poids à vide = L t	Poids utile total = N t	Poids total = G t	Vitesse minima = V min. km/h	Vitesse maxima = V max. km/h	Plafond = H km	Temps de montée = St km/min.

**Vereinigte Staaten von Nordamerika — United States of North America — Etats Unis d'Amérique —  
United States of Amerika**

Atlantic Aircraft Corp., Hasbrouck Heights, N. Y.	1927	C 2	Hd	Kk	10	3 Z	3	Wright	600	19,31	14,50	58,50	2,30	1,70	4,00	95	197	4,3	1,0/6'
	1927	Univers. a	Hd	V	4	1 Z	1	Wright	200	14,10	9,95					65	190	4,2	
	1928	Sup. Univ.	Hd	V	4	1 Z	1	Wright	200	14,10									
	1926	F VII	Hd	V	12	1 Z	1	Pratt	425										
	1928	F X	Hd	V	14	3 Z	3	Napier Pratt	450	19,30	14,60	58,50	2,30	1,70	4,00	95	197	4,3	1,0/6'
Aviation Engineering Co., Lawrence, Kans.	1924	SportFord	Dd	Sp	2	1 Z	1	Ford	40	7,92			0,22						
Babcock, N. York	1926	Teal		Sp	1	Z	1	Curtiss	160										
Bach Co., New York	1927	C. S.-1	Dd	V	3	1 Z	1	SuperRhône	120	7,77	6,20	20,40		0,38		56	174		
	1927	C. S.-3	Hd	V	3	Z	3	Kinner Watermann	450	15,85	10,97	38,30	1,20	0,30	2,50	65	193		
Baldwin Aircraft Co., Baldwin, Long Isl., N. Y.	1922	D	Dd	Kj	1	1 Z	1	Wright	300	9,10	7,30	24,00	0,45	0,35	0,80		237	6,8	
	1922	G	Dd	V	6	2 Z	2	Curtiss	180	15,50	7,90	60,40	1,19	0,60	1,79		132		
Barnhardt Ltd., Little Pasadena Cal.	1922	BT-15	Dd	V	5	2 Z	2	Curtiss	180	16,50	9,90	48,80	1,18	0,69	2,07		145		
Bird Aircraft Corp., San Diego, Cal.	1926		Dd	Sp	2	1 Z	1	Curtiss	90					0,45			177		
Boeing Airplane Co., Seattle, Wash.	1922	BBL 6	Dd	V	3	1 Z	1	Hall Scott	200	23,60	8,90	39,90	0,82	0,45	1,27		161	5,2	
	1922	GA-1	Drd	Kb	3	2 Z	2	Liberty	800	20,00	10,25	83,00	3,43	1,04	4,47		170	3,5	
	1923	MB 3 A	Dd	Kj	1	1 Z	1	Lizenz Thomas Morse MB 3	200	11,20									
	1923	MB 1	Dd	Üw	2	1 Z	1	Wright	200	11,20									
	1924	PW-9	Dd	Kj	1	1 Z	1	Curtiss	400	9,90	6,90	23,50	0,89	0,41	1,20	97	266	7,1	
	1924	DH 4	Dd	Ka	2	2 Z	2	Lizenz de Havilland DH 4	400	13,41	10,06							4,8	1,5/8'
	1925	M 40	Dd	Pn	1	1 Z	1	Curtiss	400	13,50	10,30	51,00	1,38	0,74	2,12	80	217	1,5/8'	
	1925		Dd	Pn	1	1 Z	1	Liberty	400	13,50	10,30	51,00	1,38	0,74	2,12	80	217	1,5/8'	
	1926	FB-3a	Dd	Kwj	1	1 Z	1	Packard	600										
	1926	FB-3b	Dd	Kj	1	1 Z	1	Packard	600										
	1926	PB 1	Dd	Ksa	4	2 Z	2	Packard	1600										
	1927		Dd	V	3	1 Z	1	Pratt	425	13,47	10,13	50,60			8,54	87	217	4,0	3,1/19'8"
	1927	66	Dd	Kj	1	1 Z	1	Packard	550	9,16	6,95								
	1927	F 2-B 1	Dd	Kj	1	1 Z	1	Pratt	425	9,16	7,10								
	1927	TB-1	Dd	Kwt	2	1 Z	1	Packard	800	16,76	12,32								
	1927	PW-9 A	Dd	Kj	1	1 Z	1	Curtiss	900	9,90	7,01								
	1927	AT-3	Dd	Ü	1	1 Z	1	Wright	180	9,75	7,01								
1927	FB 5	Dd	Kj	1	1 Z	1	Pratt	425											
1927	64 A	Dd	Ü	2	1 Z	1	Wright	200											
1927	64 B	Dd	Üw	2	1 Z	1	Wright	200											
1927		Dd	V	3	1 Z	1	Pratt	425	13,47	10,14	50,68			2,54	86	216	4,5	3,0/19'30"	
C. E. Booker, New York	1921		Dd	Sp	1	1 Z	1	Lawrance	28	6,09	4,89		0,19	0,16	0,35				
Booth, Aerial-Engineering Corp., Hammondsport	1922	BR 1	Td	Sp	1	1 Z	1	Wright	400	8,57	6,44	10,10	0,74	0,91			306		
W. B. Boyd, Baltimore	1924		Md	Sp	3	1 Z	1		40	9,14			0,36						

**Vereinigte Staaten von Nordamerika — United States of North America — Etats Unis d'Amérique —  
United States of Amerika**

Erbauer	Baujahr	Bau-muster	Flügel-anordnung	Verwen-dungszweck	Zahl d. Sitze	Zahl u. Art d. Schraub.	Zahl d. Mot.	Motoren-muster	Motor-Ges.-Stärke PS	Spannweite = b m	Länge = l m	Tragfläche = f m²	Leergewicht = L t	Zuladung = N t	Fluggewicht = G t	Kleinstege-schwindigkeit, V min. km/h	Höchstge-schwindigkeit, V max. km/h	Ginzelhöhe = H km	Steigleistg. = St km/min.
Constructor	Year of construction	Type of construction	Arrangem. of wings	Purpose of use	Nr. of seats	Nr. and type of airscrews	Nr. of engin.	Type of engines	Total HP	Span = b m	Length = l m	Wing area = f m²	Weight empty = L t	Useful load = N t	Weight loaded = G t	minimum speed = V min. km/h	maximum speed = V max. km/h	Service Ceiling = H km	Rate of Climb = St km/min.
Constructeur	L' an de construction	Type de construction	Disposition des ailes	But d'emploi	No. d. places	No. et sorte des helices	No. des mot.	Type des moteurs	Force totale des mot. CV	Envergure = b m	Longueur = l m	Surface portante = f m²	Poids à vide = L t	Poids utile total = N t	Poids total = G t	Vitesse minimum = V min. km/h	Vitesse maxima = V max. km/h	Plafond = H km	Temps de montée = St km/min.

**Vereinigte Staaten von Nordamerika — United States of North America — Etats Unis d'Amérique —  
United States of Amerika**

Breese Aircraft Co., San Francisco	1927	Aloha Wild	Hd	Sp	1 1 Z	1	1	Wright	200	12,49	8,23	24,20	0,71	1,56	2,27		217	4,7
L. A. Brown, Toledo, Ohio	1926		Dd	V	4 1 Z	1	1	Hispano	180	10,97	8,22							
Brown Mercury Aircraft Corp., Los Angeles	1928	Mercury	Hd	Sp	3 3 Z	3	3	Anzani	180	12,70	7,60	24,00		0,70	65	193	4,3	
The Buhl Aircraft Co., Mar-ysville, Mich.	1926	CW-3a	Dd	Sp	2 1 Z	1	1	Curtiss	09	10,70	7,60	28,00	0,63	0,24	0,97	64	153	
	1925	CW-3b	Dd	Ka	2 1 Z	1	1	Wright	200	10,70	7,60	28,00	0,65	0,40	1,05	72	214	
	1925	R-3	Md	Sp	1 1 Z	1	1		430			13,30					363	
	1925	VCPR	Dd	Sp	1 1 Z	1	1		600			19,00					298	
	1926	Airsedan	Dd	Sp	2 1 Z	1	1	Wright	200	10,66	7,31	28,10		1,33				
	1927		Dd	V	5 1 Z	1	1	Wright	200	13,70	8,33	29,20	0,91	0,63	1,54	81	185	
L. A. Byrant, Los Angeles	1927		Hd	Sp	2 2 ZD	2	2	Bristol	240	13,72	9,14	31,60	1,00	1,28	2,28		201	4,1
Mc. Carthy Aero-naut. Engineer-ing Co., Inc., Detroit, Mich.	1926	Air Scout	Hd	Sp	2 1 Z	1	1	Anzani	45	7,92	6,04	13,54	0,25	0,21	0,46	65	190	
D. Cashman, Dayton, Ohio	1924	Universal	Md	Sp	1 1 Z	1	1	Harley	12	6,70								
Catron and Fisk, Airplane Co., Velince, Calif.	1925	Con-stance	Dd	V	4 1 Z	1	1	Wright	200	11,28	7,82	31,70	0,70	0,51	1,21	81	203	5,8
C. D. Air Expresß, Gloucester City, N. Y.	1926		Dd	Sp	1 Z	1	1			17,37	10,36							
Cessna Aircraft Co., Wichita, K.	1928		Hd	V	4 1 Z	1	1	Wright	200	12,62	7,22	21,00	0,56	0,48	1,04	72	240	5,4
Cole Aircraft Corp., Cleveled.	1926		Dd	Sp	2 1 Z	1	1	Curtiss	90	8,22	6,40	18,80	0,48	0,29	0,77	72	193	
	1926		Dd	Sp	1 1 Z	1	1	Wright	200	8,22	6,40	18,86	0,47	0,27	0,74	72	193	
The Central States Aero Co. Inc., Daven-port, Iowa	1927	Mono-coupe	Hd	Sp	2 1 Z	1	1	Detroit	75	9,15	5,00	13,90	0,29	0,35	0,64	77	160	
Central Aircraft of Mahask, Kan.	1927		Hd	V	3 1 Z	1	1	Curtiss	90	10,70	6,63	21,90	0,45	0,30	0,75	56	180	
Columbia Air-craft Corp., New York City, N. Y.	1922	CF	Hd	V	6 1 Z	1	1	Anzani	90	12,00	7,26	27,00	0,47	0,43	0,90	65	174	
	1920		Sp	V	1 1 Z	1	1	Anzani	35	8,00	5,20	15,50	0,18	0,17	0,35		135	
	1924	CG	Dd	V	8 1 Z	1	1	Wright	300				0,51	0,55	1,06		180	8,0
	1924	DH 4	Dd	V	1 1 Z	1	1	Liberty	400	12,90	9,20	40,30	1,10	0,60	1,76		230	
	1924	M	Dd	V	1 1 Z	1	1	Liberty	400				0,93				153	
	1923	Messeng.	Dd	Ka	1 1 Z	1	1	Lawrance	60	6,00	5,40	14,00	0,26	0,11	7,30		308	
	1923	Verville	Td	Sp	1 1 Z	1	1	Wright	400	9,82	6,70	14,00			1,02		308	
	1923	Racer	Td	Sp	1 1 Z	1	1	Curtiss	500	9,34	6,25	13,60		1,12			352	
	1925	Racer	Hd	V	5 1 Z	1	1	Wright	200	13,70	7,53	25,30	0,81	0,61	1,42		218	
		Wright Bellanca																

Taschenbuch der Luftflotten 1928. 6.

Vereinigtes Staaten von Nordamerika — United States of North America — Etats Unis d'Amérique — United States of Amerika

Erbauer	Baujahr	Bau-muster	Flügel-anordnung	Verwen-dungszweck	Zahl d. Sitze	Zahl u. Art d. Schraub.	Zahl d. Mot.	Motoren-muster	Motor-Ges-Stärke PS	Spannweite	Länge	Tragfläche	Leergewicht	Zuladung	Fluggewicht	Kleinste-schwindigkeit, v min. km/h	Höchstge-schwindigkeit, v max. km/h	Gipfelhöhe	Rate of Steigleistung, St km/min.
Constructor	Year of construction	Type of construction	Arrangem-ent of wings	Purpose of use	Nr. of seats	Nr. and type of airscrews	Nr. of engin.	Type of engines	Total HP	Span = b m	Length = l m	Wing area = T m <sup>2</sup>	Weight empty = L t	Useful load = N t	Weight loaded = G t	minimum speed = v min. km/h	maximum speed = v max. km/h	Service Ceiling = H km	Rate of Climb = St km/min.
Constructeur	L' an de construction	Type de construction	Disposition des ailes	But d'emploi	No. d. places	No. et sorte des hélices	No. des mot.	Type des moteurs	Force totale des mot. CV	Envergure = b m	Longueur = l m	Surface portante = T m <sup>2</sup>	Poids à vide = L t	Poids utile total = N t	Poids total = G t	Vitesse minimum = v min. km/h	Vitesse maxima = v max. km/h	Platond = H km	Temps de montée = St km/min.

Vereinigtes Staaten von Nordamerika — United States of North America — Etats Unis d'Amérique — United States of Amerika

Columbia Air-cr., New York City, N. Y.	1925	BMP	Dd	Pn	1	1 Z	1	Liberty	400											
	1928	J	Hd	Sp	2	1 Z	1	Wright	200	15,20	7,65	27,60	0,83	0,50	1,33	71	210	5,2	3,0/15'	
	1928	CH	Hd	V	5	1 Z	1	Wright	200	14,20	7,60	25,20	0,84	0,83	1,67	74	260	4,0	2,4/15'	
Consolidated Aircraft Corp., Buffalo, N. Y.	1924	TW 3	Dd	U	2	1 Z	1	Wright	180	9,20	6,90		0,42	0,20	0,62					
	1924	PT 1	Dd	U	2	1 Z	1	Wright	180											
	1925	TA 3	Dd	U	2	1 Z	1	Le Rhône	80	9,20	6,90	26,60	0,42	0,20	0,62		183			
	1924	D 4	Dd	Kwa	2	1 D	1	Liberty	400	14,20	10,20	57,50			2,47		216			
	1923	C 3	Dd	V				Liberty	400	13,60	9,00	50,70	1,26	0,91	1,17		201	3,7		
	1923	NBL 1	Dd	Kbn	8	6 Z	6	Liberty	2400	36,60	19,85				1,81		150			
	1927	Courier	Dd	U	2	1 Z	1	Wright	200							89	193			
	1925	Husky	Dd	Uw	2	1 Z	1	Wright	200											
	1925	DB-1	Md						700			63,50						180		
	1925	PS-1	Md		Kj	2	1 Z	1				12,10						233		
	1925	TA-5	Dd		U	2	1 Z	1		210		23,60						166		
	1926	NY-1	Dd		U	2	1 Z	1	Wright	200	10,51	8,41	27,40	0,82	0,30	1,12	83	193	5,6	
Cox-Klemin Air-craft Co., College Point, Long Island, N. Y.	1924	CK 1	Md	Vs	11	2 Z	2	Wright	500	17,65	13,90		2,46	0,99	3,45		225	4,0		
	1924	CK 2 A	Dd	U	2	1 Z	1	Wright	180	9,90	7,67	28,70	0,68	0,32	1,00	64	178		4,5	
	1922	Standart	Dd	V	3	1 Z	1	Mercedes	200	13,38	8,33	39,80	0,80	0,33	1,23					
	1923	DH 4	Dd	Ka	2	1 Z	1	Lizenz de Havilland DH 4	400											
	1922		Dd	Ksa	3	2 Z	2	Liberty	400											
	1923	MFK	Dd	Ksa	3	2 Z	2	Lizenz Curtiss MFK	400											
	1923	TW 2	Dd	U	2	1 Z	1	Wright	180	8,80	7,50	27,00			1,07		200			
1924	XS-1	Dd	Kwa	1	1 Z	1	Wright	60	5,50	5,50		0,24	0,13	0,39		180	2,5			
1925	XO-4	Dd	Ka	2	1 Z	1	Liberty	400	12,40	9,48	38,00	1,35	0,70	2,05		240	6,0	2,0/8'		
Crawford Airpl. Co., Venice, Cal.	1926	Courlr 1	Dd	Sp	2	1 Z	1	Anzani	45											
Curtiss Aero-plane and Motor Co. Inc., Garden City, Long Island, New York	1922	MFK	Dd	Sps	3	1 D	1	Curtiss	160	15,00		86,00	0,87	0,36	1,23		125			
	1922	Oriole	Dd	Sp	3	1 Z	1	Curtiss	160	15,00		37,10	0,76	0,37	1,14		154			
	1922	18 B	Dd	K	1	1 Z	1	Curtiss	400	11,43	7,11	28,50	0,90	0,46						
	1922	T	Dd	K	1	1 Z	1	Curtiss	400	9,70	7,08	26,20	0,83	0,49	1,36		258			
	1922	T	Dd	Kwt	3	2 Z	2	Curtiss	800	19,75	15,80	77,00	0,37	1,32		262				
	1922	CR 3	Dd	Spw	1	1 Z	1	Curtiss	500	6,82	7,64	15,80	0,96	0,28	1,24		300			
	1923	R 2 C 1	Dd	Sp	1	1 Z	1	Curtiss	500	6,72	6,01	13,80	0,76	0,17	1,24		314	7,1		
	1923	R 2 C 2	Dd	Spw	1	1 Z	1	Curtiss	500	6,72	6,81	13,20	0,92	0,27	0,93	119	429	9,8		
	1924	CS 1-A	Dd	Kwa	1	1 Z	1	Wright	550	17,06	10,36		2,44	1,48	3,92	88	164	1,7		
	1924	NBS 4	Dd	Kbn	4	2 Z	2	Liberty	800	27,42	14,60	142,0	3,56	2,85	6,41		166	4,1		
	1924	TS 1	Dd	Kwa	1	1 Z	1	Wright	200	7,60	7,50	20,90			0,92		200			
	1924	TS 2	Dd	Kwa	1	1 Z	1	Aeromarine	240	7,60	7,50	20,90			0,94		210			
	1924	TR 1	Dd	Kwa	1	1 Z	1	Wright	200	7,60	7,50	20,90			0,81		210			
	1924	TR 2	Dd	Kwa	1	1 Z	1	Aeromarine	240	7,60	7,50	20,90			0,90		210			
	1924	PW 8	Dd	Kj	1	1 Z	1	Curtiss	400	9,75	7,01		0,81	0,35	1,16		280	7,6		
	1925	PW 8-A	Dd	Kj	1	1 Z	1	Curtiss	400	0,14	6,75	23,60	0,90	0,30	1,27	105	287	7,1		
	1926	AT 4	Dd	U	1	1 Z	1	Wright	180	9,44	6,60					88	212	4,6	3,6/10'9"	
	1925	R 3 C 1	Dd	Sp	1	1 Z	1	Curtiss	600	6,72	6,09		0,81	0,17	0,98				1,0/3'3"	
	1926	R 3 C 2	Dd	Sp	1	1 Z	1	Curtiss	600				1,01	0,27	1,28					
	1925	P 1	Dd	Kj	1	1 Z	1	Curtiss	400	9,44	6,70		0,90	0,36	1,26					
	1925	P 2	Dd	Kj	1	1 Z	1	Curtiss	400	9,44	6,70		0,90	0,36	1,26					
	1926	F 6 C 1	Dd	Kj	1	1 Z	1	Curtiss	400	9,44	6,70		1,13	0,34	1,47					
1926	F 6 C 2	Dd	Kwj	1	1 Z	1	Curtiss	400	9,44			1,08	0,79	1,87						
1928	Robin	Hd	V	3	1 Z	1	Curtiss	90	12,50	7,85	24,50	0,67	0,32	0,99	73	160	3,7	1,5/14'6"		
1928	XO-18	Dd	Ka	2	1 Z	1	Curtiss	600	11,58	8,22	33,00					256				
1928	P-5	Dd	Kj	1	1 Z	1	Curtiss	400												
1928	XN 2 C-1	Dd	Ka	2	1 Z	1	Wright	200	11,90	8,20	33,70	0,90	0,30	1,20	72	177	3,0			
1928	P 1-B	Dd	Kj	1	1 Z	1	Curtiss	400												
1928	O 1-B	Dd	Ka	2	1 Z	1	Curtiss	400	11,58	8,22	33,00									

Vereinigte Staaten von Nordamerika — United States of North America — Etats Unis d'Amérique — United States of Amerika

Table with columns: Erbauer, Baujahr, Baumuster, Flügelanordnung, Verwendungszweck, Zahl d. Sitze, Zahl u. Art d. Schraub., Zahl d. Mot., Motoren-muster, Motor-Ges-Stärke PS, Spannweite, Länge, Tragfläche, Leergewicht, Zuladung, Fluggewicht, Kleinstgeschwindigkeit, Höchstgeschwindigkeit, Gipfelhöhe, Steigleistung.

Vereinigte Staaten von Nordamerika — United States of North America — Etats Unis d'Amérique — United States of Amerika

Main data table with columns: Curtiss Aero-plane and Motor Co. Inc., Garden City, Long Island, New York; E. Dormoy, Mc. Cook Field; The Douglas Co., Santa Monica, Cal.; Driggs Aircraft Corp., Lansing, Mich.; Dycer Airport, Los Angeles, Cal.; Eastman, Detroit; The Eberhart Aeroplane and Motor Co. Inc., Buffalo, N. Y.; The Edo Aircraft Corp., College Point, Long Island, N. Y. Includes aircraft models like O-1, CS 1-B, XO-1-A, etc.



**Vereinigte Staaten von Nordamerika — United States of North America — Etats Unis d'Amérique —  
United States of Amerika**

Erbauer	Bajahr	Bau- muster	Flügel- anordnung	Verwen- dungs- zweck	Zahl d. Sitze	Zahl u. Art d. Schraub.	Zahl d. Mot.	Motoren- muster	Motor-Ges.-	Spannweite	Länge	Tragfläche	Leergewicht	Zuladung	Fluggewicht	Kleinstge- schwindigkeit.	Höchstge- schwindigkeit.	Gipfelhöhe	Steigleistg.
									Stärke PS	= b m	= l m	= t m <sup>2</sup>	= L t	= N t	= G t	V min. km/h	V max. km/h	= H km	= St km/min.
Constructor	Year of construction	Type of construction	Arrangem. of wings	Purpose of use	Nr. of seats	Nr. and type of airscrews	Nr. of engin.	Type of engines	Total HP	Span = b m	Length = l m	Wing area = t m <sup>2</sup>	Weight em- pty = L t	Useful load = N t	Weight loa- det = G t	minimum speed = V min. km/h	maximum speed = V max. km/h	Service Ceil- ing = H km	Rate of Climb = St km/min.
Constructeur	L' an de construction	Type de construction	Disposition des ailes	But d'emploi	No. d. places	No. et sorte des helices	No. des mot.	Type des moteurs	Force totale des mot. CV	Envergure = b m	Longueur = l m	Surface por- tante = t m <sup>2</sup>	Poids à vide = L t	Poids utile total = N t	Poids total = G t	Vitesse minima = V min. km/h	Vitesse maxima = V max. km/h	Piafond = H km	Temps de montée = St km/min.

**Vereinigte Staaten von Nordamerika — United States of North America — Etats Unis d'Amérique —  
United States of Amerika**

G. Elias Bros. Buffalo, N. Y.	1925	M 1	Dd	Pn	1	1 Z	1	Liberty	400	12,20	8,60	46,20	1,30	0,82	2,12			208	5,0
	1922	TA 1	Dd	U	2	1 Z	1	A. B. C.	170	9,35	7,04	31,30	0,64	0,27	1,02			156	4,9
	1922	Stup. ES 1	Dd	V	5	1 Z	1	Le Rhône	160	10,52	7,42	35,70	0,71	0,43	1,41			145	
	1922	EM 1	Dd	Kj	1	1 Z	1	Wright	300	12,10	8,45	45,00						164	5,2
	1924	NBL 2	Dd	Kbn	3	2 Z	2	Liberty	800			139,0						169	4,1
	1927	Airmobile	Dd	Sp	2	1 Z	1	Liberty	400	12,24		40,40	1,03	0,75	1,78	86		241	
B. Epps, Athen Za.	1925		Md	Sp	1	1 Z	1	Lawrance	28	7,00	4,50	10,00				40		97	
The Fairchild Aviation Corp., Farmingdale, L. I., N. Y.	1926	FC 1	Hd	V	4	1 Z	1	Curtiss	90	13,41	9,10	25,54	0,72	0,33	1,05	68		157	2,4
	1926		Hd	V	4	1 Z	1	Curtiss	160			25,50			1,04				
	1927	FC 2a	Hd	V	4	1 Z	1	Wright	200	13,40	9,42	26,90	0,93	0,71	1,64			196	4,0
	1927	FC 2b	Hd	Vw	4	1 Z	1	Wright	200	13,40	9,88	26,90	1,06	0,71	1,77			190	3,2
	1928	FC-2 W-a	Hd	V	4	1 Z	1	Pratt	425	15,24	9,14								
1928	FC-2 W-b	Hd	Vw	4	1 Z	1	Pratt	425	15,24	10,05									
Fasing-Turner, Wilbur Wright Field	1924		Dd	Sp	1	1 Z	1	Indian	18	5,30					0,15				
The Hamilton Metalplane Co. Milwaukee, Wisconsin	1927	Cabin	Hd	V	5	1 Z	1	Wright	200	14,63	9,44		0,85						
Heath Ltd. Air- planes, Chicago	1925	H. Bird	Md	Sp	1	1 Z	1	Henderson	28	7,92	5,18							137	2,7
	1923	EL	Dd	Sp	2	1 Z	1	Lawrance	60	10,00	5,70	11,70	0,33	0,18	0,51			137	3,6
	1922	EB	Dd	Sp	1	1 Z	1	Heath	20	7,26	5,48	15,30	0,61	0,27	0,88				
	1921	Feather	Dd	Sp	1	1 Z	1	Thor	20	7,30	5,50	15,30	0,16	0,09	0,25				
	1924	Favorite	Dd	U	2	1 Z	1	Curtiss	90	10,05			0,52	0,25	0,77				
	1926	Tomboy	Hd	Sp	1	1 Z	1	Bristol	36	7,90	5,00	7,20	0,12			55		175	
1927	Parasol	Hd	Sp	1	1 Z	1	Henderson	23	7,00	5,00	8,50	0,13	0,10	0,23	50		110		
J. R. Hennessey, New York	1926		Hd	Sp	3	1 Z	1	Curtiss	90	10,97	7,62								
A. P. Herff, San Antonio	1926		Hd	Sp	1	1 Z	1	Anzani	35										
The Hess Air- craft Co., De- troit, Mich.	1926		Dd	Sp	5	1 Z	1	Wright	200			24,60		0,88					
	1926		Dd	Sp	5	1 Z	1	Hispano	180										
	1926	Blue Bird	Dd	Sp	3	1 Z	1	Curtiss	90	10,16	7,16	27,90	0,57	0,35	0,92	67		153	3,9
B. O. Hovard, Houston, Texas	1926	Flyabout	Dd	Sp	2	1 Z	1	Curtiss	90	9,60	6,90	25,40	0,56	0,33	0,89	58		155	0,6/47
Hull, New York	1924		Dd	Vw	9	1 Z	1	Wright	200	19,80	10,00	40,20	1,10	1,10	2,80			150	
E. P. Hurd, Detroit, Mich.	1928		Td	Sp	2	1 Z	1	Le Blond	60	9,90	6,10	14,80	0,34	0,24	0,58	56		160	
Internat. Air- craft Corp., Cincinnati, Oh.	1927	F-17	Dd	V	3	1 Z	1	Curtiss	90	10,67	7,62	30,20	0,59			40		160	3,7
	1928	F-18	Dd	V	1	1 Z	1	Wright	200	11,30	8,40	33,20	0,73	0,74	1,47	65		193	4,6
Ireland, Aircraft Inc., Garden C., L. J., N. Y.	1925	Comet	Dd	Sp	2	1 Z	1	Curtiss	90	10,97	7,62		0,61	0,38	0,09				3,8
	1926	Meteor	Dd	V	5	1 Z	1	Wright	200	9,50	7,30	26,50	0,57	0,41	0,98	68		160	3,1
	1927	Neptune	Dd	Vs	3	1 D	1	Wright	200	12,20	9,30	23,50							

88 Vereinigte Staaten von Nordamerika — United States of North America — Etats Unis d'Amérique — United States of Amerika

Erbauer	Baujahr	Bau-muster	Flügel-anordnung	Verwen-dungs-zweck	Zahl d. Sitze	Zahl u. Art d. Schraub.	Zahl d. Mot.	Motoren-muster	Motor-Ges-Stärke PS	Spannweite	Länge	Tragfläche	Leergewicht	Zuladung	Fluggewicht	Kleinste-schwindigk.	Höchstge-schwindigk.	Gipfelhöhe	Steigleis-tg.
Constructor	Year of construction	Type of construction	Arrangem. of wings	Purpose of use	Nr. of seats	Nr. and type of airscrews	Nr. of engines	Type of engines	Total HP	Span	Length	Wing area	Weight empty	Useful load	Weight loaded	minimum speed	maximum speed	Service Ceiling	Rate of Climb
Constructeur	L' an de construction	Type de construction	Disposition des ailes	But d'emploi	No. d. places	No. et sorte des helices	No. des mot.	Type des moteurs	Force totale des mot. CV	Envergure	Longueur	Surface portante	Poids à vide	Poids utile total	Poids total	Vitesse minima	Vitesse maxima	Plafond	Temps de montée

Vereinigte Staaten von Nordamerika — United States of North America — Etats Unis d'Amérique — United States of Amerika

Irwin Aircraft Co., Sacramento, Cal.	1923	Meteorpl.	Dd	Sp	1	Z	1	Irwin	15	6,05	4,20	9,80	0,11	0,74	0,85				
	1926	Meteor	Dd	V	4	1	1	Curtiss	90	9,50	7,30		0,57	0,98	68	160	3,1		
	1927	Meteorpl. MT 2	Dd	Sp	1	1	1	Irwin	20	6,15	4,30		0,31	0,10	0,41	51	145	5,4	
	1927	C-C-1	Dd	Sp	1	1	1	Meteor	20	6,09	4,26								
Johnson Airplane and Supply Co., Dayton, Ohio	1924	Hartzell	Dd	Ü	1	1	1	Curtiss	90										
	1924	DJ 1	Hd	Sp	1	1	1	Henderson	28	8,22		6,50	0,14	0,09	0,23		137		
	1925	Canary JS	Dd	V	3	1	1	Curtiss	90										
	1925	Glaudaudet	Dd	V	6	1	1	Liberty	400	13,41	8,83		1,18	0,54	1,72			5,4	
J. L. Aircraft Corp., New York City	1921	Twin 60	Dd	Sp	2	2	2	Bristol	72	8,50	6,40	17,80	0,39	0,21	0,60	50	136		
			Td	V	6	1	1	Lizenz Junkers F. 13 L											
Kentucky Aircraft Corp., Owensboro, Ky.	1926	Cardinal	Dd	Ü	2	1	1	Curtiss	90										
The Keystone Aircraft Corp., New York City, N. Y.	1922	TW 5	Dd	Üw	2	1	1	Wright	200	8,90	7,30		0,67	0,41	1,08	64	185	3,0/34'	
	1922	HD 8 A	Dd	Ü	2	1	1	Curtiss	90	8,82	7,20	21,10	0,51	0,30	0,81		237	3,1	
	1922	TA 2	Dd	Ü	2	1	1	A. B. C.	170	10,50	6,50	29,60	0,64	0,27	1,02		156	1,5	
	1923	HN 2	Dd	Ü	2	1	1	Wright	180										
	1924	TA 6	Dd	Ü	2	1	1	Wright	200	9,41	7,16	18,70	0,57	0,32	0,89		185	5,5	
	1924	Petrel 4	Dd	Ü	2	1	1	Wright	200	8,95	7,18	20,00	0,66	0,40	1,05	82	169	3,0/22'	
	1925	Petrel 5-A	Dd	Ü	2	1	1	Wright	200	10,10	8,68	27,30	0,71	0,38	1,09	68	180	5,7	
	1925	Petrel 5-B	Dd	Üw	2	1	1	Wright	200	10,10	8,68	27,30	0,85	0,38	1,23	78	174	3,3	
	1927	Puffer	Dd	F	2	1	1	Liberty	400	15,25	11,72	62,50	1,42	0,76	2,38	62	171	4,2	
	1925	L. B. 1	Dd	Kb	5	1	1	Packard	800	20,11			2,40				210	5,4	
	1926	Duster	Dd	F	2	1	1	Wright	200	10,10	8,68	27,30	0,71	0,38	1,09	68	180	5,7	
	1927	Pegasus	Dd	Kb	3	1	1	Packard	800	20,27	14,70	106,8	2,41	2,18	4,60	84	185	4,8	
	1927	Pelican II	Dd	Üw	2	1	1	Wright	200	10,05	8,89								
	1926	AT 2a	Dd	Kj	1	1	1	Wright	180	8,83	7,31								
	1926	AT 2b	Dd	Ü	2	1	1	Wright	180	8,83	7,31								
	1925	T. W.-3	Dd	Ü	2	1	1	Wright	180			26,00					165		
	1926	Cyclops	Dd	Kb	3	1	1	Packard	800	25,90	19,80		3,60	4,20	7,80		220		
	1926	Pelican I	Dd	Ü	2	1	1	Wright	200	10,05	8,53								
1927	Pacer	Hd	V	6	1	1	Wright	200	13,70	7,53	25,30	0,81	0,61	1,42		218			
1927	Super-Cyclops	Dd	Kbn	3	2	2	Packard	1100	25,90	18,80		4,23	3,02	7,25	90	177			
1927	Pronto a	Dd	Sp	3	1	1	Wright	200	12,20	8,10	33,90	0,89	0,60	1,49	60	180			
1927	Pronto b	Dd	Spw	3	1	1	Wright	200	12,20	8,10	33,90	1,08	0,60	1,68	60	170			
1927	LB-5 A	Dd	Kb	4	2	2	Liberty	800	20,42	13,70	107,0	3,00	2,40	5,40	88	182	5,0		
1927	Pathfind.	Dd	V	3	3	3	Wright	600	20,10	13,50	103,0	2,89	2,04	4,93	88	185			
Kinner, Aircraft and Motor Corp., Glendale	1925		Dd	V	6	1	1	Renault	200										
	1925	Starkey	Dd	Sp	1	1	1												
	1926	Airster	Dd	Sp	2	1	1	Lawrance	60	9,44	6,40		0,31			48	135	4,0	0,3/1'
	1928	Ether	Hd	Sp	2	1	1	Kinner	100	10,70	7,00	20,00	0,42	0,25	0,67	56	193	6,0	
Kirkham, Prod. Corp., Garden City, N. Y.	1925	Vanderbilt	Td	Vs	4	1	1	Napier	450	14,32			1,67			96	232		
	1927	Vespa I	Dd	Spw	1	1	1	Packard	1250	9,09	8,14	74,00	1,81	0,27	2,08		440		
	1927	Vespa II	Dd	Sp	1	1	1	Packard	1250	9,09		74,00							
	1927	Gull	Md	Sp	1	1	1	Pratt	425										

Vereinigte Staaten von Nordamerika — United States of North America — Etats Unis d'Amérique —  
United States of Amerika

Erbauer	Baujahr	Baumuster	Flügelanordnung	Verwendungszweck	Zahl d. Sitze	Zahl u. Art des Helices d. Schraub.	Zahl d. Mot.	Motoren-muster	Motor-Ges-Stärke PS	Spannweite = b m	Länge = l m	Tragfläche = I m <sup>2</sup>	Leergewicht = L t	Zuladung = N t	Fluggewicht = G t	Kleinste-geschwindigkeit V min. km/h	Höchste-geschwindigkeit V max. km/h	Gipfelhöhe = H km	Steigleistung = St km/min.
Constructor	Year of construction	Type of construction	Arrangement of wings	Purpose of use	Nr. of seats	No. et sorte des helices of airscrews	Nr. of engin.	Type of engines	Total HP	Span = b m	Length = l m	Wing area = I m <sup>2</sup>	Weight empty = L t	Useful load = N t	Weight loaded = G t	minimum speed = V min. km/h	maximum speed = V max. km/h	Service Ceiling = H km	Rate of Climb = St km/min.
Constructeur	L' an de construction	Type de construction	Disposition des ailes	But d'emploi	No. d. places	No. et sorte des helices	No. des mot.	Type des moteurs	Force totale des mot. CV	Envergure = b m	Longueur = l m	Surface portante = I m <sup>2</sup>	Poids à vide = L t	Poids utile total = N t	Poids total = G t	Vitesse minima = V min. km/h	Vitesse maxima = V max. km/h	Plafond = H km	Temps de montée = St km/min.

Vereinigte Staaten von Nordamerika — United States of North America — Etats Unis d'Amérique —  
United States of Amerika

The Kreider-Reisner Aircr. Co., Inc., Hagerstown, Md.	1926	Midget	Dd	Sp	1	Z	1	Bristol	36	4,90	4,00	6,40	0,14	0,08	0,22				
	1927	Challeng.	Dd	V	1	Z	1	Curtiss	90	9,17	7,25	27,50	0,50	0,45	0,95	35	104		
E. M. Laird Co., Chicago, Ill.	1923		Dd	Sp	3	Z	1	Curtiss	90	10,90	7,10		0,49	0,30	0,79		138		
	1924		Dd	V	6	Z	1	Packard	300	11,60	8,70		0,80				153		
	1925	Commercial I	Dd	Sp	3	Z	1	Curtiss	90	10,10	7,20	27,90	0,61	0,94	65	153	4,9	1,5/10'	
	1926	Commercial II	Dd	Sp	2	Z	1	Curtiss	160	10,10	7,20	27,90	0,68	0,22	0,90	72	193	5,5	2,1/10'
	1926	Commercial III	Dd	Sp	2	Z	1	Wright	200	10,10	7,20	27,90	0,70	0,36	1,06	65	209		3,0/10
Lark, Harding, Zoek and Bahl	1928	Whipprrv.	Dd	V	4	Z	1	Wright	200	11,00	8,20	32,40	0,75	0,45	1,20	65	200		
	1924		Hd	Sp	2	Z	1	Wright	60	8,53	5,79		0,26					5,1	

Aircraft Co., Lincoln, Nebr.																			
Ch. E. Lay, Cincinnati	1924	Dixi	Md	Sp	2	Z	1		40	6,01	4,50								
Lenert Co., New York	1927		Dd			Z	1	Le Rhône	80	7,62	7,32	23,70	0,43						
Lincoln Standart Aircraft Corp., Lincoln Nebr. (S. S. Swanson)	1923	L. S. 5	Dd	Sp	5	Z	1	Wright	220	12,35	8,00	42,30	0,82	0,61	1,43		153		
	1924	Sport	Dd	Sp	1	Z	1	Anzani	35	6,10	4,87	10,30	0,16	0,11	0,27	56	145		
	1923	S. S. 4	Dd	Sp	2	Z	1	Le Rhône	80	8,50	7,00	25,00	0,36	0,21	0,57		160		
	1924	Wan-Free-mann CS	Dd	Kb				Wright	650	17,00				1,80		170			
Lloyd Royer, Glendale, Calif.	1928	Page	Dd	V	3	Z	1	Curtiss	90	9,75	7,25	27,80	0,54	0,45	0,99	56	160	3,6	
	1926	Coupé-Cabine	Dd	Sp	5	Z	1	Hispano	300	12,20		37,00	0,95	0,58	1,53	77	180		
Lockheed Aircraft Co., Los Angeles	1927	Vega	Hd	V	7	Z	1	Wright	200	12,20	8,40	25,50	0,75	0,70	1,45	81	217	5,0	
Loening Aeronautical Engineering Corp., New York	1923	R 4	Td	Sp	1	Z	1	Packard	600	8,24	6,41	16,10	0,91	0,31	1,22		273		
	1921	Air Yacht	Hd	Vs	4	Z	1	Liberty	400								226		
	1924	P. W. 2	Td	Kj	1	Z	1	Wright	300	10,65	7,90						234		
	1925	P. W. 2-B	Td	Kj	1	Z	1	Packard	300	10,36	8,00						234	4,2	3,0/8'
	1925	M 34	Dd	Kwa	2	Z	1	Liberty	400	13,71	10,38	46,45	1,54	0,98	2,52		195		
	1925	P. A.-1	Dd	Kj	1	Z	1	Wright	350	9,14	6,04						234		
	1925		Dd	Pn	1	Z	1	Liberty	400	12,90	9,20	40,30	1,10	0,60	1,70				
1927	OL-8	Dd	Kwa	2	Z	1	Pratt	425	13,70	10,80	46,50	1,47	0,92	2,39	80	200	3,9		
Longreen Aircraft Co., Topeka, Kansas	1924		Dd	Sp	1	Z	1	Anzani	60	8,50	5,80		0,25	0,22	0,48				
	1924		Dd	Ka	1	Z	1	Anzani	60										
Ludington Exhibition Co., Philadelphia	1926	Lizette	Hd	Sp	2	Z	1	Anzani	35	8,30		11,10		0,38	68	147			

Vereinigte Staaten von Nordamerika — United States of North America — Etats Unis d'Amérique — United States of America

Erbauer	Baujahr	Bau-muster	Flügel-anordnung	Verwen-dungs-zweck	Zahl d. Sitze	Zahl u. Art von Schraub.	Zahl d. Mot.	Motoren-muster	Motor-Ges-Stärke PS	Spannweite	Länge	Tragfläche	Leergewicht	Zuladung	Fluggewicht	Kleinste-geschwindigk.	Höchstge-schwindigk.	Gipfelhöhe	Steigleistg.
Constructor	Year of construction	Type of construction	Arrangem. of wings	Purpose of use	Nr. of seats	Nr. and type of air screws	Nr. of engine.	Type of engines	Total HP	Span	Length	Wing area	Weight empty	Useful load	Weight load-det	Vitesse minimum	Vitesse maximum	Service Ceiling	Rate of Climb
Constructeur	L' an de construction	Type de construction	Disposition des ailes	But d'emploi	No. d. places	No. et sorte des helices	No. des mot.	Type des moteurs	Force totale des mot. CV	Envergure	Longueur	Surface port-tante = T m <sup>2</sup>	Poids à vide	Poids utile total	Poids total	Vitesse minima	Vitesse maxima	Plafond	Temps de montée

Vereinigte Staaten von Nordamerika — United States of North America — Etats Unis d'Amérique — United States of America

L. W. F. Engineering Corp. College Point Long Island, N. Y.	1922	I 2 Butterfly T 3	Dd	K	1	Z	1	Hall Scott	400	17,10	9,50	29,80	1,71	1,80	2,51			161	3,4	
	1922		Md	Sp	1	Z	1	Cato	70	9,00	5,80	16,00	0,27	0,14	0,41			111		
	1924		Dd	V	6	Z	1	Liberty	400											
Mahonay Aircraft Corp., San Diego, Cal.	1926	Cloudster Standard M-1a M-1b M-1c B-1-W XY-P Lon.Eagle	Dd	V	12	Z	1	Liberty	400											
	1924		Dd	V	5	Z	1	Hispano	150											
	1926		Hd	Sp	3	Z	1	Wright	200	11,00			0,73	0,27	1,00	73	228	5,8	2,7/10'	
	1926		Hd	Sp	3	Z	1	Hispano	150	11,00			0,22	0,13	73	201	4,5	2,1/10'		
	1926		Hd	Sp	3	Z	1	Curtiss	90	11,00			0,13	0,13	65	161	2,7	1,5/10'		
	1926		Hd	Sp	3	Z	1	Wright	200	12,80	9,14	27,30	0,80	0,61	1,41	79	203			
	1927		Hd	Sp	1	Z	1	Wright	200	14,00			29,60	0,80	0,61	2,16	111	198		
	1928		Hd	V	4	Z	1	Wright	200	11,40	8,90	24,20	0,94	0,63	1,57	65	200			

A. L. Markwell, Los Angeles, Calif.	1924	Skyark	Dd	V	8	Z	2		16,00	11,00								140	
Marshall Aircr. Co., Marshall, Mo.	1926	Montagul	Hd	V	3	Z	1	Curtiss	90										
			Hd	V	4	Z	1	Wright	200										
Gl. L. Martin Co. Cleveland, Ohio	1922	MBT MT MO-1-A MO-1-B MS-1 M 70 M 20-1-A M 20-1-B M 67-A M 67-B SC-1 MB2NSB1 SC-2a SC-6 SC-2b T 3 M-1a T 3 M-1b T 3 M-2a	Dd	Kb	4	Z	2	Liberty	800	21,70	14,10	99,00	2,92	1,67	4,59			162	4,9
	1921		Dd	Kb	4	Z	2	Liberty	800	21,70	13,90	99,00	3,24	2,25	5,49			190	4,5
	1923		Md	Ka	2	Z	1	Curtiss	400				1,50						
	1923		Md	Kwa	2	Z	1	Curtiss	400				1,50						
	1924		Dd	Kwa	1	Z	1	Lawrance	60	5,50	5,35		0,29	0,13	0,42				
	1924		Dd	Pn	1	Z	1	Wright	200	11,58	8,49	34,20	0,97	0,50	1,47	73	180	5,1	
	1920		Dd	Ka	2	Z	1	Curtiss	400	13,25	10,10	43,70							
	1924		Dd	Kaw	2	Z	1	Curtiss	400	13,25	10,10	43,70	1,38	0,73	2,11			177	4,6
	1924		Dd	U	2	Z	1	Wright	200	12,80	8,47	40,00	0,88	0,28	1,16			180	5,8
	1924		Dd	Uw	2	Z	1	Wright	200	12,80	9,82	40,00	0,95	0,29	1,24			180	
	1925		Dd	Kt	2	Z	1	Wright	550	17,10	10,36	79,00	2,58	1,54	4,12	88	161	2,1	
	1924		Dd	Kbn	4	Z	2	Liberty	800	27,42	14,60	142,0	3,56	2,85	6,41			166	4,1
	1926		Dd	Kaw	2	Z	1	Wright	600	17,06	12,81		3,56	0,63	4,19				
	1926		Dd	Kb	2	Z	1	Packard	800										
1927	Dd	Kb	1	Z	1	Wright	600	17,06											
1927	Dd	Ka	2	Z	1	Pratt	425	16,15	10,66		1,58	1,58	3,16						
1927	Dd	Ka	2	Z	1	Wright	575	17,06	12,08										
1927	Dd	Ka	2	Z	1	Wright	575	17,06											
1927	Dd	Ka	2	Z	1	Packard	730	17,08	12,80										
J. V. Martin Aeroplane Factory, Garden City, N. Y.	1922	K III Messenger	Dd	Sp	1	Z	1	Lawrance	45										
	1924		Dd	Ka	1	Z	1	Lizen Sperri „Messenger“											
Merewing, New York	1926	Arrow	Dd	Sp	3	Z	1	Curtiss	90			28,40	0,84	0,38	1,22	50	137	3,7	0,9/10'
The Mid-Continent Aircraft Co., Tulsa, Oklam.	1927	C 3	Dd	Sp	3	Z	1	Wright	180	9,75	7,01								
M. Mix, Chicago	1924	Arrow	Dd	Sp	1	Z	1	Indian	18	3,65		25,60			0,15				

Vereinigte Staaten von Nordamerika — United States of North America — Etats Unis d'Amérique — United States of America

Erbauer	Baujahr	Baumuster	Flügelanordnung	Verwendungszweck	Zahl d. Sitze	Zahl u. Art d. Schraub.	Zahl d. Mot.	Motorenmuster	Motor-Ges-Stärke PS	Spannweite = b m	Länge = l m	Tragfläche = I m <sup>2</sup>	Leergewicht = L t	Zuladung = N t	Fluggewicht = G t	Kleinstgeschwindigkeit, V min. km/h	Höchstgeschwindigkeit, V max. km/h	Gipfelhöhe = H km	Steigleistung, = St km/min.
Constructor	Year of construction	Type of construction	Arrangem. of wings	Purpose of use	Nr. of seats	Nr. and type of airscrews	Nr. of engin.	Type of engines	Total HP	Span = b m	Length = l m	Wing area = I m <sup>2</sup>	Weight empty = L t	Useful load = N t	Weight loaded = G t	minimum speed = V min. km/h	maximum speed = V max. km/h	Service Ceiling = H km	Rate of Climb = St km/min.
Constructeur	L' an de construction	Type de construction	Disposition des ailes	But d'emploi	No. d. places	No. et sorte des helices	No. des mot.	Type des moteurs	Force totale des mot. CV	Envergure = b m	Longueur = l m	Surface portante = I m <sup>2</sup>	Poids à vide = L t	Poids utile total = N t	Poids total = G t	Vitesse minima = V min. km/h	Vitesse maxima = V max. km/h	Plafond = H km	Temps de montée = St km/min.

Vereinigte Staaten von Nordamerika — United States of North America — Etats Unis d'Amérique — United States of America

Mohawk Aero Co., Minneapolis	1927	Pinto	Td	Sp	2	1 Z	1	Detroit	80	9,30	6,71	12,52	0,31	0,22	0,53	56	177		
Mohme Aero-Engineering Corp., N. Brunswick, N. Y.	1927	Super Monopl.	Hd	V	3	1 Z	1	Wright	225	11,60	7,95	20,20	0,67	0,50	1,17	80	233	4,2	
Montee Aircraft Co., Clover Field, Santa Monica	1925		Hd	V	5	1 Z	1	Hall Scott	125	12,20	8,03	31,20	0,61	0,45	1,06	85	205	5,2	3,5/20'
H. C. Mummert, Hammondspport	1923 1924	Sportpl.	Md Td	Sp Sp	1 1	1 Z 1 Z	1 1	Harley Harley	12 12	6,08 7,92	4,25	12,40	0,13		0,25		120		
National Airways System, Lomax, Ill.	1927	Air-King	Dd	Sp	1	Z	1	Curtiss	90	10,08	7,93	28,80	0,50	0,42	0,92	50	160	5,2	
Nicholas-Beazley Airplane and Motor Co., Marshall, Mo.	1926	J-1	Dd	Sp	2	1 Z	1	Curtiss	90	9,60			0,58	0,39	0,97	50	137	3,7	0,9/1'
Pacific Aircraft Corp., Brea, Cal.	1927	Tremaine	Td		1	Z	1	Wright	200	14,63	8,84								
Pheasant Aircr. Co., New York	1927	Pheasant	Dd	Sp	3	1 Z	1		9,45	7,17		0,52			56	161			
Pioneer Aircraft Corp., New York	1925		Dd	Sp	1	Z	1	Pioneer	40	7,20	4,35		0,21	0,15	0,36	46	75		
Pitcairn Aviation Inc., Philadelphia, Pa.	1926	Fleetwing	Dd	V	3	1 Z	1	Curtiss	160	11,58	7,90	32,50	0,81	0,36	1,17	77	187	3,7	
	1926	Orowing	Dd	Sp	2	1 Z	1	Curtiss	90	11,00	8,00	31,40	0,62	0,34	0,96	72	145	3,2	
	1926	Arrow	Dd	Sp	2	1 Z	1	Curtiss	90										
	1926	Sesquil Wing	Dd	Sp	2	1 Z	1	Curtiss	90	9,80	6,90	20,00	0,62	0,34	0,96	97	193	4,6	
	1927	Mailwing	Dd	P	2	1 Z	1	Wright	200	10,06	6,72	23,40	0,73	0,42	1,15	73	219		
	1927	Fleetw. de Luxe	Dd	V	3	1 Z	1	Curtiss	90	9,14	6,66	21,00	0,55	0,36	0,91	73	163		
C. H. Powell, Detroit, Mich.	1926	Racer	Dd	Sp	1	1 Z	1	Bristol	36	4,80	4,26	16,00	0,14	0,07	0,21	120	3,2		
Racer Aircraft Co., Perth, Amboy N. Y.	1925			V	3	1 Z	1	Anzani	90	11,00	7,25	16,20	0,36	0,26	0,62	48	150		
Remington-Burnell Aircr. Crp., New York City	1924	BR 2	Dd	V	2	Z	2	Galloway	1000	24,40	14,05	144,0	4,45	3,05	7,50	87	164	3,2	
Richmond Airw. Inc. Greenridge Stat. Isld., N. Y.	1928	Seahawk	Hd	Vs	5	1 Z	1	Curtiss	160	14,00	8,60	29,20	0,77	0,45	1,22	72	153		

Vereinigete Staaten von Nordamerika — United States of North America — Etats Unis d'Amérique — United States of America

Table with columns: Erbauer, Baujahr, Baumuster, Flügelanordnung, Verwendungszweck, Zahl d. Sitze, Zahl n. Art d. Schraub., Zahl d. Mot., Motorenmuster, Motor-Ges. Stärke PS, Spannweite, Länge, Tragfläche, Leergewicht, Zuladung, Fluggewicht, Kleinstgeschwindigkeit, Höchstgeschwindigkeit, Gipfelhöhe, Steiggeschwindigkeit.

Vereinigete Staaten von Nordamerika — United States of North America — Etats Unis d'Amérique — United States of America

Main table listing aircraft models and specifications. Columns include: Manufacturer (e.g., Rinehardt Wheeland Co., Rogers-Day Construction), Year (1922-1928), Model (e.g., Arrow, Santa Ana, Sattco), Configuration (Dd, Hd, Vd), Engine (V, Sp), Seats (1, 2, 3, 4), Motor (Liberty, Curtiss, Anzani, Siemens, Gnôme, Wright, Pratt), Performance (HP, Span, Length, Wing area, Weight empty, Useful load, Weight total, Minimum speed, Maximum speed, Ceiling, Service height, Rate of climb, St km/min).

Verzeichnis der Luftflotten 1928. 7.

**Vereinigte Staaten von Nordamerika — United States of North America — Etats Unis d'Amérique —  
United States of America**

Erbauer	Baujahr	Bau-muster	Flügel-anordnung	Verwen-dungszweck	Zahl d. Sitze			Motoren-muster	Motor-Ges.-Stärke PS	Spannweite = b m	Länge = l m	Tragfläche = T m <sup>2</sup>	Leergewicht = L t	Zuladung = N t	Fluggewicht = G t	Kleinste-geschwindigkeit V min. km/h	Höchstge-schwindigkeit V max. km/h	Gipfelhöhe = H km	Steigleistung = St km/min.
					Nr. d. Plätze	Nr. et sorte des helices	Nr. d. Mot.												
Constructor	Year of construction	Type of construction	Arrangem. of wings	Purpose of use	Nr. of seats			Type of engines	Total HP	Span = b m	Length = l m	Wing area = T m <sup>2</sup>	Weight empty = L t	Useful load = N t	Weight loaded = G t	Minimum speed = V min. km/h	Maximum speed = V max. km/h	Service Ceiling = H km	Rate of Climb = St km/min.
					No. d. places	No. et sorte des helices	No. des mot.												
Constructeur	L' an de construction	Type de construction	Disposition des ailes	But d'emploi	No. d. places			Type des moteurs	Force totale des mot. CV	Envergure = b m	Longueur = l m	Surface portante = T m <sup>2</sup>	Poids à vide = L t	Poids utile total = N t	Poids total = G t	Vitesse minima = V min. km/h	Vitesse maxima = V max. km/h	Plafond = H km	Temps de montée = St km/min.
					No. d. places	No. et sorte des helices	No. des mot.												

**Vereinigte Staaten von Nordamerika — United States of North America — Etats Unis d'Amérique —  
United States of America**

Stout-Metal-Aeropl. Co., Div. of the Ford Mot. Co. Detroit, Mich.	1926	Flyvver	Td	Sp	1	1	Z	1	Anzani	35	6,70	4,90	0,15	0,09	0,24	48	160		
	1927	AT-4	Hd	V	14	3	Z	3	Wright	600	20,73	14,45	70,30	2,35	1,81	4,17	95	183	
	1928	3218	Td	Sp	1	1	Z	1	Ford	36	6,70	4,55		0,15					
The Swallow Airplane Mfg. Co., Wichita, Kans.	1922	Laird	Dd	Sp	3	1	Z	1	Curtiss	90	10,90	7,10		0,49	0,30	0,79	138		
	1924		Dd	V	6	1	Z	1	Packard	300	11,60	8,70			0,80		153		
	1924	Beach	Md	Sp	1	1	Z	1	Harley	12	6,40	4,80	8,95						
	1924		Dd	Sp	2	1	Z	1	Curtiss	90	9,76		28,00	0,56	0,32	0,88	56	153	5,5
	1926		Dd	P	2	1	Z	1	Curtiss	90	10,00	7,30	27,90	0,59	0,41	1,00	40	150	
	1926		Dd	P	2	1	Z	1	Curtiss	150	11,00	7,30	32,50	0,68	0,54	1,22	32	190	
	1928		Dd	Sp	1	1	Z	1	Wright	200	10,00	7,30					64	193	
1927	Sup. Swall	Dd	Sp	4	1	Z	1	Curtiss	90	9,14	7,01								
Texas Aero-Corp. Temple, Texas	1925	Temple I	Hd	Sp	2	1	Z	1	Wright	180	12,00	7,86	21,00	0,50	0,42	1,02			
	1927	Temple II	Hd	Sp	2	1	Z	1	Wright	290	12,00	7,86	21,00	0,50	0,42	1,02			
Thomas Morse Aircraft Corp., Ithaca, N. Y.	1923	MB 7	Hd	Kj	1	1	Z	1	Wright	400	7,33	5,64	10,80			0,90	290		
	1923	TM 22		Sp	1	1	Z	1	Packard	600	8,87	6,00	16,00			1,25	289		
	1922	MB 3	Dd	Kj	1	1	Z	1	Wright	700	7,90	6,10	23,30	0,62	0,30	0,92	235		
	1924	S 9	Dd	U	2	1	Z	1	Wright	200	8,74	6,35	27,50			0,80	190		
	1924	MB 9		Kj	1	1	Z	1	Wright	300	8,74	5,80					275	6,0	
	1924	MB 10		U	1	1	Z	1	Le Rhône	110	8,74	6,40					170		
1926	A 6	Dd	Ka	2	1	Z	1	Liberty	400										
The Thunderbird Airc. Inc., Los Angeles, Cal.	1927	W 14	Dd	Sp	3	1	Z	1	Curtiss	90	10,00	7,75	27,70	0,59	0,36	0,95	51	183	4,6
E. B. Todd, Midwest, Wyo.	1924		Md	Sp	1	1	Z	1	Harley	12	7,30	4,57	24,38	0,10					
The Travelair Mfg., Co. Inc., Wichita, Kans.	1927	3791	Dd	Sp	2	1	Z	1	Siemens	125									
	1925	Travel	Dd	V	3	1	Z	1	Curtiss	90	10,05	7,20	27,50	0,59	0,34	0,93	61	155	
	1926	PL	Dd	Sp	2	1	Z	1	Wright	200									
	1925	Spezial	Dd	Ka	1	1	Z	1	Curtiss	160	9,60		22,30	0,66	0,49	1,15	77	193	
	1928	2000	Dd	Sp	3	1	Z	1	Curtiss	90	10,36	7,31							
	1928	4000	Dd	Sp	3	1	Z	1	Wright	200	10,34	7,31							
	1928	5000	Hd	V	6	1	Z	1	Wright	200	15,72	9,14	29,00	1,00	0,64	1,64	89	200	3,0/23'
	1928	Standart	Dd	Sp	3	1	Z	1	Fairchild	150	10,36	7,31							
Thaden Metal Aircraft Co., San Francisco	1928	Argonaut	Hd	V	8	1	Z	1	Pratt	425	16,00	10,50		1,30	1,00	2,30			
U. S. Army Air Service Engineering Division, New York	1921	TA-4	Md	U	2	1	Z	1	Wright	140	9,75	6,75			1,08				
	1923	CO-1	Md	Ka	2	1	Z	1	Liberty	400	17,20	10,20	40,00						
	1922	CO-5	Dd	Ka	2	1	Z	1	Liberty	400			32,00				190		
	1921	TW-1	Dd	U	2	1	Z	1	Liberty	200	9,20	6,80					214		
	1925	P 53	Dd	Ka	2	1	Z	1	Liberty	400									
	1926	PW-1	Dd	Kj	1	1	Z	1	Packard	370			25,30				235		
	1926	TP-1	Dd	Kj	2	1	Z	1	Liberty	400			32,00				211		
	1926	CO-4	Dd	Ka	2	1	Z	1	Liberty	400			36,80				220		
U. S. Navy Air Service Engineering Division, New York	1921	F 5 L	Dd	Ksa	3	2	Z	2	Liberty	730	32,10	15,00	129,5	4,42	1,76	6,18	135	0,8	
	1923	TR 1	Dd	Kwa	1	1	Z	1	Wright	200	7,62	7,50	21,00			0,81	210		
	1923	TS 1a	Dd	Ka	1	1	Z	1	Wright	200	7,62	7,50	21,00			0,92	210		
	1923	TS 2	Dd	Kwa	1	1	Z	1	Aeromarine	240	7,62	7,50	21,00			0,92	210		
	1924	PN 7	Dd	Ksb	3	2	Z	2	Wright	1300	31,50	15,00	130,0						
	1924	PN 8	Dd	Ksb	3	2	Z	2	Wright	1300	31,50	15,00	130,0						

Vereinigte Staaten von Nordamerika — United States of North America — Etats Unis d'Amérique —  
United States of America

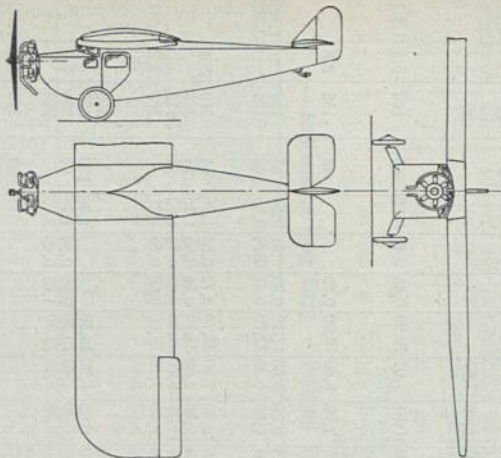
Erbauer	Baujahr	Baumuster	Flügelanordnung	Verwendungszweck	Zahl d. Sitze	Zahl u. Art d. Schraub.	Zahl d. Mot.	Motoren-muster	Motor-Ges-Stärke PS	Spannweite = b m	Länge = l m	Tragfläche = T m <sup>2</sup>	Leergewicht = L t	Zuladung = N t	Fluggewicht = G t	Kleinste-geschwindigkeit V min. km/h	Höchstgeschwindigkeit V max. km/h	Platfondhöhe = H km	Steigleistung = St km/min.
Constructor	Year of construction	Type of construction	Arrangement of wings	Purpose of use	Nr. of seats	Nr. and type of airscrews	Nr. of engin.	Type of engines	Total HP	Span = b m	Length = l m	Wing area = T m <sup>2</sup>	Weight empty = L t	Useful load = N t	Weight loaded = G t	Minimum speed = V min. km/h	Maximum speed = V max. km/h	Service Ceiling = H km	Rate of Climb = St km/min.
Constructeur	L' an de construction	Type de construction	Disposition des ailes	But d'emploi	No. d. places	No. et sorte des helices	No. des mot.	Type des moteurs	Force totale des mot. CV	Envergure = b m	Longueur = l m	Surface portante = T m <sup>2</sup>	Poids à vide = L t	Poids utile total = N t	Poids total = G t	Vitesse minima = V min. km/h	Vitesse maxima = V max. km/h	Plafond = H km	Temps de montée = St km/min.

Vereinigte Staaten von Nordamerika — United States of North America — Etats Unis d'Amérique —  
United States of America

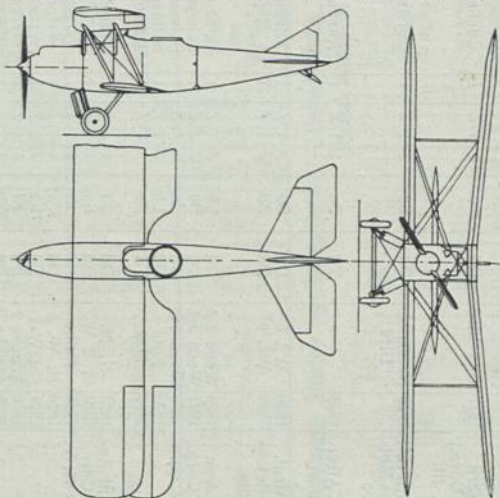
U. S. Navy Air Serv. Engineer. Div., New York	1924	PN 9	Dd	Ksb	3	2 Z	2	Packard	960	22,50	15,00	125,0	4,07	0,72	4,89				
	1926	PN 10	Dd	Ksb	2	2 Z	2	Packard	1000	21,94	14,93								
	1926	TN-1	Dd	Ksb	5	2 Z	2	Wright	1050										
	1923	TS 1b	Dd	Kwa	1	1 Z	1	Wright	200	7,62		21,00			0,81				
The Chance Vought Corp., Long Island C., New York	1921		Dd	Kwa	2	1 Z	1	Laurance	140	10,50	8,80	29,00							
	1922	VE-10	Dd	V	3	1 D	1	Curtiss	90	10,80	8,10		0,60	0,27	0,87			130	
	1923	UO-1b	Dd	Kwa	2	1 Z	1	Wright	200	10,78	8,82	28,50	0,64	0,54	1,18	65	197	5,5	2,6/10'
	1925	UO-1a	Dd	Ka	2	1 Z	1	Wright	200	10,30	7,40	28,50	0,54	0,52	1,06	65	197	5,5	2,6/10'
	1925	VE-9	Dd									22,00					184		
	1926	O 2 U 1a	Dd	Ka	2	1 Z	1	Pratt	425										
	1927	O 2 U 1b	Dd	Kaw	2	1 Z	1	Pratt	425										
	1926	UF-1	Dd	Kj	1	1 Z	1	Wright	200	9,14	6,70					243	8,4	6,9/20'	
	1926	UO-3	Dd	Kj	1	1 Z	1	Wright	200	10,66	7,31								
	1927	UO-4	Dd	Kaw	2	1 Z	1	Wright	200										

Wallace Aircraft Co., New York	1928	Tourop.	Hd	Sp	2	1 Z	1												
Waterhouse Aircraft Inc., Glendale, Cal.	1926	Cruzair	Hd	Sp	3	1 Z	1	Wright	200	11,00	7,30	22,30	0,70	0,41	1,11	73	222	5,5	0,37/1'
The Western Airplane Corp., Chicago, Ill.	1927	King Bird	Dd	Sp	3	1 Z	1	Curtiss	90	10,66	7,62								
Whites Aircraft Corp., Des Moines, Iowa	1925	Humming Bird	Dd	Sp	2	1 Z	1	Curtiss	90	10,05	7,01	29,50	0,45	0,40	0,85	45	140	5,4	1,5/7'20"
Williams, Alrcr. Corp., Niles, M.	1928		Td	Sp	1	1 Z	1	Anzani	35	7,93	5,46	10,00	0,20			48	135	5,8	
Wissler Airpl. Co., Bellefontaine, Ohio	1926	WA 6	Dd	Sp	2	1 Z	1	Anzani	75	8,30	5,50	17,10	0,33	0,21	0,54	65	193		1,5/10'
	1926	WL 9	Dd	Sp	2	1 Z	1	Le Rhône	80	9,80	6,30	22,70	0,41	0,24	0,66	48	129		2,3/10'
The Woodson Aircraft Corp., Napoleon, Ohio	1925	Weco 2 A	Dd	Lb	2	1 Z	1	Salmson	260	9,80	7,60	32,70	0,72	0,54	1,26	64	210		5,4
	1925	Weco 3 A	Dd	Sp	2	1 Z	1	Salmson	260	9,80	7,60	32,70	0,66	0,65	1,28	73	217		
	1925	Weco 4 B	Dd	V	5	1 Z	1	Salmson	260	11,90	8,70	39,90	0,88	0,74	1,62	56	177		
	1925	Foto	Dd	Lb	2	1 Z	1	Salmson	260	9,00	7,10	29,00	0,65	0,56	1,21	208	208	5,5	0,3/1'
	1927	M-6	Td	Sp	1	1 Z	1	Detroit	60	8,53	5,48								
The Wright Aeronautic Corp., Paterson N. Y.	1923	N. M.	Dd	Kj	1	1 Z	1	Wright	650										
	1923	F 2 W	Dd	Sp	1	1 Z	1	Wright	700	6,85	6,50	16,20			1,36	120	300		
	1925	Falke	Hd	Kj	1	1 Z	1	Wright	300	10,00	7,43	20,20	0,90	0,30	1,20	90	260		7,0
	1924	N. W. 2	Dd	Kwj	1	1 Z	1	Wright	650	8,28	8,40	23,30	1,63	0,40	2,03		900		
	1924	SDW-1	Dd	Ka	2	1 Z	1	Wright	675										
	1926	Apache 1	Dd	Kj	1	1 Z	1	Wright	350							80	226	6,5	3,1/10'
	1926	Apache 2	Dd	Kjw	1	1 Z	1	Wright	350							80			0,7/1'
1925	Bellanca	Hd	V	1	1 Z	1	Wright	200	13,70	7,53	25,30	0,81	0,61	1,42		200			
The Yackey Aircraft Corp., Chicago, Ill.	1925	Sport	Dd	Sp	2	1 Z	1	Curtiss	90										
	1925		Dd	V	3	1 Z	1	Curtiss	100										
	1927		Hd	Sp	2	1 Z	1	Wright	200	11,55	7,36	26,40	0,66	0,45	1,11	64	225		
	1926	Transport	Dd	P	1	1 Z	1	Liberty	400										

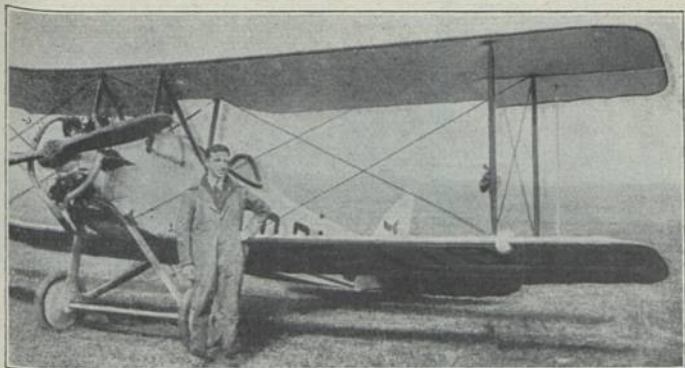




A. C. A. Z. T 2 (1925) Sp 2; E: Hermann  
 $b = 10,50$  m;  $l = 6,20$  m;  $T = 17,50$  m<sup>2</sup>;  $L = 0,32$  t;  $N = 0,29$  t;  $G = 0,61$  t;  
 $V = 70-165$  km/h; M: Anzani 75 PS-HP-CV; Bst.: D, S, St.



A. C. A. Z. C 2 (1926) Kj 2; E: Hermann  
 $b = 12,50$  m;  $l = 8,25$  m;  $T = 40,56$  m<sup>2</sup>;  $L = 1,26$  t;  $N = 0,81$  t;  $G = 2,07$  t;  
 $V = 80-250$  km/h; St =  $6,0$  km/35'; M: Hispano 500 PS-HP-CV;  
 Bst.: D, St.



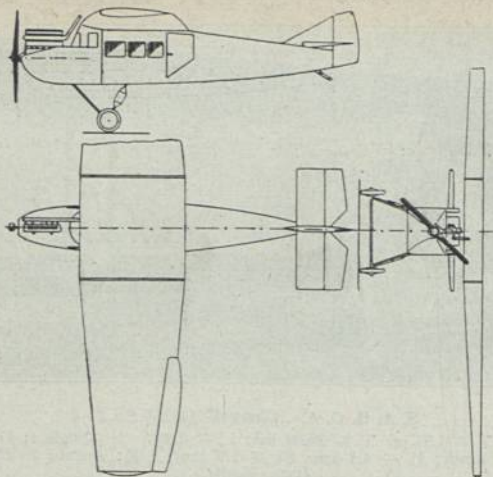
S. A. B. C. A. „Camgul“ (1926) Sp 2

b = 8,25 m; l = 6,50 m; T = 20,00 m<sup>2</sup>; L = 0,35 t; N = 0,20 t; G = 0,55 t;  
V = 40—140 km/h; H = 4,5 km; St = 1,0 km/7'; M: Anzani 70 PS-HP-CV;  
Bst.: H, St.



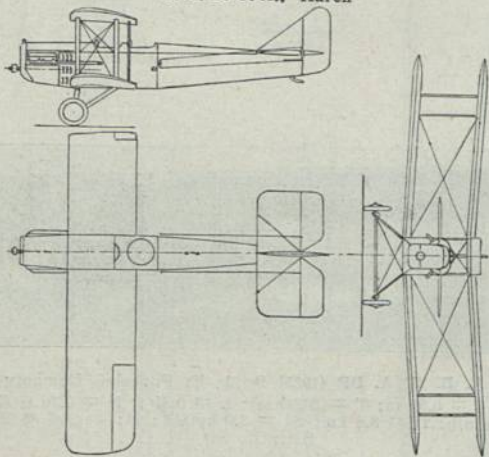
S. A. B. C. A. DP (1925) Sp 2; E: Poncelet, Demonty

b = 12,00 m; l = 6,50 m; T = 20,00 m<sup>2</sup>; L = 0,31 t; N = 0,26 t; G = 0,57 t;  
V = 60—140 km/h; H = 3,8 km; St = 2,0 km/24'; M: Anzani 45 PS-HP-CV;  
Bst.: H, St.



S. A. B. C. A. S 2 (1927) V 4

b = 14,60 m; l = 9,75 m; T = 39,00 m<sup>2</sup>; L = 1,55 t; N = 0,45 t; G = 2,00 t;  
V = 80—165 km/h; H = 4,5 km; M: Siddeley 245 PS-HP-CV; Bst.:  
S. A. B. C. A., Haren



R. S. V. 26/180 (1924); Ü 2; E: J. Stampe; M. Vertongen

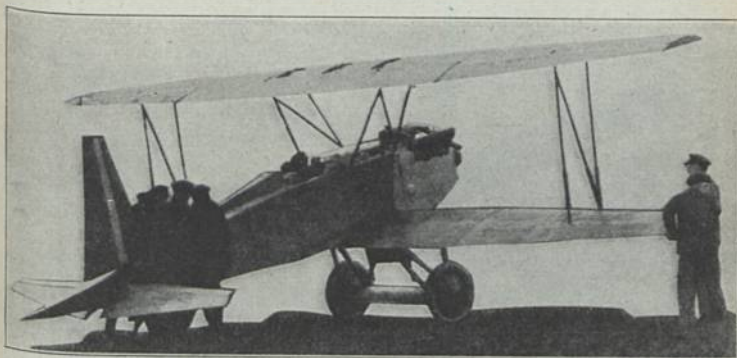
b = 9,38 m; l = 7,15 m; T = 26,00 m<sup>2</sup>; L = 0,54 t; N = 0,28 t; G = 0,82 t;  
V = 182 km/h; H = 7,5 km; St = 1,0 km=2'50"; M: Hispano 180 PS-HP-CV;  
Bst.: H, St.



Fuetterer Schoettler I (1924) Ü 2; E: E. O. Fuetterer, F. L. Schoettler  
 $b = 12,04$  m;  $l = 8,35$  m;  $T = 37,30$  m<sup>2</sup>;  $L = 0,74$  t;  $N = 0,42$  t;  $G = 1,16$  t;  
 $V = 72-197$  km/h; M: Mercedes 160 PS-HP-CV; Bst.: H. St.

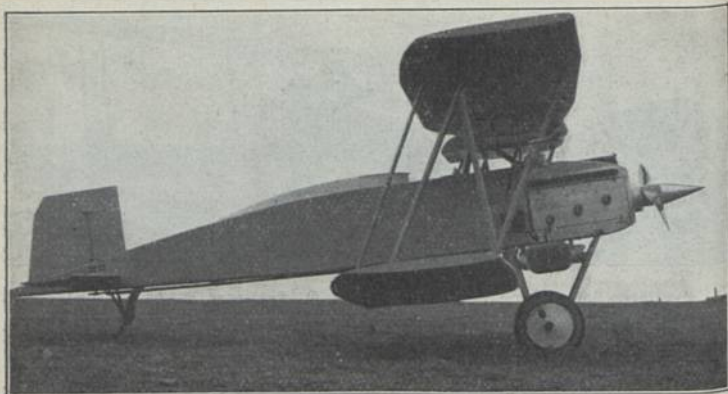
E. O. Fuetterer, F. L. Schoettler, Mukden

Dänemark — Denmark — Danemark — Kongeriget Danmark



Caspar C. I. 14 (1924) Kj 1; E: E. v. Loessl  
 $b = 9,00$  m;  $l = 5,40$  m;  $L = 0,80$  t;  $N = 0,40$  t;  $G = 1,20$  t;  $V = 270$  km/h;  
 $St = 1,0$  km/l'; M: Siddeley 350 PS-HP-CV; Bst.: H. S.

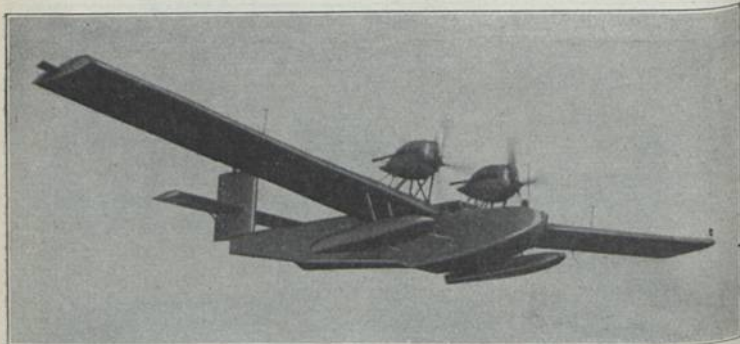
Dansk Aero Industrie A. B., København



**Caspar C 30 (1926)** Ka 2; E: E. v. Loessl

b = 10,00 m; l = 7,60 m; T = 32,00 m<sup>2</sup>; G = 1,70 t; V = 225 km/h; H = 7,0 km; St = 1,0 km/l<sup>1</sup>6''; M: Hispano 500 PS-HP-CV; Bst.: H, S. St.

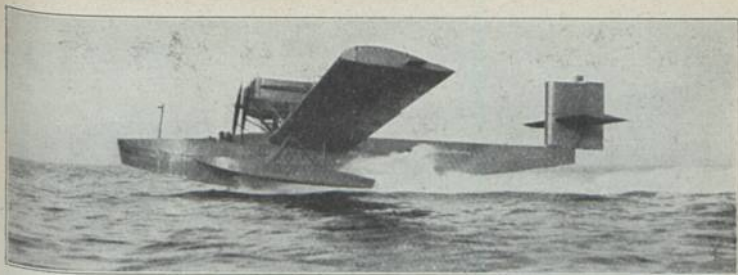
Dansk Aero Industrie A. B., København



**Rohrbach Ro. II (1924)** Ksb 4; E: A. K. Rohrbach

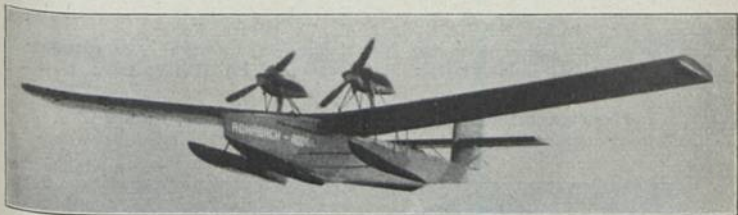
b = 29,00 m; l = 16,50 m; T = 71,40 m<sup>2</sup>; L = 3,70 t; N = 2,00 t; G = 5,70 t; V = 107—180km/h; H = 3,0 km; St = 2,0 km/20'; M: 2 × Rolls Royce 360 PS-HP-CV = 720 PS-HP-CV; Bst.: D.

Rohrbach Metal-Aeroplan Co. A/S, København



**Rohrbach Ro. III (1925) Ksb 4; E: A. K. Rohrbach**

b = 29,00 m; l = 17,20 m; T = 73,40 m<sup>2</sup>; L = 3,90 t; N = 2,40 t; G = 6,30 t;  
V = 112—190 km/h; H = 3,5 km; St = 1,5 km/13'; M = 2 × Rolls Royce  
360 PS-HP-CV = 720 PS-HP-CV; Bst.: D.



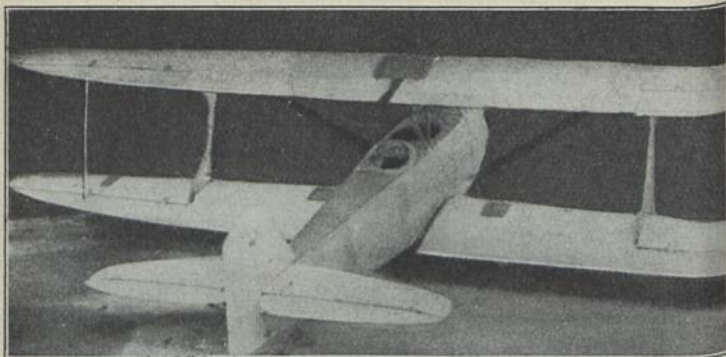
**Rohrbach „Rodra“ (1926) Ksb 4; E: A. K. Rohrbach**

b = 27,50 m; l = 17,20 m; T = 73,40 m<sup>2</sup>; L = 3,84 t; N = 2,66 t;  
G = 6,50 t; V = 110—200 km/h; H = 4,0 km; St = 1,0 km/6'; M: 2 ×  
Lorraine 450 PS-HP-CV = 900 PS-HP-CV; Bst.: D.



**Rohrbach Ro. IV (1925) Ksb 4; E: A. K. Rohrbach**

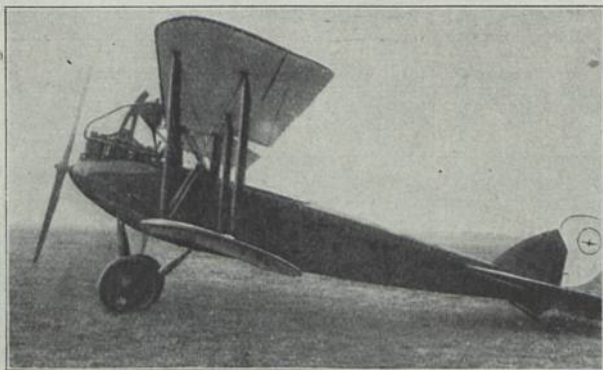
b = 28,00 m; l = 17,20 m; T = 73,40 m<sup>2</sup>; L = 4,00 t; N = 2,50 t; G =  
6,50 t; V = 110—200 km/h; H = 4,0 km; St = 1,0 km/6'; M: 2 × Napier  
450 PS-HP-CV = 900 PS-HP-CV; Bst.: D.



Aachen N 6 (1927) Sp 2; E: Th. Bienen, Kober

b = 9,50 m; l = 5,60 m; L = 0,22 t; N = 0,18 t; G = 0,40 t; V = 110 km/h;  
H = 4,0 km; St = 1,0 km/11'; M: Douglas 20 PS-HP-CV; Bst.: H. St.

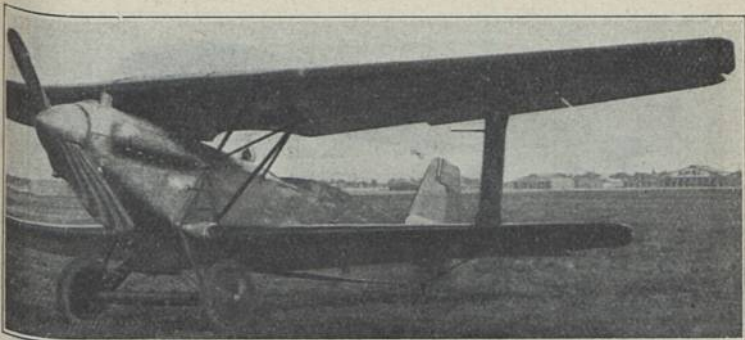
Flugwissenschaftl. Vereinigung Techn. Hochschule, Aachen



Aero-Sport I (1925) Ü 2

b = 12,51 m; l = 7,88 m; L = 0,71 t; N = 0,31 t; G = 1,03 t; V = 60—120  
km/h; H = 3,0 km; St = 3,0 km/25'; M: Mercedes 100 PS-HP-CV; Bst.:  
H. St.; Lizenz: L. V. G. B. III.

Aero-Sport G. m. b. H., Warnemünde



Albatros L 65 II (1926) P 2; E: R. Schubert

b = 12,40 m; l = 7,58 m; L = 1,34 t; N = 0,58 t; G = 1,92 t; V = 110—240 km/h; H = 6,2 km; M: Napier 565 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.



Albatros L 66a (1926) Sp 1; E: R. Schubert

b = 9,50 m; l = 5,75 m; T = 13,66 m<sup>2</sup>; L = 0,32 t; N = 0,11 t; G = 0,43 t; V = 65—110 km/h; St = 1,0 km/15'; M: Mark 35 PS-HP-CV; Bst.: H, St, S.





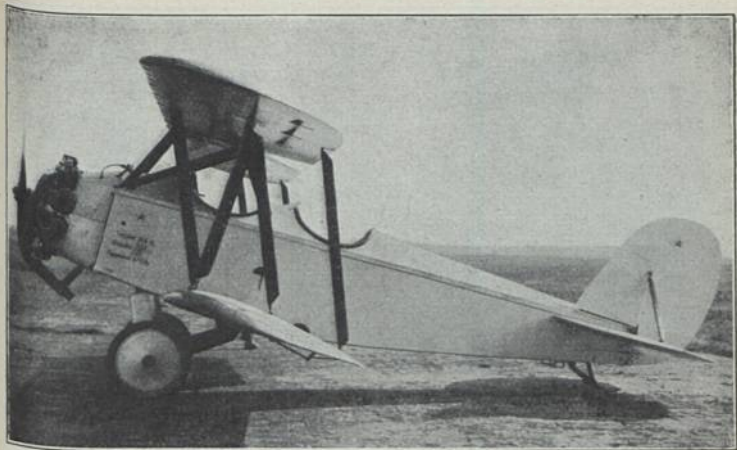
Albatros L 68 (1925) Ü 2; E: R. Schubert

b = 9,60 m; l = 6,15 m; T = 21,80 m<sup>2</sup>; L = 0,38 t; N = 0,26 t; G = 0,64 t;  
V = 68—130 km/h; H = 3,8 km; St = 1,0 km/12'; M: Siemens 80 PS-HP-CV;  
Bst.: H, St, S.



Albatros L 68 a (1926) Sp 2; E: R. Schubert

b = 10,10 m; l = 6,30 m; T = 24,40 m<sup>2</sup>; L = 0,65 t; N = 0,30 t; G = 0,95 t;  
V = 140 km/h; H = 3,8 km; St = 1,0 km/12'; M: Siemens 100 PS-HP-CV; Bst.: H, St, S.



Albatros L 68c (1927) Ü 2; E: W. Blume

b = 10,10 m; l = 6,48 m; T = 25,07 m<sup>2</sup>; L = 0,59 t; N = 0,28 t; G = 0,87 t;  
V = 70–135 km/h; H = 2,5 km; St = 1,0 km/9'3"; M: Siemens 100 PS-  
HP-CV; Bst.: H. St. S.



Albatros L 68d (1928) Ü 2; E: W. Blume

b = 10,10 m; l = 6,85 m; T = 24,20 m<sup>2</sup>; L = 1,05 t; N = 0,32 t; G = 1,37 t;  
M: Siemens 240 PS-HP-CV; Bst.: H. St. S.  
Albatros-Werke G. m. b. H., Berlin-Johannisthal



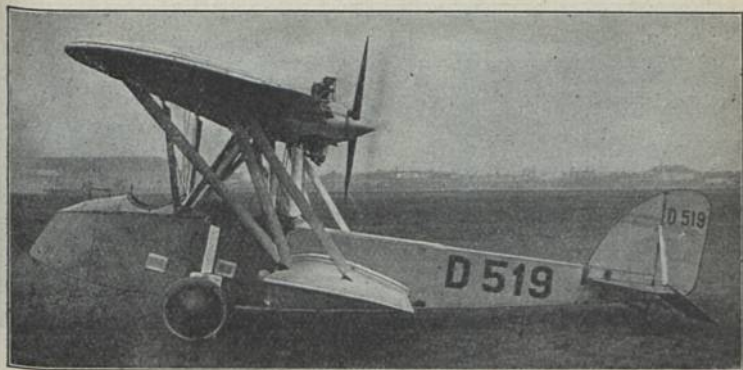
Albatros L 68e (1927) Ü 2; E: W. Blume

b = 10,10 m; l = 7,47 m; T = 24,20 m<sup>2</sup>; L = 0,74 t; N = 0,32 t; G = 1,07 t;  
V = 76—184 km/h; H = 5,0 km; St = 1,0/9'3"; M: Siddeley 210 PS-HP-CV;  
Bst.: H, St, S.



Albatros L 69 (1925) Sp 2; E: R. Schubert

b = 8,06 m; l = 6,10 m; T = 10,85 m<sup>2</sup>; L = 0,47 t; N = 0,17 t; G = 0,64 t;  
V = 108—170 km/h; H = 4,0 km; St = 1,0 km/4'; M: Bristol 120 PS-HP-CV;  
Bst.: H, St.



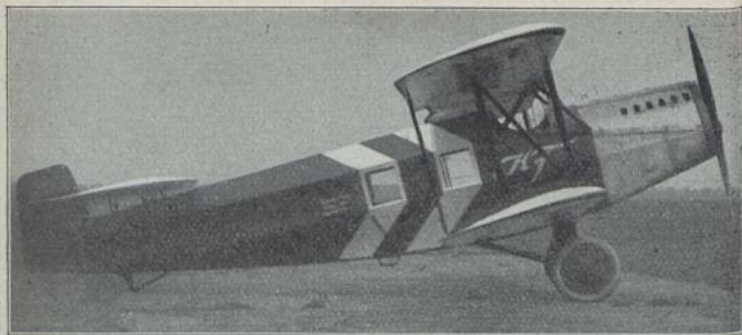
Albatros L 71 (1926) Sp 2; E: R. Schubert

b = 10,30 m; l = 7,19 m; T = 25,10 m<sup>2</sup>; L = 0,41 t; N = 0,21 t; G = 0,62 t;  
V = 60—90 km/h; H = 3,5 km; St = 1,0 km/9'0"; M: Siemens 55 PS-HP-CV;  
Bst.: H, St.



Albatros L 72a (1926) Vtr 2; E: R. Schubert

b = 12,80 m; l = 10,05 m; T = 36,50 m<sup>2</sup>; L = 1,30 t; N = 0,70 t; G = 2,00 t;  
V = 80—175 km/h; H = 3,5 km; St = 1,0 km/7'5"; M: B. M. W. 230 PS-  
HP-CV; Bst.: D, St, S.



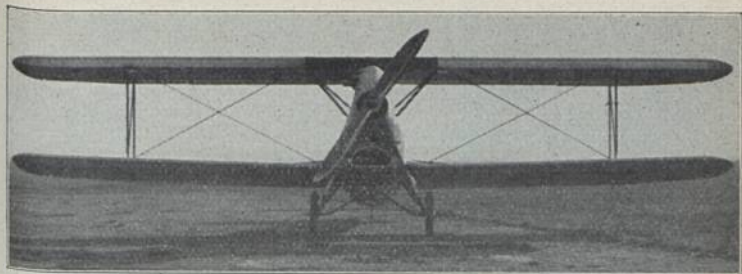
Albatros L 72c (1927) Vtr 2; E: R. Schubert

b = 13,00 m; l = 10,36 m; T = 44,50 m<sup>2</sup>; L = 1,27 t; N = 0,80 t; G = 2,07 t;  
V = 85—162 km/h; H = 3,2 km; St = 1,0 km/7'; M: B. M. W. 300 PS-  
HP-CV; Bst.: S, St, D.



Albatros L 73 (1926) V 10; E: R. Schubert

b = 19,70 m; l = 14,60 m; T = 92,00 m<sup>2</sup>; L = 2,91 t; N = 1,69 t; G = 4,61 t;  
V = 95—145 km/h; H = 3,0 km; St = 1,0 km/14'; M: 2 × B. M. W. 230 PS-  
HP-CV = 460 PS-HP-CV; Bst.: H, St, S, D.



Albatros L 75 „Ass“ (1928) Ü 2; E: W. Blume

b = 12,50 m; l = 10,00 m; T = 37,00 m<sup>2</sup>; L = 1,08 t; N = 0,70 t; G = 1,78 t; V = 80–205 km/h; H = 6,5 km; St = 1,0 km/3'35"; M: B. M. W. 320 PS-HP-CV; Bst.: H. S. St.

Albatros-Werke G. m. b. H., Berlin-Johannisthal



Arado Ar. SC 1 (1926) Ü 2; E: W. Rethel

b = 12,82 m; l = 8,70 m; T = 29,32 m<sup>2</sup>; L = 1,00 t; N = 0,50 t; G = 1,50 t; V = 80–180 km/h; H = 5,0 km; St = 1–2 km/5'5"; M: B. M. W. 230 PS-HP-CV; Bst.: H. S. St.

Arado-Handelsgesellschaft m. b. H., Warnemünde



**Bäumler B III „Alsterkind“** (1925) Sp 2; E: W. Günther

b = 8,20 m; l = 5,93 m; T = 17,90 m<sup>2</sup>; L = 0,36 t; N = 0,26 t; G = 0,62 t;  
V = 65—145 km/h; H = 4,5 km; St = 1,0 km/8'; M: Wright 60 PS-HP-CV;  
Bst.: H, St



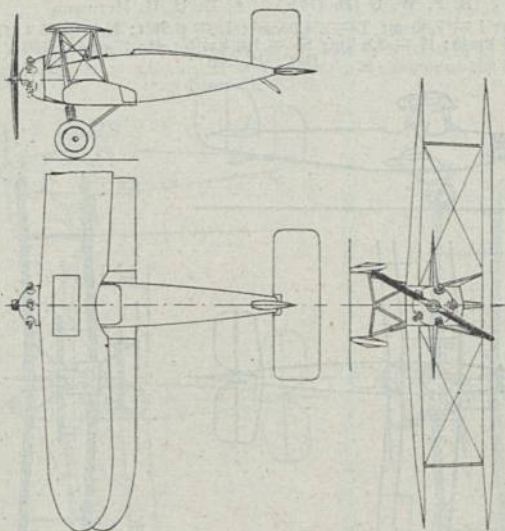
**Bäumler B IV „Sausewind“** (1926) Sp 2; E: W. Günther

b = 9,15 m; l = 6,25 m; T = 11,58 m<sup>2</sup>; L = 0,30 t; N = 0,27 t; G = 0,57 t;  
V = 85—220 km/h; H = 7,0 km; St = 1,0 km/4'30"; M: Wright 60 PS-  
HP-CV; Bst.: H, St.



Bäume B IVa „Sausewind“ (1928) Sp 2; E: W. Günther

b = 9,00 m; l = 6,25 m; T = 11,19 m<sup>2</sup>; L = 0,30 t; N = 0,27 t; G = 0,57 t;  
 V = 80–230 km/h; H = 8,0 km; St = 1,0 km/4'; M: Wright 65 PS-HP-CV;  
 Bst.: H, St.



Bäume B V „Puck“ (1927) Sp 1; E: W. Günther

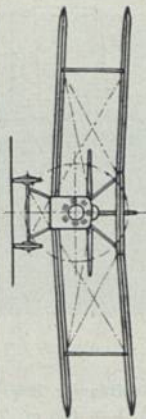
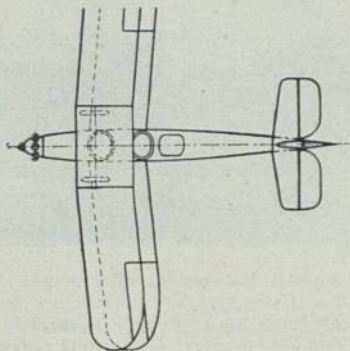
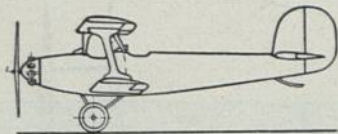
b = 6,75 m; l = 4,38 m; T = 12,20 m<sup>2</sup>; L = 0,25 t; N = 0,12 t; G = 0,37 t;  
 V = 60–140 km/h; H = 5,5 km; St = 1,0 km/4'; M: Siddeley 65 PS-HP-CV;  
 Bst.: H, St.





B. F. W. U 12b (1926) Ü 2; E: H. H. Hermann

b = 10,00 m; l = 7,40 m; T = 24,00 m<sup>2</sup>; L = 0,55 t; N = 0,25 t; G = 0,80 t;  
V = 75—145 km/h; H = 3,8 km; St = 1,0 km/6'; M: Siemens 100 PS-HP-CV;  
Bst.: H, St.



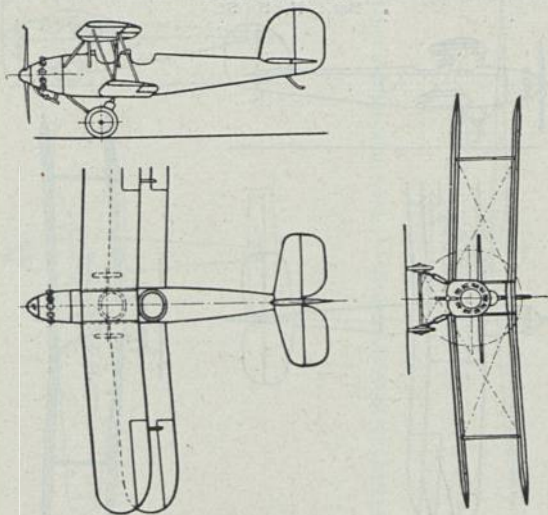
B. F. W. U 12b

Bayerische Flugzeugwerke A. G., Augsburg.



B. F. W. 1 (1926) Sp 2; E: K. Theis

$b = 10,00$  m;  $l = 7,50$  m;  $T = 24,00$  m<sup>2</sup>;  $L$  0,64 t;  $N = 0,26$  t;  $G = 0,90$  t;  
 $V = 75-145$  km/h;  $H = 4,0$  km;  $St = 1,0$  km/7';  $M$ : Siemens 100 PS-HP-CV;  
Bst.: H, S, St.



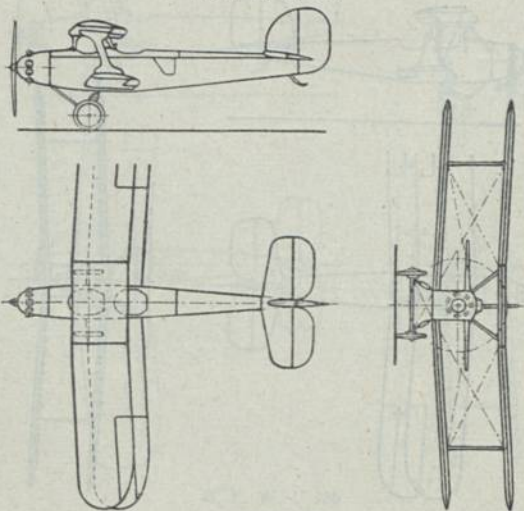
B. F. W. 1

Bayerische Flugzeugwerke A. G., Augsburg



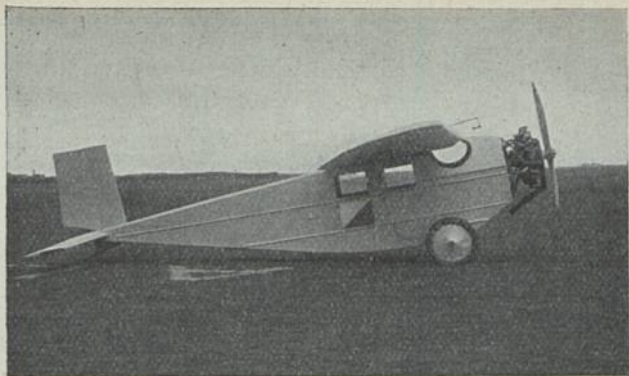
B. F. W. 3a (1927) U 2; E: K. Theis

$b = 10,00 \text{ m}$ ;  $l = 7,50 \text{ m}$ ;  $T = 24,00 \text{ m}^2$ ;  $L = 0,53 \text{ t}$ ;  $N = 0,26 \text{ t}$ ;  $G = 0,80 \text{ t}$ ;  
 $V = 75\text{--}136 \text{ km/h}$ ;  $H = 3,3 \text{ km}$ ;  $St = 1,0 \text{ km/9'}$ ;  $M$ : Siemens 80 PS-HP-CV;  
Bst.: H, S, St.



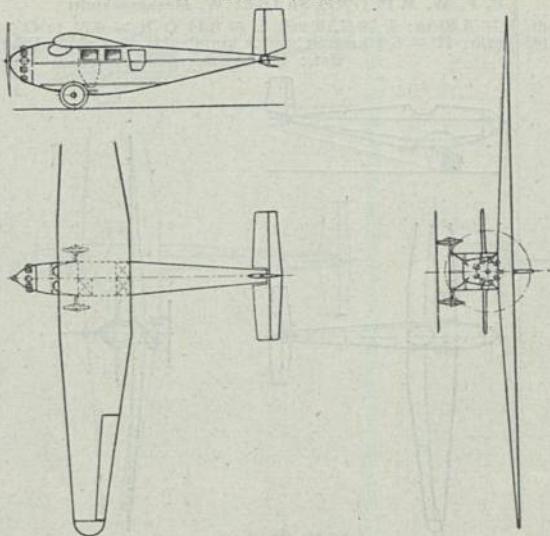
B. F. W. 3a

Bayerische Flugzeugwerke A. G., Augsburg



B. F. W. M 18 (1927) V 4; E: W. Messerschmitt

b = 15,60 m; l = 8,05 m; T = 24,80 m<sup>2</sup>; L = 0,60 t; N = 0,60 t; G = 1,20 t;  
V = 70—140 km/h; H = 3,0 km; St = 1,0 km/7'; M: Siemens 100 PS-HP-CV;  
Bst.: D. St.



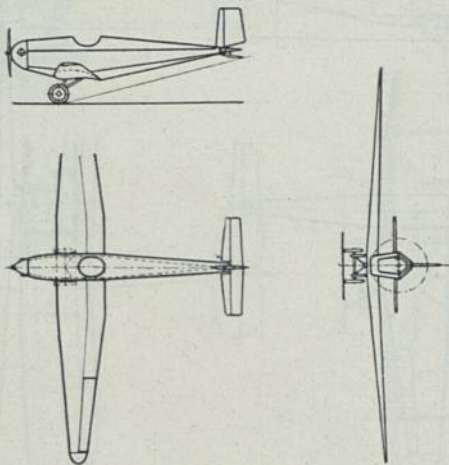
B. F. W. M 18

Bayerische Flugzeugwerke A. G., Augsburg; Messerschmitt Flugzeugbau  
G. m. b. H., Augsburg.



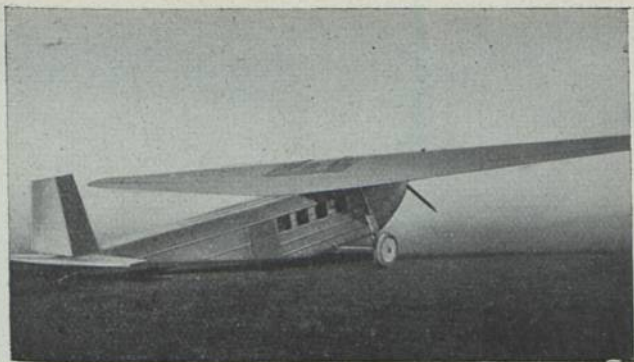
**B. F. W. M 19 (1927) Sp 1: E: W. Messerschmitt**

$b = 9,60 \text{ m}$ ;  $l = 5,40 \text{ m}$ ;  $T = 7,10 \text{ m}^2$ ;  $L = 0,14 \text{ t}$ ;  $N = 0,21 \text{ t}$ ;  $G = 0,35 \text{ t}$ ;  
 $V = 90-145 \text{ km/h}$ ;  $H = 5,0 \text{ km}$ ;  $St = 1,0 \text{ km/8'}$ ;  $M: \text{Bristol } 29 \text{ PS-HP-CV}$ ;  
Bst.: H, St.



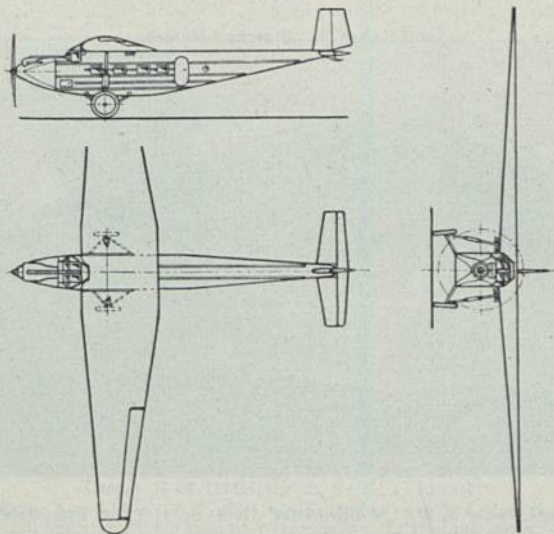
**B. F. W. M 19**

**Bayerische Flugzeugwerke A. G., Augsburg, Messerschmitt Flugzeugbau  
G. m. b. H., Augsburg.**



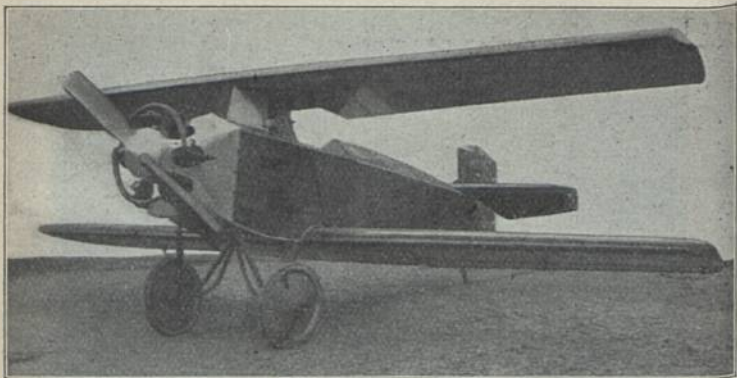
B. F. W. M 20 (1928) V 12; E: W. Messerschmitt

b = 25,50 m; l = 14,90 m; T = 65,00 m<sup>2</sup>; L = 2,20 t; N = 1,80 t;  
G = 4,00 t; V = 90—175 km/h; H = 5,7 km; St = 1,0 km/8'; M: B. M. W.  
600 PS-HP-CV; Bst.: H. St.



B. F. W. M 20

Bayerische Flugzeugwerke A. G., Augsburg, Messerschmitt Flugzeugbau  
G. m. b. H., Augsburg.



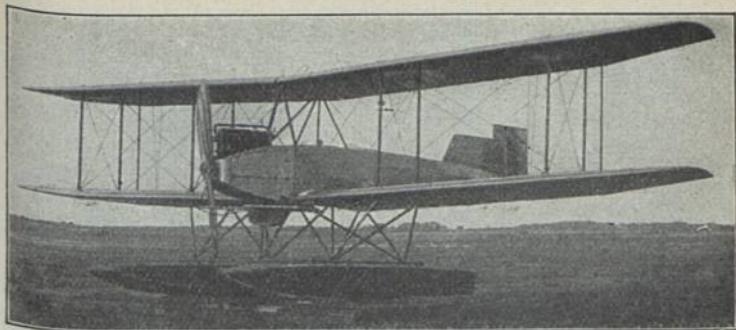
Blancke „Maja“ Hb 4 (1927) Sp 1; E: H. Hoch  
b = 6,80 m; l = 5,17 m; L = 0,38 t; N = 0,18 t; i = 0,56 t; M: Anzani  
45 PS-HP-CV; Bst.: H, St.

Versuchsbau M. Blancke, Merseburg



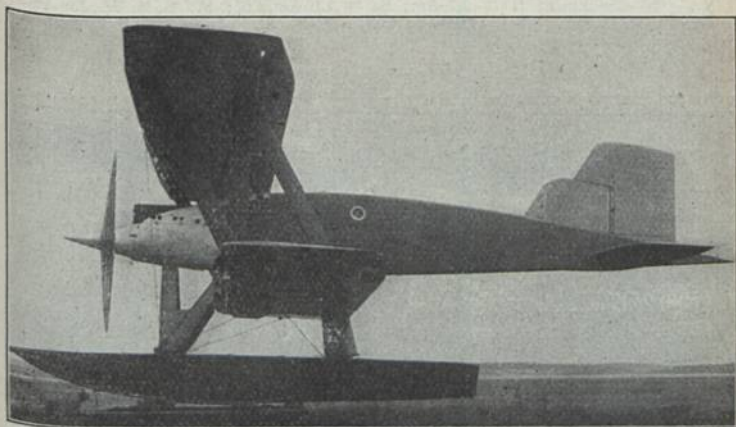
Braunschweig M B 5 „Wolfenbüttel“ (1925) Sp 1; E: A. Priesterjahn  
b = 8,60 m; l = 5,12 m; T = 11,50 m<sup>2</sup>; L = 0,24 t; N = 0,11 t; G = 0,35 t;  
V = 61—112 km/h; H = 2,5 km; M: Haacke 30 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.

Flugwiss. Gruppe T. H., Braunschweig



Caspar C 27 „Möve“ (1926) Üw 2; E: E. v. Loessl

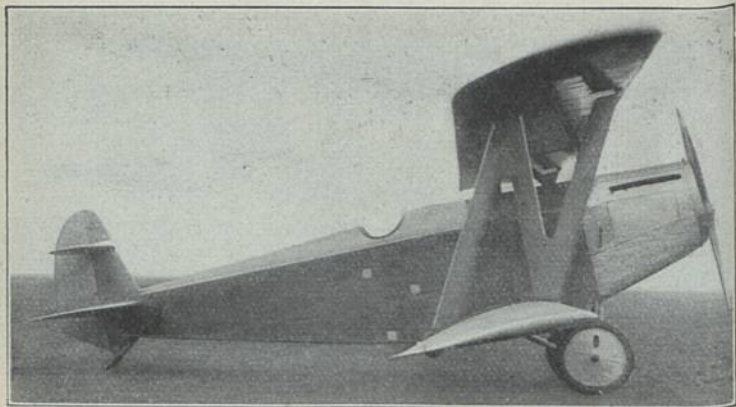
b = 15,36 m; l = 10,25 m; T = 48,55 m<sup>2</sup>; L = 1,30 t; N = 0,49 t;  
G = 1,80 t; V = 65–145 km/h; H = 4,0 km; St = 1,0 km/7'; M: B. M. W.  
230 PS-HP-CV; Bst.: H, St, S.



Caspar C 29 (1926) Pw 2; E: E. v. Loessl

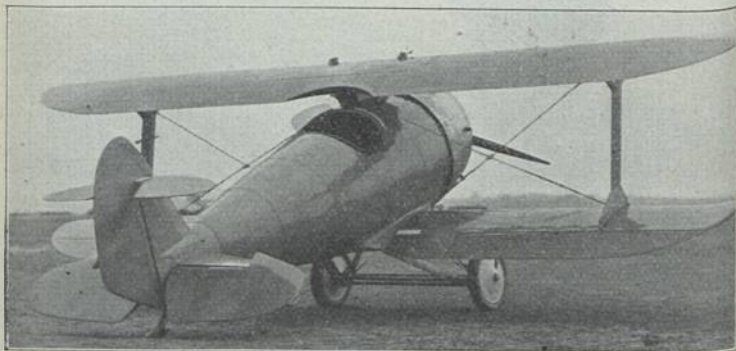
b = 13,00 m; l = 9,98 m; T = 47,44 m<sup>2</sup>; L = 1,34 t; N = 0,66 t; G = 2,00 t;  
V = 65–190 km/h; H = 5,5 km; St = 1,0 km/4'; M: Hispano 400 PS-HP-CV;  
Bst.: H, S, St.





Caspar C 32 (1927) F 2; E: R. Mewes

b = 15,00 m; l = 9,10 m; T = 53,00 m<sup>2</sup>; L = 1,40 t; N = 0,89 t; G = 2,30 t;  
V = 50—158 km/h; H = 3,7 km; St = 1,0 km/8'6"; M: B. M. W. 230 PS-  
HP-CV; Bst.: H. S. St.



Caspar C 33 (1928) Sp 2; E: R. Mewes

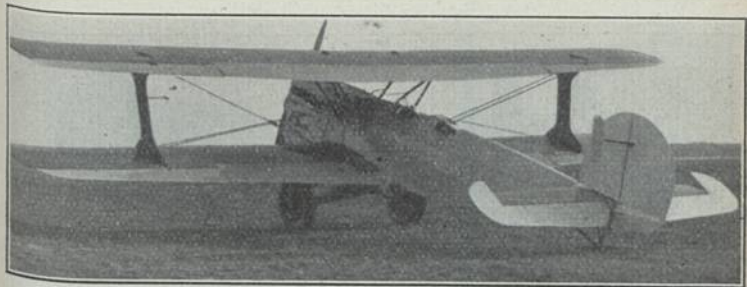
b = 8,00 m; l = 5,30 m; T = 14,50 m<sup>2</sup>; L = 0,49 t; N = 0,26 t; G = 0,75 t;  
V = 85—155 km/h; St = 1,0 km/9'30"; M: Siemens 80 PS-HP-CV; Bst.: H. St.

Caspar-Werke A. G., Travemünde



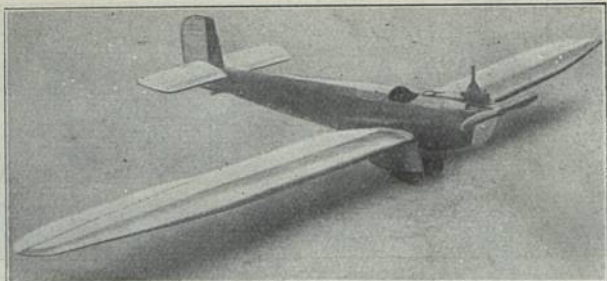
**Caspar C 35 „Priwall“ (1928) V 12; E: H. H. Hermann**

b = 16,72 m; l = 13,24 m; T = 70,00 m<sup>2</sup>; L = 2,40 t; N = 2,20 t;  
G = 4,60 m; V = 90–190 km/h; St = 1,0 km/5'; M: B. M. W. 600 PS-  
HP-CV; Bst.: H. S. St.



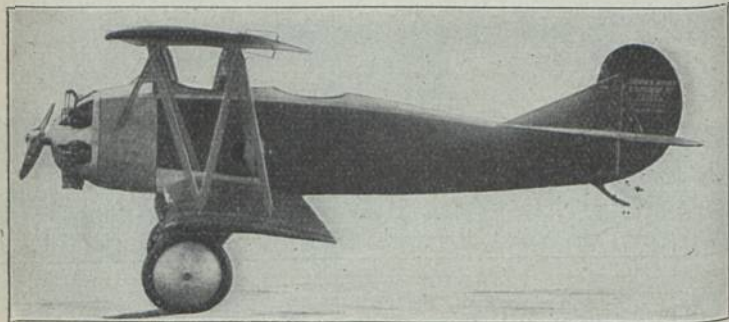
**Caspar C 36 (1928) P 2; E: H. H. Hermann**  
M: B. M. W. 600 PS-HP-CV; Bst.: H. S. St.

Caspar-Werke A. G., Travemünde



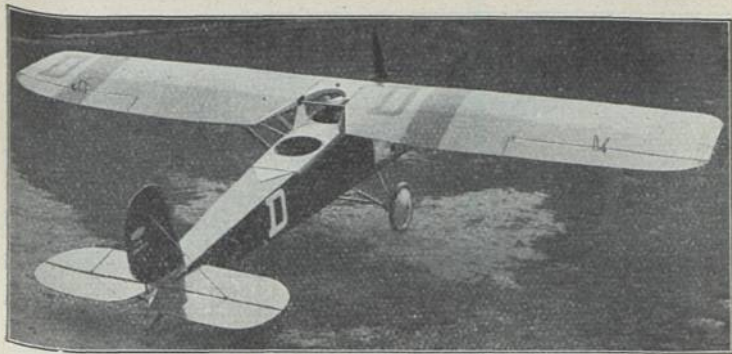
Darmstadt D 11 „Mahomed“ (1924) Sp 1; E: G. Hoppe  
b = 10,70 m; l = 5,20 m; T = 12,00 m<sup>2</sup>; l = 0,18 t; N = 0,13 t; G = 0,31 t;  
V = 65—128 km/h; H = 3,5 km; M: Hirth 15 PS-HP-CV; Bst.: H. St.

Akad Fliegergruppe T. H.. Darmstadt



Dietrich DP IIa (1923) Ü 2; E: R. Dietrich  
b = 7,20 m; l = 5,90 m; T = 16,23 m<sup>2</sup>; L = 0,40 t; N = 0,22 t; G = 0,62 t;  
V = 160 km/h; H = 3,2 km; M: Siemens 80 PS-HP-CV; Bst.: H. St. S.

R. Dietrich, Flugzeugbau, Teltow



**Dietrich DP IX (1925) Sp 2; E: F. Hall**

$b = 9,66$  m;  $l = 6,00$  m;  $L = 0,31$  t;  $N = 0,21$  t;  $G = 0,52$  t;  $V = 140$  km/h;  
 $H = 3,0$  km; M: Siemens 55 PS-HP-CV; Bst.: H, St, S.

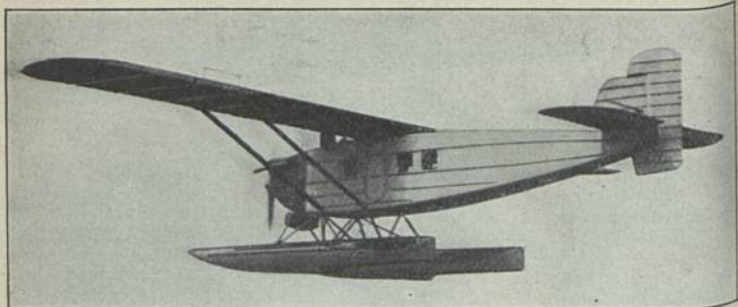
**R. Dietrich, Flugzeugbau, Teltow**



**Dornier „Merkur“ L (1925) V 12; E: C. Dornier**

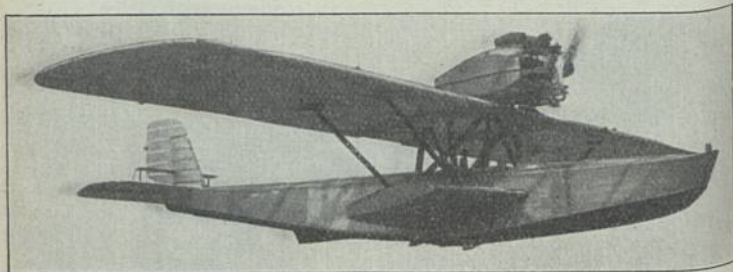
$b = 19,60$  m;  $l = 12,50$  m;  $T = 62,00$  m<sup>2</sup>;  $L = 2,25$  t;  $N = 1,35$  t;  $G = 3,60$  t;  $V = 190$  km/h;  $H = 5,2$  km; M: B. M. W. 600 PS-HP-CV; Bst.: S, St, D.

**Dornier-Metalbauten G. m. b. H., Friedrichshafen a. B.**



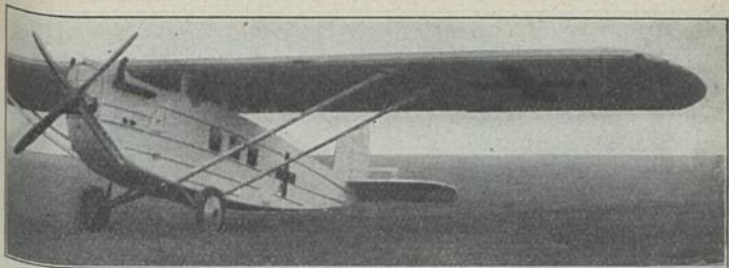
**Dornier „Merkur“ W (1925) Vw 12; E: C. Dornier**

b = 19,60 m; l = 13,30 m; T = 62,00 m<sup>2</sup>; L = 2,55 t; N = 1,05 t; G = 3,60 t; V = 180 km/h; H = 4,5 km; M: B. M. W. 600 PS-HP-CV; Bst.: D, S.



**Dornier Do E (1925) Vs 3; E: C. Dornier**

b = 17,50 m; l = 12,85 m; T = 54,00 m<sup>2</sup>; L = 1,72 t; N = 0,73 t; G = 2,45 t; V = 160 km/h; H = 4,0 km; M: Gnôme 450 PS-HP-CV; Bst.: S, St, D.



**Dornier Do TL (1925) Kk; E: C. Dornier**

$b = 19,60$  m;  $l = 12,50$  m;  $T = 62,00$  m<sup>2</sup>;  $L = 2,25$  t;  $N = 1,30$  t;  $G = 3,60$  t;  $V = 190$  km/h;  $H = 5,0$  km;  $M: B. M. W. 600$  PS-HP-CV;  $Bst.: D. S.$



**Dornier Do TW (1925) Kkw; E: C. Dornier**

$b = 19,60$  m;  $l = 13,30$  m;  $T = 62,00$  m<sup>2</sup>;  $L = 2,55$  t;  $N = 1,00$  t;  $G = 3,60$  t;  $V = 180$  km/h;  $H = 4,5$  km;  $M: B. M. W. 600$  PS-HP-CV;  $Bst.: D. St.$



**Dornier „Superwal“ a (1926) Vs; E: C. Dornier**

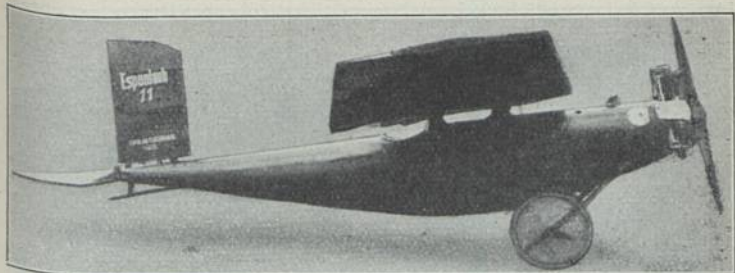
b = 28,60 m; l = 24,60 m; T = 143,0 m<sup>2</sup>; L = 6,77 t; N = 3,73 t; G = 10,5 t; V = 180 km/h; H = 2,3 km; M: 2 × Rolls Royce 650 PS-HP-CV = 1300 PS-HP-CV; Bst.: D, S.



**Dornier „Superwal“ b (1927) Vs; E: C. Dornier**

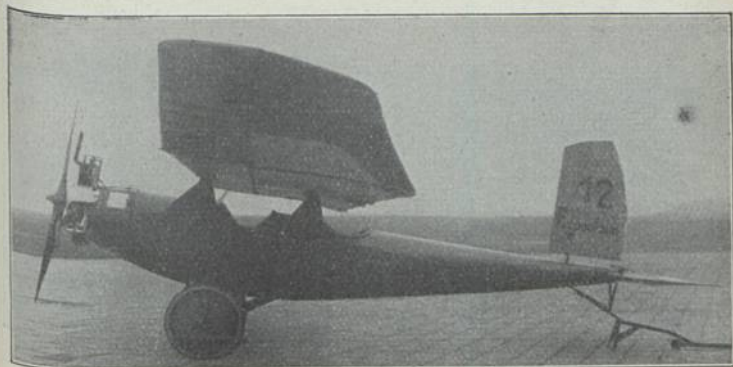
b = 28,60 m; l = 24,60 m; T = 137,00 m<sup>2</sup>; L = 7,55 t; N = 4,45 t; G = 12,00 t; V = 210 km/h; H = 3,5 km; M: 4 × Gnôme 450 PS-HP-CV = 1800 PS-HP-CV; Bst.: D, S, St.

Dornier-Metalbauten G. m. b. H., Friedrichshafen a. B.



Espenlaub E 11 (1926) Sp 1; E: G Espenlaub

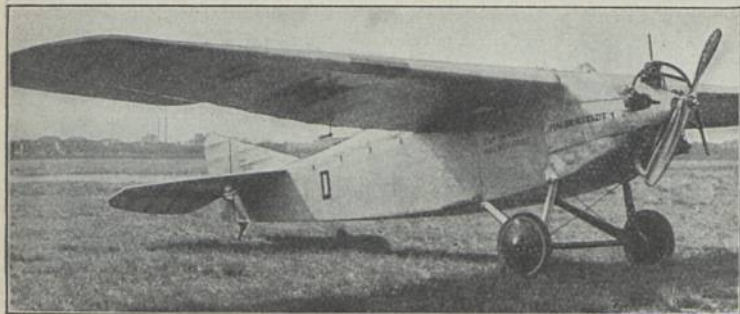
b = 10,00 m; l = 6,00 m; L = 0,25 t; V = 60—145 km/h; M: Anzani  
Bst.: H, St.



Espenlaub E 12 (1928) Sp 2; E: G. Espenlaub

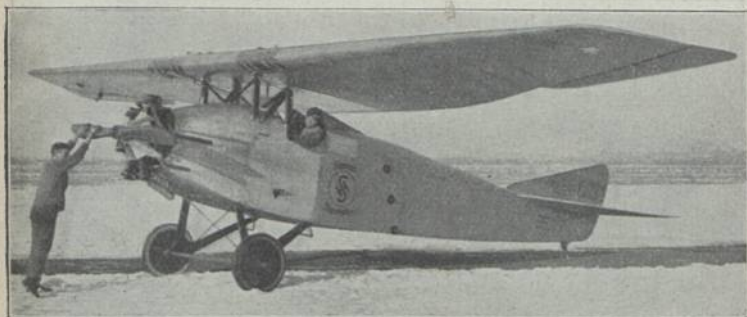
b = 12,00 m; L = 0,29 t; V = 50—110 km/h; M = Anzani 35 PS-HP-CV;  
Bst.: H, St.





Focke-Wulf S I (1925) Ü 2; E: H. Focke, G. Wulf

b = 12,00 m; l = 8,10 m; T = 22,00 m<sup>2</sup>; L = 0,47 t; N = 0,20 t; G = 0,67 t;  
V = 50—118 km/h; H = 3,0 km; St = 1,0 km/12'; M: Siemens 55 PS-HP-CV;  
Bst.: H, St.



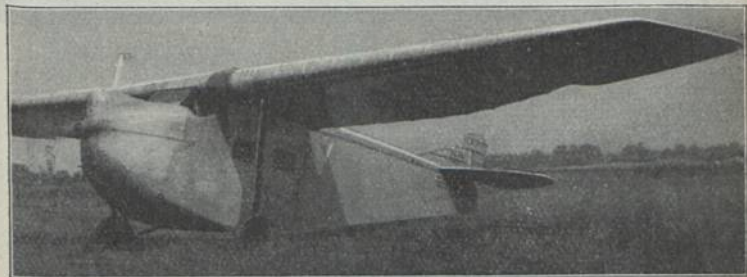
Focke-Wulf S II (1927) Sp 2; E: H. Focke

b = 12,00 m; l = 8,10 m; T = 22,00 m<sup>2</sup>; L = 0,75 t; N = 0,25 t; G = 0,82 t;  
V = 55—135 km/h; H = 3,5 km; St: 1,0 km/9'; M: Siemens 80 PS-HP-CV;  
Bst.: H, S, St.



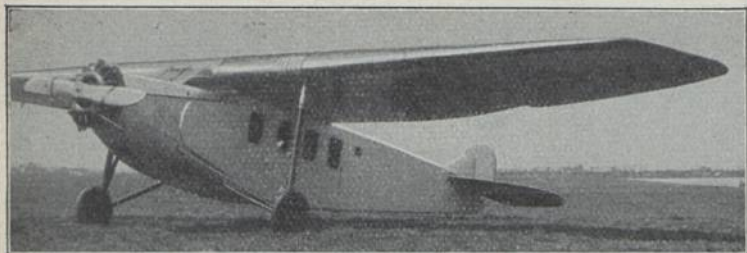
Focke-Wulf A 16 (1924) V 4; E: H. Focke, G. Wulf

b = 13,90 m; l = 8,50 m; T = 27,00 m<sup>2</sup>; L = 0,57 t; N = 0,40 t; G = 0,97 t;  
V = 70—132 km/h; H = 2,5 km; St = 1,0 km/14'; M: Siemens 80 PS-HP-CV;  
Bst.: H. St.



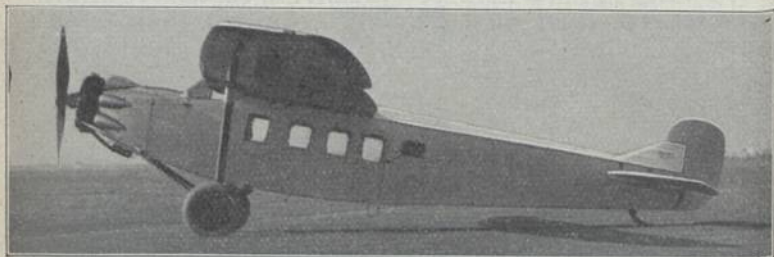
Focke-Wulf A 20 „Habicht“ (1927) V 4; E: H. Focke

b = 16,00 m; l = 10,20 m; T = 32,00 m<sup>2</sup>; L = 0,98 t; N = 0,43 t;  
G = 1,42 t; V = 75—145 km/h; H = 3,5 km; St = 1,0 km/10'; M: Mercedes  
120 PS-HP-CV; Bst.: H. S. St.



**Focke-Wulf A 17 „Möve“ (1927) V 10; E: H. Focke**

b = 20,00 m; l = 13,00 m; T = 62,50 m<sup>2</sup>; L = 2,15 t; N = 1,46 t;  
G = 3,61 t; V = 80–180 km/h; H = 4,0 km; St = 1,0 km/9'; M: Gnöme  
450 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.



**Focke-Wulf 17a (1928) V 10; E: H. Focke**

b = 20,00 m; l = 13,00 m; T = 62,50 m<sup>2</sup>; L = 2,46 t; N = 1,53 t;  
G = 4,00 t; V = 80–200 km/h; H = 4,5 km; St = 1,0 km/6'; M: Gnöme  
480 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.



**Focke-Wulf GL 18 (1926) V 4; E: H. Focke, G. Wulf**

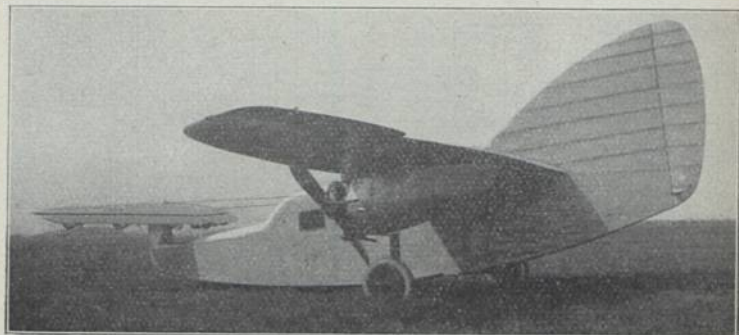
b = 16,00 m; l = 8,80 m; T = 34,50 m<sup>2</sup>; L = 0,92 t; N = 0,53 t;  
G = 1,45 t; V = 85–145 km/h; H = 3,0 km; St = 1,0 km/10'; M: 2 ×  
Junkers 80 PS-HP-CV = 160 PS-HP-CV; Bst.: H, St.

Focke-Wulf-Flugzeugbau A.-G., Bremen



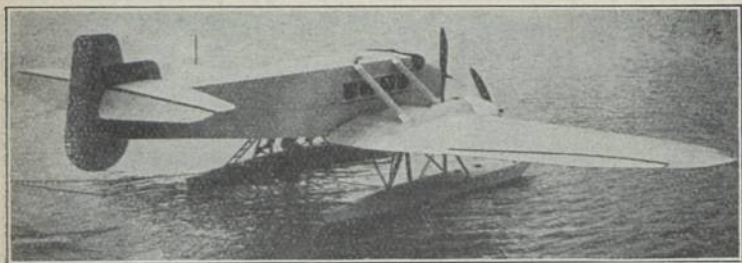
**Focke-Wulf G1 22 (1928) V 5; E: H. Focke**

b = 16,00 m; l = 9,10 m; T = 32,00 m<sup>2</sup>; L = 1,33 t; N = 0,49 t;  
G = 1,82 t; V = 80—160 km/h; H = 3,0 km; St = 1,0 km/9'; M: 2 × Siemens  
100 PS-HP-CV = 200 PS-HP-CV; Bst.: H, St, S.



**Focke-Wulf F 19 (1927) V 4; E: H. Focke, G. Wulf**

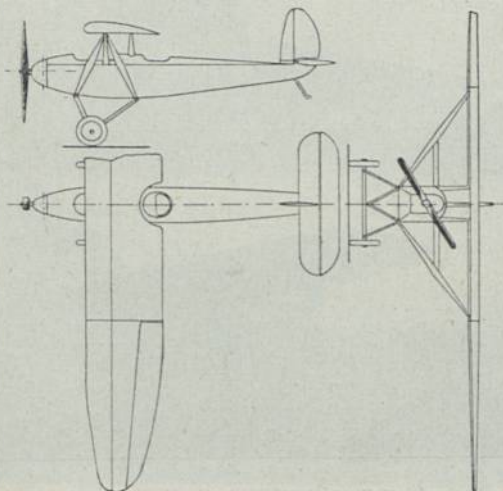
T = 27,00 m<sup>2</sup>; L = 1,14 t; N = 0,45 t; G = 1,59 t; V = 140 km/h;  
M: 2 × Siemens 80 PS-HP-CV = 160 PS-HP-CV; Bst.: H, St.



Gerbrecht W 3 (1926) Vw 8; E: M. Schüler

b = 21,00 m; l = 13,15 m; T = 63,40 m<sup>2</sup>; L = 2,10 t; N = 1,20 t; G = 3,30 t; V = 75—170 km/h; M: 3 × Thulin 110 PS-HP-CV = 330 PS-HP-CV; Bst.: H. St.

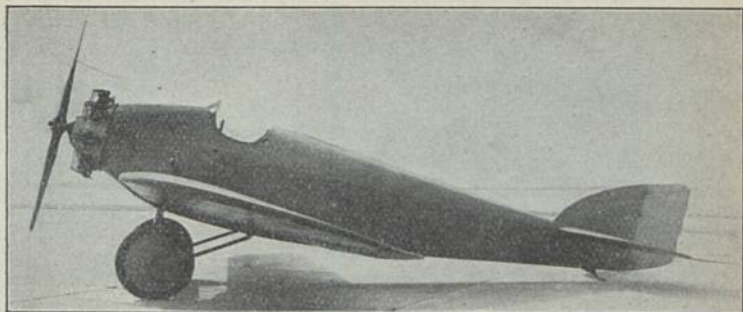
E. Gerbrecht, Werden, Ruhr



Hamburg F. V. H. M. I „Pique AB“ (1928) Sp 2; E: H. Wagener

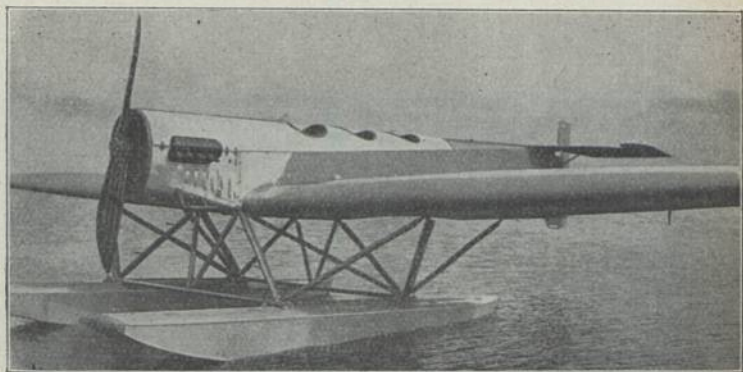
b = 12,00 m; l = 6,25 m; T = 15,00 m<sup>2</sup>; L = 0,36 t; N = 0,25 t; G = 0,61 t; M: Walter 60 PS-HP-CV; Bst.: H. St. S.

Flugtechnischer Verein e. V., Hamburg



**Heinkel H E 3** (1923) Sp 3; E: E. Heinkel

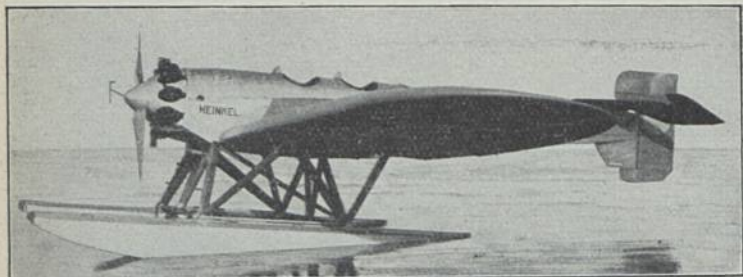
b = 12,00 m; l = 8,05 m; T = 20,00 m<sup>2</sup>; L = 0,64 t; N = 0,36 t; G = 1,00 t; V = 87—140 km/h; H = 3,8 km; St = 1,0 km/6'30"; M: Siemens 100 PS-HP-CV; Bst.: H, St.



**Heinkel H E 5a** (1926) Vtrw 3; E: E. Heinkel

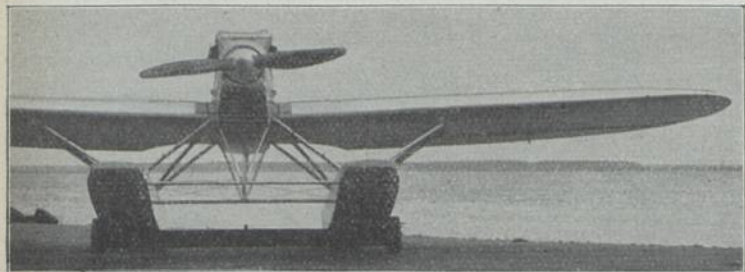
b = 16,80 m; l = 11,80 m; T = 48,90 m<sup>2</sup>; L = 1,65 t; N = 0,85 t; G = 2,50 t; V = 86—209 km/h; H = 5,8 km; St = 1,0 km/4'; M: Napier 450 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.

E. Heinkel, Flugzeug-Werke G. m. b. H., Warnemünde



**Heinkel H E 5b (1926) Pw 3; E: E. Heinkel**

b = 16,80 m; l = 11,80 m; T = 48,98 m<sup>2</sup>; L = 1,53 t; N = 0,97 t; G = 2,50 t; V = 85–195 km/h; H = 5,0 km; St = 1,0 km/4'; M: Gnôme 420 PS-HP-CV; Bst.: H, St, S.



**Heinkel H E 5e (1928) Vtrw 3; E: E. Heinkel**

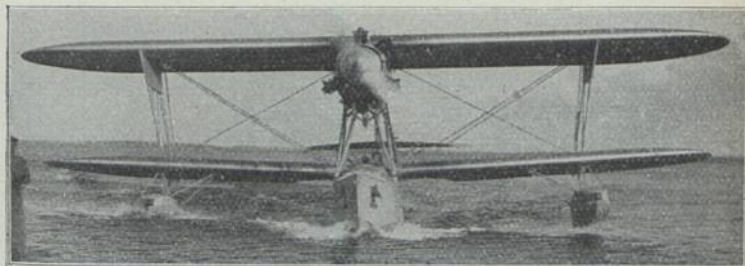
b = 16,80 m; l = 12,20 m; T = 48,90 m<sup>2</sup>; L = 1,95 t; N = 0,95 t; G = 2,90 t; V = 87–198 km/h; H = 5,5 km; St = 1,0 km/3'7"; M: B. M. W. 600 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.

**E. Heinkel, Flugzeug-Werke G. m. b. H., Warnemünde**



**Heinkel H E 6b (1927) Vtrw 3; E: E. Heinkel**

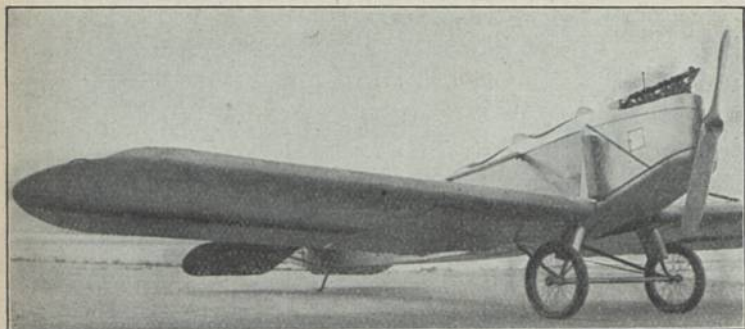
b = 18,20 m; l = 13,20 m; T = 60,90 m<sup>2</sup>; L = 2,80 t; N = 3,20 t; G = 6,00 t; V = 125—207 km/h; H = 2,3 km; St = 1,0 km/14'; M: Packard 800 PS-HP-CV; Bst.: H. S. St.



**Heinkel H D 15 (1927) Sps 3; E: E. Heinkel**

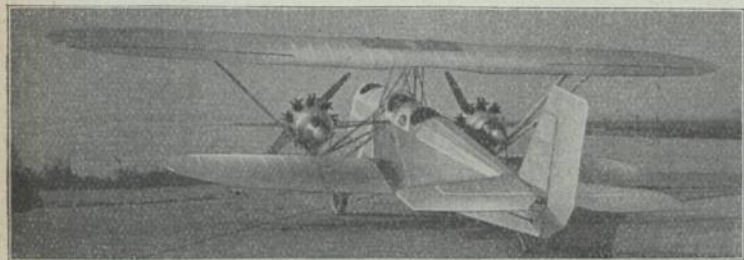
b = 12,40 m; l = 10,70 m; T = 44,00 m<sup>2</sup>; L = 1,45 t; N = 0,90 t; G = 2,35 t; V = 90—172 km/h; H = 4,2 km; St = 1,0/3'6"; M: Gnôme 420 PS-HP-CV; Bst.: H. S. St.





**Heinkel H E 18 L (1924) Sp 2; E: E. Heinkel**

b = 11,10 m; l = 7,00 m; T = 17,00 m<sup>2</sup>; L = 0,52 t; N = 0,20 t; G = 0,72 t; V = 79—108 km/h; H = 2,7 km; St = 1,0 km/12'; M: Mercedes 100 PS-HP-CV; Bst.: H. S. St.



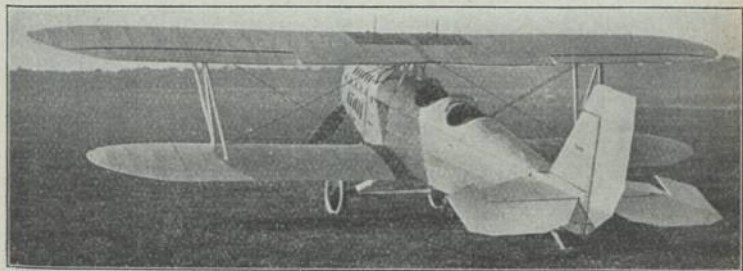
**Heinkel H D 20 (1926) Lb 3; E: E. Heinkel**

b = 12,80 m; l = 9,50 m; T = 39,80 m<sup>2</sup>; L = 1,35 t; N = 0,59 t; G = 1,94 t; V = 89—190 km/h; H = 3,8 km; St = 1,0 km/4'2"; M: 2 × Wright 200 PS-HP-CV = 400 PS-HP-CV; Bst.: H. S. St.



**Heinkel H D 21** (1924) Ü 2; E: E. Heinkel

b = 10,60 m; l = 7,20 m; T = 27,40 m<sup>2</sup>; L = 0,68 t; N = 0,30 t; G = 0,98 t;  
V = 73–143 km/h; H = 4,0 km; St = 1,0 km/6'; M: Mercedes 120 PS-HP-CV;  
Bst.: H, St.



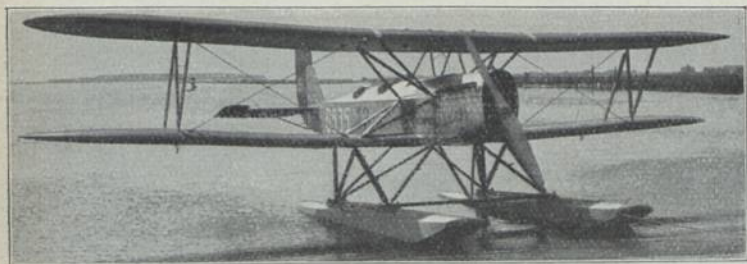
**Heinkel H D 22** (1926) Ü 2; E: E. Heinkel

b = 12,00 m; l = 8,40 m; T = 34,80 m<sup>2</sup>; L = 1,10 t; N = 0,51 t; G = 1,61 t;  
V = 83–182 km/h; H = 4,7 km; M: B. M. W. 230 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.



**Heinkel H D 24 L (1926) Ü 2; E: E. Heinkel**

b = 14,20 m; l = 8,60 m; T = 50,10 m<sup>2</sup>; L = 1,45 t; N = 0,85 t; G = 2,15 t; V = 80–170 km/h; H = 4,0 km; St = 1,0 km/4'8"; M: B. M. W. 230 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.



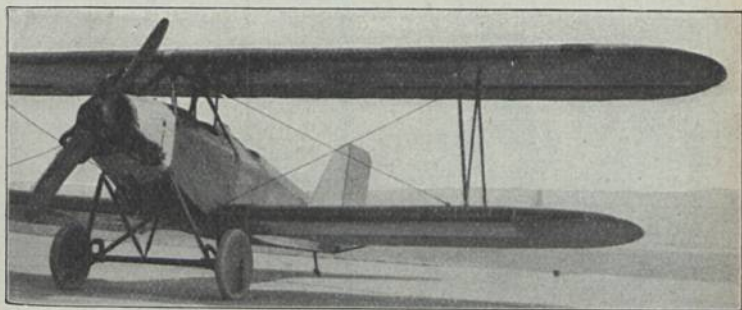
**Heinkel H D 24 W (1926) Üw 2; E: E. Heinkel**

b = 14,20 m; l = 9,70 m; T = 50,10 m<sup>2</sup>; L = 1,45 t; N = 0,70 t; G = 2,15 t; V = 80–168 km/h; H = 4,0 km; St = 1,0 km/4'6"; M: B. M. W. 230 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.



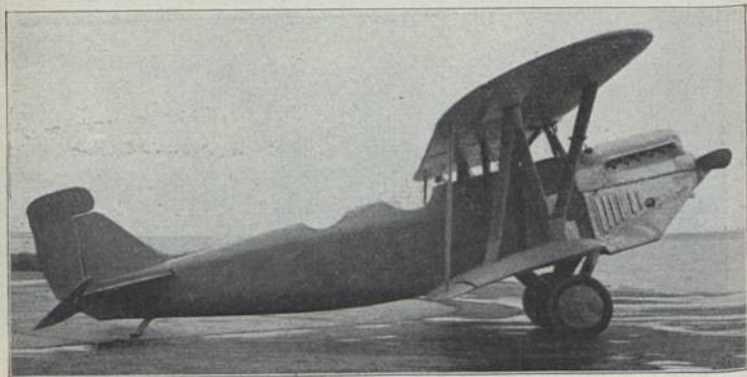
Heinkel H D 29 (1925) Ü 2; E: E. Heinkel

b = 19,50 m; l = 7,20 m; T = 27,70 m<sup>2</sup>; L = 0,68 t; N = 0,27 t; G = 0,95 t; V = 70—135 km/h; H = 3,1 km; St = 1,0 km/9'30"; M: Mercedes 120 PS-HP-CV; Bst.: H, St.



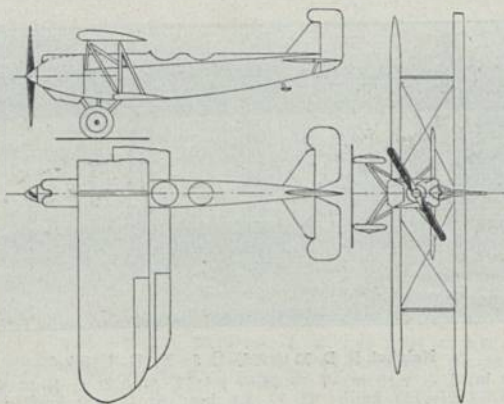
Heinkel H D 32 (1925) Ü 3; E: E. Heinkel

b = 10,50 m; l = 6,80 m; T = 23,60 m<sup>2</sup>; L = 0,52 t; N = 0,38 t; G = 0,90 t; V = 07—130 km/h; H = 3,8 km; St = 1,0 km/7'; M: Bristol 120 PS-HP-CV; Bst.: H, St.



**Heinkel H D 33** (1925) Ü 2; E: E. Heinkel

$b = 12,80$  m;  $l = 9,40$  m;  $T = 43,30$  m<sup>2</sup>;  $L = 1,53$  t;  $N = 1,19$  t;  $G = 2,72$  t;  
 $V = 93-246$  km/h;  $H = 6,2$  km;  $St = 1,0$  km/3'; M: B. M. W.  
600 PS-HP-CV; Bst.: H. S. St.



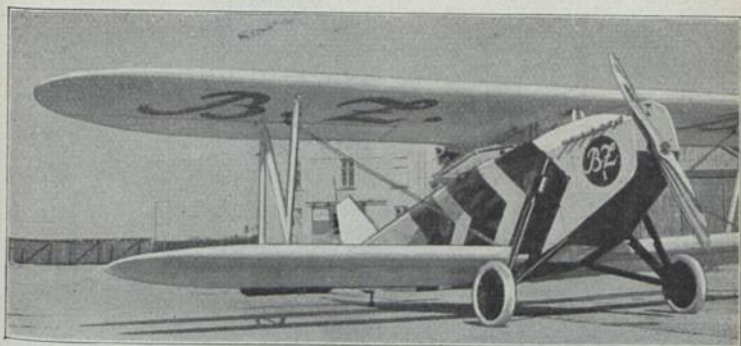
**Heinkel H D 33**

E. Heinkel, Flugzeug-Werke G. m. b. H., Warnemünde



**Heinkel H D 35 (1926) Ü 3; E: E. Heinkel**

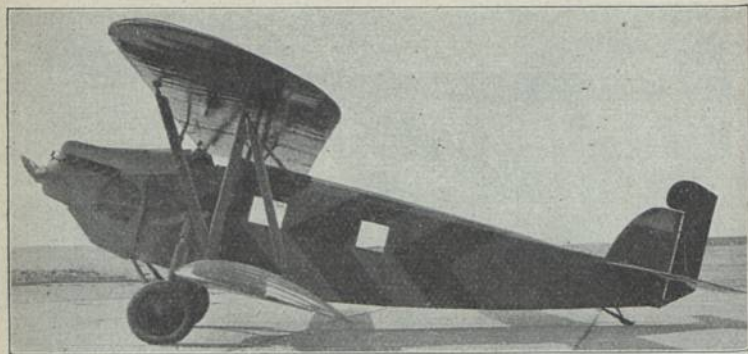
b = 11,00 m; l = 7,50 m; T = 32,40 m<sup>2</sup>; L = 0,76 t; N = 0,30 t; G = 1,06 t; V = 71—138 km/h; H = 3,3 km; St = 1,0 km/9'2"; M: Mercedes 120 PS-HP-CV; Bst.: H, St.



**Heinkel H D 39 (1926) Vtr 3; E: E. Heinkel**

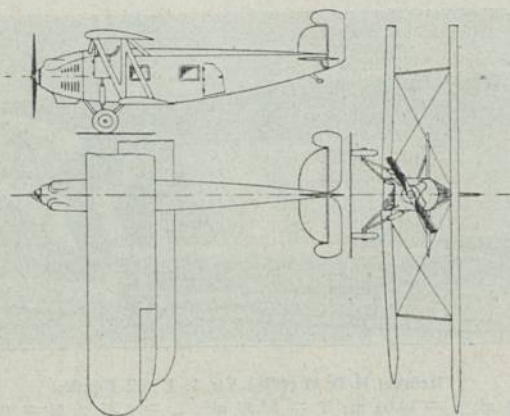
b = 14,80 m; l = 10,00 m; T = 52,30 m<sup>2</sup>; L = 1,32 t; N = 0,84 t; G = 2,16 t; V = 68—166 km/h; H = 3,8 km; St = 1,0 km/6'6"; M: B. M. W. 230 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.

**E. Heinkel, Flugzeug-Werke G. m. b. H., Warnemünde**



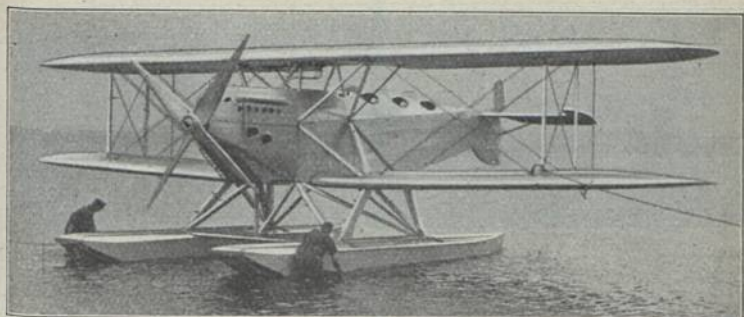
**Heinkel H D 40 (1927) Vtr 2; E: E. Heinkel**

b = 17,60 m; l = 12,00 m; T = 75,40 m<sup>2</sup>; L = 2,25 t; N = 1,60 t; G = 3,85 t; V = 85–163 km/h; H = 35 km; St = 1,0 km/9'30"; M: B. M. W. 600 PS-HP-CV; Bst.: H. S. St.



**Heinkel H D 40**

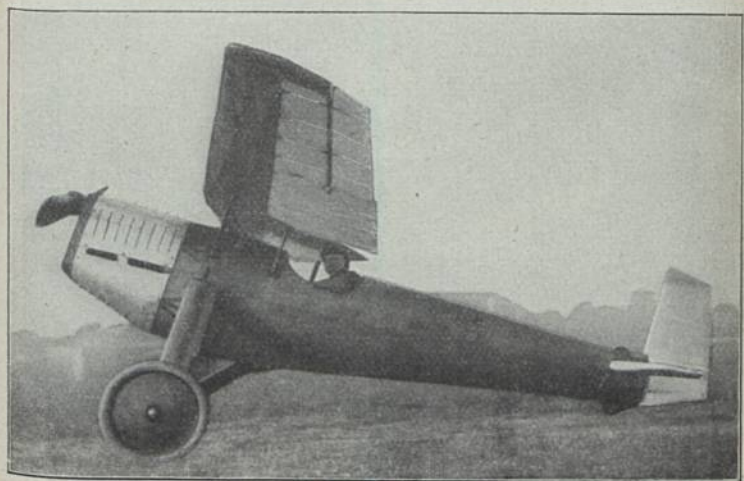
**E. Heinkel, Flugzeug-Werke G. m. b. H., Warnemünde**



Heinkel H D 28 (1927) Pw 3; E: E. Heinkel

b = 15,00 m; l = 10,90 m; T = 59,20 m<sup>2</sup>; L = 2,35 t; N = 1,50 t;  
G = 3,85 t; V = 96—198 km/h; H = 4,5 km; St = 1,0 km/4'1"; M: Lorraine  
650 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.

E. Heinkel, Flugzeug-Werke G. m. b. H., Warnemünde



Hirth B I (1925) Sp 1; E: Fr. Nicolaus

b = 10,00 m; l = 4,90 m; T = 12,00 m<sup>2</sup>; L = 0,27 t; N = 0,13 t; G = 0,40 t;  
V = 75—150 km/h; H = 3,0 km; M: Hirth 40 PS-HP-CV; Bst.: E, St.

Versuchsbau Hirth G. m. b. H., Stuttgart-Feuerbach



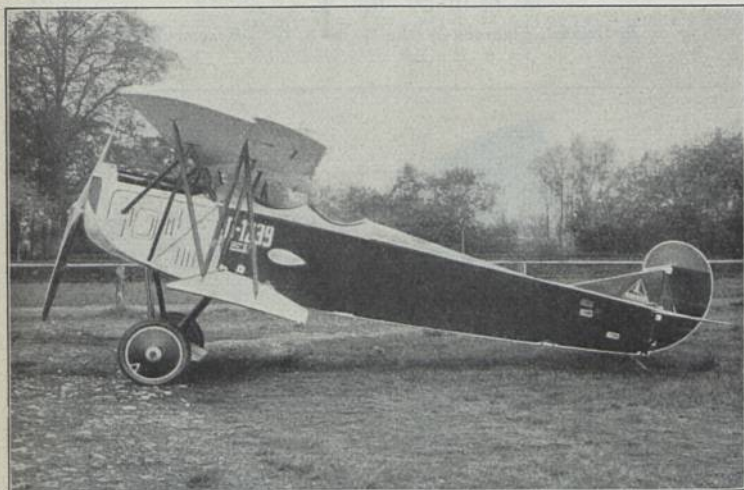


**Hirth A II (1925) Sp 1; E: Fr. Nicolaus**

b = 7,66 m; l = 4,39 m; T = 7,90 m<sup>2</sup>; L = 0,22 t; N = 0,12 t; G = 0,34 t;  
V = 80—160 km/h; H = 3,0 km; M: Hirth 40 PS-HP-CV; Bst.: H. St.

410.

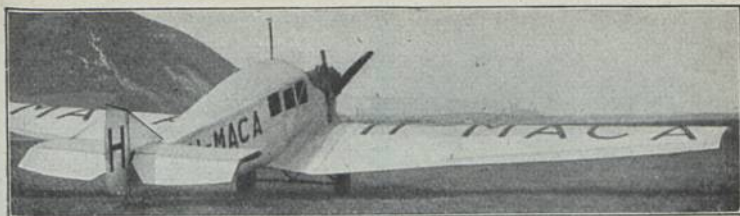
Versuchsbau **Hirth** G. m. b. H., Stuttgart-Feuerbach



**Hüffer D L F W D VIIIa (1928) Sp 2; E: A. H. G. Fokker**

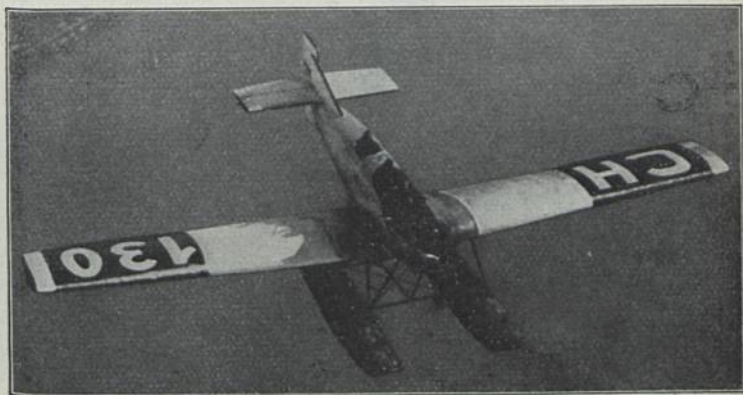
b = 10,60 m; l = 7,20 m; T = 27,00 m<sup>2</sup>; L = 0,80 t; N = 0,35 t; G = 1,15 t; V = 180 km/h; M: Mercedes 160 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St. Lizenz:  
Fokker D VII

Flugzeugbau Dr. G. Hüffer, Münster, Westfalen



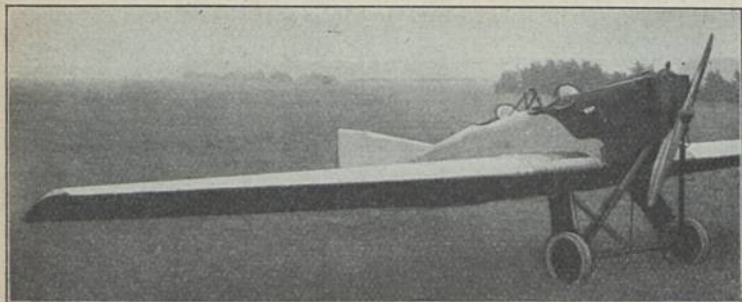
Junkers F 13 L (1919) V 6; E: Junkers

b = 18,35 m; l = 9,60 m; T = 44,27 m<sup>2</sup>; L = 1,17 t; N = 0,83 t; G = 2,00 t;  
V = 90—180 km/h; H = 4,5 km; St = 1,0 km/7'; M: Junkers 265 PS-HP-CV;  
Bst.: D.



Junkers A 20 W (1924) Pw 2; E: Junkers

b = 15,35 m; l = 9,26 m; T = 28,10 m<sup>2</sup>; L = 1,09 t; N = 0,51 t; G = 1,60 t;  
V = 90—175 km/h; H = 4,5 km; St = 1,0 km/5'0"; M: Junkers 265 PS-  
HP-CV; Bst.: D.



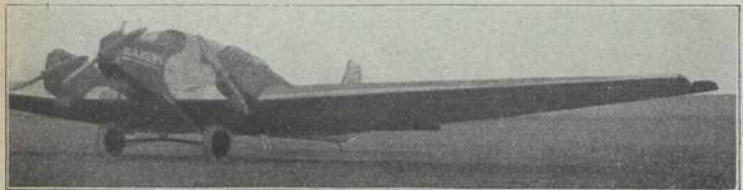
**Junkers A 20 L (1924) P 2; E: Junkers**

b = 15,35 m; l = 8,30; T = 28,10 m<sup>2</sup>; L = 0,97 t; N = 0,53 t; G = 1,50 t;  
V = 90—186 km/h; H = 5,9 km; M: Junkers 265 PS-HP-CV; Est.: D.



**Junkers G 23 L (1925) V 10; E: Junkers**

b = 28,50 m; l = 15,20 m; L = 2,82 t; N = 2,00 t; G = 4,82 t; V =  
170 km/h; M: 2 × Mercedes 100 PS-HP-CV, 1 × Junkers 195 PS-HP-CV =  
395 PS-HP-CV; Bst.: D.



**Junkers G 24 L (1925) V 11; E: Junkers**

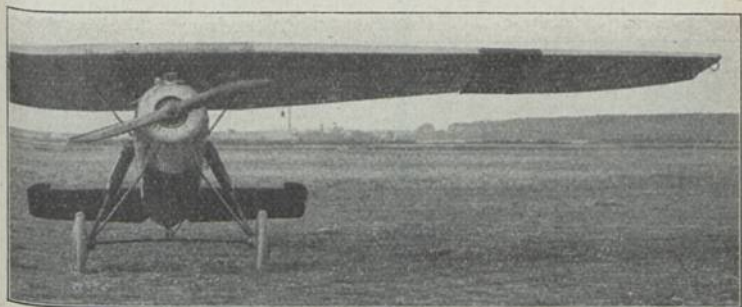
b = 28,05 m; l = 15,23 m; T = 89,00 m<sup>2</sup>; L = 3,76 t; N = 2,24 t; G =  
6,00 t; V = 90—179 km/h; H = 3,7 km; St = 1,0 km/7 5"; M: 3 × Junkers  
310 PS-HP-CV = 930 PS-HP-CV; Bst.: D

**Junkers-Flugzeugwerk A.-G., Dessau, Anhalt**



**Junkers G 24 W** (1925) Vw 11; E: Junkers

b = 29,90 m; l = 15,60 m; T = 94,60 m<sup>2</sup>; L = 5,54 t; N = 1,69 t; G = 6,15 t; V = 95—175 km/h; H = 4,0 km; St = 1,0 km/7'; M: 3 × Junkers 310 PS-HP-CV = 930 PS-HP-CV; Bst.: D.



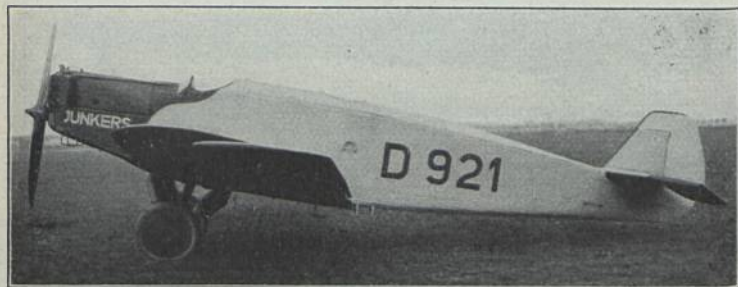
**Junkers T 26 E** (1925) Ü 2; E: Junkers

b = 13,16 m; l = 7,54 m; T = 21,50 m<sup>2</sup>; L = 0,50 t; N = 0,23 t; G = 0,73 t; V = 80—130 km/h; H = 3,2 km; M: Junkers 80 PS-HP-CV; Bst.: D.



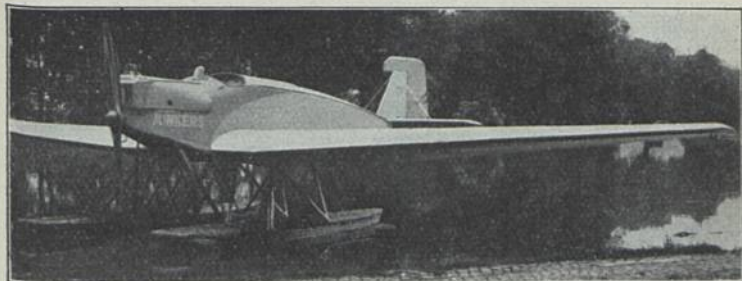
**Junkers G 31 b (1927) V 18; E: Junkers**

b = 30,30 m; l = 16,50 m; T = 94,60 m<sup>2</sup>; L = 4,97 t; N = 3,03 t; G = 8,00 t; V = 113—205 km/h; H = 4,8 km; St = 2,0 km/15'; M: 3 × Gnôme 550 PS-HP-CV = 1650 PS-HP-CV; Bst.: D.



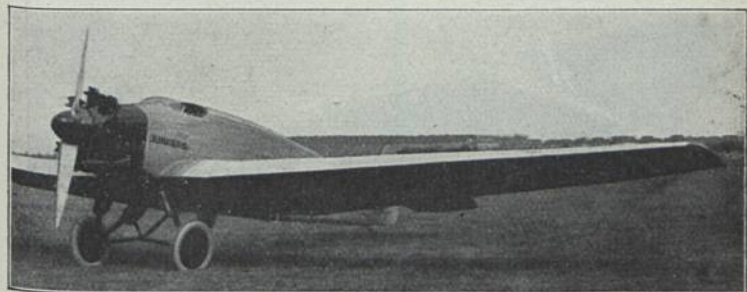
**Junkers J 33 (1927) P 2; E: Junkers**

b = 18,35 m; l = 10,50 m; T = 44,27 m<sup>2</sup>; V = 89—188 km/h; H = 5,5 km; St = 1,0 km/5'; M: Junkers 310 PS-HP-CV; Bst.: D.



Junkers W 33 W (1926) Pw 2; E: Junkers

b = 18,35 m; l = 10,50 m; T = 44,27 m<sup>2</sup>; L = 1,41 t; N = 0,69 t; G = 2,10 t; V = 89–188 km/h; H = 5,5 km; St = 1,0 km/5'; M: Junkers 310 PS-HP-CV; Bst.: D.



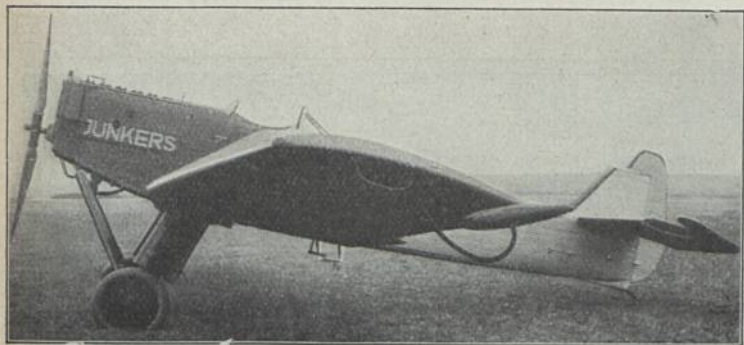
Junkers W 34 L (1927) P 2; E: Junkers

b = 17,75 m; l = 10,50 m; T = 43,00 m<sup>2</sup>; L = 1,17 t; N = 1,33 t; G = 2,50 t; V = 209 km/h; H = 5,4 km; M: Gnôme 450 PS-HP-CV; Bst.: D.



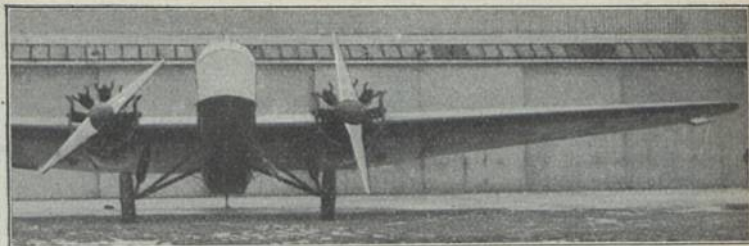
**Junkers W 34 W (1926) Pw 3; E: Junkers**

$b = 18,35 \text{ m}$ ;  $l = 10,50 \text{ m}$ ;  $T = 44,27 \text{ m}^2$ ;  $L = 1,42 \text{ t}$ ;  $N = 0,68 \text{ t}$ ;  $G = 2,10 \text{ t}$ ;  $V = 83\text{--}202 \text{ km/h}$ ;  $H = 6,4 \text{ km}$ ;  $St = 1,0 \text{ km/3'5"}$ ;  $M: \text{Gnôme 420 PS-HP-CV}$ ;  $Bst.: \text{D.}$



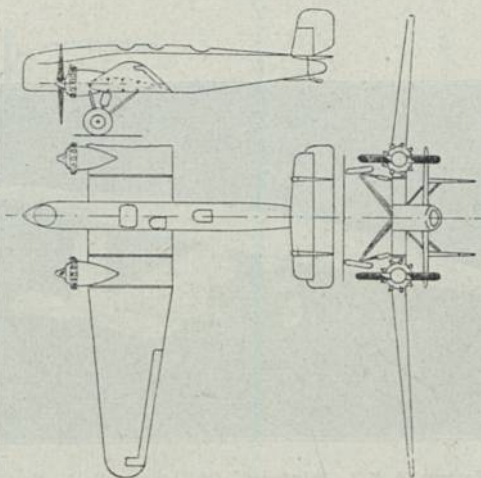
**Junkers A 35 L (1926) P 2; E: Junkers**

$b = 15,94 \text{ m}$ ;  $l = 8,21 \text{ m}$ ;  $T = 29,76 \text{ m}^2$ ;  $L = 1,06 \text{ t}$ ;  $N = 0,53 \text{ t}$ ;  $G = 1,60 \text{ t}$ ;  $V = 100\text{--}206 \text{ km/h}$ ;  $H = 6,3 \text{ km}$ ;  $St = 1,0 \text{ km/3'2"}$ ;  $M: \text{Junkers 310 PS-HP-CV}$ ;  $Bst.: \text{D.}$



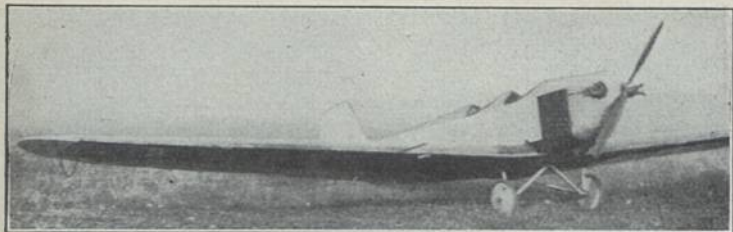
Junkers S 36 (1928) Lb 4; E: Junkers

b = 20,00 m; l = 11,35 m; T = 47,20 m<sup>2</sup>; L = 2,49 t; N = 1,51 t; G = 4,00 t; V = 224 km/h; H = 7,2 km; M: 2 × Gnôme 480 PS-HP-CV = 960 PS-HP-CV; Bst.: D.



Junkers S 36

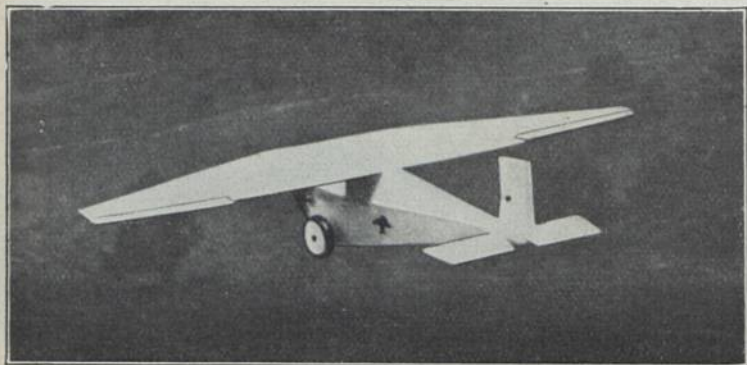




**Klemm-Daimler K D L 20** (1926); E: H. Klemm

b = 13,00 m; l = 7,30 m; T = 20,00 m<sup>2</sup>; L = 0,26 t; N = 0,18 t; G = 0,44 t; V = 45–95 km/h; H = 4,0 km; St = 1,0 km/14'; M: Mercedes 22 PS-HP-CV; Bst.: H. St.

Leichtflugzeugbau **Klemm** G. m. b. H., Sindelfingen



**Martens M M 1 „Windhund“** (1925) Sp 1; E: A. Martens

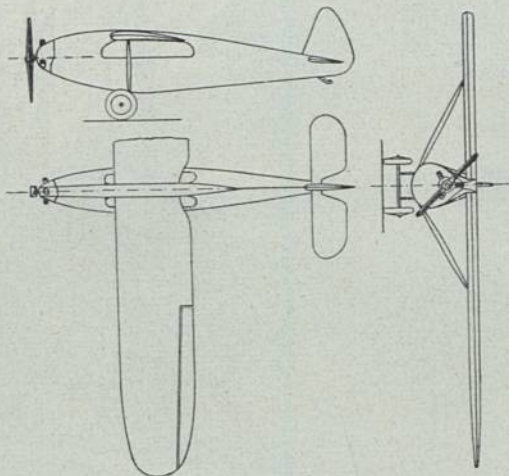
b = 8,40 m; l = 4,00 m; T = 8,00 m<sup>2</sup>  
M: Douglas 20 PS-HP-CV; Bst.: H. St.

A. Martens, Frankfurt a. Main



Müller GMG 1a (1927) Sp 2; E: Hoffmann

b = 11,00 m; l = 6,50 m; T = 16,00 m<sup>2</sup>; L = 0,26 t; N = 0,19 t; G = 0,45 t; V = 50—130 km/h; St = 1,0 km/10'; M: Anzani 35 PS-HP-CV; Bst.: H, St.



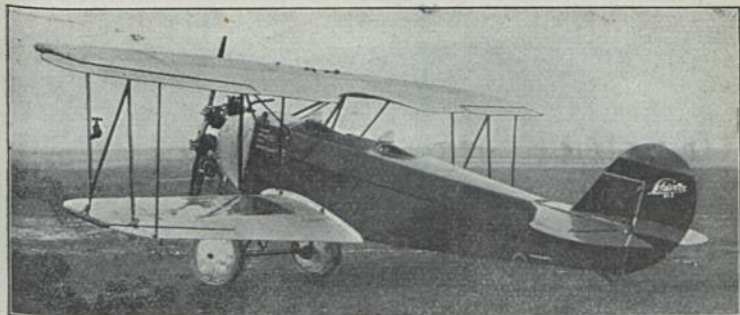
Müller GMG 1a



**Meteor L 1** (1927) Sp 2; E: W. Mertens; W. Meyer-Kassel  
b = 8,40 m; l = 6,30 m; T = 18,00 m<sup>2</sup>; L = 0,20 t; N = 0,18 t; G = 0,38 t;  
V = 48—120 km/h; M: A. B. C. 36 PS-HP-CV; Bst.: H. St.  
**Meteor-Flugzeugbau, Hannover**



**München „Grane“** (1928) Sp 1; E: R. Tiling, Weiss  
M: Douglas 16 PS-HP-CV; Bst.: H. St.  
**Fliegervereinigung e. V., München**



Raab-Katzenstein Kl 1a „Schwalbe“ (1926) Sp 2; E: F. Hall

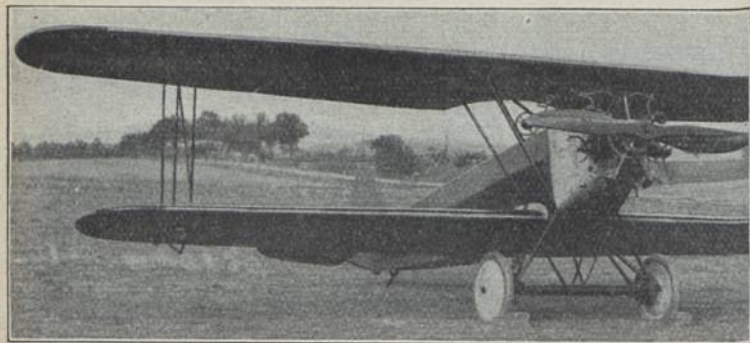
b = 7,95 m; l = 6,20 m; T = 17,00 m<sup>2</sup>; L = 0,47 t; N = 0,24 t; G = 0,71 t;  
V = 70–152 km/h; H = 3,5 km; St = 1,0 km/9'; M: Siemens 80 PS-  
HP-CV; Bst.: H, St, S.



Raab-Katzenstein Kl 1 b „Schwalbe“ (1927) Sp 2; E: F. Hall

b = 8,00 m; l = 6,23 m; T = 16,90 m<sup>2</sup>; L = 0,46 t; N = 0,28 t; G = 0,74 t;  
V = 70–152 km/h; H = 3,5 km; St = 1,0 km/9'; M: Siemens 80 PS-HP-CV;  
Bst.: H, S, St.

Raab-Katzenstein Flugzeugwerk G. m. b. H., Kassel-B.



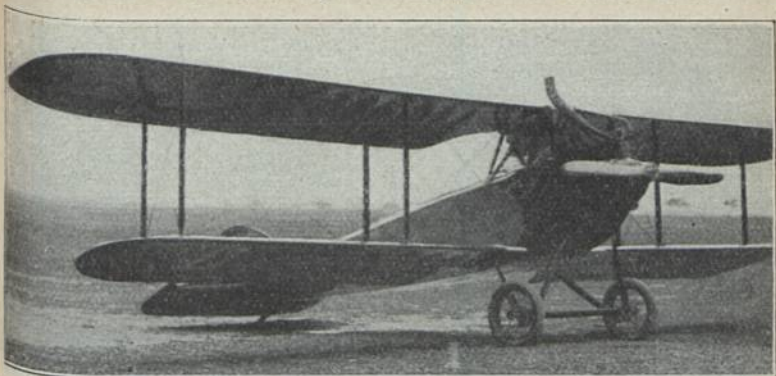
Raab-Katzenstein RK 2 „Pelikan“ (1926) Ü 2; E: F. Hall

b = 10,90 m; l = 7,80 m; T = 26,80 m<sup>2</sup>; L = 0,57 t; N = 0,25 t; G = 0,82 t;  
V = 60–125 km/h; H = 3,2 km; M: Siemens 80 PS-HP-CV; Bst.: H, St, S.



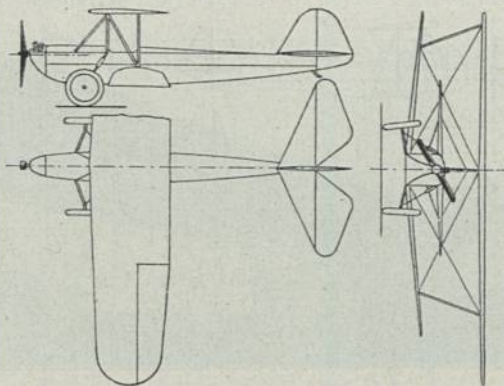
Raab-Katzenstein RK 2 b „Pelikan“ (1928) Ü 2; E: F. Hall

b = 10,90 m; l = 7,89 m; T = 26,80 m<sup>2</sup>; L = 0,53 t; N = 0,31 t; G = 0,84 t;  
V = 65–130 km/h; St = 1,0 km/14'; M: A. D. C. 80 PS-HP-CV;  
Bst.: H, S, St.



**Raab-Katzenstein RK 6 „Kranich“ (1926) U 2**

$b = 12,50 \text{ m}$ ;  $l = 8,00 \text{ m}$ ;  $T = 32,40 \text{ m}^2$ ;  $L = 0,70 \text{ t}$ ;  $N = 0,28 \text{ t}$ ;  $G = 0,98 \text{ t}$ ;  $V = 60\text{--}120 \text{ km/h}$ ;  $St = 1,0 \text{ km/5'30"}$ ;  $M$ : Mercedes 100 PS-HP-CV;  
Bst.: H, St. Lizenz: L. V. G. B III.



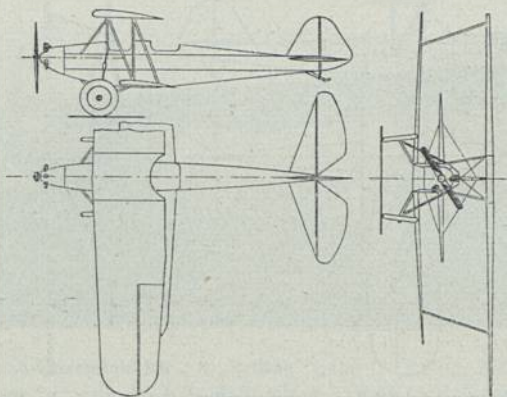
**Raab-Katzenstein RK 7 a „Schmetterling“ (1927) Sp 1; E: Hall**

$b = 8,00 \text{ m}$ ;  $l = 6,00 \text{ m}$ ;  $T = 16,00 \text{ m}^2$ ;  $L = 0,17 \text{ t}$ ;  $N = 0,09 \text{ t}$ ;  $G = 0,26 \text{ t}$ ;  
 $M$ : Anzani 26 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.

Raab-Katzenstein Flugzeugwerk G. m. b. H., Kassel-B.



Raab-Katzenstein RK 9 „Grasmücke“ (1928) Sp 2; E: F. Hall  
b = 8,00 m; l = 6,55 m; T = 18,40 m<sup>2</sup>; L = 0,23 t; N = 0,20 t; G = 0,43 t;  
V = 40—110 km/h; H = 3,0 km; M: Anzani 35 PS-HP-CV; Bst.: H, St, S.



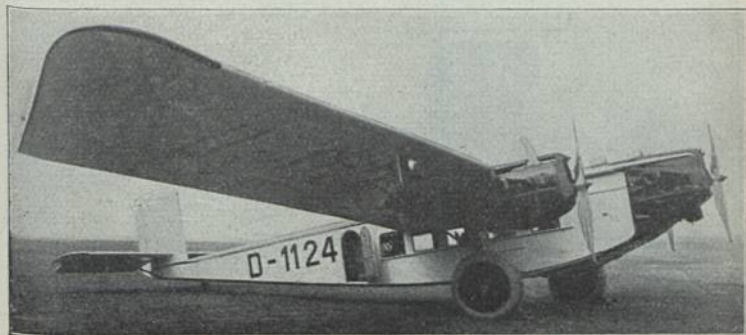
Raab-Katzenstein RK 9 „Grasmücke“



Raab-Katzenstein L. V. G. C VI (1926) Lb 2

b = 13,00 m; l = 7,50 m; T = 36,00 m<sup>2</sup>; L = 0,96 t; N = 0,43 t; G = 1,40 t;  
V = 70—155 km/h; H = 5,0 km; M: Benz 220 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.  
Lizenz: L. V. G. C VI

Raab-Katzenstein Flugzeugwerk G. m. b. H., Kassel-B.

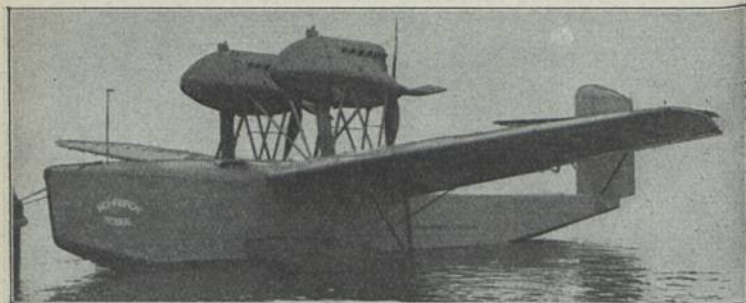


Rohrbach „Roland“ (1927) V 12; E: A. K. Rohrbach

b = 26,00 m; l = 16,10 m; T = 88,00 m<sup>2</sup>; L = 3,94 t; N = 3,66 t; G =  
7,60 t; V = 108—210 km/h; H = 4,0 km; St = 1,0 km/6'; M: 3 × B. M. W.  
230 PS-HP-CV = 960 PS-HP-CV; Bst.: D.

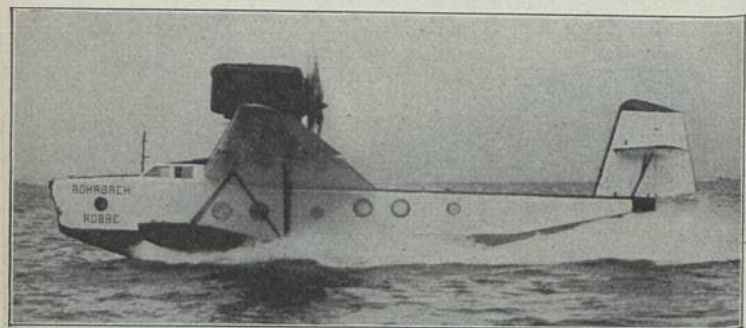
Rohrbach-Metallflugzeugbau G. m. b. H., Berlin





Rohrbach „Robbe I“ (1926) Vs 6; E: A. K. Rohrbach

b = 17,40 m; l = 13,20 m; T = 40,00 m<sup>2</sup>; L = 2,00 t; N = 1,36 t; G = 3,36 t; V = 116—217 km/h; H = 5,0 km; St = 1,0 km/5'; M: 2 × B. M. W. 230 PS-HP-CV = 460 PS-HP-CV; Bst.: D.



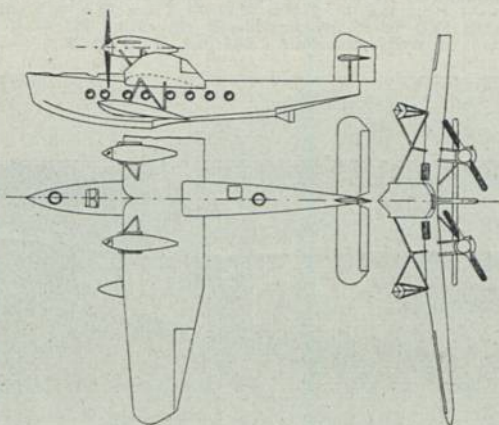
Rohrbach „Robbe II“ (1927) Vs 6; E: A. K. Rohrbach

b = 21,60 m; l = 15,30 m; T = 55,00 m<sup>2</sup>; L = 3,00 t; N = 2,50 t; G = 5,50 t; V = 115—215 km/h; H = 2,5 km; St = 1,0 km/8'; M: 2 × B. M. W. 350 PS-HP-CV = 700 PS-HP-CV; Bst.: D.

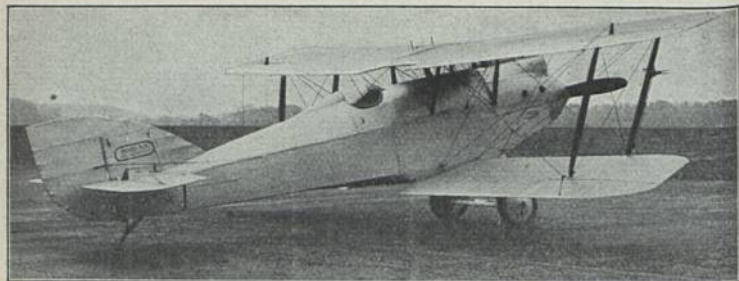


Rohrbach „Rocco“ (1927) Vs 13; E: A. K. Rohrbach

b = 26,00 m; l = 19,30 m; T = 94,00 m<sup>2</sup>; L = 6,21 t; N = 3,94 t; G = 9,70 t; V = 125—202 km/h; H = 3,0 km; St = 1,0 km/6'; M: 2 × Rolls Royce 650 PS-HP-CV = 1300 PS-HP-CV; Bst.: D.



Rohrbach „Rocco“



A. D. C. „Nimbus“ (1926) Kj 1; E: J. Kenworthy

b = 9,98 m; l = 8,18 m; T = 29,70 m<sup>2</sup>; L = 0,91 t; N = 0,29 t; G = 1,20 t; V = 80–241 km/h; H = 7,1 km; St = 4,5 km/14'; M: A. D. C. 330 PS-HP-CV; Bst.: H. St.

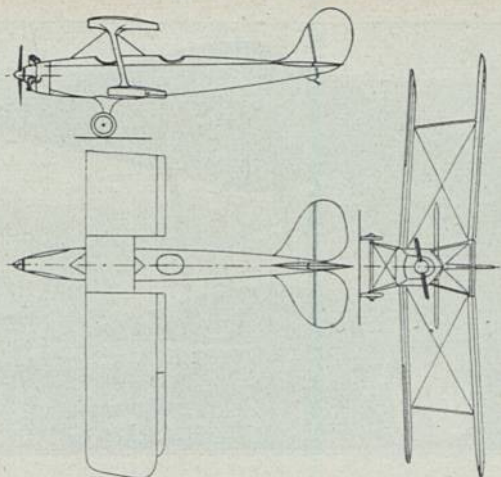
A. D. C. Aircraft Ltd., London



A. N. E. C. II (1924) Sp 2; E: W. S. Shackleton

b = 11,57 m; l = 6,30 m; T = 17,00 m<sup>2</sup>; L = 0,19 t; N = 0,17 t; G = 0,36 t; V = 57–137 km/h; St = 1,0 km/7'30"; M: Anzani 35 PS-HP-CV; Bst.: H. St.

A. N. E. C. Co. Ltd., Addlestone, Surrey



A. N. E. C. „Missel-Trush“ (1926) Sp 2; E: W. S. Shackleton  
 $b = 8,54 \text{ m}$ ;  $l = 6,55 \text{ m}$ ;  $T = 19,50 \text{ m}^2$ ;  $L = 0,21 \text{ t}$ ;  $N = 0,26 \text{ t}$ ;  $G = 0,47 \text{ t}$ ;  $V = 129 \text{ km/h}$ ; M: Blackburne 36 PS-HP-CV; Bst.: H. St.  
 A. N. E. C. Co. Ltd., Addlestone, Surrey

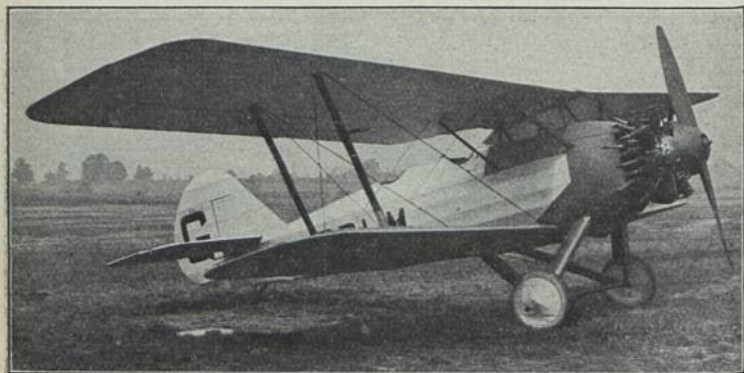


Armstrong Whitworth „Siskin III A“ (1928) KJ 1; E: M. Green  
 $b = 9,80 \text{ m}$ ;  $l = 7,72 \text{ m}$ ;  $T = 27,22 \text{ m}^2$ ;  $L = 0,95 \text{ t}$ ;  $N = 0,41 \text{ t}$ ;  $G = 1,36 \text{ t}$ ;  $V = 85\text{--}247 \text{ km/h}$ ;  $H = 8,2 \text{ km}$ ;  $St = 6,0 \text{ km/17'}$ ; M: Siddeley 385 PS-HP-CV; Bst.: S. St.



Armstrong Whitworth „Siskin V“ (1924) KJ 1; E: F. M. Green

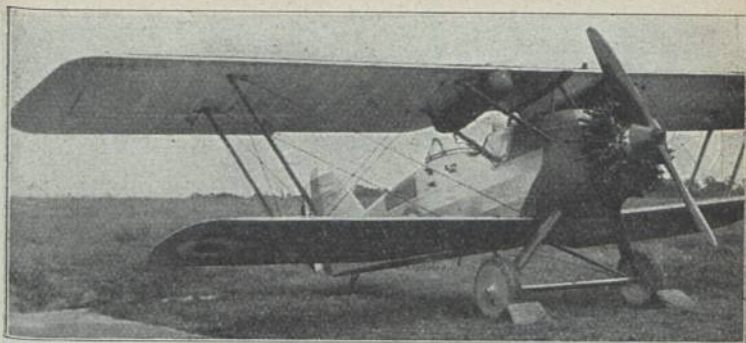
b = 8,64 m; l = 6,50 m; T = 27,46 m<sup>2</sup>; G = 1,11 t; V = 250 km/h; H = 7,6 km; St = 3,0 km/6'10"; M: Siddeley 385 PS-HP-CV; Bst.: H. St.



Armstrong Whitworth „Ajax“ (1925) Ka 2; E: M. Green

b = 12,00 m; l = 8,30 m; T = 35,50 m<sup>2</sup>; G = 1,70 t; M: Siddeley 425 PS-HP-CV; Bst.: St. S.

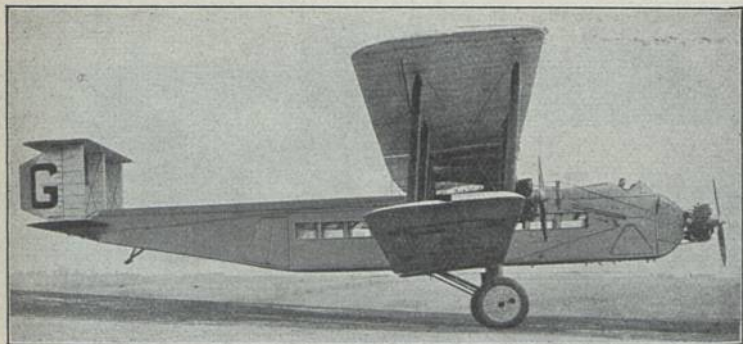
Armstrong Whitworth Aircraft Ltd., Parkside, Coventry



Armstrong Whitworth „Atlas“ (1926) Ka 2; E: M. Green  
M: Siddeley 385 PS-HP-CV; M: St. S.



Armstrong Whitworth „Awana“ (1923) Ktr; E: F. M. Green  
b = 32,20 m; l = 20,70 m; T = 214,0 m<sup>2</sup>; L = 4,53 t; N = 3,22 t;  
G = 7,75 t; V = 156 km/h; H = 3,4 km; M: 2 × Napier 450 PS-HP-CV =  
900 PS-HP-CV; Bst.: H, St. S.



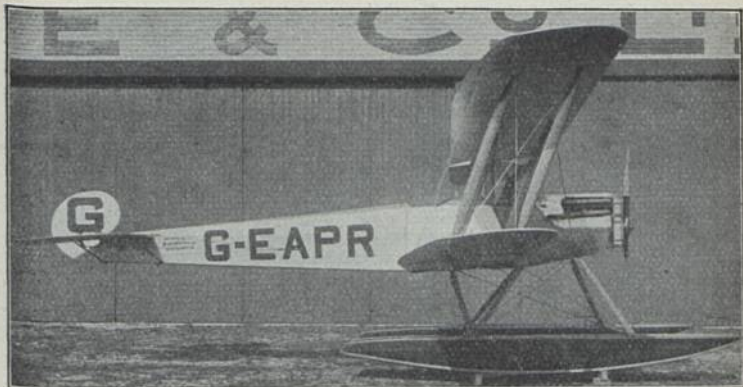
Armstrong Whitworth „Argosy“ (1925); V 22; E: M. Green  
b = 27,60 m; l = 19,80 m; T = 174,0 m<sup>2</sup>; L = 5,98 t; N = 2,15 t; G = 8,13 t; V = 176 km/h; St = 0,9 km/5'; M: 3 × Siddeley 385 PS-HP-CV = 1155 PS-HP-CV; Bst.: H, St, S.

Armstrong Whitworth Aircraft Ltd., Parkside, Coventry



Avro 504 N (1924) Ü 2; E: A. V. Roe  
b = 10,97 m; l = 8,83 m; T = 29,70 m<sup>2</sup>; L = 0,71 t; N = 0,27 t;  
G = 0,98 t; V = 66–153 km/h; H = 5,4 km; M: Siddeley 180 PS-HP-CV;

A. V. Roe Co. Ltd., Newton Heath, Manchester



Avro „Viper“ (1922) Üw 2; E: A. V. Roe

b = 10,97 m; l = 8,57 m; T = 30 60 m<sup>2</sup>; L = 0,68 t; N = 0,35 t; G = 1,03 t;  
V = 120 km/h; M: Wolseley 180 PS-HP-CV; Bst.: H, St



Avro „Gosport“ (1926) Ü 2; E: A. V. Roe

b = 10,97 m; l = 8,53 m; T = 29,70 m<sup>2</sup>; L = 0,50 t; N = 0,25 t; G = 0,75 t;  
V = 56—141 km/h; H = 4,5 km; St = 1,5 km/9'; M: Gnôme 100 PS-HP-CV;  
Bst.: H, St.

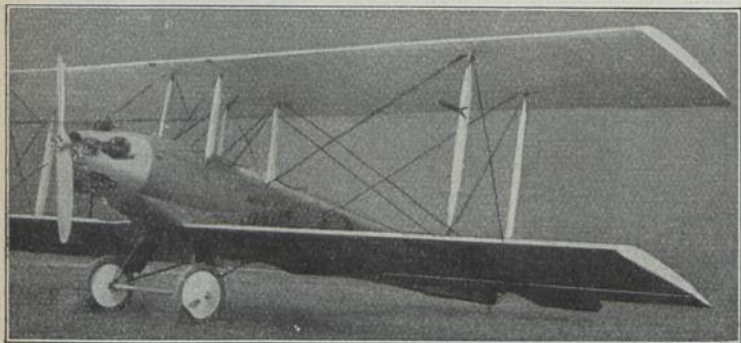
A. V. Roe Co. Ltd., Newton Heath, Manchester





Avro „Avis“ (1924) Sp 2; E: A. V. Roe

b = 9,15 m; l = 7,22 m; T = 23,40 m<sup>2</sup>; L = 0,23 t; N = 0,13 t; G = 0,36 t;  
V = 48–120 km/h; H = 4,8 km; M: Bristol 36 PS-HP-CV; Bst.: H. St.



Avro „Avian I“ (1926) Sp 2; E: R. Chadwick

b = 8,04 m; l = 7,25 m; T = 21,75 m<sup>2</sup>; L = 0,33 t; N = 0,23 t; G = 0,56 t;  
V = 64–169 km/h; H = 5,5 km; St = 1,5 km/9'; M: Siddeley 65 PS-HP-CV;  
Bst.: H. St.

A. V. Roe Co. Ltd., Newton Heath, Manchester



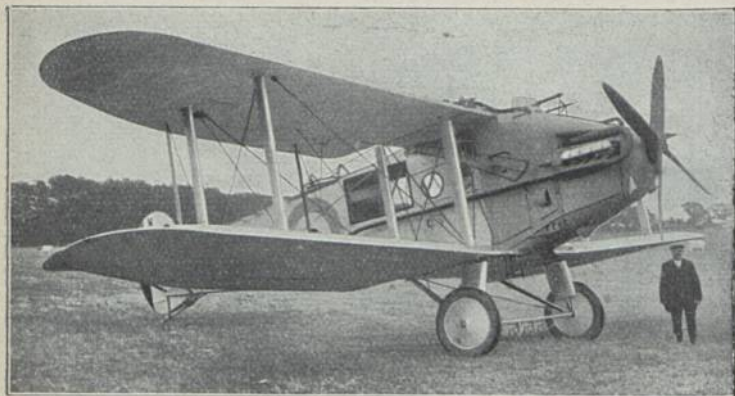
Avro „Avian III“ (1928) Sp 2; E: R. Chadwick

b = 8,51 m; l = 7,40 m; T = 22,60 m<sup>2</sup>; L = 0,39 t; N = 0,23 t; G = 0,62 t;  
V = 65–170 km/h; H = 5,1 km; M: A. D. C. 100 PS-HP-CV; Bst.: H, St.



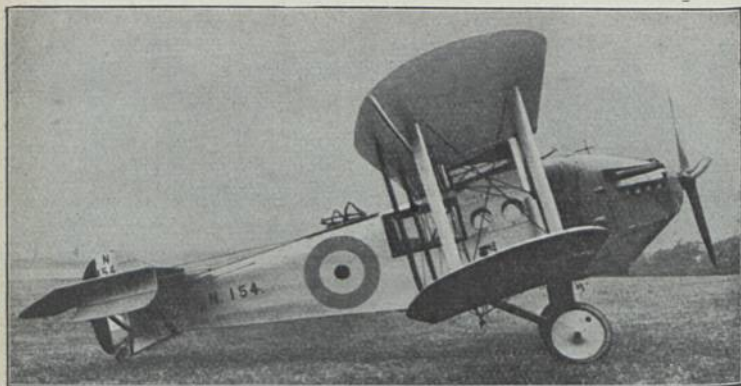
Avro 563 „Andover“ (1923) V 12; E: A. V. Roe

b = 20,70 m; l = 15,72 m; T = 99,00 m<sup>2</sup>; L = 3,10 t; N = 1,74 t; G =  
4,84 t; V = 80–177 km/h; H = 3,0 km; St = 1,5 km/13'5"; M: Rolls Royce  
650 PS HP-CV; Bst.: H, St.



Avro „Bison“ I (1923) Ka 3; E: A. V. Roe

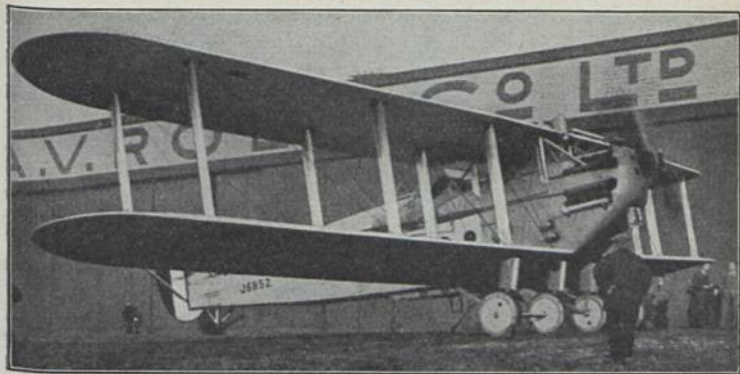
b = 14,03 m; l = 10,97 m; T = 57,60 m<sup>2</sup>; L = 1,86 t; N = 0,91 t;  
G = 2,77 t; V = 74–173 km/h; H = 4,3 km; M: Napier 450 PS-HP-CV;  
Bst.: H, St.



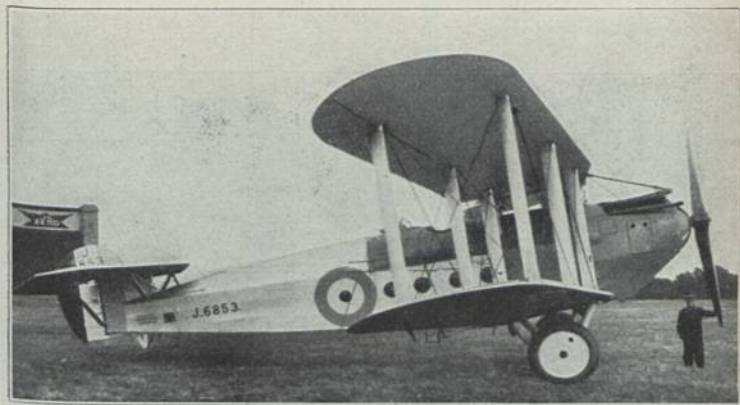
Avro „Bison“ II (1924) Ka 3; E: A. V. Roe

b = 14,03 m; l = 10,97 m; T = 57,60 m<sup>2</sup>; L = 1,86 t; N = 0,91 t;  
G = 2,77 t; V = 74–173 km/h; H = 4,3 km; St = 1,5 km/10'12"; M: Napier  
450 PS-HP-CV; Bst.: H, St.

A. V. Roe Co. Ltd., Newton Heath, Manchester



Avro „Adlershot I“ (1923) Ktr 3; E: A. V. Roe  
M: Napier 1000 PS-HP-CV; Bst.: H. St.

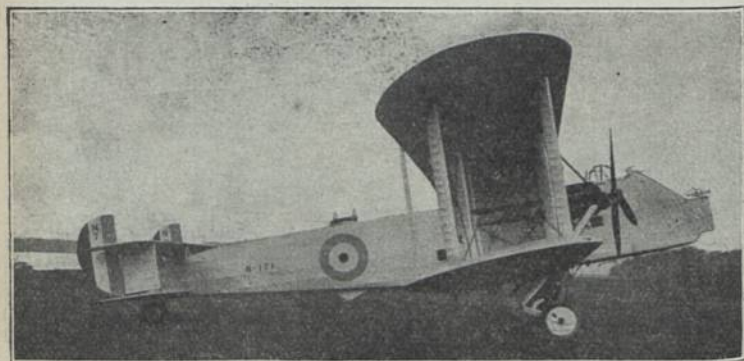


Avro „Adlershot II“ (1923) Kbn 3; E: A. V. Roe  
b = 20,73 m; l = 13,72 m; T = 99,00 m<sup>2</sup>; L = 2,86 t; N = 2,10 t; G = 4,96 t;  
V = 80—178 km/h; H = 4,2 km; M: Rolls Royce 650 PS-HP-CV; Bst.: H. St.

A. V. Roe Co. Ltd., Newton Heath, Manchester

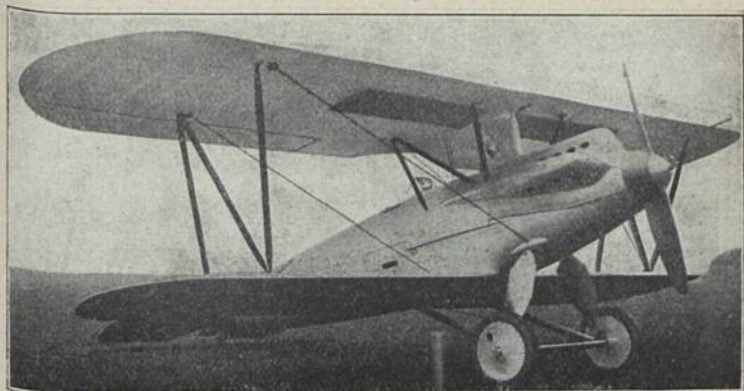


Avro „Buffalo“ (1928) Ka 2; E: R. Chadwick  
M: Napier 450 PS-HP-CV; Bst.: H, St.



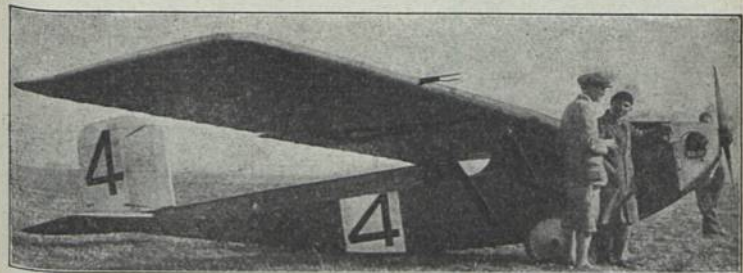
Avro „Ava“ (1926) Kbn 4; E: A. V. Roe  
b = 30,00 m; M: 2 × Rolls Royce 650 PS-HP-CV = 1300 PS-HP-CV;  
Bst.: H, St.

A. V. Roe Co. Ltd., Newton Heath, Manchester



Avro „Avenger“ (1926) K1 1; E: R. Chadwick  
M: Napier 525 PS-HP-CV; Bst.: H. St.

A. V. Roe Co. Ltd., Newton Heath, Manchester



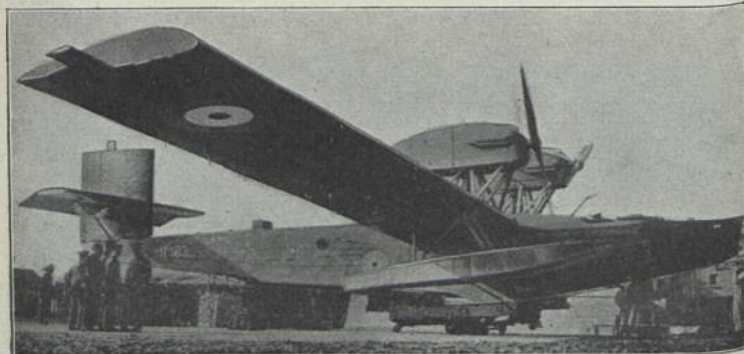
Beardmore WB XXIV „Wee Bee“ (1924) Sp 2; E: W. S. Shackleton  
b = 11,58 m; l = 6,76 m; T = 17,40 m<sup>2</sup>; L = 0,20 t; N = 0,18 t; G = 0,38 t;  
V = 58–138 km/h; H = 6,4 km; M: Bristol 36 PS-HP-CV; Bst.: H. St.

Wm. Beardmore Co., Dalmuir-Glasgow



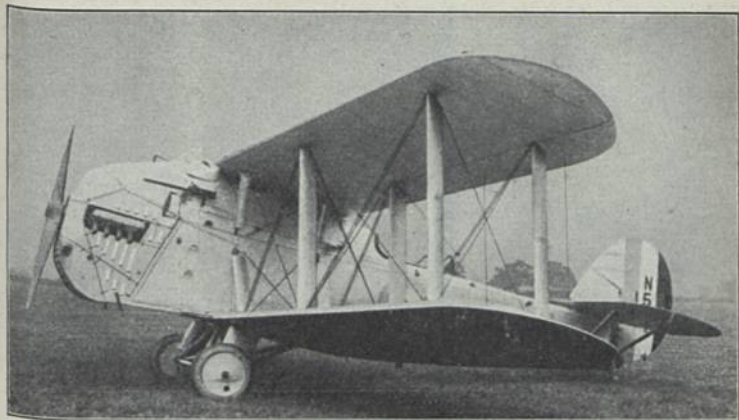
**Beardmore WB XXVI (1925) Ka 2; E: W. S. Shackleton**

b = 11,57 m; l = 9,76 m; T = 33,00 m<sup>2</sup>; L = 1,15 t; N = 0,65 t; G = 1,80 t; V = 92–222 km/h; H = 6,1 km; St = 3,5 km/20'; M: Rolls Royce 360 PS-HP-CV; Bst.: H, D, St.

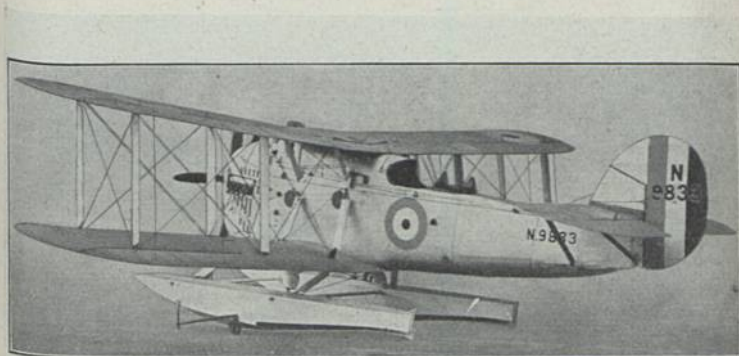


**Beardmore-Rohrbach „Inverness“ (1925) Ksb 5; E: A. K. Rohrbach**

b = 28,00 m; l = 17,20 m; T = 73,40 m<sup>2</sup>; L = 4,00 t; N = 2,50 t; G = 6,50 t; V = 110–200 km/h; H = 4,0 km; St = 1,0 km/6'; M: 2 × Napier 450 PS-HP-CV = 900 PS-HP-CV; Bst: D. Lizenz: Rohrbach Ro IV

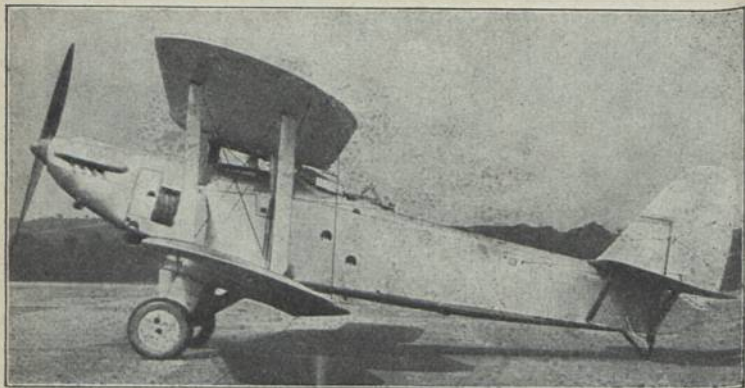


**Blackburn „Blackburn“ a (1926) Ka 2; E: F. A. Bumpus**  
b = 14,64 m; l = 11,36 m; L = 1,65 t; N = 1,51 t; G = 3,16 t; V = 185 km/h; M: Napier 450 PS-HP-CV; Bst.: H, St, S.



**Blackburn „Blackburn“ b (1926) Kwa 2; E: F. A. Bumpus**  
b = 14,64 m; M: Napier 450 PS-HP-CV; Bst.: H, St, S.





**Blackburn „Ripon II“ (1928) Kt 2; E: F. A. Bumpus  
M: Napier 450 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.**

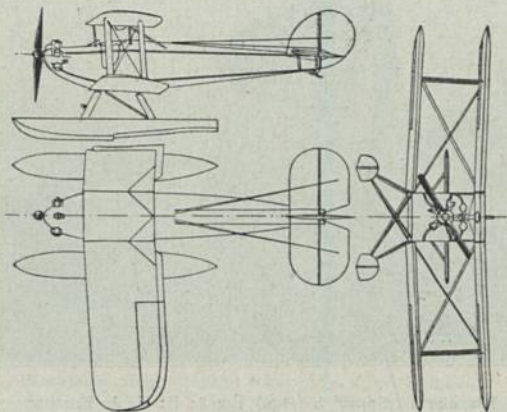


**Blackburn „Bluebird II“ a (1926) Ü 2; E: F. A. Bumpus  
b = 8,53 m; l = 6,70 m; M: Siddeley 60 PS-HP-CV; Bst.: H, St.**

**Blackburn Aeroplane and Motor Co. Ltd., Olympia, Leeds**

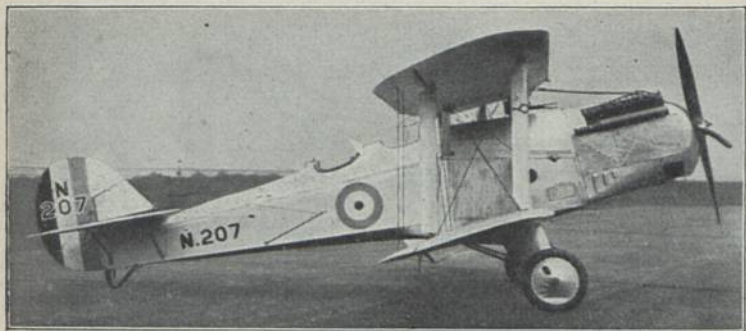


Blackburn „Bluebird II“ b (1927) Üw 2; E: F. A. Bumpus  
b = 8,53 m; M: Siddeley 60 PS-HP-CV; Bst.: H, St, S.



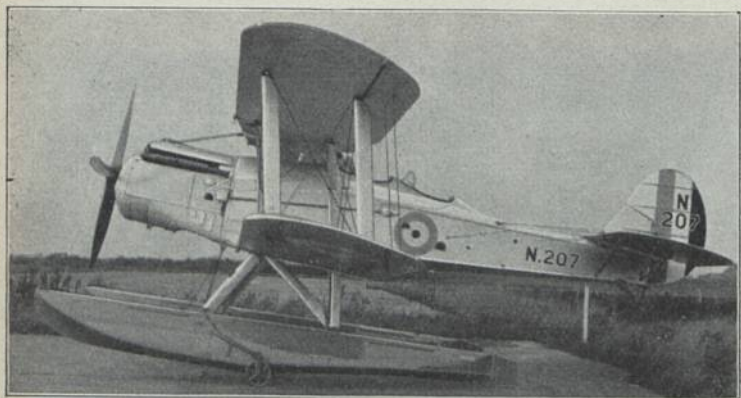
Blackburn „Bluebird II“ b

Blackburn Aeroplane and Motor Co. Ltd., Olympia, Leeds



Blackburn „Sprat“ a (1926) Ü 2; E: F. A. Bumpus

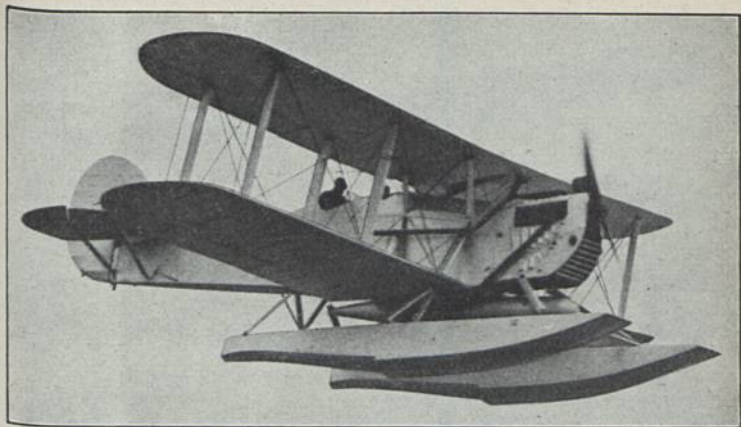
L = 1,02 t; N = 0,46 t; G = 1,48 t; V = 63–160 km/h; H = 5,3 km;  
St = 3,0 km/13'; M: Rolls Royce 270 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.



Blackburn „Sprat“ b (1926) Üw 2; E: F. A. Bumpus

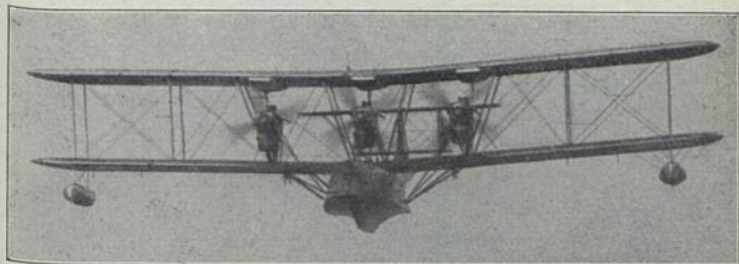
L = 1,11 t; N = 0,46 t; G = 1,65 t; V = 64–158 km/h; H = 4,8 km;  
St = 3,0 km/16'; M: Rolls Royce 270 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.

Blackburn Aeroplane and Motor Co. Ltd., Olympia, Leeds



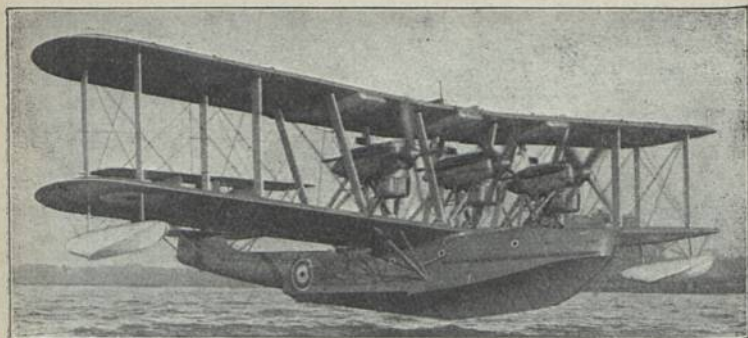
**Blackburn „Velos II“ (1926) Ktw 2; E: F. A. Bumpus**

$b = 14,63$  m;  $l = 12,19$  m;  $T = 60,80$  m<sup>2</sup>;  $G = 3,17$  t;  $V = 85-161$  km/h;  
 $H = 2,8$  km;  $M$ : Napier 450 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.



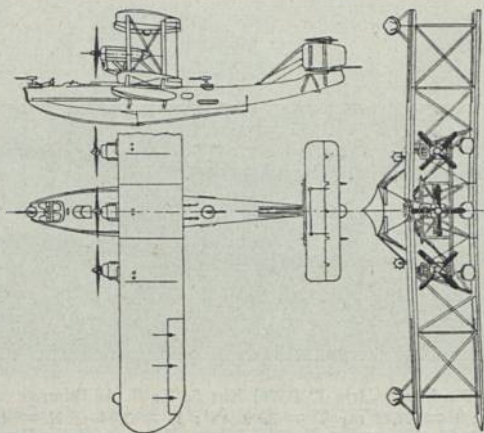
**Blackburn „Iris I“ (1926) Kbs 5; E: F. A. Bumpus**

$b = 28,95$  m;  $l = 20,42$  m;  $T = 230,0$  m<sup>2</sup>;  $L = 7,64$  t;  $N = 4,56$  t;  $G = 12,20$  t;  $V = 80-175$  km/h;  $H = 3,7$  km;  $M$ :  $3 \times$  Rolls Royce 700 PS-HP-CV = 2100 PS-HP-CV; Bst.: H, St.



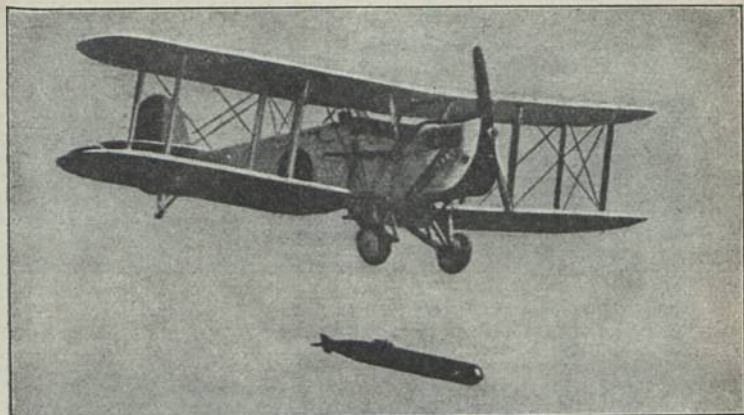
Blackburn „Iris II“ (1927) Kbs 5; E: F. A. Bumpus

b = 28,95 m; l = 20,42 m; T = 230,0 m<sup>2</sup>; L = 7,65 t; N = 4,55 t; G = 12,20 t; V = 80–160 km/h; H = 3,7 km; St = 1,0 km/6'; M: 3 × Rolls Royce 650 PS-HP-CV = 1950 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St, D.



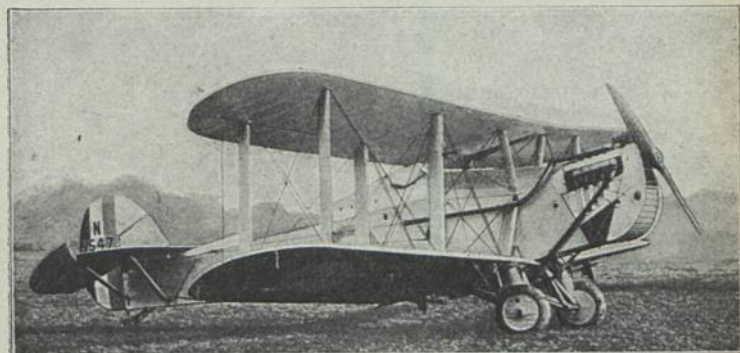
Blackburn „Iris II“

Blackburn Aeroplane and Motor Co. Ltd., Olympia, Leeds



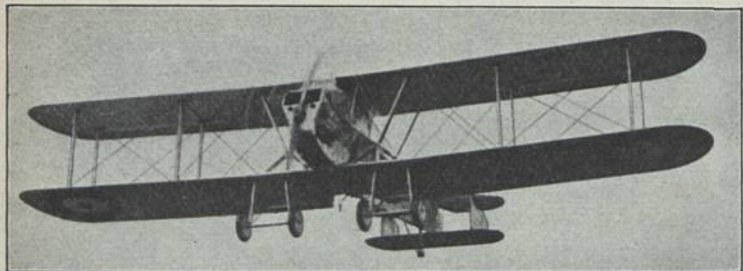
**Blackburn „Dart I“ (1923) Kt 2; E: F. A. Bumpus**

b = 13,76 m; l = 10,82 m; T = 58,50 m<sup>2</sup>; L = 1,61 t; N = 1,25 t; G = 2,86 t; V = 72—171 km/h; H = 4,6 km; St = 1,0 km/4'30"; M: Napier 450 PS-HP-CV; Bst.: H, St, S.



**Blackburn „Swift I“ (1924) Kt 2; E: F. A. Bumpus**

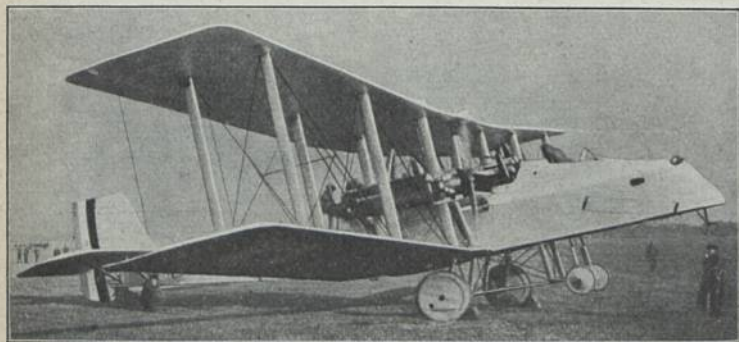
b = 14,75 m; l = 10,82 m; T = 67,00 m<sup>2</sup>; L = 1,61 t; N = 1,25 t; G = 2,86 t; V = 79—171 km/h; H = 4,6 km; M: Napier 450 PS-HP-CV; Bst.: H, St, S.



**Blackburn „Cubaroo“ (1924) Kt 2; E: F. A. Bumpus**

b = 26,83 m; l = 16,47 m; L = 4,37 t; N = 4,27 t; G = 8,64 t; V = 185 km/h;  
M: Napier 1000 PS-HP-CV; Bst.: H, St, S.

**Blackburn Aeroplane and Motor Co. Ltd., Olympia, Leeds**



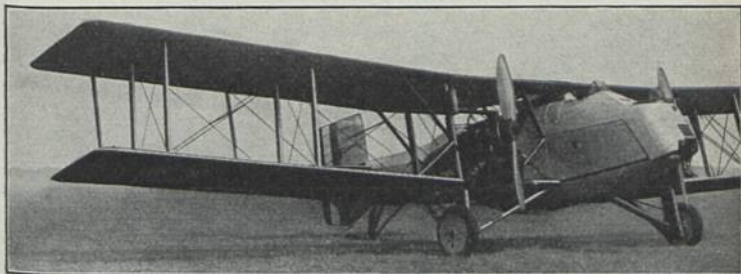
**Boulton-Paul „Bodmin“ (1923) Kbn 3; E: J. D. North**

b = 22,00 m; l = 16,50 m; T = 127,25 m<sup>2</sup>; L = 3,55 t; N = 1,45 t;  
G = 5,00 t; V = 80–185 km/h; H = 4,8 km; M: 2 × Napier 450 PS-HP-CV  
= 900 PS-HP-CV; Bst.: S, St.

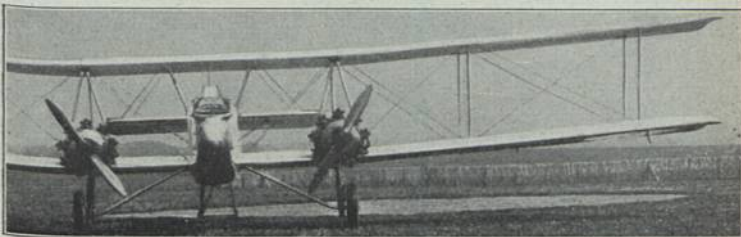
**Boulton and Paul Ltd., Norwich**



**Boulton-Paul „Bugle I“ (1924) Kbn 3; E: J. D. North**  
b = 19,10 m; l = 12,10 m; T = 86,00 m<sup>2</sup>; L = 2,20 t; N = 1,56 t; G = 3,76 t; V = 83–200 km/h; H = 5,0 km; M: 2 × Bristol 420 PS-HP-CV = 840 PS-HP-CV; Bst.: S, St.



**Boulton-Paul „Bugle II“ (1926) Kbn 3; E: J. D. North**  
b = 19,10 m; l = 12,10 m; T = 86,00 m<sup>2</sup>; M: 2 × Napier 450 PS-HP-CV = 900 PS-HP-CV; Bst.: S, St.



**Boulton-Paul „Sistrand“ (1927) Kb 5; E: J. D. North**  
b = 21,95 m; l = 12,50 m; T = 82,00 m<sup>2</sup>; L = 2,40 t; N = 1,62 t; G = 4,02 t; V = 82–209 km/h; H = 6,3 km; St = 1,5 km/5'; M: 2 × Bristol 450 PS-HP-CV = 900 PS-HP-CV; Bst.: S, St.

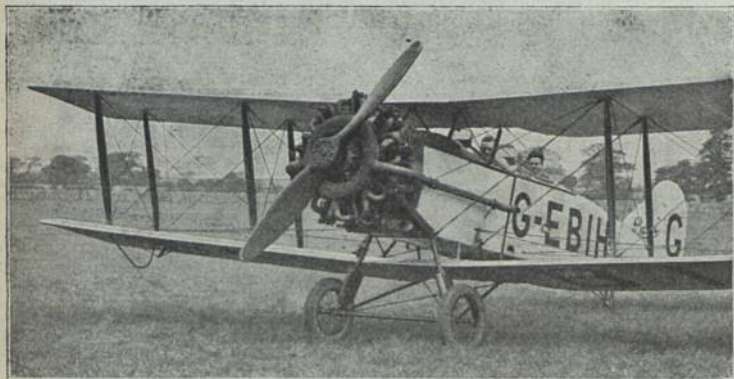
**Boulton and Paul Ltd., Norwich**





**Bristol „Taxiplane“ (1923) Sp 3; E: C. H. Reid**

b = 9,45 m; l = 7,07 m; T = 28,80 m<sup>2</sup>; L = 0,54 t; N = 0,23 t; G = 0,77 t;  
V = 144 km/h; St = 0,3 km/2'; M: Bristol 120 PS-HP-CV; Bst.: H. St.



**Bristol „Advanced Training“ (1925) U 2; E: F. Barnwell**

b = 12,00 m; l = 7,63 m; T = 37,00 m<sup>2</sup>; L = 0,80 t; N = 0,60 t; G = 1,40 t;  
V = 215 km/h; H = 6,8 km; St = 3,0 km/8'; M: Bristol 450 PS-HP-CV;  
Bst.: H. St.

**Bristol Aeroplane Co. Ltd., Filton House, Bristol**



**Bristol „Boarhound“ (1926) Ka 2; E: F. Barnwell**  
M: Bristol 450 PS-HP-CV; Bst.: S, D, St.



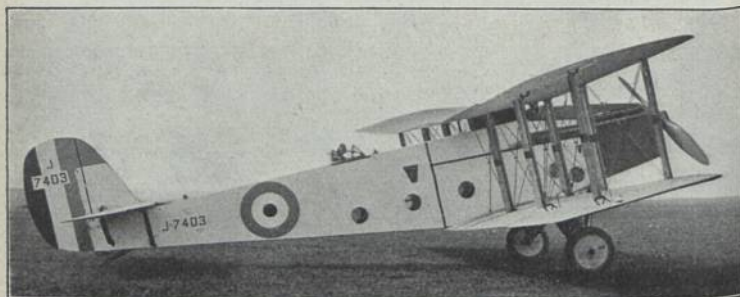
**Bristol „Beaver“ (1927) Ka 2; E: F. Barnwell**  
M: Bristol 450 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.

**Bristol Aeroplane Co. Ltd., Filton House, Bristol**



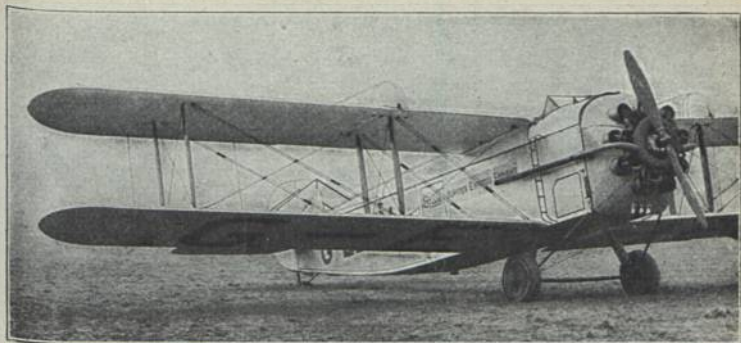
**Bristol „Bloodhound“ (1924) Ka 2; E: F. Barnwell**

b = 12,30 m; l = 8,08 m; L = 1,15 t; N = 0,77 t; G = 1,92 t; V = 196 km/h; H = 6,1 km; St = 3,0 km/14'20"; M: Bristol 450 PS-HP-CV; Bst.: H, St.



**Bristol „Berkeley“ (1926) Ka 2; E: F. Barnwell  
M: Rolls Royce 650 PS-HP-CV; Bst.: S, D, St.**

Bristol Aeroplane Co. Ltd., Filton House, Bristol



Bristol „Freighter“ (1924) Vtr 2; E: C. H. Reid

b = 17,50 m; l = 12,33 m; T = 65,00 m<sup>2</sup>; L = 1,80 t; N = 1,30 t; G = 3,10 t; V = 179 km/h; St = 1,5 km/13'; M: Bristol 450 PS-HP-CV; Bst.: H. S. St.



Bristol „Brandon“ (1922) Kk 10; E: C. H. Reid

b = 17,50 m; l = 12,33 m; T = 83,00 m<sup>2</sup>; L = 1,80 t; N = 1,30 t; G = 3,10 t; V = 160 km/h; M: Bristol 450 PS-HP-CV; Bst.: H. St. S.

Bristol Aeroplane Co. Ltd., Filton House, Bristol



Bristol „Badminton“ (1926) Sp 1; E: F. Barnwell

b = 7,30 m; l = 6,50 m; T = 19,60 m<sup>2</sup>; L = 0,84 t; N = 0,20 t; G = 1,04 t;  
M: Bristol 565 PS-HP-CV; Bst.: H. St. S. D.



Bristol „Bulldog“ (1927) Kl 1; E: F. Barnwell  
M: Bristol 450 PS-HP-CV; Bst.: H. St. S. D.

Bristol Aeroplane Co. Ltd., Filton House, Bristol



**Bristol „Brownie I“ (1926) Sp 2; E: F. Barnwell**

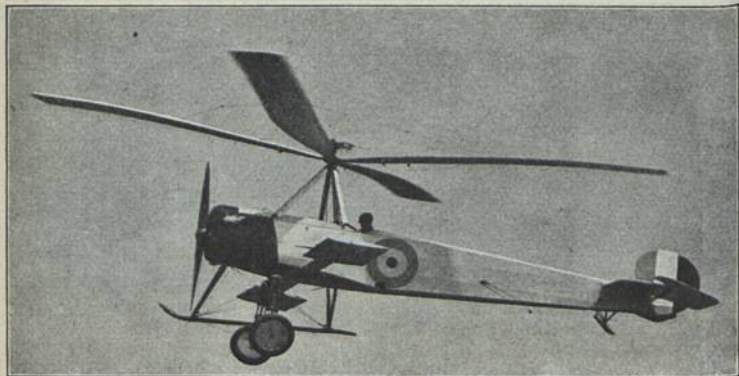
$b = 11,50 \text{ m}$ ;  $l = 8,00 \text{ m}$ ;  $T = 19,00 \text{ m}^2$ ;  $L = 0,22 \text{ t}$ ;  $N = 0,17 \text{ t}$ ;  $G = 0,39 \text{ t}$ ;  
 $V = 58\text{--}113 \text{ km/h}$ ;  $M$ : Bristol 36 PS-HP-CV; Bst.: H. St.



**Bristol „Brownie III“ (1926) Sp 1; E: F. Barnwell**

$b = 11,50 \text{ m}$ ;  $l = 8,00 \text{ m}$ ;  $T = 19,00 \text{ m}^2$ ;  $L = 0,22 \text{ t}$ ;  $N = 0,17 \text{ t}$ ;  $G = 0,39 \text{ t}$ ;  
 $V = 58\text{--}113 \text{ km/h}$ ;  $M$ : Bristol 36 PS-HP-CV; Bst.: H. St.

Bristol Aeroplane Co. Ltd., Filton House, Bristol



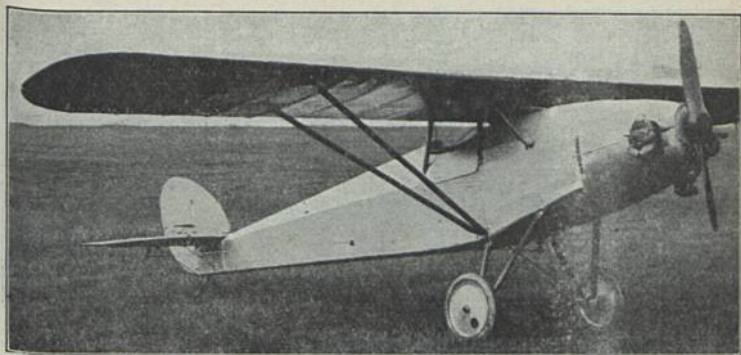
de la Cierva „Autogiro“ (1926) Sp 2; E: J. de la Cierva  
b = 10,50 m; T = 14,00 m<sup>2</sup>; G = 0,85 t; M: Clerget 130 PS-HP-CV;  
Bst.: H, St.

The Cierva Autogiro Co. Ltd., London



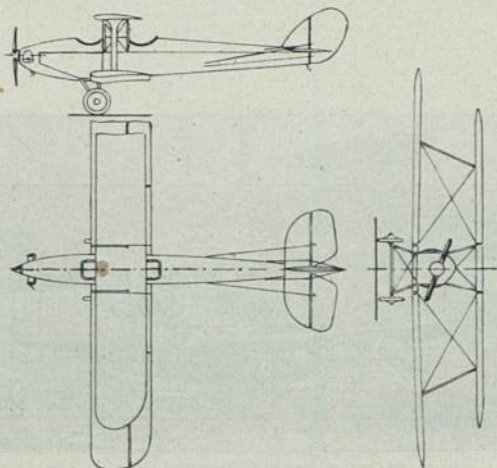
Cranwell C. L. A. 2. (1924) Sp 2; E: Comper  
b = 9,05 m; l = 7,17 m; T = 17,10 m<sup>2</sup>; L = 0,23 t; N = 0,17 t;  
G = 0,40 t; V = 48–89 km/h; M: Bristol 36 PS-HP-CV; Bst.: H, St.

Cranwell Light Aeroplane Club, Cranwell



**Cranwell C. L. A. 3.** (1925) Sp 1; E: Comper

$b = 6,41 \text{ m}$ ;  $l = 5,70 \text{ m}$ ;  $T = 6,50 \text{ m}^2$ ;  $L = 0,14 \text{ t}$ ;  $N = 0,10 \text{ t}$ ;  $G = 0,24 \text{ t}$ ;  
 $V = 155 \text{ km/h}$ ; M: Bristol 36 PS-HP-CV; Bst.: H. St.



**Cranwell C. L. A. 4.** (1926) Sp 2; E: Comper

$b = 8,25 \text{ m}$ ;  $l = 6,74 \text{ m}$ ;  $L = 0,22 \text{ t}$ ;  $N = 0,17 \text{ t}$ ;  $G = 0,39 \text{ t}$ ; M: Bristol 36PS-HP-CV; Bst.: H. St.





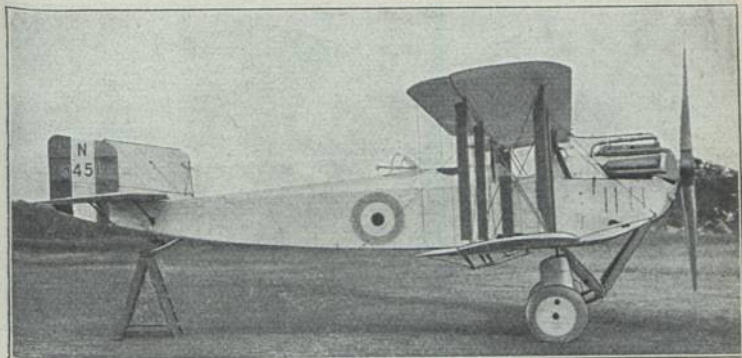
E. E. C. „Kingston II“ (1926) Ksb 3; E: W. O. Manning  
b = 25,90 m; l = 16,15 m; M: 2 × Napier 450 PS-HP-CV = 900 PS-HP-CV;  
Bst.: H, St, S, D,

English Electric Co., Ltd., London



Fairey N 4 „Atalanta“ (1924) Ksb 4; E: C. R. Fairey  
b = 42,36 m; l = 20,11 m; T = 27,00 m<sup>2</sup>; G = 13,6 t; M: 4 × Rolls Royce  
600 PS-HP-CV = 2400 PS-HP-CV; Bst.: H, St.

The Fairey Aviation Co. Ltd., Hayes, Middlesex



**Fairey 3 D a (1922) Ka 2; E: C. R. Fairey**

$b = 14,03$  m;  $l = 9,70$  m;  $T = 44,10$  m<sup>2</sup>;  $L = 1,45$  t;  $N = 0,84$  t;  
 $G = 2,29$  t;  $V = 81-202$  km/h;  $H = 5,8$  km;  $St = 1,0$  km/3'8";  $M$ : Rolls  
Royce 360 PS-HP-CV; Bst.: H. St.

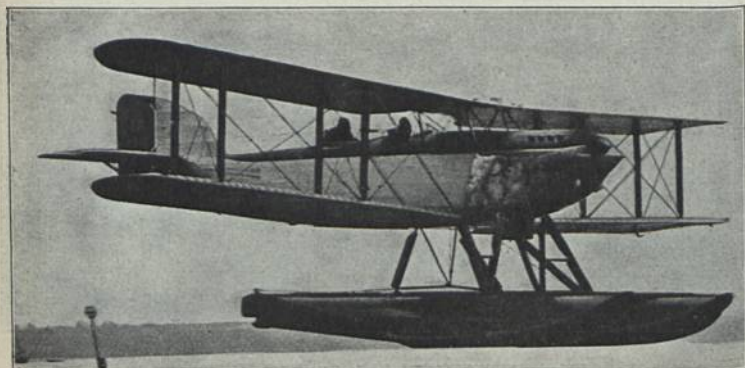


**Fairey 3 D b (1922) Kwk 3; E: C. R. Fairey**

$b = 14,03$  m;  $l = 11,11$  m;  $T = 44,10$  m<sup>2</sup>;  $L = 1,61$  t;  $N = 0,80$  t;  
 $G = 2,41$  t;  $V = 78-194$  km/h;  $H = 5,6$  km;  $St = 1,0$  km/3'6";  
 $M$ : Rolls Royce 360 PS-HP-CV; Bst.: H. St.

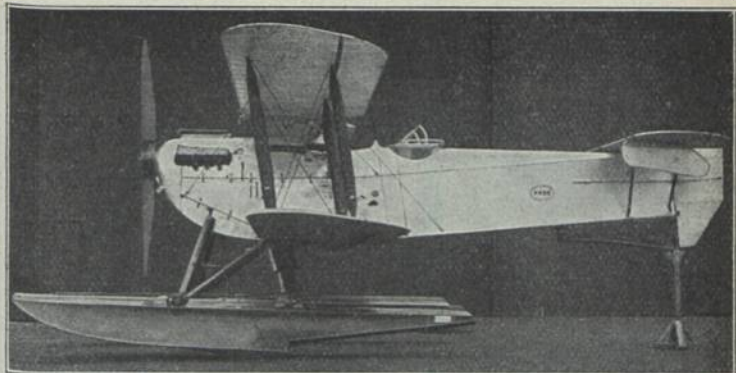


Fairey 3 Fa (1927) Ka 2; E: C. Fairey  
M: Napier 450 PS-HP-CV; Bst.: H. S. St.



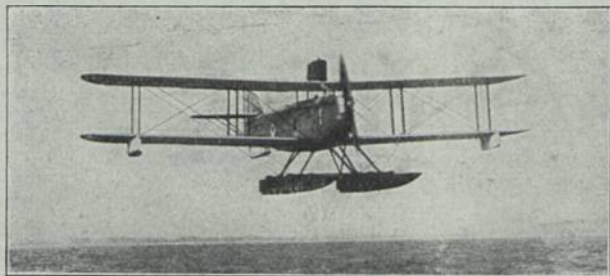
Fairey 3 F b (1927) Kaw 2; E: C. R. Fairey  
M: Napier 450 PS-HP-CV; Bst.: H. St.

The Fairey Aviation Co. Ltd., Hayes, Middlesex



Fairey „Pintail III“ (1924) Kwa 2; E: C. R. Fairey

b = 12,20 m; l = 9,15 m; T = 47,30 m<sup>2</sup>; M: Napier 450 PS-HP-CV;  
Bst.: H. St.



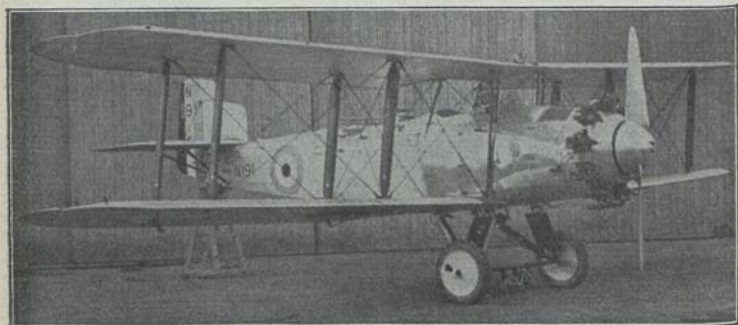
Fairey „Freemantle“ (1925) Kwa 2; E: C. R. Fairey

M: Rolls Royce 650 PS-HP-CV; Bst.: H. St.

The Fairey Aviation Co. Ltd., Hayes, Middlesex



**Fairey „Fox“** (1926) Kb 2; E: C. R. Fairey  
M: Fairey 430 PS-HP-CV; Bst.: H. St. S.



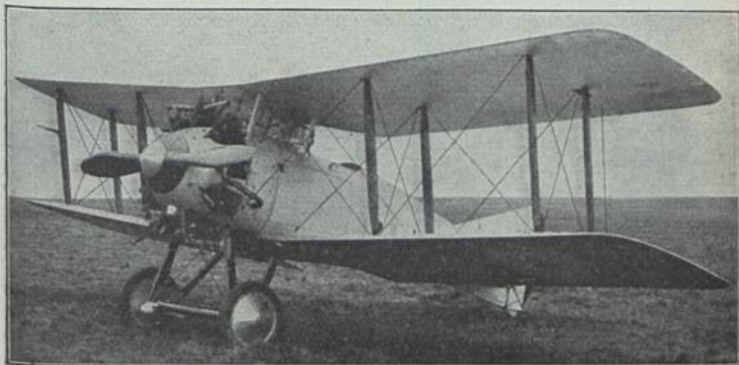
**Fairey „Ferret“** (1927) Ka 3; E: C. R. Fairey  
M: Bristol 450 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.

The **Fairey Aviation Co. Ltd.**, Hayes, Middlesex



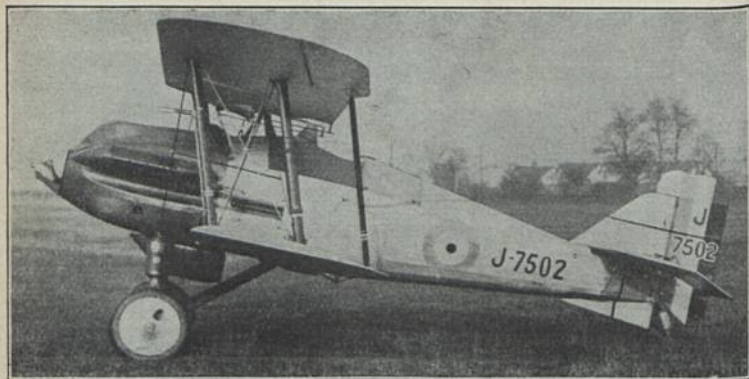
Fairey „Firefly“ (1926) KJ 1; E: C. R. Fairey  
M: Fairey 430 PS-HP-CV; Bst.: H. S. St.

The Fairey Aviation Co., Ltd., Hayes, Middlesex



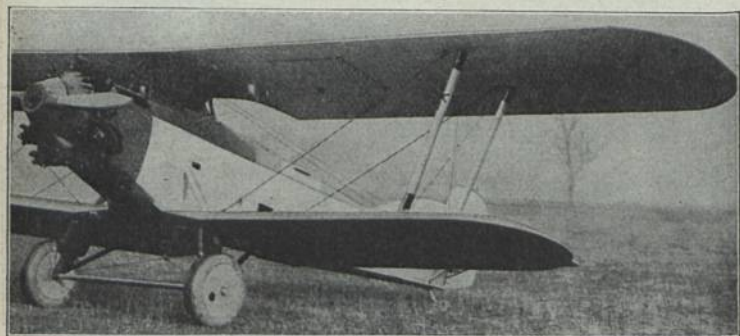
Gloster „Nighthawk“ (1924) KJ 1; E: P. Folland  
 $b = 8,55 \text{ m}$ ;  $l = 5,50 \text{ m}$ ;  $T = 25,08 \text{ m}^2$ ;  $G = 1,10 \text{ t}$ ;  $V = 244 \text{ km/h}$ ;  
 $H = 6,4 \text{ km}$ ; M: Bristol 420 PS-HP-CV; Bst.: H. St.

Gloucestershire Aircraft Co. Ltd., Cheltenham



Gloster „Gorcock“ (1926) K1 1; E: P. Folland

b = 8,68 m; T = 23,22 m<sup>2</sup>; L = 1,01 t; N = 0,37 t; G = 1,38 t; V = 90–269 km/h; St = 6,0 km/18'; M: Napier 525 PS-HP-CV; Bst.: H. St.



Gloster „Goring“ a (1927) Ka 2; E: P. Folland  
M: Bristol 450 PS-HP-CV; Bst.: H. St.

Gloucestershire Aircraft Co. Ltd., Cheltenham



Gloster „Gamecock I“ (1926) KJ 1; E: P. Folland

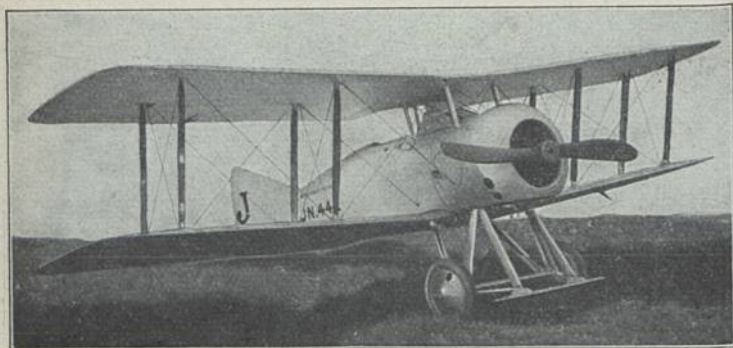
L = 0,85 t; N = 0,39 t; G = 1,24 t; V = 83—250 km/h; H = 7,7 km;  
St = 6,0 km/20'; M: Bristol 450 PS-HP-CV; Bst.: H. St.



Gloster „Gamecock II“ (1927) KJ 1; E: P. Folland

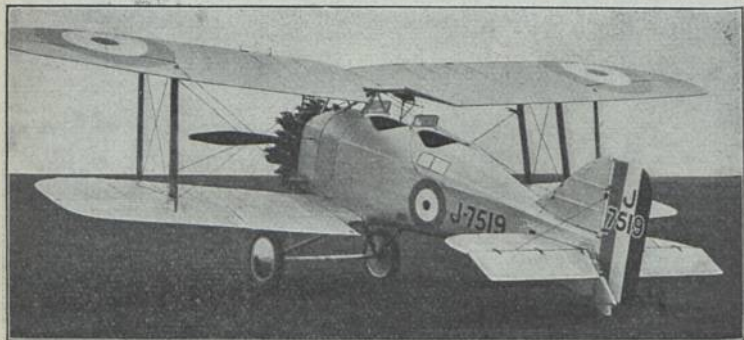
b = 9,20 m; l = 6,06 m; T = 24,40 m<sup>2</sup>; L = 1,20 t; N = 0,20 t; G = 1,40 t;  
V = 79—249 km/h; H = 7,7 km; St = 3,1 km/7'; M: Bristol 450 PS-HP-CV;  
Bst.: H. St.





Gloster „Mars IV“ (1923) K1 1; E: P. Folland

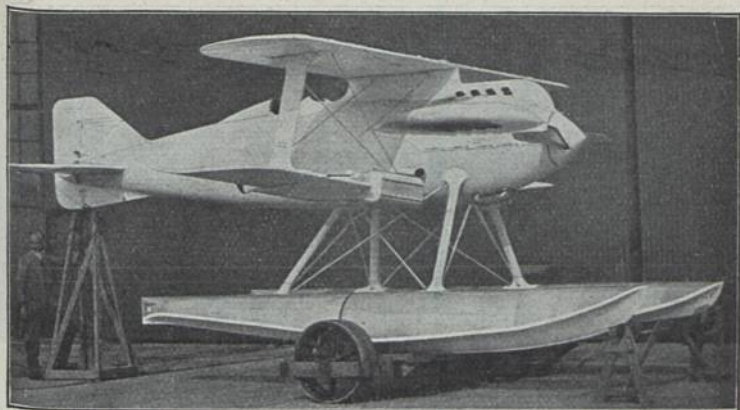
T = 25,08 m<sup>2</sup>; G = 0,97 t; V = 127 km/h; H = 5,8 km; M: Gwynnes  
230 PS-HP-CV; Bst.: H. St.



Gloster „Grebe IIb“ (1926) Ü 2; E: P. Folland

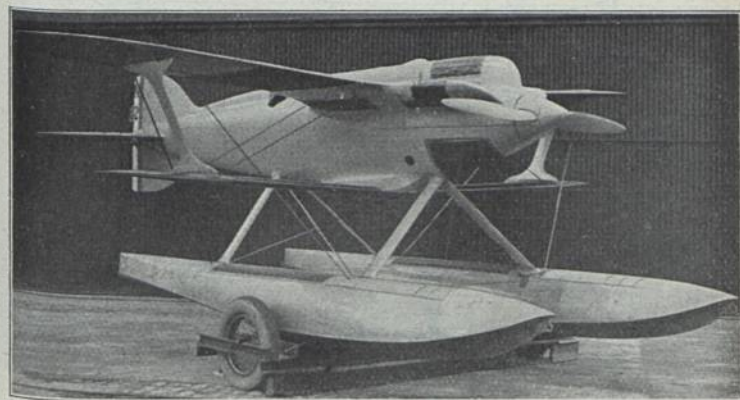
b = 8,85 m; l = 5,90 m; T = 23,50 m<sup>2</sup>; V = 172 km/h; M: Siddeley  
385 PS-HP-CV; Bst.: H. St.

Gloucestershire Aircraft Co. Ltd., Cheltenham



**Gloster „Gloster III“ (1926) Spw 1; E: P. Folland**

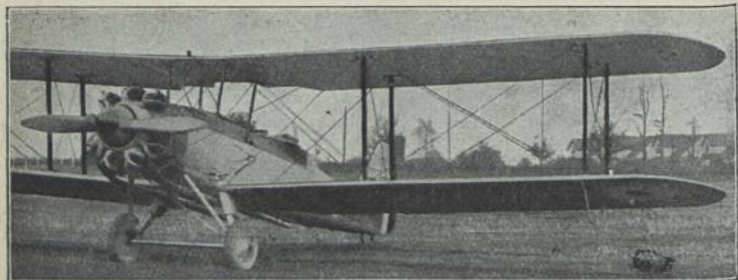
**b = 6,09 m; T = 14,12 m<sup>2</sup>; G = 1,22 t; V = 129–351 km/h; M: Napier 700 PS-HP-CV; Bst.: H. St.**



**Gloster „Gloster IVb“ (1927) Spw 1; E: P. Folland**

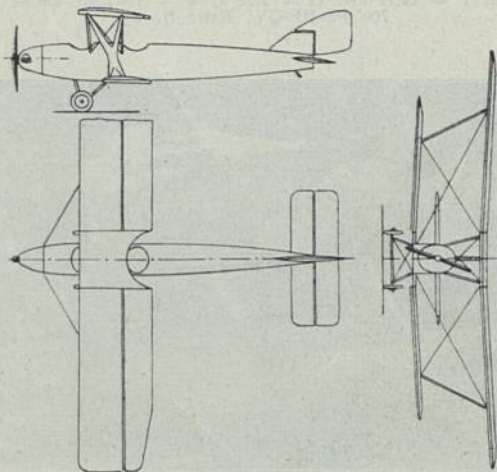
**b = 6,09 m; l = 8,00 m; T = 12,00 m<sup>2</sup>; L = 1,04 t; N = 0,32 t; G = 1,36 t; V = 400 km/h; M: Napier 850 PS-HP-CV; Bst.: H. St.**

**Gloucestershire Aircraft Co. Ltd., Cheltenham**



Gloster „Goral“ (1927) Ka 2; E: P. Folland  
M: Bristol 450 PS-HP-CV; Bst.: H. St.

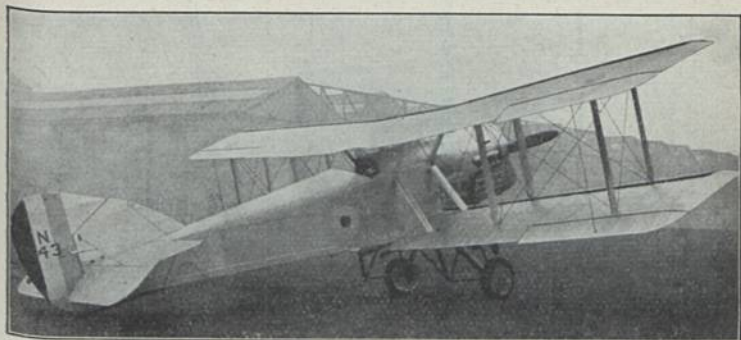
Gloucestershire Aircraft Co. Ltd., Cheltenham



Halton HAC 1 (1926) Sp 2

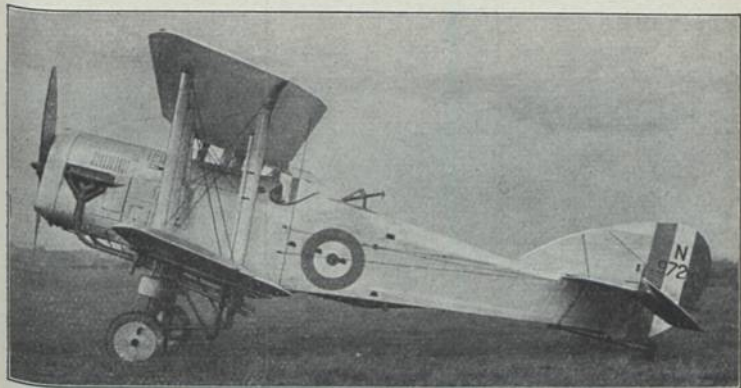
$b = 8,70 \text{ m}$ ;  $l = 6,71 \text{ m}$ ;  $T = 18,00 \text{ m}^2$ ;  $G = 0,40 \text{ t}$ ; M: Bristol 36 PS-HP-CV;  
Bst.: H. St.

Aero-Club, Halton



**Handley Page „Hanley“ (1923) Kt 1; E: F. Handley Page**

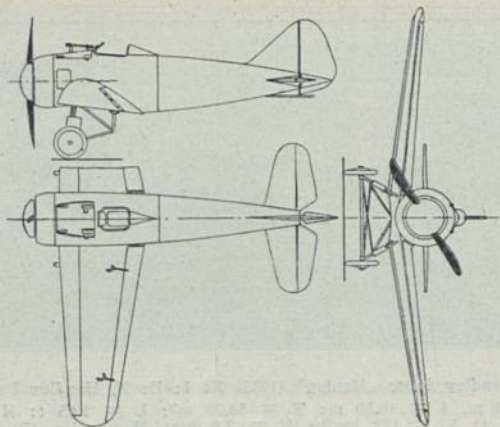
b = 14,60 m; l = 10,50 m; T = 53,90 m<sup>2</sup>; L = 1,65 t; N = 1,28 t;  
G = 2,93 t; V = 172 km/h; H = 3,9 km; M: Napier 450 PS-HP-CV;  
Bst.: H, St, S.



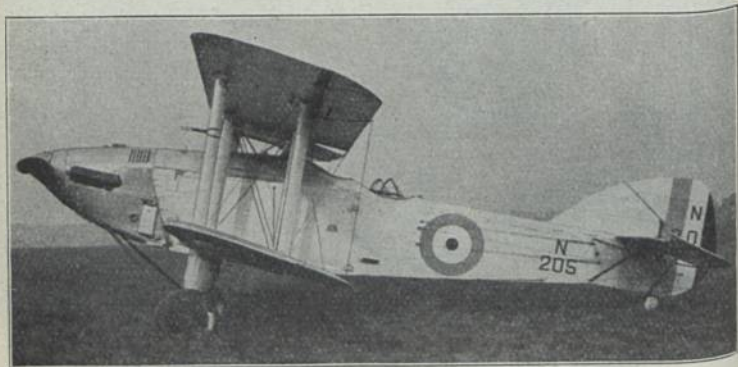
**Handley Page „Hendon“ (1926) Kt 2; E: F. Handley Page**

b = 13,89 m; l = 10,48 m; T = 52,17 m<sup>2</sup>; L = 1,97 t; N = 1,18 t;  
G = 3,15 t; V = 88–174 km/h; H = 2,8 km; St = 0,15 km/t'; M: Napier  
450 PS-HP-CV; Bst.: H, St, S.

Handley Page Ltd., Cricklewood, N.



**Handley Page S II (1924) KJ 1; E: F. Handley Page**  
b = 8,89 m; l = 6,53 m; T = 10,55 m<sup>2</sup>; L = 0,64 t; N = 0,23 t; G = 0,87 t; V = 70–233 km/h; H = 6,0 km; St = 0,55 km/1'; M: Gwynner 230 PS-HP-CV; Bst.: H. S. St.

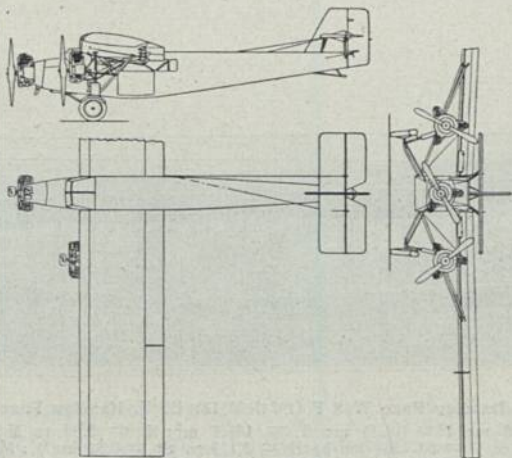


**Handley Page „Harrow“ II (1927) Kb 2; E: F. Handley Page**  
G = 3,20 t; V = 80–220 km/h; M: Napier 450 PS-HP-CV; Bst.: H. S. St.

Handley Page Ltd., Cricklewood, N.

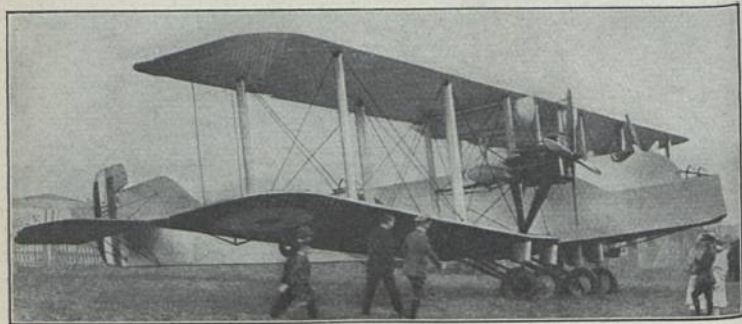


Handley Page „Hamlet“ (1926) V 5; E: F. Handley Page  
b = 15,80 m; l = 10,59 m; T = 36,08 m<sup>2</sup>; L = 1,66 t; N = 0,69 t; G =  
2,35 t; V = 72–188 km/h; H = 3,2 km; St = 0,19 km/1'; M: 3 × Bristol  
120 PS-HP-CV = 360 PS-HP-CV; Bst.: H, St, S.

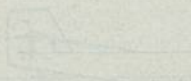


Handley Page „Hamlet“

Handley Page Ltd., Cricklewood, N.



**Handley Page W 8 D „Hyderabad“ (1924) Kbn 4; E: F. Handley Page**  
b = 22,86 m; l = 18,13 m; T = 136,8 m<sup>2</sup>; L = 4,04 t; N = 2,12 t;  
G = 6,17 t; V = 88–177 km/h; H = 4,2 km; St = 0,24 km/1';  
M: 2 × Napier 450 PS-HP-CV = 900 PS-HP-CV; Bst.: H. St.



**Handley Page W 8 F (1924) V 12; E: F. Handley Page**  
b = 22,86 m; l = 18,31 m; T = 136,1 m<sup>2</sup>; L = 3,89 t; N = 1,99 t;  
G = 5,88 t; V = 83–164 km/h; H = 3,1 km; St = 0,51 km/1'; M: 1 × Rolls  
Royce 360 PS-HP-CV, 2 × Siddeley 240 PS-HP-CV = 840 PS-HP-CV;  
Bst.: H. St.

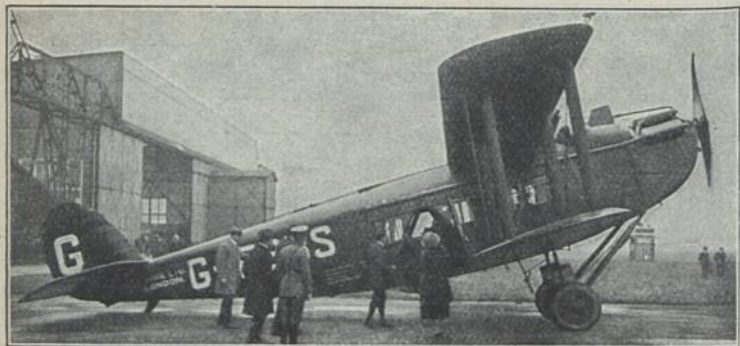


Handley Page W 9 „Hampstead“ (1925) V 16; E: F. Handley Page  
b = 24,17 m; l = 18,19 m; T = 145,4 m<sup>2</sup>; L = 4,15 t; N = 2,61 t;  
G = 5,76 t; V = 88—184 km/h; H = 4,1 km; St = 0,24 km/1';  
M: 3 × Siddeley 385 PS-HP-CV = 1155 PS-HP-CV; Bst.: H, St, S.



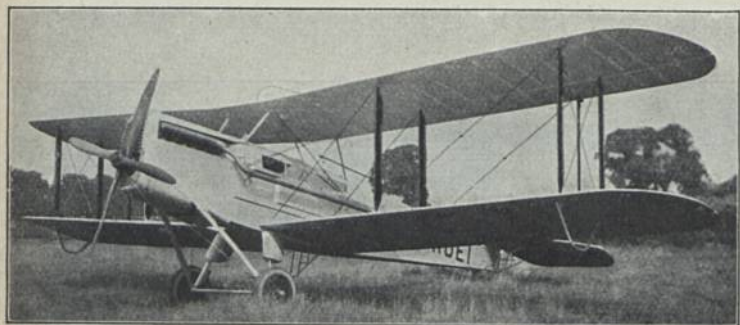
Handley Page W 10 (1925) V 16; E: F. Handley Page  
b = 22,86 m; l = 18,08 m; T = 137,7 m<sup>2</sup>; L = 3,88 t; N = 2,36 t;  
G = 6,25 t; V = 89—174 km/h; H = 3,3 km; St = 0,21 km/1'; M: 2 × Napier  
450 PS-HP-CV = 900 PS-HP-CV; Bst.: H, St, S.





de Havilland D. H. 34 (1922) V 10; E: G. de Havilland

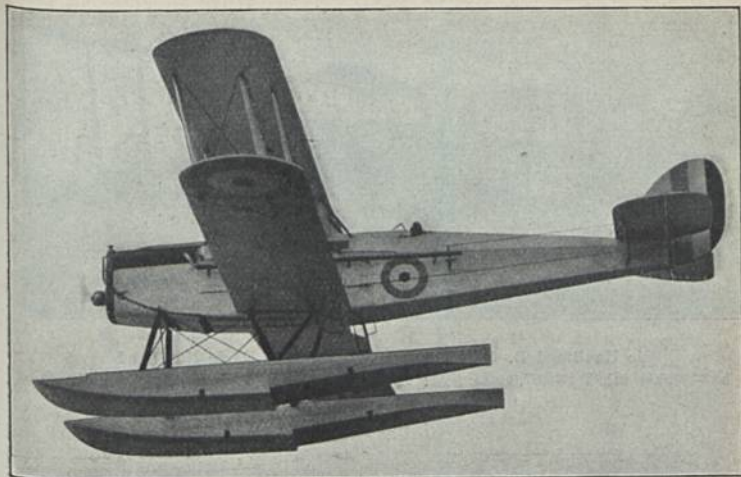
b = 15,51 m; l = 11,75 m; L = 1,56 t; N = 1,39 t; G = 2,95 t; V = 170 km/h; M: Napier 450 PS-HP-CV; Bst.: H. St.



de Havilland D. H. 50a (1925) V 4; E: G. de Havilland

b = 13,00 m; l = 9,08 m; T = 41,00 m<sup>2</sup>; G = 1,77 t; M: Siddeley 240 PS-HP-CV; Bst.: H. St.

The de Havilland Aircraft Co. Ltd., Stag Lane, Edgware, Middlesex



de Havilland D. H. 50ah (1925) Vw 4; E: G. de Havilland  
b = 13,30 m; l = 9,30 m; T = 67,00 m<sup>2</sup>; L = 1,32 t; N = 0,53 t; G = 1,85 t;  
V = 170 km/h; H = 3,0 km; St = 1,5 km/13'; M: Siddeley 240 PS-HP-CV;  
Bst.: H, St, D.



de Havilland D. H. 50 J (1926) V 4; E: G. de Havilland  
b = 13,30 m; l = 9,30 m; T = 67,00 m<sup>2</sup>; G = 1,77 t; M: Siddeley  
385 PS-HP-CV; Bst.: H, St.  
The de Havilland Aircraft Co. Ltd., Stag Lane, Edgware, Middlesex



de Havilland D. H. 50 J h (1926) Vw 4; E: G. de Havilland  
b = 13,30 m; T = 67,00 m<sup>2</sup>; M: Siddeley 385 PS-HP-CV; Bst.: H, St, D.



de Havilland D. H. 54 „Highclere“ (1925) V 14; E: G. de Havilland  
b = 20,75 m; l = 15,55 m; T = 97,00 m<sup>2</sup>; V = 88—117 km/h; H = 4,5 km;  
M: Rolls Royce 650 PS-HP-CV; Bst.: H, St.



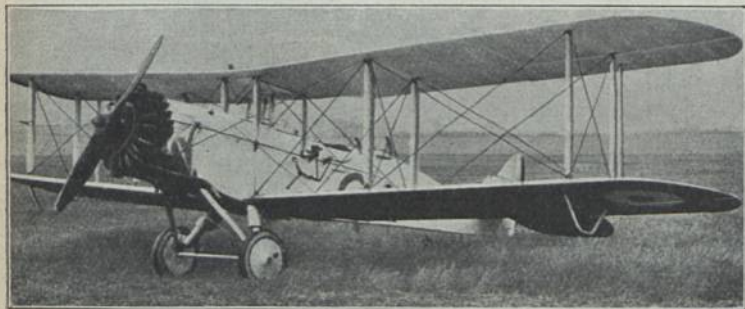
de Havilland D. H. 60a „Moth“ (1925) Sp 2; E: G. de Havilland  
b = 8,84 m; l = 7,17 m; T = 21,00 m<sup>2</sup>; L = 0,34 t; N = 0,22 t; G =  
0,65 t; V = 61–145 km/h; M: A. D. C. 60 PS-HP-CV; Bst.: H, St.



de Havilland D. H. 60b „Moth“ (1927) Spw 2; E: G. de Havilland  
b = 8,84 m; l = 7,17 m; T = 21,00 m<sup>2</sup>; M: A. D. C. 60 PS-HP-CV;  
Bst.: H, St.



de Havilland D. H. 65 „Hound“ (1928) Ka 2; E: G. de Havilland  
M: Napier 450 PS-HP-CV; Bst.: H. S. St.

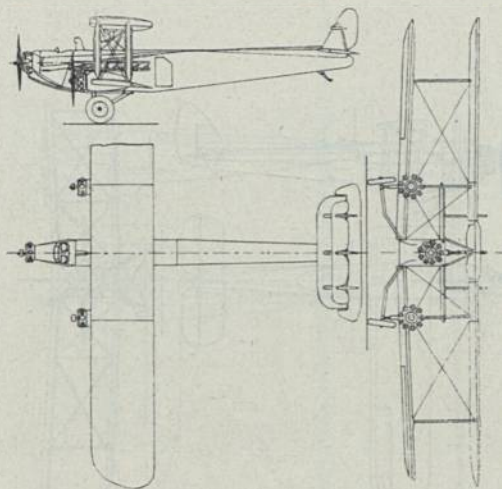


de Havilland D. H. „Stag“ (1926) Ka 2; E: G. de Havilland  
M: Bristol 450 PS-HP-CV; Bst.: H. St.



de Havilland D. H. 66 „Herkules“ (1926) V 16; E: G. de Havilland

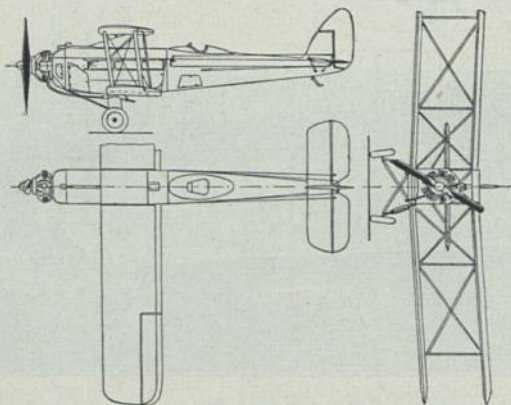
b = 24,20 m; l = 10,80 m; T = 143,00 m<sup>2</sup>; L = 4,10 t; N = 2,60 t;  
G = 6,70 t; V = 84–209 km/h; H = 3,9 km; M: 3× Bristol 450 PS-HP-CV  
= 1350 PS-HP-CV; Bst.: H. S. St.



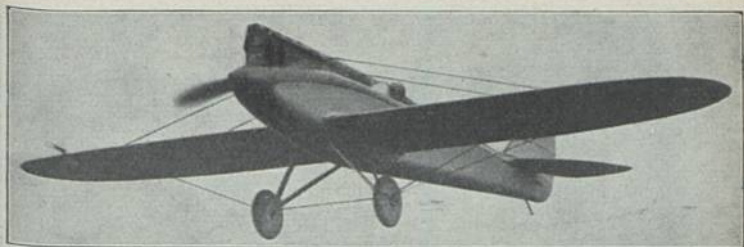
de Havilland D. H. 66 „Herkules“



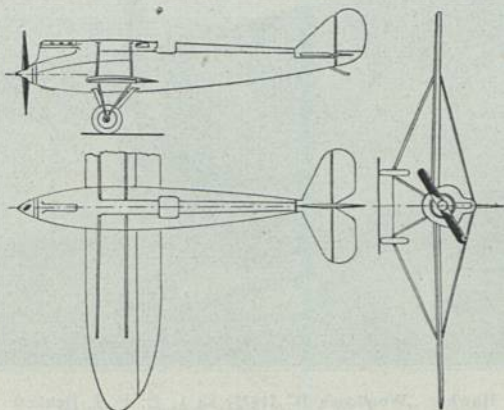
de Havilland D. H. 61 „Canberra“ (1928) V 9; E: G. de Havilland  
b = 16,95 m; l = 14,00 m; T = 57,00 m<sup>2</sup>; L = 1,42 t; N = 0,86 t; G = 2,28 t;  
V = 76–203 km/h; H = 4,5 km; M: Bristol 450 PS-HP-CV; Bst.: H, St.



de Havilland D. H. 61 „Canberra“

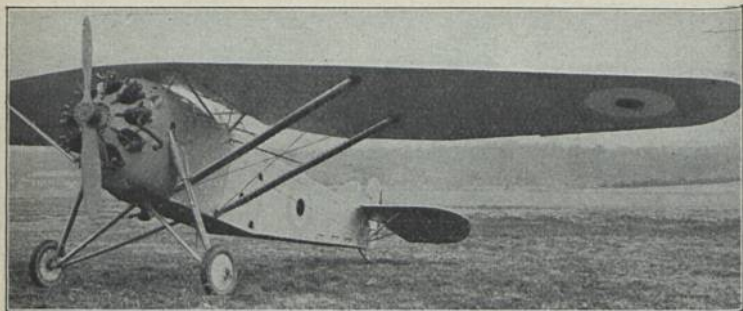


de Havilland D. H. 71 „Tiger Moth“ (1927) Sp 1; E: G. de Havilland  
b = 6,85 m; l = 5,66 m; T = 7,12 m<sup>2</sup>; L = 0,28 t; N = 0,13 t; G = 0,41 t;  
V = 96–300 km/h; St = 6,1 km/17'; M: de Havilland 130 PS-HP-CV;  
Bst.: H, St.

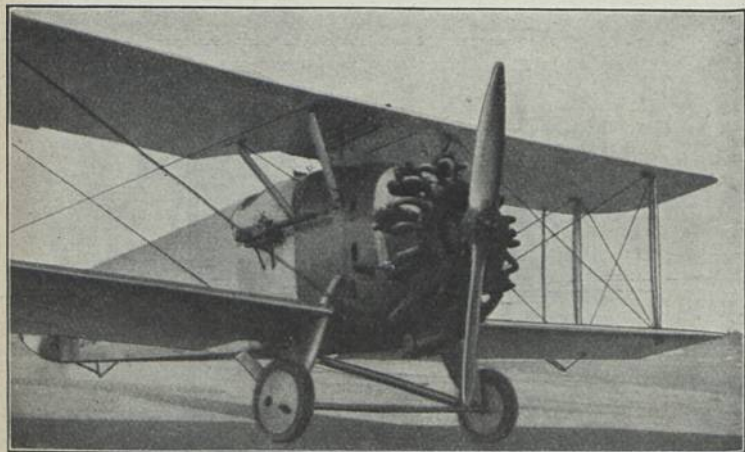


de Havilland D. H. 71 „Tiger Moth“



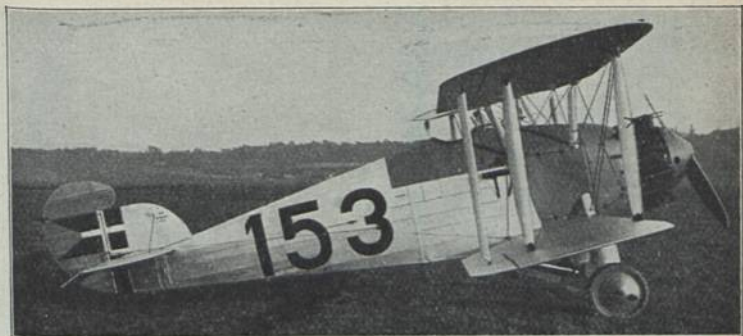


Hawker „Duiker“ (1924) Ka 2; E: F. J. Bennett  
M: Bristol 450 PS-HP-CV; Bst.: H, St.



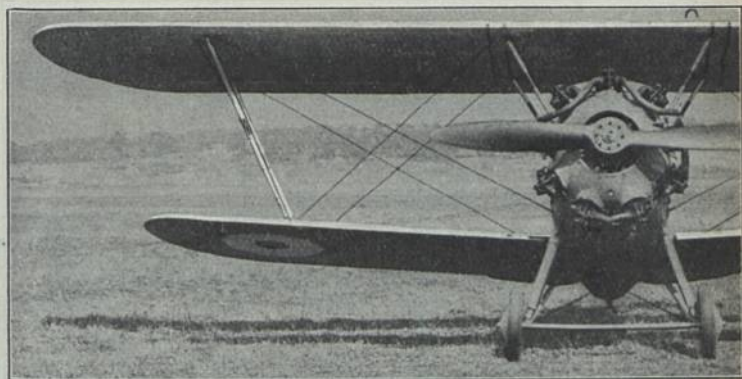
Hawker „Woodcock II“ (1925) Kj 1; E: F. J. Bennett

b = 9,90 m; l = 8,00 m; T = 32,20 m<sup>2</sup>; L = 0,95 t; N = 0,43 t; G = 1,38 t;  
V = 84–222 km/h; H = 6,5 km; St = 3,0 km/9'; M: Bristol 450 PS-HP-CV;  
Bst.: H, St.



**Hawker „Danecock“ (1927) K1 1; E: F. J. Bennett**

$b = 9,90 \text{ m}$ ;  $l = 8,00 \text{ m}$ ;  $T = 33,80 \text{ m}^2$ ;  $L = 0,95 \text{ t}$ ;  $N = 0,43 \text{ t}$ ;  $G = 1,38 \text{ t}$ ;  
 $M$ : Siddeley 385 PS-HP-CV; Bst.: H, St, D.



**Hawker „Heron“ (1925) K1 1; E: F. J. Bennett**

$b = 10,70 \text{ m}$ ;  $l = 7,70 \text{ m}$ ;  $T = 28,80 \text{ m}^2$ ;  $L = 0,81 \text{ t}$ ;  $N = 0,45 \text{ t}$ ;  $G = 1,26 \text{ t}$ ;  
 $V = 87\text{--}257 \text{ km/h}$ ;  $St = 3,0 \text{ km/5'}$ ;  $M$ : Bristol 450 PS-HP-CV;  
Bst.: S, D, St.



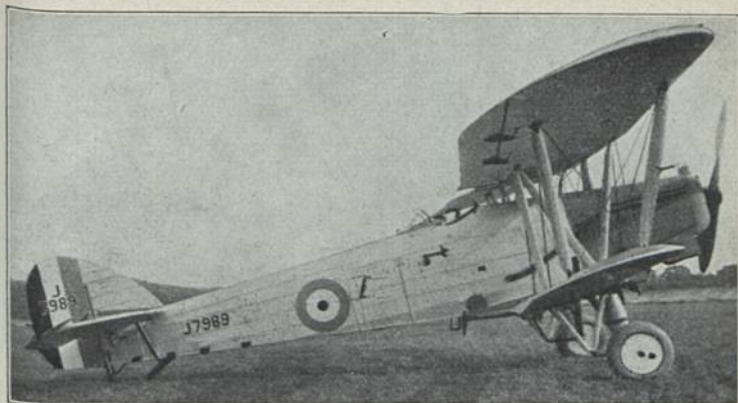
**Hawker „Hornbill“ (1926) KJ 1; E. F. J. Bennett**

b = 9,45 m; l = 7,85 m; T = 23,61 m<sup>2</sup>; L = 1,33 t; N = 0,38 t; G = 1,71 t;  
V = 104–315 km/h; St = 3,0 km/6'; M: Rolls Royce 700 PS-HP-CV;  
Bst.: H, St.



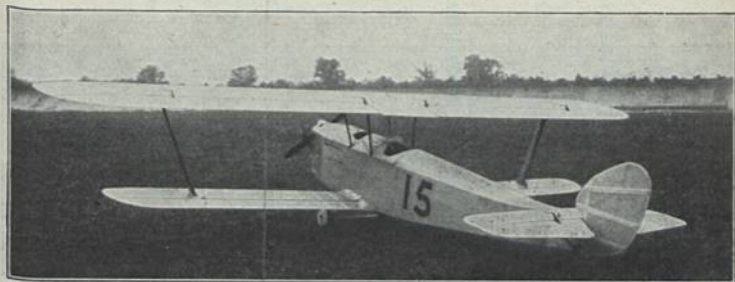
**Hawker „Hedgehog“ (1925) Ka 3; E. F. J. Bennett**

M: Bristol 450 PS-HP-CV; Bst.: H, St.



**Hawker „Horsley“ a (1926) Kb 2; E: F. J. Bennett**

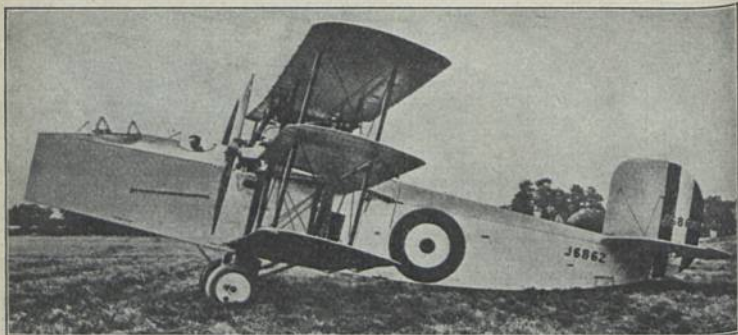
b = 17,06 m; l = 11,58 m; T = 64,20 m<sup>2</sup>; L = 2,17 t; N = 1,37 t; G = 3,54 t; V = 93–203 km/h; St = 3,0 km/11'45"; M: Rolls Royce 650 PS-HP-CV; Bst.: H, St.



**Hawker „Cygnet“ (1924) Sp 2; E: F. J. Bennett**

b = 8,55 m; l = 6,22 m; T = 14,50 m<sup>2</sup>; L = 0,17 t; N = 0,16 t; G = 0,33 t; V = 58–120 km/h; M: Bristol 36 PS-HP-CV; Bst.: H, St.

The **Hawker Engineering Co. Ltd.**, Kingston-on-Thames



Parnall „Possum“ (1923) Kb 4; E: H. Bolas

b = 14,00 m; l = 11,80 m; T = 72,00 m<sup>2</sup>; G = 2,86 t; M: Napier  
450 PS-HP-CV; Bst.: H, St.



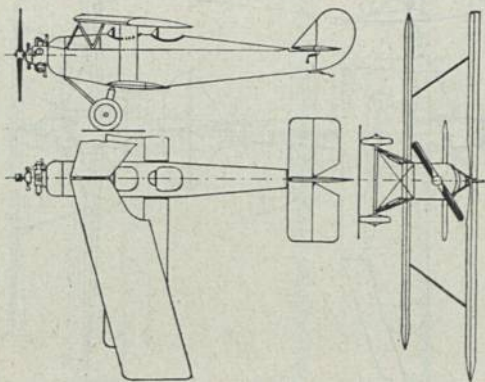
Parnall „Pike“ (1927) Ka 3; E: H. Bolas

M: Napier 450 PS-HP-CV; Bst.: H, St.

G. Parnall Co. Ltd., Park Row, Bristol

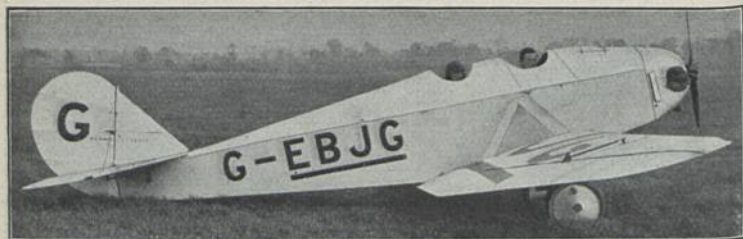


Parnall „Plover I“ (1924) KJ 1; E: H. Bolas  
M: Bristol 420 PS-HP-CV; Bst.: H, St.



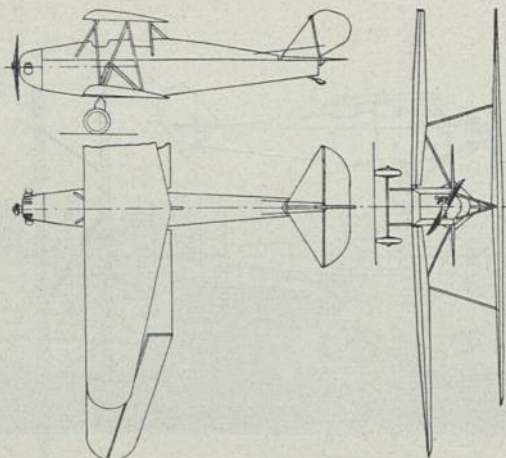
Parnall „Imp“ (1928) Sp 2; E: H. Bolas  
 $b = 8,00 \text{ m}$ ;  $l = 6,63 \text{ m}$ ;  $T = 17,30 \text{ m}^2$ ;  $L = 0,38 \text{ t}$ ;  $N = 0,21 \text{ t}$ ;  $G = 0,59 \text{ t}$ ;  
 $V = 64\text{--}164 \text{ km/h}$ ; M: Siddeley 65 PS-HP-CV; Bst.: H, St.

G. Parnall Co. Ltd., Park Row, Bristol



Parnall „Pixie IIIa“ (1924) Sp 2; E: H. Bolas

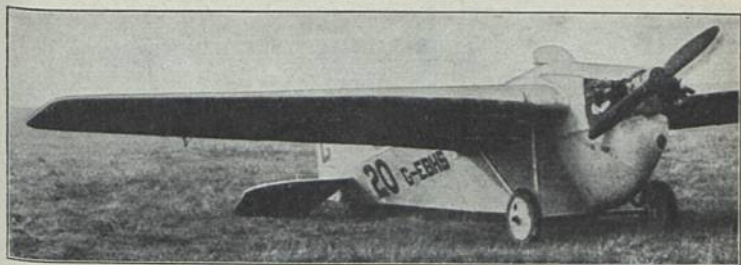
b = 9,85 m; l = 6,47 m; T = 13,00 m<sup>2</sup>; M: Bristol 36 PS-HP-CV;  
Bst.: H. St.



Parnall „Pixie IIIa“ (1924) Sp 2; E: H. Bolas

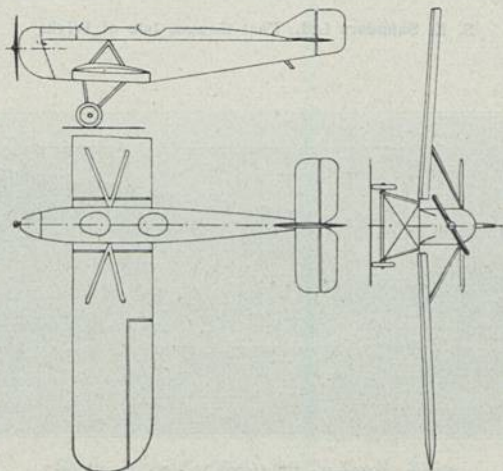
b = 9,85 m; l = 6,47 m; T = 22,60 m<sup>2</sup>; M: Bristol 36 PS-HP-CV;  
Bst.: H. St.

G. Parnall Co. Ltd., Park Row, Bristol



R. A. E. Aero Club „Hurricane“ (1925) Sp 1

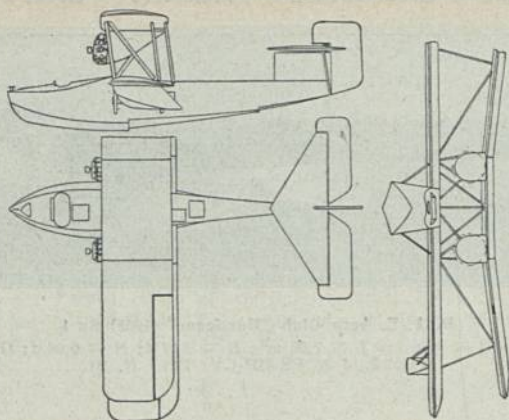
b = 7,00 m; l = 4,86 m; T = 7,50 m<sup>2</sup>; L = 0,17 t; N = 0,08 t; G = 0,25 t;  
M: Bristol 36 PS-HP-CV; Bst.: H, St.



R. A. E. Aero Club „Sirocco“ (1926) Sp 2

b = 10,05 m; l = 6,40 m; T = 14,00 m<sup>2</sup>; L = 0,27 t; N = 0,13 t;  
G = 0,40 t; V = 57–125 km/h; M: Bristol 36 PS-HP-CV; Bst.: H, St.

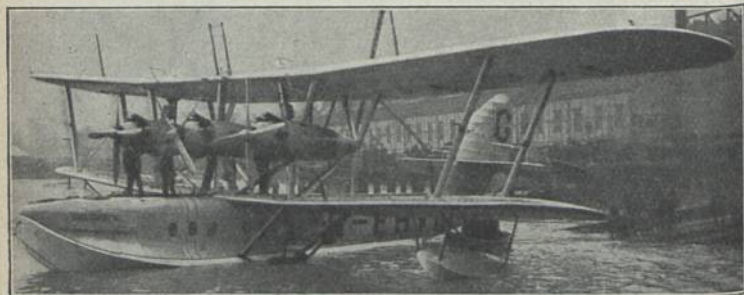




Saunders „Medina I“ (1926) Ksa 4; E: Saunders

b = 17,70 m; l = 14,00 m; T = 94,00 m<sup>2</sup>; L = 3,18 t; N = 1,35 t; G = 4,53 t; M: 2 × Bristol 420 PS-HP-CV = 840 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St, D.

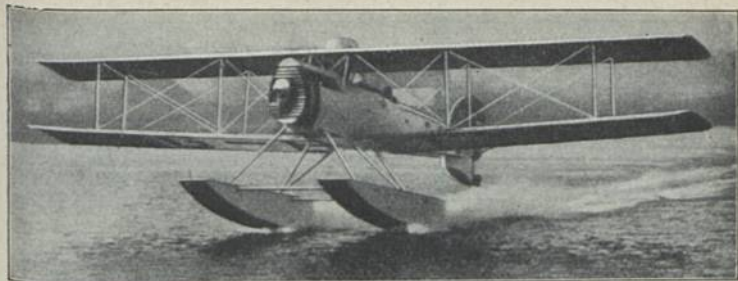
S. E. Saunders Ltd., East Cowes, Isle of Wight



Short „Calcutta II“ (1927) Vs; E: M. Short

b = 28,35 m; l = 19,80 m; T = 172,0 m<sup>2</sup>; L = 5,73 t; N = 3,44 t; G = 9,17 t;  
V = 93—195 km/h; H = 3,0 km; M: 3 × Bristol 450 PS-HP-CV = 1350 PS-  
HP-CV; Bst.: H, S, St, D.

Short Bros. Ltd., Rochester, Kent

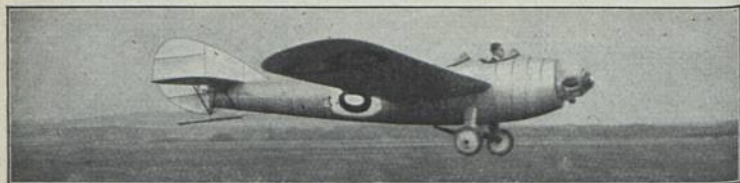


Short „Shrimp“ (1925) Kaw 2; E: M. Short  
M: Siddeley 240 PS-HP-CV; Bst.: H S, St, D.



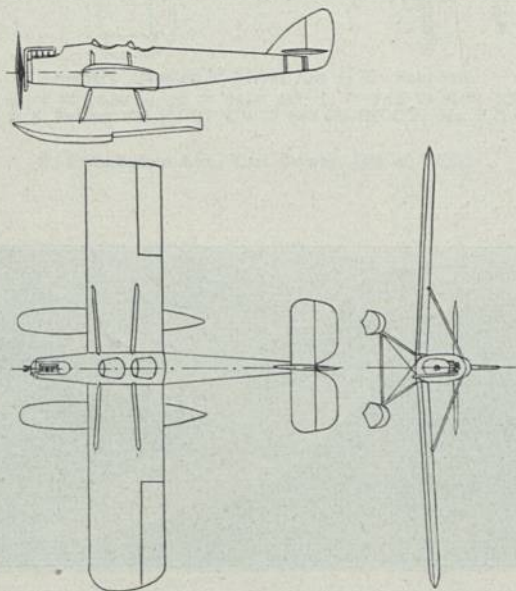
Short „Stellite“ (1924) Sps 2; E: M. Short  
b = 10,97 m; l = 7,52 m; T = 19,00 m<sup>2</sup>; L = 0,37 t; N = 0,10 t;  
G = 0,40 t; V = 61–110 km/h; M: 2 × Blackburne 18 PS-HP-CV =  
36 PS-HP-CV; Bst.: S, St, D.

Short Bros. Ltd., Rochester, Kent



Short „Sattelitel“ (1924) Sp 2; E: M. Short

b = 10,72 m; l = 7,22 m; T = 15,60 m<sup>2</sup>; L = 0,21 t; N = 0,17 t;  
G = 0,38 t; V = 60–118 km/h; M: Bristol 36 PS-HP-CV; Bst.: D, St, S.



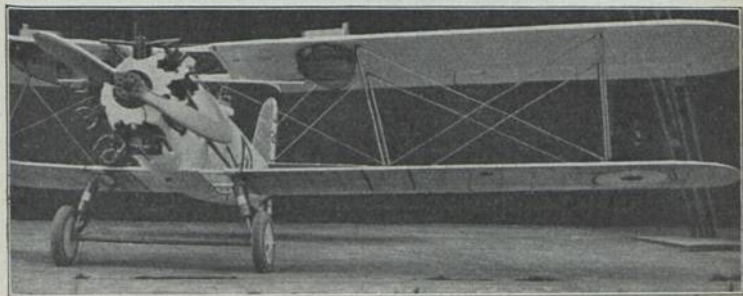
Short „Mussel“ (1926) Spw 2; E: M. Short

b = 11,00 m; l = 7,60 m; T = 18,60 m<sup>2</sup>; L = 0,41 t; N = 0,22 t; G = 0,63 t; V = 71–132 km/h; M: A. D. C. 65 PS-HP-CV; Bst.: S, D, St.

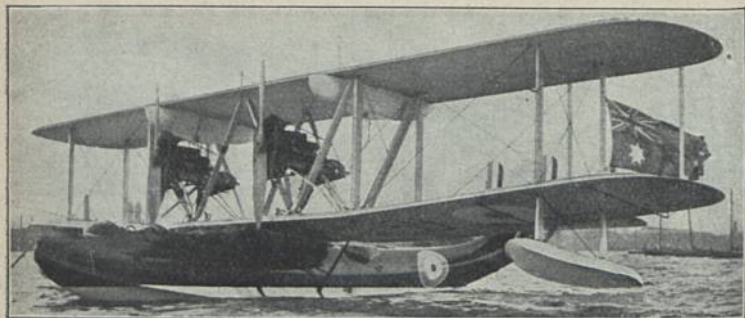
Short Bros. Ltd., Rochester, Kent



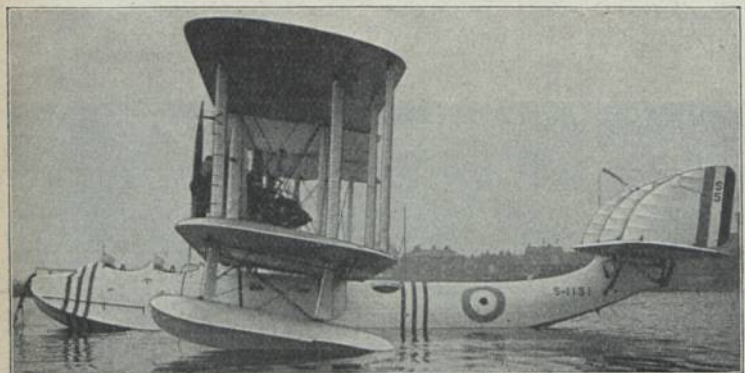
Short „Springbock“ (1924) Ka 2; E: M. Short  
M: Bristol 420 PS-HP-CV; Bst.: D, S, St.



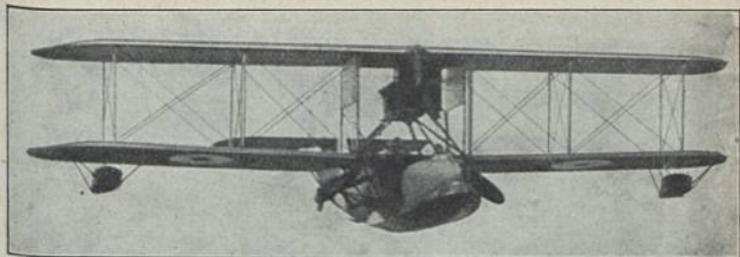
Short „Chamois“ (1927) Ka 2; E: M. Short  
M: Bristol 450 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.



Supermarine „Southampton“ w (1925) Ksb 4; E: J. R. Mitchell  
b = 22,90 m; l = 15,15 m; T = 133,0 m<sup>2</sup>; L = 4,00 t; N = 2,50 t; G = 6,50 t; V = 83–174 km/h; H = 4,2 km; St = 1,5 km/10'; M: 2 × Napier 450 PS-HP-CV = 900 PS-HP-CV; Bst.: H. St.



Supermarine „Southampton“ m (1927) Kbs 6; E: R. J. Mitchell  
b = 22,90 m; l = 15,15 m; T = 133,0 m<sup>2</sup>; M: 2 × Napier 450 PS-HP-CV = 900 PS-HP-CV; Bst.: H, St, D.



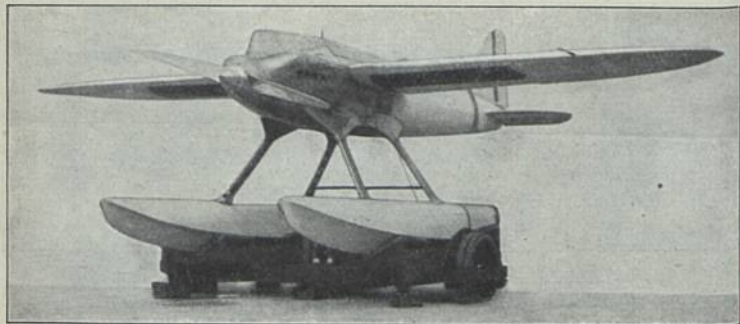
Supermarine „Seagull II“ (1923) Ksa 2; E: R. J. Mitchell

b = 14,00 m; l = 11,30 m; L = 1,81 t; N = 0,81 t; G = 2,62 t; V = 76–175 km/h; St = 1,5 km/11'; M: Napier 450 PS-HP-CV; Bst.: H, St.



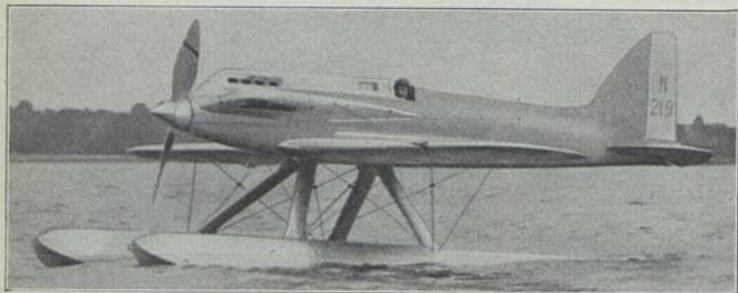
Supermarine „Seagull III“ (1924) Ksa 2; E: R. J. Mitchell

b = 14,00 m; l = 11,30 m; L = 1,81 t; N = 0,81 t; G = 2,62 t; V = 76–175 km/h; St = 1,5 km/11'; M: Napier 450 PS-HP-CV; Bst.: H, St.



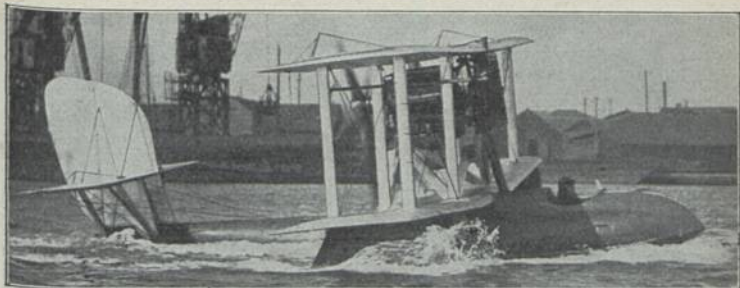
**Supermarine S. 4.** (1925) Spw 1; E: R. J. Mitchell

b = 9,20 m; l = 8,22 m; T = 12,63 m<sup>2</sup>; G = 1,45 t; V = 145–381 km/h;  
M: Napier 700 PS-HP-CV; Bst.: H, St.



**Supermarine S. 5.** (1927) Spw 1; E: R. J. Mitchell

b = 8,15 m; l = 7,18 m; T = 10,70 m<sup>2</sup>; G = 1,45 t; V = 530 km/h;  
M: Napier 850 PS-HP-CV; Bst.: H, St, S, D.



Supermarine „Sea Lion II“ (1922) Sps 1; E: R. J. Mitchell

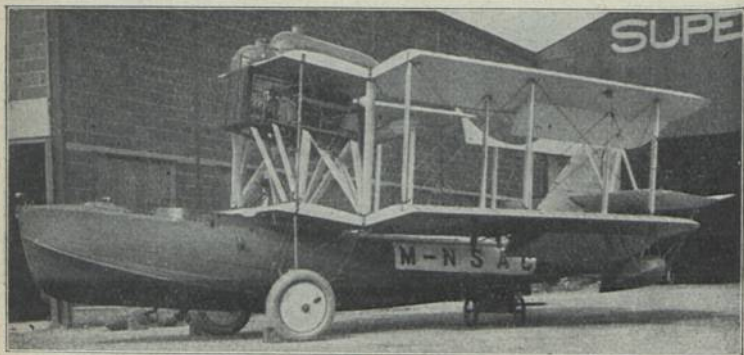
b = 9,76 m; l = 8,38 m; T = 26,30 m<sup>2</sup>; L = 1,09 t; N = 0,39 t; G = 1,48 t;  
V = 102–250 km/h; H = 7,1 km; St = 3,0 km/7'; M: Napier 450 PS-HP-CV;  
Bst.: H, St.



Supermarine „Sea Eagle“ (1923) Vs 8; E: R. J. Mitchell

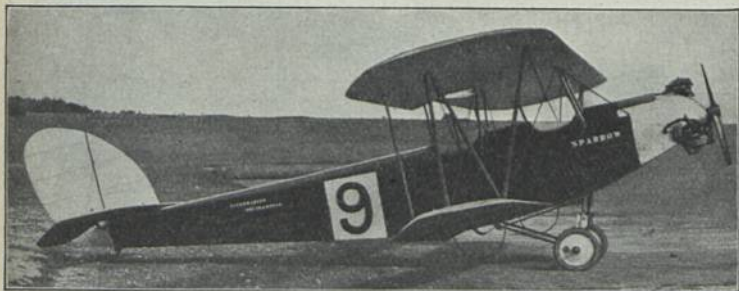
b = 14,00 m; l = 11,40 m; L = 1,94 t; N = 1,00 t; G = 2,94 t; V =  
84–160 km/h; St = 1,6 km/16'; M: Rolls Royce 360 PS-HP-CV; Bst.: H, St.





Supermarine „Scarab“ (1924) Ksb 3; E: J. R. Mitchell

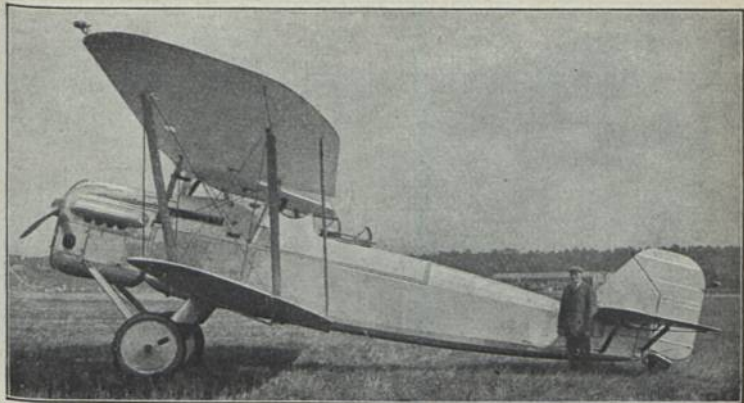
b = 14,00 m; l = 11,30 m; L = 1,80 t; N = 0,96 t; G = 2,76 t; V = 85—149 km/h; St = 1,5 km/11'; M: Rolls Royce 360 PS-HP-CV; Bst.: H. St.



Supermarine „Sparrow I“ (1924) Sp 2; E: R. J. Mitchell

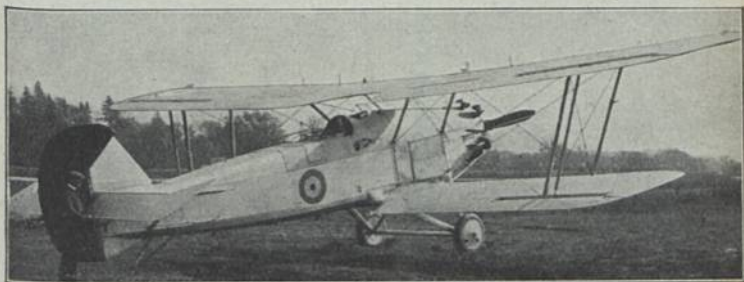
b = 10,20 m; l = 7,24 m; T = 23,60 m<sup>2</sup>; L = 0,21 t; N = 0,18 t; G = 0,39 t; V = 44—115 km/h; H = 3,3 km; M: Blackburne 38 PS-HP-CV; Bst.: H. St.

The Supermarine Aviation Works Ltd., Southampton



Vickers „Valparaiso“ (1924) Ka 2; E: R. Pierson

b = 12,20 m; l = 8,84 m; T = 49,00 m<sup>2</sup>; L = 1,42 t; N = 0,72 t; G = 2,14 t; V = 226 km/h; M: Napier 450 PS-HP-CV; Bst.: H, St.



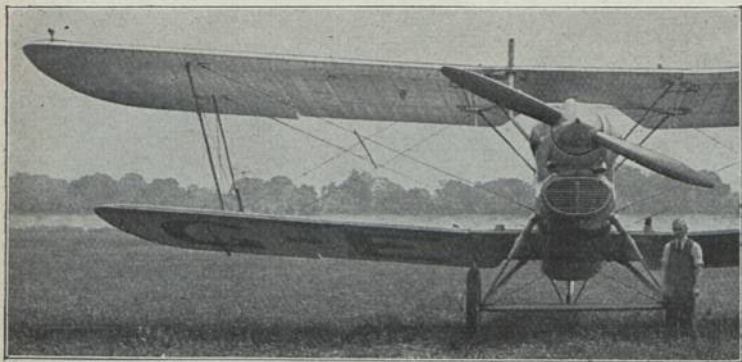
Vickers „Valiant“ (1927) Ka 2; E: R. Pierson

b = 12,19 m; l = 10,36 m; T = 55,09 m<sup>2</sup>; L = 1,33 t; N = 0,67 t; G = 2,10 t; V = 76–209 km/h; H = 7,3 km; St = 4,5 km/19'; M: Bristol 450 PS-HP-CV; Bst.: H, St.



Vickers „Vespa“ (1926) Ka 2; E: R. Pierson

b = 15,24 m; l = 9,52 m; T = 52,12 m<sup>2</sup>; L = 1,10 t; N = 0,68 t; G = 1,78 t; V = 71–195 km/h; H = 8,8 km; St = 4,5 km/16'; M: Bristol 450 PS-HP-CV; Bst.: H, St.



Vickers „Vivid“ (1927) Ka 2; E: R. Pierson

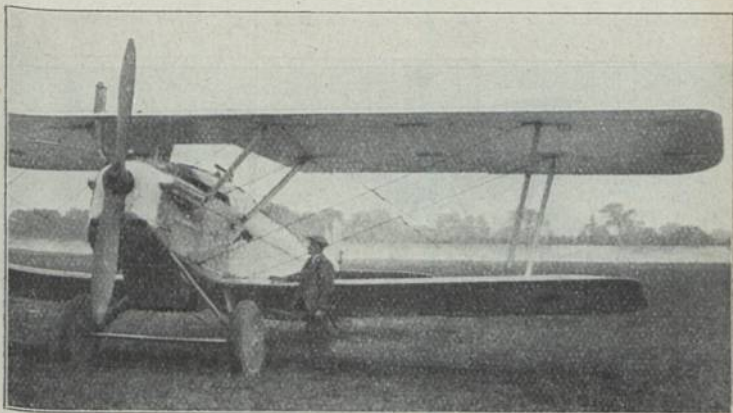
b = 13,89 m; l = 10,36 m; T = 55,09 m; L = 1,50 t; N = 0,84 t; G = 2,34 t; V = 79–222 km/h; H = 7,0 km; St = 3,0 km/10'30"; M: Napier 450 PS-HP-CV; Bst.: H, St.

Vickers Ltd., London



Vickers „Vixen II“ (1925) Kwj 2; E: E. Pierson

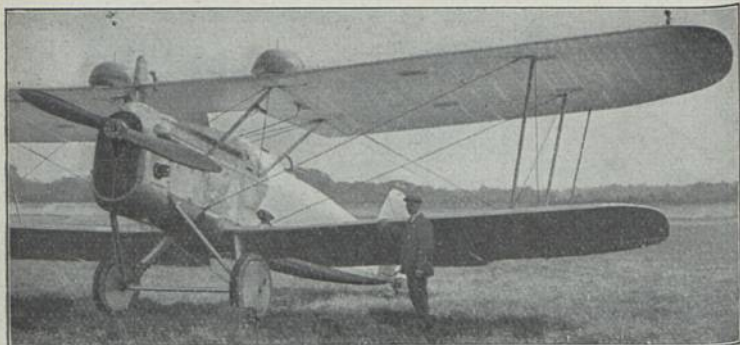
b = 13,70 m; l = 11,20 m; T = 54,80 m<sup>2</sup>; L = 1,70 t; N = 0,82 t; G = 2,52 t;  
V = 82–202 km/h; St = 3,0 km/14'; M: Napier 450 PS-HP-CV; Bst.: H. St.



Vickers „Vixen III“ (1925) Ka 2; E: R. Pierson

b = 13,41 m; l = 8,84 m; T = 54,81 m<sup>2</sup>; L = 1,49 t; N = 0,80 t; G = 2,29 t;  
V = 79–204 km/h; St = 3,0 km/17'; M: Napier 450 PS-HP-CV; Bst.: H. St.

Vickers Ltd., London



Vickers „Vixen V“ (1926) K1 2; E: R. Pierson  
b = 13,73 m; l = 9,80 m; M: Napier 450 PS-HP-CV; Bst.: H, St.

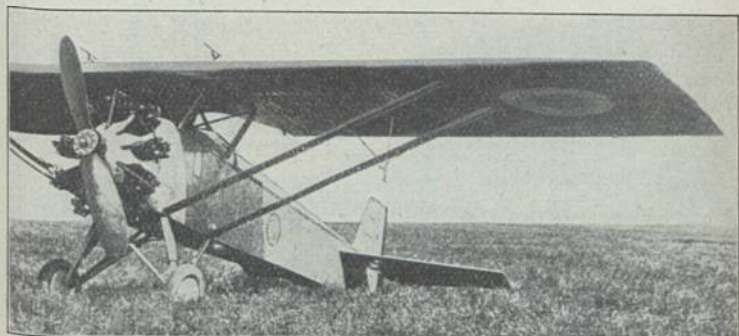


Vickers „Vixen VI“ (1927) Ka 2; E: R. Pierson  
b = 13,74 m; l = 10,51 m; T = 54,81 m<sup>2</sup>; L = 1,72 t; N = 0,79 t; G = 2,51 t; V = 82–238 km/h; H = 8,6 km; St = 4,5 km/13'; M: Rolls Royce 700 PS-HP-CV; Bst.: H, St.



Vickers 123 (1927) Kj 1; E: R. Pierson

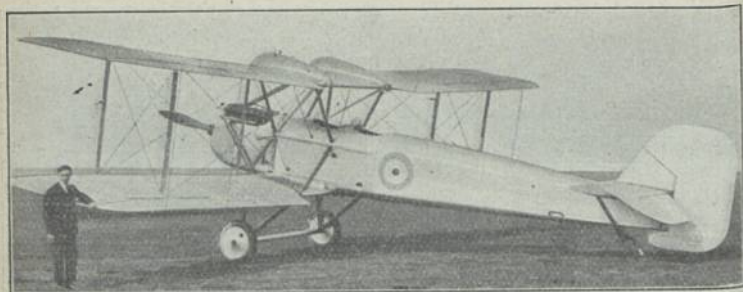
b = 10,36 m; l = 8,68 m; T = 35,11 m<sup>2</sup>; L = 1,02 t; N = 0,47 t; G = 1,49 t;  
V = 79–224 km/h; H = 8,8 km; St = 4,5 km/12'30"; M: Hispano 400 PS-  
HP-CV; Bst.: H. St.



Vickers 121 (1926) Kj 1; E: M. Wibault

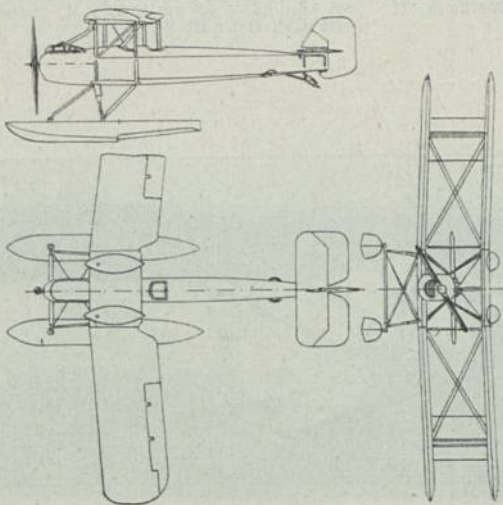
b = 11,00 m; l = 7,70 m; T = 22,00 m<sup>2</sup>; L = 0,92 t; N = 0,49 t; G =  
1,41 t; V = 77–217 km/h; H = 8,2 km; St = 4,5 km/12'; M: Bristol  
450 PS-HP-CV; Bst.: D.  
Lizenz: Wibault 7 C 1.

Vickers Ltd., London



Vickers „Vendace I“ (1926) Ü 2; E: R. Pierson

b = 13,70 m; l = 9,44 m; T = 49,60 m<sup>2</sup>; N = 0,38 t; V = 69–195 km/h;  
H = 6,3 km; St = 1,5 km/5'; M: Rolls Royce 270 PS-HP-CV; Bst.: H, St, S.



Vickers „Vendace II“ (1926) Üw 2; E: R. Pierson

b = 13,70 m; l = 9,60 m; T = 49,60 m<sup>2</sup>; L = 1,20 t; N = 0,38 t; G =  
1,58 t; V = 71–188 km/h; H = 6,2 km; St = 1,5 km/6'5"; M: Rolls Royce  
270 PS-HP-CV; Bst.: H, St, S.



Vickers „Vagabond“ (1924) Sp 2; E: R. Pierson

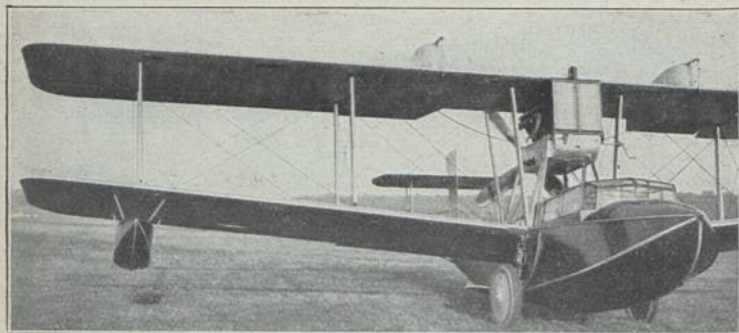
b = 8,53 m; l = 6,71 m; T = 21,70 m<sup>2</sup>; L = 0,23 t; N = 0,17 t; G = 0,40 t;  
V = 53—124 km/h; St = 1,5 km/20'; M: Blackburne 36 PS-HP-CV; Bst.:  
H, St.



Vickers „Vulcan“ (1923) V 8; E: R. Pierson

b = 14,02 m; l = 11,45 m; V = 170 km/h; H = 3,6 km; M: Napier  
450 PS-HP-CV; Bst.: H, St.





Vickers „Viking III“ (1920) Vs 6; E: R. Pierson

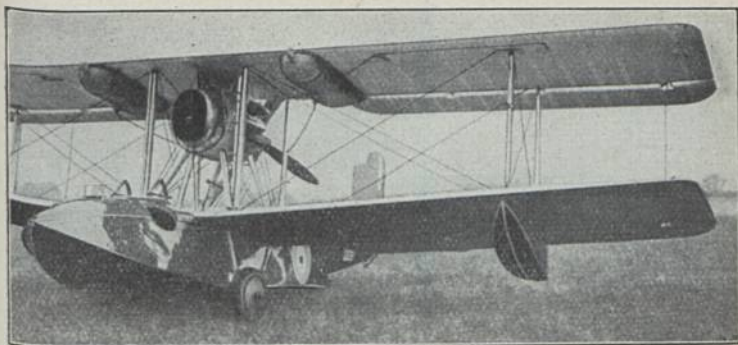
b = 14,00 m; l = 9,70 m; T = 48,40 m<sup>2</sup>; L = 1,24 t; N = 0,82 t; G = 2,06 t; V = 195 km/h; M: Napier 450 PS-HP-CV; Bst.: H. St.



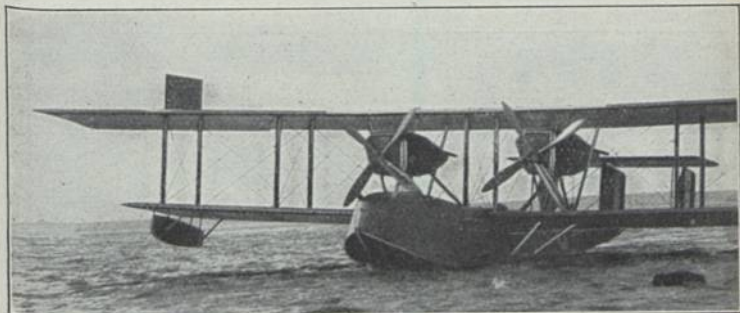
Vickers „Vulture“ (1924) Ksa 3; E: R. Pierson

b = 14,95 m; l = 11,94 m; T = 77,00 m<sup>2</sup>; G = 2,72 t; V = 74–168 km/h;  
St = 1,5 km/9'; M: Napier 450 PS-HP-CV; Bst.: H. St.

Vickers Ltd., London



Vickers „Vanelus“ (1925) Ksa 3; E: R. Pierson  
M: Napier 450 PS-HP-CV; Bst.: H. St.



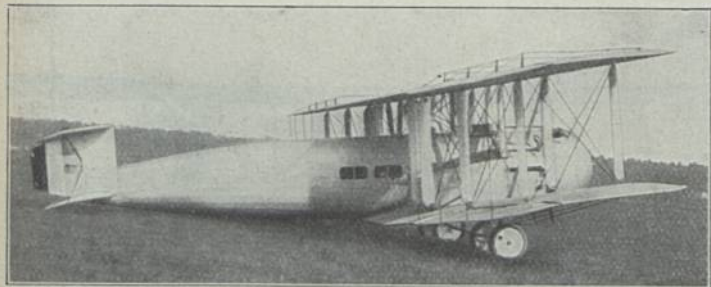
Vickers „Valentia“ (1922) Ksb 3; E: R. Pierson  
b = 34,20 m; l = 17,70 m; T = 188,0 m<sup>2</sup>; L = 6,20 t; N = 3,50 t;  
G = 9,70 t; V = 169 km/h; M: 2 × Rolls Royce 650 PS-HP-CV =  
1300 PS-HP-CV; Bst.: H. St.

Vickers Ltd., London



Vickers „Vimy“ (1920) Kbn 3; E: R. Pierson

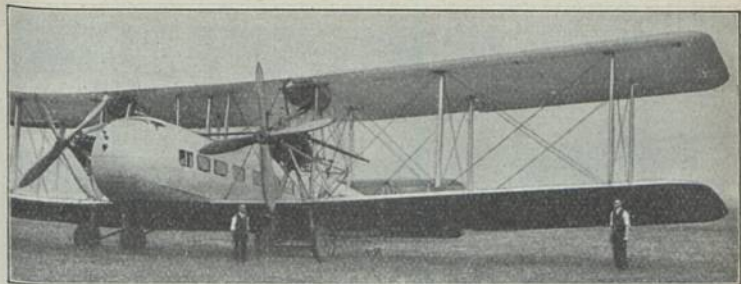
b = 23,50 m; l = 13,20 m; T = 124,0 m<sup>2</sup>; L = 3,30 t; N = 1,75 t;  
G = 5,05 t; V = 166 km/h; M: 2 × Rolls Royce 360 PS-HP-CV =  
720 PS-HP-CV; Bst.: H. St.



Vickers „Victoria“ (1923) V 25; E: R. Pierson

b = 26,74 m; l = 16,38 m; T = 20,30 m<sup>2</sup>; L = 4,68 t; N = 3,30 t;  
G = 7,98 t; V = 160 km/h; M: 2 × Napier 450 PS-HP-CV = 900 PS-HP-CV;  
Bst.: H. St.

Vickers Ltd., London



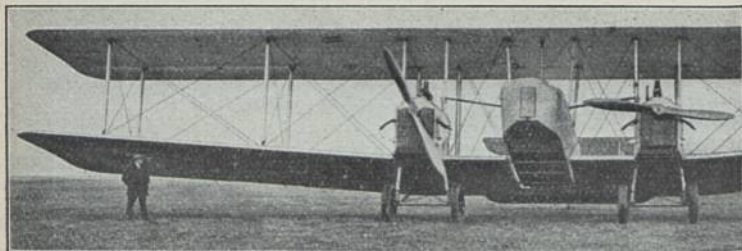
Vickers „Vanguard“ (1923) V 25; E: R. Pierson

b = 26,80 m; l = 18,40 m; T = 20,40 m<sup>2</sup>; L = 5,45 t; N = 2,85 t;  
G = 8,30 t; V = 79–181 km/h; St = 1,5 km/10'; M: 2 × Rolls Royce  
650 PS-HP-CV = 1300 PS-HP-CV; Bst.: H. St.



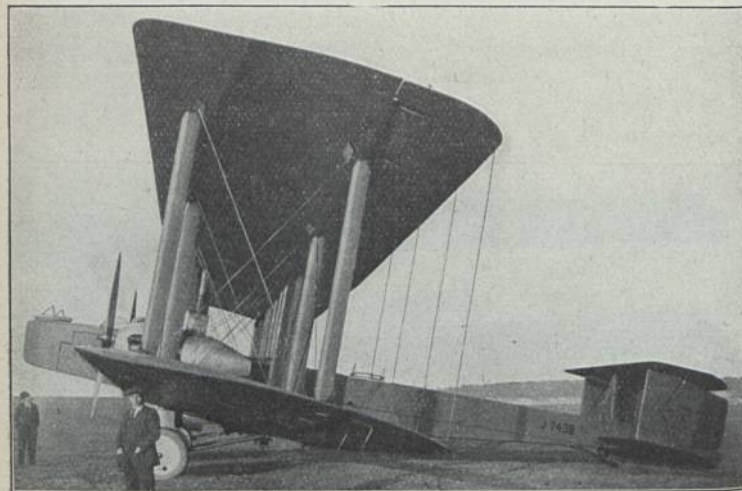
Vickers „Vernon“ (1922) Kk; E: R. Pierson

b = 23,50 m; l = 13,20 m; T = 124,0 m<sup>2</sup>; L = 3,30 t; N = 1,75 t; G =  
5,05 t; V = 166 km/h; M: 2 × Napier 450 PS-HP-CV = 900 PS-HP-CV;  
Bst.: H. St.



Vickers „Virginia I“ (1923) Kbn 4; E: R. Pierson

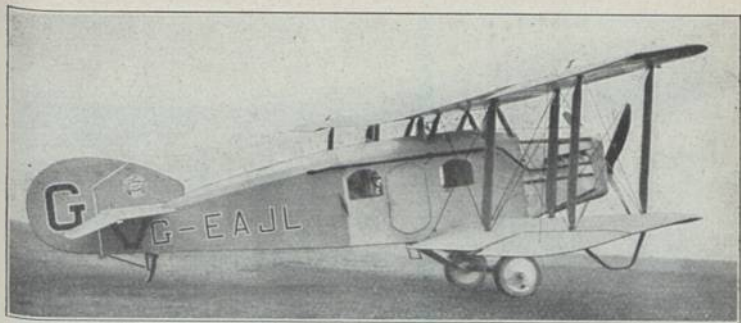
b = 26,30 m; l = 15,40 m; T = 203,0 m<sup>2</sup>; L = 4,20 t; N = 3,30 t;  
G = 7,50 t; V = 74—168 km/h; St = 1,6 km/12'30"; M: 2 × Napier  
450 PS-HP-CV = 900 PS-HP-CV; Bst.: H, St.



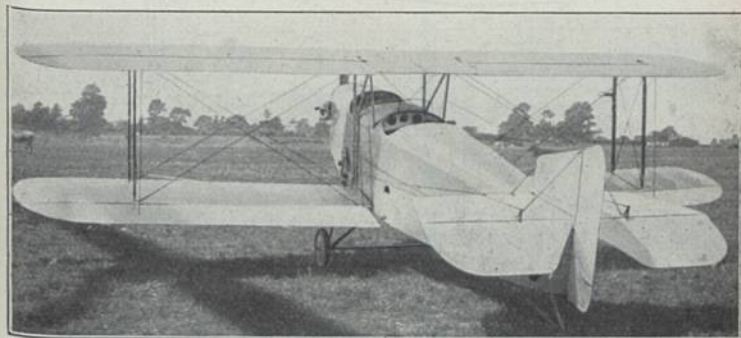
Vickers „Virginia II“ (1926) Kbn 4; E: R. Pierson

b = 26,30 m; l = 15,40 m; T = 20,30 m<sup>2</sup>; L = 4,20 t; N = 3,30 t;  
G = 7,50 t; V = 74—168 km/h; St = 1,6 km/12'30"; M: 2 × Napier  
450 PS-HP-CV = 900 PS-HP-CV; Bst.: H, St.

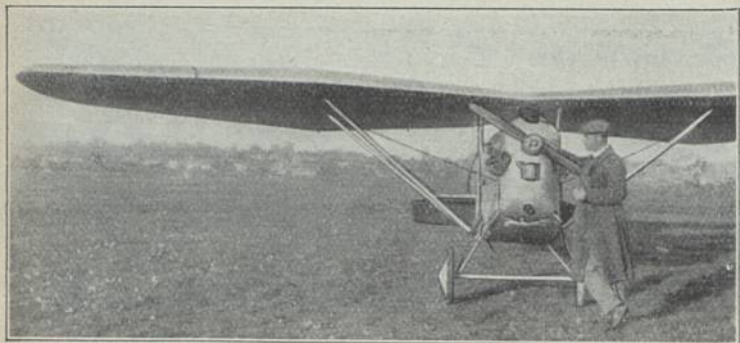
Vickers Ltd., London



Westland „Limousine Mk II“ (1924) V 5; E: R. A. Bruce  
b = 11,58 m; l = 8,53 m; L = 1,43 t; N = 0,33 t; G = 1,76 t; M: Hispano  
300 PS-HP-CV; Bst.: H. St.

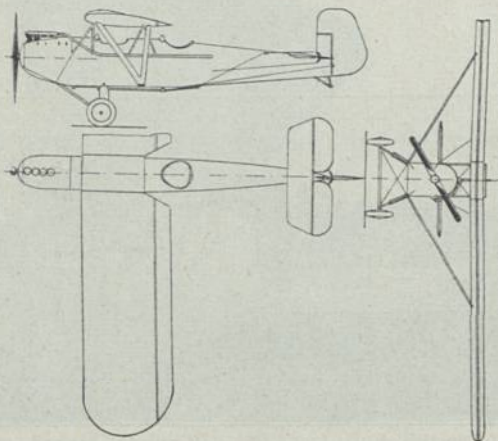


Westland „Wood Pigeon II“ (1924) Sp 2; E: R. A. Bruce  
b = 8,46 m; l = 6,30 m; T = 18,60 m<sup>2</sup>; L = 0,24 t; N = 0,16 t; G =  
0,40 t; V = 56–113 km/h; M: Bristol 36 PS-HP-CV; Bst.: H. St.



Westland „Widgeon I“ (1924) Sp 2; E: R. A. Bruce

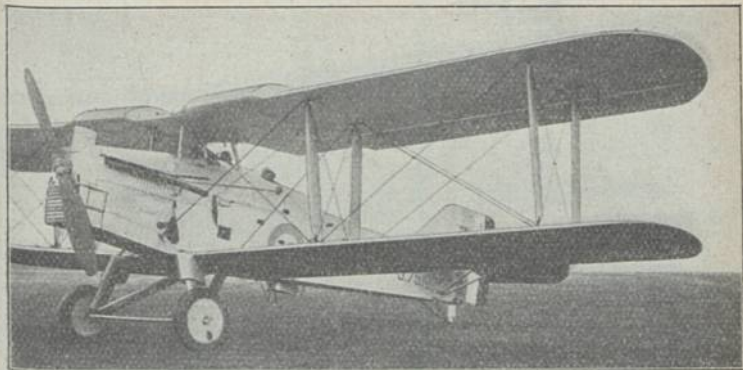
b = 9,32 m; l = 6,38 m; T = 13,50 m<sup>2</sup>; L = 0,26 t; N = 0,15 t; G = 0,41 t; V = 64–116 km/h; M: Blackburne 38 PS-HP-CV; Bst.: H. St.



Westland „Widgeon III“ (1927) Sp 2; E: R. A. Bruce

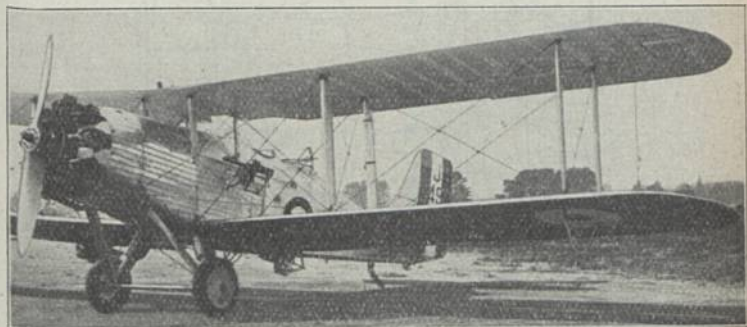
b = 10,98 m; l = 7,04 m; T = 18,40 m<sup>2</sup>; L = 0,39 t; N = 0,25 t; G = 0,64 t; V = 160 km/h; M: A. D. C. 75 PS-HP-CV; Bst.: H. St.

The Westland Aircraft Works, Yeovil, Somerset



Westland „Yeovil“ (1926) Kb 2; E: R. A. Bruce

b = 17,98 m; l = 11,27 m; L = 2,45 t; N = 1,22 t; G = 3,67 t; M: Rolls Royce 650 PS-HP-CV; Bst.: H. St.



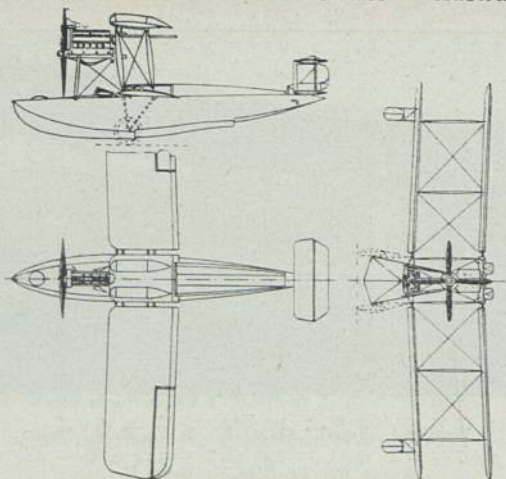
Westland „Wapiti“ (1927) Ka 2; E: R. A. Bruce

M: Bristol 450 PS-HP-CV; Bst.: H. St.

The Westland Aircraft Works, Yeovil, Somerset

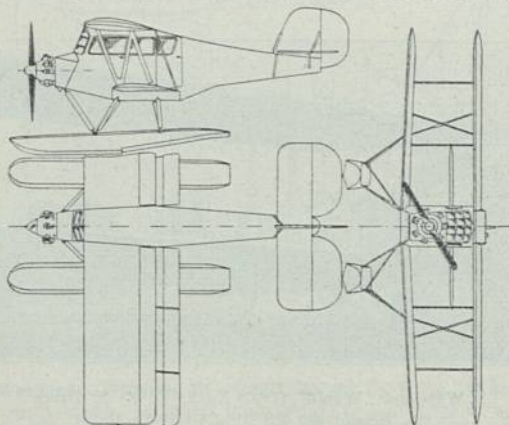


Australien — Australia — Australie — Australia



R. A. A. F. Wackett „Widgeon“ (1924) Us 4; E: L. J. Wackett  
 $b = 10,70 \text{ m}$ ;  $l = 9,00 \text{ m}$ ;  $T = 44,00 \text{ m}^2$ ;  $G = 1,59 \text{ t}$ ;  $V = 80\text{--}145 \text{ km/h}$ ;  
 M: Siddeley 240 PS-HP-CV; Bst.: H. St.  
 R. A. A. F., Experimental Station, Randwick, Sidney

Canada — Canada — Canada — Dominion of Canada

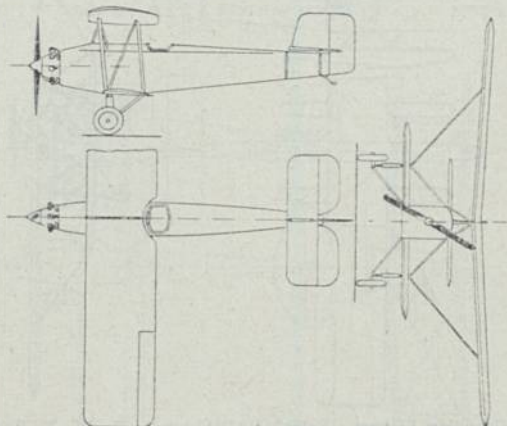


Canadian Vickers „Vanessa“ (1927); Vw 5; E: W. T. Reid  
 $b = 10,70 \text{ m}$ ;  $l = 9,10 \text{ m}$ ;  $L = 0,97 \text{ t}$ ;  $N = 0,58 \text{ t}$ ;  $G = 1,55 \text{ t}$ ;  $V = 72\text{--}166 \text{ km/h}$ ;  
 $H = 3,7 \text{ km}$ ; M: Siddeley 180 PS-HP-CV; Bst.: H. St.  
 Vickers Works, Montreal



Canadian Vickers-Avro 504 Kh (1926) Üw 2; E: A. V. Roe

b = 10,97 m; l = 9,70 m; T = 29,70 m<sup>2</sup>; L = 0,89 t; N = 0,27 t; G = 1,17 t; V = 67–148 km/h; H = 4,5 km; M: Wright 200 PS-HP-CV; Bst.: H. St.



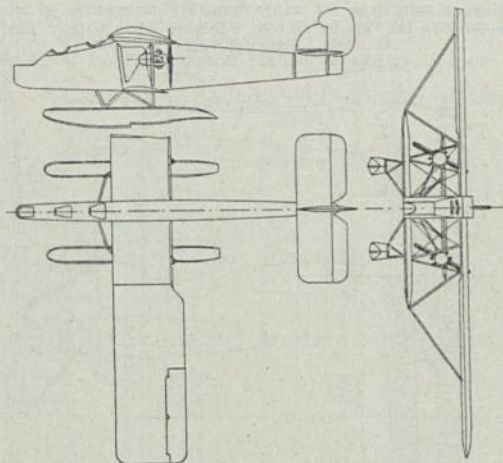
Canadian Vickers „Vigil“ (1927) Ka 2; E: W. T. Reid

b = 10,70 m; l = 8,20 m; L = 0,68 t; N = 0,34 t; G = 1,02 t; M: Siddeley 180 PS-HP-CV; Bst.: H. St.

Vickers Works, Montreal

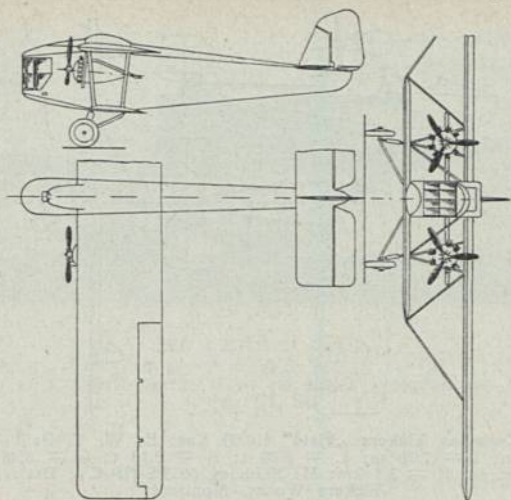


Canadian Vickers „Varuna“ (1925) Ksa 4; E: W. T. Reid  
 $b = 16,84 \text{ m}$ ;  $l = 11,66 \text{ m}$ ;  $T = 69,00 \text{ m}^2$ ;  $L = 1,68 \text{ t}$ ;  $N = 0,90 \text{ t}$ ;  
 $G = 2,58 \text{ t}$ ;  $V = 71\text{--}145 \text{ km/h}$ ;  $M: 2 \times \text{Wright } 200 \text{ PS-HP-CV} =$   
 $400 \text{ PS-HP-CV}$ ; Bst.: H. St.



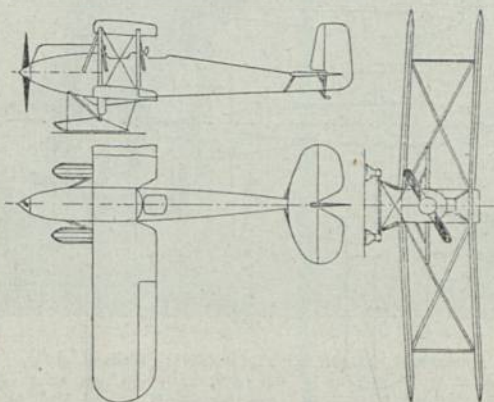
Canadian Vickers „Velos“ (1927) Lbw 3; E: W. T. Reid  
 $b = 20,70 \text{ m}$ ;  $l = 13,40 \text{ m}$ ;  $L = 2,21 \text{ t}$ ;  $N = 1,66 \text{ t}$ ;  $G = 3,87 \text{ t}$ ;  $V =$   
 $72\text{--}153 \text{ km/h}$ ;  $H = 4,2 \text{ km}$ ;  $M: 2 \times \text{Siddley } 180 \text{ PS-HP-CV} = 360 \text{ PS-HP-CV}$ ;  
 Bst.: H. St.

Vickers Works, Montreal



Canadian Vickers „Velos I“ (1928) Lb 3; E: W. T. Reid

b = 27,00 m; l = 13,40 m; M: 2 × Siddeley 180 PS-HP-CV = 360 PS-HP-CV;  
Bst.: H, St.

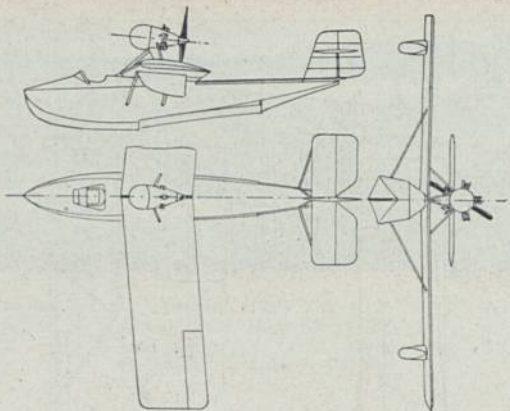


Canadian Vickers „Club“ (1928) Sp 2; E: W. T. Reid

b = 8,83 m; l = 7,01 m; M: A. D. C. 80 PS-HP-CV; Bst.: H, St.

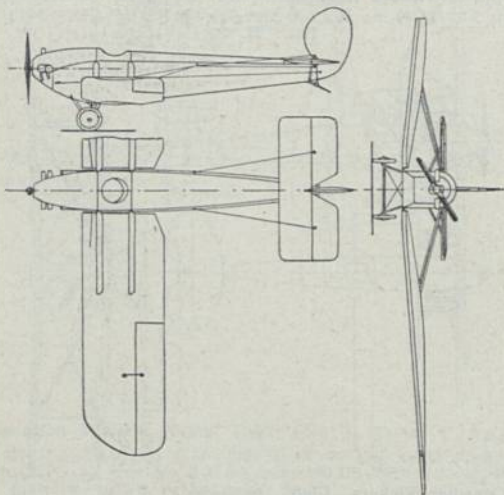
Vickers Works, Montreal

Canada — Canada — Canada — Dominion of Canada

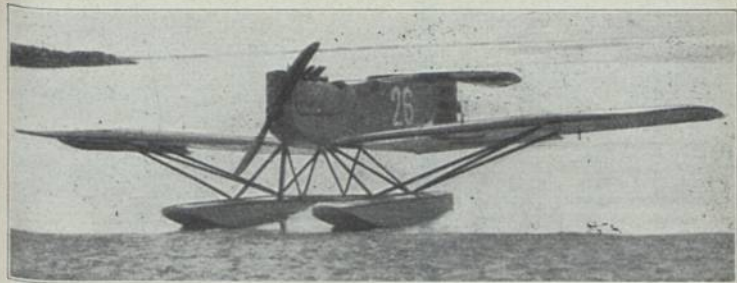


Canadian Vickers „Vista“ (1927) Kas; E: W. T. Reid  
 b = 9,00 m; l = 7,20 m; L = 0,30 t; N = 0,16 t; G = 0,46 t; V =  
 72—145 km/h; H = 3,7 km; M: Siddeley 60 PS-HP-CV; Bst.: H. St.  
 Vickers Works, Montreal

Irak — Irac — Irac — Irac



Crawford (1927) Sp 1; E: Crawford  
 b = 8,33 m; l = 4,96 m; T = 9,65 m<sup>2</sup>; L = 0,12 t; N = 0,07 t; G =  
 0,13 t; M: A. B. C. 36 PS-HP-CV; Bst.: H. St.



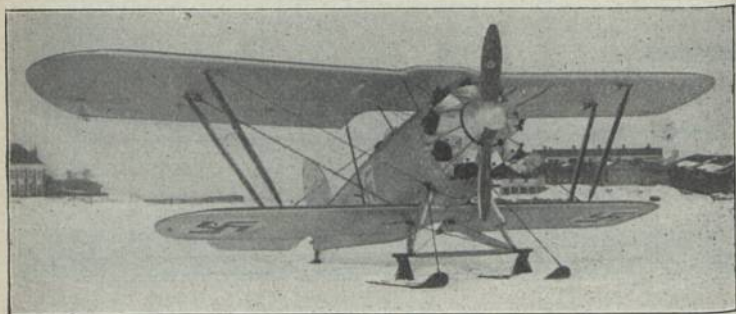
JVL A 22 (1922) Kwa 2

b = 15,85 m; l = 11,10 m; T = 44,00 m<sup>2</sup>; L = 1,47 t; N = 0,63 t;  
 G = 2,10 t; V = 170 km/h; H = 3,0 km/22'; M: Fiat 300 PS-HP-CV;  
 Bst.: H. St.



JVL „Sääski“ (1928) Sp 2; E: Berger, Järvinen

b = 8,30 m; l = 7,10 m; T = 20,00 m<sup>2</sup>; L = 0,51 t; N = 0,23 t; G =  
 0,74 t; V = 145 km/h; H = 4,5 km; St = 2,0 km/12'; M: Siemens  
 120 PS-HP-CV; Bst.: H. St.



**JVL „Haukka II” (1928) K1 1; E: Berger, Järvinen**

b = 9,50 m; l = 6,80 m; T = 24,00 m<sup>2</sup>; L = 0,99 t; N = 0,30 t; G = 1,29 t;  
V = 260 km/h; H = 9,8 km; St = 5,0 km/9'; M: Bristol 480 PS-HP-CV;  
Bst.: H. St.

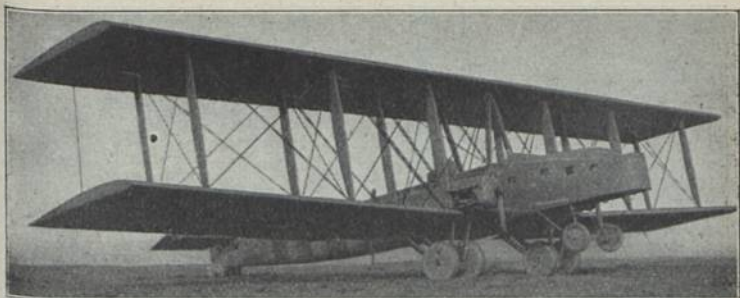
Suom. Flyvemaskinfabrik, Sveaborg



**Albert TE 1 (1926) Sp 1; E: Albert**

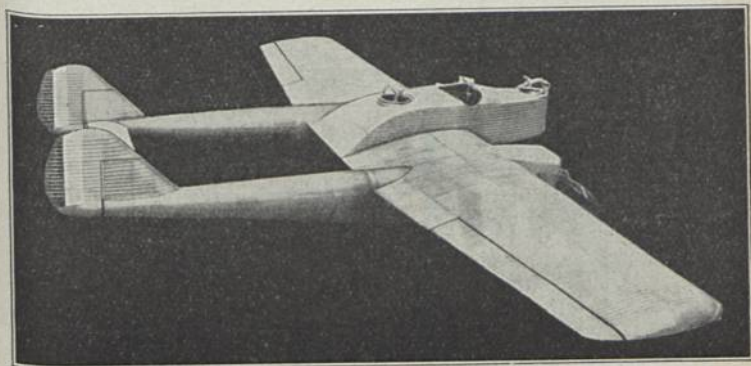
b = 8,80 m; l = 5,50 m; T = 10,00 m<sup>2</sup>; L = 0,25 t; N = 0,13 t; G = 0,38 t;  
V = 78–145 km/h; H = 5,0 km; St = 1,0 km/5'30"; M: Salmson 40 PS-HP-CV;  
Bst.: H. St.

Avions Albert, Drancy, Seine.



Schneider 400 (1924) Kb 4; E: H. Lepère

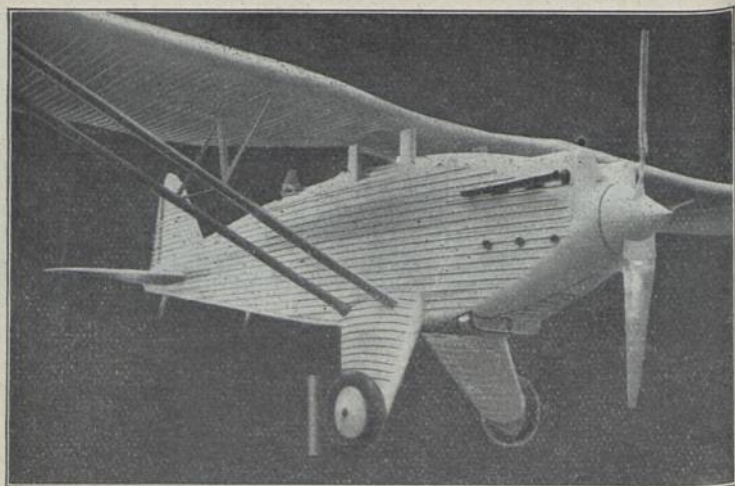
b = 30,00 m; l = 19,90 m; T = 220,0 m<sup>2</sup>; G = 10,0 t; V = 160 km/h;  
H = 4,5 km; M: 4 × Lorraine 370 PS-HP-CV = 1480 PS-HP-CV; Bst.:  
H, S, St.



Schneider 10 M (1924) Kb 4; E: Lepère

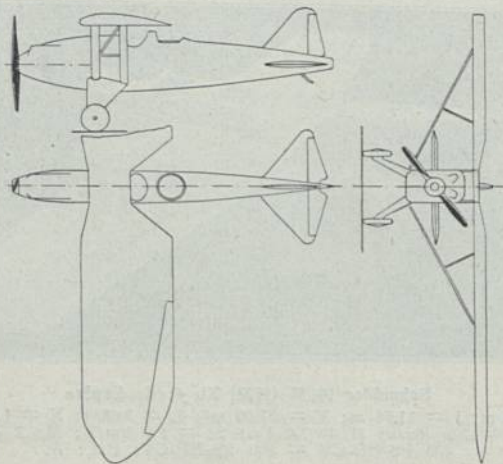
b = 18,50 m; l = 11,70 m; T = 57,00 m<sup>2</sup>; L = 2,65 t; N = 1,00 t; G =  
3,65 t; V = 220 km/h; H = 7,0 km; St = 2,0 km/7'; M: 2 × Lorraine  
400 PS-HP-CV = 800 PS-HP-CV; Bst.: A.



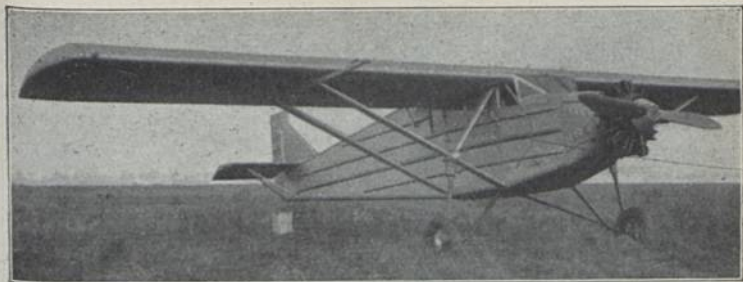


Aviméta A V M 88 (1926) KJ 2; E: G. Lepère

b = 17,00 m; l = 9,76 m; T = 40,00 m<sup>2</sup>; L = 1,55 t; N = 0,85 t; G = 2,40 t;  
V = 240 km/h; H = 7,5 km; M: Hispano 500 PS-HP-CV; Bst.: A.

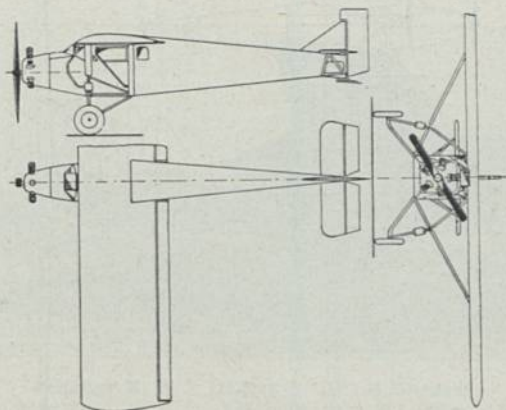


Aviméta A V M 88  
Aviméta, Courbevoie



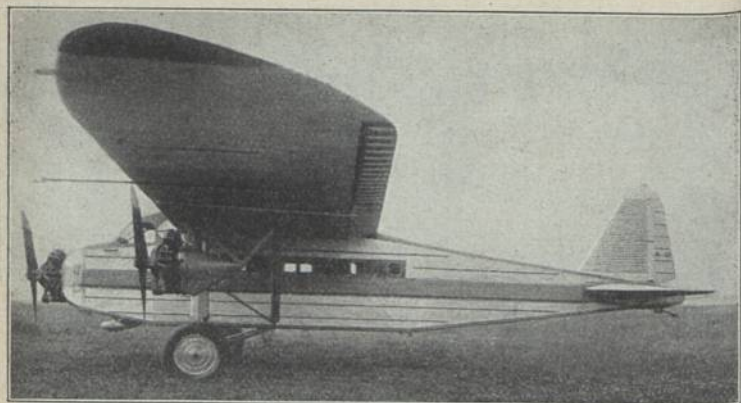
Aviméta A V M 92 (1927) V 4; E: G. Lepère

b = 12,60 m; l = 9,30 m; T = 29,20 m<sup>2</sup>; L = 0,69 t; N = 0,43 t; G = 1,12 t;  
V = 55–160 km/h; H = 4,0 km; St = 2,0 km/16'; M: Salmson 120 PS-HP-CV;  
Bst.: A.



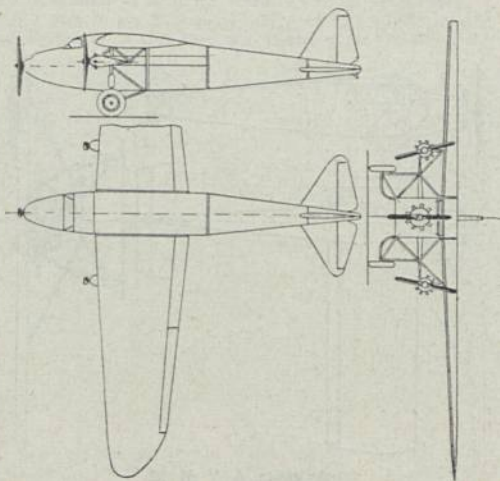
Aviméta A V M 92

Aviméta, Courbevoie



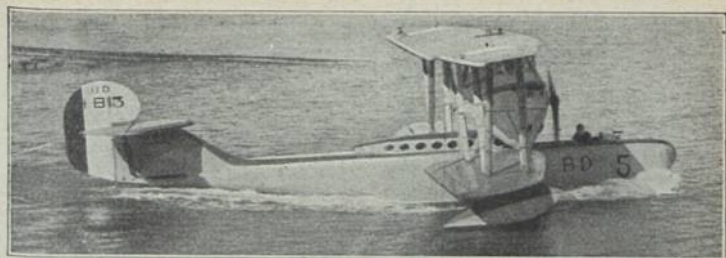
Aviméta A V M 132 (1927) V 12; E: G. Lepère

$b = 21,90$  m;  $l = 14,30$  m;  $T = 70,00$  m<sup>2</sup>;  $L = 2,70$  t;  $N = 2,18$  t;  $G = 4,88$  t;  $V = 182$  km/h;  $H = 3,7$  km;  $St = 2,0$  km/19';  $M: 3 \times$  Salmson 230 PS-HP-CV = 690 PS-HP-CV; Bst.: A.



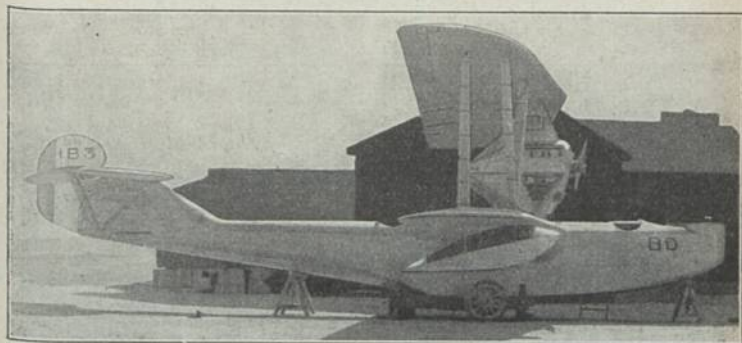
Aviméta A V M 132

Aviméta, Courbevoie



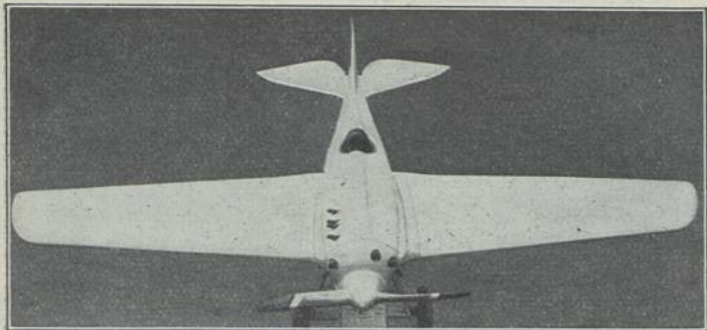
**Bellanger Nr. 12 (1925) Vs; E: M. Denhaut**

b = 19,00 m; l = 14,70 m; L = 2,30 t; N = 1,90 t; G = 4,20 t; V = 200 km/h; H = 5,5 km; St = 3,0 km/37'; M: 2 × Gnôme 420 PS-HP-CV = 840 PS-HP-CV; Bst.: H. St.



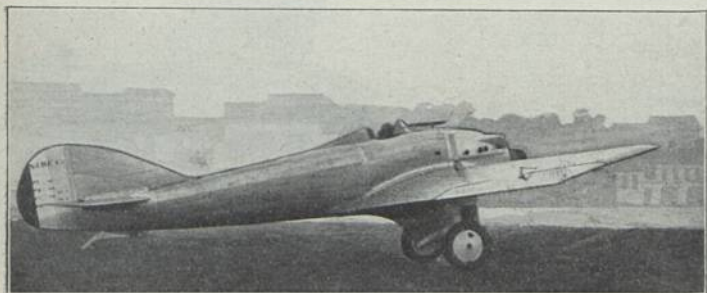
**Bellanger H. B. 3. (1925) Ksb 4; E: M. Denhaut**

b = 19,00; l = 14,70 m; L = 2,48 t; N = 1,50 t; G = 3,98 t; V = 170 km/h; H = 4,5 km; St = 3,0 km/37'; M: 2 × Hispano 250 PS-HP-CV = 500 PS-HP-CV; Bst.: H. St.



**Bernard V 2 (1924) Sp 1; E: Hubert**

b = 9,90 m; l = 6,70 m; T = 11,60 m<sup>2</sup>; G = 1,17 t; M: Hispano 450 PS-HP-CV; Bst.: H.



**Bernard-Ferbois C 1 (1924) Kj 1; E: Hubert**

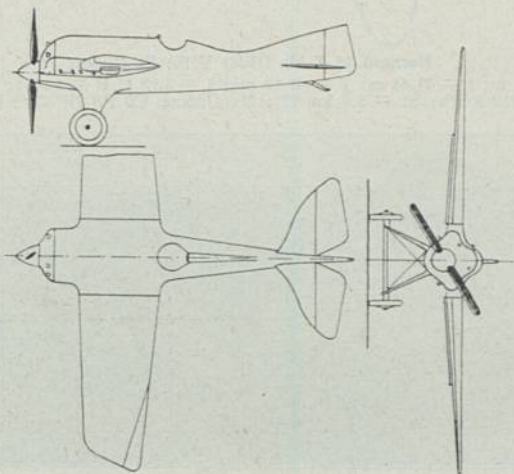
b = 10,20 m; l = 6,60 m; T = 17,00 m<sup>2</sup>; G = 1,20 t; V = 315 km/h;  
M: Hispano 300 PS-HP-CV; Bst.: D.

Bernard S. I. M. B., La Courneuve, Seine



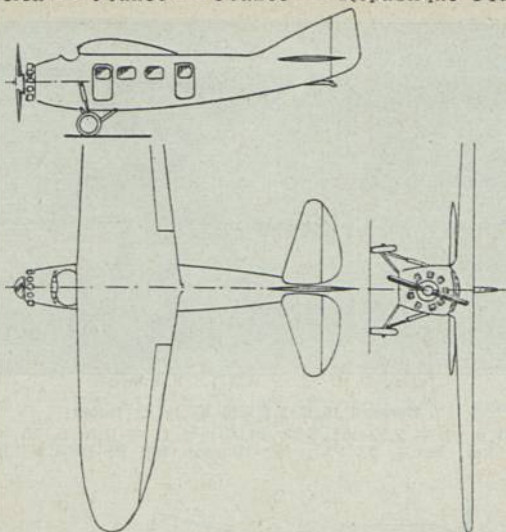
**Bernard 15 C 1** (1926) Kj 1; E: Hubert

b = 11,40 m; l = 7,50 m; T = 24,00 m<sup>2</sup>; G = 1,79 t; V = 270 km/h;  
H = 7,5 km; St = 5,0/1'5"; M: Hispano 500 PS-HP-CV; Bst.: H, St.



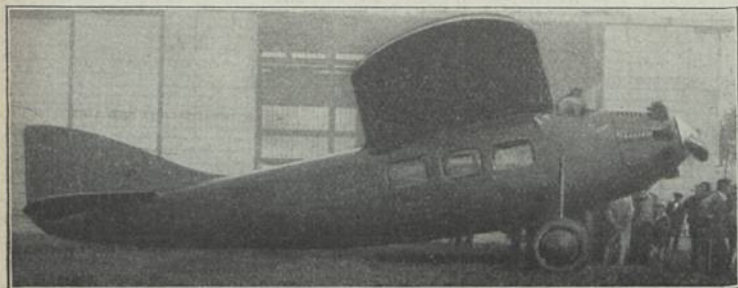
**Bernard 20 C 1** (1928) Kj 1; E: Hubert

b = 10,80 m; l = 7,45 m; T = 16,70 m<sup>2</sup>; L = 1,02 t; N = 0,35 t; G = 1,37 t;  
V = 330 km/h; H = 9,2 km; M: Hispano 400 PS-HP-CV; Bst.: H.



**Bernard 18 T bis (1926) V 10; E: Hubert**

$b = 16,80$  m;  $l = 11,44$  m;  $T = 41,80$  m<sup>2</sup>;  $L = 1,78$  t;  $N = 1,02$  t;  $G = 2,80$  t;  
 $V = 210$  km/h;  $St = 5,0$  km/12';  $M$ : Gnôme 420 PS-HP-CV; Bst.: H.

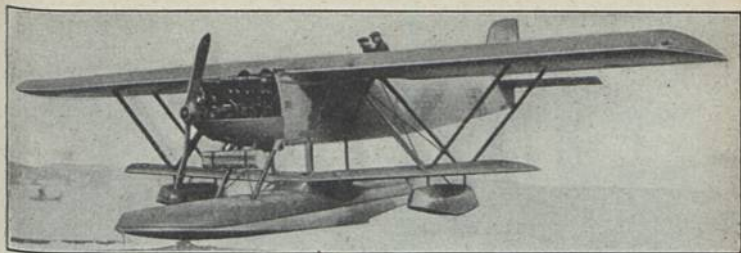


Aéronautique Paris

**Bernard 190 T (1928) V 10; E: Hubert**

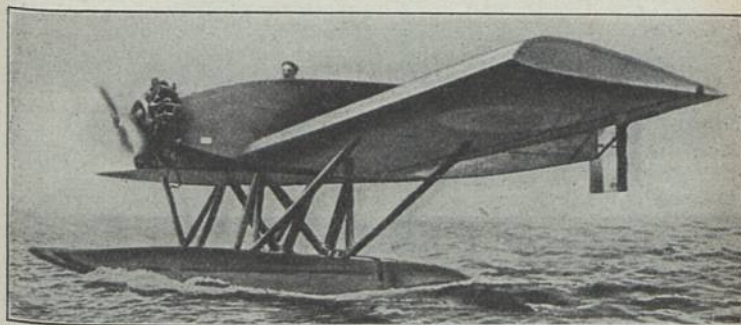
$b = 17,30$  m;  $l = 12,50$  m;  $T = 42,90$  m<sup>2</sup>;  $L = 1,78$  t;  $N = 1,52$  t;  $G = 3,30$  t;  $V = 90-137$  km/h;  $St = 1,0$  km/7';  $M$ : Gnôme 420 PS-HP-CV; Bst.: H.

Bernard S. I. M. B., La Courneuve, Seine



Besson M. B. 26 (1925) Kwa 2; E: M. Besson

b = 15,00 m; l = 12,10 m; T = 52,00 m<sup>2</sup>; L = 1,66 t; N = 0,75 t; G = 2,41 t; V = 180 km/h; H = 5,2 km; St. = 4,0 km/38'; M: Lorraine  
400 PS-HP-CV; Bst.: H. St.

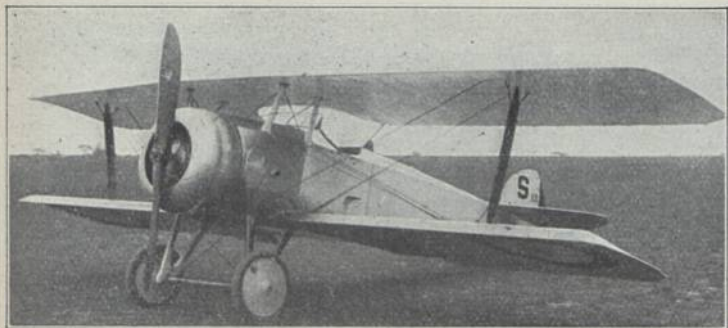


Besson M. B. 35 „Passepartout“ (1925) Kwa 2; E: M. Besson

b = 9,85 m; l = 7,00 m; T = 16,50 m<sup>2</sup>; L = 0,54 t; N = 0,22 t; G = 0,76 t; V = 90—163 km/h; H = 4,8 km; St. = 2,0 km/13'; M: Salmson  
120 PS-HP-CV; Bst.: H. St.

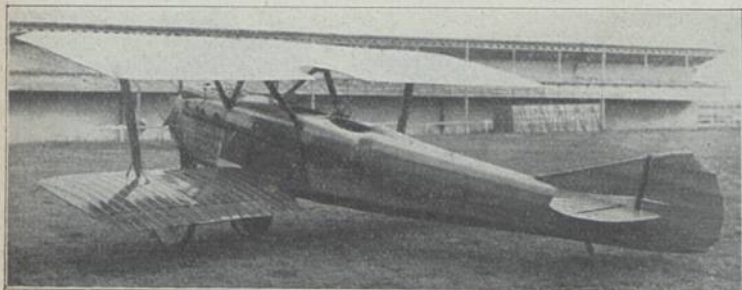
M. Besson Cie., Boulogne sur Seine





Blériot-Spad 34 (1921) Ü 2; E: Herbemont

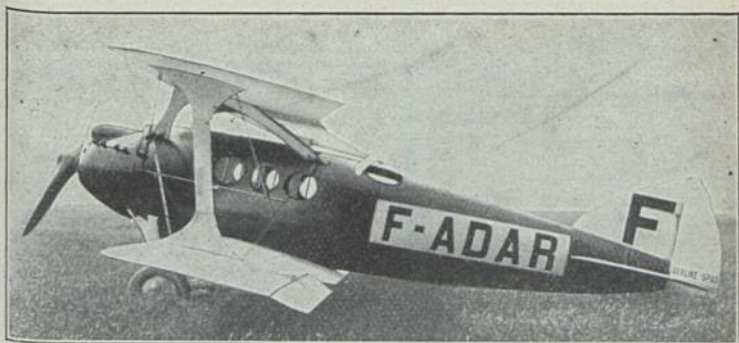
b = 8,15 m; l = 6,40 m; T = 21,00 m<sup>2</sup>; L = 0,47 t; N = 0,25 t; G = 0,72 t; V = 80—130 km/h; H = 4,0 km; St = 3,0 km/35'; M: Le Rhône 80 PS-HP-CV; Bst.: H. St.



Blériot-Spad 42 E 2 (1922) Ü 2; E: Herbemont

b = 8,65 m; l = 6,77 m; T = 23,77 m<sup>2</sup>; L = 0,58 t; N = 0,26 t; G = 0,84 t; V = 80—185 km/h; H = 5,0 km; St = 3,0 km/35'; M: Hispano 180 PS-HP-CV; Bst.: H. St.

Blériot-Aéronautique, Suresnes, Seine



Blériot-Spad 46 (1922) V 6; E: Herbemont

b = 12,66 m; l = 9,05 m; T = 47,00 m<sup>2</sup>; L = 1,30 t; N = 1,00 t; G = 2,30 t; V = 80–196 km/h; H = 4,2 km; St = 4,0 km/50'; M: Lorraine  
370 PS-HP-CV; Bst.: H, St.



Blériot-Spad 56/4 (1927) V 7; E: Herbemont

b = 13,15 m; l = 9,00 m; T = 48,26 m<sup>2</sup>; L = 1,47 t; N = 1,24 t; G = 2,71 t; V = 80–192 km/h; H = 4,0 km; St = 4,0 km/39'; M: Gnome  
420 PS-HP-CV; Bst.: H, St.

Blériot-Aéronautique, Suresnes, Seine



**Blériot-Spad 51 (1923) K1 1; E: Herbemont**

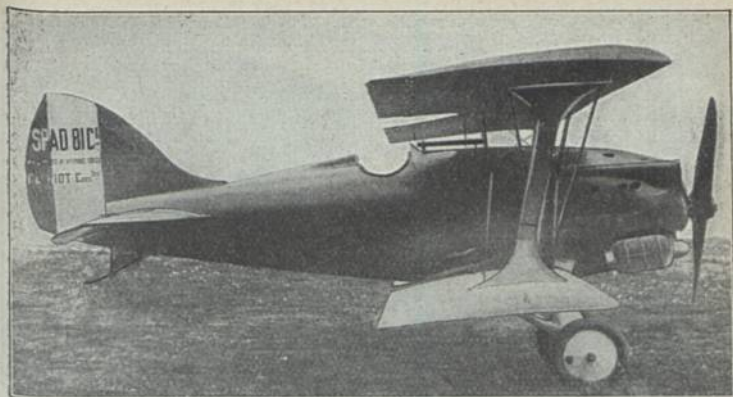
b = 9,47 m; l = 6,45 m; T = 26,00 m<sup>2</sup>; L = 0,79 t; N = 0,48 t; G = 1,27 t; V = 85–230 km/h; H = 9,0 km; St = 8,0 km/38'; M: Gnôme 420 PS-HP-CV; Bst.: H, D, St.



**Blériot-Spad 61 (1923) K1 1; E: Herbemont**

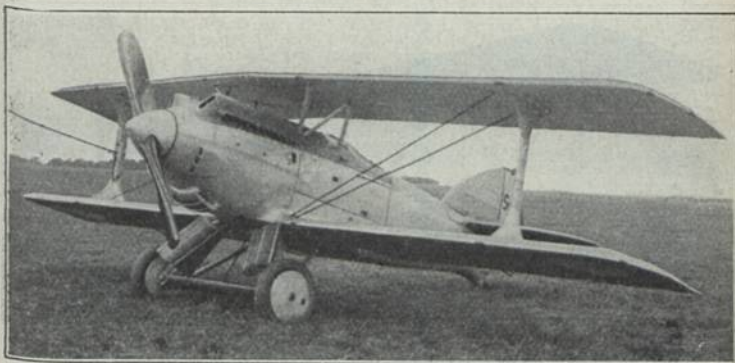
b = 9,62 m; l = 6,60 m; T = 30,00 m<sup>2</sup>; L = 1,01 t; N = 0,51 t; G = 1,52 t; V = 85–260 km/h; H = 8,0 km; St = 7,0 km/31'; M: Lorraine 400 PS-HP-CV; Bst.: H, D, St.

Blériot-Aéronautique, Suresnes, Seine



**Blériot-Spad 81 (1924) Kj 1; E: Herbemont**

b = 9,62 m; l = 6,40 m; T = 30,00 m<sup>2</sup>; L = 1,01 t; N = 0,51 t; G = 1,52 t; V = 85–240 km/h; H = 8,0 km; St = 6,0 km/25'; M: Hispano 300 PS-HP-CV; Bst.: H, D, St.

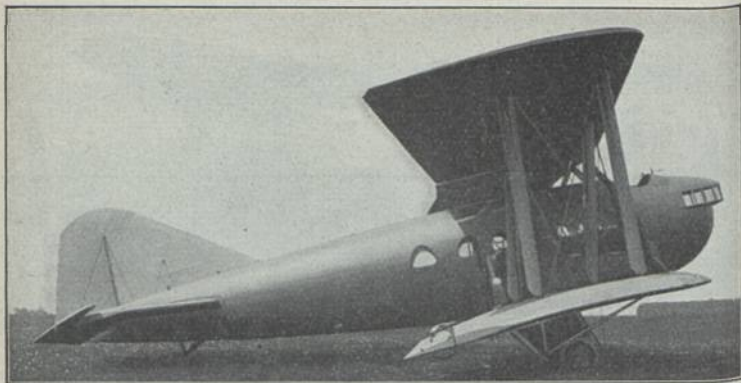


Aéronautique Paris

**Blériot-Spad 91 (1928) Kj 1; E: Herbemont**

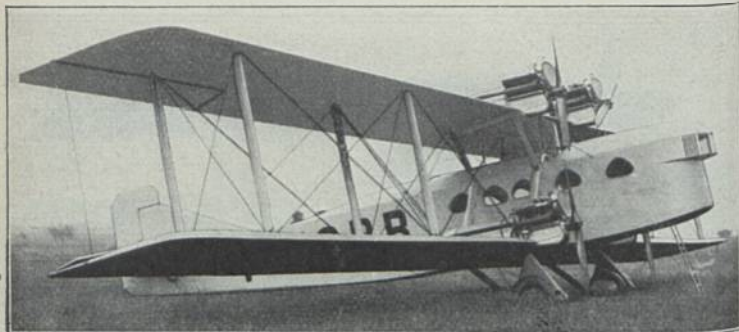
b = 8,65 m; l = 6,52 m; T = 22,00 m<sup>2</sup>; L = 1,12 t; N = 0,33 t; G = 1,45 t; V = 85–270 km/h; H = 7,5 km; M: Hispano 500 PS-HP-CV; Bst.: D, St.

**Blériot-Aéronautique, Suresnes, Seine**



**Blériot 105 (1926) V; E: L. Kirste**

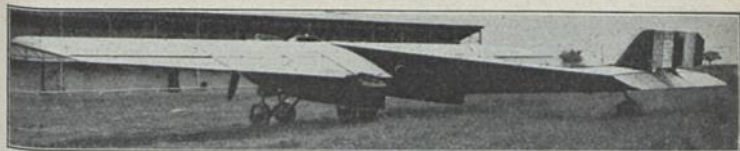
b = 25,00 m; l = 15,70 m; T = 125,0 m<sup>2</sup>; L = 3,00 t; N = 2,50 t; G = 5,50 t; V = 80—154 km/h; H = 2,9 km; St = 1,0 km/4'37"; M: 4 × Hispano 300 PS-HP-CV = 1200 PS-HP-CV; Bst.: H, St.



**Blériot 115 (1923) V 13; E: L. Kirste**

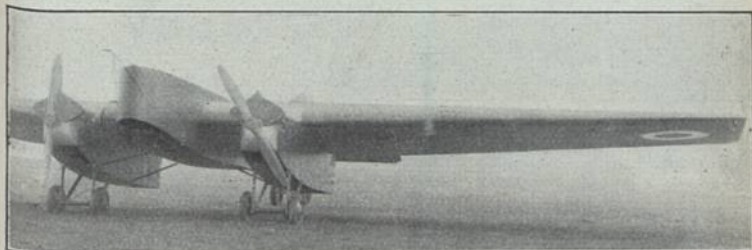
b = 25,00 m; l = 14,45 m; T = 126,0 m<sup>2</sup>; L = 2,95 t; N = 2,00 t; G = 5,10 t; V = 80—180 km/h; H = 4,5 km; St = 3,5 km/60'; M: 4 × Hispano 180 PS-HP-CV = 720 PS-HP-CV; Bst.: H, St.

**Blériot-Aéronautique, Suresnes, Seine**



**Blériot 117 (1924) KJ 4; E: L. Kirste**

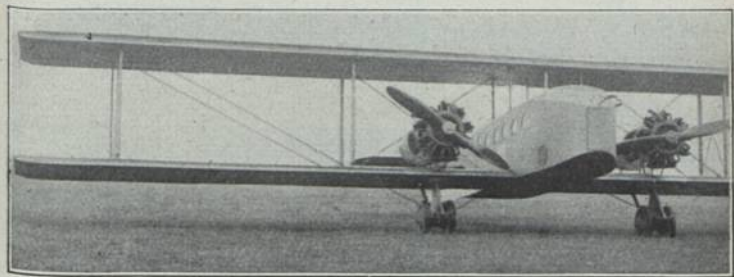
b = 23,00 m; l = 15,50 m; T = 93,00 m<sup>2</sup>; L = 2,86 t; N = 1,34 t; G = 4,20 t; V = 80—190 km/h; H = 6,0 km; St = 3,0 km/20'; M: 2 × Lorraine 400 PS-HP-CV = 800 PS-HP-CV; Bst.: H, St.



Aéronautique, Paris

**Blériot 127 (1926) KJ 4; E: L. Kirste**

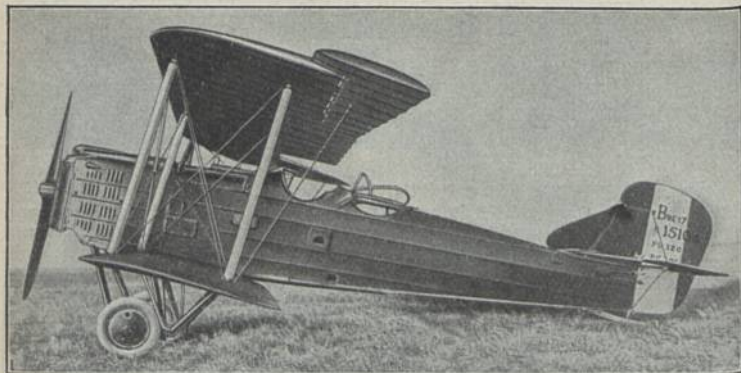
b = 23,00 m; l = 14,50 m; T = 88,00 m<sup>2</sup>; L = 3,25 t; N = 1,21 t; G = 4,46 t; V = 221 km/h; H = 8,1 km; M: 2 × Hispano 450 PS-HP-CV = 900 PS-HP-CV; Bst.: H, St.



**Blériot 165 (1926) V 18; E: L. Kirste**

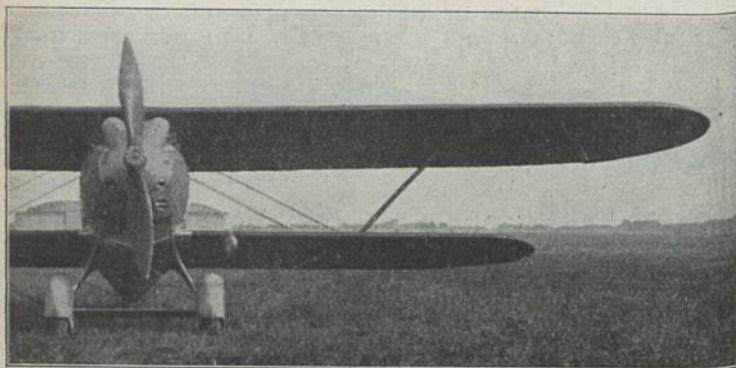
b = 23,00 m; l = 15,00 m; T = 119,0 m<sup>2</sup>; L = 3,10 t; N = 2,35 t; G = 5,45 t; V = 180 km/h; H = 4,0 km; M: 2 × Gnôme 420 PS-HP-CV = 840 PS-HP-CV; Bst.: H, St.

Blériot-Aéronautique, Suresnes, Seine



**Bréguet XVII C 2 (1921) Ka 2; E: L. Bréguet**

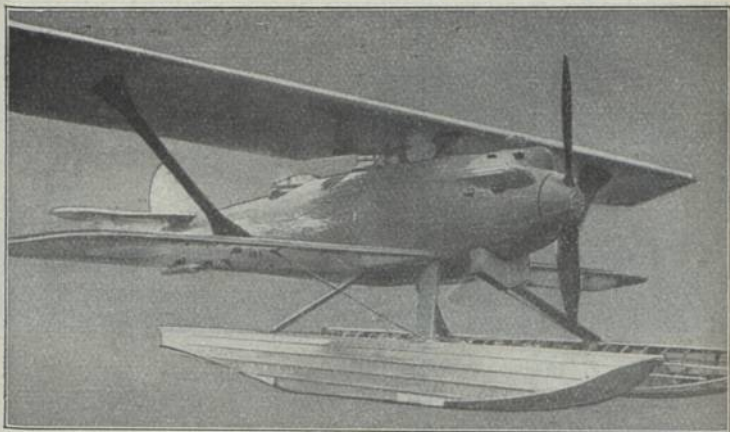
b = 14,28 m; l = 8,10 m; T = 65,30 m<sup>2</sup>; L = 1,22 t; N = 0,62 t; G = 1,84 t; V = 220 km/h; H = 7,5 km; M: Renault 500 PS-HP-CV; Bst.: H, D, St.



**Bréguet XIX G R (1927) Sp 2; E: L. Bréguet**

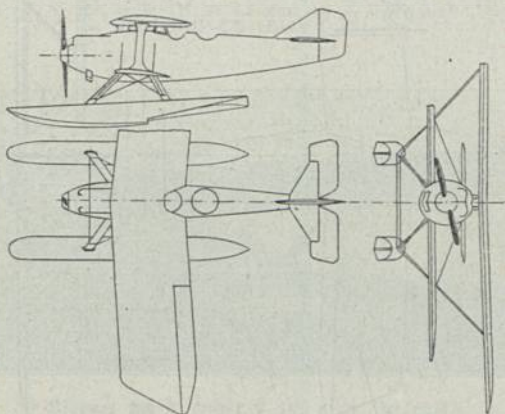
b = 15,90 m; l = 9,51 m; T = 52,40 m<sup>2</sup>; L = 2,02 t; N = 3,08 t; G = 5,10 t; V = 245 km/h; H = 1,5 km; M: Hispano 640 PS-HP-CV; Bst.: D, St.

L. Bréguet, Paris



**Bréguet XIX h (1926) Kwa 2; E: L. Bréguet**

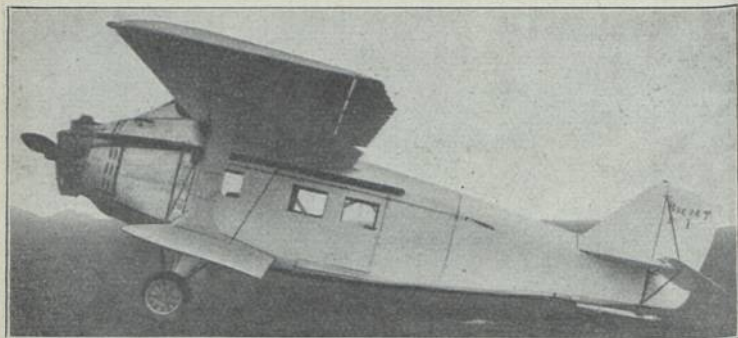
$h = 14,83 \text{ m}$ ;  $l = 11,52 \text{ m}$ ;  $T = 50,00 \text{ m}^2$ ;  $L = 1,35 \text{ t}$ ;  $N = 1,10 \text{ t}$ ;  
 $G = 2,45 \text{ t}$ ;  $V = 200 \text{ km/h}$ ;  $H = 5,6 \text{ km}$ ;  $St = 4,0 \text{ km/30'}$ ;  $M$ : Lorraine  
450 PS-HP-CV; Bst.: D, St.



**Bréguet XIX h**

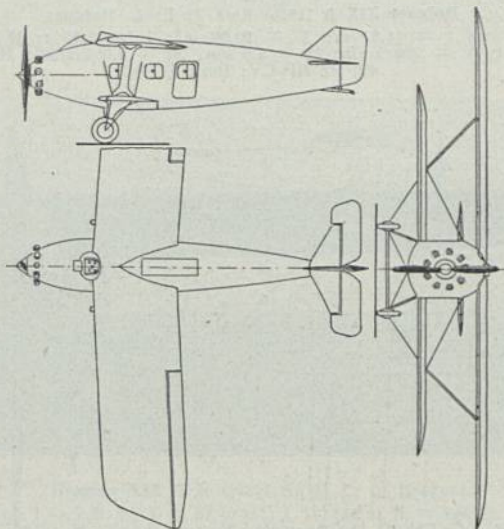
**L. Bréguet, Paris**





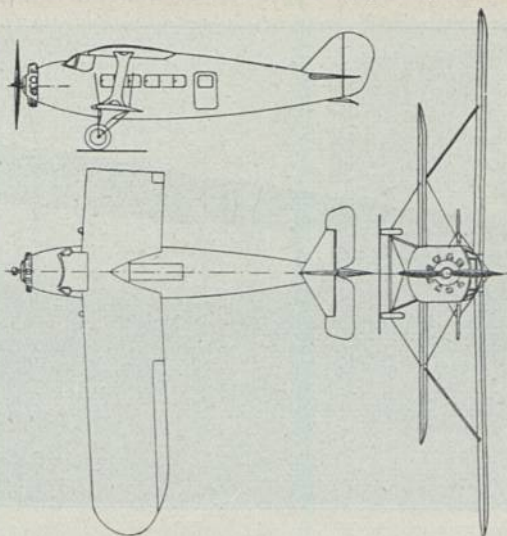
Bréguet XXVI T (1926) V 7; E: L. Bréguet

b = 17,00 m; l = 11,40 m; T = 54,00 m<sup>2</sup>; L = 1,59 t; N = 1,23 t; G = 2,82 t; V = 99—206 km/h; H = 4,3 km; St = 4,3 km/49'33"; M: Gnôme 420 PS-HP-CV; Bst.: D, St.



Bréguet XXVI T

L. Bréguet, Paris



Bréguet XXVIII T (1926) V 9; E: L. Bréguet

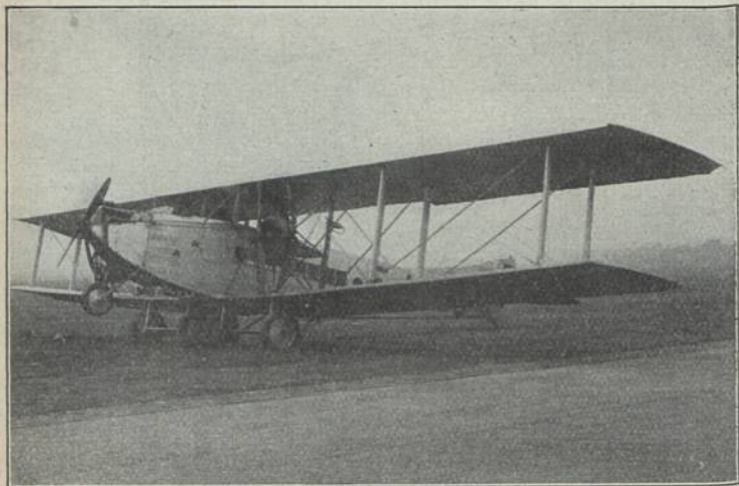
b = 17,00 m; l = 11,40 m; T = 57,00 m<sup>2</sup>; L = 1,59 t; N = 1,41 t;  
G = 3,00 t; V = 198 km/h; H = 4,5 km; St = 2,0 km/15'; M: Lorraine  
450 PS-HP-CV; Bst.: D, St.



Bréguet 280 T (1928) V 10; E: L. Bréguet

b = 17,25 m; l = 12,12 m; T = 55,86 m<sup>2</sup>; L = 1,60 t; N = 1,50 t; G =  
3,10 t; V = 90—200 km/h; H = 4,5 km; St = 3,0 km/29'; M: Renault  
500 PS-HP-CV; Bst.: D, St.

L. Bréguet, Paris



**Caudron C 61 bis (1926) V 9; E: R. Taplin**

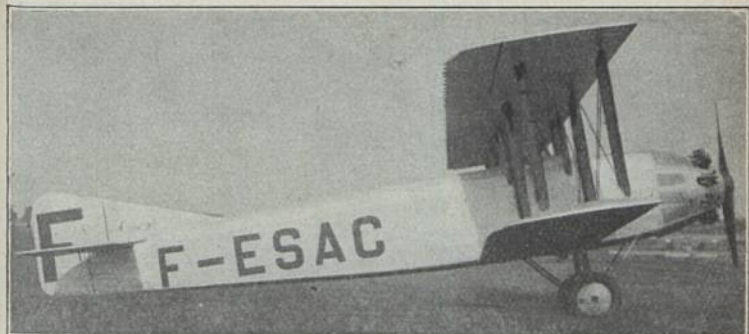
b = 23,16 m; l = 15,00 m; T = 104,0 m<sup>2</sup>; L = 3,37 t; N = 1,46 t;  
G = 4,83 t; V = 162 km/h; St = 3,0 km/37'; M: 2 × Salmson 260 PS-HP-CV,  
1 × Hispano 180 PS-HP-CV = 700 PS-HP-CV; Bst.: H, St.



**Caudron C 81 (1924) V 13; E: R. Taplin**

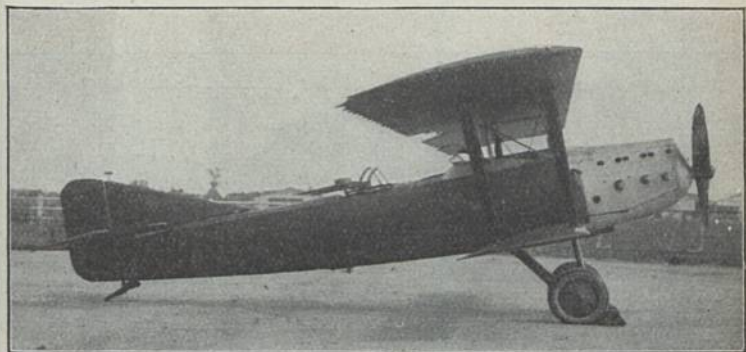
b = 26,30 m; l = 14,00 m; T = 145,0 m<sup>2</sup>; G = 6,40 t; V = 160 km/h;  
M: 2 × Lorraine 400 PS-HP-CV, 1 × Lorraine 270 PS-HP-CV =  
1070 PS-HP-CV

**R. Caudron, Issy les Moulineaux**



**Caudron C 94 (1926) tr 2; E: R. Taplin**

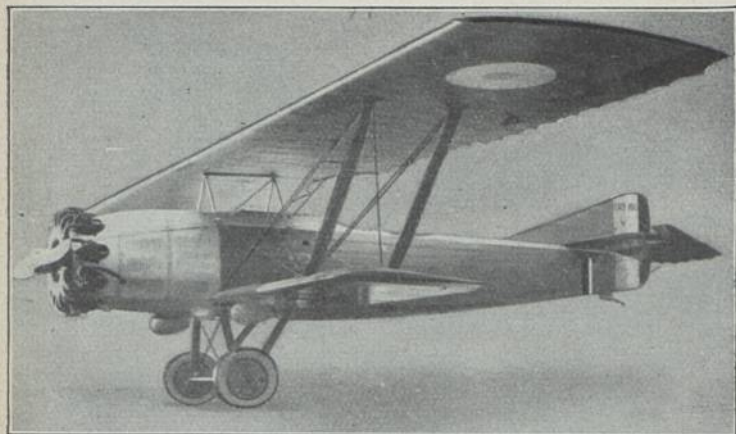
b = 16,55 m; l = 12,29 m; T = 65,00 m<sup>2</sup>; L = 1,48 t; N = 1,16 t; G = 2,64 t; V = 179 km/h; M: Gnôme 420 PS-HP-CV; Bst.: H, St.



**Caudron C 101 (1926) Ka 2; E: R. Taplin**

b = 14,56 m; l = 9,10 m; T = 44,00 m<sup>2</sup>; L = 1,20 t; N = 0,89 t; G = 2,09 t; V = 227 km/h; H = 6,7 km; St = 6,0 km/45'; M: Hispano 450 PS-HP-CV; Bst.: H, St.

**R. Caudron, Issy-les-Moulineaux**



**Caudron C 104 (1926) Ka 2; E: R. Taplin**

b = 14,56 m; l = 9,10 m; T = 44,00 m<sup>2</sup>; G = 1,96 t; V = 213 km/h;  
H = 6,6 km; St = 6,0 km/46'13"; M: Gnôme 420 PS-HP-CV; Bst.: H, St.



**Caudron C 105 (1926) Ka 2; E: R. Taplin**

b = 14,56 m; l = 16,80 m; T = 75,00 m<sup>2</sup>; L = 1,28 t; N = 0,81 t; G =  
2,09 t; M: Hispano 450 PS-HP-CV; Bst.: H, St.

**R. Caudron, Issy-les-Moulineaux**



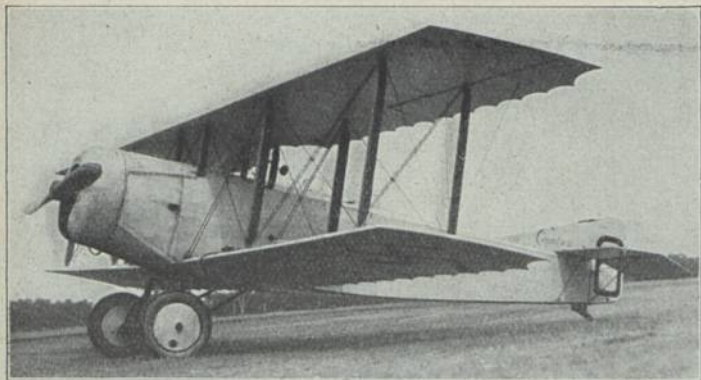
**Caudron C 107 (1926) Ka 2; E: R. Taplin**

b = 14,56 m; l = 9,10 m; T = 44,00 m<sup>2</sup>; L = 1,33 t; N = 0,93 t; G = 2,26 t; V = 231 km/h; H = 6,9 km; St = 6,0 km/25'; M: Salmson 500 PS-HP-CV; Bst.: H. St.



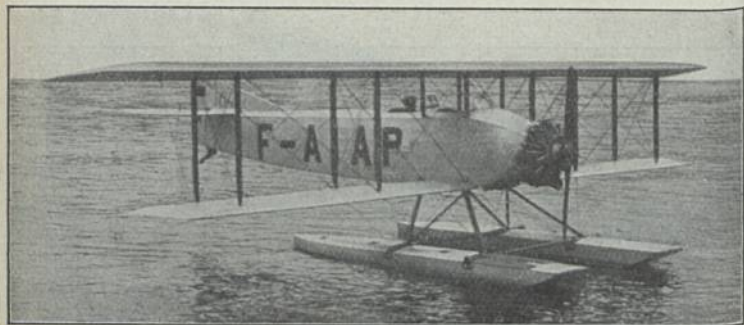
**Caudron C 109 (1925) Sp 2; E: R. Taplin**

b = 11,50 m; l = 6,14 m; T = 20,00 m<sup>2</sup>; L = 0,32 t; N = 0,23 t; G = 0,55 t; V = 126 km/h; St = 1,0 km/16'20"; M: Salmson 40 PS-HP-CV; Bst.: H. St.



Caudron C 127 (1924) Ü 2; E: R. Taplin

b = 12,00 m; l = 8,30 m; T = 34,50 m<sup>2</sup>; L = 0,51 t; N = 0,28 t; G = 0,79 t; V = 132 km/h; M: Le Rhône 80 PS-HP-CV; Bst.: H, St.



Caudron C 128 b (1926) Üw 2; E: R. Taplin

b = 12,15 m; T = 34,50 m<sup>2</sup>; L = 0,75 t; N = 0,25 t; G = 1,00 t;  
M: Salmson 120 PS-HP-CV; Bst.: H, St.

R. Caudron, Issy-les-Moulineaux



**Caudron C 159** (1926) U 2; E: R. Taplin

b = 10,24 m; l = 7,80 m; T = 26,00 m<sup>2</sup>; V = 180 km/h; M: Salmson  
120 PS-HP-CV; Bst.: H. St.



**Caudron C 161** (1926) Sp 2; E: R. Taplin

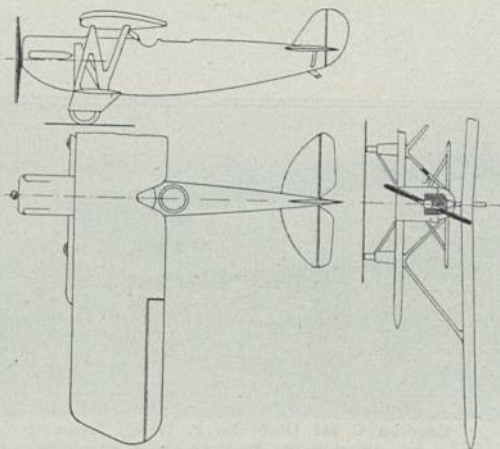
b = 9,00 m; l = 6,45 m; T = 20,00 m<sup>2</sup>; L = 0,36 t; N = 0,22 t; G = 0,58 t;  
V = 142 km/h; H = 3,2 km; M: Salmson 60 PS-HP-CV; Bst.: H. St.





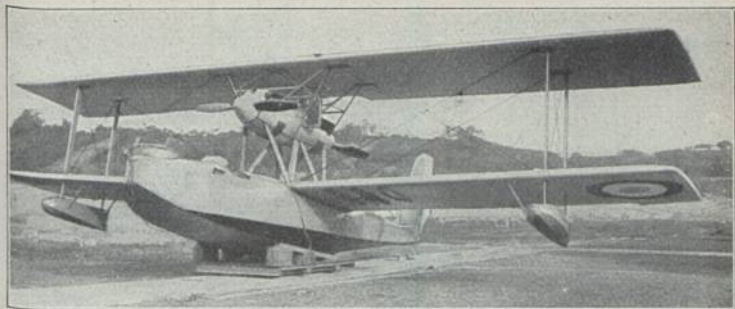
**Caudron C 17 A 2 (1928) Ka 2; E: E. Descamps**

$b = 14,50$  m;  $l = 9,35$  m;  $T = 42,00$  m<sup>2</sup>;  $L = 1,23$  t;  $N = 0,80$  t;  $G = 2,03$  t;  $V = 106-230$  km/h;  $H = 6,4$  km;  $M$ : Lorraine 450 PS-HP-CV;  
Bst.: D, St. — Lizenz: Descamps 17 A 2.



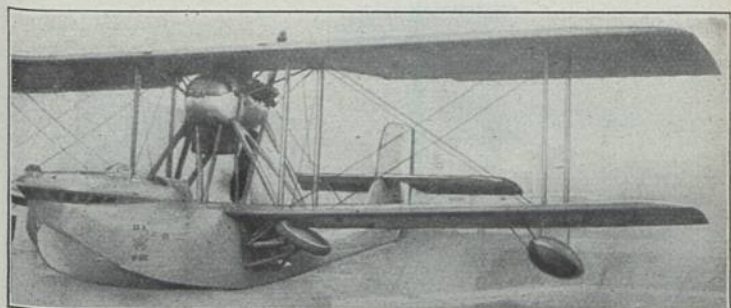
**Caudron C 17 A 2**

**R. Caudron, Issy-les-Moulineaux**



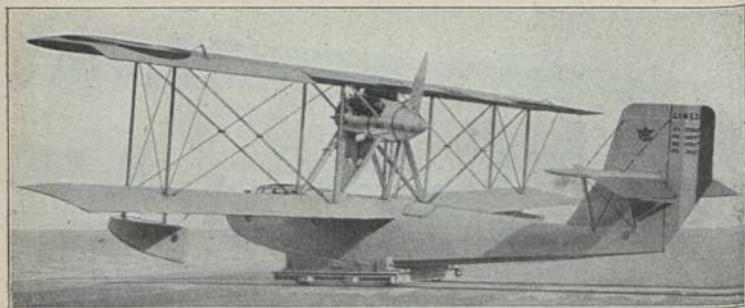
C. A. M. S. 33 C (1926) Vs; E: M. Hurel

b = 17,62 m; l = 13,27 m; T = 92,00 m<sup>2</sup>; L = 2,70 t; N = 1,50 t; G = 4,20 t; V = 90—200 km/h; H = 5,0 km; St = 3,0 km/35'; M: 2 × Hispano 275 PS-HP-CV = 550 PS-HP-CV; Bst.: H, St.



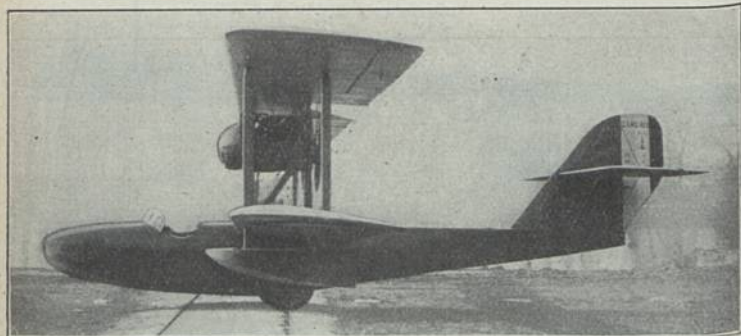
C. A. M. S. 37 A (1926) Kbs 3; E: M. Hurel

b = 14,50 m; l = 11,43 m; T = 58,00 m<sup>2</sup>; L = 2,00 t; N = 0,90 t; G = 2,90 t; V = 90—170 km/h; H = 4,0 km; St = 3,0 km/35'; M: Hispano 450 PS-HP-CV; Bst.: H, St.



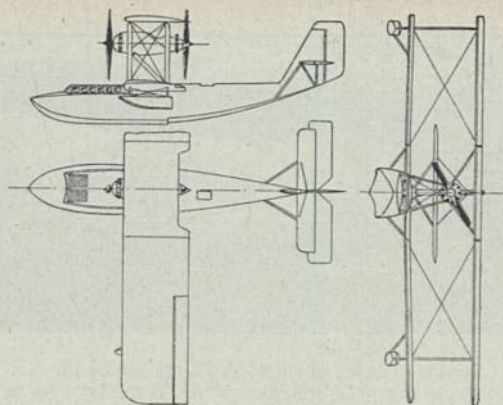
C. A. M. S. 46 E (1926) Üs 2; E: M. Hurel

$b = 14,50$  m;  $l = 11,35$  m;  $T = 58,00$  m<sup>2</sup>;  $L = 1,85$  t;  $N = 1,05$  t;  $G = 2,50$  t;  $V = 90-189$  km/h;  $H = 4,2$  km;  $St = 2,0$  km/16';  $M$ : Lorraine  
450 PS-HP-CV; Bst.: H, St.



C. A. M. S. 46 E (1926) Üs 2; E: M. Hurel

$b = 12,00$  m;  $l = 9,07$  m;  $T = 37,00$  m<sup>2</sup>;  $L = 0,97$  t;  $N = 0,37$  t;  $G = 1,24$  t;  $V = 72-153$  km/h;  $St = 2,0$  km/17';  $M$ : Hispano 150 PS-HP-CV;  
Bst.: H, St.



C. A. M. S. 51 R-3 (1928) Vs; E: M. Hurel

b = 20,40 m; l = 13,78 m; T = 113,0 m<sup>2</sup>; L = 3,00 t; N = 2,10 t;  
 G = 5,10 t; V = 90–200 km/h; H = 4,6 km; St = 4,0 km/45'; M: 2 × Gnôme  
 420 PS-HP-CV = 840 PS-HP-CV; Bst.: H, St.

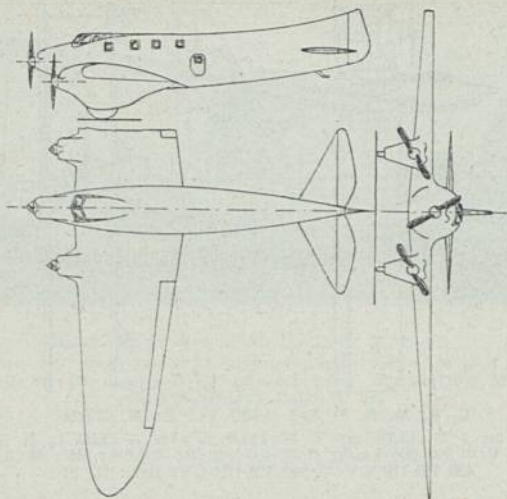


Aéronautique, Paris

C. A. M. S. 53 (1928) Vs; E: M. Hurel

b = 20,40 m; l = 14,82 m; T = 115,00 m<sup>2</sup>; L = 4,00 t; N = 3,00 t; G =  
 7,00 t; V = 210 km/h; H = 5,3 km; St = 2,0 km/11'; M: 2 × Hispano  
 500 PS-HP-CV; Bst.: H, St.

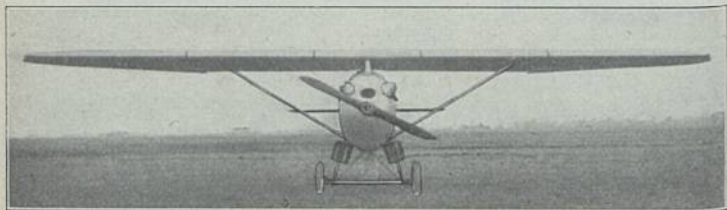
Chantiers Aéro-Maritimes de la Seine, Paris



**Couzinet „Arc-en-Ciel“ (1928); Sp 3; E: R. Couzinet**

b = 27,00 m; l = 15,45 m; T = 92,75 m<sup>2</sup>; L = 3,90 t; N = 5,10 t; G = 9,00 t; V = 230 km/h; M: 3 × Hispano 180 PS-HP-CV. = 540 PS-HP-CV; Bst.: H.

R. Couzinet, Paris



**Dewoitine D 1 C 1 (1923) Kj 1; E: E. Dewoitine**

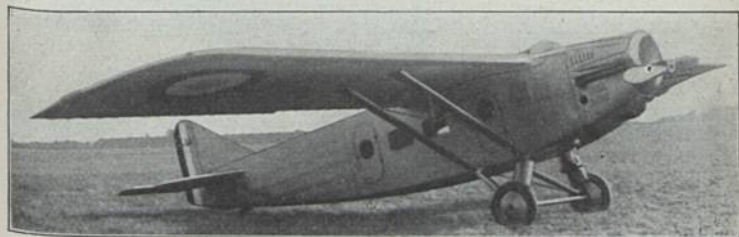
b = 11,50 m; l = 7,50 m; T = 20,00 m<sup>2</sup>; L = 0,82 t; N = 0,42 t; G = 1,24 t; V = 80–247 km/h; H = 8,5 km; St = 3,0 km/6'50"; M: Hispano 300 PS-HP-CV; Bst.: D.

E. Dewoitine, Chatillon, Seine



Dewoitine 12 C 1 (1924) KJ 1; E: E. Dewoitine

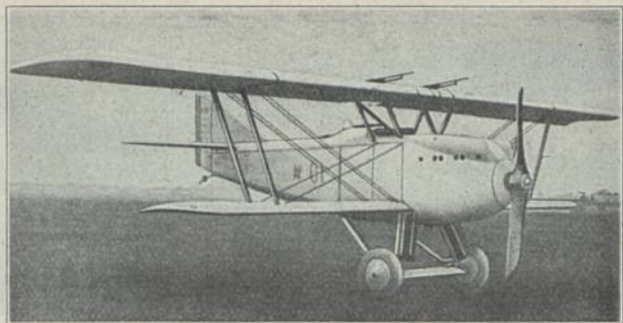
b = 12,80 m; l = 7,60 m; T = 25,00 m<sup>2</sup>; L = 1,07 t; N = 0,49 t; G = 1,50 t; V = 90–250 km/h; H = 8,0 km; St = 5,0 km/13'30"; M: Lorraine 450 PS-HP-CV; Bst.: D.



Dewoitine D 14 (1924) V 8; E: E. Dewoitine

b = 18,80 m; l = 12,20 m; T = 45,50 m<sup>2</sup>; L = 1,60 t; N = 1,20 t; G = 2,80 t; V = 180 km/h; H = 4,2 km; St = 2,0/14'44"; M: Lorraine 450 PS-HP-CV; Bst.: D.

E. Dewoitine, Chatillon, Seine



Dewoitine D 15 C 1 (1924) K1 1; E: E. Dewoitine

b = 12,00 m; l = 8,60 m; T = 30,00 m<sup>2</sup>; L = 1,04 t; N = 0,49 t; G = 1,53 t; M: Hispano 450 PS-HP-CV; Bst.: D.



Aéronautique, Paris

Dewoitine D 19 C 1 (1926) K1 1; E: E. Dewoitine

b = 10,80 m; l = 7,87 m; T = 20,00 m<sup>2</sup>; L = 0,96 t; N = 0,34 t; G = 1,30 t; V = 265 km/h; H = 8,5 km; St = 4,0 km/9'7"; M: Hispano 500 PS-HP-CV; Bst.: D.

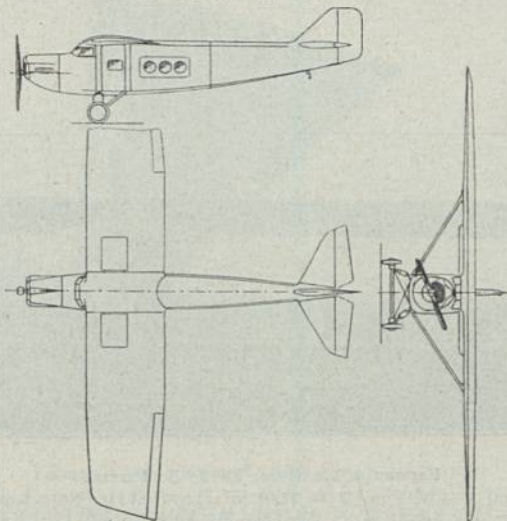
E. Dewoitine, Chatillon, Seine



Aéronautique, Paris

**Dewoitine D 21 (1926) KJ 1; E: E. Dewoitine**

$b = 12,80$  m;  $l = 7,92$  m;  $T = 25,00$  m<sup>2</sup>;  $L = 1,09$  t;  $N = 0,49$  t;  $G = 1,58$  t;  $V = 267$  km/h;  $H = 9,0$  km;  $St = 4,0$  km/8'4";  $M$ : Hispano 575 PS-HP-CV; Bst.: D.



**Dewoitine D 23 (1926) Kk; E: E. Dewoitine**

$b = 18,80$  m;  $l = 12,20$  m;  $T = 45,50$  m<sup>2</sup>;  $L = 1,60$  t;  $N = 1,20$  t;  $G = 2,80$  t;  $V = 180$  km/h;  $H = 4,2$  km;  $St = 2,0$  km/14'44";  $M$ : Lorraine 450 PS-HP-CV; Bst.: D.

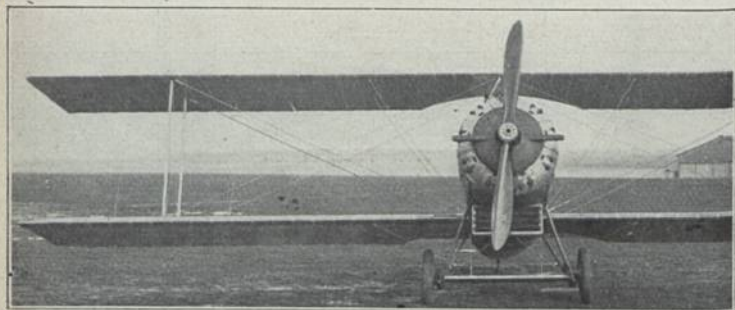




Dyle et Bacalan D B 10 (1926) Kbn 4; E: M. Létang

b = 25,00 m; l = 13,60 m; T = 93,00 m<sup>2</sup>; L = 3,15 t; N = 2,55 t; G = 5,60 t; V = 195 km/h; H = 6,0 km; M: 2 × Gnôme 420 PS-HP-CV = 840 PS-HP-CV; Bst.: D, St.

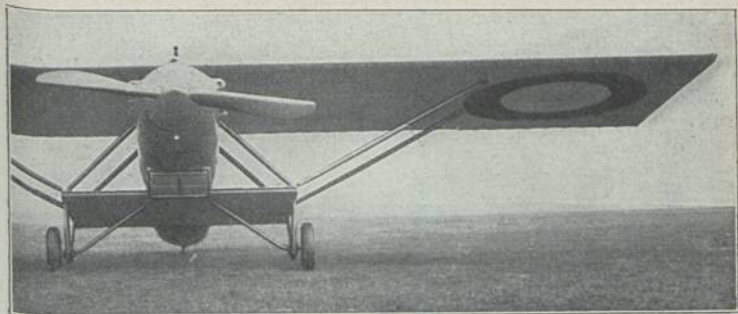
Dyle et Bacalan, Paris



Farman A 2 a (1924) Ka 2; E: Farman

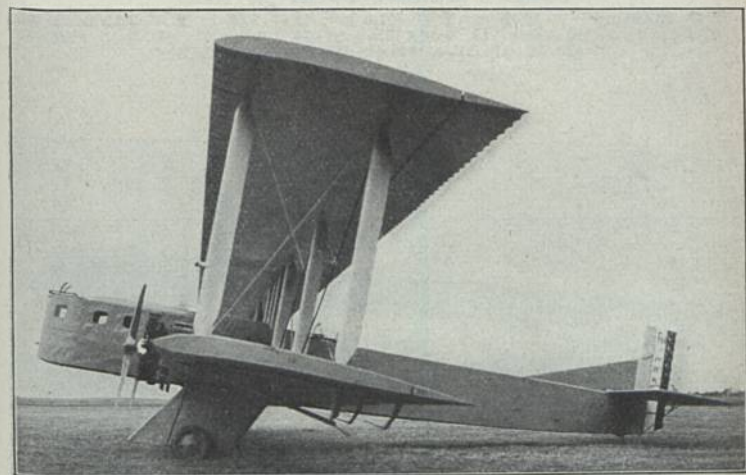
b = 12,00 m; l = 9,11 m; T = 37,00 m<sup>2</sup>; L = 0,73 t; N = 0,69 t; G = 1,42 t; V = 191 km/h; H = 6,6 km; M: Salmson 260 PS-HP-CV; Bst.: D, St.

H. et M. Farman, Billancourt, Seine



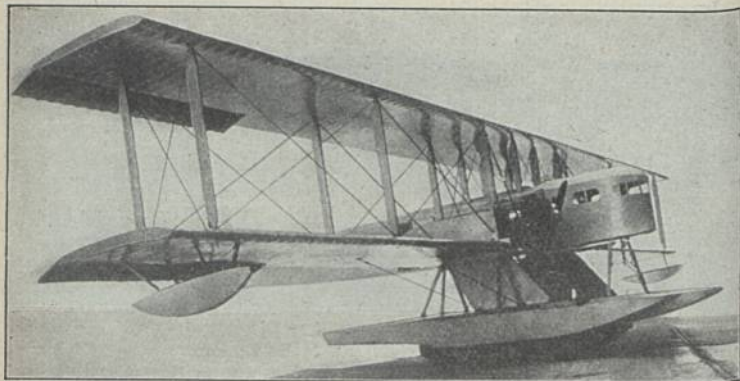
Farman A 2b (1924) Ka 2; E: Farman

b = 15,00 m; l = 10,50 m; T = 52,00 m<sup>2</sup>; L = 1,50 t; N = 1,00 t; G = 2,50 t; V = 220 km/h; H = 7,0 km; M: Farman 500 PS-HP-CV; Bst.: H, St.



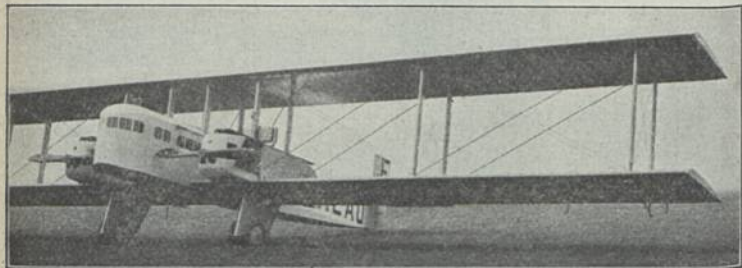
Farman F 60a „Goliath“ (1923) Kbn 4; E: Farman

b = 26,50 m; l = 14,77 m; T = 161,0 m<sup>2</sup>; L = 2,90 t; N = 2,50 t; G = 5,40 t; V = 170 km/h; H = 5,1 km; St = 1,0 km/6'6"; M: 2 × Gnôme 420 PS-HP-CV = 840 PS-HP-CV; Bst.: H, St.



**Farman F 60 b** (1923) Vw 10; E: Farman

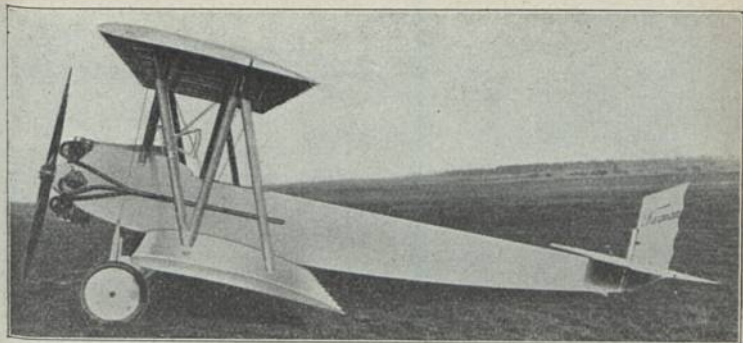
b = 28,00 m; l = 15,10 m; T = 161,0 m<sup>2</sup>; L = 3,65 t; N = 2,15 t; G = 5,80 t; V = 160 km/h; H = 4,4 km; St = 1,0 km/7'; M: 2 × Gnôme 420 PS-HP-CV = 840 PS-HP-CV; Bst.: H, St.



**Farman F 60c** (1923) V 16; E: Farman

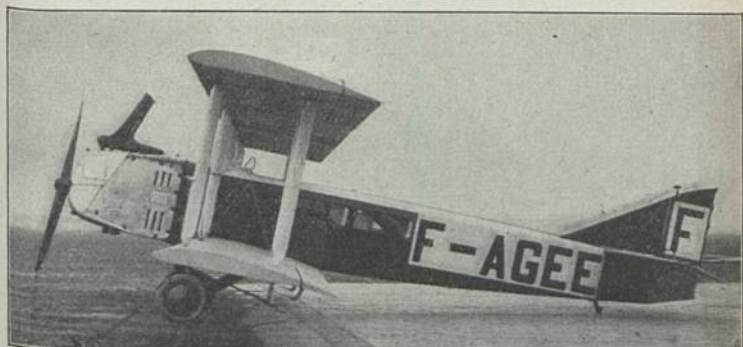
b = 26,50 m; l = 14,77 m; T = 161,0 m<sup>2</sup>; L = 2,90 t; N = 2,50 t; G = 5,40 t; V = 160 km/h; M: 2 × Renault 300 PS-HP-CV = 600 PS-HP-CV; Bst.: H, St.

H. et M. Farman, Billancourt; Seine



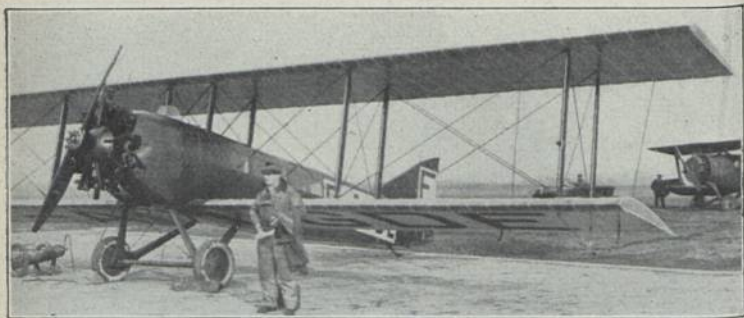
Farman „Sport“ (1921) Sp 2; E: Farman

b = 7,11 m; l = 6,13 m; L = 0,20 t; N = 0,20 t; G = 0,40 t; M: Anzani  
45 PS-HP-CV; Bst.: H, St.



Farman F 70 (1924) V 5; E: Farman

b = 15,00 m; l = 10,00 m; T = 51,70 m<sup>2</sup>; L = 1,33 t; N = 0,80 t;  
G = 2,13 t; V = 181 km/h; H = 4,9 km; St = 1,0 km/5'; M: Renault  
300 PS-HP-CV; Bst.: H, St.



Aéronautique, Paris

Farman F 73 (1928) Vtr; E: Farman

b = 15,00 m; T = 51,70 m<sup>2</sup>; L = 1,19 t; N = 1,06 t; G = 2,25 t;  
M: Gnôme 420 PS-HP-CV; Bst.: H. St.



Farman F 90 (1924) V 7; E: Farman

b = 14,00 m; l = 9,30 m; T = 62,00 m<sup>2</sup>; L = 1,10 t; N = 1,25 t;  
G = 2,35 t; M: Salmson 300 PS-HP-CV; Bst.: H. St.

H. et M. Farman, Billancourt, Seine



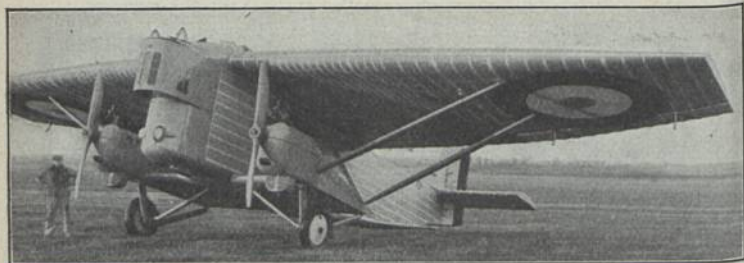
Farman F 3 X (1923) V 14; E: Farman

b = 19,00 m; l = 13,68 m; T = 81,00 m<sup>2</sup>; L = 3,33 t; N = 1,87 t;  
G = 5,20 t; V = 209 km/h; H = 4,2 km; St = 1,0 km/6'16"; M: 4 × Hispano  
180 PS-HP-CV = 720 PS-HP-CV; Bst.: H. St.



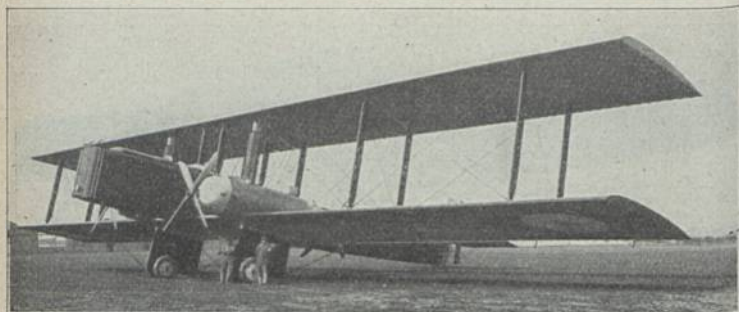
Farman „Jabiru I” (1924) V 14; E: Farman

b = 19,00 m; l = 13,80 m; T = 81,00 m<sup>2</sup>; L = 2,50 t; M: 2 × Lorraine  
400 PS HP-CV = 800 PS-HP-CV; Bst.: H. St.



Farman F 123 (1926) Kbn 4; E: Farman

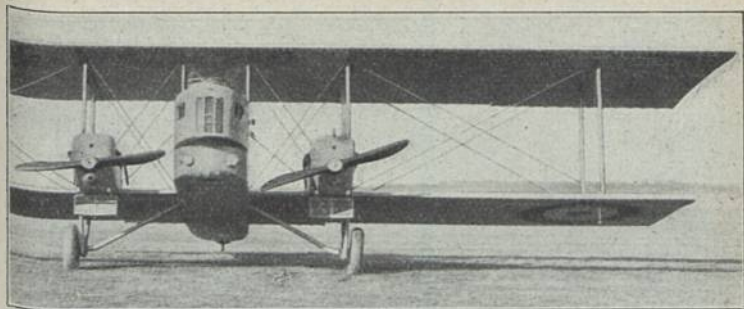
b = 19,00 m; l = 13,68 m; T = 90,00 m<sup>2</sup>; L = 3,20 t; N = 1,30 t;  
G = 4,50 t; V = 211 km/h; H = 5,6 km; St = 1,0 km/3'32"; M: 2 × Hispano  
450 PS-HP-CV = 900 PS-HP-CV; Bst.: H, St.



Farman F 140 „Supergoliath“ (1925) Kbn 6; E: Farman

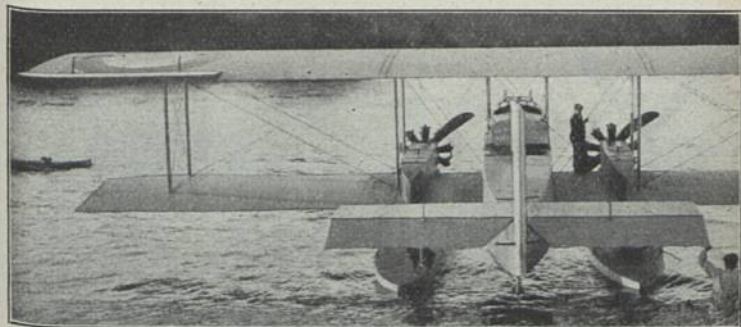
b = 35,00 m; l = 19,70 m; T = 266,0 m<sup>2</sup>; L = 7,15 t; N = 4,50 t;  
G = 11,60 t; V = 185 km/h; H = 6,5 km; St = 1,0 km/5'; M: 4 × Farman  
500 PS-HP-CV = 2000 PS-HP-CV; Bst.: H, St.

H. et M. Farman, Billancourt, Seine



**Farman F 150 a (1926) Kt 3; E: Farman**

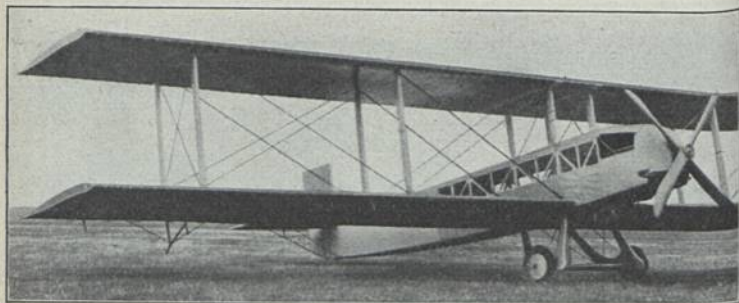
b = 20,30 m; l = 11,46 m; T = 131,6 m<sup>2</sup>; L = 2,97 t; N = 2,30 t;  
G = 5,27 t; V = 175 km/h; H = 4,4 km; St = 4,0 km/68'; M: Gnôme  
2 × 420 PS-HP-CV = 840 PS-HP-CV; Bst.: H. St.



**Farman F 150 b (1926) Ktw 3; E: Farman**

b = 20,30 m; l = 13,46 m; T = 131,6 m<sup>2</sup>; L = 3,40 t; N = 1,90 t;  
G = 5,30 t; V = 175 km/h; H = 4,4 km; St = 3,0 km/37'; M: 2 × Gnôme  
420 PS-HP-CV = 840 PS-HP-CV; Bst.: H. St.





**Farman B n 3 (1925) Kbn 3; E: Farman**

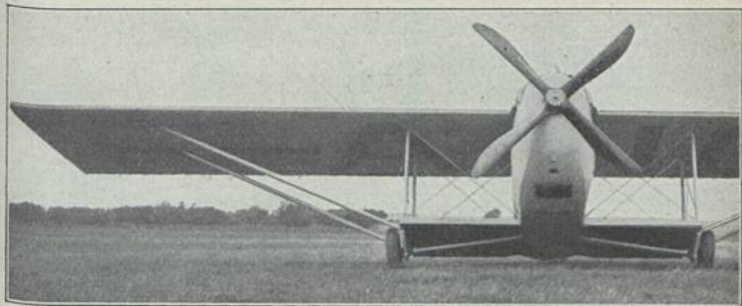
$b = 25.30$  m;  $T = 150.0$  m<sup>2</sup>;  $L = 3.23$  t;  $N = 2.34$  t;  $G = 5.57$  t;  
 $V = 100-195$  km/h;  $H = 5.2$  km;  $St = 1.0$  km/5'40";  $M$ : Farman  
600 PS-HP-CV;  $Bst.$ : H. St.



**Farman F 170 (1926) V 9; E: Farman**

$b = 16.10$  m;  $l = 11.75$  m;  $T = 52.50$  m<sup>2</sup>;  $L = 1.80$  t;  $N = 1.40$  t;  
 $G = 3.20$  t;  $V = 220$  km/h;  $H = 4.5$  km;  $St = 1.0$  km/6';  $M$ : Farman  
500 PS-HP-CV;  $Bst.$ : H. St.

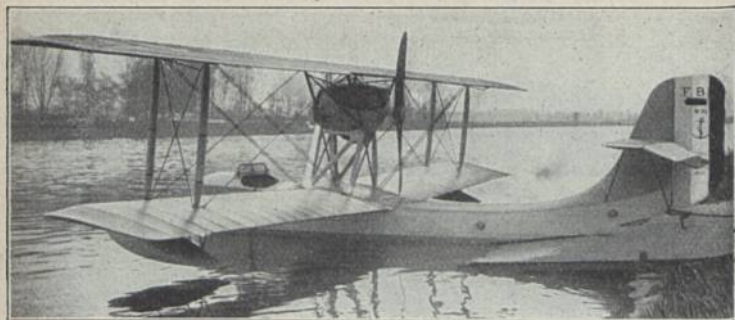
H. et M. Farman, Billancourt, Seine



Farman F 170 a (1928) V 9; E: Farman  
M: Farman 500 PS-HP-CV; Bst.: H. St.



Farman F 180 „Oiseau-bleu“ (1927) V 27; E: Farman  
b = 26,00 m; l = 13,00 m; T = 175,0 m<sup>2</sup>; L = 4,50 t; N = 3,30 t;  
G = 7,80 t; V = 190 km/h; H = 4,0 km; M: 2 × Farman 500 PS-HP-CV =  
1000 PS-HP-CV; Bst.: H. St.



F. B. A. Schreck 17 H M T 2 (1923) Üsl; E: M. Paumier

b = 12,87 m; l = 8,94 m; T = 36,50 m<sup>2</sup>; L = 0,98 t; N = 0,30 t;  
G = 1,28 t; V = 86–162 km/h; H = 4,5 km; St = 2,0 km/11'2"; M: Hispano  
180 PS-HP-CV; Bst.: H, St.



F. B. A. Schreck 19 H M B 2 (1924) Ksa 2; E: M. Paumier

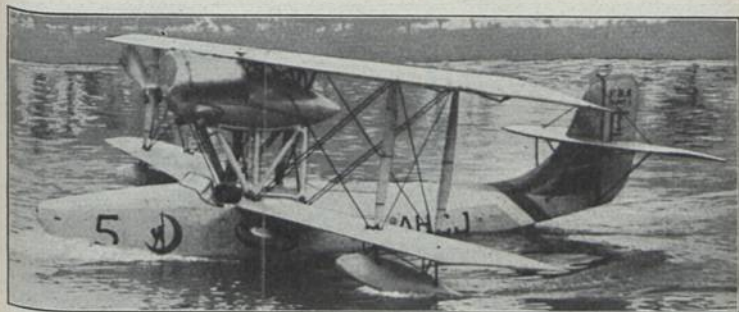
b = 14,40 m; l = 9,45 m; T = 45,70 m<sup>2</sup>; L = 1,35 t; N = 0,57 t; G = 1,92 t;  
V = 86–175 km/h; H = 6,0 km; St = 2,0 km/10'25"; M: Hispano  
350 PS-HP-CV; Bst.: H, St.

F. B. A. Schreck, Argenteuil, Seine et Oise



F. B. A. Schreck 21 (1926) Üs 2; E: M. Paumier

b = 15,40 m; l = 10,56 m; T = 53,50 m<sup>2</sup>; V = 190 km/h; H = 4,4 km;  
L = 1,95 t; N = 0,89 t; G = 2,84 t;  
St = 1,0 km/3'30"; M: Gnôme 420 PS-HP-CV; Bst.: H. St.



F. B. A. Schreck 21 H M T 5 (1926) Vsl 5; E: M. Paumier

b = 15,40 m; l = 10,56 m; T = 53,50 m<sup>2</sup>; L = 1,82 t; N = 1,02 t; G =  
2,84 t; V = 80—190 km/h; H = 4,4 km; St = 1,0 km/3'30"; M: Lorraine  
450 PS-HP-CV; Bst.: H. St.

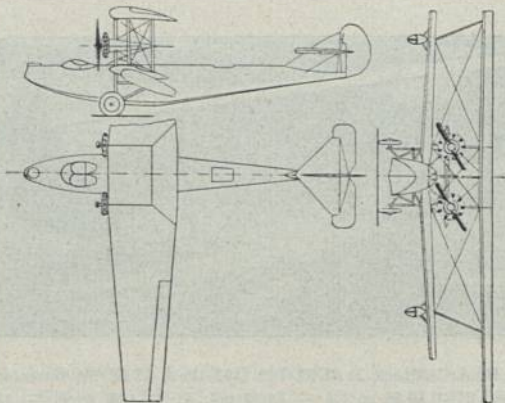
F. B. A. Schreck, Argenteuil, Seine et Oise



Aéronautique, Paris

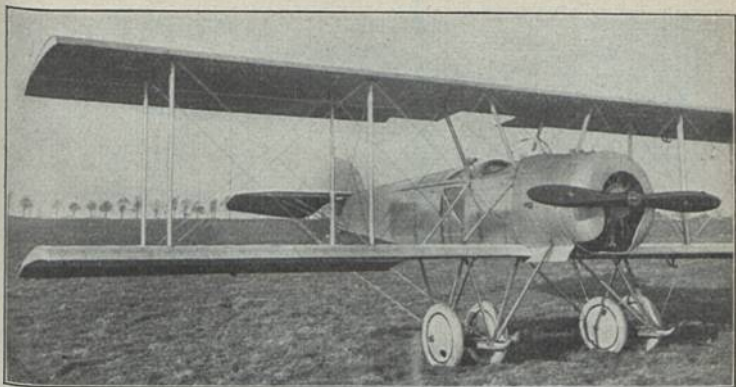
France-Aviation Denhaut (1927) Ksa 4; E: M. Denhaut

$b = 24,00$  m;  $l = 17,20$  m;  $T = 116,0$  m<sup>2</sup>;  $L = 3,22$  t;  $N = 2,00$  t;  $G = 5,22$  t;  $V = 85-170$  km/h;  $St = 1,0$  km/6';  $M: 2 \times$  Gnôme 420 PS-HP-CV = 840 PS-HP-CV; Bst.: H, St.



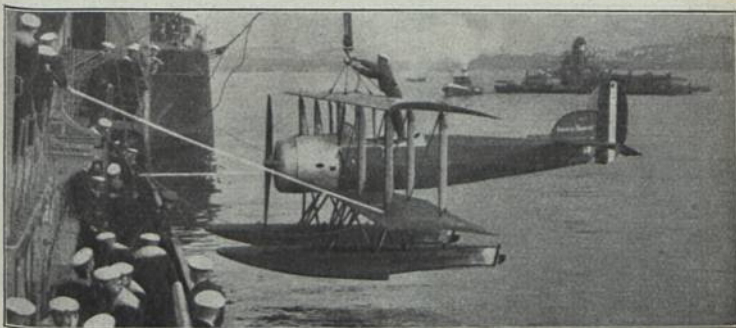
France-Aviation Denhaut

France-Aviation, Boulogne-s.-S.



Hanriot H D 14 S (1926) Kk 2; E: M. Huguet, M. Guillemin

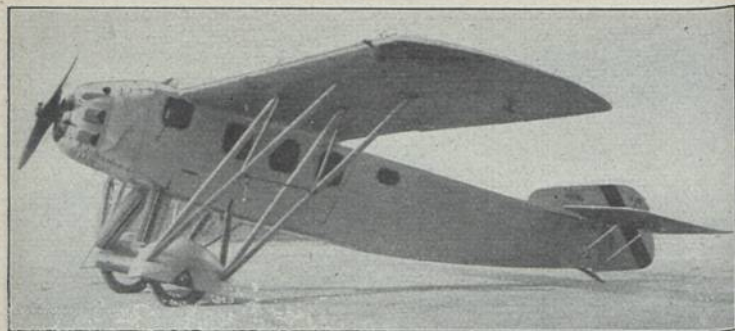
b = 10,26 m; l = 7,25 m; T = 34,90 m<sup>2</sup>; L = 0,53 t; N = 0,25 t; G = 0,87 t; V = 115 km/h; H = 4,0 km; M: Le Rhône 80 PS-HP-CV; Bst.: H, St.



Hanriot H D 19 a (1922) Üw 2; E: M. Huguet, M. Guillemin

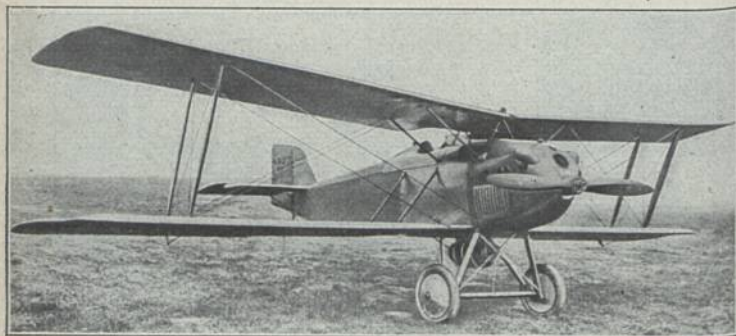
b = 9,19 m; l = 7,20 m; T = 26,70 m<sup>2</sup>; L = 0,66 t; N = 0,29 t; G = 0,95 t; V = 170 km/h; H = 5,5 km; M: Clerget 130 PS-HP-CV; Bst.: H, St.

R. Hanriot, Carrières sur Seine, Seine et Oise



**Hanriot H 25 T (1926) V 7; E: M. Huguët, M. Guillemin**

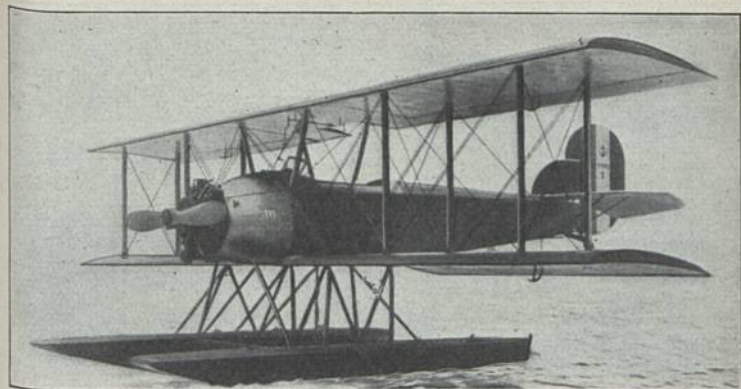
b = 17,00 m; l = 12,50 m; V = 51,00 m<sup>2</sup>; L = 1,70 t; N = 0,90 t;  
G = 2,60 t; V = 195 km; H = 4,0 km; M: Salmson 500 PS-HP-CV;  
Bst.: D. St.



**Hanriot H D 27 (1923) Kj 1; E: M. Huguët, M. Guillemin**

b = 7,50 m; l = 6,15 m; T = 20,00 m<sup>2</sup>; L = 0,52 t; N = 0,22 t; G = 0,74 t;  
V = 195 km/h; H = 7,0 km; St = 5,0 km/16'7"; M: Hispano 180 PS-HP-CV;  
Bst.: H. St.

**R. Hanriot, Carrières sur Seine, Seine et Oise**



**Hanriot H 41 (1926)** Üw 2; E: M. Huguet, M. Guillemin

b = 10,26 m; l = 8,00 m; T = 34,29 m<sup>2</sup>; L = 0,72 t; N = 0,27 t;  
G = 0,99 t; V = 120 km/h; H = 3,5 km; M: Salmson 120 PS-HP-CV;  
Bst.: H. St.

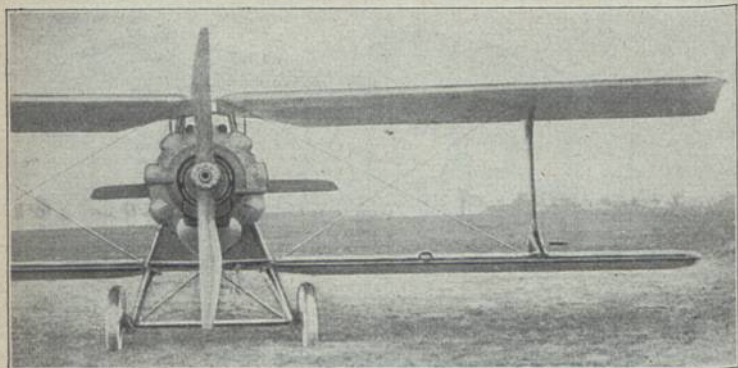


Aéronautique, Paris

**Hanriot H 43 (1928)** Ka 2; E: M. Huguet, M. Guillemin

b = 10,60 m; l = 7,24 m; T = 28,00 m<sup>2</sup>; L = 0,92 t; N = 0,84 t; G =  
1,40 t; V = 85—185 km/h; H = 6,0 km; St = 1,0 km/4'; M: Salmson  
260 PS-HP-CV; Bst.: D. St.





**Hanriot H D 31 (1924) Kj 1; E: M. Huguet, M. Guillemin**

b = 11,00 m; l = 7,58 m; T = 34,00 m<sup>2</sup>; G = 1,78 t; V = 267 km/h;  
H = 8,0 km; M: Salmson 550 PS-HP-CV; Bst.: D.



**Hanriot H 32 (1924) U 2; E: M. Huguet, M. Guillemin**

b = 9,20 m; l = 7,25 m; T = 31,30 m<sup>2</sup>; L = 0,51 t; N = 0,15 t; G = 0,76 t;  
V = 55—120 km/h; H = 3,8 km; M: Le Rhône 80 PS-HP-CV; Bst.: H, St.



**Hanriot H 34** (1924) Û 2; E: M. Huguët, M. Guillemin

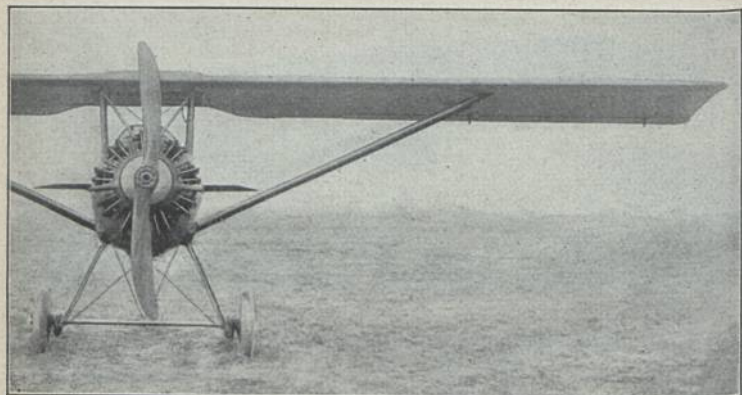
b = 11,40 m; l = 6,96 m; T = 22,00 m<sup>2</sup>; L = 0,39 t; N = 0,25 t;  
G = 0,64 t; V = 135 km/h; H = 4,5 km; St = 2,0 km/17'; M: Le Rhône  
80 PS-HP-CV; Bst.: H, St.



Aéronautique, Paris

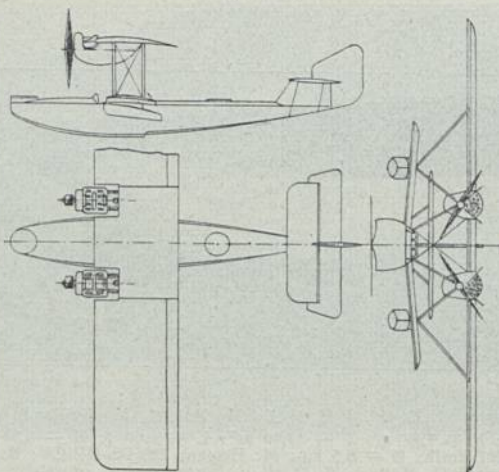
**Hanriot H 35** (1926) Û 2; E: M. Huguët, M. Guillemin

b = 11,40 m; h = 7,47 m; T = 22,00 m<sup>2</sup>; L = 0,60 t; N = 0,35 t; G =  
0,95 t; V = 207 km/h; H = 6,5 km; M: Hispano 180 PS-HP-CV; Bst.: H, St.



**Hanriot H 36 (1926) U 2; M. Huguet, M. Guillemin**

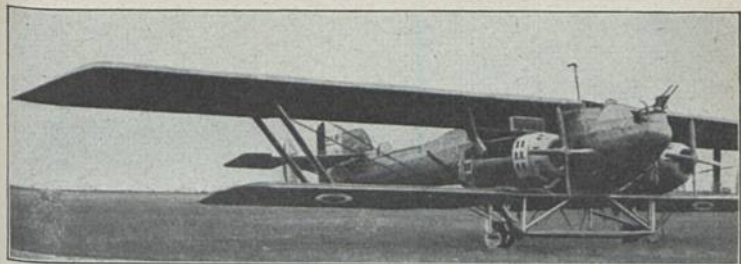
b = 9,20 m; l = 7,25 m; T = 31,30 m<sup>2</sup>; L = 0,39 t; N = 0,25 t; G = 0,64 t;  
 V = 135 km/h; H = 4,5 km, St = 2,0 km/17'; M: Salmson 550 PS-HP-CV;  
 Bst.: D.



**Hanriot H 38 (1926) Ksb 4; E. M. Huguet, M. Guillemin**

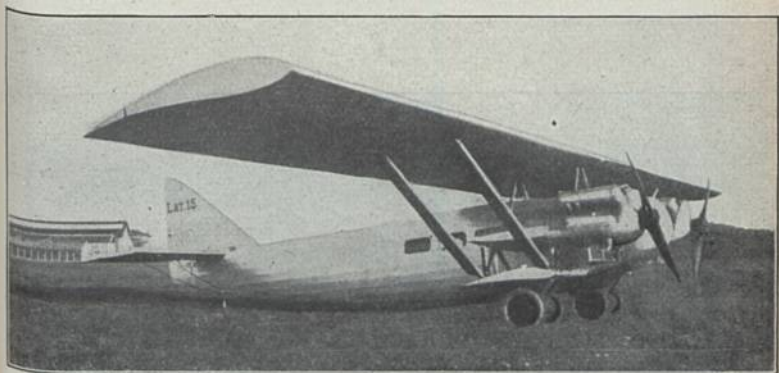
b = 14,00 m; l = 10,74 m; T = 50,00 m<sup>2</sup>; L = 1,56 t; N = 0,82 t;  
 G = 2,38 t; V = 160 km/h; H = 4,6 km; M: 2 × Hispano 180 PS-HP-CV =  
 360 PS-HP-CV; Bst.: St, D, H.

R. Hanriot, Carrières sur Seine, Seine et Oise



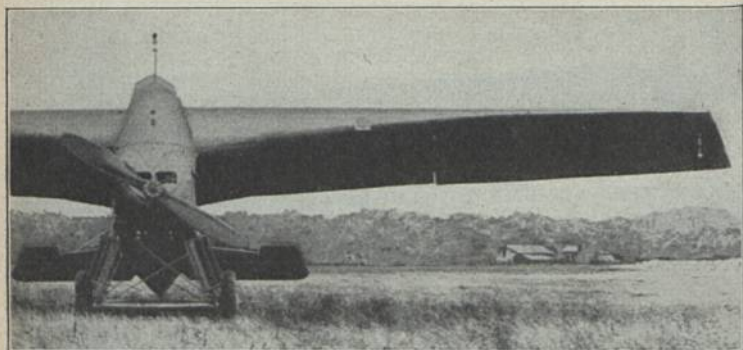
Latécoère LATé 6 (1922) Kbn 4

b = 27,70 m; l = 15,74 m; T = 124,0 m<sup>2</sup>; L = 4,99 t; N = 2,06 t; G = 7,05 t; V = 215 km/h; H = 6,0 km; M: 4 × Salmson 400 PS-HP-CV = 1600 PS-HP-CV; Bst.: H, St.



Latécoère LATé 15 (1924) V 5

b = 18,00 m; l = 11,85 m; T = 54,00 m<sup>2</sup>; L = 1,86 t; N = 1,67 t; G = 3,53 t; V = 175 km/h; H = 4,1 km; M: 2 × Lorraine 270 PS-HP-CV = 540 PS-HP-CV; Bst.: D, S, H, St.



Latécoère LATé 16 (1924) V 5

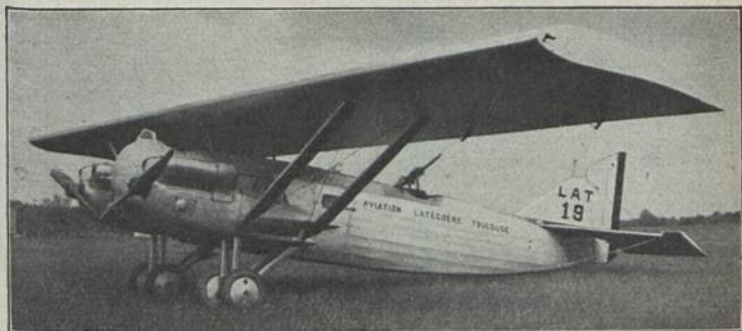
b = 17,80 m; l = 12,50 m; T = 48,00 m<sup>2</sup>; L = 1,67 t; N = 0,33 t; G = 2,50 t; V = 180 km/h; H = 4,0 km; M: Lorraine 400 PS-HP-CV; Bst.: H. S. St. D.



Latécoère LATé 17 (1925) V 5

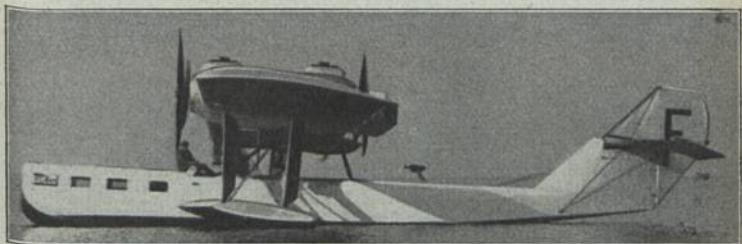
b = 14,60 m; l = 9,34 m; T = 37,60 m<sup>2</sup>; L = 1,46 t; N = 1,26 t; G = 2,72 t; V = 177 km/h; H = 3,7 km; M: Renault 350 PS-HP-CV; Bst.: D. St.

P. Latécoère, Paris



Latécoère LATé 19 (1925) Kb 4

$b = 18,00$  m;  $l = 11,85$  m;  $T = 54,00$  m<sup>2</sup>;  $L = 2,00$  t;  $N = 1,31$  t;  
 $G = 3,30$  t;  $V = 178$  km/h;  $H = 4,3$  km;  $M: 2 \times$  Lorraine 270 PS-HP-CV =  
540 PS-HP-CV; Bst.: D. St.



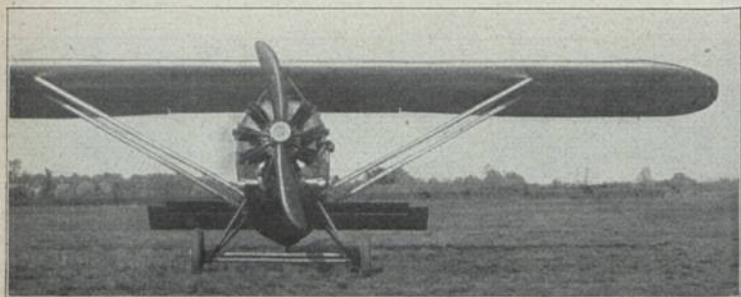
Latécoère LATé 23 (1927) Vs

$b = 28,00$  m;  $l = 16,60$  m;  $L = 4,62$  t;  $N = 2,88$  t;  $G = 7,50$  t;  $V =$   
 $175$  km/h;  $M: 2 \times$  Farman 500 PS-HP-CV = 1000 PS-HP-CV; Bst.:  
H. S, St, D.



Latécoère LATé 24 (1927) V8

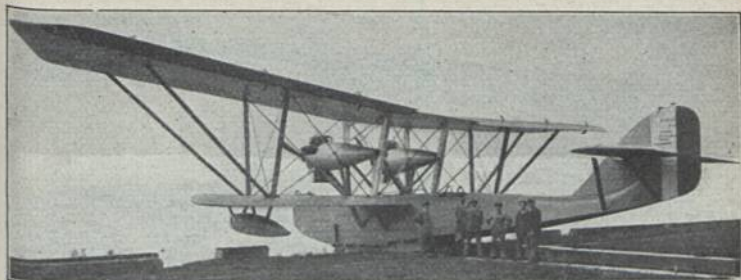
b = 33,00 m; l = 23,00 m; T = 180,0 m<sup>2</sup>; M: 4 × Farman 500 PS-HP-CV =  
2000 PS-HP-CV; Bst.: H, St, D.



Latécoère LATé 25 (1927) V 6

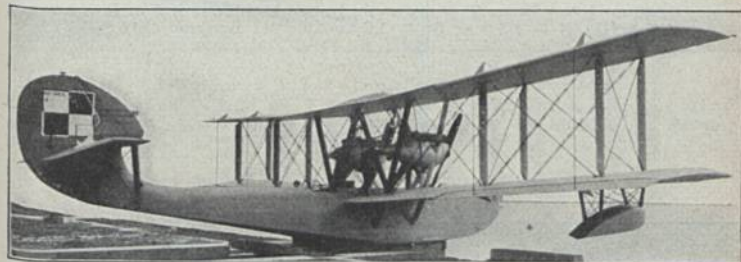
b = 17,40 m; l = 9,45 m; T = 48,60 m<sup>2</sup>; L = 1,59 t; N = 1,69 t; G =  
3,28 t; V = 170 km/h; M: Gnôme 450 PS-HP-CV; Bst.: H, St, D.

P. Latécoère, Paris



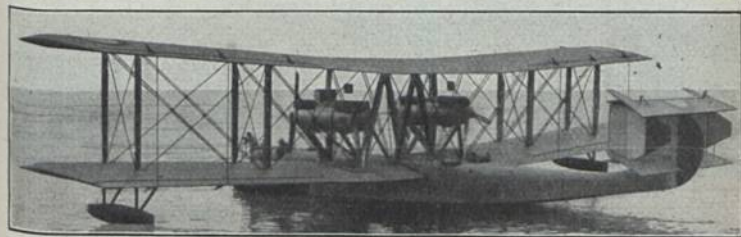
**Latham L 1 (1923)** Ksb 4; E. J. Latham

b = 12,40 m; l = 10,92 m; T = 50,00 m<sup>2</sup>; L = 2,20 t; N = 0,50 t;  
 G = 2,70 t; V = 260 km/h; H = 4,0 km; St = 2,0 km/21'; M: 2 × Lorraine  
 450 PS-HP-CV = 900 PS-HP-CV; Bst.: H, St, D.



**Latham H B 3 (1924)** Ksb 4; E. J. Latham

b = 22,50 m; l = 15,60 m; T = 125,0 m<sup>2</sup>; L = 3,70 t; N = 1,70 t; G =  
 5,40 t; V = 160 km/h; M: 2 × Lorraine 400 PS-HP-CV = 800 PS-HP-CV;  
 Bst.: H, St, D.



**Latham H R 5 (1926)** Ksb 4; E. J. Latham

b = 32,50 m; l = 21,00 m; T = 255,0 m<sup>2</sup>; L = 7,80 t; N = 3,10 t; G =  
 10,9 t; V = 160 km/h; St = 2,0 km/23'; M: 4 × Lorraine 400 PS-HP-CV =  
 1600 PS-HP-CV; Bst.: H, D, St.





Levasseur (1925) Ka 2; E: P. Levasseur

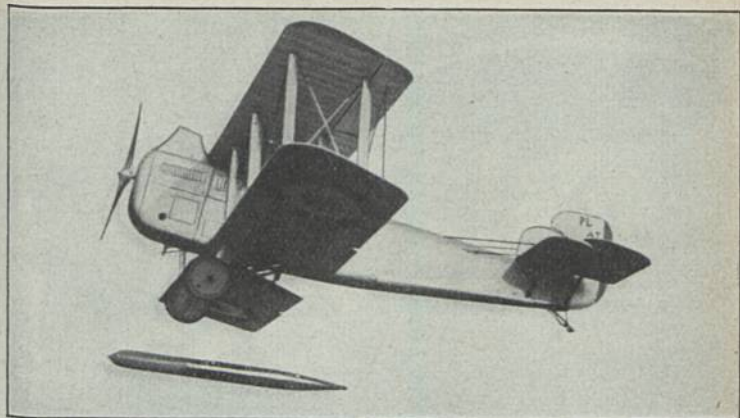
b = 14,60 m; l = 9,70 m; T = 60,00 m<sup>2</sup>; L = 1,55 t; N = 0,85 t; G = 2,40 t;  
V = 185 km/h; H = 5,5 km; St = 3,0 km/20'; M: Lorraine 450 PS-HP-CV;  
Bst.: H, St.



Levasseur „Marin“ (1923) Ka 3; E: P. Levasseur

b = 14,50 m; l = 9,30 m; T = 59,00 m<sup>2</sup>; L = 1,33 t; N = 0,77 t; G =  
2,10 t; V = 180 km/h; H = 5,3 km; M: Lorraine 400 PS-HP-CV;  
Bst.: H, St.

P. Levasseur, Paris



**Levasseur 2 A T 2 (1926) Kt 2; E: P. Levasseur**

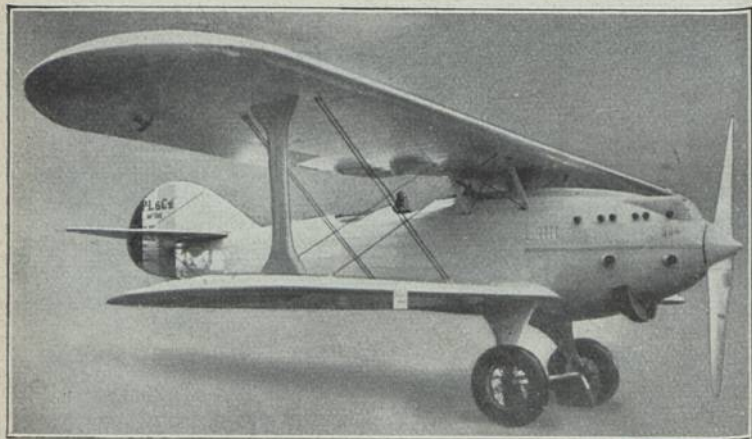
b = 15,15 m; l = 11,00 m; T = 73,00 m<sup>2</sup>; L = 2,24 t; N = 1,12 t; G = 3,36 t; V = 75–174 km/h; H = 4,2 km; St = 3,0 km/39'; M: Renault 600 PS-HP-CV; Bst.: H, St.



**Levasseur P L 5 C 2 (1925) Kt 2; E: P. Levasseur**

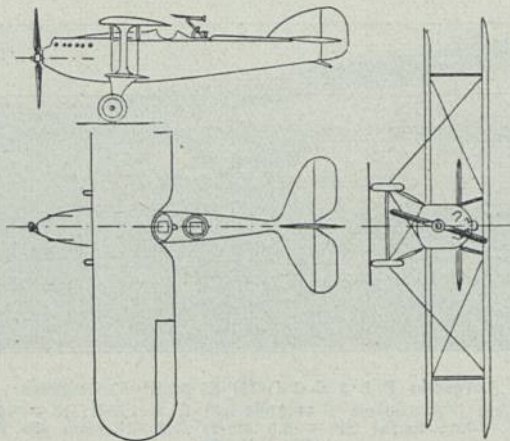
b = 12,36 m; l = 8,80 m; T = 37,00 m<sup>2</sup>; L = 1,35 t; N = 0,60 t; G = 1,80 t; V = 215 km/h; St = 5,0 km/23'; M: Hispano 450 PS-HP-CV; Bst.: H, St.

P. Levasseur, Paris

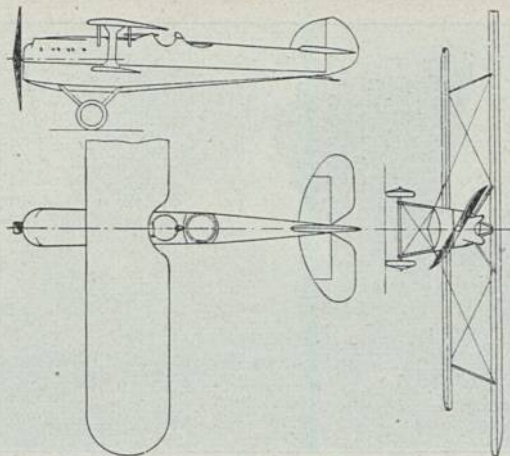


Levasseur P L 6 C 2 (1926) K1 1; E: P. Levasseur.

b = 12,20 m; l = 8,75 m; T = 40,00 m<sup>2</sup>; L = 1,20 t; N = 0,78 t; G = 1,98 t; V = 215 km/h; H = 7,5 km; M: Hispano 500 PS-HP-CV; Bst.: H. S. St.

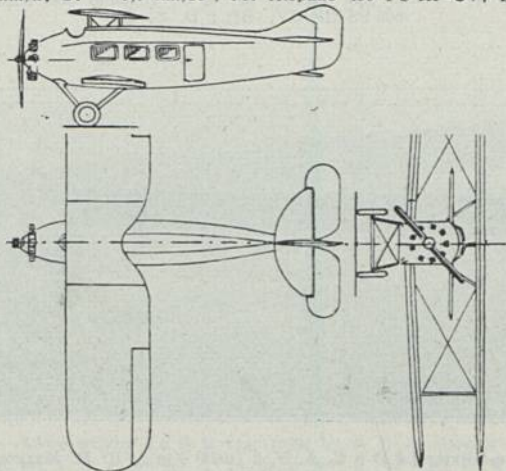


Levasseur P L 6 C 2  
P. Levasseur, Paris



Levasseur VAMB C 2 (1924) Ka 2; E: P. Levasseur

b = 12,40 m; l = 8,80 m; T = 37,00 m<sup>2</sup>; L = 1,15 t; N = 0,65 t; G = 1,80 t;  
 V = 215 km/h; St = 5,0 km/23'; M: Hispano 450 PS-HP-CV; Bst.: H. St.



Levasseur P L 7 (1926) V 8; E: P. Levasseur

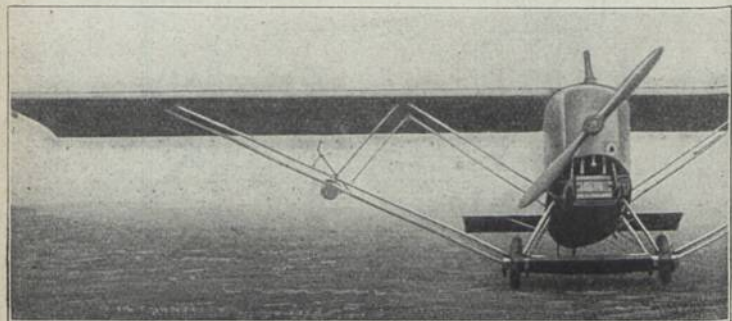
b = 14,60 m; l = 10,00 m; T = 60,00 m<sup>2</sup>; L = 1,40 t; N = 0,85 t;  
 G = 2,25 t; V = 180 km/h; M: Gnôme 420 PS-HP-CV; Bst.: H. S. St.

P. Levasseur, Paris



**Liore-Olivier Lé O 7 bis (1921) Kbn 3; E: M. Margoulis**

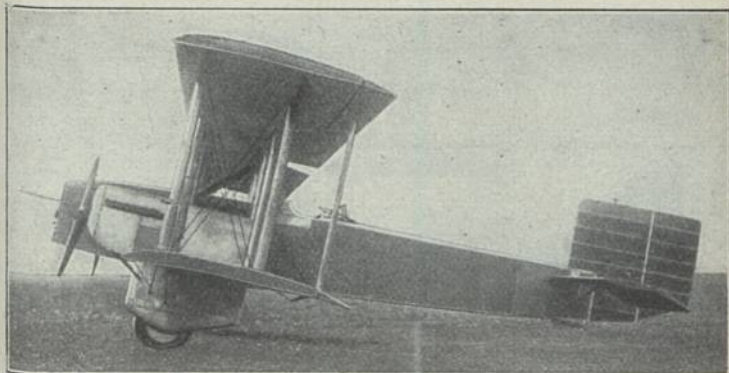
b = 18,30 m; l = 11,61 m; T = 68,35 m<sup>2</sup>; L = 1,68 t; N = 1,22 t;  
G = 2,90 t; V = 200 km/h; M: 2 × Hispano 300 PS-HP-CV =  
600 PS-HP-CV; Bst.: D, S, St.



**Liore-Olivier Lé O 8 C. A. N. 2 (1923) Kjn 2; E: M. Margoulis**

b = 15,50 m; l = 8,70 m; T = 32,00 m<sup>2</sup>; L = 1,19 t; N = 0,63 t; G =  
1,82 t; V = 215 km/h; H = 6,3 km; M: Renault 300 PS-HP-CV; Bst.: D, St.

Liore et Olivier, Levallois, Perret



Lioré-Olivier Lé O 12 (1924) Kbn 3; E: M. Olivier

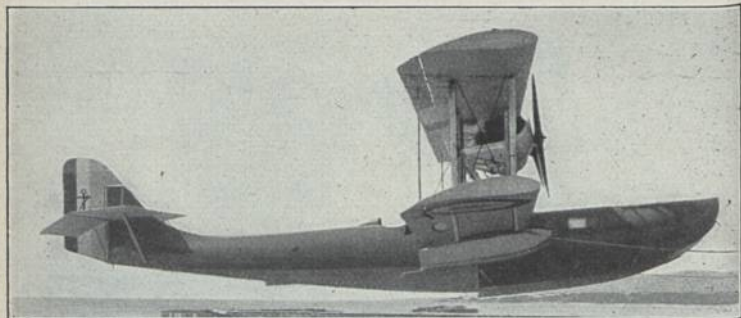
b = 22,20 m; l = 12,97 m; T = 103,0 m<sup>2</sup>; L = 2,80 t; N = 1,80 t; G = 4,60 t; V = 185 km/h; M: 2 × Lorraine 400 PS-HP-CV = 800 PS-HP-CV; Bst.: D, St, S.



Lioré-Olivier Lé O H 13a (1923) Vs 5; E: M. Benoit

b = 16,00 m; l = 11,50 m; T = 58,00 m<sup>2</sup>; L = 1,60 t; N = 0,90 t; G = 2,50 t; V = 160 km/h; M: 2 × Hispano 150 PS-HP-CV = 300 PS-HP-CV; Bst.: D, St, H, S.

Lioré et Olivier, Levallois, Perret



Lioré-Olivier Lé O H 13 bis (1925) Vs 5; E: M. Benoit

b = 16,00 m; l = 12,70 m; T = 58,00 m<sup>2</sup>; L = 1,80 t; N = 0,95 t; G = 2,75 t; V = 160 km/h; St = 2,0 km/16'; M: 2 × Hispano 180 PS-HP-CV = 360 PS-HP-CV; Bst.: D, S, H, St.

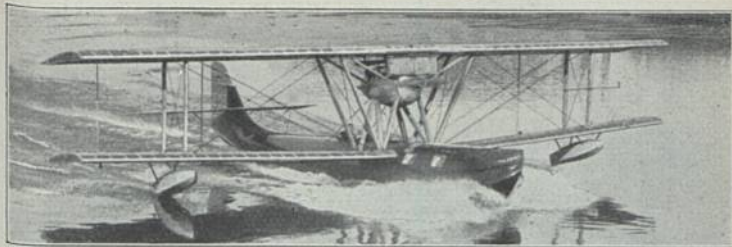


Aéronautique, Paris

Lioré-Olivier Lé O 21 (1926) V 20; E: M. Olivier

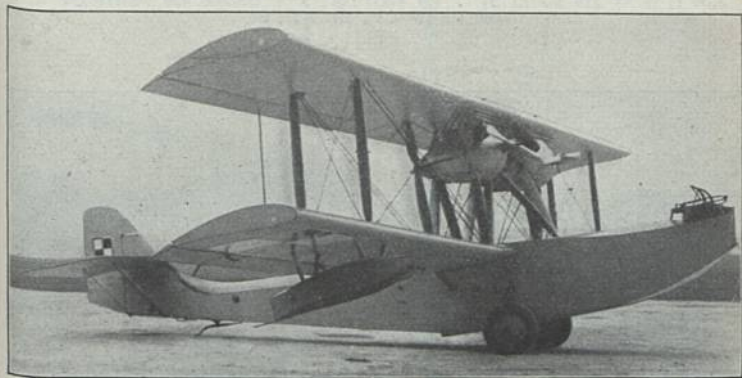
b = 22,76 m; l = 15,40 m; T = 106,3 m<sup>2</sup>; L = 4,70 t; N = 0,80 t; G = 5,50 t; V = 185 km/h; H = 5,0 km; St = 4,0 km/39'; M: 2 × Gnôme 420 PS-HP-CV = 840 PS-HP-CV; Bst.: D, S, St.

Lioré et Olivier, Levallois, Perret



Lioré-Olivier Lé O H 134 (1926) Vs; E. M. Benoit

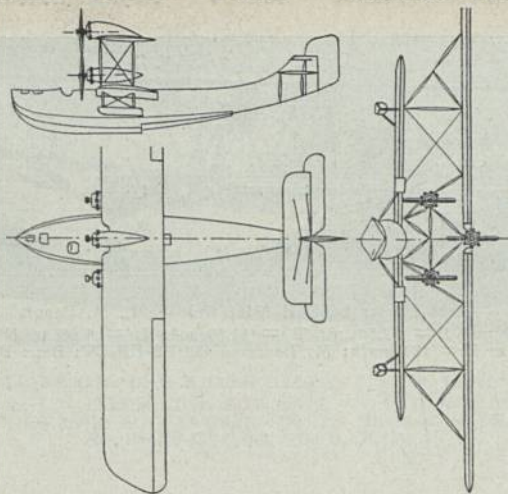
b = 16,00 m; l = 12,50 m; T = 61,00 m<sup>2</sup>; L = 1,86 t; N = 0,89 t;  
G = 2,75 t; V = 180 km/h; M: Lorraine 450 PS-HP-CV; Bst.: D, H, S, St.



Lioré-Olivier Lé O H 135 (1926) Ksa 3; E. M. Benoit

b = 16,00 m; l = 11,95 m; T = 58,00 m<sup>2</sup>; L = 1,70 t; N = 1,14 t; G =  
2,84 t; V = 150 km/h; St = 1,0 km/7'; M: 2 × Hispano 150 PS-HP-CV =  
300 PS-HP-CV; Bst.: B, St, S, D.





Lioré-Olivier Lé O H 150 (1926) Vs; E: M. Benoit

b = 28,10 m; l = 26,95 m; T = 136,20 m<sup>2</sup>; L = 3,90 t; N = 1,10; G = 5,00 t; V = 175 km/h; St = 1,0 km/7'; M: 3 × Gnôme 420 PS-HP-CV = 1260 PS-HP-CV; Bst.: H. St.



Lioré-Olivier Lé O H 190 (1926) Vs 8; E: M. Benoit

b = 16,00 m; l = 12,50 m; T = 64,00 m<sup>2</sup>; L = 1,75 t; N = 1,65 t; G = 3,20 t; V = 165 km/h; H = 3,0 km; M: Gnôme 420 PS-HP-CV; Bst.: H. St.

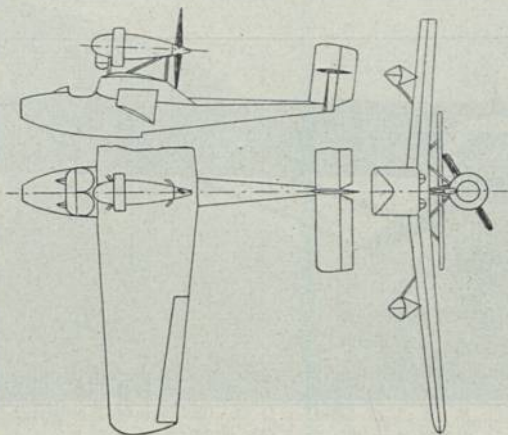
Lioré et Olivier, Levallois, Perret



Aéronautique, Paris

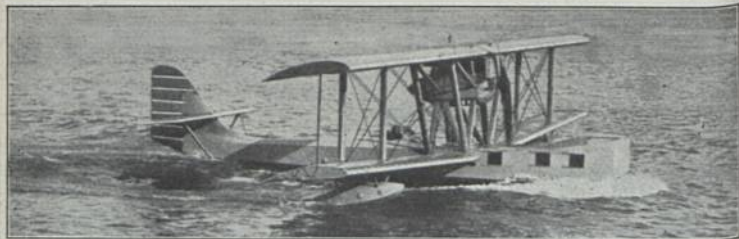
**Liore-Olivier Lé O H 180 (1927) Sps 2; E: M. Riffard**

$b = 11,20$  m;  $l = 7,25$  m;  $T = 17,20$  m<sup>2</sup>;  $L = 0,68$  t;  $N = 0,28$  t;  $G = 0,96$  t;  $V = 165$  km/h;  $H = 3,5$  km;  $St = 2,0$  km/18';  $M: Salmson$   
120 PS-HP-CV; Bst.: H. St.



**Liore-Olivier Lé O H 180**

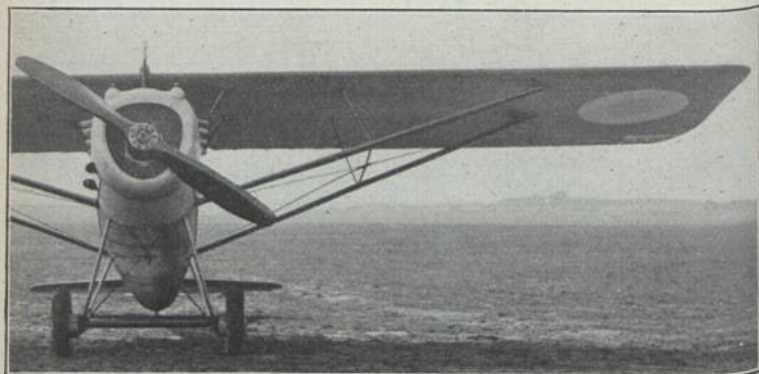
**Liore et Olivier, Levallois, Perret**



**Lioré-Olivier Lé O H 191 (1926) Vs; E: M. Benoit**

b = 16,00 m; l = 12,50 m; T = 61,00 m<sup>2</sup>; L = 1,75 t; N = 1,08 t;  
G = 2,83 t; V = 180 km/h; M: Lorraine 450 PS-HP-CV; Bst.: H. St.

**Lioré et Olivier, Levalois, Perret**

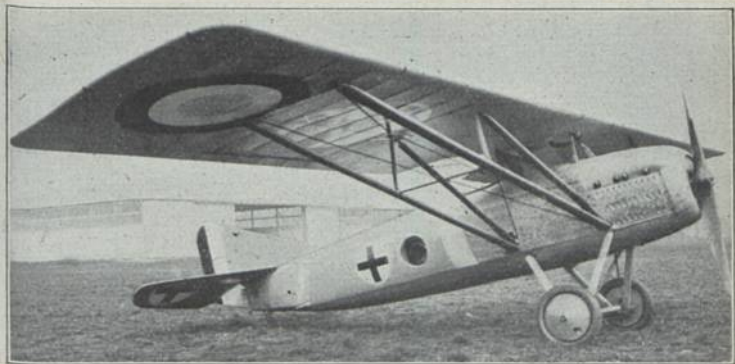


**Aéronautique, Paris**

**Loire-Gourdou-Leseurre LGL 341 C 1 (1928) KJ 1; E: M. Gourdou**

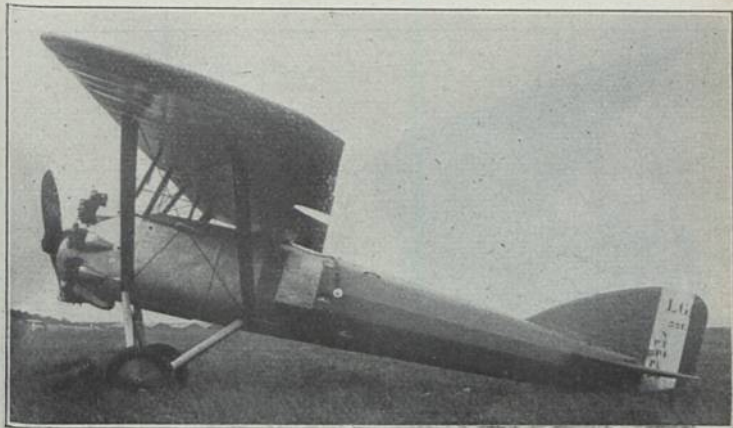
b = 12,20 m; l = 7,55 m; T = 27,50 m<sup>2</sup>; L = 1,11 t; N = 0,55 t; G =  
1,66 t; V = 270 km/h; M: Hispano 500 PS-HP-CV; Bst.: S, D, St.

**Loire-Gourdou-Leseurre, Paris**



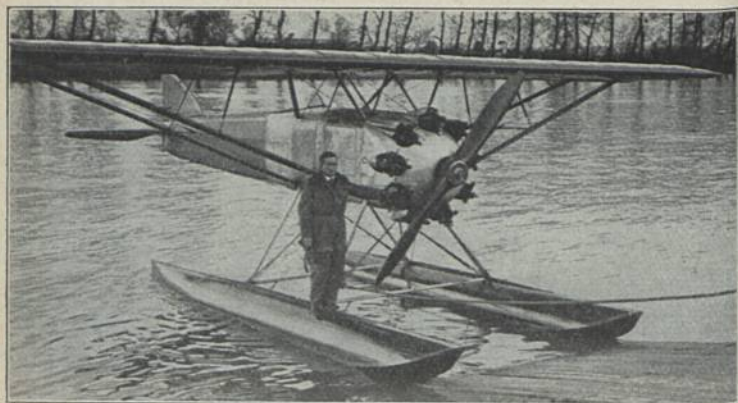
Loire-Gourdou-Leseurre LGL 23 TS (1926) Kk 3; E: M. Gourdon

b = 11,00 m; l = 7,15 m; T = 23,40 m<sup>2</sup>; L = 0,70 t; N = 0,37 t; G = 1,07 t;  
V = 181 km/h; H = 4,2 km; St = 3,0 km/19'46"; M: Hispano 180 PS-HP-CV;  
Bst.: D, S, H, St.

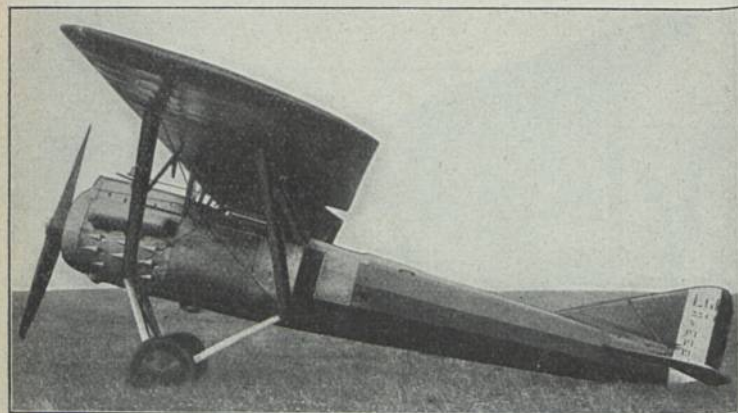


Loire-Gourdou-Leseurre LGL 32 C 1 (1926) Kj 1; E: M. Gourdon

b = 12,20 m; l = 7,55 m; T = 25,00 m<sup>2</sup>; L = 0,96 t; N = 0,41 t; G = 1,37 t;  
V = 90—270 km/h; H = 9,7 km; St = 5,0 km/11'; M: Gnôme 420 PS-  
HP-CV; Bst.: D, H, S, St.

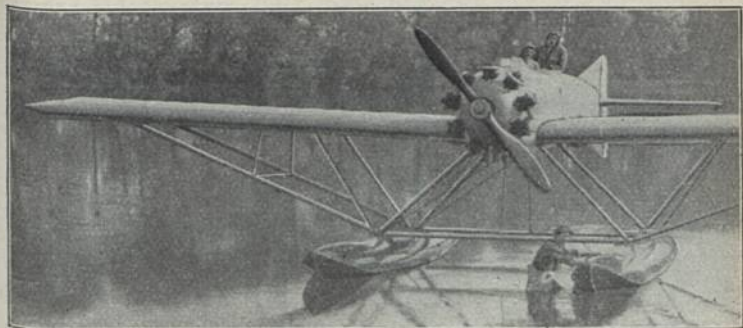


**Loire-Gourdou-Leseurre LGL 32 Hy (1927) Spw 1; E: M. Gourdou**  
b = 12,20 m; l = 8,40 m; T = 25,00 m<sup>2</sup>; G = 1,45 t; V = 225 km/h;  
H = 9,3 km; M: Gnôme 515 PS-HP-CV; Bst.: S, H, St.



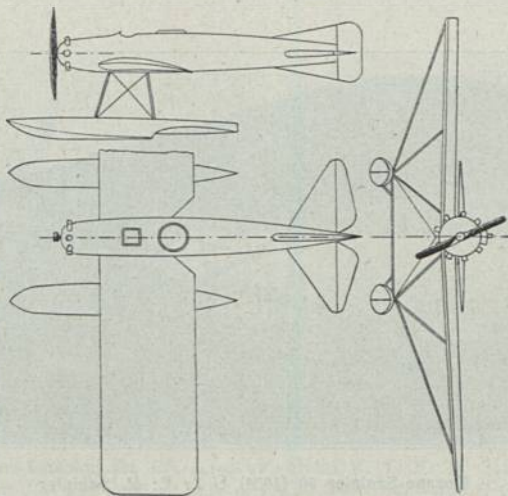
**Loire-Gourdou-Leseurre LGL 33 C 1 (1926) KJ 1; E: M. Gourdou**  
b = 12,20 m; l = 8,03 m; T = 25,00 m<sup>2</sup>; L = 1,13 t; N = 0,41 t; G = 1,54 t;  
V = 90–260 km/h; H = 9,0 km; St = 5,0 km/13'; M: Lorraine 450 PS-  
HP-CV; Bst.: H, D, St, S.

Loire-Gourdou-Leseurre, Paris



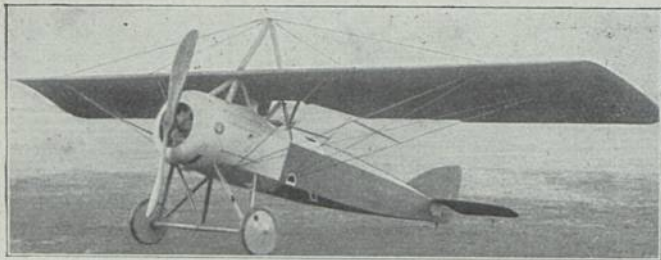
**Loire-Gourdou-Leseurre LGL L 2 (1928) Kaw 2; E: M. Gourdou**

b = 16,00 m; l = 10,50 m; T = 41,00 m<sup>2</sup>; L = 1,52 t; N = 0,77 t; G = 2,29 t; V = 85–190 km/h; H = 6,5 km; St = 5,3 km/48'; M: Gnôme 420 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St, D.



**Loire-Gourdou-Leseurre LGL L 2**

**Loire-Gourdou-Leseurre, Paris**



**Morane-Saulnier A R 35 E P 2 (1924) Ü 2; E: R. Saulnier**

b = 10,56 m; l = 6,76 m; T = 18,00 m<sup>2</sup>; L = 0,45 t; N = 0,17 t; G = 0,70 t;  
V = 131 km/h; H = 4,2 km; St = 1,0 km/5'48''; M: Gnôme 80 PS-HP-CV;  
Bst.: H. St.



**Morane-Saulnier 50 (1924) Ü 2; E: R. Saulnier**

b = 11,70 m; l = 7,70 m; T = 24,00 m<sup>2</sup>; L = 0,60 t; N = 0,24 t; G = 0,84 t;  
V = 168 km/h; St = 1,0 km/5'; M: Salmson 150 PS-HP-CV; Bst.: H. St.



**Morane-Saulnier 51 (1924) Ü 2; E: R. Saulnier**

b 11,70 m; l = 7,70 m; T = 24,00 m<sup>2</sup>; L = 0,61 t; N = 0,35 t; G = 0,96 t;  
V = 170 km/h; M: Hispano 180 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.



**Morane-Saulnier 121 C-1 „Jockey“ (1927) Kj 1; E: R. Saulnier**

b = 9,80 m; l = 6,71 m; T = 16,00 m<sup>2</sup>; L = 0,99 t; N = 0,26 t; G = 1,25 t;  
V = 256 km/h; H = 8,1 km; St = 7,0 km/25'37"; M: Hispano 400 PS-HP-CV;  
Bst.: H, St, D.





**Morane-Saulnier 129 (1926) U 2; E: R. Saulnier**

b = 10,70 m; l = 7,04 m; T = 19,70 m<sup>2</sup>; L = 0,74 t; N = 0,30 t; G = 1,04 t;  
M: Hispano 180 PS-HP-CV; Bst.: H, St.



**Morane-Saulnier 130 (1926) U 2; E: R. Saulnier**

b = 10,70 m; l = 6,95 m; T = 19,70 m<sup>2</sup>; L = 0,78 t; N = 0,38 t; G = 1,14 t;  
V = 203 km/h; H = 6,3 km; St = 2,0 km/7'7"; M: Salmson 230 PS-HP-CV;  
Bst.: H, St.



**Morane-Saulnier 132 (1926) U 2; E: R. Saulnier**

$b = 10,70$  m;  $l = 6,86$  m;  $T = 19,70$  m<sup>2</sup>;  $L = 0,60$  t;  $N = 0,30$  t;  $G = 0,90$  t;  
 $V = 172$  km/h;  $H = 4,5$  km;  $St = 2,0$  km/13'18"; M: Salmson 120 PS-HP-CV;  
Bst.: H, St.



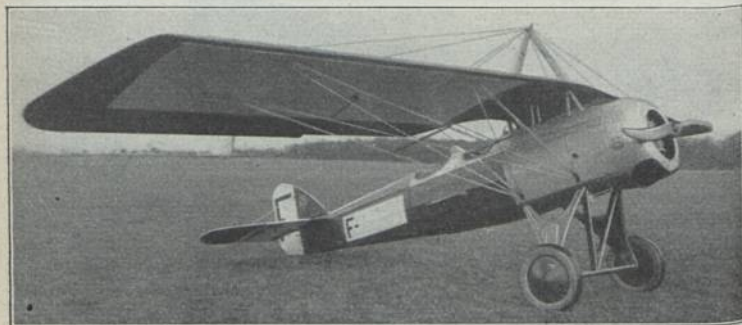
**Morane-Saulnier 147 (1928) U 2; E: R. Saulnier**

$b = 10,96$  m;  $l = 6,87$  m;  $T = 19,50$  m<sup>2</sup>;  $L = 0,58$  t;  $N = 0,27$  t;  $G = 0,85$  t;  
 $V = 130$  km/h;  $St = 2,0$  km/25'; M: Salmson 120 PS-HP-CV; Bst.: H, St.



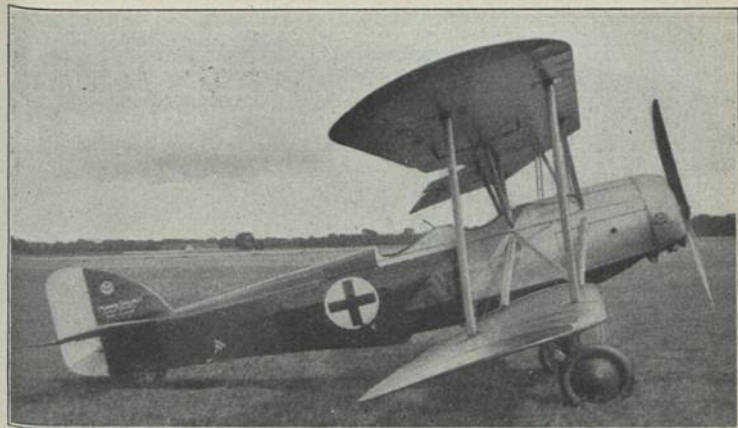
**Morane-Saulnier 136 EP 2 (1926) Û 2; E: R. Saulnier**

b = 10,60 m; l = 6,78 m; T = 18,00 m<sup>2</sup>; L = 0,56 t; N = 0,26 t; G = 0,82 t;  
V = 150 km/h; H = 5,8 km; St = 4,0 km/31'; M: Salmson 120 PS-HP-CV;  
Bst.: H, St.



**Morane-Saulnier 138 EP 2 (1927) Û 2; E: R. Saulnier**

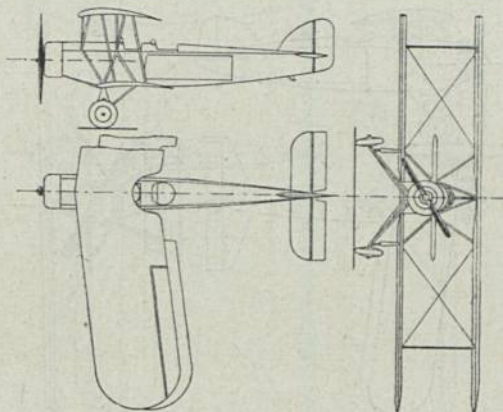
b = 10,90 m; l = 6,85 m; T = 19,50 m<sup>2</sup>; L = 0,51 t; N = 0,26 t; G = 0,77 t;  
M: Gnôme 80 PS-HP-CV; Bst.: H, St.



Aéronautique, Paris

Morane-Saulnier 140 (1928) Kk 2; E: R. Saulnier

$b = 11,10$  m,  $l = 7,43$  m;  $T = 35,00$  m<sup>2</sup>;  $L = 0,61$  t;  $N = 0,25$  t;  $G = 0,86$  t;  $V = 126$  km/h;  $St = 1,0$  km/10'; M: Gnôme 80 PS-HP-CV; Bst.: H, St.



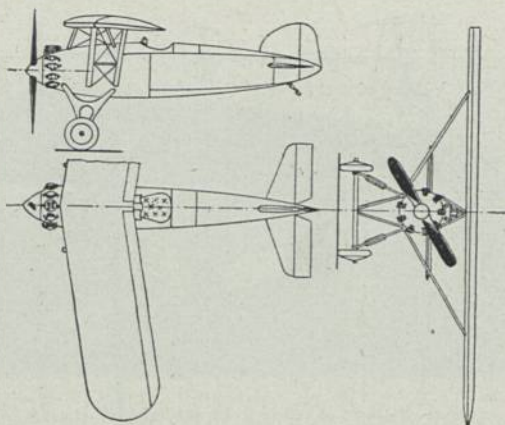
Morane-Saulnier 140

Aérolanes Morane-Saulnier, Puteaux, Seine

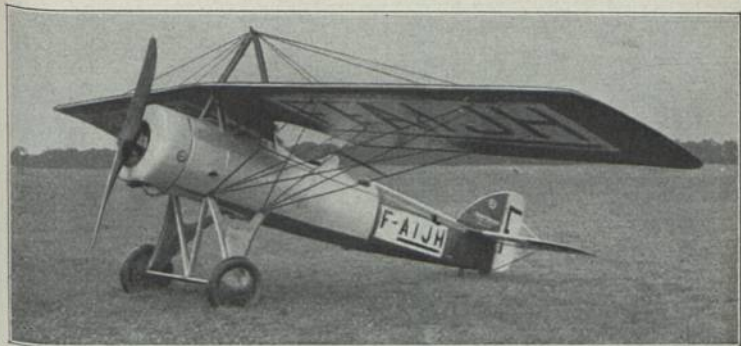


**Morane-Saulnier 221** (1927) KJ 1; E: R. Saulnier

$b = 9,80$  m;  $l = 6,50$  m;  $T = 16,00$  m<sup>2</sup>;  $L = 0,90$  t;  $N = 0,30$  t;  $G = 1,20$  t;  
 $V = 268$  km/h;  $H = 8,1$  km;  $St = 5,0$  km/8'; M: Gnôme 450 PS-HP-CV;  
Bst.: H, St.



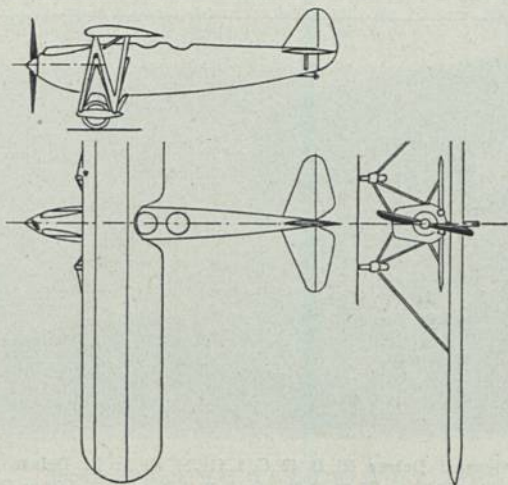
**Morane-Saulnier 221**



**Morane-Saulnier 191 (1927) U 2; E: R. Saulnier**

$b = 10,96 \text{ m}$ ;  $l = 6,84 \text{ m}$ ;  $T = 19,50 \text{ m}^2$ ;  $L = 0,57 \text{ t}$ ;  $N = 0,27 \text{ t}$ ;  $G = 0,84 \text{ t}$ ;  
 M: Cléret 130 PS-HP-CV; Bst.: H, St.

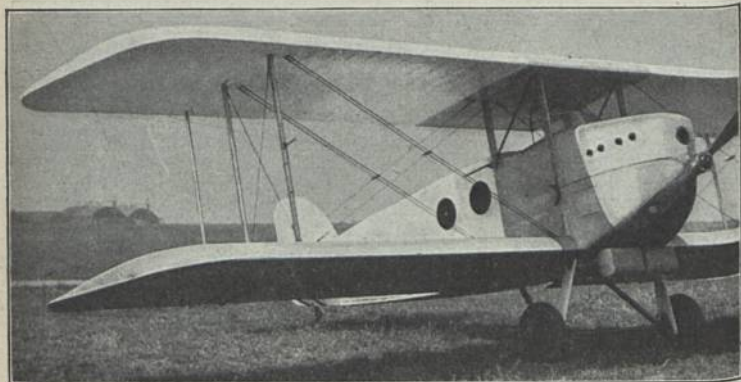
Aéroplanes **Morane-Saulnier**, Puteaux, Seine



**Mureaux 3 C 2 (1926) Kj 2; E: M. Brunet**

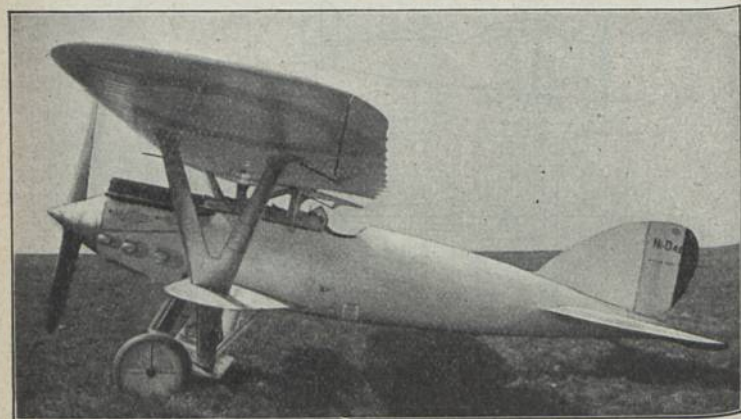
$b = 15,00 \text{ m}$ ;  $l = 8,45 \text{ m}$ ;  $T = 32,00 \text{ m}^2$ ;  $L = 1,16 \text{ t}$ ;  $N = 0,83 \text{ t}$ ;  $G = 1,99 \text{ t}$ ;  
 $V = 102\text{--}245 \text{ km/h}$ ;  $H = 8,6 \text{ km}$ ; M: Hispano 500 PS-HP-CV; Bst.: D, St.

Ateliers des **Mureaux**, Les Mureaux, Seine et Oise



Nieuport Delage Ni D 38 (1924) V 3; E: Delage

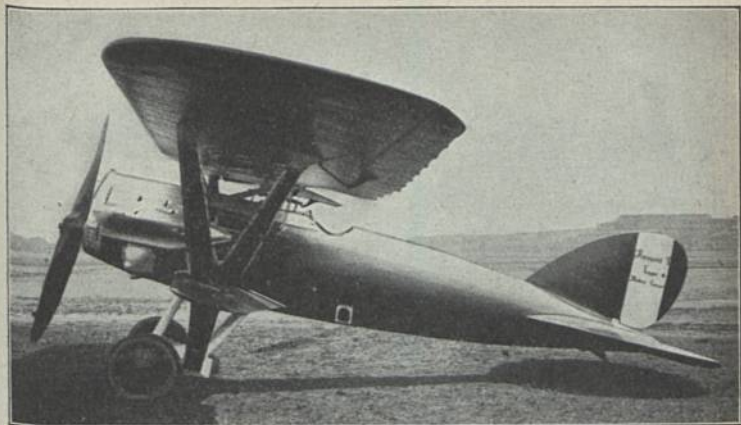
b = 10,90 m; l = 8,11 m; T = 40,30 m<sup>2</sup>; L = 0,95 t; N = 0,30 t; G = 1,25 t;  
V = 160 km/h; H = 4,0 km; M: Hispano 150 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.



Nieuport Delage Ni D 42 C 1 (1925) KJ 1; E: Delage

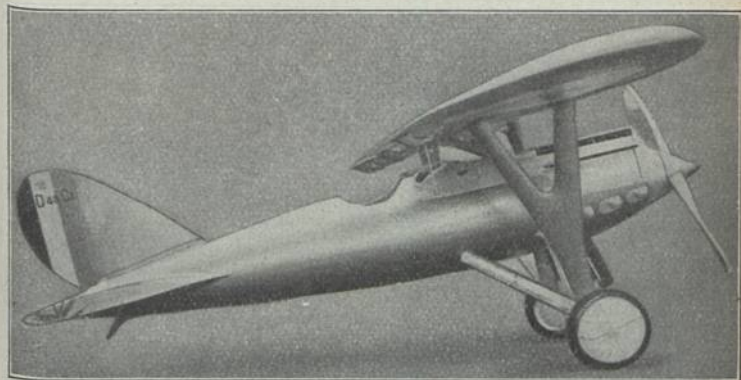
b = 12,00 m; l = 7,50 m; T = 31,25 m<sup>2</sup>; L = 1,20 t; N = 0,60 t; G = 1,80 t;  
V = 266 km/h; H = 8,0 km; St = 7,6 km/34'24"; M: Hispano 500 PS-HP-CV;  
Bst.: H, D, St, S.

Nieuport-Delage, Issy-les-Moulineaux



**Nieuport Delage Ni D 44 C 1 (1926) K1 1; E: Delage**

b = 12,00 m; l = 7,20 m; T = 31,25 m<sup>2</sup>; L = 1,34 t; N = 0,71 t; G = 1,72 t;  
V = 241 km/h; H = 7,5 km; St = 7,0 km/41'27"; M: Hispano 500 PS-HP-CV;  
Bst.: D, H, St, S.

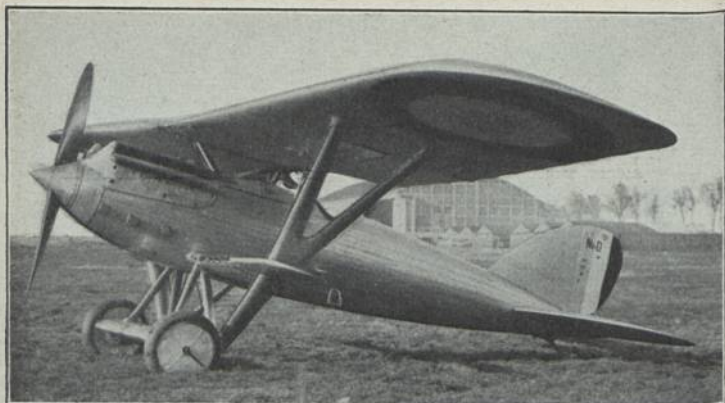


**Nieuport-Delage Ni D 48 C 1 (1926) K1 1; E: Delage**

b = 10,00 m; l = 6,40 m; T = 19,38 m<sup>2</sup>; L = 1,03 t; N = 0,26 t; G = 1,29 t;  
V = 273 km/h; St = 6,5 km/40'16"; M: Hispano 400 PS-HP-CV; Bst.: H,  
S, D, St.

**Nieuport-Delage, Issy-les-Moulineaux**

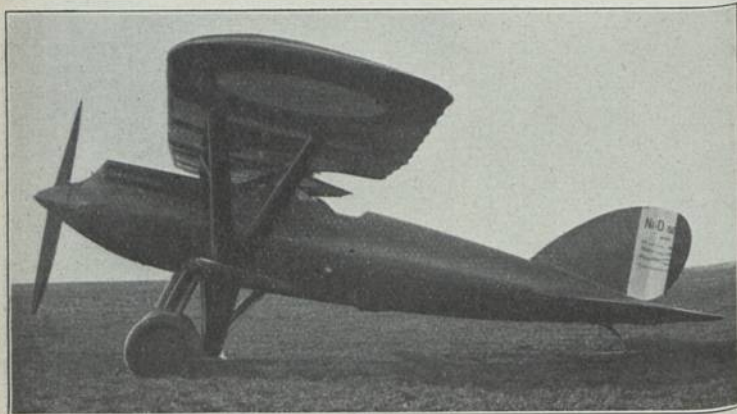




Aéronautique, Paris

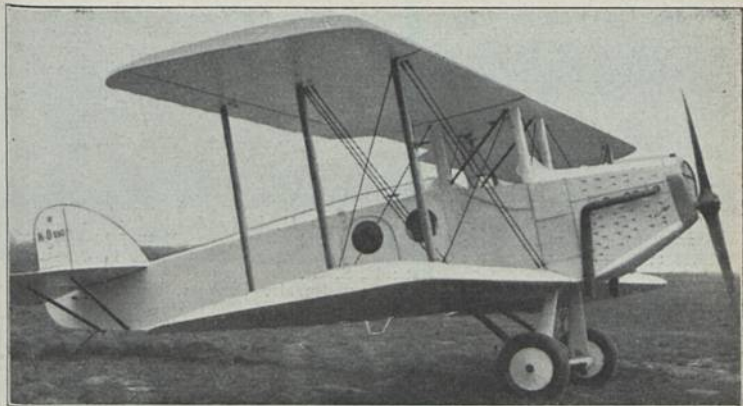
**Nieuport-Delage Ni D 52 C 1 (1928) Ki 1; E: M. Delage**

b = 12,00 m; l = 7,50 m; T = 29,50 m<sup>2</sup>; L = 1,36 t; N = 0,44 t; G = 1,80 t; V = 248 km/h; H = 8,2 km; St = 5,0 km/13'22"; M: Hispano 500 PS-HP-CV; Bst.: D.



**Nieuport-Delage Ni D 62 C 1 (1928) Ki 1; E: M. Delage**

b = 12,00 m; l = 7,50 m; T = 31,25 m<sup>2</sup>; L = 1,37 t; N = 0,43 t; G = 1,80 t; V = 248 km/h; H = 8,2 km; M: Hispano 500 PS-HP-CV; Bst.: D, H, St.



Aéronautique, Paris

Nieuport-Delage Ni D 390 (1928) V 4; E: Delage

b = 10,60 m; l = 8,30 m; T = 39,00 m<sup>2</sup>; L = 0,95 t; N = 0,55 t; G = 1,40 t; V = 70–160 km/h; St = 3,5 km/60'; M: Hispano 180 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St. D.

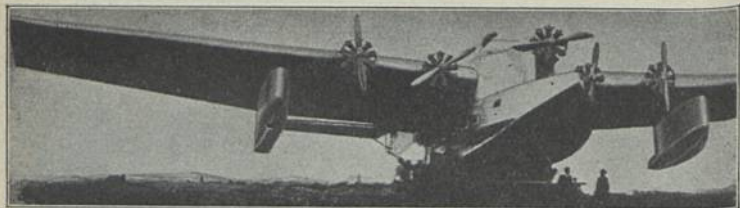
Nieuport-Delage, Issy-les-Moulineaux



Pecheron P XVIII (1925) Kwa 2

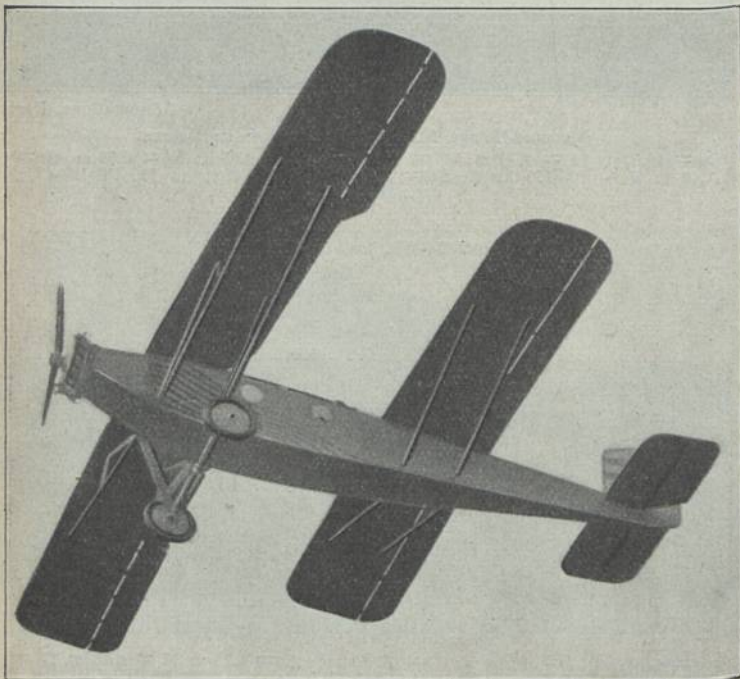
b = 12,00 m; l = 10,80 m; T = 52,60 m<sup>2</sup>; L = 1,75 t; N = 0,78 t; G = 2,23 t; V = 176 km/h; H = 4,9 km; M: Lorraine 400 PS-HP-CV; Bst.: H, St.

Pecheron, Neuilly-sur-Seine



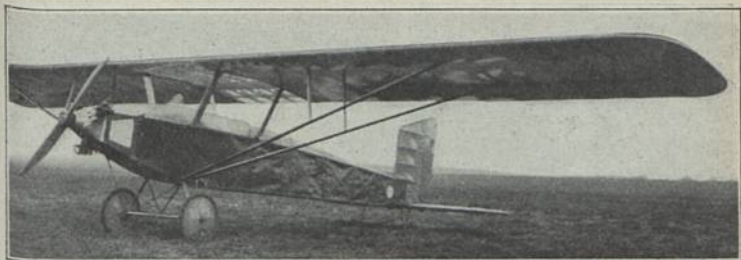
Penhoet (1926) Ksb 5; E: M. Richard  
b = 40,00 m; l = 27,00 m; T = 270,0 m<sup>2</sup>; L = 12,26 t; N = 5,24 t; G = 17,50 t; V = 160 km/h; M: 5 × Gnôme 420 PS-HP-CV = 2100 PS-HP-CV;  
Bst.: H, S, St.

Ateliers et Chantiers de Saint Nazaire Penhoet, Paris



Aéronautique, Paris

Peyret „Albessard“ (1926) Sp 2; E: L. Peyret  
b = 11,50 m; l = 7,00 m; T = 18,50 m<sup>2</sup>; L = 0,32 t; N = 0,23 t; G = 0,55 t; V = 65—125 km/h; H = 4,8 km; M: Anzani 70 PS-HP-CV; Bst.: H, St.

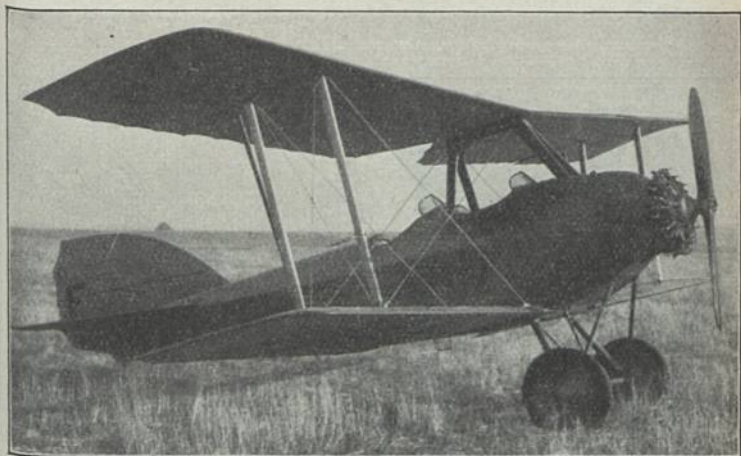


Aéronautique, Paris

**Peyret-Nessler „Cyret“ (1928) Sp 2; E: Nessler**

**b = 10,50 m; l = 6,00 m; T = 20,00 m<sup>2</sup>; L = 0,14 t; N = 0,13 t; G = 0,27 t;  
V = 35–95 km/h; H = 1,5 km; M: Salmson 16 PS-HP-CV; Bst.: H, St.**

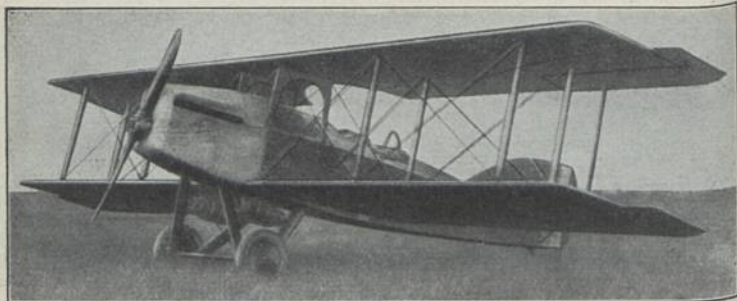
**L. Peyret, Courtevoie**



**Potez T VIII (1926) Sp 2; E: H. Potez**

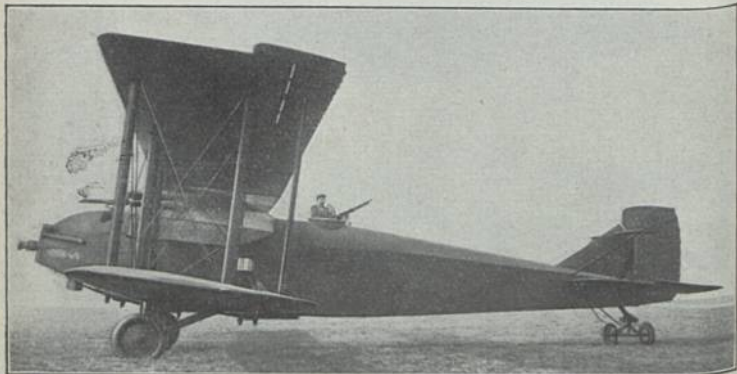
**b = 8,00 m; l = 5,27 m; T = 20,00 m<sup>2</sup>; L = 0,31 t; N = 0,24 t; G = 0,55 t;  
V = 142 km/h; H = 4,0 km; St = 2,0 km/16'; M: Salmson 40 PS-HP-CV;  
Bst.: H, St.**

**H. Potez, Méaulte, Somme**



**Potez XV (1923) Ka 2; E: H. Potez**

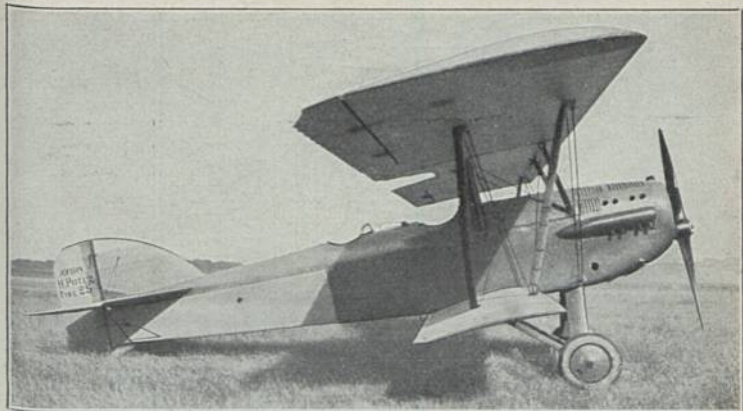
b = 12,68 m; l = 8,70 m; T = 46,00 m<sup>2</sup>; L = 1,19 t; N = 0,62 t; G = 1,87 t;  
M: Lorraine 400 PS-HP-CV; Bst.: H, St, D.



**Potez XIX B N 2 (1924) Kbn 3; E: H. Potez**

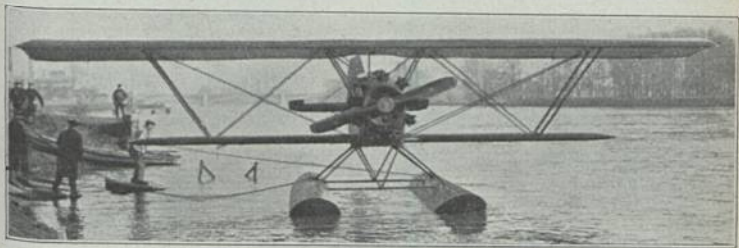
b = 21,31 m; l = 14,14 m; T = 112,0 m<sup>2</sup>; L = 3,10 t; N = 1,63 t; G = 4,73 t; V = 185 km/h; H = 6,0 km; St = 4,0 km/23'30"; M: 3 × Hispano 300 PS-HP-CV = 900 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.

H. Potez, Méaulte, Somme



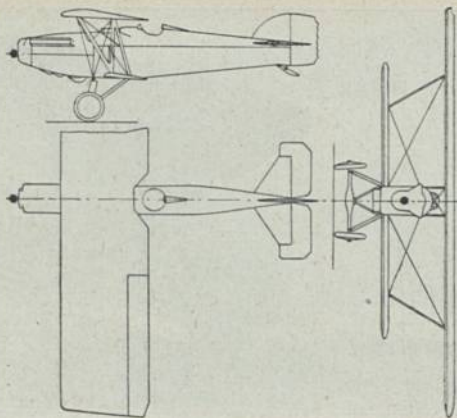
**Potez XXV (1925) Ka 2; E: H. Potez**

$b = 14,00$  m;  $l = 9,00$  m;  $T = 46,70$  m<sup>2</sup>;  $L = 1,21$  t;  $N = 0,78$  t;  $G = 1,99$  t;  
 $V = 230$  km/h;  $H = 7,4$  km;  $St = 2,0$  km/6'48";  $M$ : Lorraine 450 PS-HP-CV;  
Bst.: H, St, S.



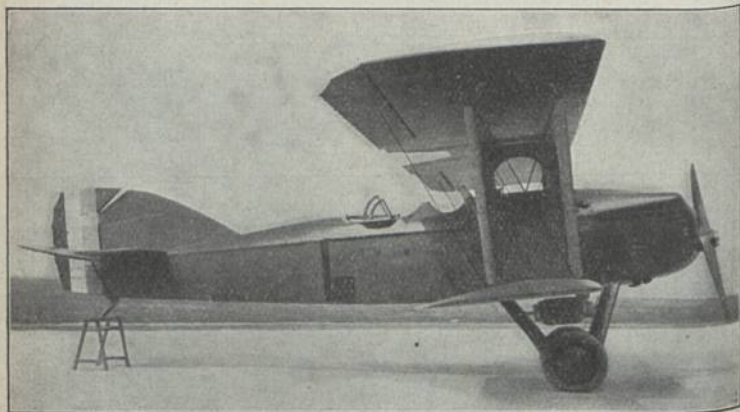
**Potez XXV h (1928) Kwa 2; E: H. Potez**

$b = 14,00$  m;  $V = 205$  km/h;  $H = 6,5$  km;  $M$ : Gnôme 420 PS-HP-CV;  
Bst.: H, S, St.



**Potez XXVI (1925) Kj 1; E: H. Potez**

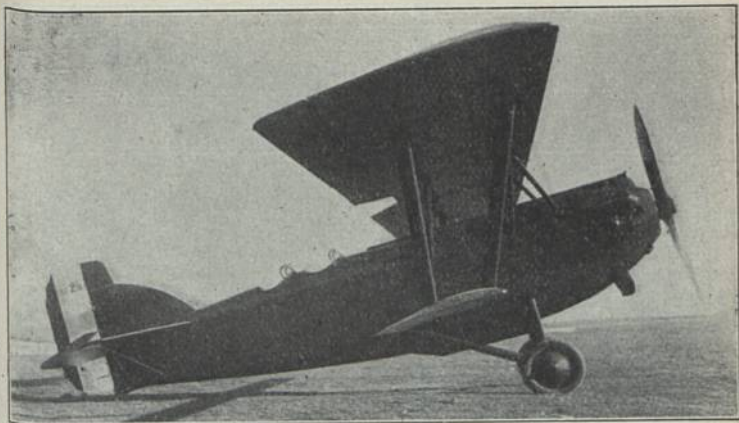
$b = 12,00\text{ m}$ ;  $l = 8,00\text{ m}$ ;  $T = 32,00\text{ m}^2$ ;  $L = 1,10\text{ t}$ ;  $N = 0,45\text{ t}$ ;  $G = 1,55\text{ t}$ ;  
M: Hispano 450 PS-HP-CV; Bst.: H, St, S



**Potez XXVII (1925) Ka 2; E: H. Potez**

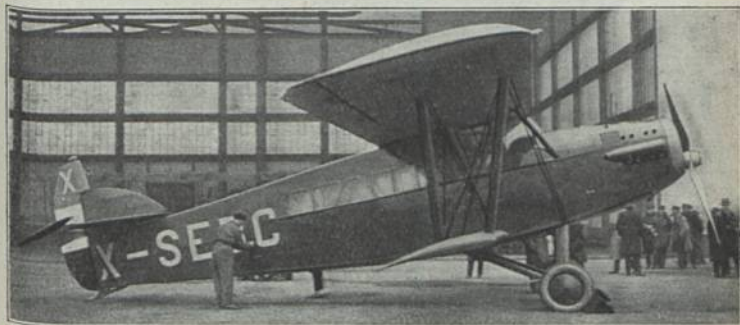
$b = 12,89\text{ m}$ ;  $l = 8,70\text{ m}$ ;  $T = 45,00\text{ m}^2$ ;  $L = 1,25\text{ t}$ ;  $N = 0,65\text{ t}$ ;  $G = 1,90\text{ t}$ ;  
 $V = 212\text{ km/h}$ ;  $St = 3,0\text{ km/12'20"}$ ; M: Lorraine 400 PS-HP-CV;  
Bst.: H, S, St.

H. Potez, Méaulte, Somme



**Potez XXVIII (1926) Ka 2; E: H. Potez**

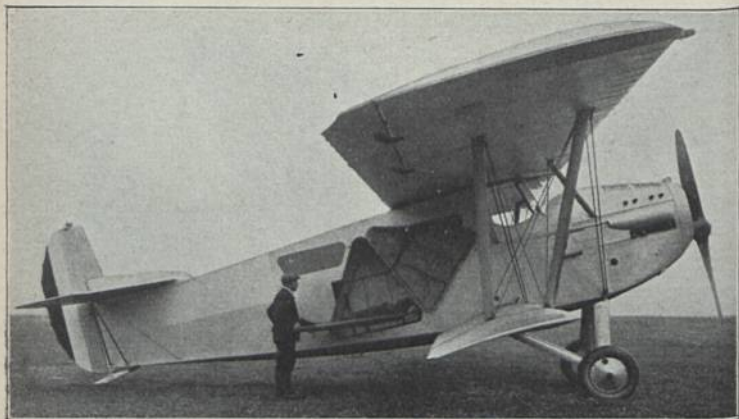
b = 16,20 m; l = 11,00 m; T = 63,00 m<sup>2</sup>; L = 1,90 t; N = 2,87 t;  
G = 4,77 t; V = 210 km/h; H = 2,5 km; M: Renault 550 PS-HP-CV;  
Bst.: H. S. St.



**Potez XXIX (1928) V 8; E: H. Potez**

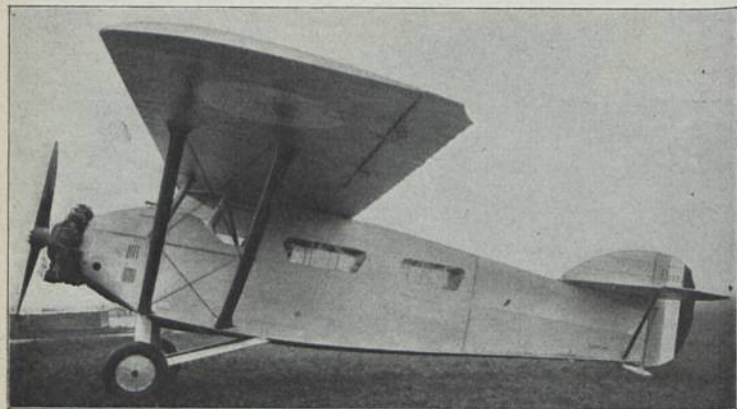
b = 14,50 m; l = 10,70 m; T = 48,00 m<sup>2</sup>; L = 1,40 t; N = 1,00 t;  
G = 2,40 t; V = 205 km/h; M: Lorraine 450 PS-HP-CV; Bst.: H. St.





**Potez XXIX bis (1928) Kk 5; E: H. Potez**

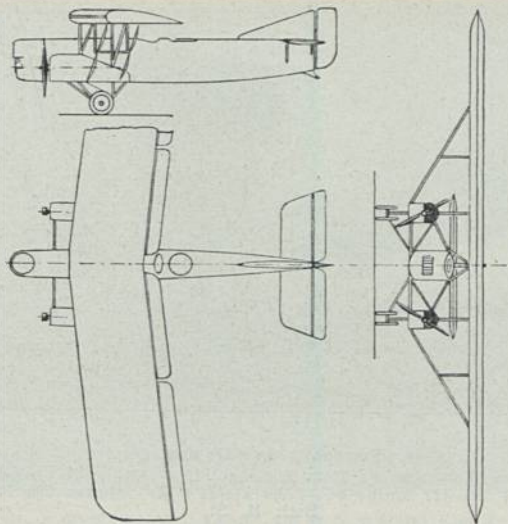
$b = 14,50$  m;  $l = 10,70$  m;  $T = 48,00$  m<sup>2</sup>;  $L = 1,40$  t;  $N = 1,00$  t;  $G = 2,40$  t;  $V = 205$  km/h; M: Lorraine 450 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.



**Potez XXXII (1927) V 6; E: H. Potez**

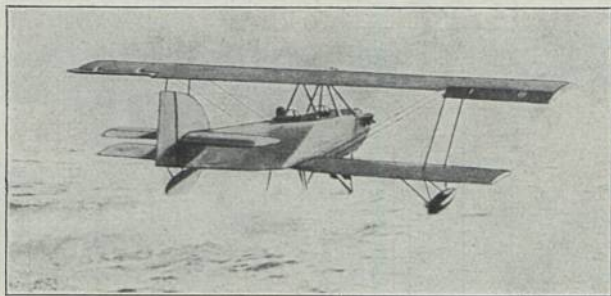
$b = 14,50$  m;  $l = 10,15$  m;  $T = 35,00$  m<sup>2</sup>;  $L = 0,95$  t;  $N = 0,80$  t;  $G = 1,75$  t;  $V = 180$  km/h;  $H = 4,5$  km; M: Salmson 230 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.

H. Potez, Méaulte, Somme



Provence C. P. A 1 (1926) Kb 4; E: A. de Boysson

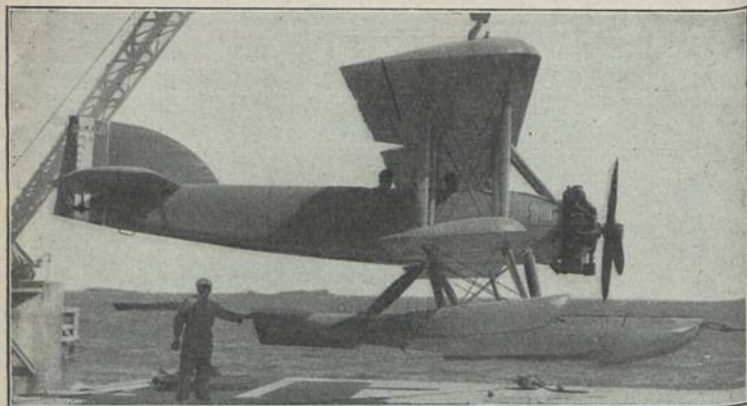
b = 22,80 m; l = 13,35 m; T = 84,00 m<sup>2</sup>; L = 3,35 t; N = 1,25 t; G = 4,60 t; V = 90—105 km/h; H = 6,0 km; M: 2 × Hispano 500 PS-HP-CV = 1000 PS-HP-CV; Bst.: H, St.



Romano R 3 (1925) Úw 2

b = 11,00 m; T = 30,00 m<sup>2</sup>; L = 0,73 t; N = 0,30 t; G = 1,03 t; V = 70—160 km/h; St = 2,0 km/14'; M: Hispano 140 PS-HP-CV; Bst.: H, St.

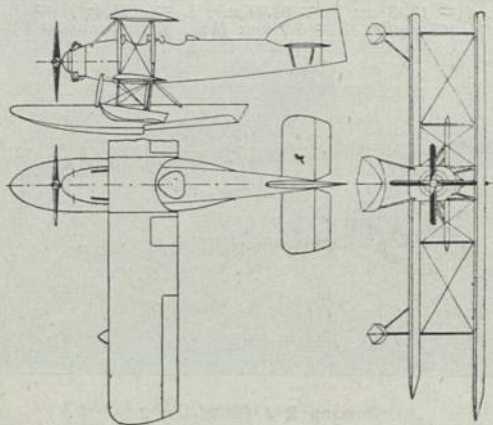
H. Potez, Méaulte, Somme



Aéronautique, Paris

**Romano R 4 (1927) Kaw 2**

$b = 11,40$  m;  $l = 8,58$  m;  $T = 32,00$  m<sup>2</sup>;  $L = 1,04$  t;  $N = 0,40$  t;  $G = 1,44$  t;  $V = 85-177$  km/h;  $St = 3,0$  km/22';  $M$ : Salmson 230 PS-HP-CV;  
Bst.: H, St.



**Romano R 4**

Chantiers Navals de la Croisette, Cannes, A. M.



S. E. C. M. „Amiot“ 120 B N 2 (1926) Kbn 3

b = 19,00 m; l = 14,00 m; T = 85,00 m<sup>2</sup>; L = 1,76 t; N = 1,64 t; G = 3,40 t; V = 80–200 km/h; H = 5,5 km; St = 5,0 km/45'; M: Farman 700 PS-HP-CV; Bst.: D, St.

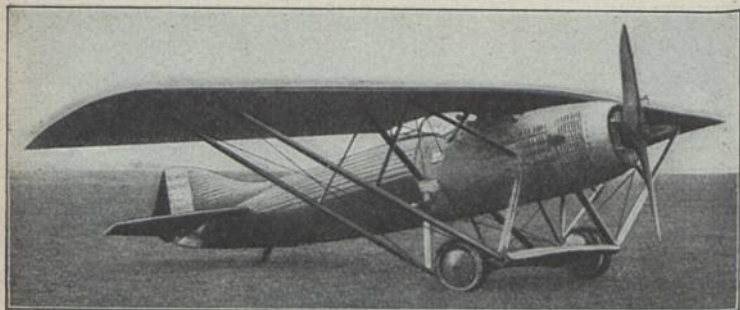


Aéronautique, Paris.

S. E. C. M. „Amiot“ 122 (1927) Sp 2

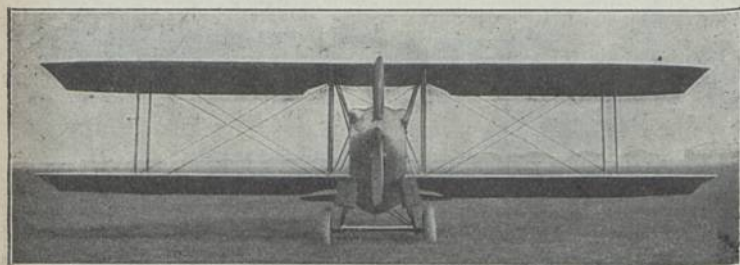
b = 21,50 m; T = 90,00 m<sup>2</sup>; L = 2,53 t; N = 1,37 t; G = 3,90 t; V = 215 km/h; H = 6,8 km; St = 4,0 km/18'; M: Lorraine 650 PS-HP-CV; Bst.: D, St.

S. E. C. M., Colombes, Seine



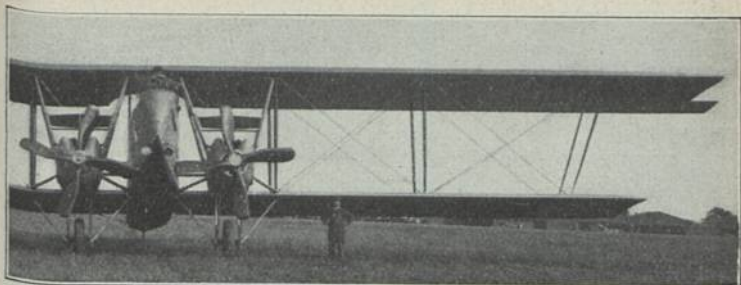
S. R. A. P.-Béchereau 2 C 2 (1926) K<sub>j</sub> 2; E: M. Béchereau  
b = 14,60 m; l = 10,00 m; T = 35,00 m<sup>2</sup>; L = 1,99 t; N = 0,37 t; G = 2,36 t; V = 100–229 km/h; H = 7,5 km; St = 5,0 km/20'; M: Salmson 500 PS-HP-CV; Bst.: H. St.

S. R. A. P., Béchereau, Paris



Tampier T 4 (1924) K<sub>a</sub> 2; E: R. Tampier  
b = 11,50 m; l = 8,87 m; T = 36,00 m<sup>2</sup>; G = 1,60 t; V = 197 km/h;  
H = 6,0 km; M: Hispano 300 PS-HP-CV; Bst.: H. St.

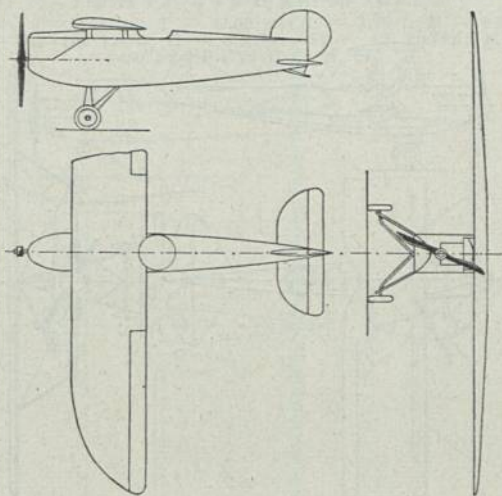
R. Tampier, Boulogne-sur-Seine



Aéronautique, Paris

**Tampier T 6 (1926) Kb 3; E: R. Tampier**

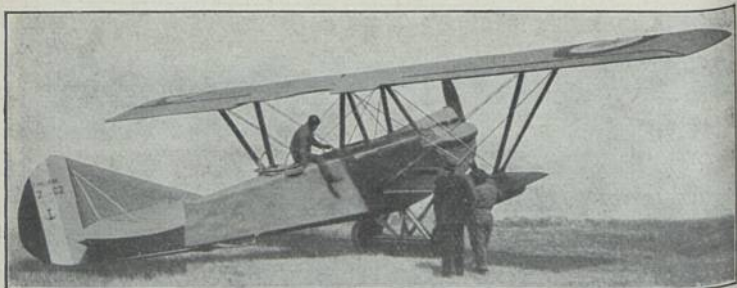
$b = 28,00$  m;  $T = 145,00$  m<sup>2</sup>;  $L = 3,30$  t;  $N = 2,30$  t;  $G = 5,60$  t;  
 $V = 197$  km/h;  $H = 6,0$  km;  $St = 3,0$  km/16';  $M: 2 \times$  Renault 600 PS-  
 HP-CV = 1200 PS-HP-CV; Bst.: H, St.



**Albert E T 1 (1926) Sp 1; E: Albert**

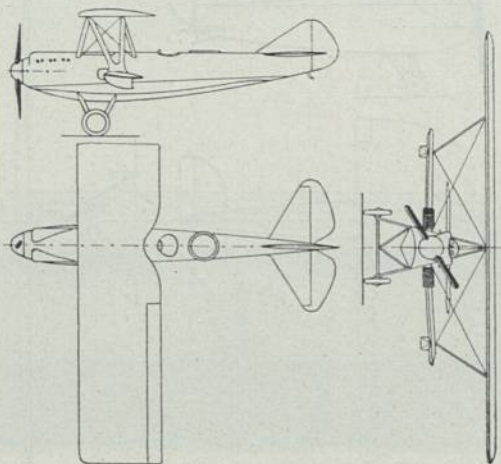
$b = 8,80$  m;  $l = 5,30$  m;  $T = 10,00$  m<sup>2</sup>;  $L = 0,25$  t;  $N = 0,13$  t;  $G =$   
 $0,38$  t;  $V = 77-145$  km/h;  $H = 5,0$  km;  $St = 1,0$  km/5'5";  $M: \text{Vaslin}$   
 40 PS-HP-CV; Bst.: H.

Tellier-Duhamel-Albert, Paris



Villiers 2-C 2 (1925) Kj 2

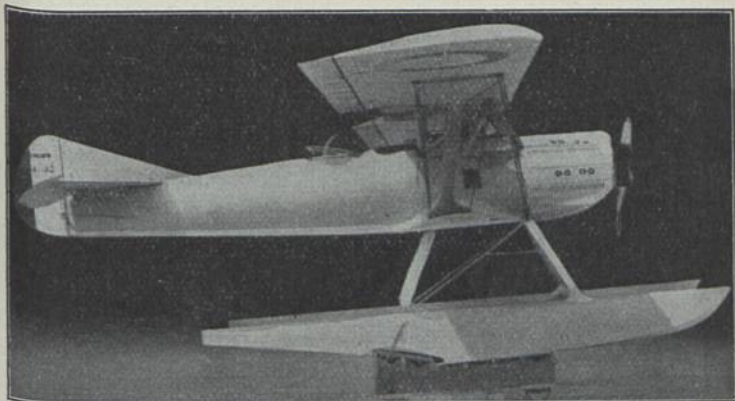
b = 13,00 m; l = 9,50 m; T = 40,00 m<sup>2</sup>; L = 1,55 t; N = 0,35 t; G = 1,90 t; V = 82–217 km/h; H = 8,0 km; St = 6,0 km/27'33"; M: Lorraine 450 PS-HP-CV; Bst.: H, St.



Villiers C 2 F (1926) Ka 2

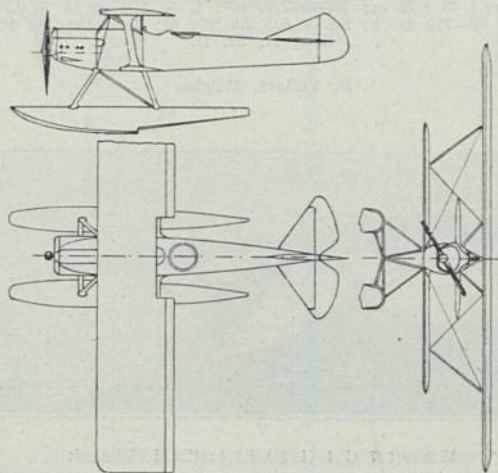
b = 13,00 m; l = 9,30; T = 40,00 m<sup>2</sup>; L = 1,25 t; N = 0,65 t; G = 1,90 t; V = 82–214 km/h; St = 2,0 km/15'; M: Hispano 500 PS-HP-CV; Bst.: H, St.

F. Villiers, Meudon



Villiers 4 H B - 2 G R (1926) Kwa 2

$b = 14,00$  m;  $l = 9,70$  m;  $T = 42,00$  m<sup>2</sup>;  $L = 1,95$  t;  $N = 0,45$  t;  $G = 2,30$  t;  $V = 82-202$  km/h;  $H = 6,5$  km;  $St = 4,5$  km/40';  $M$ : Lorraine 450 PS-HP-CV; Bst.: H, St.



Villiers 10 (1926) Kwa 2

$b = 14,00$  m;  $l = 10,35$  m;  $T = 45,00$  m<sup>2</sup>;  $L = 1,40$  t;  $N = 0,81$  t;  $G = 2,21$  t;  $V = 197$  km/h;  $St = 2,0$  km/15';  $M$ : Lorraine 450 PS-HP-CV; Bst.: H, St.

F. Villiers, Meudon





Villiers 24 (1928) Kin 2

b = 13,00 m; l = 8,75 m; T = 42,00 m<sup>2</sup>; L = 1,46 t; N = 0,75 t; G = 2,21 t; V = 70–212 km/h; St = 6,0 km/50'; M: Lorraine 450 PS-HP-CV; Bst.: H. St. D.

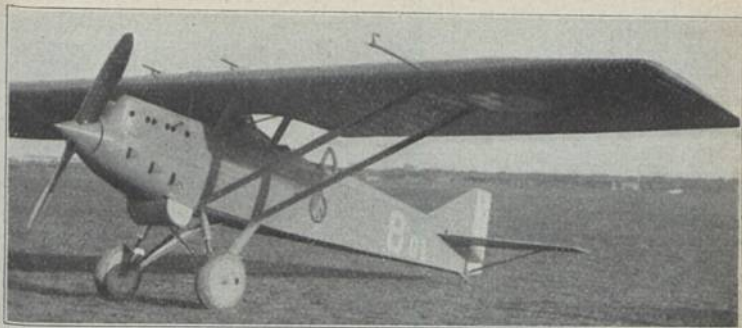
F. Villiers, Meudon



Wibault 7 C 1 (1924) KJ 1; E: M. Wibault

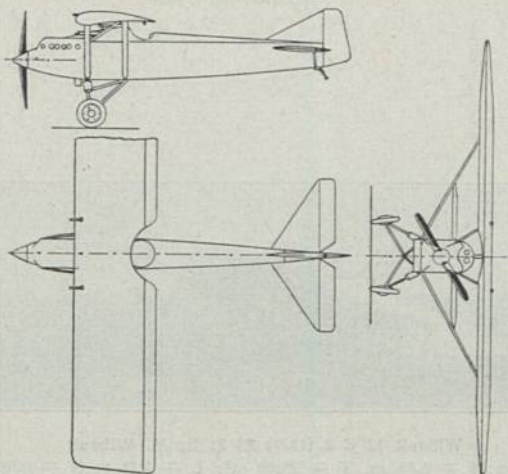
b = 11,00 m; l = 7,45 m; T = 22,00 m<sup>2</sup>; L = 0,97 t; N = 0,47 t; G = 1,44 t; V = 105–233 km/h; H = 8,5 km; St = 2,0 km/7'2"; M: Gnôme 420 PS-HP-CV; Bst.: D.

M. Wibault, Billancourt, Seine



Wibault 8 C 2 „Simoun“ (1925) Kj 2; E: M. Wibault

b = 12,70 m; l = 8,95 m; T = 31,00 m<sup>2</sup>; L = 1,21 t; N = 0,84 t; G = 2,05 t; V = 98–240 km/h; H = 7,0 km; St = 2,0 km/7'2"; M: Hispano 500 PS-HP-CV; Bst.: D.



Wibault 9 C 1 (1925) Kj 1; E: M. Wibault

b = 11,00 m; l = 8,20 m; T = 23,00 m<sup>2</sup>; L = 0,85 t; N = 0,53 t; G = 1,38 t; V = 230 km/h; H = 8,1 km; St = 2,0 km/4'; M: Hispano 500 PS-HP-CV; Bst.: D.

M. Wibault, Billancourt, Seine



Wibault 10 G R „Tramontane“ (1926) Ka2; E: M. Wibault

b = 12,68 m; l = 9,16 m; T = 29,60 m<sup>2</sup>; L = 1,03 t; N = 0,87 t; G = 1,90 t; V = 203 km/h; St = 5,0 km/22'8"; M: Gnôme 420 PS-HP-CV; Bst.: D.



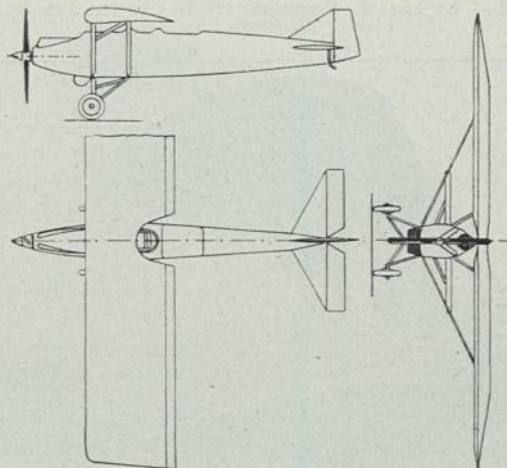
Wibault 12 C 2 (1927) KJ 2; E: M. Wibault

b = 12,67 m; l = 8,95 m; T = 29,60 m<sup>2</sup>; L = 1,21 t; N = 0,81 t; G = 2,02 t; V = 226 km/h; H = 5,0 km; St = 5,0 km/16'46"; M: Hispano 500 PS-HP-CV; Bst.: D.



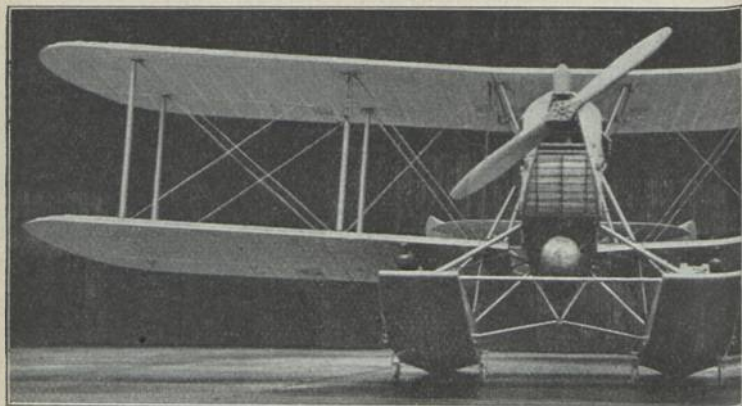
**Wibault 70 „Rafale“ (1928) KJ 1; E: M. Wibault**

b = 12,00 m; T = 22,00 m<sup>2</sup>; L = 0,90 t; N = 0,55 t; G = 1,45 t; M: Gnôme  
420PS-HP-CV; Bst.: D.

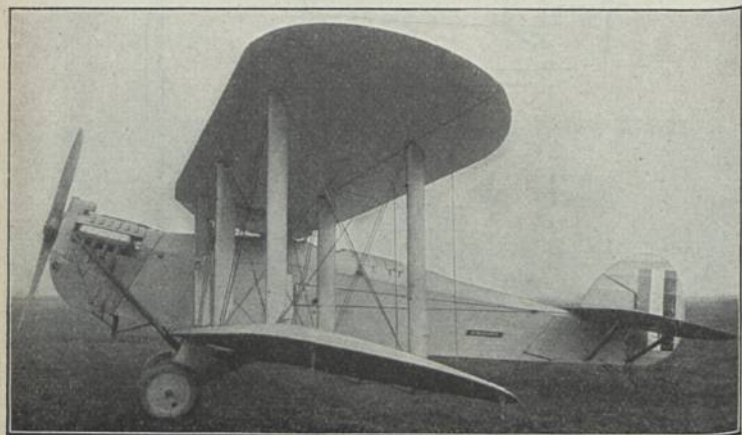


**Wibault 121 (1928) KJ 2; E: M. Wibault**

b = 12,70 m; l = 8,95 m; T = 29,45 m<sup>2</sup>; L = 1,14 t; N = 0,87 t; G =  
2,01 t; V = 95–242 km/h; H = 7,5 km; St = 5,0 km/18'; M: Hispano  
500 PS-HP-CV; Bst.: D.

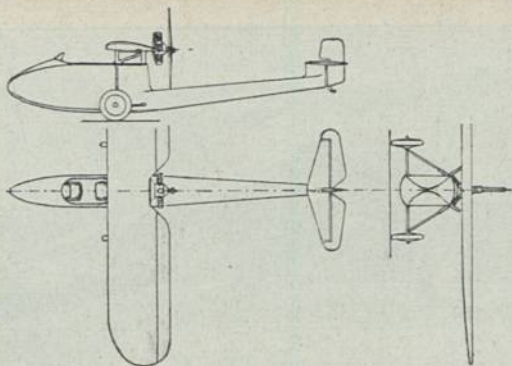


G. N. A. F. Blackburn „Velos“ (1926) Ktw 2; E: Bumpus  
b = 14,63 m; l = 12,19 m; T = 60,80 m<sup>2</sup>; G = 3,17 t; V = 85–161 km/h;  
H = 2,8 km; M: Napier 450 PS-HP-CV; Bst.: H, St.  
Lizenz: Blackburn „Velos II“



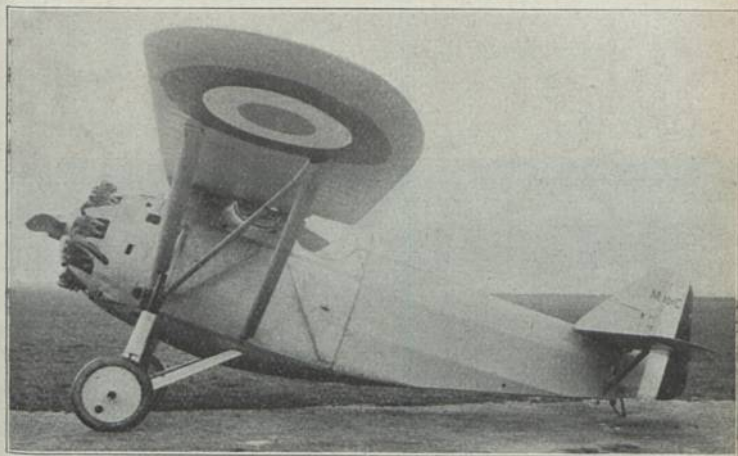
Athen-Blackburn „Swift II“ (1926) Kt 2; E: Bumpus  
b = 14,75 m; l = 10,82 m; T = 67,00 m<sup>2</sup>; L = 1,61 t; N = 1,25 t; G =  
2,86 t; V = 79–171 km/h; H = 4,6 km; M: Napier 450 PS-HP-CV;  
Bst.: H, St.

The Greek Naval Aircraft Factory, Old Phaleron



Koolhoven F K 30 (1927) Sp 2; E: F. Koolhoven

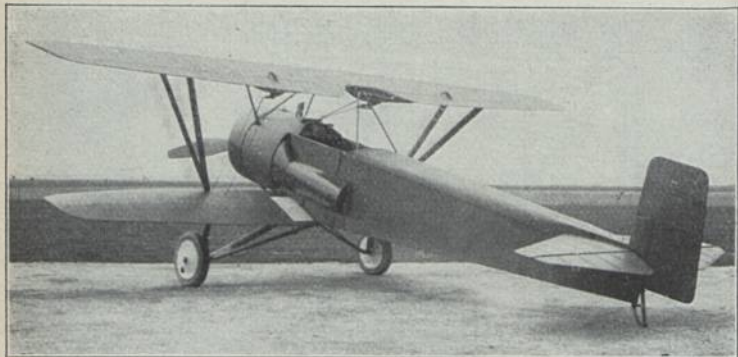
$b = 8,50$  m;  $l = 8,00$  m;  $L = 0,27$  t;  $N = 0,26$  t;  $G = 0,53$  t;  $V = 53-128$  km/h; M: Siemens 60 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.



Koolhoven F K 31a (1925) Ka 2; E: F. Koolhoven

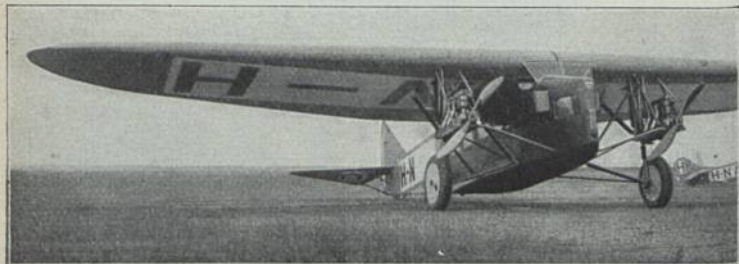
$b = 12,00$  m;  $l = 8,10$  m;  $T = 27,00$  m<sup>2</sup>;  $L = 1,03$  t;  $N = 0,77$  t;  $G = 1,80$  t;  $V = 90-225$  km/h;  $H = 7,2$  km;  $St = 4,0$  km/12'; M: Bristol 450 PS-HP-CV; Bst.: H, St.

F. Koolhoven, Rijswijk



Koolhoven F K 32 (1925) Ü 2; E: F. Koolhoven

b = 8,00 m; l = 7,10 m; T = 20,00 m<sup>2</sup>; L = 0,61 t; N = 0,26 t; G = 0,87 t; V = 62–150 km/h; H = 4,3 km; St = 2,0 km/8'; M: Le Rhône 110 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.



Koolhoven F K 33 (1925) V 12; E: F. Koolhoven

b = 24,80 m; l = 17,45 m; T = 102,0 m<sup>2</sup>; L = 3,00 t; N = 1,66 t; G = 4,66 t; V = 73–180 km/h; M: 3 × Siddeley 240 PS-HP-CV = 720 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.

F. Koolhoven, Rijswijk



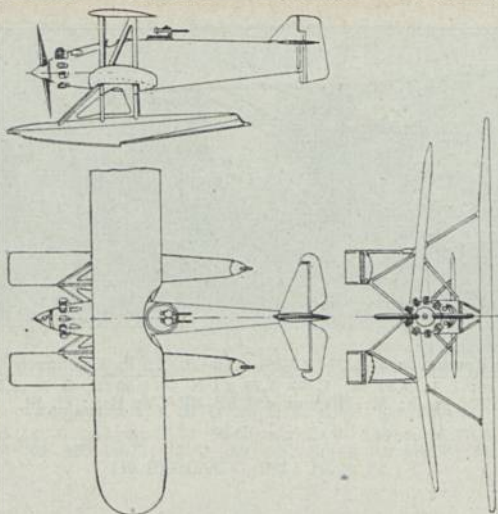
**Koolhoven F K 34 (1926) Kaw 2; E: F. Koolhoven**  
b = 13,00 m; l = 9,30 m; L = 1,70 t; N = 0,80 t; G = 2,50 t; V = 204 km/h; M: Hispano 450 PS-HP-CV; Bst.: H. St.



**Koolhoven F K 35 (1926) Kj 2; E: F. Koolhoven**  
b = 11,50 m; l = 8,60 m; T = 24,00 m<sup>2</sup>; L = 0,90 t; N = 0,64 t; G = 1,54 t;  
V = 85–260 km/h; H = 7,8 km; St = 5,0 km/14'; M: Bristol 450 PS-HP-CV;  
Bst.: H. S. St.



Holland — Holland — Hollande — Nederland



**Koolhoven F K 36 w (1927) Kaw 2; E: F. Koolhoven**

**b = 12,00 m; l = 9,35 m; M: Bristol 450 PS-HP-CV; Bst.: H. S. St.**

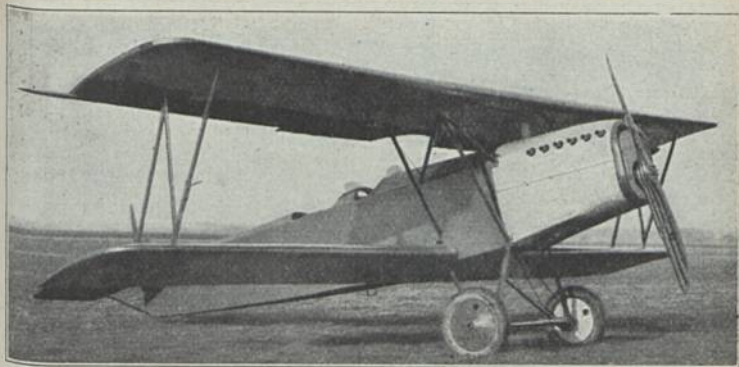
**F. Koolhoven, Rijswijk**



**Fokker C IV a (1924) Ka 2; E: A. H. G. Fokker**

**b = 12,90 m; l = 9,00 m; T = 39,00 m<sup>2</sup>; L = 1,45 t; N = 0,95 t; G = 2,40 t;  
V = 235 km/h; H = 6,5 km; St = 3,0 km/12'; M: Napier 450 PS-HP-CV;  
Bst.: H. S. St.**

**N. V. Nederlandsche Vliegtuigenfabriek, Amsterdam**



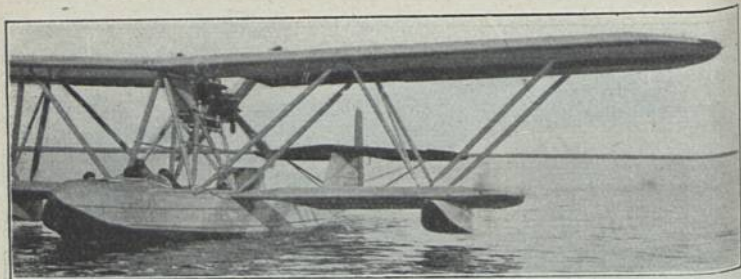
Fokker C V A (1925) Ka 2; E: A. H. G. Fokker

b = 13,33 m; l = 9,25 m; T = 40,70 m<sup>2</sup>; L = 1,43 t; N = 0,80 t; G = 2,23 t; V = 220 km/h; H = 6,2 km; St = 3,0 km/10'; M: Rolls Royce 360 PS-HP-CV; Bst.: H. St. S.



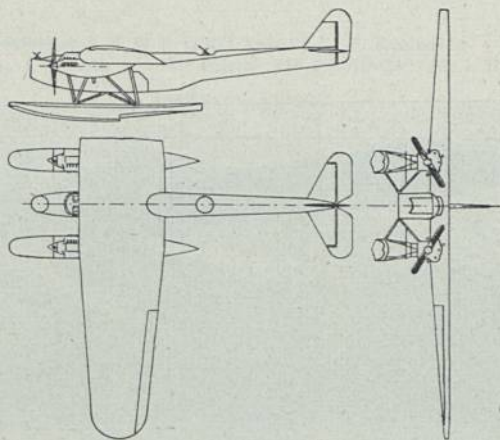
Fokker D XIII (1925) KJ 1; E: A. H. G. Fokker

b = 11,53 m; l = 7,30 m; T = 21,80 m<sup>2</sup>; L = 1,12 t; N = 0,43 t; G = 1,55 t; V = 265 km/h; H = 8,0 km; St = 4,0 km/12'; M: Napier 450 PS-HP-CV; Bst.: H. St. S.



**Fokker F B III (1926) Ksa 3; E: A. H. G. Fokker**

b = 18,00 m; l = 11,85 m; T = 56,00 m<sup>2</sup>; L = 2,27 t; N = 1,03 t; G = 3,30 t;  
 V = 175 km/h; H = 3,0 km; M: Napier 450 PS-HP-CV; Bst.: H, St, S, D.



**Fokker T IV (1927) Ktw 4; E: A. H. G. Fokker**

b = 21,80 m; l = 17,60 m; T = 96,00 m<sup>2</sup>; L = 4,15 t; N = 2,40 t; G = 6,55 t;  
 V = 95–200 km/h; H = 3,7 km; St = 3,0 km/29'; M: 2 × Lorraine  
 450 PS-HP-CV = 900 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.



**Fokker F VII b (1926) V 12; E: A. H. G. Fokker**

b = 19,30 m; l = 14,60 m; T = 58,50 m<sup>2</sup>; L = 1,65 t; N = 1,65 t; G = 3,30 t; V = 90–175 km/h; H = 3,7 km; M: Bristol 450 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.



**Fokker F VII 3 m (1926) V 10; E: A. H. G. Fokker**

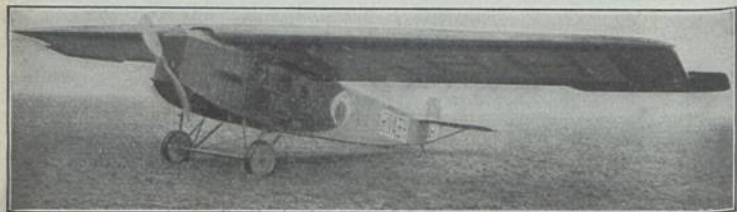
b = 19,31 m; l = 14,50 m; T = 58,50 m<sup>2</sup>; L = 2,30 t; N = 1,70 t; G = 4,00 t; V = 95–197 km/h; H = 4,3 km; St = 1,0 km/6'; M: 3 × Wright 200 PS-HP-CV = 600 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.

N. V. Nederlandsche Vliegtuigenfabriek, Amsterdam



**Fokker S IV (1924) Ü 2; E: A. H. G. Fokker**

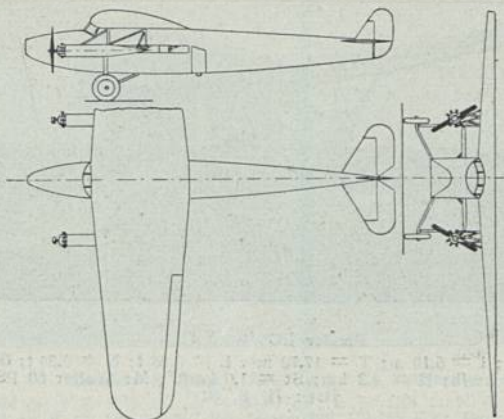
b = 11,20 m; l = 8,50 m; T = 27,70 m<sup>2</sup>; L = 0,80 t; N = 0,33 t; G = 1,13 t;  
V = 70–170 km/h; H = 3,7 km; St = 1,0 km/8'; M: Bristol 120 PS-HP-CV;  
Bst.: H. S. St.



**Fokker F III (1921) V 6; E: A. H. G. Fokker**

b = 16,00 m; l = 10,30 m; T = 42,00 m<sup>2</sup>; L = 1,20 t; N = 0,70 t; G =  
1,90 t; V = 160 km/h; M: Siddeley 230 PS-HP-CV; Bst.: H. S. St.

N. V. Nederlandsche Vliegtuigenfabriek, Amsterdam



**Fokker F VIII (1927) V 17; E: A. H. G. Fokker**

$b = 23,00$  m;  $l = 16,80$  m;  $T = 82,00$  m<sup>2</sup>;  $L = 2,80$  t;  $N = 2,20$  t;  $G = 5,00$  t;  $V = 80-190$  km/h;  $H = 4,6$  km;  $St = 1,0$  km/5';  $M: 2 \times$  Bristol 420 PS-HP-CV = 840 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.

**N. V. Nederlandsche Vliegtuigenfabriek, Amsterdam**



**Pander D (1924) Sp 1**

$b = 8,00$  m;  $l = 4,95$  m;  $T = 10,80$  m<sup>2</sup>;  $L = 0,19$  t;  $N = 0,10$  t;  $G = 0,29$  t;  $V = 63-110$  km/h;  $H = 3,1$  km;  $St = 1,0$  km/9';  $M: Anzani 25$  PS-HP-CV; Bst.: H, St.

**Vliegtuigenfabriek Pander, Haag**



**Pander EC (1926) Ü 2**

b = 10,00 m; l = 6,10 m; T = 17,70 m<sup>2</sup>; L = 0,36 t; N = 0,24 t; G = 0,60 t;  
V = 70—140 km/h; H = 4,2 km; St = 1,0 km/6'; M: Walter 60 PS-HP-CV;  
Bst.: H. S. St.

**Vliegtuigenfabriek Pander, Haag**

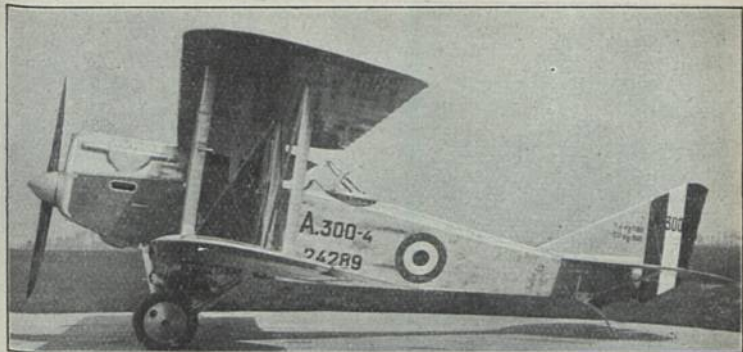
Italien — Italy — Italie — Regno d'Italia



**Ansaldo A 115 M (1926) Ka 2; E: Verduzzio**

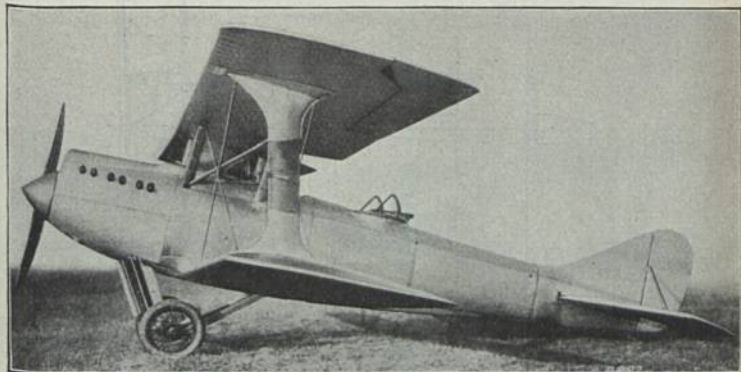
b = 12,18 m; l = 8,60 m; M: Lorraine 400 PS-HP-CV; Bst.: H. St.

**Soc. An. Aeronautica Ansaldo, Torino**



Ansaldo A 300-4 (1923) Ka 2; E: Verduzzio

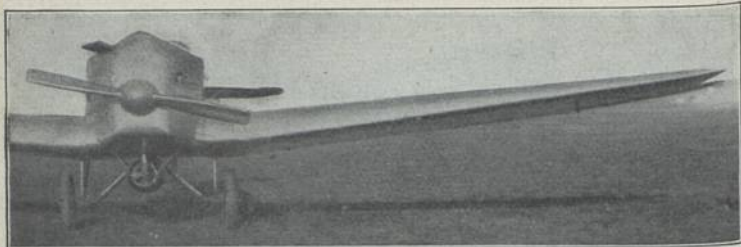
b = 11,24 m; l = 8,75 m; T = 39,50 m<sup>2</sup>; L = 1,14 t; N = 0,50 t; G = 1,64 t; V = 180 km/h; M: Isotta 250 PS-HP-CV; Bst.: H. St.



Ansaldo A 400 (1924) Ka 2; E: Verduzzio

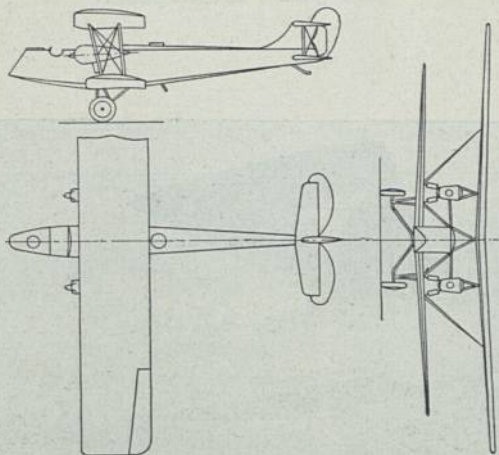
M: Lorraine 400 PS-HP-CV; Bst.: D. S. St. H.





**Breda A 2 (1924) Sp 3; E: E. Breda**

b = 14,00 m; l = 8,97 m; T = 34,00 m<sup>2</sup>; L = 0,95 t; N = 0,45 t; G = 1,40 t;  
 V = 78—210 km/h; H = 6,0 km; M: Isotta 250 PS-HP-CV; Bst.: D, S, St.



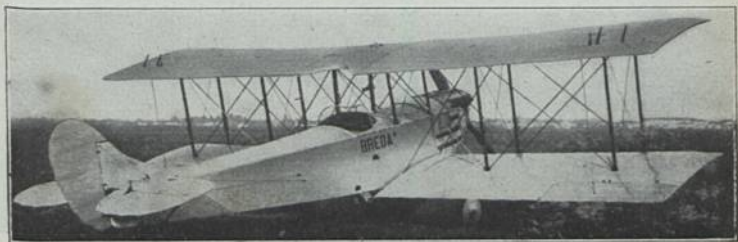
**Breda A 3 b (1924) Kb 4; E: E. Breda**

b = 23,00 m; l = 17,00 m; T = 148,0 m<sup>2</sup>; L = 3,85 t; N = 1,80 t; G = 5,65 t;  
 V = 75—176 km/h; H = 4,0 km; M: 4 × S. P. A. 200 PS = 800 PS-HP-CV;  
 Bst.: H, S; St.



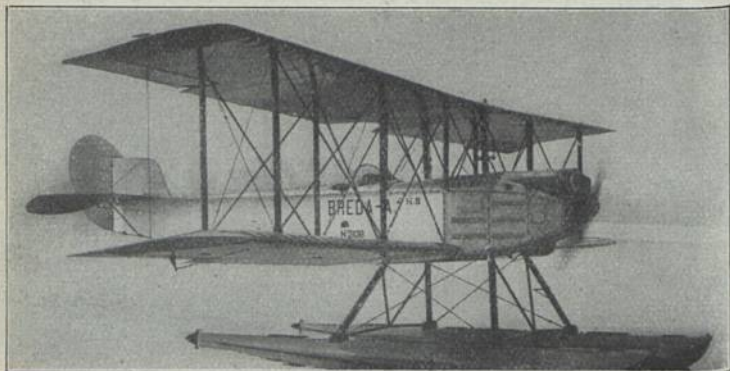
**Breda A 4 (1924) Û 2; E: E. Breda**

b = 10,90 m; l = 8,20 m; T = 40,00 m<sup>2</sup>; L = 0,80 t; N = 0,26 t; G = 1,06 t; V = 60-140 km/h; H = 3,5 km; M: Colombo 130 PS-HP-CV; Bst.: H. S. St.



**Breda A 4 H S a (1926) Û 2; E: E. Breda**

b = 10,90 m; l = 8,20 m; T = 40,00 m<sup>2</sup>; L = 0,75 t; N = 0,26 t; G = 1,01 t; V = 60-160 km/h; H = 4,5 km; M: Hispano 180 PS-HP-CV; Bst.: H. S. St.



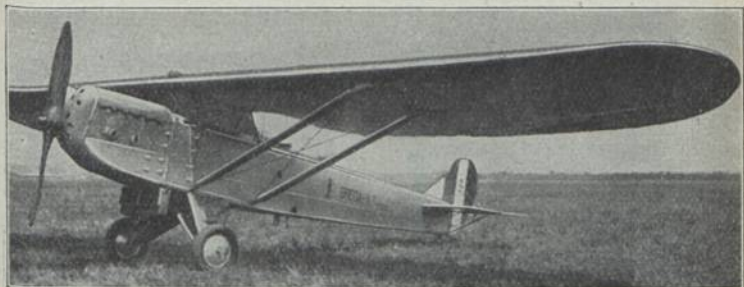
**Breda A 4 H S (1926) Üw 2; E: E. Breda**

b = 10,90 m; l = 9,30 m; T = 40,00 m<sup>2</sup>; L = 0,95 t; N = 0,26 t;  
G = 1,21 t; V = 65–140 km/h; H = 3,0 km; M: Hispano 180 PS-HP-CV;  
Bst.: H, S, St.



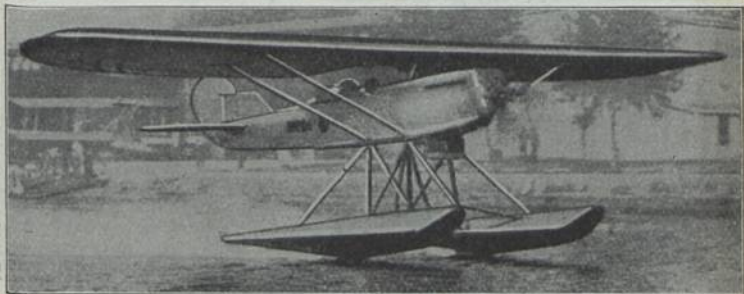
**Breda A 7 LD (1926) Ka 2; E: E. Breda**

b = 16,54 m; l = 10,00 m; T = 45,00 m<sup>2</sup>; L = 1,40 t; N = 0,70 t; G =  
2,10 t; V = 70–220 km/h; H = 7,0 km; M: Lorraine 400 PS-HP-CV;  
Bst.: D, S, St.



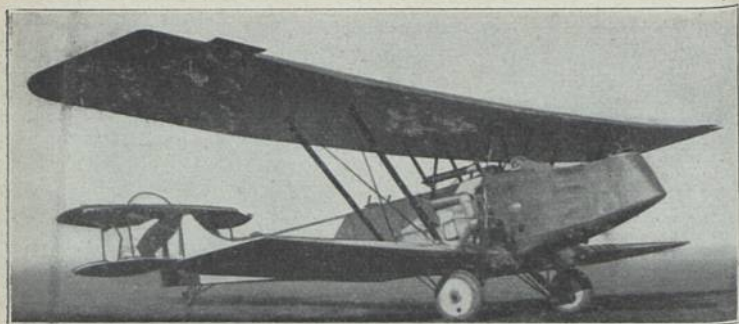
**Breda A 7 „Asso“ (1928) Ta 2; E: E. Breda**

b = 15,78 m; l = 10,51 m; T = 43,00 m<sup>2</sup>; L = 1,50 t; N = 1,00 t; G = 2,50 t; V = 75–235 km/h; H = 6,5 km; M: Isotta 500 PS-HP-CV; Bst.: D, S, St.



**Breda A 7 „Asso Idrov.“ (1928) Kaw 2; E: E. Breda**

b = 15,78 m; l = 10,95 m; T = 43,00 m<sup>2</sup>; L = 1,75 t; N = 0,90 t; G = 2,65 t; V = 78–200 km/h; H = 5,5 km; M: Isotta 500 PS-HP-CV; Bst.: D, S, St.



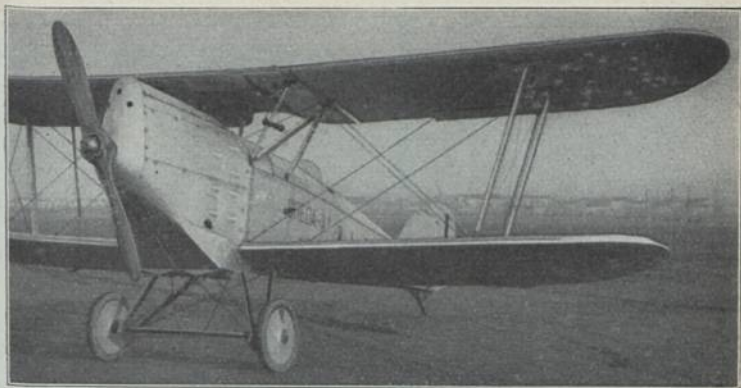
**Breda A 8 (1925) Kbn 4; E: E. Breda**

b = 23,00 m; l = 16,70 m; T = 143,00 m<sup>2</sup>; L = 3,80 t; N = 1,80 t; G = 5,60 t; V = 75—175 km/h; H = 3,5 km; M: 2 × Lorraine 400 PS-HP-CV = 800 PS-HP-CV; Bst.: H, St, S.



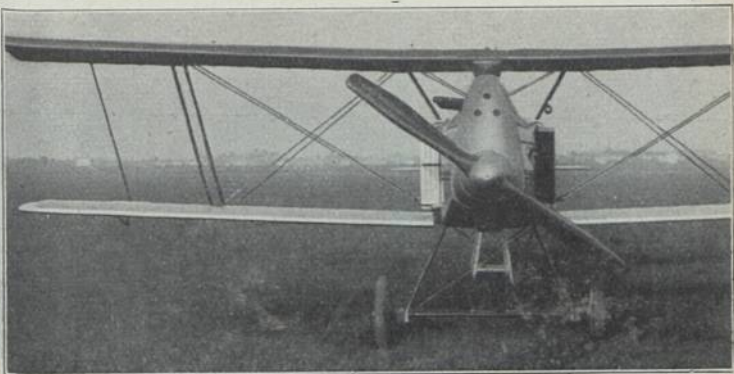
**Breda A 9 (1928) Ū 2; E: E. Breda**

b = 9,32 m; l = 7,95 m; T = 27,00 m<sup>2</sup>; L = 0,77 t; N = 0,28 t; G = 1,05 t; V = 75—185 km/h; H = 6,0 km; M: Isotta 250 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.



**Breda A 9 bis (1928) Kj 1; E: E. Breda**

b = 8,72 m; l = 7,95 m; T = 23,00 m<sup>2</sup>; L = 0,72 t; N = 0,22 t; G = 0,94 t;  
V = 75–195 km/h; H = 5,0 km; M: Isotta 250 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.



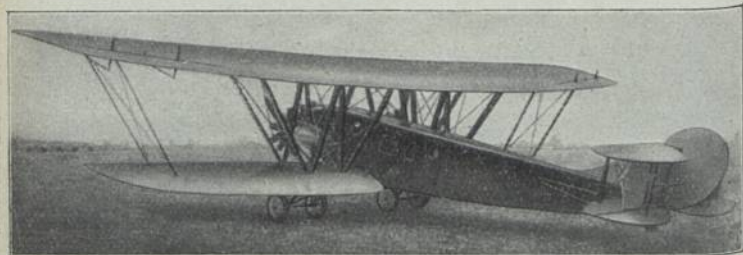
**Breda A 10 (1926) U 2; E: E. Breda**

b = 8,84 m; l = 8,10 m; T = 17,50 m<sup>2</sup>; L = 0,80 t; N = 0,25 t; G = 1,05 t;  
V = 80–210 km/h; H = 5,0 km; M: Isotta 250 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.



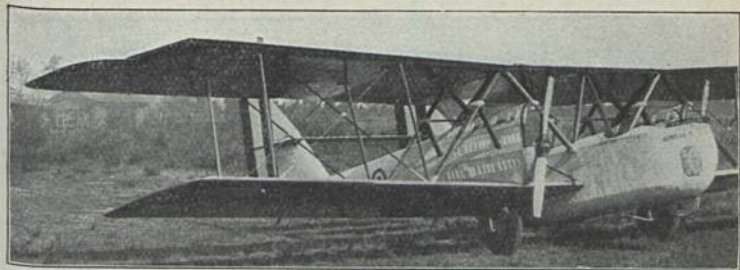
**Breda A 14 a (1928) Kb 3; E: E. Breda**

$b = 23,06 \text{ m}$ ;  $l = 15,70 \text{ m}$ ;  $T = 148,0 \text{ m}^2$ ;  $L = 3,90 \text{ t}$ ;  $N = 2,60 \text{ t}$ ;  $G = 6,50 \text{ t}$ ;  
 $V = 80-190 \text{ km/h}$ ;  $H = 5,0 \text{ km}$ ;  $M: 3 \times \text{Bristol } 450 \text{ PS-HP-CV} =$   
 $1350 \text{ PS-HP-CV}$ ; Bst.: H, S, St.



**Breda A 14 b (1928) V; E: E. Breda**

$b = 23,06 \text{ m}$ ;  $l = 15,70 \text{ m}$ ;  $T = 148,0 \text{ m}^2$ ;  $L = 3,90 \text{ t}$ ;  $N = 2,60 \text{ t}$ ;  $G = 6,50 \text{ t}$ ;  
 $V = 80-190 \text{ km/h}$ ;  $H = 5,0 \text{ km}$ ;  $M: 3 \times \text{Bristol } 450 \text{ PS-HP-CV} =$   
 $1350 \text{ PS-HP-CV}$  Bst.: H, S, St.



**Caproni 600 (1923) Kbn 4; E: G. Caproni**

b = 20,72 m; l = 11,20 m; T = 100,0 m<sup>2</sup>; L = 2,30 t; N = 1,70 t;  
G = 4,00 t; M: 3 × S. P. A. 200 PS-HP-CV = 600 PS-HP-CV; Bst.: H. St.



**Caproni Ca 66 (1924) Kbn 4; E: G. Caproni**

b = 25,00 m; l = 14,58 m; T = 143,0 m<sup>2</sup>; L = 3,30 t; N = 2,20 t;  
G = 5,50 t; M: 4 × S. P. A. 200 PS-HP-CV = 800 PS-HP-CV; Bst.: H. St.

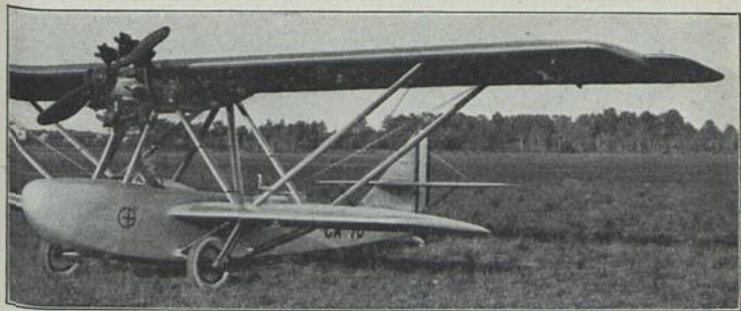




**Caproni Ca 67 (1926) Kb 4; E: G. Caproni**  
M: 2 × Lorraine 400 PS-HP-CV = 800 PS-HP-CV; Bst.: H, St.

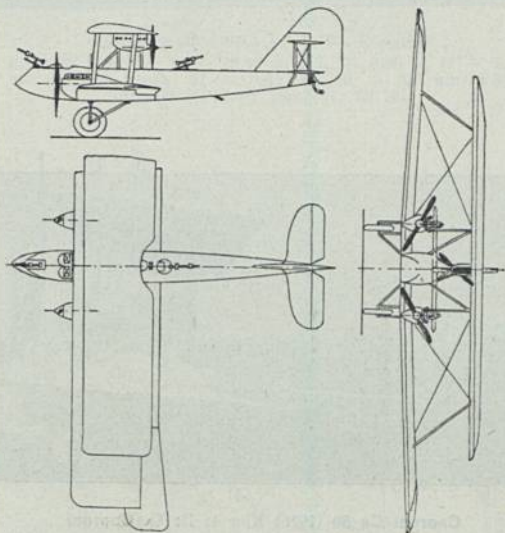


**Caproni Ca 70 L (1926) K1 2; E: G. Caproni**  
b = 17,00 m; l = 8,54 m; T = 55,00 m<sup>2</sup>; L = 1,31 t; N = 0,82 t; G = 2,13 t;  
V = 90–200 km/h; St = 4,0 km/17'; M: Lorraine 400 PS-HP-CV; Bst.:  
H, St.



**Caproni Ca 70 J (1926) KJ 2; E: G. Caproni**

b = 17,00 m; l = 9,54 m; T = 55,00 m<sup>2</sup>; L = 1,31 t; N = 0,82 t; G = 2,13 t;  
V = 90—200 km/h; St = 4,0 km/14'; M: Bristol 450 PS-HP-CV; Bst.: H. St.



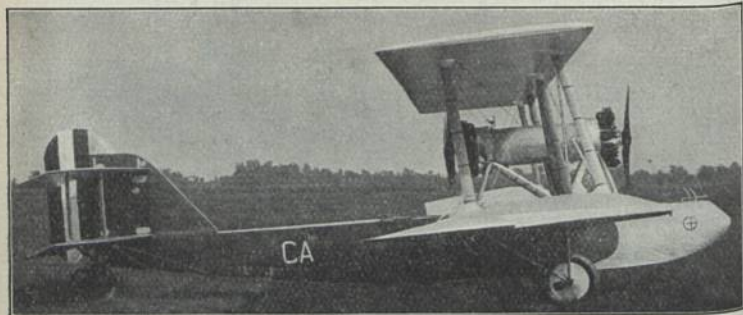
**Caproni Ca 72 (1926) Kb 4; E: G. Caproni**

b = 29,30 m; l = 16,65 m; T = 215,0 m<sup>2</sup>; L = 5,25 t; N = 3,00 t; G =  
8,25 t; V = 75—180 km/h; St = 4,5 km/50'; M: 2 × S. P. A. 200 PS-HP-CV,  
1 × Lorraine 400 PS-HP-CV = 800 PS-HP-CV; Bst.: H. St.



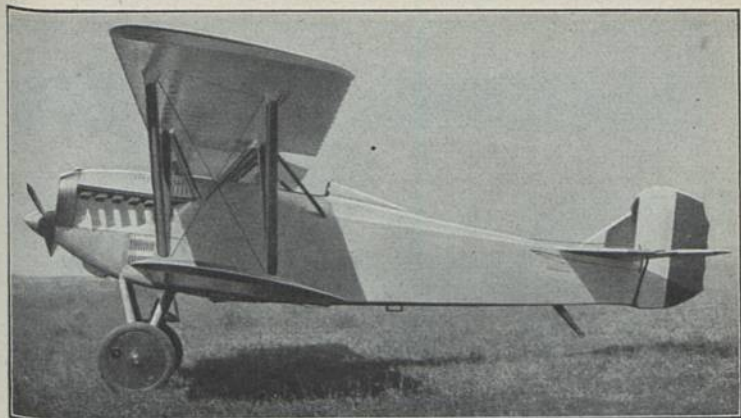
Caproni Ca 73 bis (1926) Kbn 4; E: G. Caproni

b = 25,00 m; l = 15,10 m; T = 143,0 m<sup>2</sup>; L = 3,20 t; N = 2,00 t;  
 G = 5,20 t; V = 80—180 km/h; H = 5,0 km; St = 4,0 km/60'; M: 2 ×  
 Lorraine 450 PS-HP-CV = 900 PS-HP-CV; Bst.: H, St.



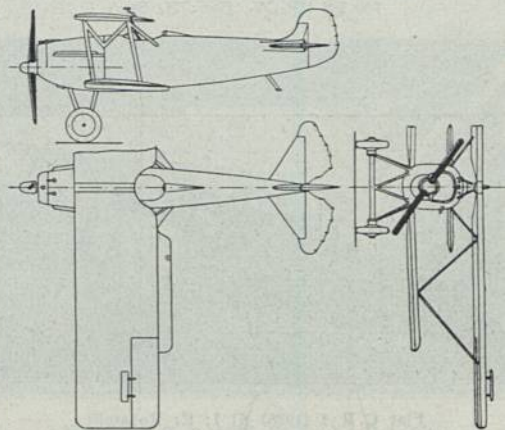
Caproni Ca 80 (1926) Kbn 4; E: G. Caproni

b = 25,00 m; l = 15,10 m; T = 143,0 m<sup>2</sup>; L = 2,90 t; N = 1,90 t;  
 G = 4,80 t; V = 71—180 km/h; H = 5,0 km; St = 3,0 km/21'; M: 2 ×  
 Bristol 450 PS-HP-CV = 900 PS-HP-CV; Bst.: H, St.



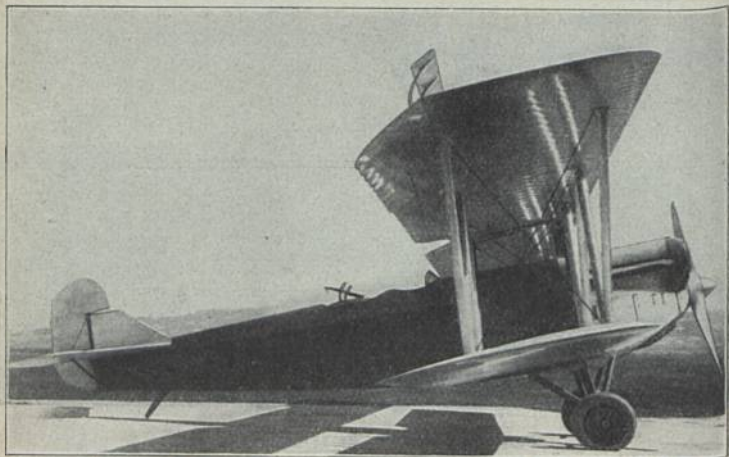
Fiat C R 20 (1926) K1 1; E: Rosatelli

$b = 9,80 \text{ m}$ ;  $l = 6,58 \text{ m}$ ;  $T = 25,50 \text{ m}^2$ ;  $L = 0,90 \text{ t}$ ;  $N = 0,42 \text{ t}$ ;  $G = 1,22 \text{ t}$ ;  $V = 100\text{--}228 \text{ km/h}$ ;  $H = 9,0 \text{ km}$ ;  $St = 5,9 \text{ km}/13'30''$ ;  $M$ : Fiat 400 PS-HP-CV; Bst.: S, D, St.



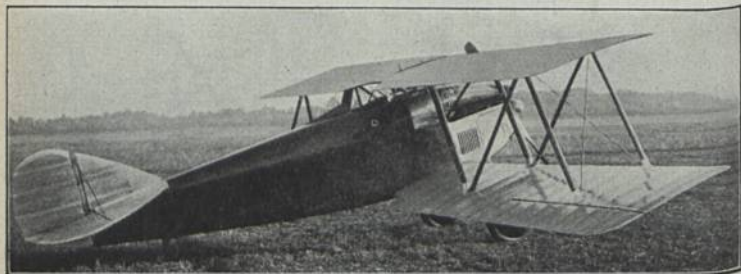
Fiat C R 20

F. I. A. T. Soc. Anonima, Torino



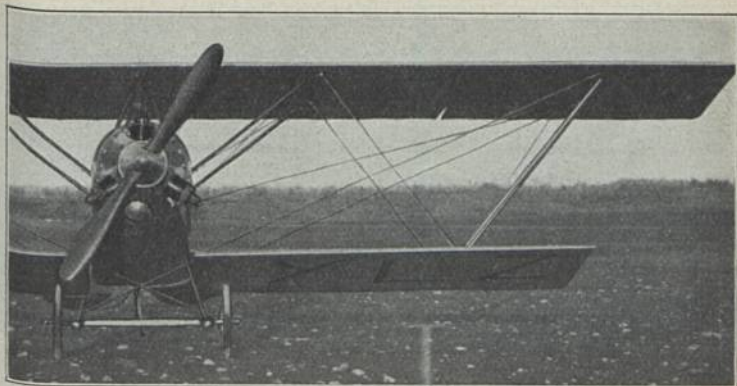
Fiat B R T (1925) Kt 2; E: Rosatelli

b = 17,30 m; l = 10,47 t; T = 77,00 m<sup>2</sup>; L = 3,40 t; N = 1,38 t;  
G = 3,78 t; V = 105—245 km/h; H = 5,0 km; St = 3,0 km/17'; M: Fiat  
700 PS-HP-CV; Bst.: H. St.



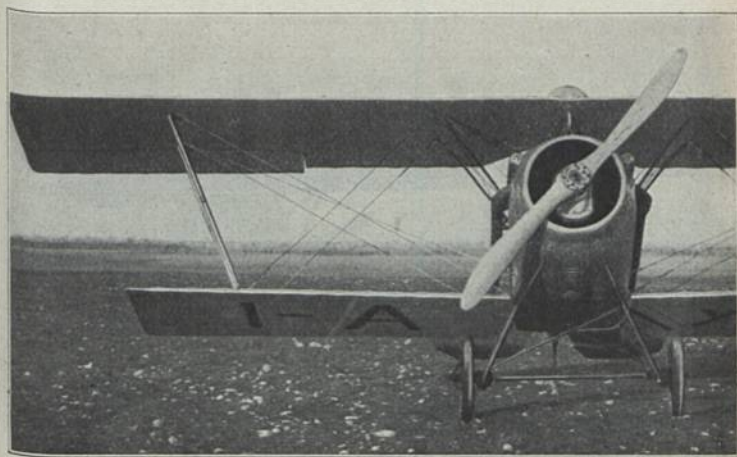
Fiat C R 1 (1925) Kj 1; E: Rosatelli

b = 8,95 m; l = 6,16 m; T = 23,00 m<sup>2</sup>; L = 0,78 t; N = 0,33 t; G = 1,11 t;  
V = 95—270 km/h; H = 7,6 km; M: Hispano 300 PS-HP-CV; Bst.: H. St.



**Gabardini G 7 (1924) U 2; E: Gabardini**

$b = 9,10$  m;  $l = 6,42$  m;  $T = 25,00$  m<sup>2</sup>;  $L = 0,25$  t;  $N = 0,20$  t;  $G = 0,45$  t;  
M: Gabardini 60 PS-HP-CV; Bst.: D, S, St.



**Gabardini G 8 (1925) K1 1; E: Gabardini**

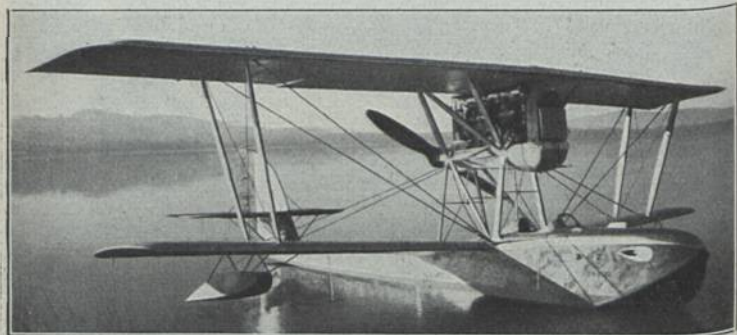
$b = 8,34$  m;  $l = 5,55$  m;  $T = 22,06$  m<sup>2</sup>;  $L = 0,58$  t;  $N = 0,20$  t;  $G = 0,78$  t;  
St =  $1,0$  km/3'12"; M: Hispano 140 PS-HP-CV; Bst.: H, St, S.



**Gabardini G 9 bis (1925) Ksj 1; E: Gabardini**

**b = 7,00 m; l = 6,00 m; T = 18,00 m<sup>2</sup>; M: Hispano 300 PS-HP-CV;  
Bst.: S, St.**

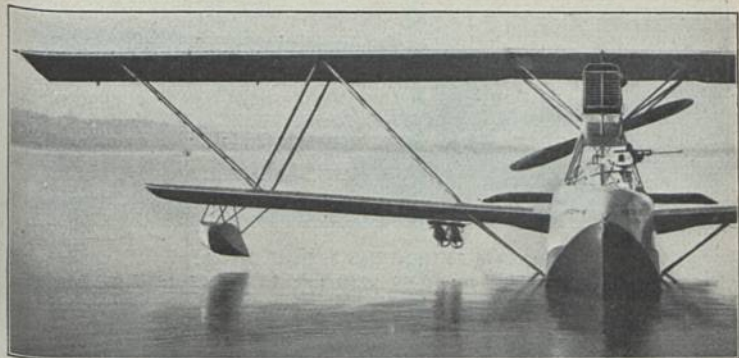
**Soc. An. Gabardini, Novara**



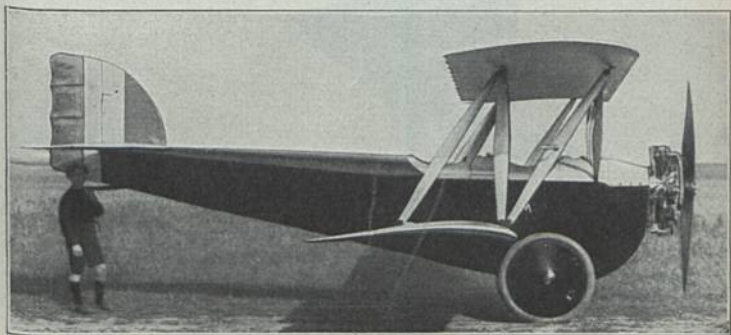
**Macchi M 7 ter a (1925) Ksj 1; E: G. Macchi**

**T = 23,50 m<sup>2</sup>; L = 0,78 t; N = 0,30 t; G = 1,08 t; V = 95—210 km/h;  
St = 1,0 km/9'; M: Lorraine 480 PS-HP-CV; Bst.: H, St.**

**Aeronautica Macchi, Varese**

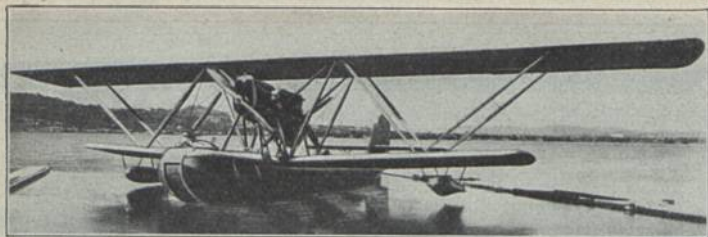


**Macchi M 18 (1923) Ksa 2; E: G. Macchi**  
M: Isotta 250 PS-HP-CV; Bst.: H. St.



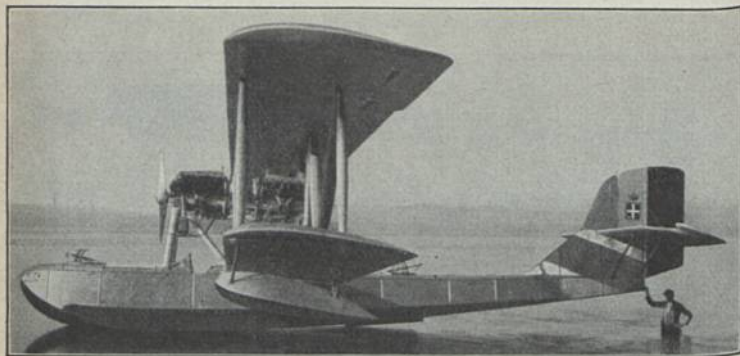
**Macchi M 20 (1924) U 2; E: G. Macchi**  
b = 8,00 m; l = 5,65 m; T = 19,63 m<sup>2</sup>; L = 0,26 t; V = 115 km/h;  
M: Anzani 45 PS-HP-CV; Bst.: H. St.





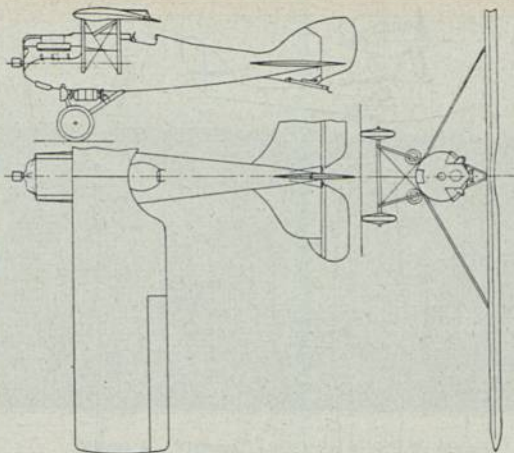
Macchi M 24 (1924) Ksb 3; E: G. Macchi

b = 22,00 m; l = 13,70 m; T = 90,00 m<sup>2</sup>; L = 2,97 t; N = 0,54 t;  
G = 4,51 t; V = 180 km/h; H = 3,5 km; M: 2 × Fiat 300 PS-HP-CV =  
600 PS-HP-CV; Bst.: H. St.

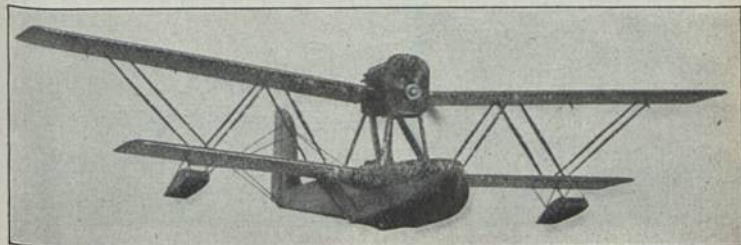


Macchi M 24 bis (1926) Ksb 4; E: G. Macchi

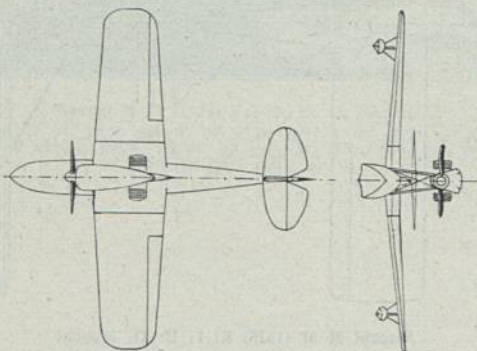
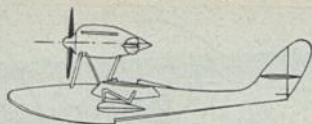
b = 21,73 m; l = 14,03 m; T = 110,0 m<sup>2</sup>; L = 3,30 t; N = 1,70 t; G =  
5,00 t; V = 90–160 km/h; M: 2 × Isotta 500 PS-HP-CV = 1000 PS-HP-CV;  
Bst.: H. St.



Macchi M 31 (1925) Kj 1; E: G. Macchi  
l = 6,44 m; M: Hispano 300 PS-HP-CV; Bst.: H, St.

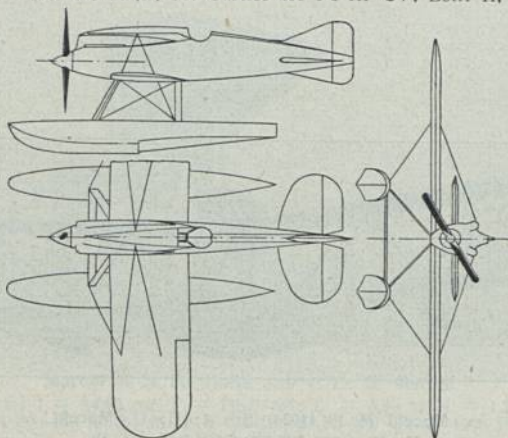


Macchi M 19 (1923) Sps 1; E: G. Macchi  
M: Fiat 700 PS-HP-CV; Bst.: H, St.



**Macchi M 33 (1926) Sps 1; E: G. Macchi**

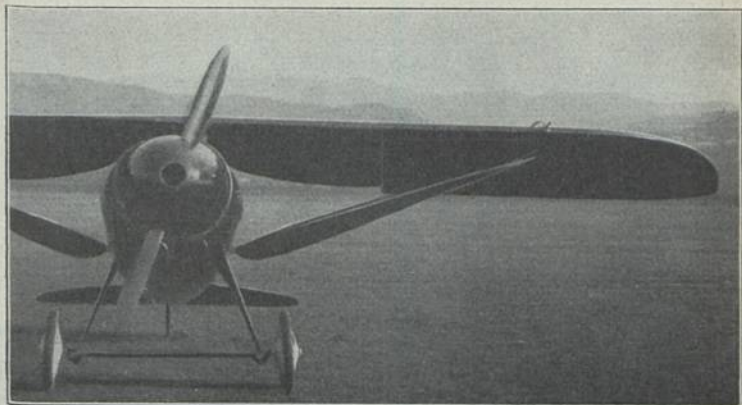
V = 120—350 km/h; M: Curtiss 450 PS-HP-CV; Bst.: H. St.



**Macchi M 39 (1926) Spw 1; E: G. Macchi, M. Castoldi**

b = 9,26 m; l = 6,73 m; T = 14,50 m<sup>2</sup>; L = 1,30 t; N = 0,31 t; G = 1,61 t;  
V = 416 km/h; M: Fiat 800 PS-HP-CV; Bst.: H. St.

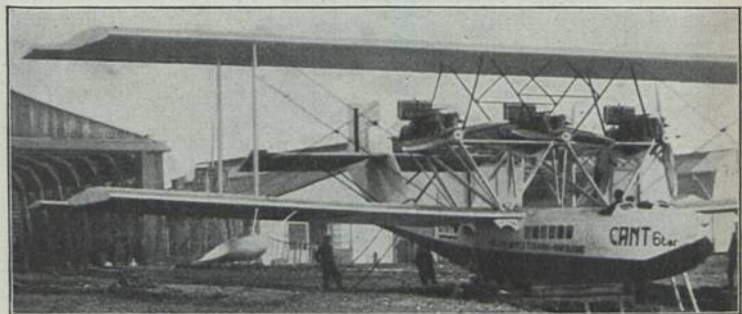
Aeronautica Macchi, Varese



**Magni F „Vittoria“ (1925) Sp 1; E: P. Magni**

b = 8,00 m; l = 5,52 m; T = 9,50 m<sup>2</sup>; L = 0,28 t; N = 0,13 t; G = 0,41 t;  
M: Anzani 45 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St, E.

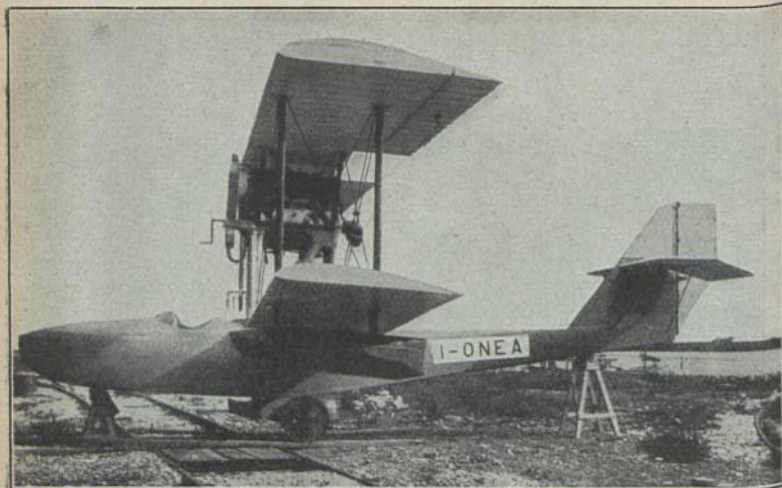
Piero Magni, Meda



**Monfalcone Cant 6ter (1925) V 13; E: Conflenti**

b = 22,00 m; l = 14,94 m; T = 13,80 m<sup>2</sup>; L = 4,50 t; N = 2,50 t; G = 7,00 t; V = 192 km/h; M: 3 × Lorraine 400 PS-HP-CV = 1200 PS-HP-CV;  
Bst.: H, St.

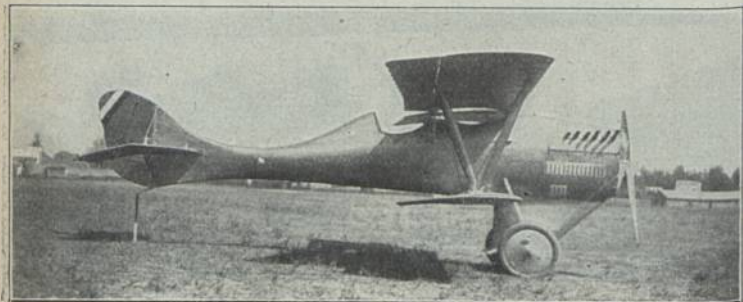
Cantiere Navale Triestino, Monfalcone



**Monfalcone Cant 7 bis (1925) Û 2; E: Conflenti**

b = 11,80 m; l = 9,15 m; T = 38,42 m<sup>2</sup>; L = 1,00 t; N = 0,50 t; G = 1,50 t;  
V = 180 km/h; H = 5,0 km; St = 5,0 km/32'; M: Isotta 250 PS-HP-CV;  
Bst.: H, St.

**Cantiere Navale Triestino, Monfalcone**



**Ricci R 7 (1924) Û 2; E: Ricci**

b = 6,50 m; l = 6,40 m; T = 15,00 m<sup>2</sup>; L = 0,30 t; N = 0,20 t; G = 0,50 t;  
V = 65-140 km/h; M: Combi 50 PS-HP-CV; Bst.: H, St.

**Cantiere Montofano, Napoli**



Romeo Ro 1 (1927) Ka 2

b = 15,30 m; l = 9,46 m; T = 39,30 m<sup>2</sup>; L = 1,27 t; N = 0,90 t; G = 2,17 t;  
V = 86—225 km/h; H = 6,0 km; St = 2,0 km/6'; M: Romeo 420 PS-HP-CV;  
Bst.: H, S, St.

Offizine Ferroviarie Meridionali, Napoli

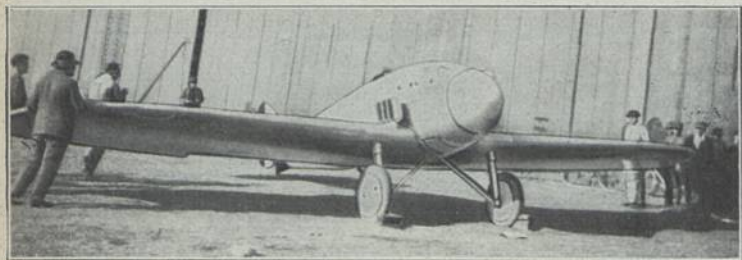
mondi, navi, e di storni



Piaggio-Pegna P 3 (1925) Kbn 4; E: Pegna

b = 24,00 m; l = 14,74 m; T = 134,0 m<sup>2</sup>; L = 3,97 t; N = 1,80 t; G =  
5,57 t; V = 80—185 km/h; St = 3,0 km/25'; M: 4 × S. P. A. 200 PS-HP-CV  
= 800 PS-HP-CV; Bst.: H, St.

Piaggio Co., Soc. Anon., Genova



Piaggio (1924) Ki 1; E: Pegna

b = 10,40 m; l = 7,00 m; T = 20,00 m<sup>2</sup>; L = 0,65 t; N = 0,30 t;  
G = 0,98 t; V = 110–255 km/h; H = 5,0 km; St = 5,0 km/16'; M: Hispano  
300 PS-HP-CV; Bst.: H, St.

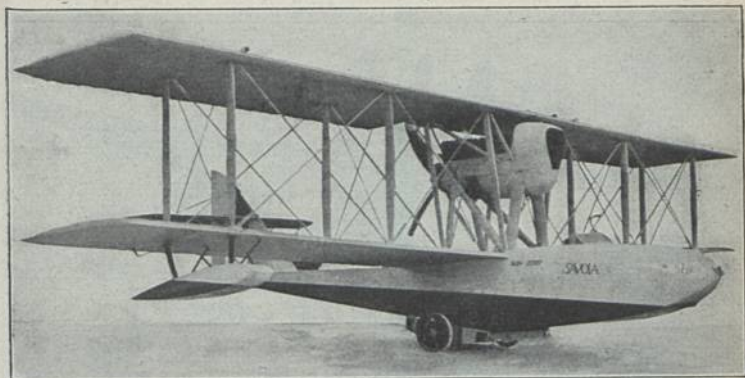
Piaggio Co., Soc. Anon., Genoa



Dornier „Wal“ (1925) Vs 19; E: C. Dornier

b = 22,50 m; l = 16,20 m; T = 97,00 m; L = 4,15 t; N = 1,15 t;  
G = 6,30 t; V = 190 km/h; H = 4,8 km; M: 2 × B. M. W. 600 PS-HP-CV  
= 1200 PS-HP-CV; Bst.: D, S.

S. A. I. di Costruzioni Meccaniche, Marina di Pisa



**Savoia S 16 ter (1925) Ksa 2; E: Marchetti**

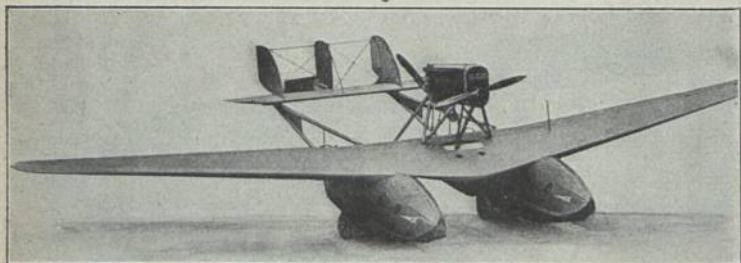
b = 15,50 m; l = 13,50 m; T = 60,00 m<sup>2</sup>; L = 1,67 t; N = 0,90 t;  
G = 2,57 t; V = 90—190 km/h; St = 1,0 km/3'30"; M: Lorraine 400 PS-  
HP-CV; Bst.: H, St.



**Savoia S 52 (1926) Kj 1; E: Marchetti**

b = 10,17 m; l = 7,18 m; T = 24,00 m<sup>2</sup>; L = 0,80 t; N = 0,30 t;  
G = 1,10 t; V = 95—280 km/h; H = 5,0 km; St = 1,0 km/1'30"; M: Fiat  
400 PS-HP-CV; Bst.: H, St.





**Savoia S 55 (1924) Kst 4; E: Marchetti**

b = 24,00 m; l = 16,00 m; T = 93,00 m<sup>2</sup>; L = 2,77 t; N = 1,68 t;  
G = 4,45 t; V = 160 km/h; H = 3,0 km; M: 2 × Fiat 300 PS-HP-CV =  
600 PS-HP-CV; Bst.: H, St.



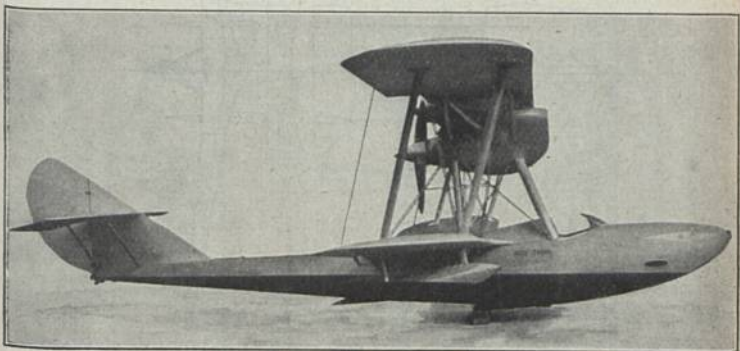
**Savoia S 56 (1924) Us 3; E: Marchetti**

b = 10,50 m; l = 7,25 m; T = 26,00 m<sup>2</sup>; L = 0,50 t; N = 0,25 t;  
G = 0,75 t; V = 65–140 km/h; H = 3,5 km; St = 2,0 km/20'; M: Anzani  
70 PS-HP-CV; Bst.: H, St.



**Savoia S 57 bis (1924) Ksj 2; E: Marchetti**

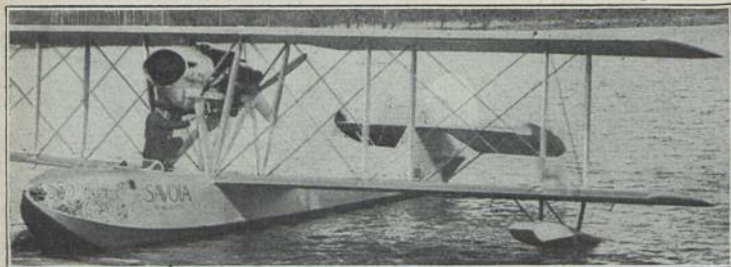
b = 11,00 m; l = 8,90 m; T = 36,00 m<sup>2</sup>; L = 1,05 t; N = 0,55 t; G = 1,60 t;  
V = 95–235 km/h; St = 1,0 km/3'; M: Isotta 250 PS-HP-CV; Bst.: H, St.



**Savoia S 58 (1925) Ksj 1; E: Marchetti**

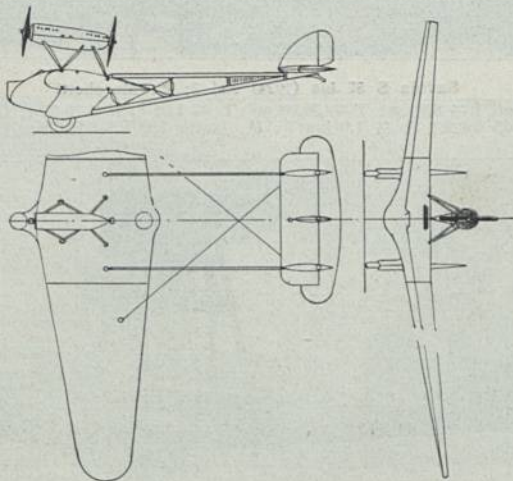
b = 11,25 m; l = 8,42 m; T = 34,00 m<sup>2</sup>; L = 1,00 t; N = 0,33 t; G = 1,33 t;  
V = 80–250 km/h; H = 7,5 km; St = 1,0 km/2'; M: Hispano 300 PS-HP-CV; Bst.: H, St.

Soc. Idrovolanti Alta Italia, Sesto Calende



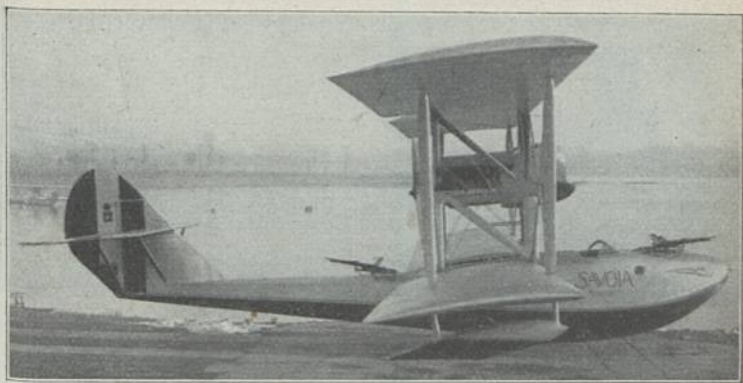
Savoia S 59 (1925) Vs 3; E: Marchetti

L = 1,74 t; N = 0,81 t; G = 2,55 t; M: Rolls Royce 360 PS-HP-CV;  
Bst.: H. St.



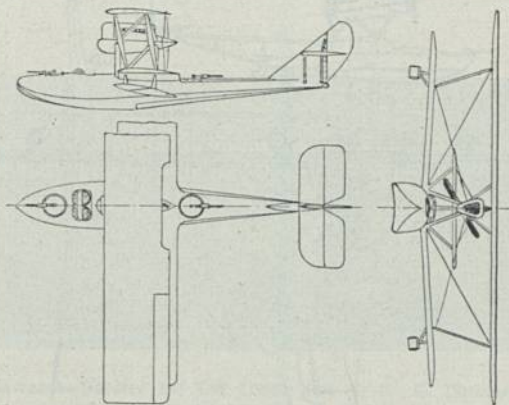
Savoia S 60 (1925) Kb 4; E: Marchetti

G = 2,60 t; V = 195 km/h; M: 2 × Lorraine 400 PS-HP-CV = 800 PS-  
HP-CV; Bst.: H. St.



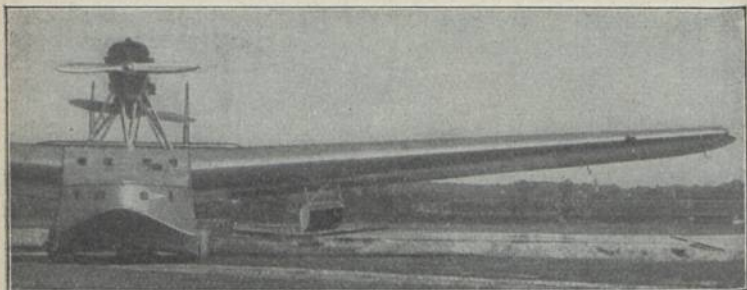
Savoia S 62 (1927) Kas 3; E: Marchetti

b = 15,50 m; l = 11,00 m; T = 65,00 m<sup>2</sup>; L = 1,90 t; N = 1,10 t; G = 3,00 t; V = 85–200 km/h; H = 4,2 km; St = 3,0 km/24'; M: Isotta 500 PS-HP-CV; Bst.: H. St.



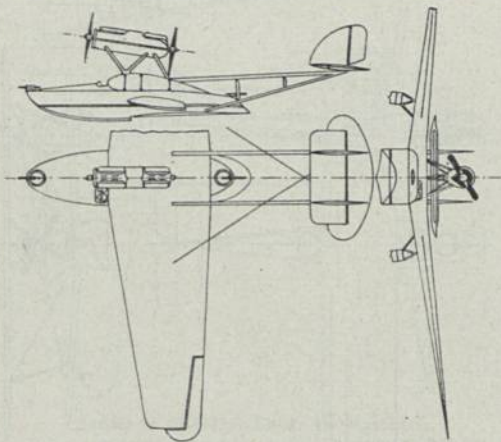
Savoia S 62

Soc. Idrovolanti Alta Italia, Sesto Calende



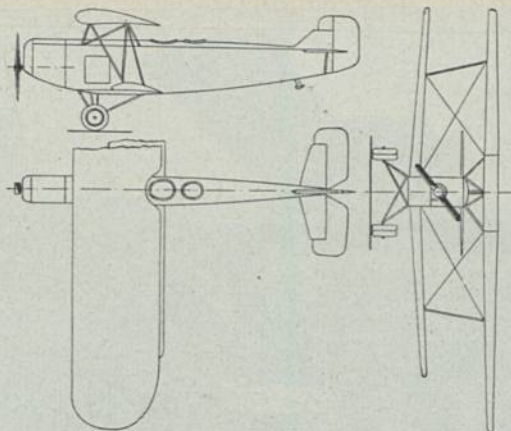
**Savoia S 63 (1927) Kas: E: Marchetti**

$b = 27,32 \text{ m}$ ;  $l = 15,50 \text{ m}$ ;  $T = 105,0 \text{ m}^2$ ;  $L = 5,20 \text{ t}$ ;  $N = 2,20 \text{ t}$ ;  $G = 7,40 \text{ t}$ ;  $V = 110-205 \text{ km/h}$ ;  $St = 3,0 \text{ km/50'}$ ;  $M: 2 \times \text{Isotta } 500 \text{ PS-HP-CV} = 1000 \text{ PS-HP-CV}$ ; Bst.: H, St, D.



**Savoia S 63**

Japan — Japan — Japon — Nippon



Aichi (1927) P

b = 16,00 m; l = 10,50 m; T = 62,03 m<sup>2</sup>; L = 1,50 t; N = 1,13 t; G = 1,60 t; V = 85—185 km/h; M: Lorraine 450 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.

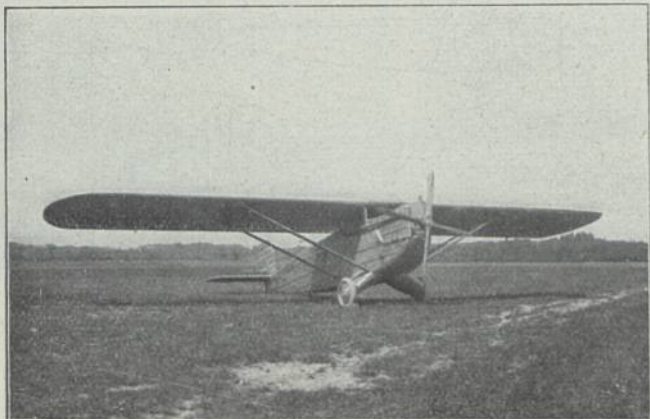
Aichi Tokei Denki Kabushiki Kaisha, Nagoya



Kawasaki-Dornier Do TW (1926) Kkw 4; E: C. Dornier

b = 19,60 m; l = 12,43 m; T = 62,00 m<sup>2</sup>; L = 2,35 t; N = 1,00 t; G = 3,35 t; V = 185 km/h; M: B. M. W. 600 PS-HP-CV; Bst.: D, S.

Higasi Kawasaki Machi, Kobe



**Kawasaki-Dornier Do C (1925) Ka 2; E: C. Dornier**

b = 19,60 m; l = 12,50 m; T = 62,00 m<sup>2</sup>; L = 2,00 t; N = 1,60 t; G = 3,60 t; M: Napier 450 PS-HP-CV; Bst.: D, S, St.



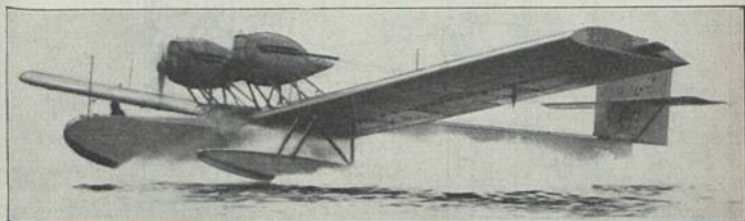
**Kawasaki-Dornier Do. N. (1926) Kb 4; E: C. Dornier**

b = 26,80 m; l = 18,00 m; T = 121,0 m<sup>2</sup>; L = 4,30 t; N = 2,20 t; G = 6,50 t; V = 180 km/h; M: 2 × B. M. W. 600 PS-HP-CV = 1200 PS-HP-CV; Bst.: S, D, St.



**Mitsubishi-Rohrbach Ro III (1925)** Ksb 4; E: A. Rohrbach

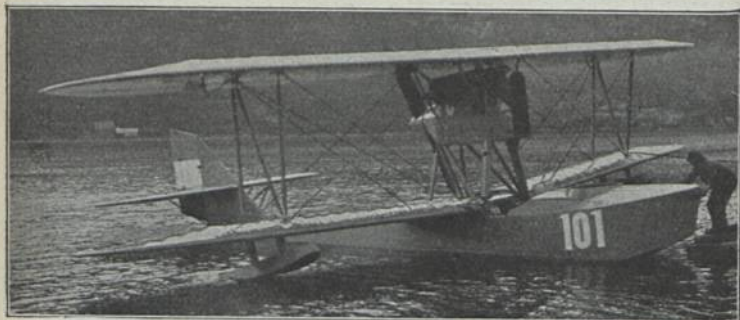
b = 29,00 m; l = 17,20 m; T = 73,40 m<sup>2</sup>; L = 3,90 t; N = 2,40 t; G = 6,30 t; V = 112-190 km/h; H = 3,5 km; St = 1,5 km/13'; M: 2 × Rolls Royce 360 PS-HP-CV = 720 PS-HP-CV; Bst.: D.



**Mitsubishi-Rohrbach Ro II (1924)** Ksb 4; E: A. Rohrbach

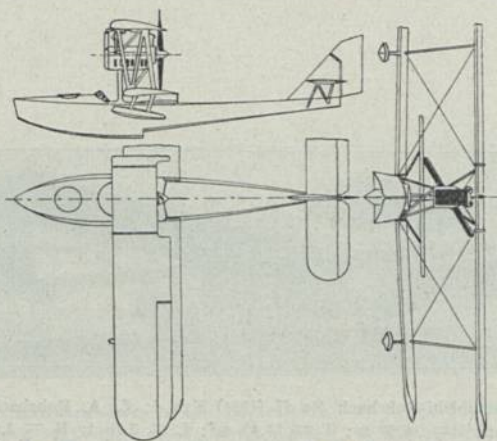
b = 29,00 m; l = 16,50 m; T = 71,40 m<sup>2</sup>; L = 3,70 t; N = 2,00 t; G = 5,70 t; V = 107-180 km/h; H = 3,0 km; St = 2,0 km/20'; M: 2 × Rolls Royce 360 PS-HP-CV = 720 PS-HP-CV; Bst.: D.





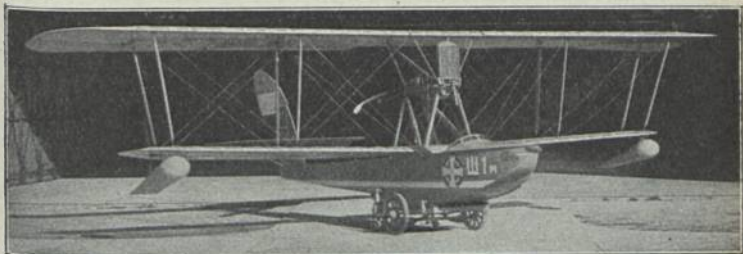
Icarus IOM (1927) Ksa 2; E: J. Mickl

b = 15,20 m; l = 10,40 m; T = 47,50 m<sup>2</sup>; L = 1,60 t; N = 0,85 t; G =  
2,45 t; V = 75–170 km/h; H = 4,5 km; M: Liberty 400 PS-HP-CV;  
Bst.: H. St.



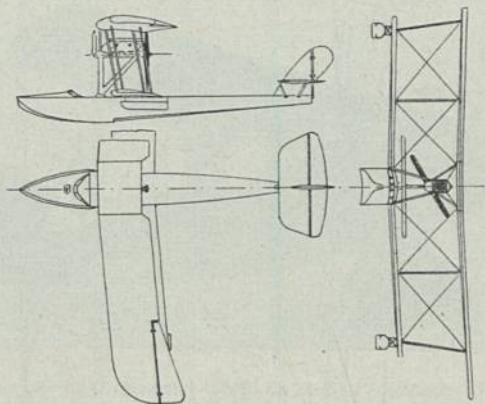
Icarus I O M

Ikarus Tvornica Aero i Hydroplana, Novi Sad



**Icarus SM (1920) Us 2; E: J. Mickl**

b = 14,50 m; l = 9,75 m; T = 35,00 m<sup>2</sup>; L = 0,90 t; N = 0,35 t; Q =  
1,15 t; V = 55–126 km/h; St = 1,0 km/6'; M: Mercedes 100 PS-HP-CV;  
Bst.: H, St.

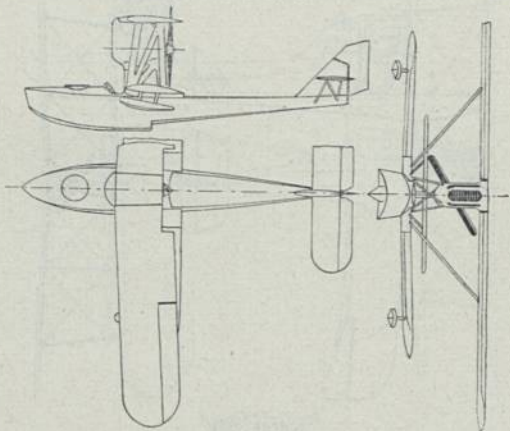


**Icarus SM**



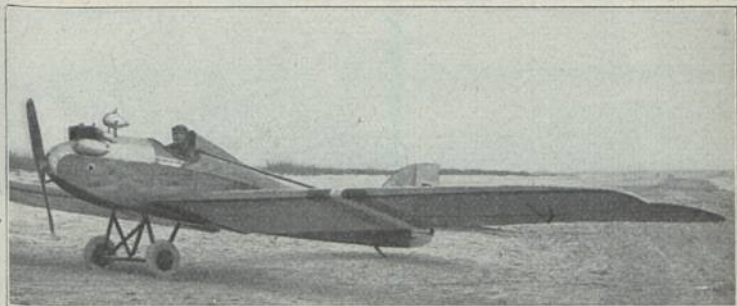
**Icarus IM** (1926) Ksa 2; E: J. Mickl

b = 15,20 m; l = 10,40 m; T = 42,00 m<sup>2</sup>; L = 1,50 t; N = 0,75 t; G =  
2,25 t; V = 90–200 km/h; H = 6,5 km; M: Liberty 400 PS-HP-CV;  
Bst.: H, St.



**Icarus IM**

Ikarus Tvornica Aero i Hydroplana, Novi Sad



Zuckurs C II (1925) Sp 1; E: H. Zuckurs

b = 13,20 m; l = 6,50 m; T = 14,00 m<sup>2</sup>; L = 0,20 t; N = 0,09 t; G = 0,26 t;  
M: Harley 9 PS-HP-CV; Bst.: H, St.

H. Zuckurs, Riga

Litauen — Lithuania — Lithuanie — Lietuva



A. F. G. Memel I (1925) Ka 2; E: F. Hentzen

b = 10,30 m; l = 6,15 m; V = 250 km/h; H = 8,0 km; M: Napier 450 PS-  
HP-CV; Bst.: H, St.

Allgemeine Fluggesellschaft, Memel

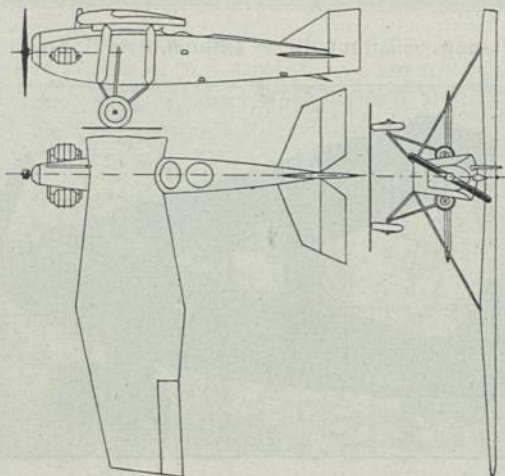


Gustaitis „A. N. B. O.“ (1925) Sp 1; E: Gustaitis

b = 10,00 m; l = 5,75 m; T = 11,40 m<sup>2</sup>; L = 0,19 t; N = 0,10 t; G = 0,30 t;  
 V = 50—143 km/h; H = 4,2 km; St = 1,0 km/6'; M: Anzani 35 PS-HP-CV;  
 Bst.: H, S, St.

Gustaitis, Kaunas

Mexiko — Mexico — Mexique — Estados Unidos Mexicana

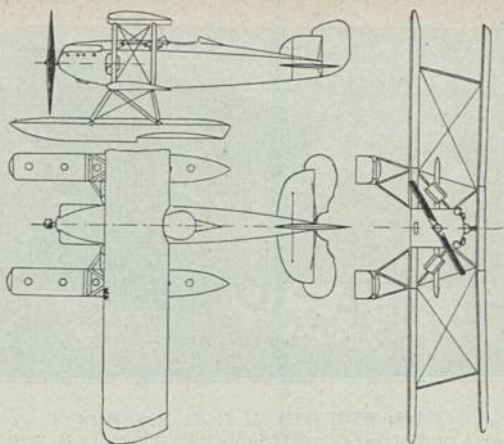


Quetzalkoatl 4-E-131 (1924) Ka 2; E: A. de Lascrain y Asio

b = 15,27 m; l = 8,22 m; T = 33,00 m<sup>2</sup>; L = 1,13 t; N = 0,62 t; G = 1,75 t;  
 V = 75—200 km/h; H = 6,5 km; M: B. M. W. 185 PS-HP-CV; Bst.: H, St.

National Aircraft Factory, Valbuena

Norwegen — Norway — Norwège — Norge

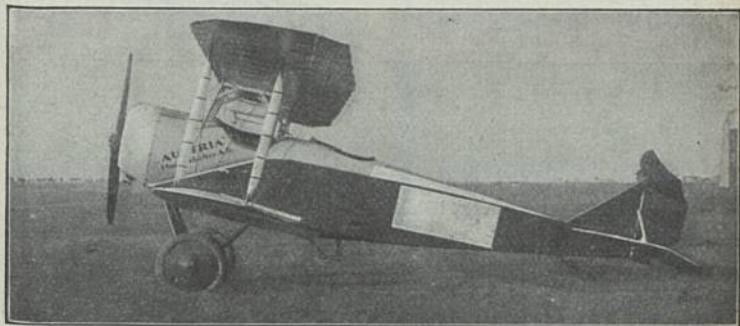


M. F. 9 (1925) Kiv 1.

b = 10,45 m; l = 7,77 m; T = 28,00 m<sup>2</sup>; L = 0,86 t; N = 0,47 t; G = 1,23 t; M: Hispano 300 PS-HP-CV; Bst.: H. S. St.

Marinens Flyvebaatfabrik, Horten

Oesterreich — Austria — Autriche — Oesterreich



Austria A 1 (1924) U 2; E: L. Bauer

b = 9,00 m; l = 6,80 m; T = 21,00 m<sup>2</sup>; L = 0,35 t; N = 0,22 t; G = 0,57 t; V = 58—138 km/h; M: Le Rhône 80 PS-HP-CV; Bst.: H. St.

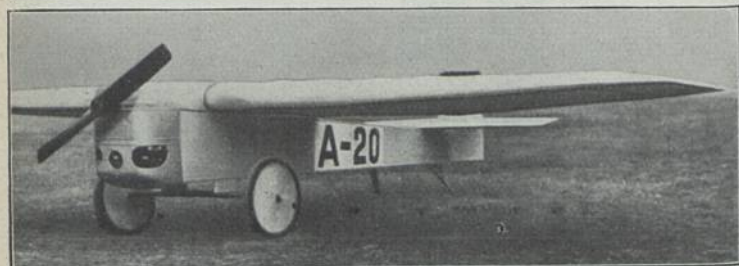
Austria Flugverkehrs-A.-G., Wien



Avis BS-II (1924) Ü 2; E: J. v. Berg

b = 9,40 m; l = 7,67 m; T = 17,50 m<sup>2</sup>; L = 0,55 t; N = 0,21 t; G = 0,76 t; V = 145 km/h; H = 3,0 km; M: Mercedes 100 PS-HP-CV; Bst.: H. S. St.

Avis Flugzeug- und Autowerke G. m. b. H., Wien



BAEG A 20 (1925) Sp. 1; E: L. Bauer

b = 7,60 m; l = 5,50 m; T = 12,00 m<sup>2</sup>; L = 0,11 t; N = 0,10 t; G = 0,21 t; V = 120 km/h; M: Douglas 18 PS-HP-CV; Bst.: H. St.

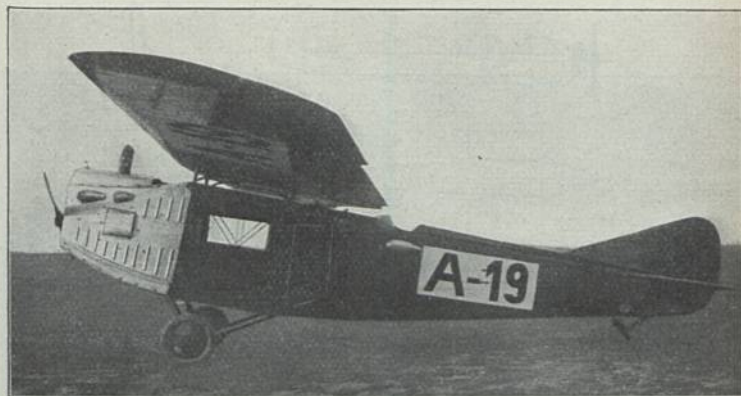
BAEG-Flugzeugbau, Wien



**Guritzer-van Nees, A I (1927) Sp 2; E: van Nees**

b = 8,70 m; l = 6,00 m; T = 17,00 m<sup>2</sup>; L = 0,27 t; N = 0,18 t; G = 0,45 t; V = 125 km/h; H = 3,5 km; St = 1,0 km/12'; M: Anzani 35 PS-HP-CV; Bst.: H. St.

**Guritzer-van Nees, Salzburg**



**Hopiner H. V. 2 (1924) V 4; E: Th. Hopiner**

b = 15,00 m; l = 10,00 m; L = 1,50 t; N = 0,70 t; G = 2,20 t; V = 140 km/h; H = 4,0 km; St = 1,0 km/7'; M: Hiero 200 PS-HP-CV; Bst.: H. S. St.

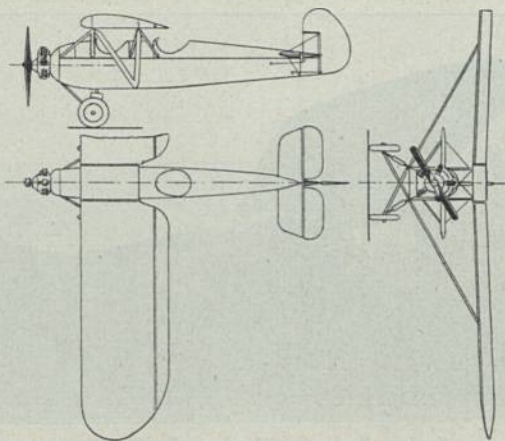
**Th. Hopiner, Wien**





**Hopfner H. V. 327 (1927) V 5; E: Th. Hopfner**

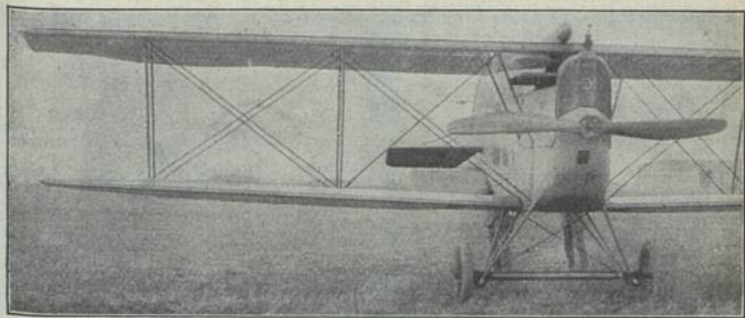
$b = 16,40$  m;  $l = 10,50$  m;  $L = 1,38$  t;  $N = 0,70$  t;  $G = 2,08$  t;  $V = 145$  km/h;  $St = 1,0$  km/12';  $M$ : Hiero 230 PS-HP-CV;  $Bst.$ : H. S. St.



**Hopfner H. S. 528 (1928) Sp 2; E: Th. Hopfner**

$b = 11,26$  m;  $l = 7,00$  m;  $L = 0,34$  t;  $N = 0,23$  t;  $G = 0,57$  t;  $V = 120$  km/h;  $M$ : Walter 60 PS-HP-CV;  $Bst.$ : H. S. St.

**Th. Hopfner, Wien**



Lohner „Expreß I“ (1921) V 4; E: L. Bauer

b = 11,20 m; l = 7,60 m; T = 40,00 m<sup>2</sup>; L = 0,94 t; N = 0,66 t; G = 1,56 t; V = 160 km/h; St = 1,0 km/6'; M: Daimler 230 PS-HP-CV; Bst.: H, St.

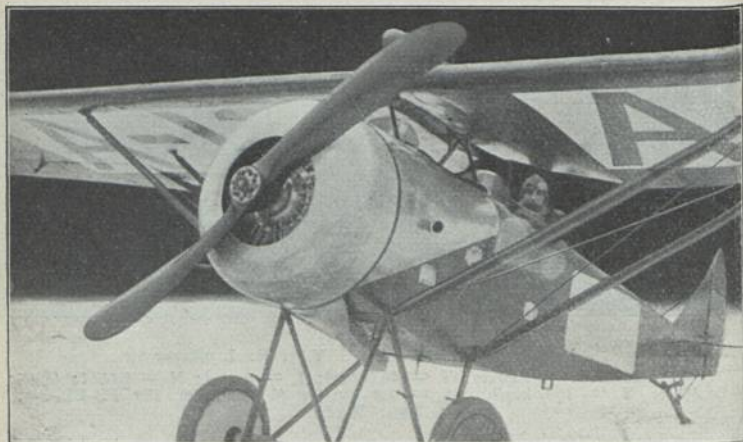
Lohnerwerke G. m. b. H., Wien



Magdler A-23 (1926) Ü 2; E: L. Bauer

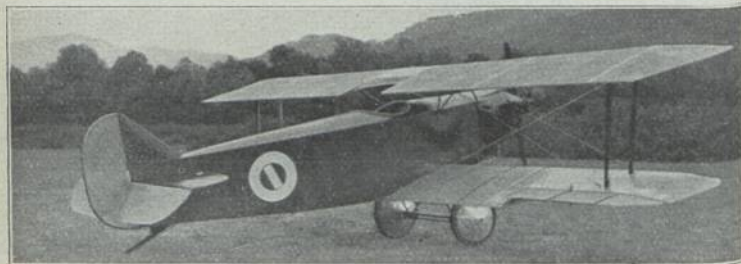
T = 22,00 m<sup>2</sup>; M: Mercedes 100 PS-HP-CV; Bst.: H, St.

F. Magdler, Wien



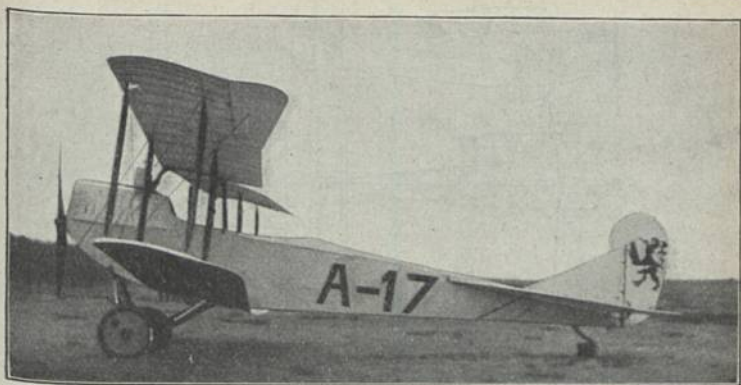
**Magdler A-12 (1925) Sp 2; E: L. Bauer**  
T = 17,00 m<sup>2</sup>; M: Clerget 130 PS-HP-CV; Bst.: H. St.

F. Magdler, Wien



**Scheffknecht (1927) Sp 1; E: W. Scheffknecht; M: A. B. C.**  
36 PS-HP-CV; Bst.: H. St.

W. Scheffknecht, Lustenau

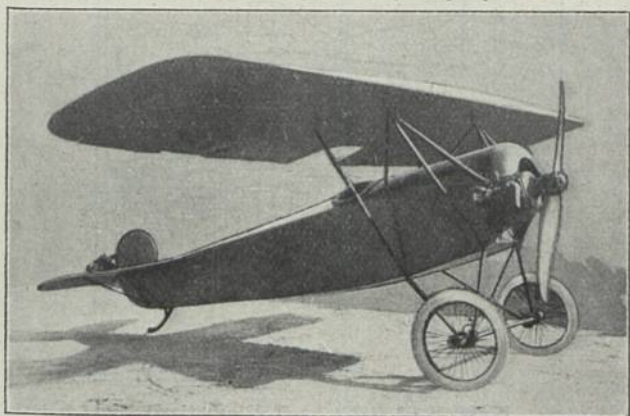


Steir A-17 (1924) Ü 2

b = 12,30 m; l = 8,40 m; L = 0,65 t; V = 95 km/h; St = 1,0 km/10';  
M: Hiero 100 PS-HP-CV; Bst.: H. St.

Steirischer Fliegerverein, Graz

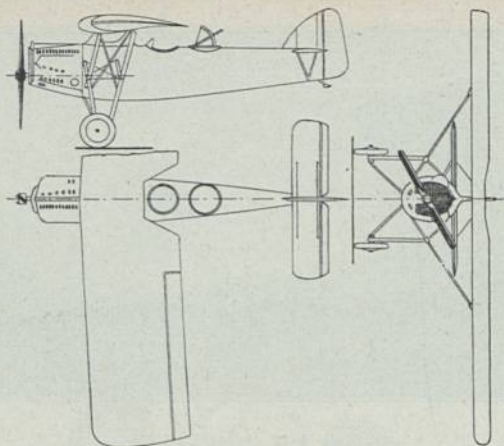
Polen — Poland — Pologne — Rzeczpospolita Polska



Gabriel P 5 (1921) Sp 1; E: W. Gabriel

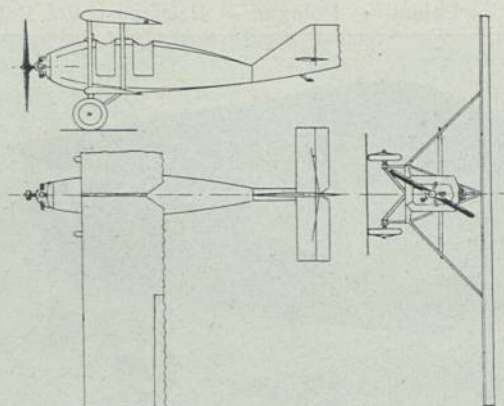
b = 6,00 m; l = 5,00 m; T = 8,00 m<sup>2</sup>; L = 0,12 t; N = 0,09 t; G = 0,21 t;  
V = 50—150 km/h; H = 3,8 km; M: Haacke 30 PS-HP-CV; Bst.: H. St.

Gabriel Flugzeugwerke, Bromberg



**P. W. S. - 1 (1927) Kł 2**

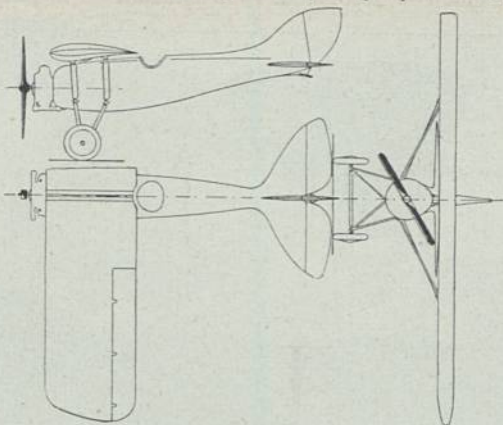
$b = 13,08$  m;  $l = 8,54$  m;  $T = 30,50$  m<sup>2</sup>;  $L = 1,44$  t;  $N = 0,55$  t;  $G = 1,99$  t;  $M$ : Lorraine 450 PS-HP-CV;  $Bst.$ : H. S. St.



**P. W. S. - 3 (1927) Sp 2; E: Cywinski**

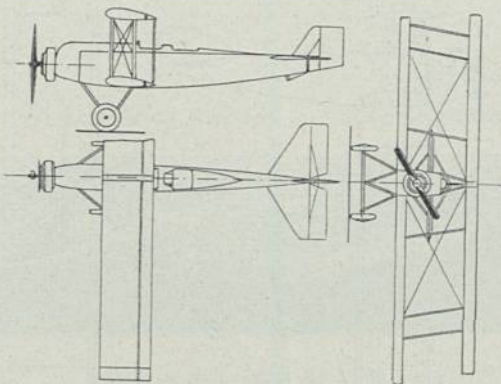
$b = 9,70$  m;  $l = 6,90$  m;  $T = 16,00$  m<sup>2</sup>;  $L = 0,38$  t;  $N = 0,22$  t;  $G = 0,60$  t;  $V = 65-144$  km/h;  $H = 3,5$  km;  $M$ : Walter 60 PS-HP-CV;  $Bst.$ : H. S. St.

Podlaska Wytwornia Samolotow, Biala



**Samolot SP 1 (1927) Sp 1**

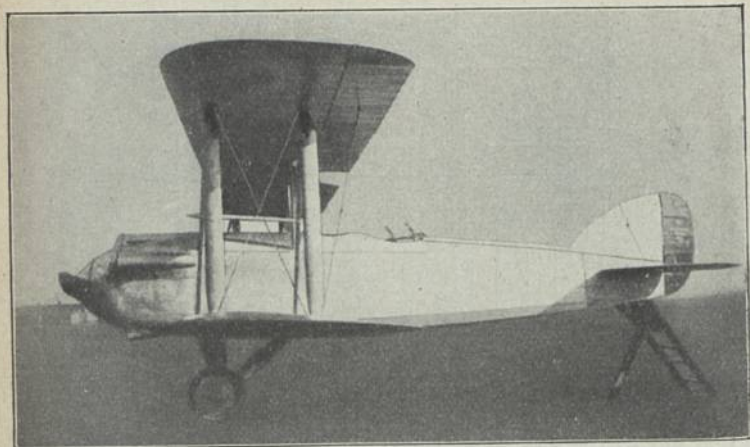
$b = 8,92$  m;  $l = 6,10$  m;  $T = 15,00$  m<sup>2</sup>;  $L = 0,53$  t;  $N = 0,18$  t;  $G = 0,71$  t;  $V = 60-190$  km/h; M: Salmson 120 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.



**Bartel M-2 (1927) U 2**

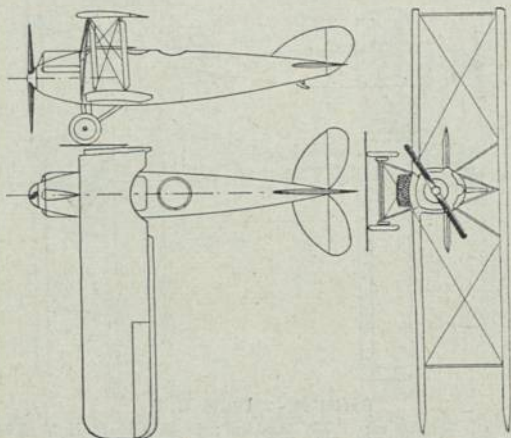
$b = 11,77$  m;  $l = 7,80$  m;  $T = 28,60$  m<sup>2</sup>;  $L = 0,69$  t;  $N = 0,28$  t;  $G = 0,97$  t;  $V = 65-120$  km/h; M: Salmson 120 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.

Samolot, Lawica



Protopescu Proto SET 2 (1926)

b = 13,40 m; T = 46,20 m<sup>2</sup>; L = 1,16 t; N = 0,80 t; G = 1,97 t; V = 83—213 km/h; St = 1,0 km/3'; M: Lorraine 450 PS-HP-CV; Bst.: H. St.



Protopescu Proto SET 2

Direct. Sup. a. Aeron., Bucarest



S. T. C. „Getta“ R. A. S. 1 (1927) Kas 3  
M: Hiero 220 PS-HP-CV; Bst.: H. St.

Astra, Arad, Transsylvanien

Schweden — Sweden — Suède — Sverige



Junkers K 30 c (1927) Kj 4; E: Junkers

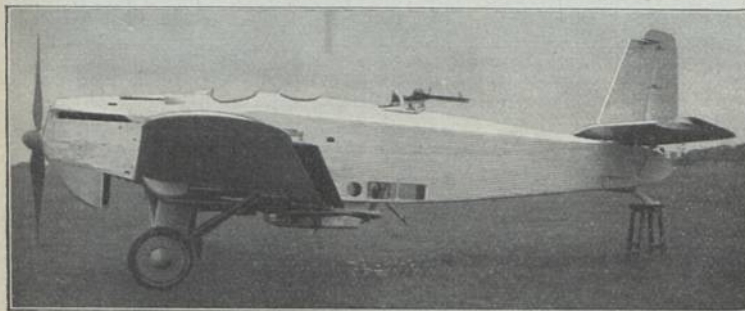
b = 29,90 m; l = 15,10 m; L = 3,92 t; N = 2,58 t; G = 6,50 t; V =  
185 km/h; H = 4,7 km; M: 3 × Junkers 310 PS-HP-CV = 930 PS-HP-CV;  
Bst.: D.

A. B. Flygindustri, Limhamn

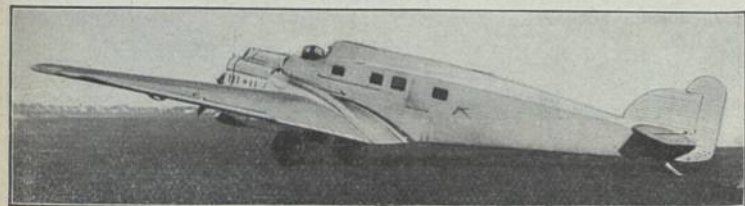




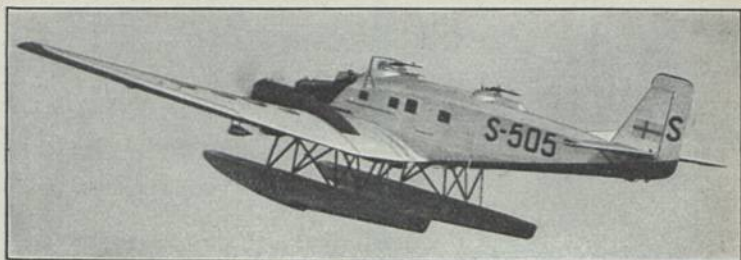
**Junkers K 37 L (1927) Kb 5; E: Junkers**  
b = 20,00 m; l = 11,35 m; T = 47,20 m<sup>2</sup>; L = 2,30 t; N = 1,30 t; G = 3,60 t; V = 224 km/h; H = 7,2 km; M: 2 × Gnôme 480 PS-HP-CV = 960 PS-HP-CV; Bst.: D.



**Junkers K 39 (1927) Ka 3; E: Junkers**  
b = 17,00 m; l = 11,10 m; T = 40,00 m<sup>2</sup>; L = 1,95 t; N = 1,25 t; G = 3,20 t; V = 213 km/h; H = 5,0 km; M: Junkers 650 PS-HP-CV; Bst.: D.

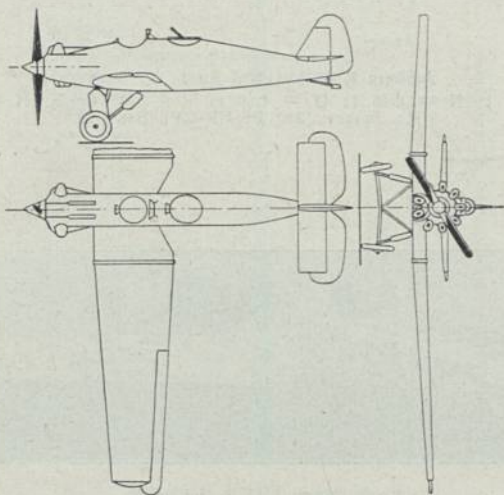


**Junkers R 42 L (1926) Kb 4; E: Junkers**  
b = 29,87 m; l = 15,10 m; T = 93,80 m<sup>2</sup>; L = 4,00 t; N = 2,20 t; G = 6,20 t; V = 190 km/h; H = 4,0 km; M: 3 × Junkers 310 PS-HP-CV = 930 PS-HP-CV; Bst.: D.



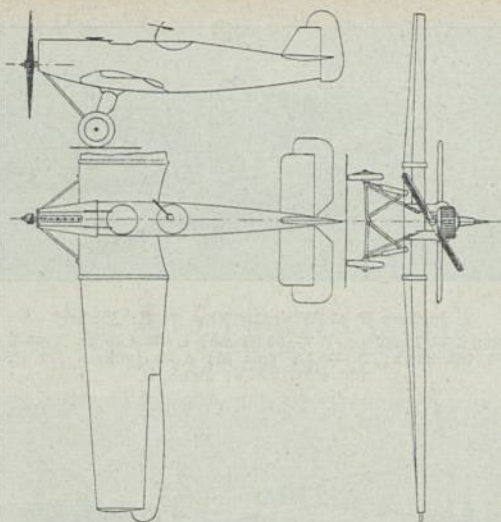
**Junkers R 42 W (1926) Kbw 4; E: Junkers**

b = 29,87 m; l = 15,50 m; T = 93,80 m<sup>2</sup>; L = 4,40 t; N = 2,10 t; G = 6,50 t; V = 185 km/h; H = 3,8 km; M: 3 × Junkers 310 PS-HP-CV = 930 PS-HP-CV; Bst.: D.



**Junkers K 43 L (1928) Ka 2; E: Junkers**

L = 1,10 t; N = 0,50 t; G = 1,60 t; V = 225 km/h; H = 7,5 km; M: Gnôme 450 PS-HP-CV; Bst.: D.



Junkers K 45 L (1928) Ka 2; E: Junkers

L = 1,14 t; N = 0,46 t; G = 1,60 t; V = 205 km/h; H = 6,0 km;  
M: Junkers 310 PS-HP-CV; Bst.: D.



Junkers L 53 (1926) Ka 2; E: Junkers

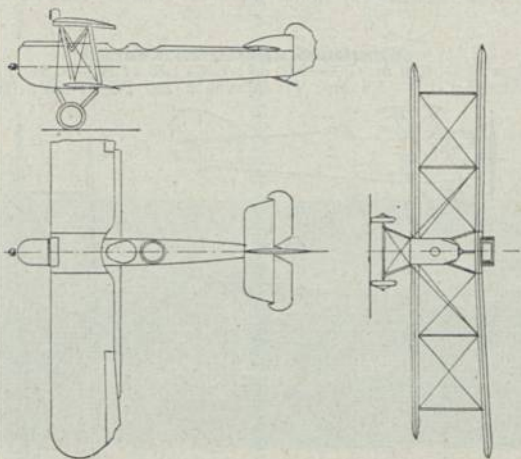
b = 15,35 m; l = 8,45 m; T = 30,50 m<sup>2</sup>; L = 1,03 t; N = 0,57 t; G = 1,60 t; V = 210 km/h; St = 5,8 km; M: Junkers 310 PS-HP-CV; Bst.: D.



**Junkers R 53 w (1926) Kaw 2; E: Junkers**

$b = 15,35$  m;  $l = 9,26$  m;  $T = 30,50$  m<sup>2</sup>;  $L = 1,15$  t;  $N = 0,55$  t;  $G = 1,70$  t;  $V = 200$  km/h;  $H = 5,5$  km;  $M$ : Junkers 310 PS-HP-CV;  $Bst.$ : D.

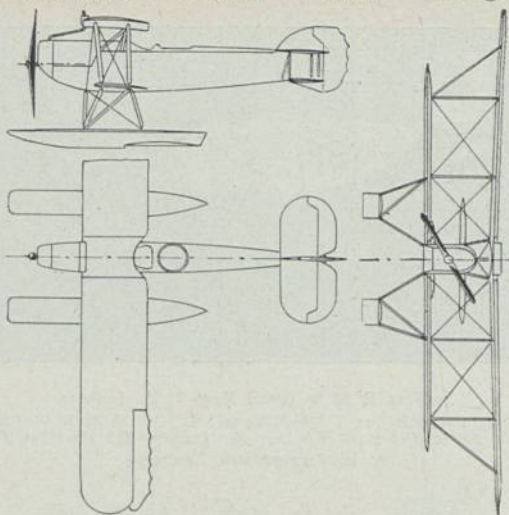
**A. B. Flygindustri, Limhamn**



**Mälmslätt S 21 L (1923) Ka 2**

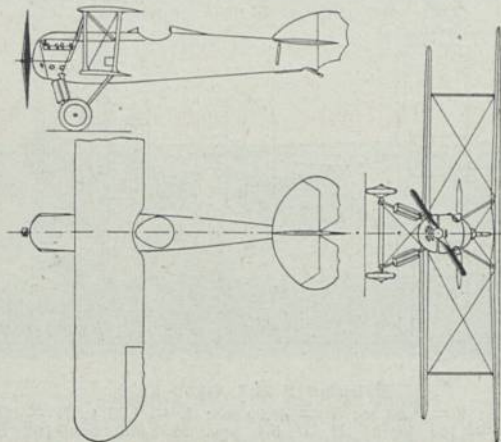
$b = 15,10$  m;  $l = 8,60$  m;  $T = 40,00$  m<sup>2</sup>;  $L = 1,23$  t;  $N = 0,58$  t;  $G = 1,81$  t;  $V = 160$  km/h;  $H = 5,4$  km;  $M$ : Maybach 260 PS-HP-CV;  $Bst.$ : H, St.

**Haerens Flyvemaskinifabrik, Mälmslätt**



Mälmslätt S 21 H (1926) Kwa 2

b = 15,10 m; l = 8,90 m; T = 40,00 m<sup>2</sup>; L = 1,35 t; N = 0,58 t; G = 1,93 t;  
 V = 160 km/h; H = 5,0 km; M: Maybach 260 PS-HP-CV; Bst.: H, St.

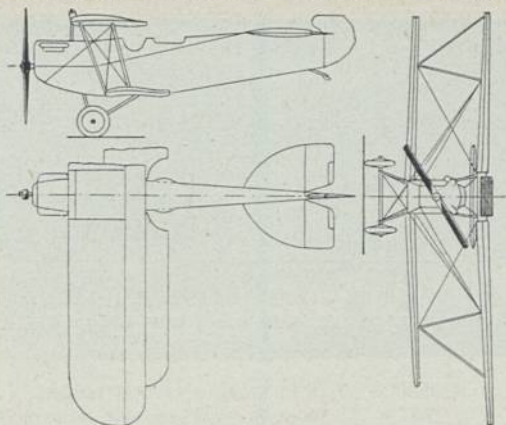


Mälmslätt J 24 B (1926) Ki 1

b = 9,80 m; l = 7,25 m; T = 24,00 m<sup>2</sup>; L = 0,88 t; N = 0,38 t; G = 1,26 t;  
 V = 233 km/h; H = 7,3 km; M: Hispano 300 PS-HP-CV; Bst.: H, St.

Haerens Flyvemaskinfabrik, Mälmslätt

Schweden — Sweden — Suède — Sverige



Malmöslätt E - 2 (1927) Ka 2

T = 28,00 m<sup>2</sup>; G = 1,45 t; V = 200 km/h; M: Hispano 300 PS-HP-CV;  
Bst.: H, S, St.

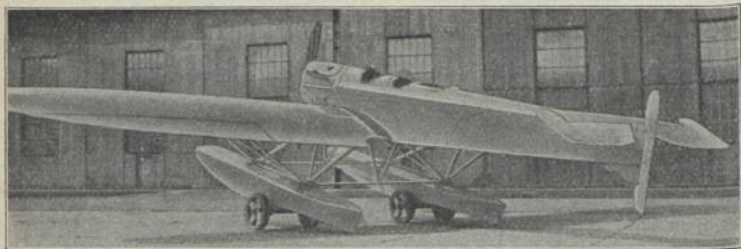
Haerens Flyvemaskinifabrik, Malmöslätt



Heinkel HE 1 (1928) Kwa 3; E: E. Heinkel

b = 18,00 m; l = 12,60 m; T = 52,30 m<sup>2</sup>; L = 1,80 t; N = 0,68 t; G =  
2,48 t; V = 84—180 km/h; H = 3,8 km; St = 1,0 km/5'; M: Rolls Royce  
360 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.

Svenska Aero A. B., Lidigö'n, Stockholm



**Heinkel HE 4 (1926)** Kwa 3; E: E. Heinkel

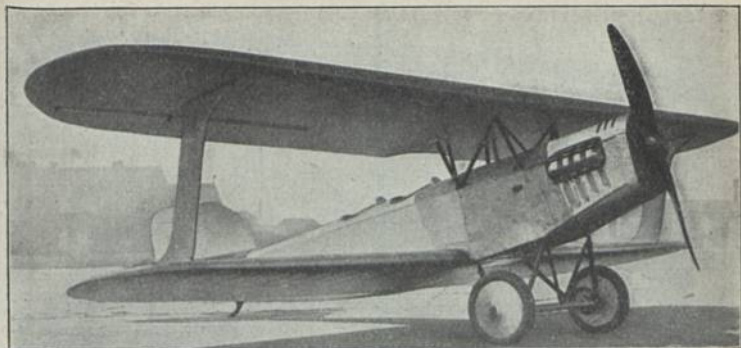
b = 17,50 m; l = 12,50 m; T = 50,40 m<sup>2</sup>; L = 1,75 t; N = 0,75 t; G = 2,50 t; V = 87—181 km/h; H = 3,8 km; St = 1,0 km/4'30"; M: Rolls Royce 360 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.



**Heinkel HD 14 (1925)** Ktw 3; E: E. Heinkel

b = 19,00 m; l = 14,70 m; T = 103,0 m<sup>2</sup>; L = 3,40 t; N = 2,20 t; G = 5,60 t; V = 89—180 km/h; H = 4,0 km; St = 1,0 km/8'30"; M: Fiat 600 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.

Svenska Aero A. B., Lidigön, Stockholm



Heinkel H D 17 I (1925) Ka 2; E: E. Heinkel

b = 12,80 m; l = 9,00 m; T = 39,00 m<sup>2</sup>; L = 1,37 t; N = 0,73 t;  
G = 2,10 t; V = 90–225 km/h; H = 6,0 km; St = 3,0 km/12'; M: Liberty  
400 PS-HP-CV; Bst.: H, St, S.



Heinkel H D 17 II (1925) Ka 2; E: E. Heinkel

b = 12,80 m; l = 9,20 m; T = 40,60 m<sup>2</sup>; L = 1,30 t; N = 0,90 t; G =  
2,20 t; V = 90–223 km/h; H = 6,5 km; St = 3,0 km/8'30"; M: Napier  
450 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.





Heinkel H D 27 (1925) Pn 1; E: E. Heinkel

b = 13,60 m; l = 9,20 m; T = 51,00 m<sup>2</sup>; L = 1,25 t; N = 1,05 t; G = 2,30 t; V = 81–205 km/h; H = 5,5 km; St = 1,0 km/4'; M: Liberty 400 PS-HP-CV; Bst.: H, St.

Svenska Aero A. B., Lidigön, Stockholm

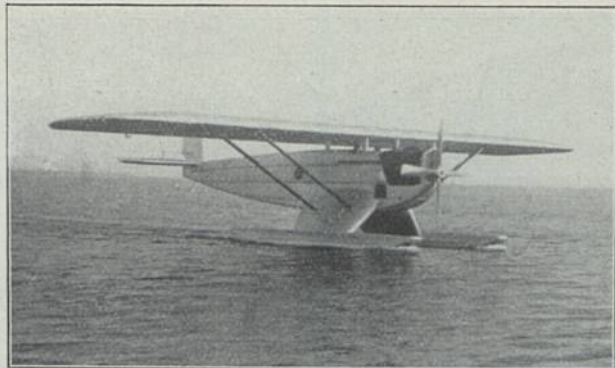
Schweiz — Switzerland — Suisse  
Schweizerische Eidgenossenschaft



Dornier „Delphin III“ (1928) Vs 8; E: C. Dornier

b = 19,60 m; l = 14,25 m; T = 60,00 m<sup>2</sup>; L = 2,55 t; N = 1,05 t; G = 3,60 t; V = 160 km/h; H = 3,8 km; M: B. M. W. 600 PS-HP-CV; Bst.: D.

A. G. für Dornier-Flugzeuge, Altenrhein



**Dornier Do D (1924)** Kaw 2; E: C. Dornier

b = 19,60 m; l = 13,45 m; T = 62,00 m<sup>2</sup>; L = 2,65 t; N = 0,95 t; G = 3,60 t; V = 190 km/h; H = 5,0 km; M: B. M. W. 600 PS-HP-CV; Bst.: D, S, St.

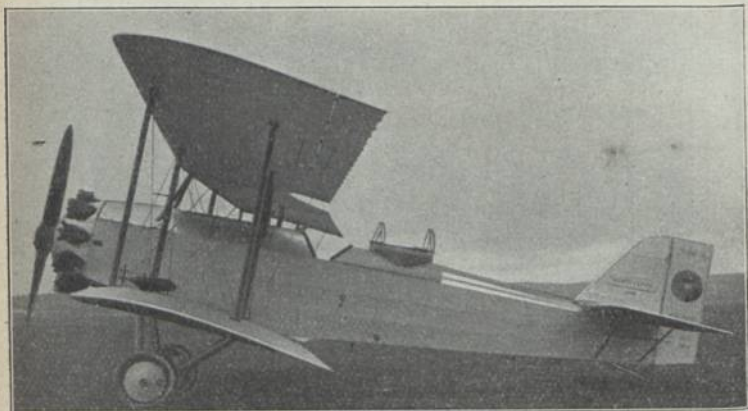
A. G. für Dornierflugzeuge, Altenrhein



**Comte A. C. 1. (1925)** Kj 1; E: A. Comte

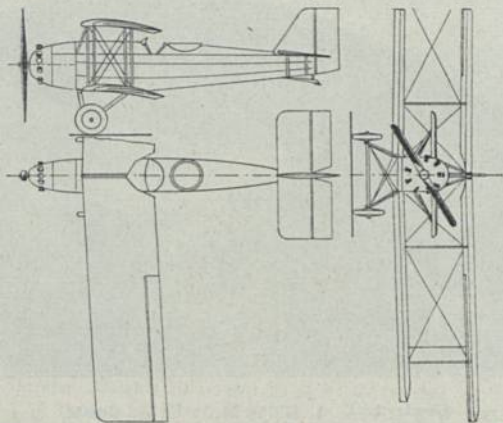
b = 12,00 m; l = 7,10 m; T = 24,00 m<sup>2</sup>; L = 0,87 t; N = 0,47 t; G = 1,34 t; V = 80–245 km/h; H = 9,6 km; St = 6,0 km/13'; M: Gnôme 420 PS-HP-CV; Bst.: D.

A. Comte, Zürich



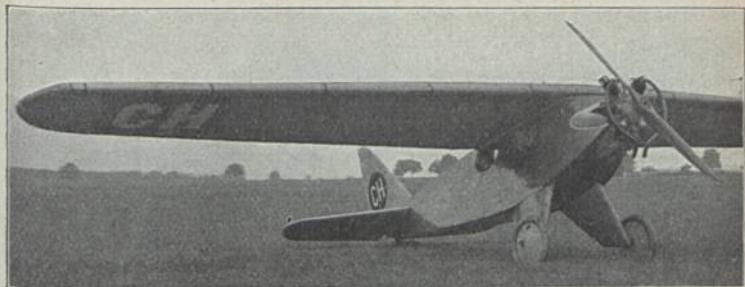
Comte Wild X (1928) Ka 2; E: Wild

b = 13,60 m; T = 47,00 m<sup>2</sup>; L = 1,10 t; N = 0,75 t; G = 1,85 t; V =  
75—190 km/h; H = 8,5 km; St = 7,0 km/30'; M: Gnôme 420 PS-HP-CV;  
Bst.: D. H. St.



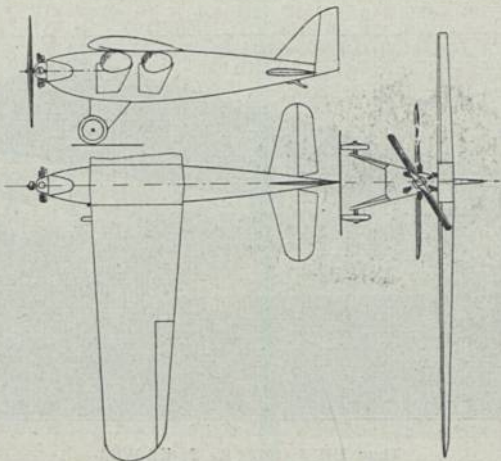
Comte Wild X

A. Comte, Zürich



Rüttschi-Kobelt „Korsa T I“ (1927) Sp 2; E: H. G. Schmid

b = 11,20 m; l = 6,00 m; T = 16,00 m<sup>2</sup>; L = 0,30 t; N = 0,20 t; G = 0,50 t; V = 65–150 km/h; H = 5,0 km; St = 1,0 km/5'30"; M: Anzani 50 PS-HP-CV; Bst.: H, St.

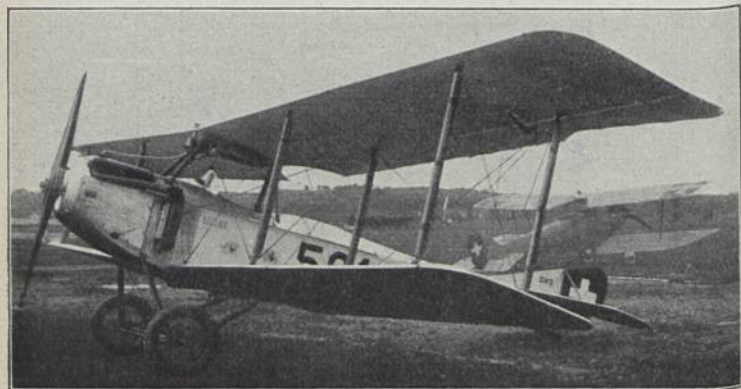


Rüttschi-Kobelt „Korsa I“

R. Rüttschi, W. Kobelt, Altstetten

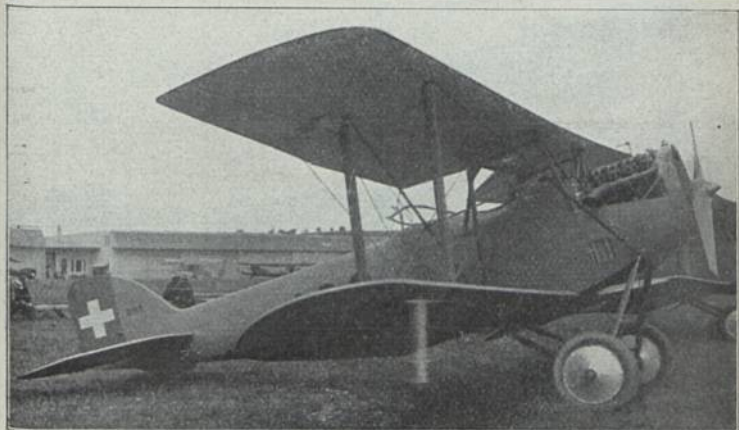


Thun WTS (1922) U 2; E: Wild  
M: Argus 125 PS-HP-CV; Bst.: H. St.



Thun DH 3 (1922) Ka 2; E: Wild  
G = 0,35 t; V = 150 km/h; M: Hispano 150 PS-HP-CV; Bst.: H. St.

Schweiz — Switzerland — Suisse  
Schweizerische Eidgenossenschaft



**Thun D H 5 (1923) Ka 2; E: Haefeli**

$b = 11,50$  m;  $l = 7,60$  m;  $T = 30,00$  m<sup>2</sup>;  $L = 0,75$  t;  $N = 0,43$  t;  $G = 1,18$  t;  $V = 175$  km/h;  $H = 6,4$  km;  $St = 4,0$  km/22";  $M$ : Winterthur  
200 PS-HP-CV; Bst.: H. St.

Eidgenössische Konstruktionswerkstätte, Thun

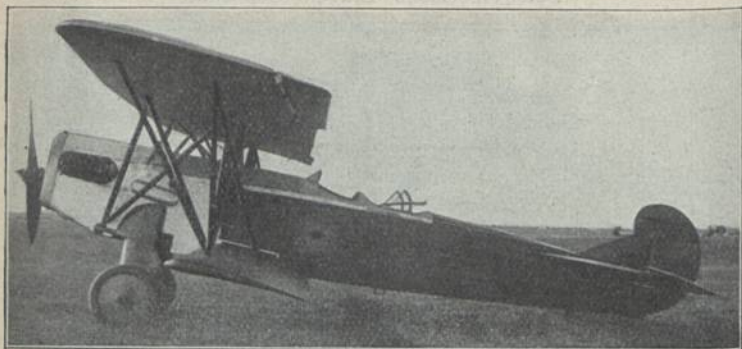
Spanien — Spain — Espagne — España



**Hispano E 180 (1925) Ü 2**

$b = 12,90$  m;  $l = 9,20$  m;  $T = 40,30$  m<sup>2</sup>;  $M$ : Hispano 180 PS-HP-CV;  
Bst.: H. St.

Construcción de Aeroplanes „La Hispano“, Guadalajara



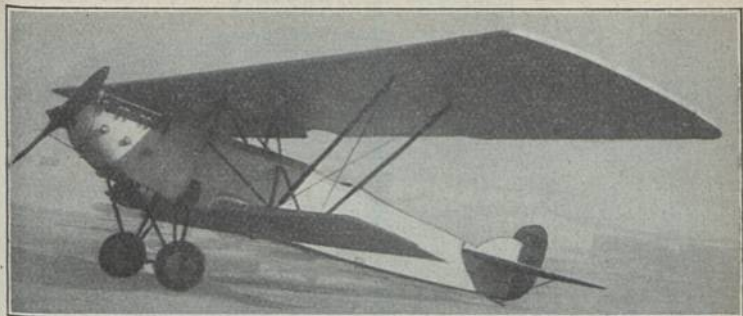
Loring-Fokker C IV (1926) Ka 2; E: A. H. G. Fokker

b = 12,90 m; l = 9,00 m; T = 39,00 m<sup>2</sup>; L = 1,45 t; N = 0,95 t; G = 2,40 t; V = 235 km/h; H = 6,5 km; St = 3,0 km/12'; M: Napier 450 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St. Lizenz: Fokker C IV



Loring R I (1926) Ka 2; E: E. Barron

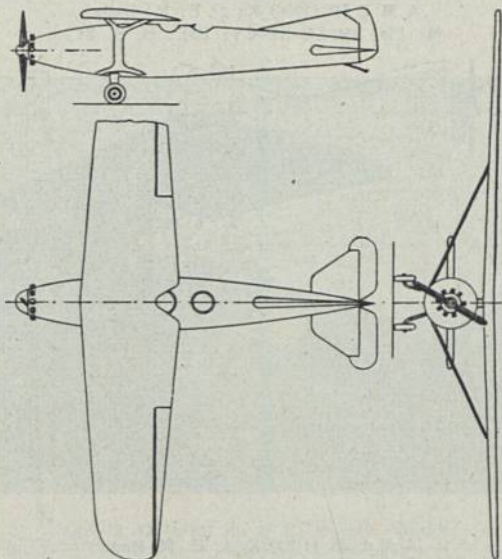
b = 14,00 m; l = 9,50 m; T = 52,00 m<sup>2</sup>; L = 1,52 t; N = 0,60 t; G = 2,12 t; V = 216 km/h; St = 1,0 km/5'; M: Lorraine 450 PS-HP-CV; Bst.: H, St, S.



Loring R III (1926) Ka 2; E: E. Barron

$b = 22,50$  m;  $l = 17,25$  m;  $T = 96,00$  m<sup>2</sup>;  $L = 1,40$  t;  $N = 1,02$  t;  $G = 2,42$  t;  $V = 83-203$  km/h;  $St = 1,0$  km/4'; M: Hispano 500 PS-HP-CV; Bst.: H. S. St.

J. Loring, Construcción de Aeroplanos, Carabanchel Alto



A M E VIII (1927) Ka 2; E: M. Bada

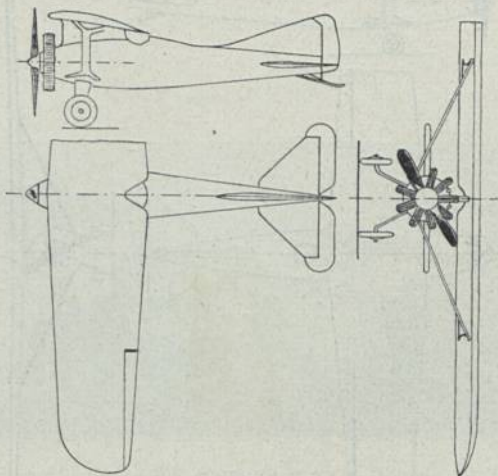
$b = 19,00$  m;  $l = 12,70$  m;  $L = 1,07$  t;  $N = 1,63$  t;  $G = 2,70$  t;  $V = 98-226$  km/h;  $H = 9,0$  km; M: Bristol 450 PS-HP-CV; Bst.: D.

Aeronautica Militar Española, Cuatro Vientos





A M E IV (1926) Ka 2; E: M. Bada  
M: Fiat 450 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.



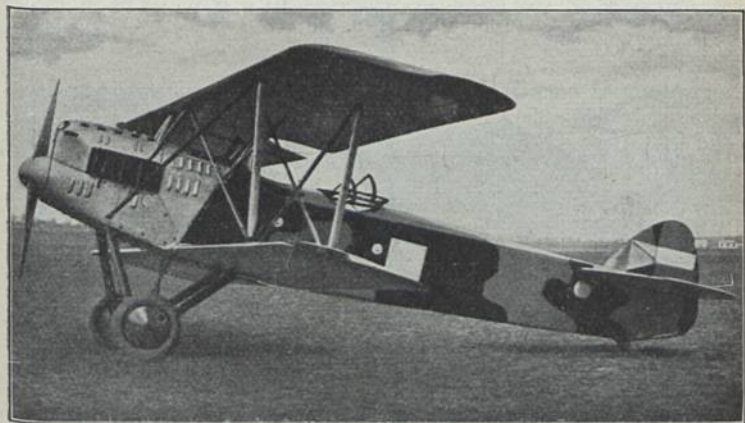
A M E IX (1927) KJ 1; E: M. Bada  
b = 12,88 m; l = 7,10 m; L = 0,90 t; N = 0,57 t; G = 1,47 t; V =  
90—250 km/h; H = 11,0 km; M: Bristol 450 PS-HP-CV; Bst.: D.

Tschechoslowakei — Czechoslovakia — Tschécoslovaquie  
Ceskoslovenska Republica



**Aero A 11 (1926) Ka 2; E: Husnik; Vlasak**

$b = 12,80$  m;  $l = 8,10$  m;  $T = 36,20$  m<sup>2</sup>;  $L = 1,08$  t;  $N = 0,51$  t;  $G = 1,59$  t;  $V = 215$  km/h;  $H = 7,5$  km;  $St = 5,0$  km/21';  $M: Breitfeld$   
270 PS-HP-CV; Bst.: H. St. S.



**Aero A 12 (1923) Ka 2; E: Husnik, Vlasak**

$b = 12,80$  m;  $l = 8,30$  m;  $T = 36,80$  m<sup>2</sup>;  $L = 1,04$  t;  $N = 0,52$  t;  $G = 1,56$  t;  $V = 200$  km/h;  $H = 7,0$  km;  $St = 5,0$  km/22'30";  $M: Maybach$   
260 PS-HP-CV; Bst.: H. S. St.



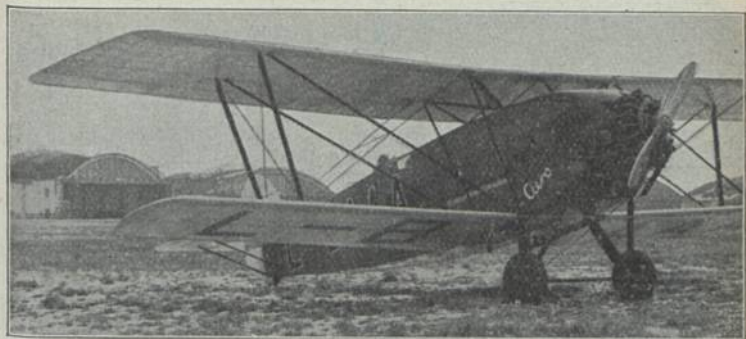
**Aero A 18 (1922) Kj 1; E: Husnik, Vlasak**

$b = 7,60 \text{ m}$ ;  $l = 6,00 \text{ m}$ ;  $T = 16,00 \text{ m}^2$ ;  $L = 0,61 \text{ t}$ ;  $N = 0,25 \text{ t}$ ;  $G = 0,86 \text{ t}$ ;  
 $V = 238 \text{ km/h}$ ;  $H = 9,0 \text{ km}$ ;  $St = 5,0 \text{ km/8'30''}$ ;  $M: \text{B. M. W. 185 PS-HP-CV}$ ;  
Bst.: H, S, St.



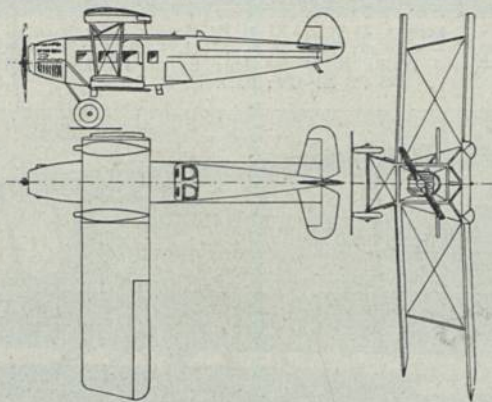
**Aero A 22 (1924) P 2; E: Husnik, Vlasak**

$b = 12,80 \text{ m}$ ;  $l = 8,30 \text{ m}$ ;  $T = 36,80 \text{ m}^2$ ;  $L = 1,04 \text{ t}$ ;  $N = 0,37 \text{ t}$ ;  $G = 1,41 \text{ t}$ ;  
 $V = 200 \text{ km/h}$ ;  $H = 7,0 \text{ km}$ ;  $M: \text{Maybach 260 PS-HP-CV}$ ;  
Bst.: H, S, St.



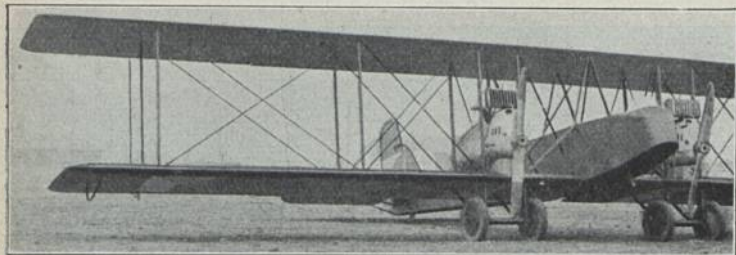
Aero A 23 (1928) V 9; E: Husník, Vlasak

b = 16,60 m; l = 12,20 m; T = 67,00 m<sup>2</sup>; L = 1,79 t; N = 1,30 t; G = 3,09 t;  
V = 90–185 km/h; H = 5,5 km; St = 1,0 km/4'10"; M: Walter  
420 PS-HP-CV; Bst.: H. S. St.



Aero A 23

Tschechoslowakei — Czeoslovakia — Tschécoslovaquie  
Ceskoslovenska Republica



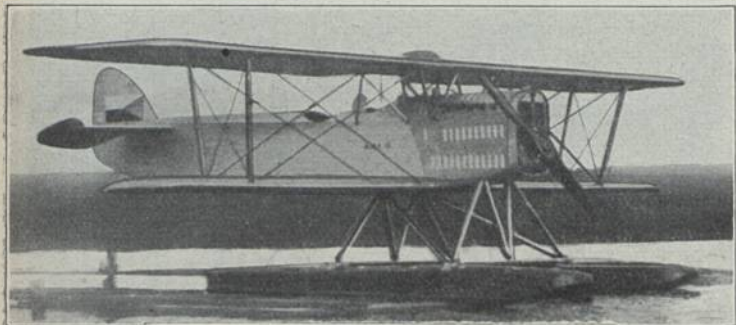
**Aero A 24 (1925) Kb 3; E: Husnik, Vlasak**

b = 22,20 m; l = 13,70 m; T = 106,0 m<sup>2</sup>; L = 2,88 t; N = 1,66 t; G = 4,54 t; V = 155 km/h; H = 3,6 km; M: 2 × Maybach 260 PS-HP-CV = 520 PS HP-CV; Bst.: H, S, St.



**Aero A 25 (1926) U 2; E: Husnik, Vlasak**

b = 12,80 m; l = 8,10 m; T = 36,20 m<sup>2</sup>; L = 0,98 t; N = 0,29 t; G = 1,27 t; V = 160 km/h; H = 6,5 km; St = 1,0 km/4'; M: Breitfeld 195 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.



**Aero A 29 (1926) Kwa 2; E: Husnik, Vlasak**

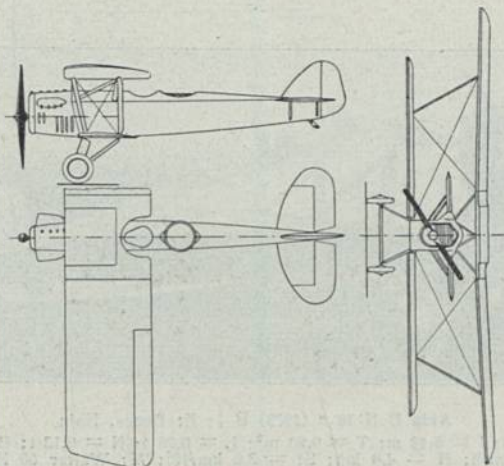
b = 12,80 m; l = 8,80 m; T = 36,50 m<sup>2</sup>; L = 1,30 t; N = 0,38 t; G = 1,68 t; V = 190 km/h; H = 5,5 km; M: Breitfeld 270 PS-HP-CV; Bst.: S, St, H.

Tschechoslowakei — Czechoslovakia — Tschécoslovaquie  
Ceskoslovenska Republica



Aero A 30 (1926) Ka 2; E: Husnik, Vlasak

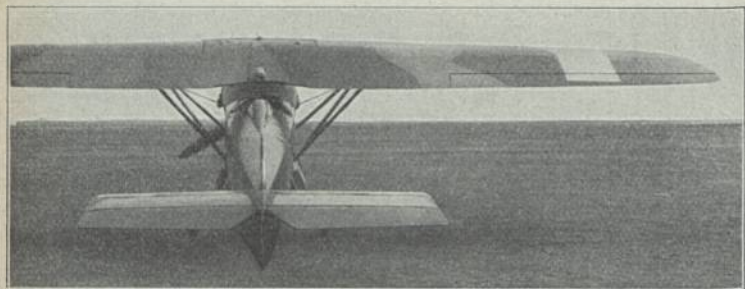
b = 14.05 m; l = 9,55 m; T = 49,40 m<sup>2</sup>; L = 1,40 t; N = 1,04 t; G = 2,44 t;  
M: Lorraine 450 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.



Aero A 30

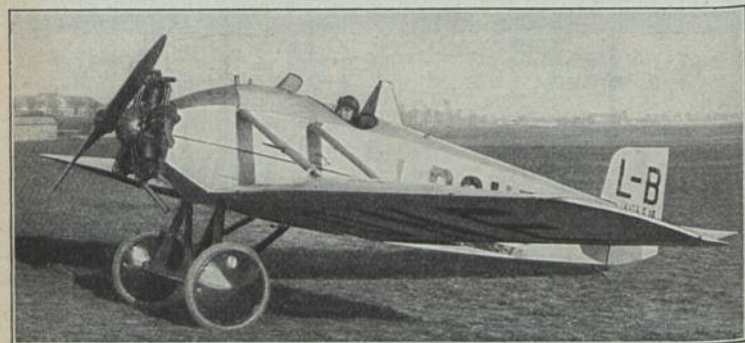
Aero továrna letadel, Vysocany

Tschechoslowakei — Czechoslovakia — Tschécoslovaquie  
Ceskoslovenska Republica



Avia B H 7a (1923) KJ 1; E: Benes, Hajn

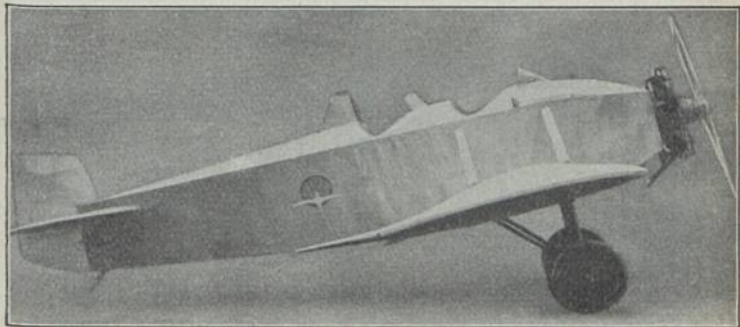
b = 10,40 m; l = 6,84 m; T = 18,15 m<sup>2</sup>; L = 0,85 t; N = 0,30 t; G = 1,15 t; V = 2,40 km/h; H = 5,0 km; M: Hispano 300 PS-HP-CV; Bst.: H, St.



Avia B H 10 s (1923) Ü 1; E: Benes, Hajn

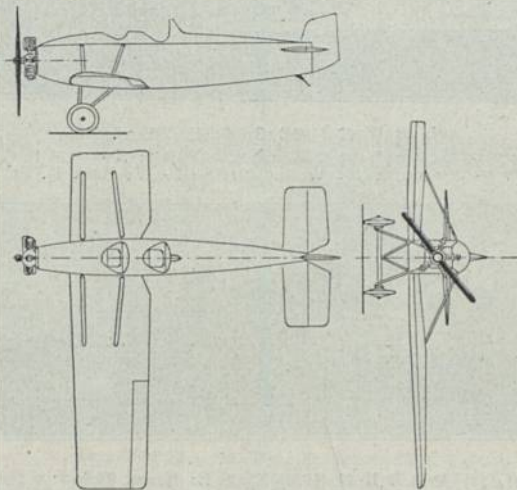
b = 8,80 m; l = 5,42 m; T = 9,80 m<sup>2</sup>; L = 0,28 t; N = 0,13 t; G = 0,41 t;  
V = 160 km/h; H = 4,0 km; St = 2,0 km/10'; M: Walter 60 PS-HP-CV;  
Bst.: H, St.

Avia M. Bondy Co., Kbely



Avia B H 11 C (1923) Sp 2; E: Benes, Hajn

b = 11,10 m; l = 6,54 m; T = 15,60 m<sup>2</sup>; L = 0,35 t; N = 0,26 t; G = 0,61 t; V = 150 km/h; H = 4,0 km; M: Walter 60 PS-HP-CV; Bst.: H, St.

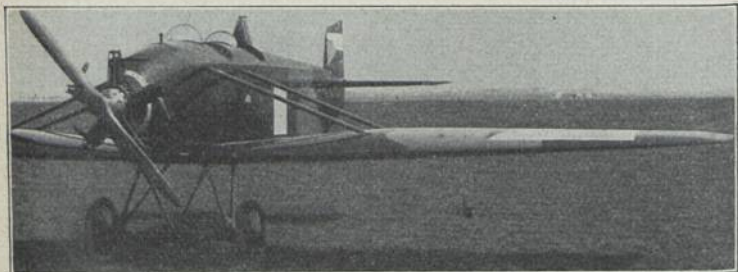


Avia B H 11 C

Avia M. Bondy Co., Kbely



Tschechoslowakei — Czechoslovakia — Tschécoslovaquie  
Ceskoslovenska Republica



Avia B H 9 s (1923) Ú 2; E: Benes, Hajn

b = 9,72 m; l = 6,64 m; T = 13,60 m<sup>2</sup>; L = 0,34 t; N = 0,21 t; G = 0,55 t;  
V = 157 km/h; H = 4,0 km; St = 2,0 km/12'; M: Walter 60 PS-HP-CV;  
Bst.: H, St.



Avia B H 12 (1924) Sp 2; E: Benes, Hajn

b = 9,77 m; l = 6,64 m; T = 13,60 m<sup>2</sup>; L = 0,31 t; N = 0,24 t; G = 0,55 t;  
V = 150 km/h; M: Walter 60 PS-HP-CV; Bst.: H, St.



Avia B H 19 (1924) KJ 1; E: Benes, Hajn

b = 10,80 m; l = 7,38 m; T = 18,30 m<sup>2</sup>; L = 0,79 t; N = 0,36 t; G = 1,15 t;  
V = 250 km/h; H = 8,0 km; M: Hispano 300 PS-HP-CV; Bst.: H, St.

Avia M. Bondy Co., Kbely

Tschechoslowakei — Czechoslovakia — Tschécoslovaquie  
Ceskoslovenska Republica

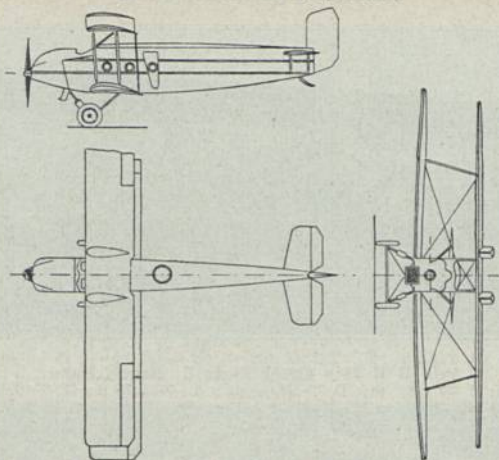


Avia B H 21 s (1925) K1 1; E: Benes, Hajn  
b = 8,90 m; l = 6,87 m; T = 22,00 m<sup>2</sup>; L = 0,76 t; N = 0,32 t; G =  
1,08 t; V = 90—246 km/h; H = 8,0 km; St = 5,0 km/13'; M: Hispano  
300 PS-HP-CV; Bst.: H, St.



Avia B H 22 (1925) U 1; E: Benes, Hajn  
b = 8,90 m; l = 6,66 m; T = 22,00 m<sup>2</sup>; L = 0,68 t; N = 0,18 t; G =  
0,86 t; V = 85—216 km/h; H = 6,5 km; St = 5,0 km/20'; M: Hispano  
180 PS-HP-CV; Bst.: H, St, S.

Tschechoslowakei — Czechoslovakia — Tschécoslovaquie  
Ceskoslovenska Republica



Avia B H 25 (1926) V 8; E: Benes, Hajn

b = 15,30 m; l = 12,21 m; T = 63,24 m<sup>2</sup>; L = 1,85 t; N = 1,00 t; G = 2,85 t; V = 65—195 km/h; H = 4,5 km; M: Lorraine 450 PS-HP-CV; Bst.: H, St, S.

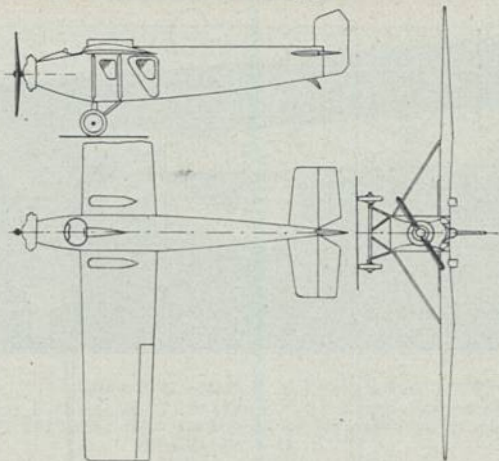


Avia B H 26 (1926) KJ 2; E: Benes, Hajn

b = 10,80 m; l = 8,85 m; T = 31,00 m<sup>2</sup>; L = 1,05 t; N = 0,75 t; G = 1,80 t; V = 240 km/h; H = 6,5 km; St = 5,0 km/20'; M: Gnôme 420 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.

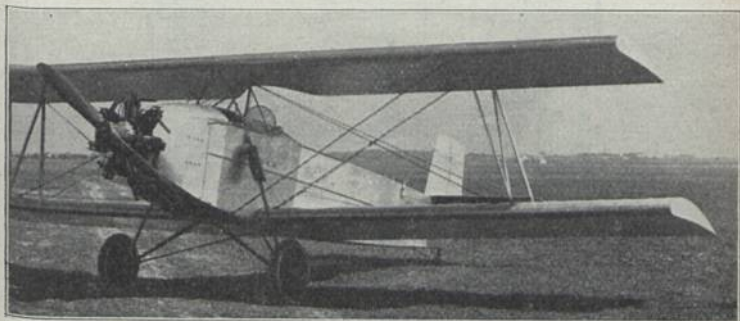
Avia M. Bondy Co., Kbely

Tschechoslowakei — Czechoslovakia — Tschécoslovaquie  
Ceskoslovenska Republica



Avia B H 27 (1927) V 4; E: Benes, Hajn

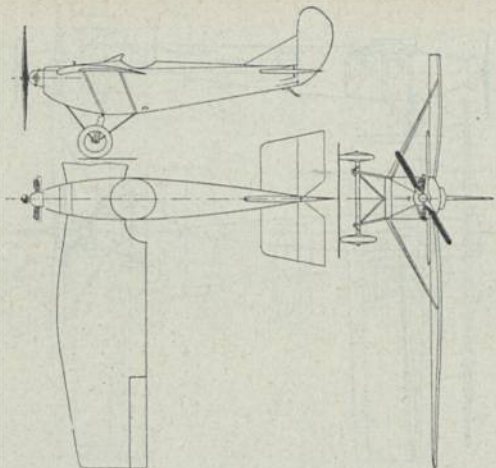
b = 12,80 m; l = 8,80 m; T = 21,40 m<sup>2</sup>; L = 0,55 t; N = 0,45 t; G = 1,00 t; V = 70–160 km/h; H = 4,2 km; St = 2,0 km/15'; M: Walter 110 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.



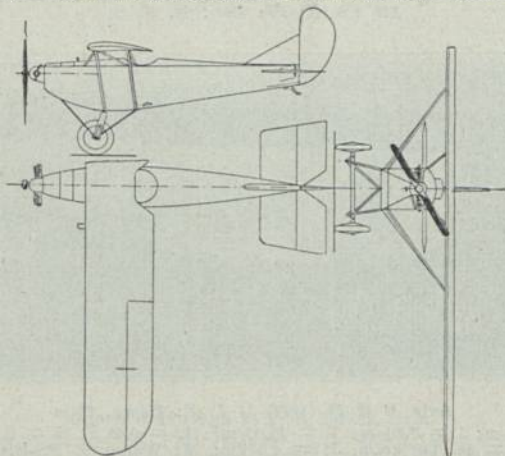
Avia B H 29 (1927) U 2; E: Benes, Hajn

b = 10,00 m; l = 7,50 m; T = 25,00 m<sup>2</sup>; L = 0,45 t; N = 0,25 t; G = 0,70 t; V = 55–145 km/h; H = 4,0 km; M: Walter 85 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.

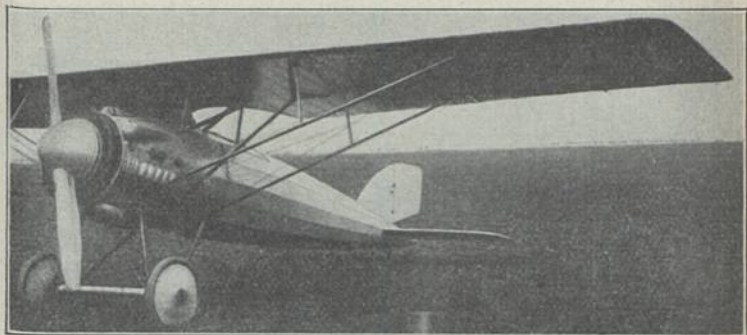
Avia M. Bondy Co., Kbely



**Simunek V B S - a (1926) Sp 1; E: Simunek**  
 $b = 8,00 \text{ m}$ ;  $l = 4,60 \text{ m}$ ;  $T = 8,70 \text{ m}^2$ ;  $L = 0,10 \text{ t}$ ;  $N = 0,08 \text{ t}$ ;  $G = 0,18 \text{ t}$ ;  
 $V = 105 \text{ km/h}$ ; M: Clerget 14 PS-HP-CV; Bst.: H, St.

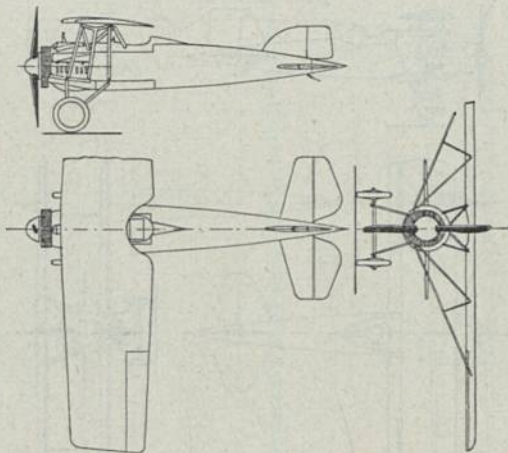


**Simunek V B S - b (1926) Sp 1; E: Simunek**  
 $b = 8,00 \text{ m}$ ;  $l = 4,60 \text{ m}$ ;  $T = 8,70 \text{ m}^2$ ;  $L = 0,10 \text{ t}$ ;  $N = 0,08 \text{ t}$ ;  $V = 105$   
 $\text{km/h}$ ; M: Clerget 14 PS-HP-CV; Bst.: H, St.  
Simunek, Kbely



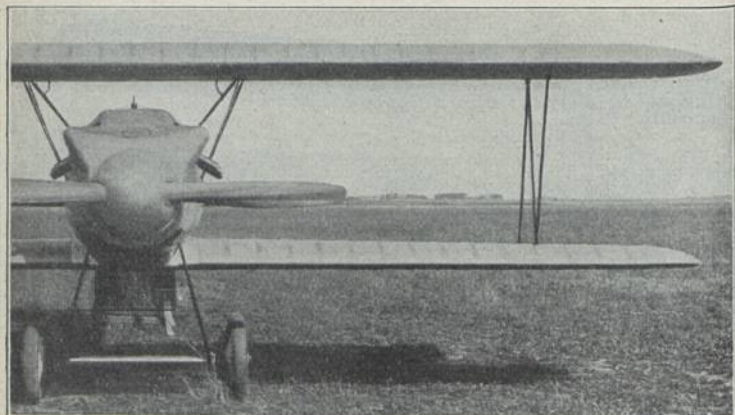
Letov S 12 (1924) Ú 2; E: A. Šmolik

$b = 9,40$  m;  $l = 6,58$  m;  $T = 17,50$  m<sup>2</sup>;  $L = 0,67$  t;  $N = 0,31$  t;  $G = 0,98$  t;  $V = 220$  km/h;  $H = 6,0$  km;  $St = 3,0$  km/9';  $M$ : Hispano 200 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.

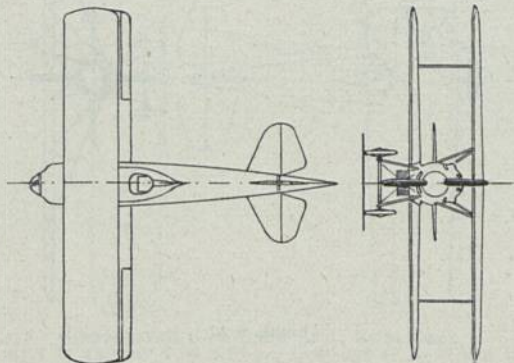
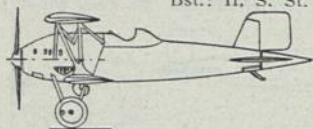


Letov S 12

Letov, Cs. továrna na Létadla, Letnany



Letov S 13 (1924) Ki 1; E: A. Smolik  
b = 8,40 m; l = 6,97 m; T = 21,20 m<sup>2</sup>; L = 0,79 t; N = 0,37 t; G = 1,16 t;  
V = 230 km/h; H = 7,0 km; St = 1,0 km/1'55"; M: Hispano 300 PS-HP-CV;  
Bst.: H. S. St.



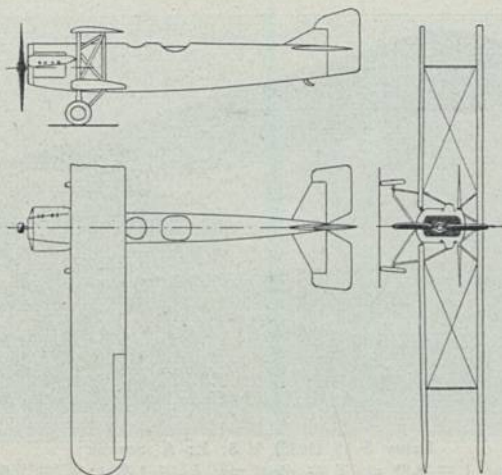
Letov S 13

Letov, Cs. továrna na Létadla, Letnany



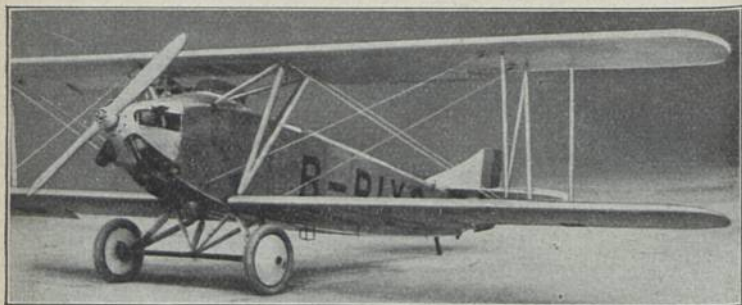
Letov S 16 (1926) Ka 2; E: A. Smolik

b = 15,30 m; l = 10,22 m; T = 47,00 m<sup>2</sup>; L = 1,23 t; N = 1,05 t; G = 2,28 t; V = 80–230 km/h; H = 6,5 km; St = 5,0 km/31'; M: Hispano 450 PS-HP-CV; Bst.: St, S.



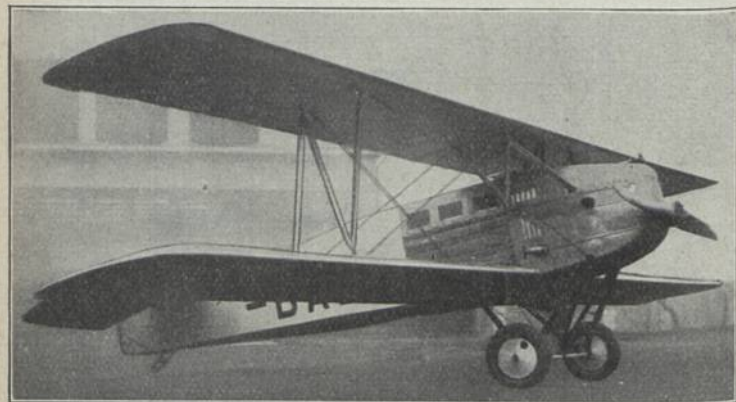
Letov S 16





Letov S 18 (1925) Ú 2; E: A. Smolik

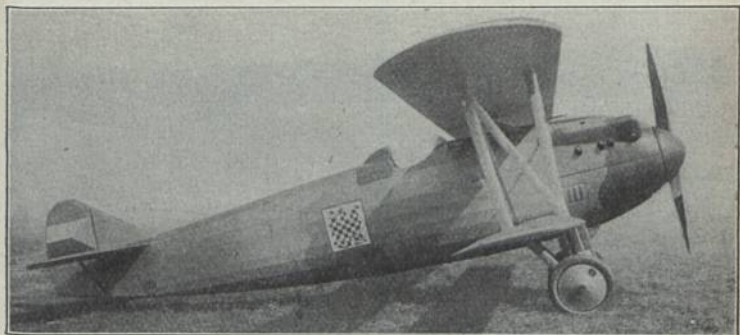
b = 10,00 m; l = 6,68 m; T = 19,00 m<sup>2</sup>; L = 0,35 t; N = 0,20 t; G = 0,55 t; V = 68—140 km/h; H = 3,5 km; St = 1,0 km/5'40"; M: Walter 60 PS-HP-CV; Bst.: H, St, S.



Letov S 19 (1925) V 5; E: A. Smolik

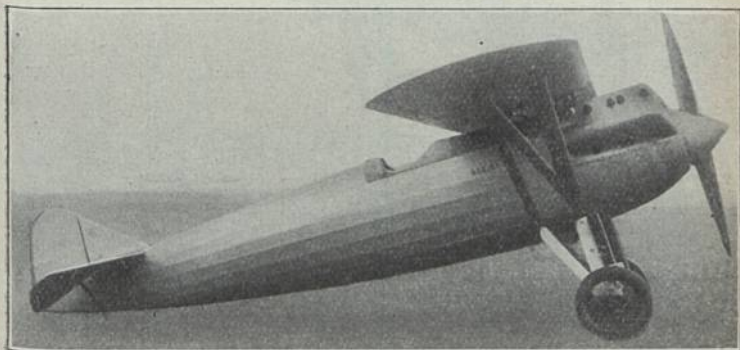
b = 14,10 m; l = 8,85 m; T = 45,00 m<sup>2</sup>; L = 1,30 t; N = 0,65 t; G = 2,00 t; V = 90—178 km/h; H = 4,9 km; St = 1,0 km/7'; M: Maybach 260 PS-HP-CV; Bst.: H, St, S.

Tschechoslowakei — Czechoslovakia — Tschécoslovaquie  
Ceskoslovenska Republica



Letov S 20 (1925) KJ 1; E: A. Smolik

b = 9,70 m; l = 7,44 m; T = 20,00 m<sup>2</sup>; L = 0,70 t; N = 0,35 t; G = 1,04 t;  
V = 100–256 km/h; H = 7,2 km; M: Hispano 300 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.



Letov S 22 (1926) KJ 1; E: A. Smolik

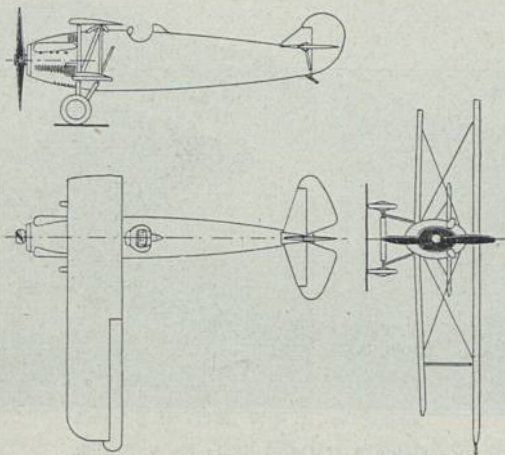
M: Hispano 450 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.

Letov, Cs. továrna na Létadla, Letnany



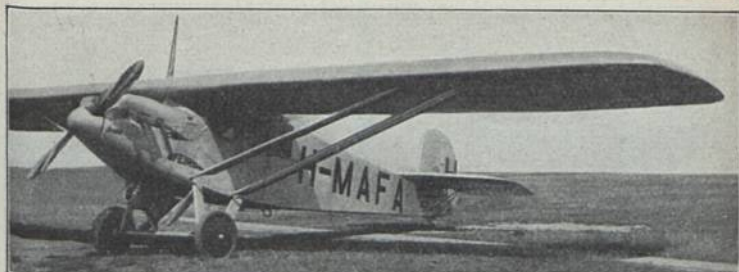
Letov S 21 (1926) KJ 1; E: A. Smolik

b = 10,10 m; l = 7,53 m; T = 19,86 m<sup>2</sup>; L = 0,64 t; N = 0,22 t; G = 0,86 t; V = 210 km/h; H = 4,6 km; M: Hispano 180 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.



Letov S 21

Letov, Cs. továrna na Létadla, Letnany



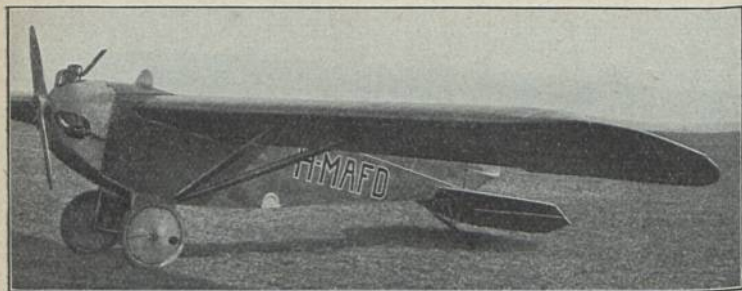
Feiro „Daru“ (1925) V 4; E: L. Rotter

b = 14,20 m; l = 9,00 m; T = 26,00 m<sup>2</sup>; L = 0,82 t; N = 0,48 t; G = 1,30 t; V = 80–170 km/h; H = 4,0 km; St = 1,0 km/8'; M: Hispano 180 PS-HP-CV; Bst.: H. St.



Feiro „Dongo“ (1925) U 2; E: L. Rotter

b = 11,50 m; l = 6,20 m; T = 15,00 m<sup>2</sup>; L = 0,44 t; N = 0,25 t; G = 0,69 t; V = 165 km/h; H = 4,0 km; M: Oberursel 110 PS-HP-CV; Bst.: H. St.



Lampich L. 2. (1925) Sp 1; E: A. Lampich

b = 10,60 m; l = 5,70 m; T = 14,00 m<sup>2</sup>; L = 0,14 t; N = 0,12 t; G = 0,26 t; V = 105 km/h; M: Thorotzkai 19 PS-HP-CV; Bst.: H, St.

Műgyetani Sportrepülő Egyesület, Budapest

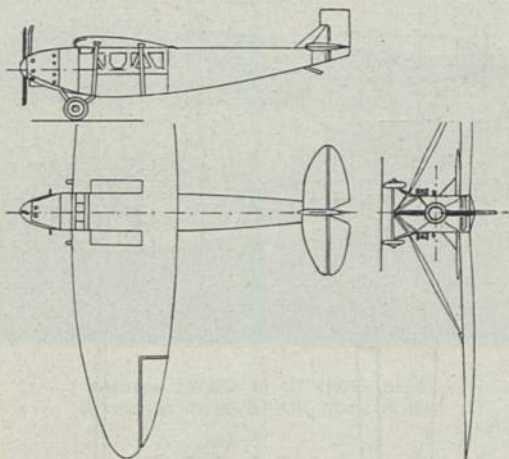
Union der Sowjet-Republiken — Union of the Soviet Republics  
Union des Soviets — Sojuz Socialisticeskich Sovetskich  
Respublik



Junkers H 21 (1924) Ka 2; E: Junkers  
M: B. M. W. 185 PS-HP-CV; Bst.: D.

Junkers-Werke, Moskau

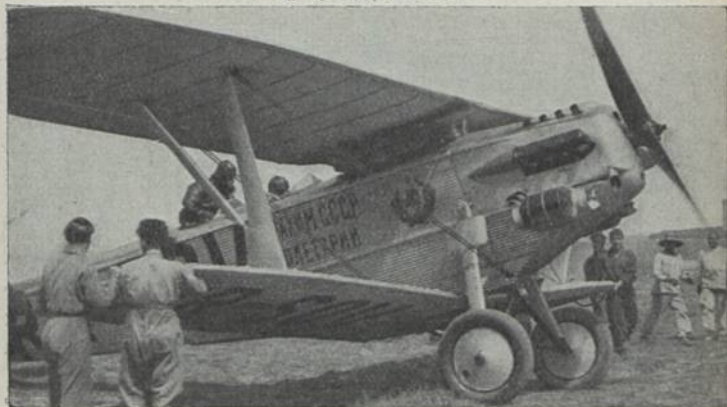
Union der Sowjet-Republiken — Union of the Soviet Republics  
 Union des Soviets — Sojuz Socialisticeskich Sovetskich  
 Respublik



**Kalinin K 1 (1925) V 5; E: K. Kalinin**

b = 16,76 m; l = 10,72 m; T = 40,00 m<sup>2</sup>; G = 2,00 t; V = 60—160 km/h;  
 H = 3,0 km; St = 1,0 km/12'; M: Salmson 170 PS-HP-CV; Bst.: H. S. St.

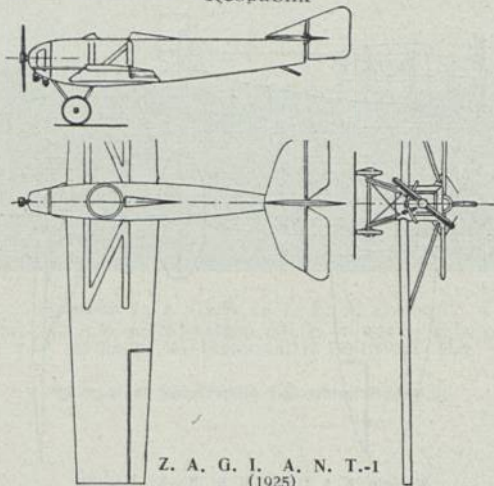
**K. Kalinin, Moskau**



**Z. A. G. I. A. N. T-3 (1926) Ka 2; E: Toupoleff**

b = 13,00 m; l = 9,50 m; T = 38,00 m<sup>2</sup>; L = 1,39 t; N = 1,01 t;  
 G = 2,40 t; V = 226 km/h; St = 4,0 km/17'18"; M: Napier 450 PS-HP-CV;  
 Bst.: D.

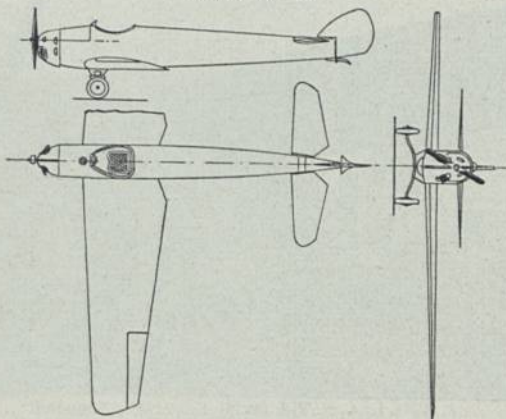
**Z. A. G. I., Moskau**



Z. A. G. I. A. N. T.-1  
 (1925)

Sp 1: E: Toupoleff

b = 10,94 m; l = 5,86 m; T = 15,00 m<sup>2</sup>; L = 0,18 t; N = 0,08 t;  
 G = 0,26 t; V = 53—100 km/h; H = 2,0 km; M: Blackburne 18 PS-HP-CV;  
 Bst.: H, St.



Z. A. G. I. „Burewestnik“ C-4 (1927) Sp 1

b = 9,00 m; l = 5,80 m; T = 9,60 m; L = 0,13 t; N = 0,10 t; G = 0,23 t;  
 V = 59—125 km/h; H = 4,0 km; St = 1,0 km/6'; M: Blackburne 20 PS-  
 HP-CV; Bst.: H, St.

Z. A. G. I., Moskau



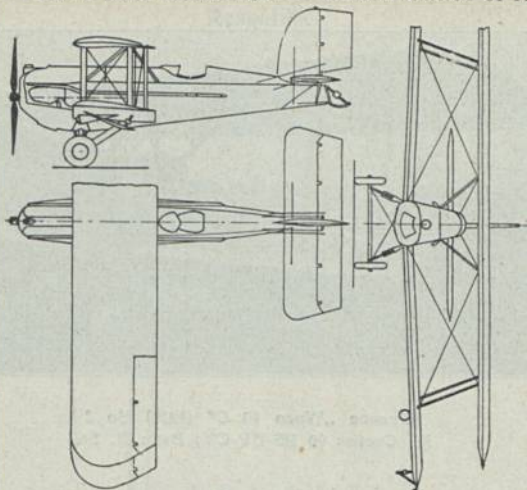
Advance „Waco 10 C“ (1928) Sp 2  
M: Curtiss 90 PS-HP-CV; Bst.: H, St.



Advance „Waco 10 W“ (1927) Sp 3  
M: Wright 200 PS-HP-CV; Bst.: H, St.

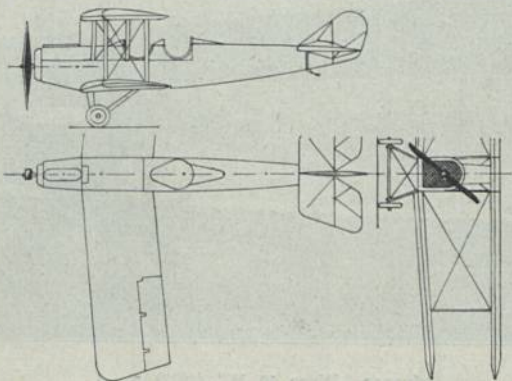
Advance Aircraft Co Troy, Ohio





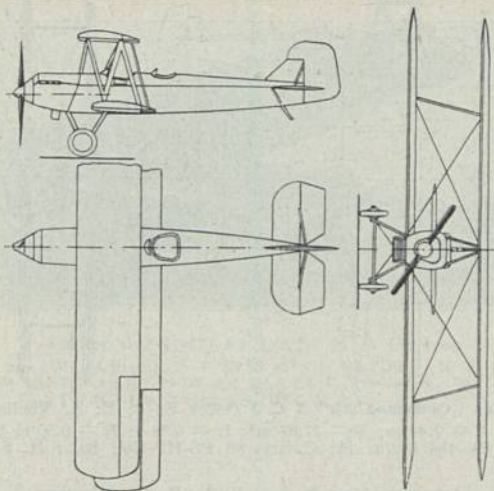
Aerial „Mercury II“ (1925) P 1; E: H. Mummert

b = 14.40 m; l = 8.60 m; T = 43.40 m<sup>2</sup>; L = 1.58 t; N = 0.85 t; G = 2.43 t; V = 86–216 km/h; H = 4.5 km; M: Liberty 400 PS-HP-CV; Bst.: H. St.



Aerial „Mercury 6 W-3“ (1926) Sp 2; E: H. Mummert

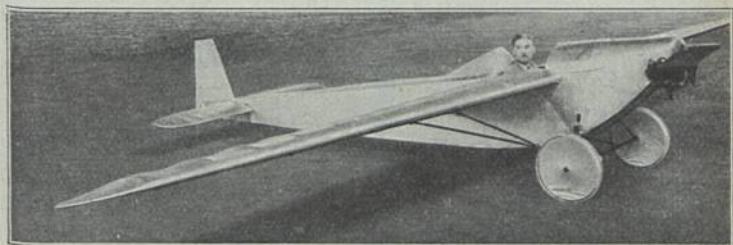
b = 10.10 m; l = 8.20 m; T = 33.90 m<sup>2</sup>; L = 0.71 t; N = 0.48 t; G = 1.19 t; V = 73–169 km/h; H = 4.6 km; M: Curtiss 160 PS-HP-CV; Bst.: H. S. St. Aerial Service Corp., Hammondspport



Alexander „Eaglerock II“ (1926) Sp 2; E: D. Alexander

$b = 11,00$  m;  $l = 7,40$  m;  $T = 33,40$  m<sup>2</sup>;  $L = 0,50$  t;  $N = 0,38$  t;  $G = 0,88$  t;  
 $V = 61-140$  km/h;  $H = 4,0$  km;  $M$ : Curtiss 90 PS-HP-CV;  $Bst.$ : H. S. St.

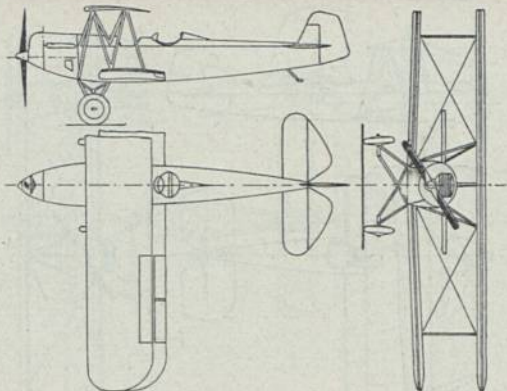
Alexander Aircraft Co., Colorado Springs, Colorado



Allen A-4 (1924) Sp 1; E: E. T. Allen

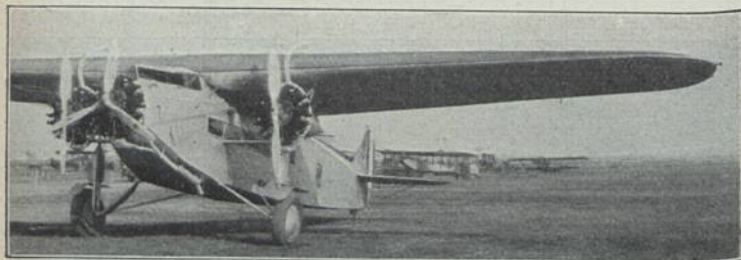
$b = 8,00$  m;  $l = 5,50$  m;  $L = 0,08$  t;  $N = 0,07$  t;  $G = 0,15$  t;  $M$ : Harley  
12 PS-HP-CV;  $Bst.$ : H. St.

E. T. Allen, Washington, D. C.



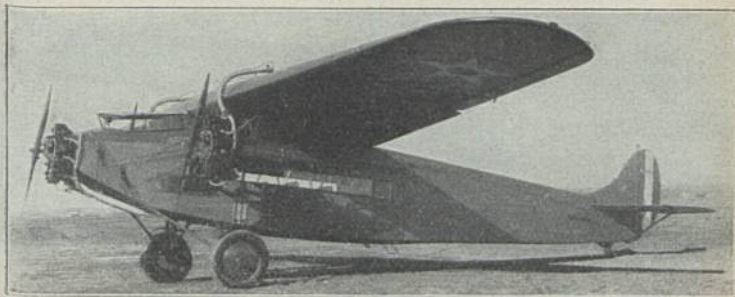
Arkansas „Command Air“ 3 C 3 (1928) Sp 2; E: A. Voellmecke  
 $b = 9,60$  m;  $l = 7,44$  m;  $T = 27,87$  m<sup>2</sup>;  $L = 0,58$  t;  $N = 0,36$  t;  $G = 0,94$  t;  
 $V = 58-164$  km/h; M: Curtiss 90 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.

Arkansas Aircraft Co., Little Rock, Arkansas



Fokker A T 1 (1927) Kb 4; E: A. A. Gassner  
 $b = 19,31$  m;  $l = 14,50$  m;  $T = 58,50$  m<sup>2</sup>;  $L = 2,30$  t;  $N = 1,70$  t;  $G = 4,00$  t;  
 $V = 95-197$  km/h;  $H = 4,3$  km;  $St = 1,0$  km/6'; M: 3 × Wright  
 200 PS-HP-CV = 600 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.

Atlantic Aircraft Corp., Hasbrouck Heights, N. Y.



**Fokker C 2 (1927) Kk 10; E: A. A. Gassner**

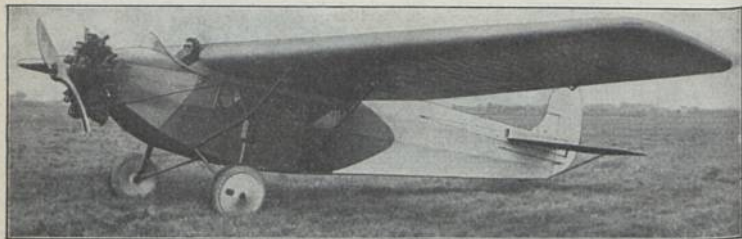
b = 19,31 m; l = 14,50 m; T = 58,50 m<sup>2</sup>; L = 2,30 t; N = 1,70 t; G =  
4,00 t; V = 95–197 km/h; H = 4,3 km; St = 1,0 km/6'; M: 3 × Wright  
200 PS-HP-CV = 600 PS-HP-CV; Bst.: H. S. St.



**Fokker X L B-2 (1927) Kb 6; E: A. A. Gassner**

b = 23,30 m; l = 15,60 m; T = 69,50 m<sup>2</sup>; G = 5,45 t; M: 2 × Pratt  
425 PS-HP-CV = 850 PS-HP-CV; Bst.: H. S. St.

Atlantic Aircraft Corp., Hasbrouck Heights, N. Y.



Fokker „Universal“ a (1926) V 5; E: A. A. Gassner

b = 14,10 m; l = 9,95 m; N = 0,70 t; V = 65–190 km/h; H = 4,2 km;  
M: Wright 200 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.



Fokker „Universal“ b (1927) Vw 4; E: A. A. Gassner

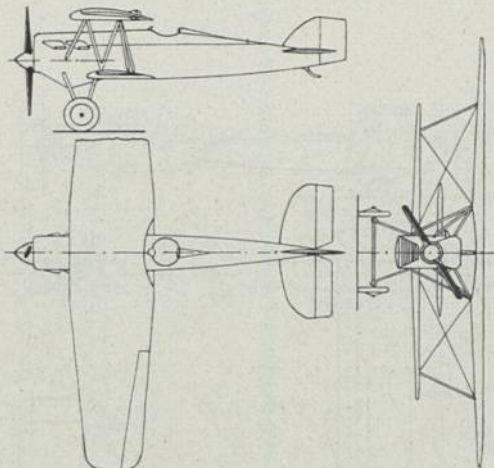
b = 14,10 m; M: Wright 200 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.

Atlantic Aircraft Corp., Hasbrouck Heights, N. Y.



Fokker „Super-Universal“ (1928) V; E: A. A. Gassner  
M: Pratt 425 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.

Atlantic Aircraft Corp., Hasbrouck Heights, N. Y.



Boeing P W 9 (1924) KJ 1; E: C. L. Egtvedt

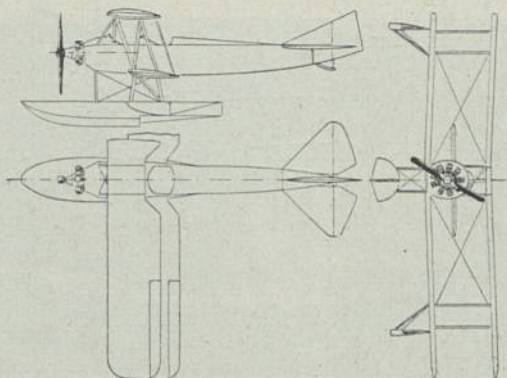
b = 9,90 m; l = 6,90 m; T = 23,50 m<sup>2</sup>; G = 1,36 t; V = 97–266 km/h;  
H = 7,1 km; M: Curtiss 400 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.

Boeing Airplane Co., Seattle, Wash.



Boeing M B 1 (1926) Üw 2; E: C. L. Egtvedt

b = 11,20 m; L = 0,89 t; N = 0,41 t; G = 1,20 t; V = 167 km/h; M: Wright  
200 PS-HP-CV; Bst.: H. S. St.



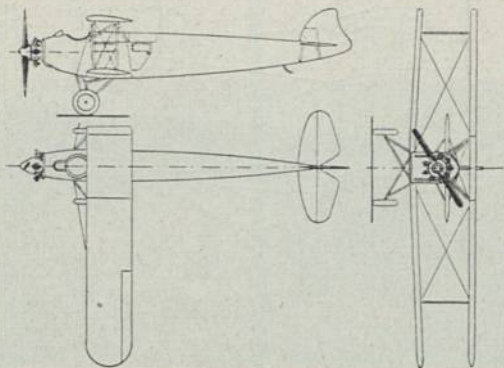
Boeing 64 B (1927) Üw 2; E: C. L. Egtvedt

M: Wright 200 PS-HP-CV; Bst.: H. S. St.



**Boeing M 40 (1925) Pn 1; E: C. L. Egtvedt**

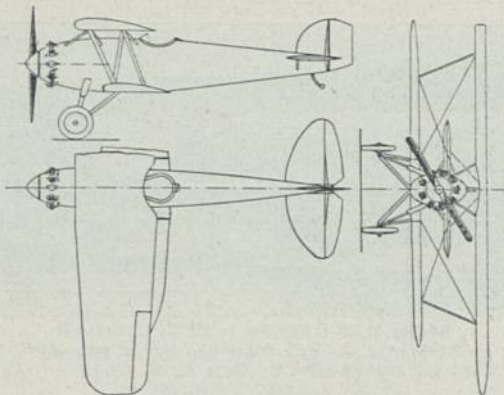
b = 13,41 m; l = 10,06 m; H = 4,8 km; St = 1,5 km/8'; M: Curtiss  
400 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.



**Boeing (1927) V 3**

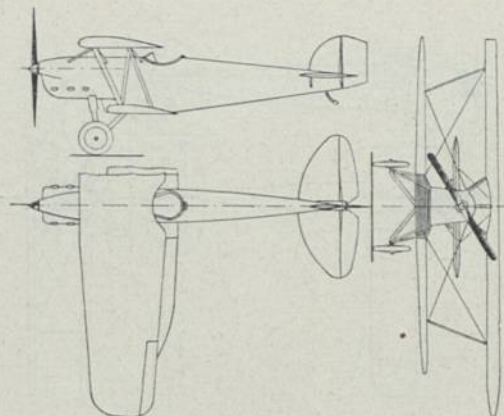
b = 13,47 m; l = 10,13 m; T = 50,60 m<sup>2</sup>; G = 8,54 t; V = 87—217 km/h;  
H = 4,0 km; St = 3,1 km/19'8"; M: Pratt 425 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.





**Boeing F2-B1 (1927) KJ 1; E: C. L. Egtvedt**

b = 9,16 m; l = 7,10 m; M: Pratt 425 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.

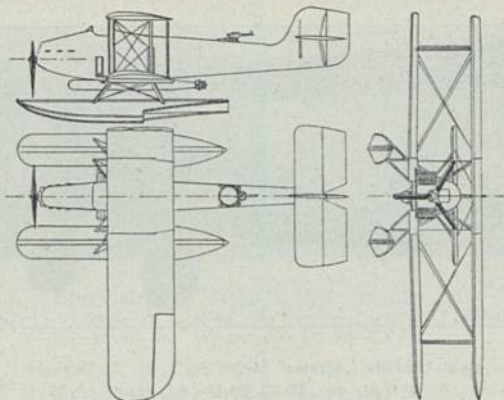


**Boeing 66 (1927) KJ 1; E: C. L. Egtvedt**

b = 9,16 m; l = 6,95 m; M: Packard 550 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.

Boeing Airplane Co., Seattle, Wash.

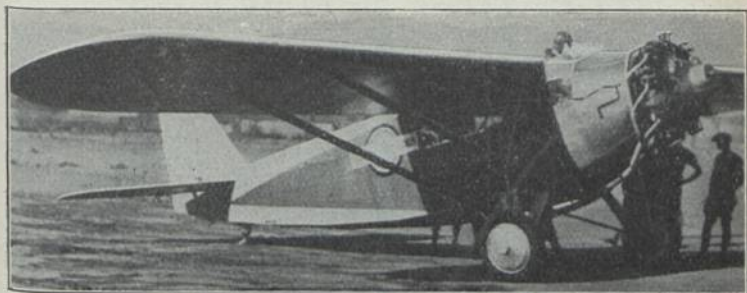
Vereinigte Staaten von Nordamerika — United States of North  
America — Etats Unis d'Amérique — United States of Amerika



Boeing TB-1 (1927) Kwt 2; E: C. L. Egtvedt

b = 16,76 m; l = 12,32 m; M: Packard 800 PS-HP-CV; Bst.: H. S. St.

Boeing Airplane Co., Seattle, Wash.



Breese „Wild“ (1927) P 4

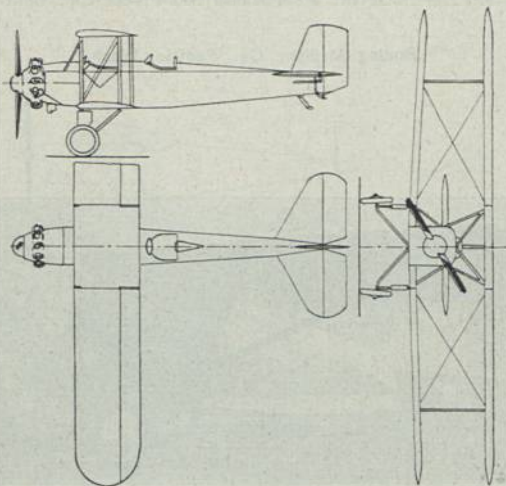
M: Wright 200 PS-HP-CV; Bst.: H. S. St.

Breese Aircraft Co., San Francisco



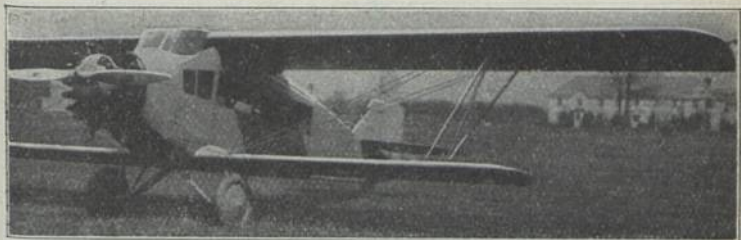
Buhl-Verville „Airster“ (1926) Sp 2; E: E. Dormoy

b = 10,66 m; l = 7,31 m; T = 28,10 m<sup>2</sup>; G = 1,33 t; M: Wright  
200 PS-HP-CV; Bst.: H, St, S.



Buhl-Verville C W-3 b (1926) Sp 2; E: E. Dormoy

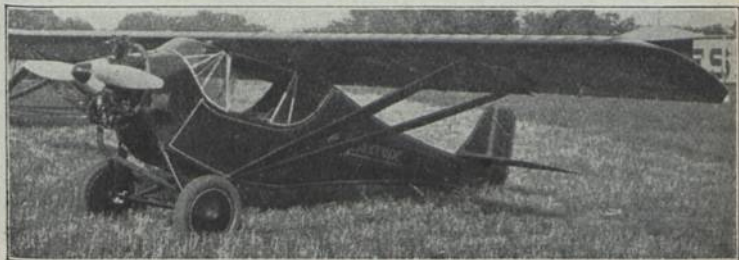
b = 10,70 m; l = 7,60 m; T = 28,00 m<sup>2</sup>; L = 0,65 t; N = 0,40 t; G = 1,05 t;  
V = 72—214 km/h; M: Wright 200 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.



Buhl „Airsedan“ (1927) V 5; E: E. Dormoy

b = 13,70 m; l = 8,33 m; T = 29,20 m<sup>2</sup>; L = 0,91 t; N = 0,63 t; G = 1,54 t;  
V = 81–187 km/h; M: Wright 200 PS-HP-CV; Bst.:

The Buhl Aircraft Co., Marysville, Mich.



Central States „Monocoupe“ (1927) Sp 2; E: D. Luscombe, C. Folkerts

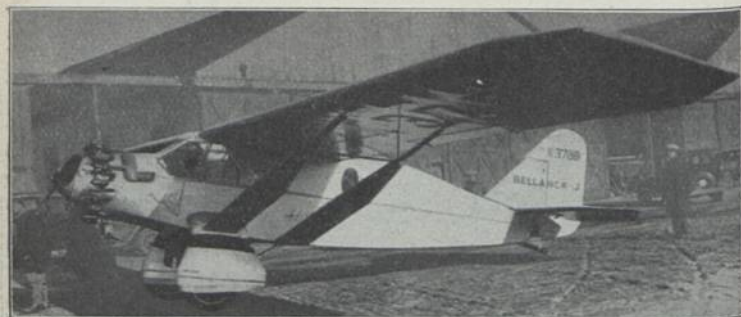
b = 9,15 m; l = 5,00 m; T = 13,90 m<sup>2</sup>; L = 0,29 t; N = 0,35 t; G = 0,64 t;  
V = 77–160 km/h; M: Detroit 75 PS-HP-CV; Bst.: H, St, S.

The Central States Aero Co. Inc., Davenport, Iowa.



**Wright Bellanca (1925) V 6; E: G. Bellanca**

b = 13,70 m; l = 7,53 m; T = 25,30 m<sup>2</sup>; L = 0,81 t; N = 0,61 t; G = 1,42 t;  
V = 218 km/h; M: Wright 200 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.



**Bellanca J (1928) Sp 2; E: G. Bellanca**

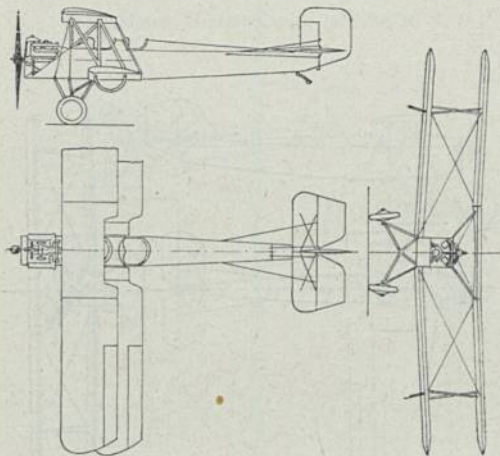
b = 15,20 m; l = 7,65 m; T = 27,60 m<sup>2</sup>; L = 0,83 t; N = 0,50 t; G = 1,33 t;  
V = 71—210 km/h; H = 5,2 km; St = 3,0 km/15'; M: Wright 200 PS-HP-CV;  
Bst.: H, St, S.

Columbia Aircraft Corp., New York City, N. Y.



Consolidated N Y - 1 (1926) Ü 2; E: V. E. Clark

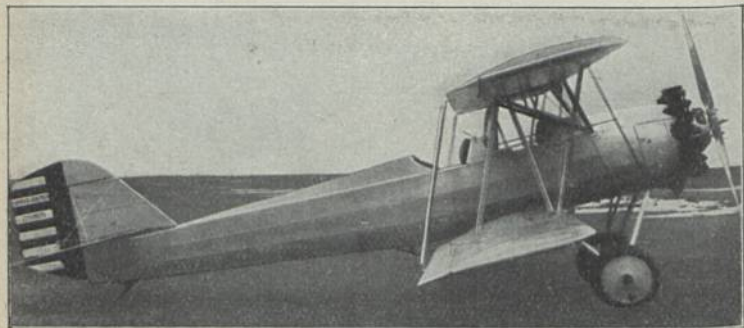
b = 10,51 m; l = 8,41 m; T = 27,40 m<sup>2</sup>; L = 0,82 t; N = 0,30 t; G = 1,12 t;  
V = 83–193 km/h; H = 5,6 km; M: Wright 200 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.



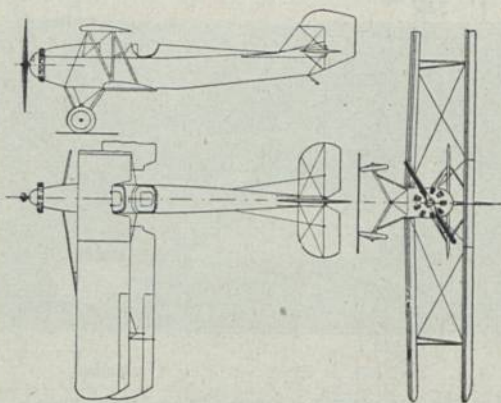
Consolidated P T 1 (1924) Ü 2; E: V. E. Clark

M: Wright 180 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.

Consolidated Aircraft Corp., Buffalo, N. Y.

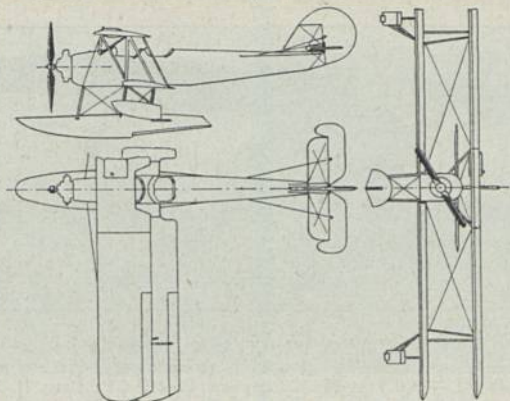


Consolidated „Courir“ (1927) Ü 8; E: V. E. Clark  
M: Wright 200 PS-HP-CV; Bst.: H. S. St.



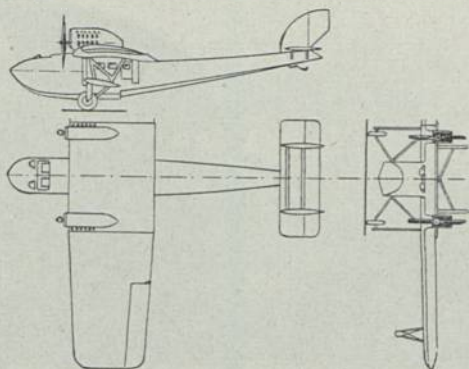
Consolidated „Courir“

Consolidated Aircraft Corp., Buffalo, N. Y.



Consolidated „Husky“ (1925) Üw 2; E: E. Clark  
M: Wright 200 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.

Consolidated Aircraft Corp., Buffalo, N. Y.



Cox-Klemin C K 1 (1924) Vs 11; E: Cox-Klemin  
b = 17,65 m; l = 13,90 m; L = 2,46 t; N = 0,99 t; G = 3,45 t; V = 225 km/h; H = 4,0 km; M: 2 × Wright 250 PS-HP-CV = 500 PS-HP-CV;  
Bst.: H, St, S.

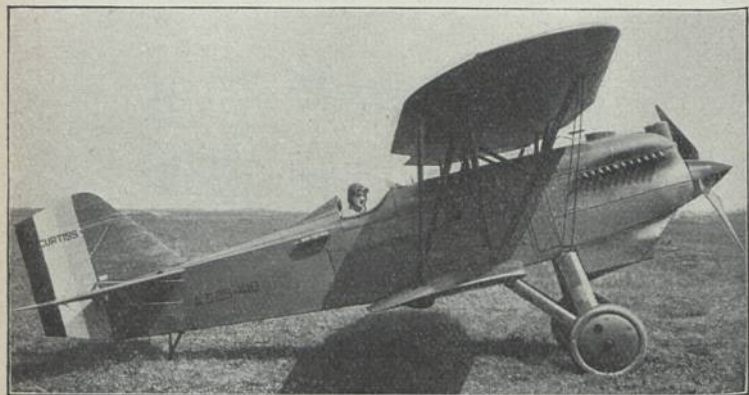
Cox-Klemin Aircraft Co., College Point, Long Island, N. Y.





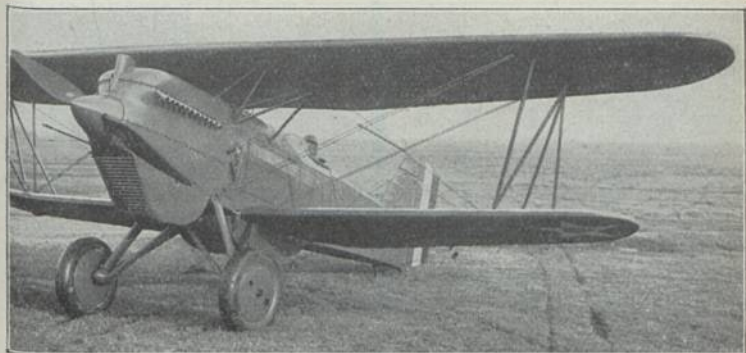
**Curtiss P W 8 (1924) Kj 1; E: T. P. Wright**

$b = 9,75 \text{ m}$ ;  $l = 7,01 \text{ m}$ ;  $L = 0,81 \text{ t}$ ;  $N = 0,35 \text{ t}$ ;  $G = 1,16 \text{ t}$ ;  $V = 280 \text{ km/h}$ ;  $H = 7,6 \text{ km}$ ;  $M: \text{Curtiss } 400 \text{ PS-HP-CV}$ ;  $\text{Bst.: H. S. St.}$



**Curtiss P 1 „Hawk“ (1925) Kj 1; E: T. P. Wright**

$b = 9,44 \text{ m}$ ;  $l = 6,70 \text{ m}$ ;  $L = 0,90 \text{ t}$ ;  $N = 0,36 \text{ t}$ ;  $G = 1,26 \text{ t}$ ;  $M: \text{Curtiss } 400 \text{ PS-HP-CV}$ ;  $\text{Bst.: H. S. St.}$



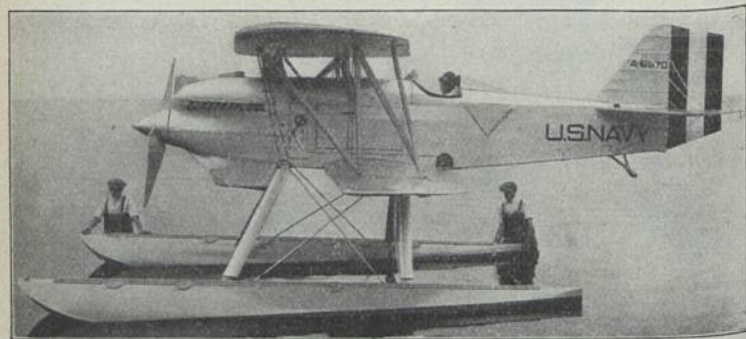
**Curtiss P 1-B „Hawk“ (1928) KJ 1; E: T. P. Wright  
M: Curtiss 400 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.**



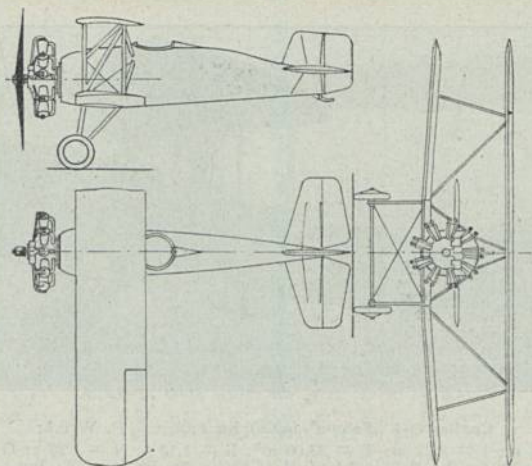
**Curtiss A T 5 (1928) U 1; E: T. P. Wright  
M: Wright 200 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.**



Curtiss P-5 „Hawk“ (1928) Kj 1; E: T. P. Wright  
M: Curtiss 400 PS-HP-CV; Bst.: H. S. St.



Curtiss F 6 C 2 „Hawk“ (1926) Kjw 1; E: T. P. Wright  
b = 9,44 m; L = 1,08 t; N = 0,79 t; G = 1,87 t; M: Curtiss 400 PS-HP-CV;  
Bst.: H. St.



**Curtiss F 4-C 1 (1925) Kj 1; E: W. Hall**

b = 7,52 m; l = 5,58 m; T = 16,10 m<sup>2</sup>; L = 0,54 t; N = 0,23 t; G = 0,77 t;  
V = 201 km/h; St = 3,3 km/10'; M: Wright 200 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.



**Curtiss F 7-C 1 „Sea-Hawk“ (1927) Kj 1; E: T. P. Wright**

b = 11,58 m; l = 8,22 m; M: Pratt 425 PS-HP-CV; Bst.: H, S, D, St.  
Curtiss Aeroplane and Motor Co. Inc., Garden-City, Long Island, New York



**Curtiss O-1 „Falcon“** (1926) Ka 2; E: T. P. Wright

b = 11,58 m; l = 8,22 m; T = 33,00 m<sup>2</sup>; L = 1,13-t; N = 1,27 t; G = 2,40 t;  
V = 101–246 km/h; H = 6,2 km; M: Curtiss 400 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.



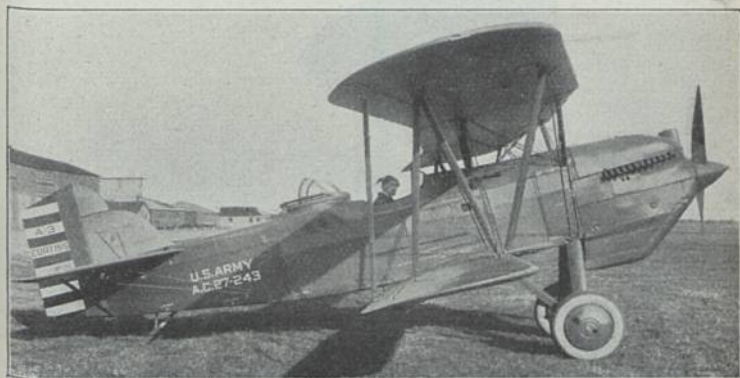
**Curtiss O-11** (1928) Ka 2; E: T. P. Wright

b = 11,58 m; l = 8,22 m; T = 33,00 m<sup>2</sup>; M: Curtiss 400 PS-HP-CV; Bst.:  
H, S, St.



**Curtiss X O-18 (1928) Ka 2; E: T. P. Wright**

b = 11,58 m; l = 8,22 m; T = 33,00 m<sup>2</sup>; V = 256 km/h; M: Curtiss  
600 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.

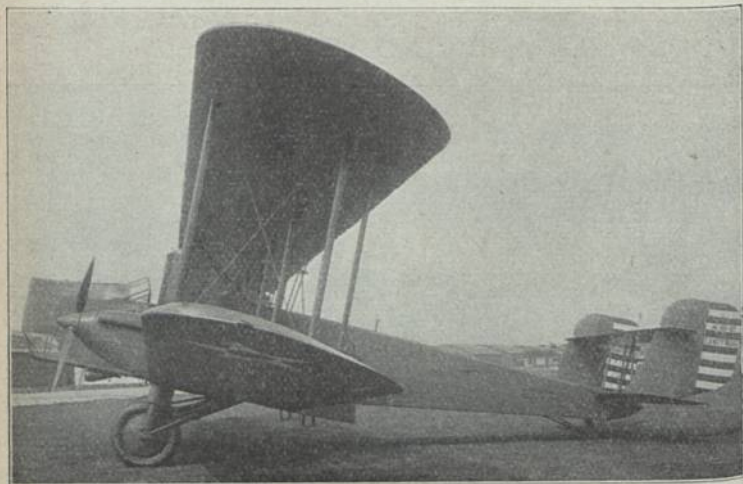


**Curtiss A 3 (1928) Kj 2; E: T. P. Wright**

b = 9,44 m; l = 6,70 m; M: Curtiss 400 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.



**Curtiss X N 2 C-1 „Fleagling“** (1928) Ka 2; E: T. P. Wright  
b = 11,90 m; l = 8,20 m; T = 33,70 m<sup>2</sup>; L = 0,90 t; N = 0,30 t; G = 1,20 t; V = 72–177 km/h; H = 3,0 km; M: Wright 200 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.



**Curtiss X B-2** (1927) Kbn 5; E: T. P. Wright  
b = 27,43 m; T = 139,0 m<sup>2</sup>; L = 4,08 t; N = 3,32 t; G = 7,40 t; V = 206 km/h; M: 2 × Curtiss 600 PS-HP-CV = 1200 PS-HP-CV; Bst.: H, St, S.  
**Curtiss Aeroplane and Motor Co., Inc., Garden City, Long Island, New York**



Curtiss „Carrier Pigeon“ (1925) Pn 1; E: T. P. Wright

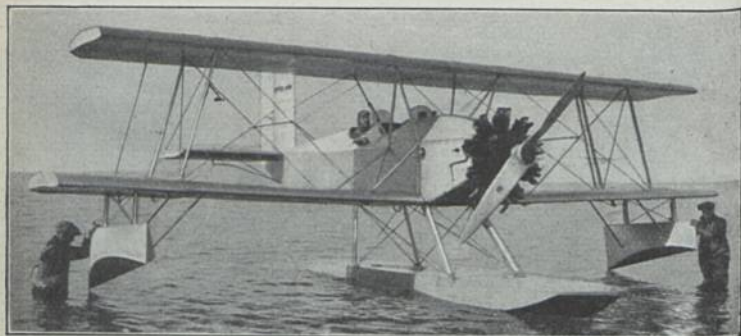
b = 12,70 m; l = 8,75 m; T = 46,70 m<sup>2</sup>; L = 1,38 t; N = 0,84 t; G = 2,22 t;  
V = 194 km/h; H = 5,1 km; M: Liberty 400 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.



Curtiss „Robin“ (1928) V 4; E: T. P. Wright

b = 12,50 m; l = 7,85 m; T = 24,50 m<sup>2</sup>; L = 0,67 t; N = 0,32 t; G =  
0,90 t; V = 73–160 km/h; H = 3,7 km; St = 1,5 km/14'6"; M: Curtiss  
90 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.





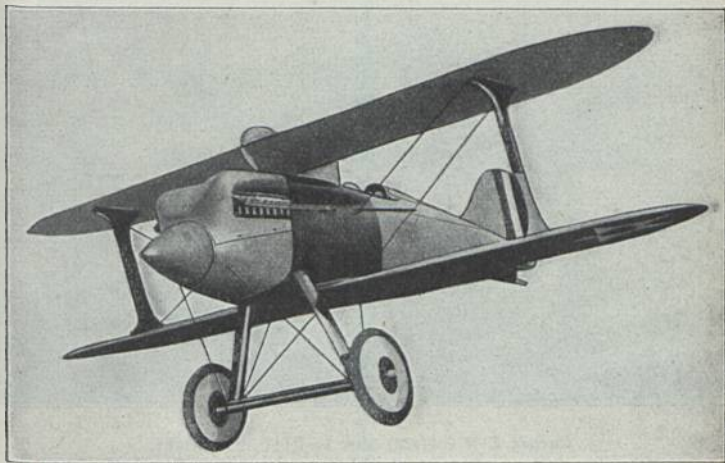
Curtiss J-4a „Lark“ (1926) Üw 2; E: T. P. Wright

b = 9,14 m; N = 0,22 t; V = 80–185 km/h; H = 4,5 km; M: Wright 200 PS-HP-CV; Bst.: H. S. St.



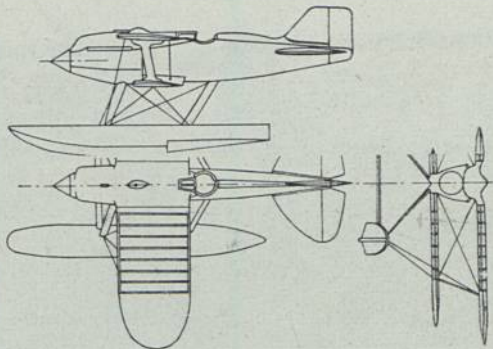
Curtiss J-4c (1926) Sp 5; E: T. P. Wright

b = 9,14 m; l = 6,70 m; L = 0,68 t; N = 0,53 t; G = 1,21 t; V = 80–189 km/h; H = 4,3 km; St = 2,1 km/10'; M: Wright 200 PS-HP-CV; Bst.: H. S. St.



Curtiss R 2 C 1 (1923) Sp 1; E: G. H. Curtiss

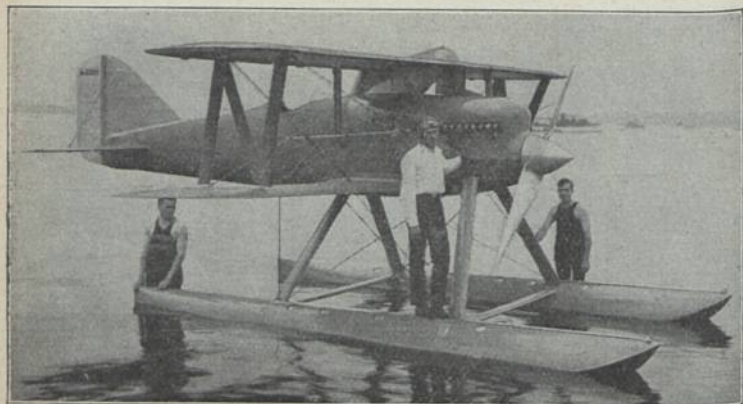
b = 6,72 m; l = 6,01 m; T = 13,80 m<sup>2</sup>; L = 0,76 t; N = 0,17 t; G = 1,24 t;  
V = 314 km/h; H = 7,1 km; M: Curtiss 500 PS-HP-CV; Bst.: H. S. St.



Curtiss R 2 C 2 (1923) Spw 1; E: G. H. Curtiss

b = 6,72 m; l = 6,81 m; T = 13,20 m<sup>2</sup>; L = 0,92 t; N = 0,27 t; G = 0,93 t;  
V = 119-429 km/h; H = 9,8 km; M: Curtiss 500 PS-HP-CV;  
Bst.: H, S, St, D.

Curtiss Aeroplane and Motor Co. Inc., Garden City, Long Island, New York



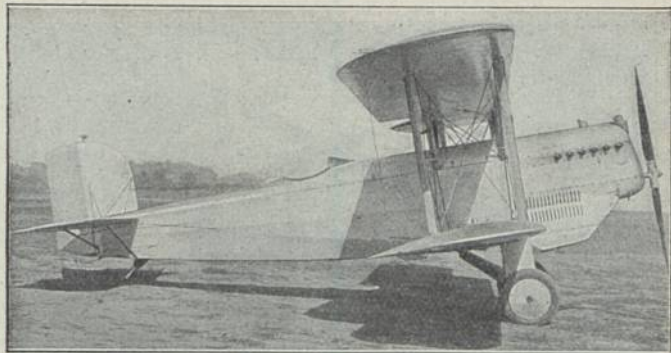
**Curtiss C R 3** (1922) Spw 1; E: T. P. Wright

b = 6,82 m; l = 7,64 m; T = 15,80 m<sup>2</sup>; L = 0,98 t; N = 0,28 t; G = 1,24 t;  
V = 300 km/h; M: Curtiss 500 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.



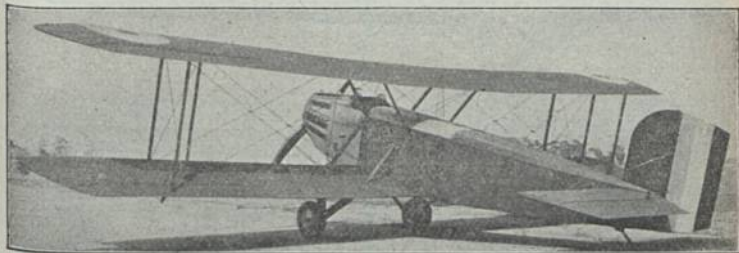
**Curtiss R 3 C 4** (1926) Spw 1; E: T. P. Wright

G = 1,23 t; V = 136-395 km/h; M: Packard 700 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.



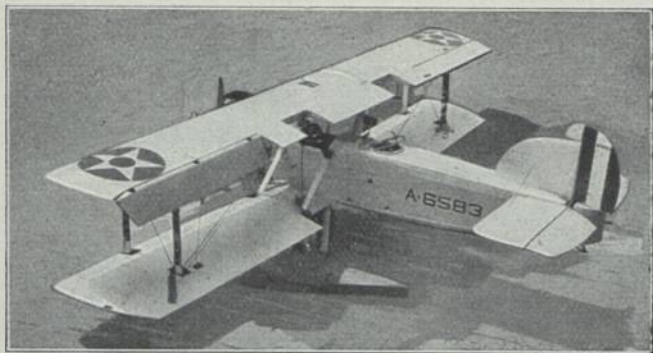
**Douglas M 2** (1925) Pn 1; E: D. W. Douglas

b = 12,65 m; l = 8,53 m; T = 38,10 m<sup>2</sup>; L = 1,14 t; N = 0,45 t; G = 1,95 t; V = 83–230 km/h; H = 5,0 km; M: Liberty 400 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.



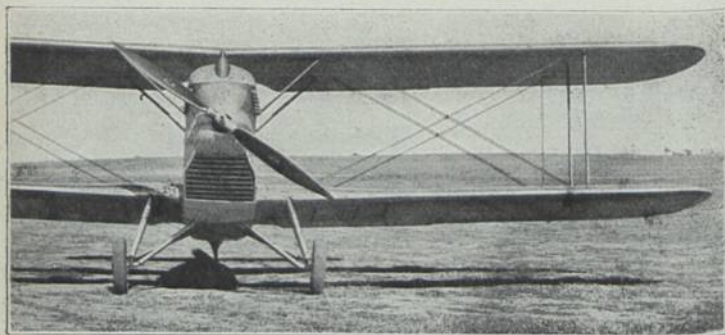
**Douglas C 1** (1925) V 11; E: D. W. Douglas

b = 18,28 m; l = 10,97 m; L = 2,27 t; N = 1,08 t; G = 3,35 t; M: Liberty 400 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.



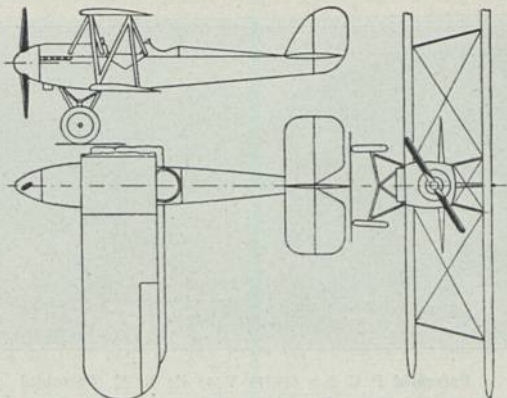
Douglas D T 2 (1924) Kwt 2; E: D. W. Douglas

b = 15,25 m; l = 11,50 m; T = 66,00 m<sup>2</sup>; V = 80—160 km/h; H = 2,0 km;  
St = 0,9 km/10'; M: Liberty 400 PS-HP-CV; Bst.: H. S. St.



Douglas X O-1 (1925) Ka 2; E: D. W. Douglas  
M: Liberty 400 PS-HP-CV; Bst.: H. S. St.

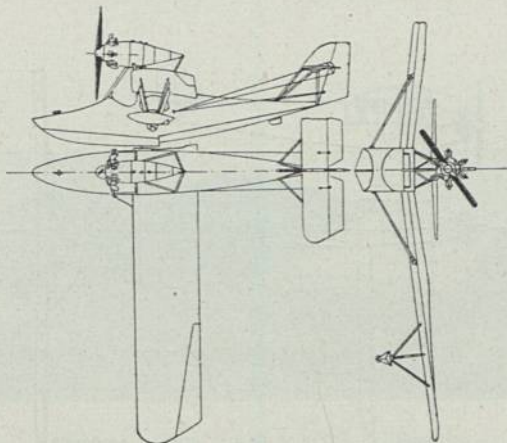
The Douglas Co., Santa Monica, Cal.



Eberhardt „Iroquois“ (1927) Sp 2; E: Mc Queen

$b = 10,05$  m;  $l = 7,01$  m;  $T = 22,50$  m<sup>2</sup>;  $L = 0,82$  t;  $N = 0,34$  t;  $G = 1,16$  t;  
 $V = 120$  km/h; M: Curtiss 90 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.

The Eberhart Aeroplane and Motor Co. Inc., Buffalo, N. Y.



Edo „Malolo“ (1927) Sp 2; E: B. V. Korvin-Kroukovsky

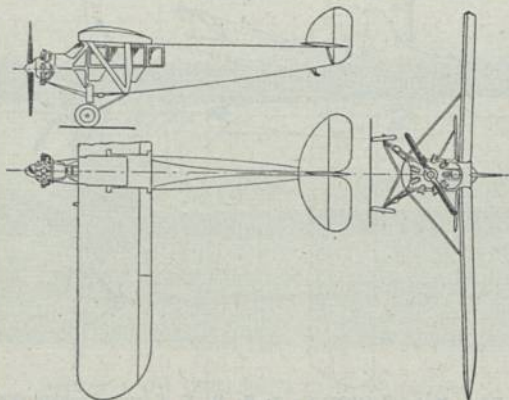
$b = 13,70$  m;  $l = 7,50$  m;  $T = 21,00$  m<sup>2</sup>;  $G = 0,93$  t; M: Anzani  
75 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.

The Edo Aircraft Corp., College Point, Long Island, N. Y.

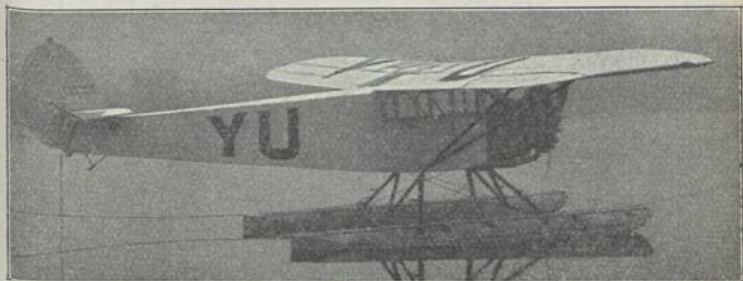


Fairchild F C 2 a (1927) V 4; E: S. M. Fairchild

b = 13,40 m; l = 9,42 m; T = 26,90 m<sup>2</sup>; L = 0,93 t; N = 0,17 t; G =  
1,64 t; V = 196 km/h; H = 4,0 km; M: Wright 200 PS-HP-CV;  
Bst.: H, S, St.



Fairchild F C 2a



**Fairchild F C 2 W b** (1928) Vw 4; E: S. M. Fairchild  
b = 15,24 m; l = 10,05 m; M: Pratt 425 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.

The **Fairchild** Aviation Corp. Farmingdale L J., N. Y.

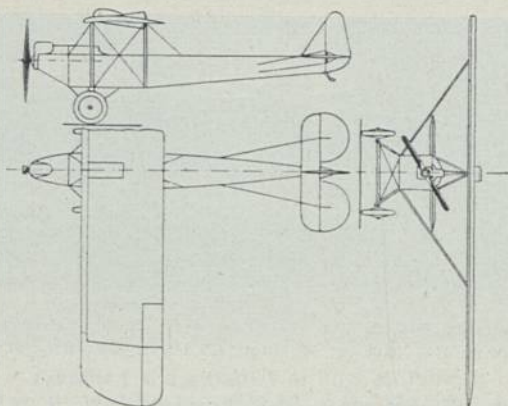


**Hamilton „Cabin“** (1928) V 5; E: F. Hamilton  
b = 14,63 m; l = 9,44 m; L = 0,85 t; M: Wright 200 PS-HP-CV; Bst.: D.

The **Hamilton** Metalplane Co., Milwaukee, Wiskonsin



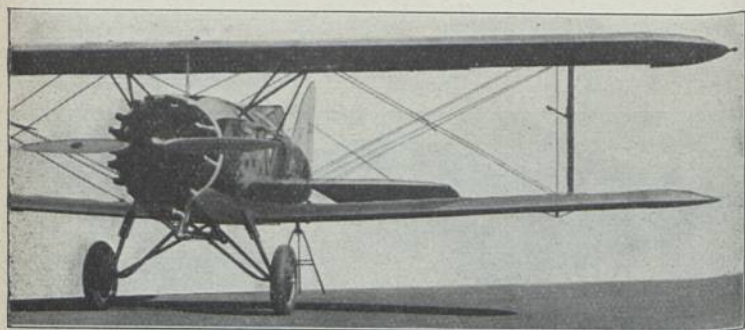
Vereinigte Staaten von Nordamerika — United States of North  
America — États Unis d'Amérique — United States of Amerika



Heath „Parasol“ (1927) Sp 1; E: C. Linstedt

$b = 7,00$  m;  $l = 5,00$  m;  $T = 8,50$  m<sup>2</sup>;  $L = 0,13$  t;  $N = 0,10$  t;  $G = 0,23$  t;  $V = 50-110$  km/h; M: Henderson 23 PS-HP-CV; Bst.: H. S. St.

Heath Ltd., Airplanes, Chicago

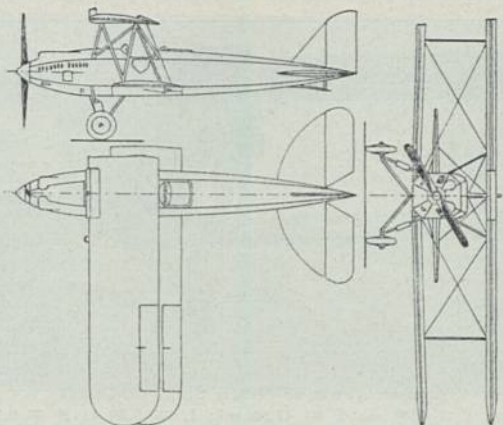


International Aircraft F-18 (1928) V 6

$b = 11,30$  m;  $l = 8,40$  m;  $T = 33,20$  m<sup>2</sup>;  $L = 0,73$  t;  $N = 0,74$  t;  $G = 1,47$  t;  $V = 65-193$  km/h;  $H = 4,6$  km; M: Wright 200 PS-HP-CV; Bst.: H. S. St.

International Aircraft Corp., Cincinnati, Ohio

Vereinigte Staaten von Nordamerika — United States of North  
America — États Unis d'Amérique — United States of Amerika



International Aircraft F-17 (1927) V 3

b = 10,67 m; l = 7,62 m; T = 30,20 m<sup>2</sup>; L = 0,59 t; V = 40–160 km/h;  
H = 3,7 km; M: Curtiss 90 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.

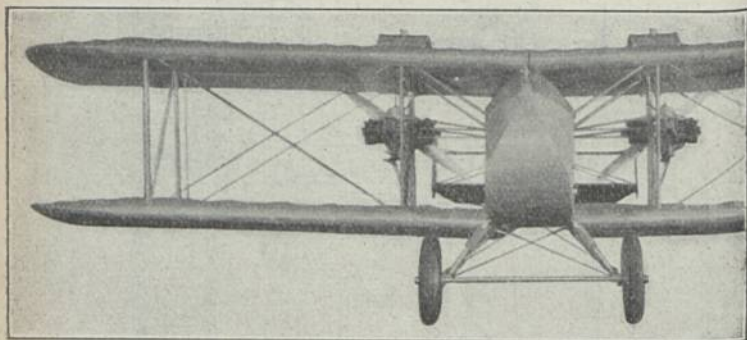
International Aircraft Corp., Cincinnati, Ohio



Ireland „Neptune“ (1928) Vs 4; E: D. J. Brimm

b = 12,20 m; l = 9,30 m; T = 23,50 m<sup>2</sup>; M: Wright 200 PS-HP-CV;  
Bst.: H, St.

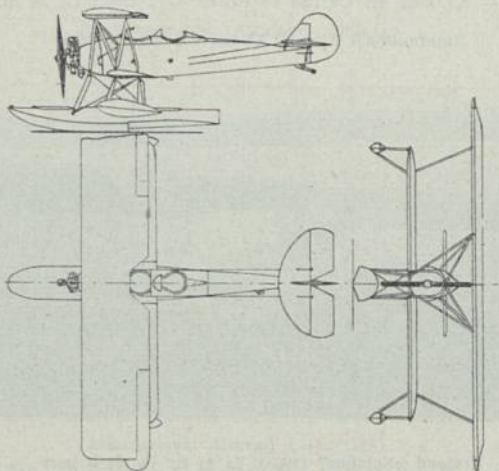
Ireland Aircraft Inc., Garden City, L. J., N. Y.



Johnson „Twin 60“ (1927) Sp 2; E: Driggs

b = 8,50 m; l = 6,40 m; T = 17,80 m<sup>2</sup>; L = 0,39 t; N = 0,21 t; G =  
0,60 t; V = 50–136 km/h; M: 2 × Bristol 36 PS-HP-CV = 72 PS-HP-CV;  
Bst.: H, St, S.

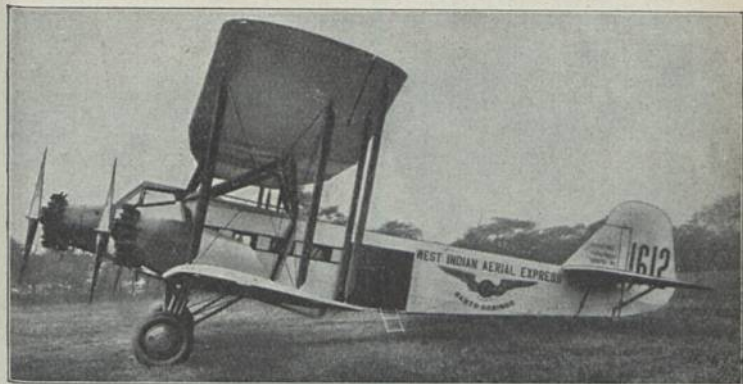
Johnson Airplane and Supply Co., Dayton, Ohio



Keystone „Pelican II“ (1926) Üw 2; E: C. T. Porter

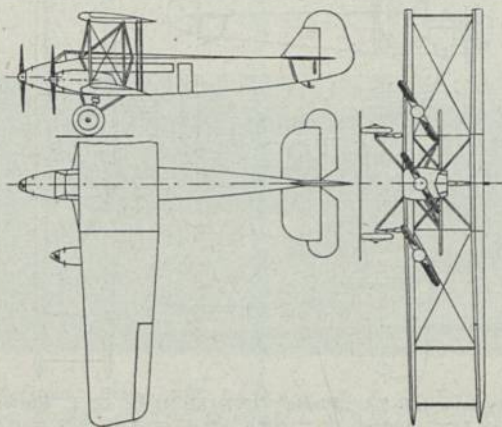
b = 10,05 m; l = 8,98 m; M: Wright 200 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.

The Keystone Aircraft Corp., New York City, N. Y.



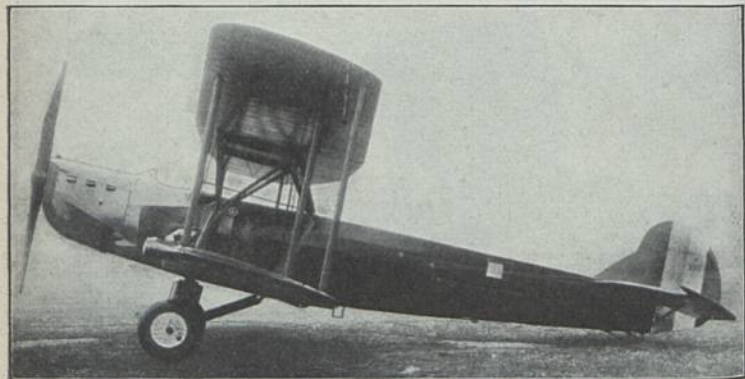
Keystone „Pathfinder“ (1927) V; E: C. T. Porter

b = 20,10 m; l = 13,50 m; T = 103,0 m<sup>2</sup>; L = 2,89 t; N = 2,04 t; G =  
4,93 t; V = 88–185 km/h; M: 3 × Wright 200 PS-HP-CV = 600 PS-HP-CV;  
Bst.: H, S, St.



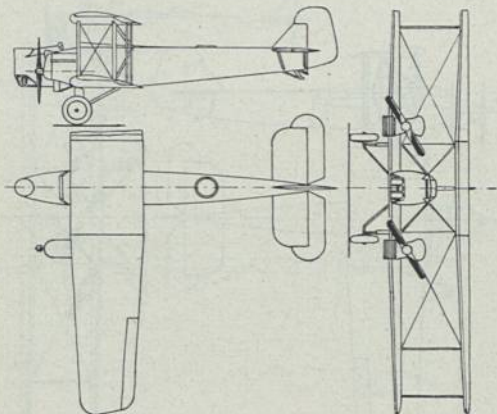
Keystone „Pathfinder“

The Keystone Aircraft Corp., New York City, N. Y.



Keystone „Pegasus“ (1926) Kb 3; E: C. T. Porter

b = 20,27 m; l = 14,70 m; T = 106,8 m<sup>2</sup>; L = 2,41 t; N = 2,18 t; G = 4,60 t; V = 84–185 km/h; H = 4,8 km; M: Packard 800 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.



Keystone L B-5 A „Pirate“ (1927) Kb 4; E: C. T. Porter

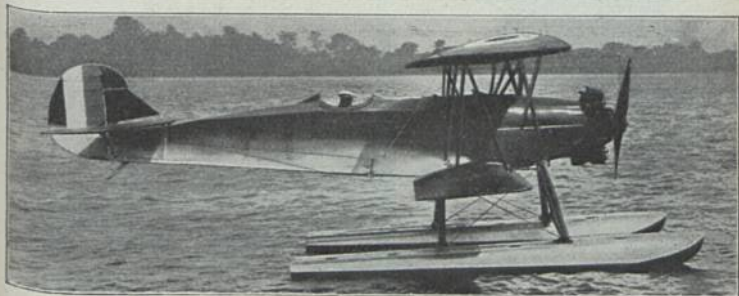
b = 20,42 m; l = 13,70 m; T = 107,0 m<sup>2</sup>; L = 3,00 t; N = 2,40 t; G = 5,40 t; V = 88–182 km/h; H = 5,0 km; M: 2 × Liberty 400 PS-HP-CV = 800 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.

The Keystone Aircraft Corp., New York City, N. Y.



Keystone „Pelican I“ (1926) Ü 2; E: C. T. Porter

b = 10,05 m; l = 8,53 m; M: Wright 200 PS-HP-CV; Bst.: H. S. St.



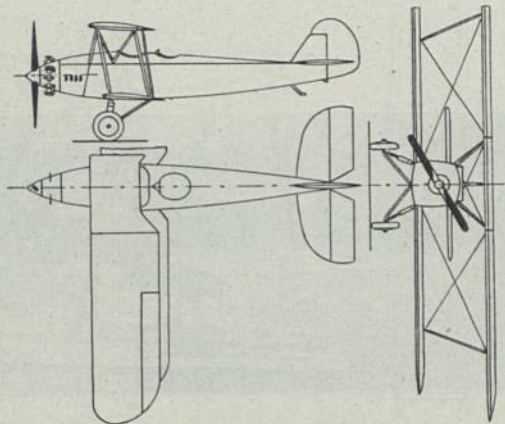
Keystone „Petrel 5-B“ (1925) Üw; E: C. T. Porter

b = 10,10 m; l = 8,68 m; T = 27,30 m<sup>2</sup>; L = 0,85 t; N = 0,38 t; G = 1,23 t; V = 78—174 km/h; H = 3,3 km; M: Wright 200 PS-HP-CV; Bst.: H. S. St.

The Keystone Aircraft Corp., New York City, N. Y.



Keystone A T 2 a „Panther“ (1926) K1 1; E: C. T. Porter  
b = 8,83 m; l = 7,31 m; M: Wright 180 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.



Keystone „Pronto“ a (1927) V 3; E: C. T. Porter  
b = 12,20 m; l = 8,10 m; T = 33,90 m<sup>2</sup>; L = 0,89 t; N = 0,60 t; G = 1,49 t; V = 60–180 km/h; M: Wright 200 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.

The Keystone Aircraft Corp., New York City, N. Y.



Keystone „Duster“ (1926) F 2; E: C. T. Porter

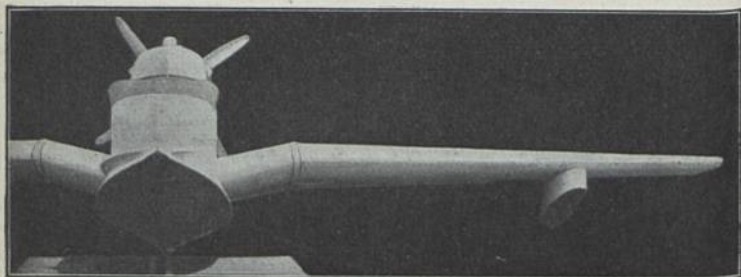
b = 10,10 m; l = 8,68 m; T = 27,30 m<sup>2</sup>; L = 0,71 t; N = 0,38 t; G = 1,09 t; V = 68–180 km/h; H = 5,7 km; M: Wright 200 PS-HP-CV;  
Bst.: H, St, S.



Keystone „Puffer“ (1927) F 2; E: C. T. Porter

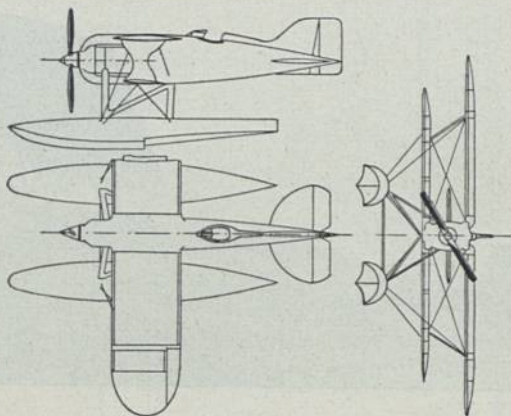
b = 15,25 m; l = 11,72 m; T = 62,50 m<sup>2</sup>; L = 1,42 t; N = 0,76 t; G = 2,38 t; V = 62–171 km/h; H = 4,2 km; M: Liberty 400 PS-HP-CV;  
Bst.: H, S, St.





Kirkham „Vanderbilt“ (1925) Vs 4; E: C. B. Kirkham

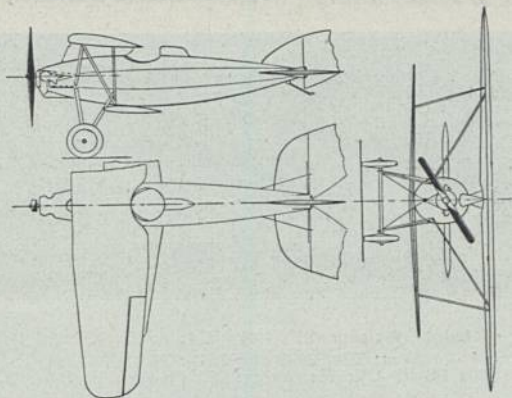
b = 14,32 m; L = 1,67 t; V = 96–232 km/h; M: Napier 450 PS-HP-CV; Bst.: D.



Kirkham „Vespa I“ (1927) Sp 1; E: C. B. Kirkham

b = 9,09 m; l = 8,14 m; T = 74,00 m<sup>2</sup>; L = 1,81 t; N = 0,27 t; G = 2,08 t; V = 440 km/h; M: Packard 1250 PS-HP-CV; Bst.: H. S. St.

Kirkham Prod. Corp., Garden City, N. Y.



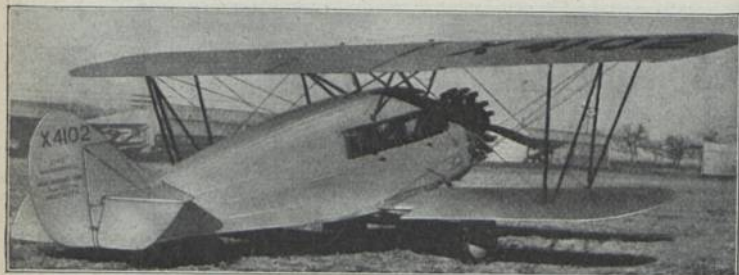
Kreider-Reisner Meyers „Midget“ (1926) Sp 1; E: C. W. Meyers  
b = 4,90 m; l = 4,00 m; T = 6,40 m<sup>2</sup>; L = 0,14 t; N = 0,08 t; G = 0,22 t;  
M: Bristol 36 PS-HP-CV; Bst.: H. St.

The Kreider-Reisner Aircraft Co. Inc., Hagerstown, Md.



Laird „Commercial III“ (1926) Sp 2; E: E. M. Laird  
b = 10,10 m; l = 7,20 m; T = 27,90 m<sup>2</sup>; L = 0,70 t; N = 0,36 t; G =  
1,06 t; V = 65–209 km/h; M: Wright 200 PS-HP-CV; Bst.: H. S. St.

E. M. Laird Co., Chicago, Ill.



Laird „Whipperwill“ (1928) V 4; E: E. M. Laird

b = 11,00 m; l = 8,20 m; T = 32,40 m<sup>2</sup>; L = 0,75 t; N = 0,45 t; G = 1,20 t;  
V = 65–200 PS-HP-CV; M: Wright 200 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.

E. M. Laird Co., Chicago, Ill.



Lockheed „Vega“ (1927) V 7

b = 12,20 m; l = 8,40 m; T = 25,50 m<sup>2</sup>; L = 0,75 t; N = 0,70 t; G = 1,45 t; V = 81–217 km/h; H = 5,0 km; M: Wright 200 PS-HP-CV; Bst.: H.

Lockheed Aircraft Co., Los Angeles



Loening M 34 (1925) Kwa 2; E: Loening

b = 13,71 m; l = 10,38 m; T = 46,45 m<sup>2</sup>; L = 1,54 t; N = 0,98 t; G =  
2,52 t; V = 195 km/h; M: Liberty 400 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.

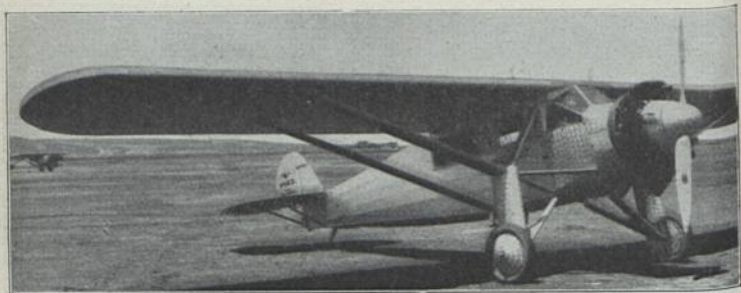
Loening Aeronautical Engineering Corp., New York



Ryan M-1a (1926) Sp 3; E: D. Hall

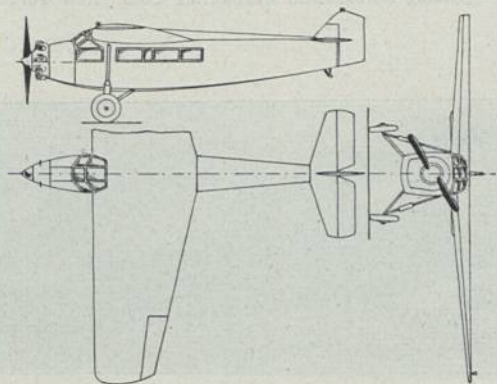
b = 11,00 m; L = 0,73 t; N = 0,27 t; G = 1,00 t; V = 73—228 km/h;  
H = 5,8 km; St = 2,7 km/10'; M: Wright 200 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.

Mahonay Aircraft Corp., San Diego, Cal.



Ryan B-1-W „Brougham“ (1926) V 3; E: D. Hall

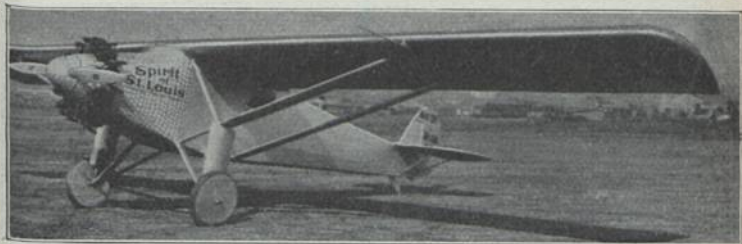
b = 12,80 m; l = 9,14 m; T = 27,30 m<sup>2</sup>; L = 0,80 t; N = 0,61 t; G = 1,41 t; V = 79–203 km/h; M: Wright 200 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.



Ryan „Lone Eagle“ (1927) V 4; E: D. Hall

b = 11,40; l = 8,90 m; T = 24,20 m<sup>2</sup>; L = 0,94 t; N = 0,63 t; G = 1,57 t;  
V = 65–200 km/h; M: Wright 200 PS-HP-CV; Bst.: S, St, D.

Mahonay Aircraft Corp., San Diego, Cal.



Ryan XY-P (1927) Sp 1; E: D. Hall

b = 14,00 m; T = 29,60 m<sup>2</sup>; G = 2,16 t; V = 111–198 km/h; M: Wright  
200 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.

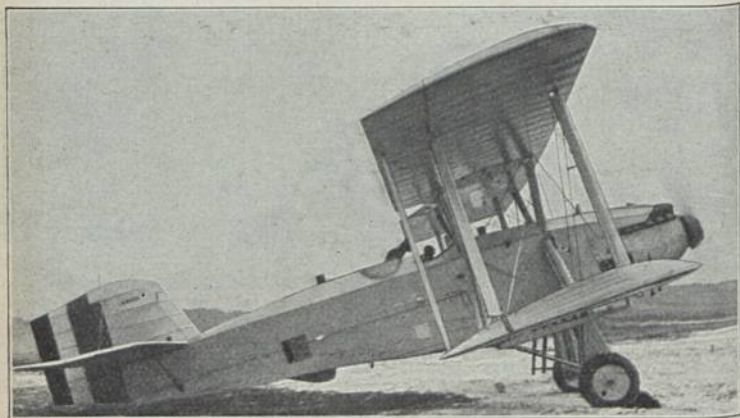
Mahonay Aircraft Corp., San Diego, Cal.



Gl. Martin M S-1 (1924) Kwa 1; E: G. Madelung

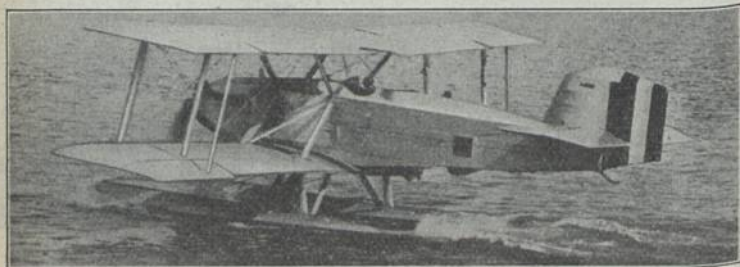
b = 5,50 m; l = 5,35 m; L = 0,29 t; N = 0,13 t; G = 0,42 t; M: Lawrance  
60 PS-HP-CV; Bst.: S, D.

Gl. L. Martin Co., Cleveland, Ohio



Gl. Martin S C-1 (1925) Kt 2

b = 17,10 m; l = 10,36 m; T = 79,00 m<sup>2</sup>; L = 2,58 t; N = 1,54 t; G =  
4,12 t; V = 88—161 km/h; H = 2,1 km; M: Wright 550 PS-HP-CV; Bst.:  
H, S, St.



Gl. Martin S C-2 b (1926) Kwa 2

b = 17,06 m; M: Wright 600 PS-HP-CV; Bst.: H, St, S.

Gl. L. Martin Co., Cleveland, Ohio



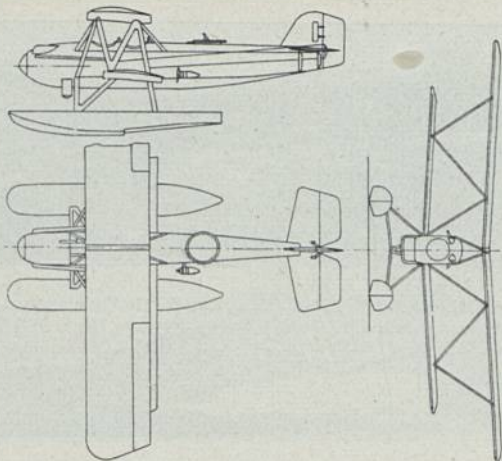
Gl. Martin M O-1-A (1923) Ka; E: G. Madelung  
L = 1,50 t; M: Curtiss 400 PS-HP-CV; Bst.: D.



Gl. Martin M 70 (1924) Pn 1; E: G. Madelung  
b = 11,58 m; l = 8,49 m; T = 34,20 m<sup>2</sup>; L = 0,97 t; N = 0,50 t; G = 1,47 t; V = 73–180 km/h; H = 5,1 km; M: Wright 200 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.

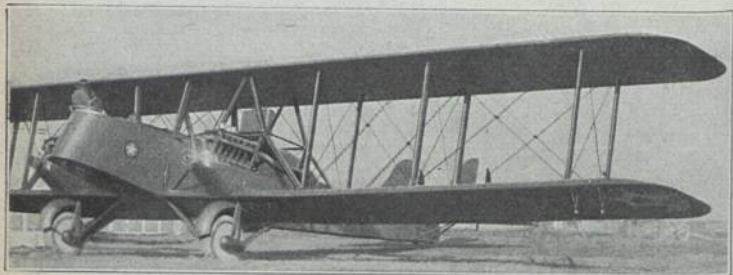
Gl. L. Martin Co., Cleveland, Ohio





Gl. Martin M 20-1-B (1924) Kaw 2

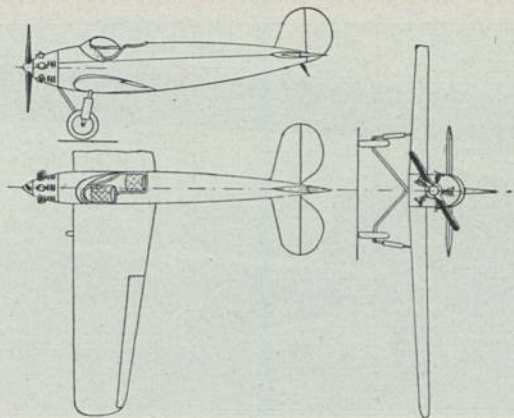
b = 13,25 m; l = 10,10 m; T = 43,70 m<sup>2</sup>; L = 1,38 t; N = 0,73 t; G = 2,11 t; V = 177 km/h; H = 4,6 km; M: Curtiss 400 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.



Gl. Martin M B-2-N S B-1 (1926) Kbn 4

b = 27,42 m; l = 14,60 m; T = 142,0 m<sup>2</sup>; L = 3,56 t; N = 2,85 t; G = 6,41 t; V = 166 km/h; H = 4,1 km; M: 2 × Liberty 400 PS-HP-CV = 800 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.

Gl. L. Martin Co., Cleveland, Ohio



Mohawk „Pinto“ (1927) Sp 2

b = 9,30 m; l = 6,71 m; T = 12,52 m<sup>2</sup>; L = 0,31 t; N = 0,22 t; G = 0,53 t;  
V = 56–177 km/h; M: Detroit 80 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.

Mohawk Aero Co., Minneapolis



Pitcairn „Fleetwing“ (1926) V 5; E: H. F. Pitcairn

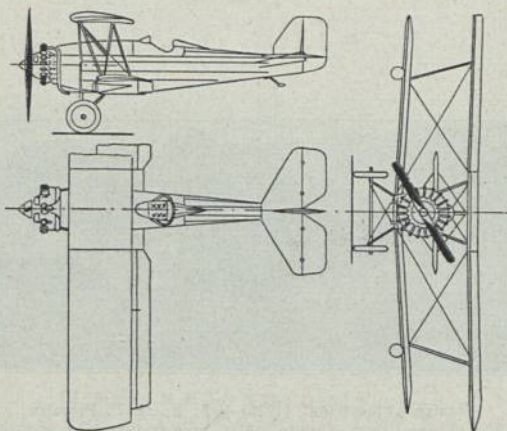
b = 11,58 m; l = 7,90 m; T = 32,50 m<sup>2</sup>; L = 0,81 t; N = 0,36 t; G = 1,17 t;  
V = 77–187 km/h; H = 3,7 km; M: Curtiss 160 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.

Pitcairn Aviation Inc., Philadelphia, Pa.



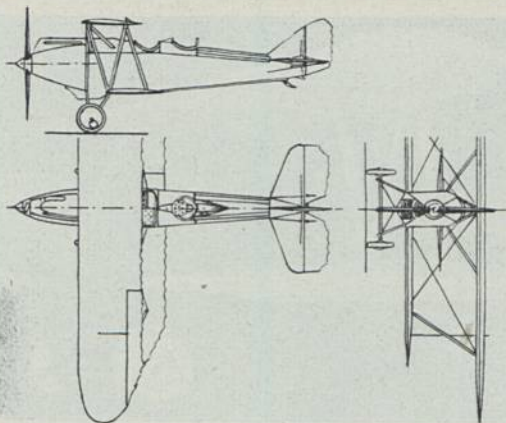
Pitcairn P-1 „Mailwing“ (1927) P 2; E: H. F. Pitcairn

b = 10,06 m; l = 6,72 m; T = 23,40 m<sup>2</sup>; L = 0,73 t; N = 0,42 t; G = 1,15 t;  
V = 73–213 km/h; M: Wright 200 PS-HP-CV.



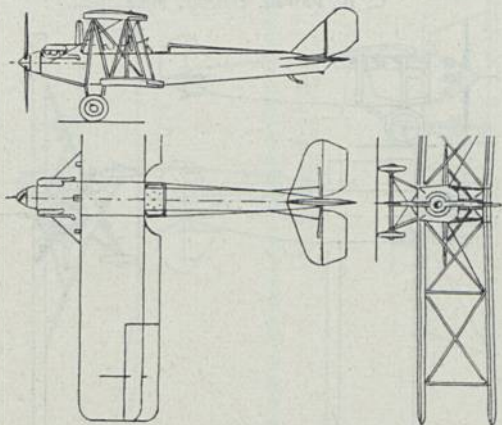
Pitcairn P-1 „Mailwing“

Pitcairn Aviation Inc., Philadelphia, Pa.



Pitcairn „Sesqui Wing“ (1926) Sp 2; E: H. F. Pitcairn

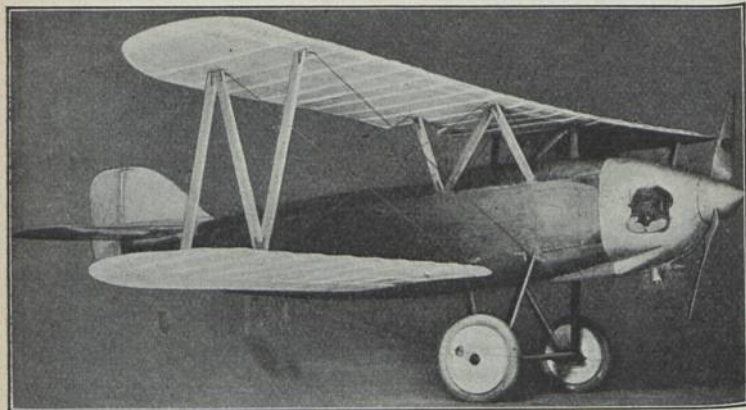
b = 9,80 m; l = 6,90 m; T = 20,00 m<sup>2</sup>; L = 0,62 t; N = 0,34 t; G = 0,96 t;  
V = 97–193 km/h; H = 4,6 km; M: Curtiss 90 PS-HP-CV; Bst.: H, St.



Pitcairn „Orowing“ (1926) Sp 2; E: H. F. Pitcairn

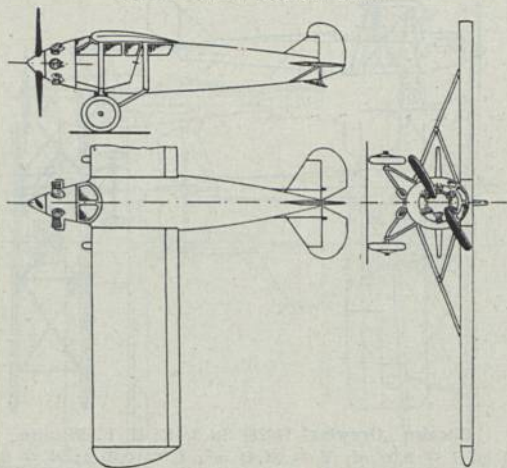
b = 11,00 m; l = 8,00 m; T = 31,40 m<sup>2</sup>; L = 0,62 t; N = 0,34 t; G = 0,96 t;  
V = 72–145 km/h; H = 3,2 km; M: Curtiss 90 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.

Pitcairn Aviation Inc., Philadelphia, Pa.



**Powell „Racer“ (1926) Sp 1; E: C. H. Powell**

$b = 4,80 \text{ m}$ ;  $l = 4,26 \text{ m}$ ;  $T = 16,00 \text{ m}^2$ ;  $L = 0,14 \text{ t}$ ;  $N = 0,07 \text{ t}$ ;  $G = 0,21 \text{ t}$ ;  
 $V = 120 \text{ km/h}$ ;  $H = 3,2 \text{ km}$ ;  $M$ : Bristol 36 PS-HP-CV; Bst.: H. St.  
C. H. Powell, Detroit, Mich.



**Santa Ana VM-1 (1928) V 3**

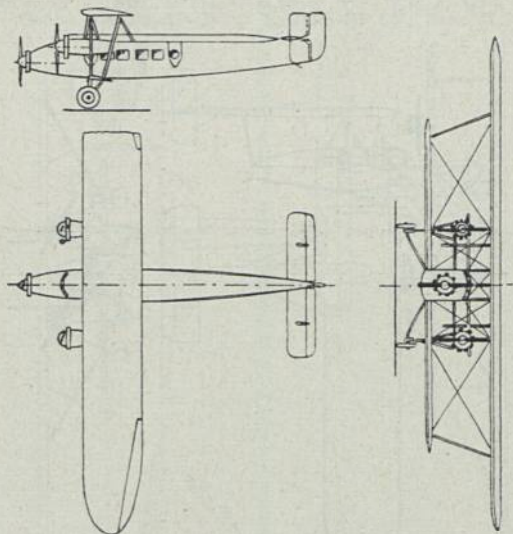
$b = 12,30 \text{ m}$ ;  $l = 7,60 \text{ m}$ ;  $T = 18,50 \text{ m}^2$ ;  $L = 0,86 \text{ t}$ ;  $N = 0,76 \text{ t}$ ;  $G = 1,62 \text{ t}$ ;  
 $V = 72-145 \text{ km/h}$ ;  $M$ : Anzani 150 PS-HP-CV; Bst.: H. S. St.

Santa Ana Aircraft Co., Santa Ana, Cal.



Sikorsky (1925) U 2; E: J. Sikorsky

b = 12,19 m; L = 0,70 t; N = 0,13 t; G = 0,83 t; H = 4,2 km; St = 2,0 km/7'; M: Curtiss 90 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.



Sikorsky S 35 (1926) V 14; E: J. Sikorsky

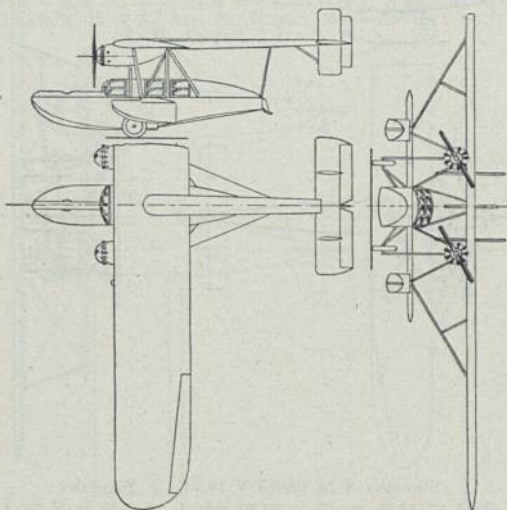
b = 23,20 m; l = 13,40 m; T = 80,50 m<sup>2</sup>; L = 3,27 t; N = 3,00 t; G = 6,27 t; V = 85–158 km/h; H = 4,6 km; M: 3 × Gnôme 420 PS-HP-CV = 1260 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.

The Sikorsky Mig. Corp., Westbury, Long Island, N. Y.



**Sikorsky S 36 B II (1927) Sps 8; E: J. Sikorsky**

b = 21,95 m; l = 10,36 m; T = 62,00 m<sup>2</sup>; L = 2,00 t; N = 1,37 t; G =  
3,37 t; V = 84–190 km/h; H = 4,3 km; M: 2 × Wright 200 PS-HP-CV =  
400 PS-HP-CV; Bst.: H, D, St.



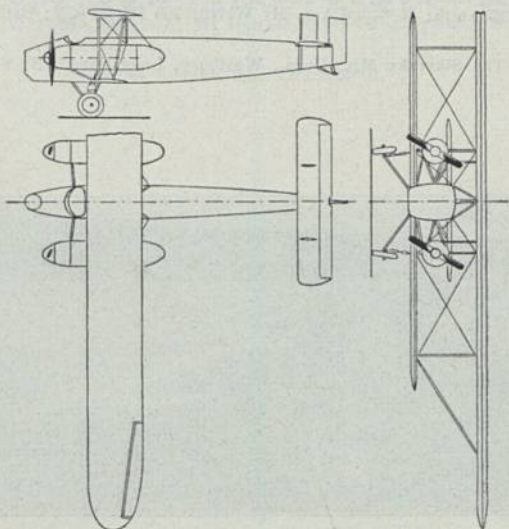
**Sikorsky S 36 B II**

The Sikorsky Mfg. Corp., Westbury, Long Island, N. Y.



Sikorsky „Transatlantic“ (1926) Sp 5; E: J. Sikorsky

b = 20,80 m; T = 102,0 m<sup>2</sup>; L = 3,63 t; N = 7,35 t; G = 10,9 t; M: 3 × Gnôme 420 PS-HP-CV = 1260 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.



Sikorsky S 37 (1927) Sp 3; E: J. Sikorsky

b = 30,50 m; l = 13,85 m; T = 100,0 m<sup>2</sup>; L = 3,64 t; N = 3,18 t; G = 6,82 t; V = 92—218 km/h; H = 4,9 km; M: 2 × Gnôme 500 PS = 1000 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.

The Sikorsky Mfg. Corp., Westbury, Long Island, N. Y.





**Sikorsky S 31 W (1925) Ka 2; E: S. M. Fairchild**

b = 13,50 m; l = 7,90 m; T = 34,10 m<sup>2</sup>; L = 0,78 t; N = 0,54 t; G = 1,32 t;  
V = 56—187 km/h; H = 4,3 km; M: Wright 200 PS-HP-CV; Bst.: H. S. St.

The Sikorsky Mfg. Corp., Westbury, Long Island, N. Y.

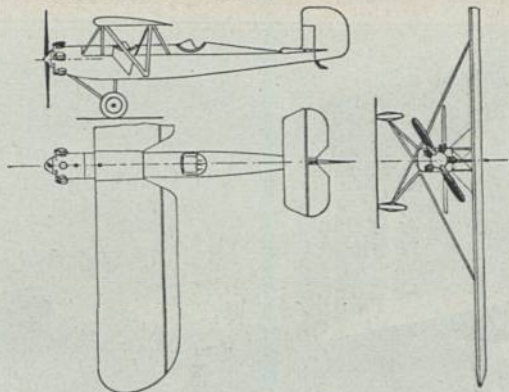


**Stearman C 1 a (1928) Sp 2; E: L. Stearman**

b = 10,66 m; l = 7,31 m; M: Wright 200 PS-HP-CV; Bst.: H. S. St.

Stearman Aircraft Inc., Venice, Cal.

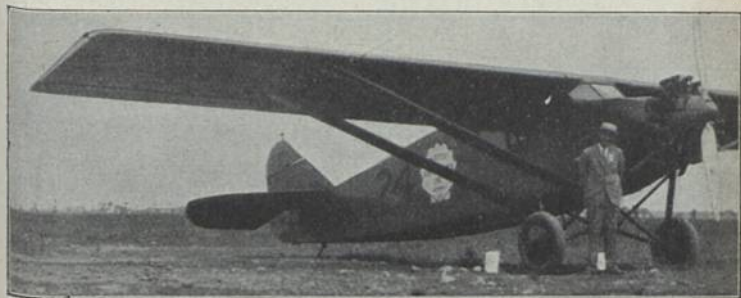
Vereinigte Staaten von Nordamerika — United States of North America — États Unis d'Amérique — United States of Amerika



Stiles „Dragonfly“ (1927) Sp 2

$b = 10,96 \text{ m}$ ;  $l = 7,27 \text{ m}$ ;  $T = 18,58 \text{ m}^2$ ;  $L = 0,38 \text{ t}$ ;  $N = 0,26 \text{ t}$ ;  $G = 0,64 \text{ t}$ ;  $V = 61\text{--}169 \text{ km/h}$ ;  $M$ : Detroit 80 PS-HP-CV;  $Bst.$ : S, St.

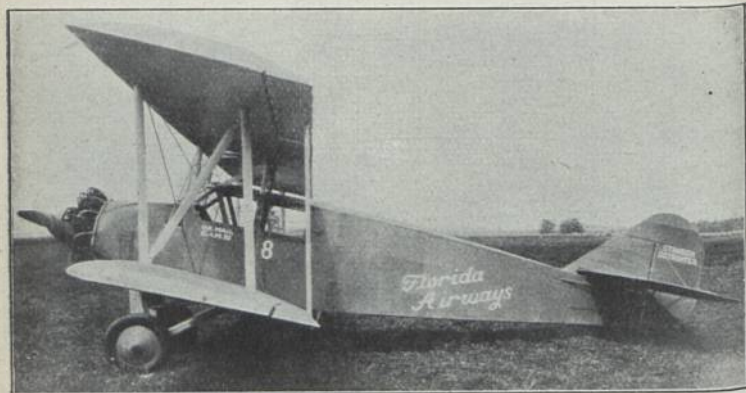
Stiles Aircraft Inc., Chicago, Ill.



Stinson N-C-857 (1927) Sp 2; E: Daylor

$b = 13,96 \text{ m}$ ;  $l = 9,75 \text{ m}$ ;  $L = 0,92 \text{ t}$ ;  $V = 205 \text{ km/h}$ ;  $M$ : Wright 200 PS-HP-CV;  $Bst.$ : H, S, St.

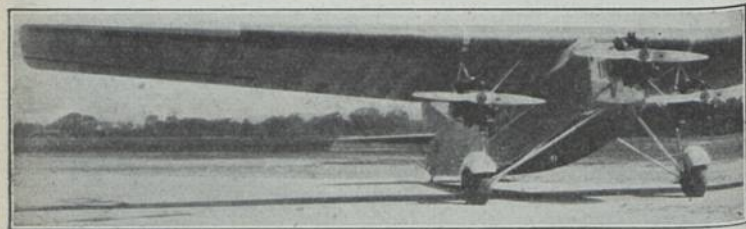
Stinson Airplane Syndicate, Detroit, Mich.



Stinson „Detroit“ (1926) V 4; E: Stinson

b = 10,30 m; l = 8,50 m; T = 31,00 m<sup>2</sup>; L = 0,77 t; N = 0,55 t; G = 1,32 t; V = 72–200 km/h; M: Wright 200 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.

Stinson Airplane Syndicate, Detroit, Mich.



Stout-Ford „Transport“ (1926) V; E: W. B. Stout

b = 21,40 m; G = 3,54 t; M: 3 × Wright 200 PS-HP-CV = 600 PS-HP-CV; Bst.: D.

Stout-Metal-Aeroplane Co., Division of the Ford Motor Co., Detroit, Mich.



**Stout-Ford AT-4 (1927) V 14; E: W. B. Stout**

b = 20,73 m; l = 14,45 m; T = 70,30 m<sup>2</sup>; L = 2,35 t; N = 1,81 t; G = 4,17 t; V = 95–183 km/h; M: 3 × Wright 200 PS-HP-CV = 600 PS-HP-CV; Bst.: D.



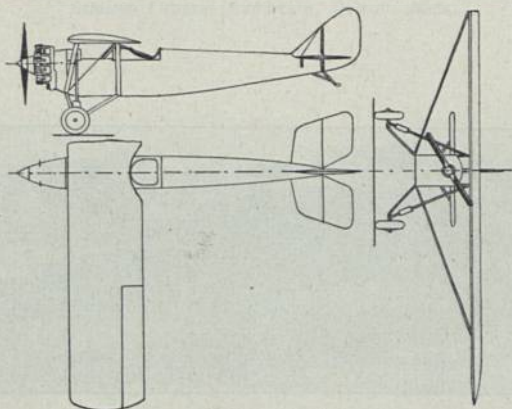
**Stout-Ford „Flyvver“ (1926) Sp 1; E: O. Koppen**

b = 6,70 m; l = 4,90 m; L = 0,15 t; N = 0,09 t; G = 0,24 t; V = 48–160 km/h; M: Anzani 35 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.



**Swallow (1928) Sp 2; E: W. M. Stearman**  
b = 10,00 m; l = 7,30 m; M: Wright 200 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.

The Swallow Airplane Mig., Wichita, Kansas



**Texas „Temple II“ (1925) Sp 2**  
b = 12,00 m; l = 7,86 m; T = 21,00 m<sup>2</sup>; L = 0,05 t; N = 0,42 t; G = 1,02 t;  
M: Wright 200 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.

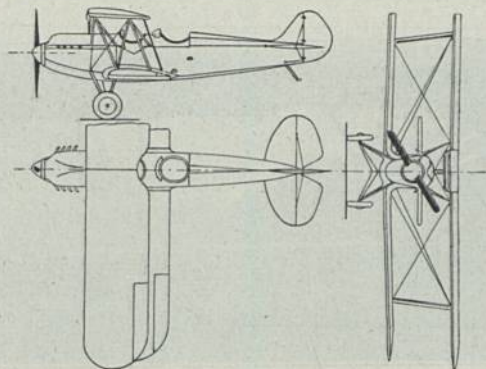
Texas Aero Corp., Temple, Texas



Texas „Temple 1“ (1925) Sp 2

b = 12,00 m; l = 7,86 m; T = 21,00 m<sup>2</sup>; L = 0,50 t; N = 0,42 t; G = 1,02 t;  
M: Wright 180 PS-HP-CV; Bst.: H. S. St.

Texas Aero-Corp., Temple, Texas



Thunderbird W 14 (1927) Sp 3

b = 10,00 m; l = 7,75 m; T = 27,70 m<sup>2</sup>; L = 0,59 t; N = 0,36 t; G = 0,95 t;  
V = 51—183 km/h; H = 4,6 km; M: Curtiss 90 PS-HP-CV; Bst.: H. S. St.

The Thunderbird Aircraft Inc., Los Angeles, Cal.



Travelair „Standart“ (1928) Sp 3; E: H. Beech

b = 10,36 m; l = 7,31 m; M: Fairchild 150 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.



Travelair 2000 (1928) Sp 3; E: H. Beech

b = 10,36 m; l = 7,31 m; M: Curtiss 90 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.

The Travelair Mfg. Co. Inc., Wichita, Kans.



Travelair 3791 (1927) Sp 2; E: H. Beech

b = 10,36 m; l = 7,31 m; M: Siemens 125 PS-HP-CV; Bst.: H. S. St.



Travelair 4000 (1928) Sp 3; E: H. Beech

b = 10,34 m; l = 7,31 m; M: Wright 200 PS-HP-CV; Bst.: H. S. St.

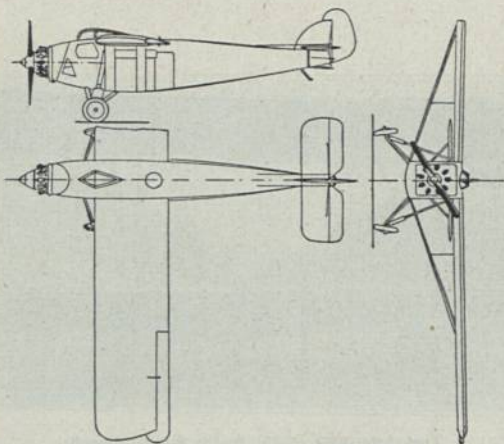
The Travelair Mfg. Co., Inc., Wichita, Kans.





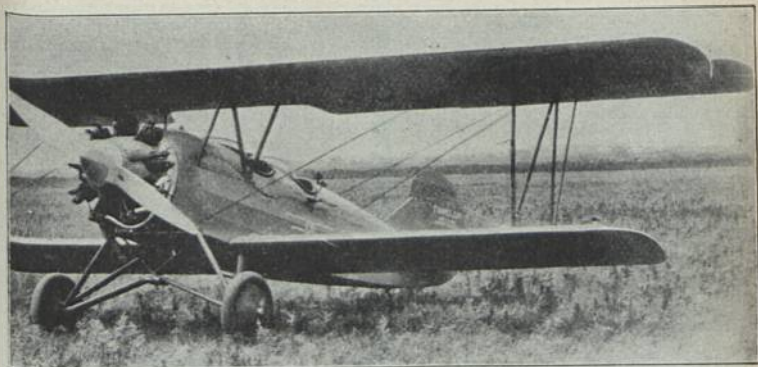
Travelair 5000 (1928) V 6; E: H. Beech

b = 15,72 m; l = 9,14 m; T = 29,00 m<sup>2</sup>; L = 1,00 t; N = 0,64 t; G = 1,64 t; V = 89–200 km/h; St = 3,0 km/23'; M: Wright 200 PS-HP-CV; Bst.: H. S. St.



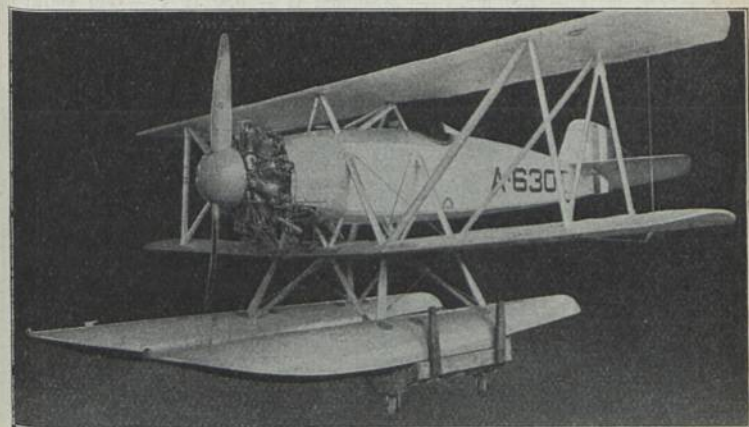
Travelair 5000

The Travelair Mfg. Co, Inc., Wichita, Kans.



Travelair P L (1926) Sp 2; E: L. Stearman  
M: Wright 200 PS-HP-CV; Bst.: H. S. St.

The Travelair Mig. Co. Inc., Wichita, Kans.



U. S. Navy T R 1 (1923) Kwa 2; E: J. R. Hunsacker  
 $b = 7,62$  m;  $l = 7,50$  m;  $T = 21,00$  m<sup>2</sup>;  $G = 0,81$  t;  $V = 210$  km/h;  
M: Wright 200 PS-HP-CV; Bst.: H. S. St.

U. S. Navy Air Service Engineering Division, New York



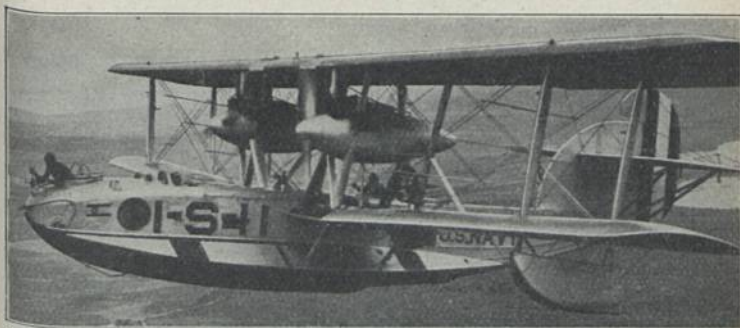
U. S. Navy T S 1a (1923) Ka 2; E: J. R. Hunsacker  
b = 7,62 m; l = 7,50 m; T = 21,00 m<sup>2</sup>; G = 0,92 t; V = 210 km/h;  
M: Wright 200 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.



U. S. Navy T S 1b (1923) Kwa 1; E: J. R. Hunsacker  
b = 7,62 m; T = 21,00 m<sup>2</sup>; G = 0,81 t; M: Wright 200 PS-HP-CV;  
Bst.: H, S, St.



U. S. Navy T N-1 (1926) Ksb 5; E: G. C. Westervelt  
M:  $2 \times$  Wright 525 PS-HP-CV = 1050 PS-HP-CV; Bst.: H. S. St.



U. S. Navy P N 7 (1924) Ksb 3; E: G. C. Westervelt  
b = 31,5 m; l = 15,00 m; T = 130,0 m<sup>2</sup>; M:  $2 \times$  Wright 650 PS-HP-CV = 1300 PS-HP-CV; Bst.: H. S. St.

U. S. Navy Air Service Engineering Division, New York



U. S. Navy P N 9 (1924) Ks 3; E: G. C. Westervelt  
b = 22,50 m; l = 15,00 m; T = 125,0 m<sup>2</sup>; L = 4,07 t; N = 0,72 t; G =  
4,89 t; M: 2 × Packard 480 PS-HP-CV = 960 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.



U. S. Navy P N 10 (1926) Ksb 5; E: G. C. Westervelt  
b = 21,94 m; l = 14,93 m; M: 2 × Packard 500 PS-HP-CV = 1000 PS-HP-CV;  
Bst.: H, S, St.



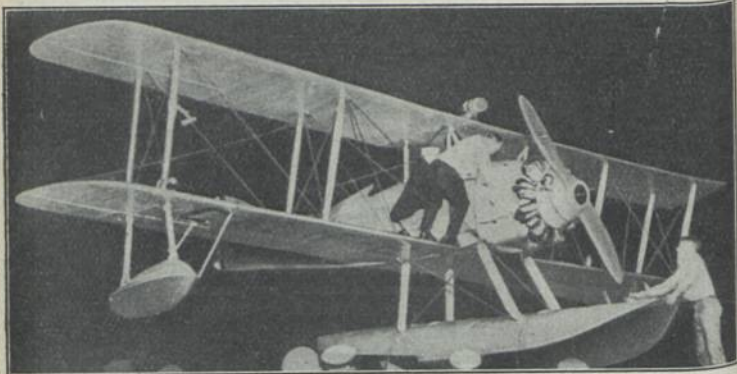
Vought F U-1 (1926) KJ 1; E: C. M. Vought

b = 9,14 m; l = 6,70 m; V = 243 km/h; H = 8,4 km; St = 6,9 km/20';  
M: Wright 200 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.



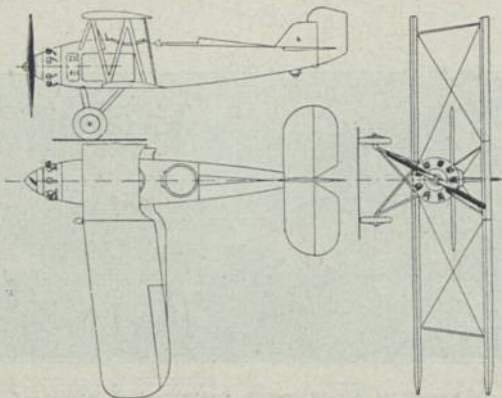
Vought U 0-1a (1925) Ka 2; E: C. M. Vought

b = 10,30 m; l = 7,40 m; T = 28,50 m<sup>2</sup>; L = 0,54 t; N = 0,52 t; G = 1,06 t; V = 65-197 km/h; H = 5,5 km; St = 2,6 km/10'; M: Wright 200 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.



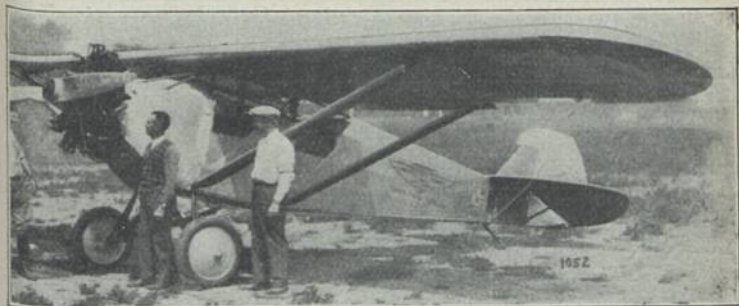
Vought U 0-1b (1925) Ka 2; E: C. M. Vought

b = 10,78 m; l = 8,82 m; L = 28,50 m<sup>2</sup>; L = 0,64 t; N = 0,54 t; G = 1,18 t; V = 65—197 km/h; H = 5,5 km; St = 2,6 km/10'; M: Wright 200 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.



Vought O 2 U 1a „Corsair“ (1926) Ka 2; E: C. M. Vought  
M: Pratt 425 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.

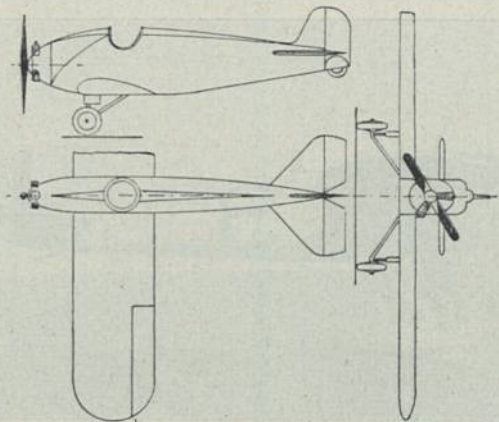
The Chance Vought Corp., Long Island City, New York



Waterhouse „Cruzair“ (1926) Sp 3

b = 11,00 m; l = 7,30 m; T = 22,30 m<sup>2</sup>; L = 0,70 t; N = 0,41 t; G =  
1,11 t; V = 73–222 km/h; H = 5,5 km; St = 0,37 km/1'; M: Wright  
200 PS-HP-CV Bst.: H, S, St.

Waterhouse Aircraft Inc., Glendale, Cal.



Willams (1928) Sp 1

b = 7,93 m; l = 5,46 m; T = 10,00 m<sup>2</sup>; L = 0,20 t; V = 40–135 km/h;  
H = 5,8 km; M: Anzani 35 PS-HP-CV.

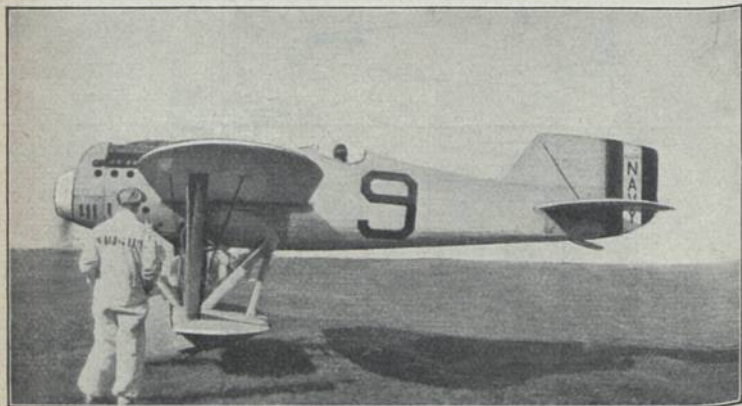
Willams Aircraft Corp., Niles, M.





Wright „Apache 1“ (1926) Kj 1; E: Booth, Thurston

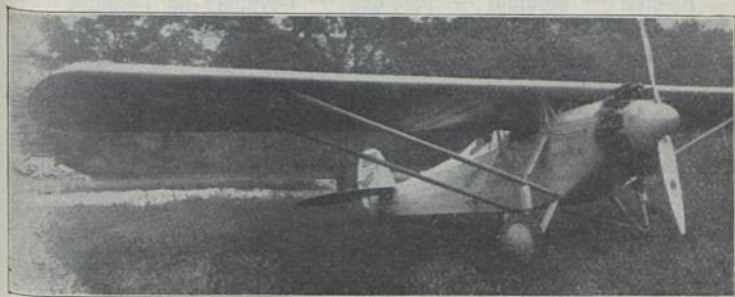
V = 80—226 km/h; H = 6,5 km; St = 3,1 km/10'; M: Wright 350 PS-HP-CV;  
Bst.: H, S, St.



Wright N. M. (1923) Kj 1

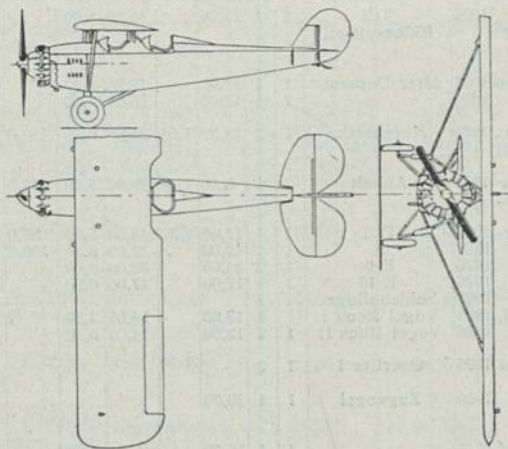
V = 300 km/h; M: Wright 650 PS-HP-CV; Bst.: H, S, St.

The Wright Aeronautical Corp., Paterson, N. Y.



Yackey (1927) Sp 2; E: W. A. Yackey

b = 11,55 m; l = 7,36 m; T = 26,40 m<sup>2</sup>; L = 0,66 t; N = 0,45 t; G = 1,11 t;  
V = 64–225 km/h; M: Wright 200 PS-HP-CV; Bst.: H. S. St.



Yackey

The Yackey Aircraft Corp., Chicago, Ill.

## 2. Motorlose Flugzeuge — Gliders — Planeurs

Belgien — Belgium — Belgique — Royaume de Belgique  
Deutschland — Germany — Allemagne — Deutsches Reich

Erbauer	Baujahr	Baumuster	Zahl d. Deck.	Zahl d. Sitze	Spannweite = b m	Flügelteife = t m	Tragfläche = T m <sup>2</sup>	Länge = l m	Leergewicht = L kg	Gesamtgewicht = G kg	Flächenbelastung = G/T kg/m <sup>2</sup>
Constructor	Year of construction	Type of construction	Nr. of planes	Nr. of places	Span = b m	Thickness of wings = t ms	Wing area = T m <sup>2</sup>	Length = l m	Weight = L kg	Weight load = g kg	Wing loading = G/T kg/m <sup>2</sup>
Constructeur	L' an de construction	Type de construction	Nr. des plans	Nr. d. places	Envergure = b m	Epais. d. ailes = E. d. a. m	Surface portante = T m <sup>2</sup>	Longueur = l m	Poids à vide = L kg	Poids total = g kg	Charge p. m <sup>2</sup> = G/T kg/m <sup>2</sup>

### Belgien — Belgium — Belgique — Royaume de Belgique

S. A. B. C. A., Haren	1925	Vivette	1	2	13,00	24,00	140,0	9,0
--------------------------	------	---------	---	---	-------	-------	-------	-----

### Deutschland — Germany — Allemagne — Deutsches Reich

F. G. T. H. Braunschweig	1926	Till Eulenspiegel	1	1	11,20	16,50	5,00				
FluwiacCoethen	1924	Alter Dessauer	1	1	12,00	15,00	5,00				
	1926		1	1	12,00	16,50	5,00				
Akad. Fliegergr. T.H. Darmstadt	1923	Margarethe	1	2	15,00	1,65	25,00	6,60	180,0	320,0	12,1
Int.-Gmsch.f. Segelfl. Dessau A.	1924	Anhalt	2	1	8,50	1,15	19,00	5,20	130,0	200,0	10,5
Esenlaub Flugzeugbau, Düsseldorf	1923	E 5	1	1	12,00	1,20	14,00	5,00	86,0	156,0	10,3
	1924	S	1	1	12,00		22,00	6,10	150,0	220,0	10,0
	1926	E 9	1	2	24,00		30,00	5,00			
	1926	E 10	1	1	17,00		17,00	6,00			
	1927	Schleppflugz.	1	1							
Fick & Menzel, Hersching	1925	Vogel Roch I	1	1	13,00		14,00	5,50			
	1926	Vogel Roch II	1	1	13,00		14,00	5,50			
D. L. V. Goerlitz	1926	Goerlitz I	1	2							
F. V. Hamburg	1926	Zugvogel	1	1	10,00						
M. Kegel, Cassel	1926		1	1	16,00		16,00	6,00			
J. Ksoll, Schön-Ellgut und A. F. Sch. Marcho-Silesia, Breslau	1926	E E 5	1	1	12,00		15,50	5,40			
	1926	E E 6	1	1	15,00		18,00	6,50			
	1926	Technik	1	1	12,00		15,50	5,40			

**Deutschland — Germany — Allemagne — Deutsches Reich**

Erbauer	Baujahr	Baumuster	Zahl d. Deck.	Zahl d. Sitze	Spannweite = b m	Flügelweite = t m	Tragfläche = T m <sup>2</sup>	Länge = l m	Leergewicht = L kg	Gesamtgewicht = G kg	Flächenbelastung = G/T kg/m <sup>2</sup>
Constructor	Year of construction	Type of construction	Nr. of planes	Nr. of places	Span = b m	Thickness of wings = t ms	Wing area = T m <sup>2</sup>	Length = l m	Weight empty = L kg	Weight loaded = G kg	Wing loading = G/T kg/m <sup>2</sup>
Constructeur	L' an de construction	Type de construction	Nr. des plans	Nr. d. places	Envergure = b m	Epais. d. ailes = E. d. a. m	Surface portante = T m <sup>2</sup>	Longueur = l m	Poids à vide = L kg	Poids total = G kg	Charge p. m <sup>2</sup> = G/T kg/m <sup>2</sup>

**Deutschland — Germany — Allemagne — Deutsches Reich**

A. Martens, Hannover u. Rhön-Möbelwerke Fulda	1924	Max	1	1	14,00		14,00	5,10			
	1924	Moritz	1	1	14,00		14,00	5,10			
	1925	Wwe. Bolte	1	1	15,00		15,00	5,80			
	1925	Deutschland	1	2	15,00		22,50	6,10			
	1925	Bayernland	1	2	15,00		22,50	6,10			
	1925	Pegasus	1	1	10,00		22,00	5,75			
Akad. Fliegergr. T. H. München	1926	Münchn. Kind I	1	1	13,00		14,40	5,30	145,1	215,1	14,9
	1927	Münchn. Kind II	1	1	15,00		17,00	5,40	132,3	202,3	11,8
Raab-Katzenstein Flugzeugwerk A.-G., Kassel	1927	R. K. 7	2	1	8,50		15,00	6,15	125,0	200,0	13,5
Rhön-Rossitten-Gesellschaft, Wasserkuppe	1926	R Ia	1	1	10,00	1,60		5,50			
	1926	R II	1	1	10,00	1,70		5,50			
	1927	Storch I	1	1	12,16	1,89		2,80			
	1927	Storch II	1	1	12,00	1,89		3,65			
	1927	Ente	1	1	11,93	1,70		4,31			
W. Seiler, Liegnitz	1925	D 1 „Coethen“	1	2	15,00		21,30	6,15			
Flugtechn. Verein Stuttgart	1926	Roter Rand	1	1	14,00	1,80	24,50	6,70	85,0	155,0	
Westpr. V. f. L. Marienburg	1926	Westpreußen	1	1	14,00		15,00	6,00			
Ndrh. V. f. L. Sekt. Wuppertal	1924	Roemrykeberge	1	1	16,00		17,50	5,40			
Württemberg. L.-V., Stuttgart	1927	Schönbuchfalke	1	1	12,00		20,00	5,80			

**Frankreich — France — France — République Française / Italien — Italy — Italia — Regno d'Italia / Oesterreich — Austria — Autriche — Oestereich Schweiz — Switzerland — Suisse — Schweizer. Eidgenossenschaft**

Erbauer	Baujahr	Baumuster	Zahl d. Deck.	Zahl d. Sitze	Spannweite = b m	Flügeltiefe = t m	Tragfläche = T m <sup>2</sup>	Länge = l m	Leergewicht = L kg	Gesamtgewicht + G kg	Flächenbelastung * O/T kg/m <sup>2</sup>
Constructor	Year of construction	Type of construction	Nr. of planes	Nr. of places	Span = b m	Thickness of wings * t ms	Wing area = T m <sup>2</sup>	Length = l m	Weight temp = L kg	Weight load = g kg	Wing loading = G/T kg/m <sup>2</sup>
Constructeur	L' an de construction	Type de construction	Nr. des plans	Nr. d. places	Envergure = b m	Epaiss d. ailes * E. d. a. m	Surface portante = T m <sup>2</sup>	Longueur = l m	Poids à vide = L kg	Poids total = g kg	Charge p. m <sup>2</sup> = G/T kg/m <sup>2</sup>

**Frankreich — France — France — Republique Française**

Abrial, Paris, L. Peyret, Courtevoie	1925	A 2 „Vautour“	1	1	12,65		20,00	6,25	106,0	180,0	9,0
--------------------------------------	------	---------------	---	---	-------	--	-------	------	-------	-------	-----

**Italien — Italy — Italia — Regno d'Italia**

L. Teichfuß, Bologna	1925	L. T. 1	1	1							
	1926	L. T. 2	1	1							
	1926	L. T. 3	1	1							
	1928	L. T. 5	1	1	14,00	1,35	14,00	5,20	125,0	195,0	13,9

**Oesterreich — Austria — Autriche — Oestereich**

Akad. Segelfliegergruppe T.H. Graz	1924	Vandale	1	1	15,50		17,00	5,60	120,0	190,0	11,2
	1924	Sturmvogel	1	1	15,00	1,10	17,00	5,50	110,0	180,0	10,6
	1925	Kautz	2	1	6,00		14,00	4,00			
	1925	Maulwurf II	1	1	10,00		14,00				
	1925	Pagat	2	1							

**Schweiz — Switzerland — Suisse — Schweizerische Eidgenossenschaft**

H. Aeckerli, Fällanden und W. Farner, Küssnacht und H. Berg, Speicher	1925	H AFA 6	2	1	5,90		12,90	3,60	18,0	78,0	6,0
	1926	H AFA 7	2	1	6,60		12,80	3,60	19,5	84,5	6,5
	1924	Pfau I	1	1	8,00		10,00	4,60	50,0	120,0	12,0
	1924	Pfau II	2	1	8,00		15,00	4,60	50,0	120,0	8,0
W. Jenny, Zürich	1925	J W 1	1	1	14,00		15,00	6,00	130,0	208,0	14,5
Ostschw. V. I. L. Zürich	1924	S 8	2	1	9,10		19,50	5,60	67,0	137,0	7,0
H. Schmid, Zürich	1924	H S 8	1	1	9,00		12,40	5,00	28,0	100,0	8,1
A. Soldenhoff, Zürich	1926	S A 2	1	1	9,00		18,00	4,00	50,0	120,0	6,6

**Schweiz — Switzerland — Suisse — Schweizer. Eidgenossenschaft**  
**Union der Sowjet-Republiken — Union of the Soviet Republics of Russia**  
**— Union des Soviets — Sojuz Socialisticeskich Sovetskich Respublik**

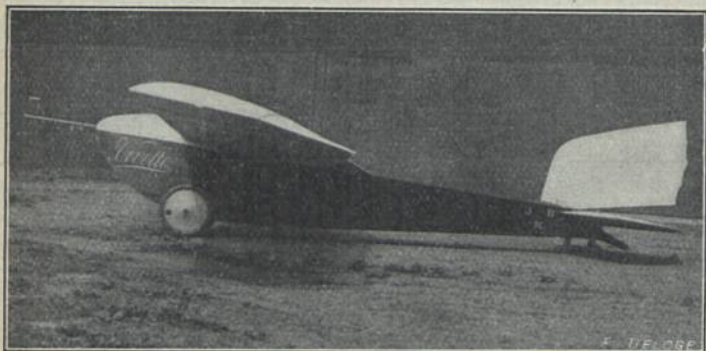
Erbauer	Baujahr	Baumuster	Zahld. Deck.	Zahl d. Sitze	Spannweite = b m	Flügelhöhe = t m	Tragfläche = T m <sup>2</sup>	Länge = l m	Leergewicht = L kg	Gesamtgewicht = G kg	Flächenbelastung = G/T kg/m <sup>2</sup>
Constructor	Year of construction	Type of construction	Nr. of planes	Nr. of places	Span = b m	Thickness of wings = t ms	Wing area = T m <sup>2</sup>	Length = l m	Weight temp = L kg	Weight load = G kg	Wing loading = G/T kg/m <sup>2</sup>
Constructeur	L' an de construction	Type de construction	Nr. des plans	Nr. d. places	Envergure = b m	Epaiss. d. ailes = E. d. a. m	Surface portante = T m <sup>2</sup>	Longeur = l m	Poids à vide = L kg	Poids total = G kg	Charge p. m <sup>2</sup> = G/T kg/m <sup>2</sup>

**Schweiz — Switzerland — Suisse — Schweizerische Eidgenossenschaft**

J. Spalinger, Schwamendingen	1925	S 9	1	1	12,50		13,40	5,20	95,0	165,0	12,3
	1923	S 5	1	1	12,50		15,00	5,30	70,0	140,0	9,3
Fr. Stengele u. H. Bär, Küssnacht	1926	S B 1	2	1	8,00		19,00	5,00	85,0	165,0	8,7
H. L. Studer u. Meyer., Küssnacht	1926	S H L 1	1	1	12,00		17,60	6,20	80,0	150,0	8,6
Gleit- u. Segel- flugverein Thun	1926	Thun	1	1	17,00		17,50	5,00	70,0	140,0	8,0

**Union der Sowjet-Republiken — Union of the Soviet Republics of Russia**  
**— Union des Soviets — Sojuz Socialisticeskich Sovetskich Respublik**

Akad. Wos- duschnawo Flota, Moskau	1924	A. W. F. 15	1	1	10,00	3,75	20,00	3,75	58,00	128,0	6,8
	1925	A. W. F. 14	1	1	15,25	1,50		6,63			
	1925	A. W. F. 13	1	1	13,00	1,70		6,50			
	1924	Artamonoff	1	1	13,00				80,00		8,0
	1925	K. P. I. R. 4	1	1	12,00		18,00	5,70			
	1925	Transkaukasler	1	1	15,50		21,50	6,20			
	1925	Rote Presnia	1	1	13,00		18,14	6,50			
	1925	Moskau	1	1	14,00		18,00	6,40			

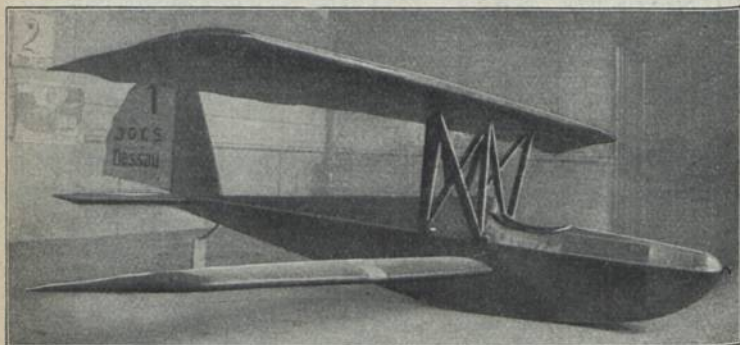


S. A. B. C. A. „Vivette“ (1925); E: Poncelet

b = 13,00 m; T = 24,00 m<sup>2</sup>; L = 140,0 kg; G = 9,0 kg/m<sup>2</sup>; Bst.: H, St.

S. A. B. C. A., Haren

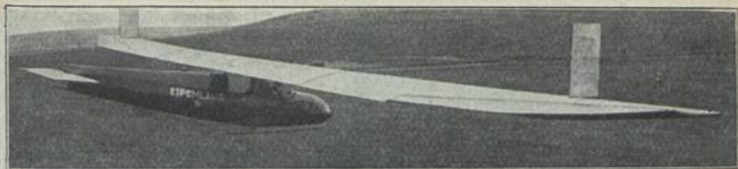
Deutschland — Germany — Allemagne — Deutsches Reich



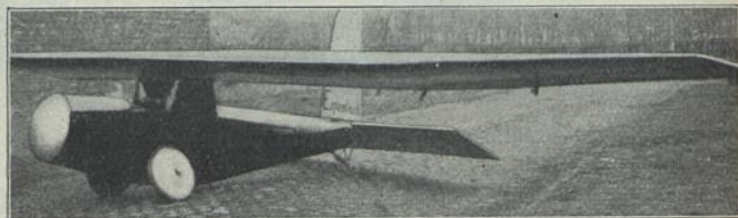
Dessau „Anhalt“ (1924); E: W. Polter

b = 8,50 m; t = 1,15 t; T = 19,00 m<sup>2</sup>; l = 5,20 m; L = 130,0 kg; G = 200,0 km; G/T = 10,5; Bst.: H, St.

Inter.-Gesch. f. Segelflug Dessau, Anhalt

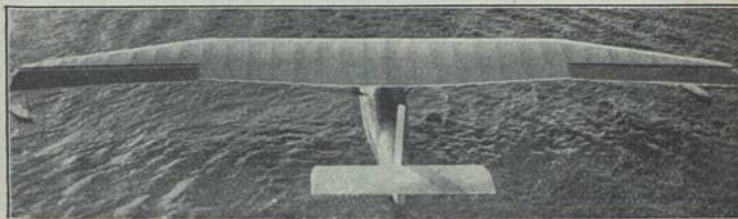


Espenlaub E 9 (1926); E: G. Espenlaub  
b = 24,00 m; T = 30,00 m<sup>2</sup>; l = 5,00 m; Bst.: H, St.



Espenlaub-Schleppflugzeug (1927); E: G. Espenlaub

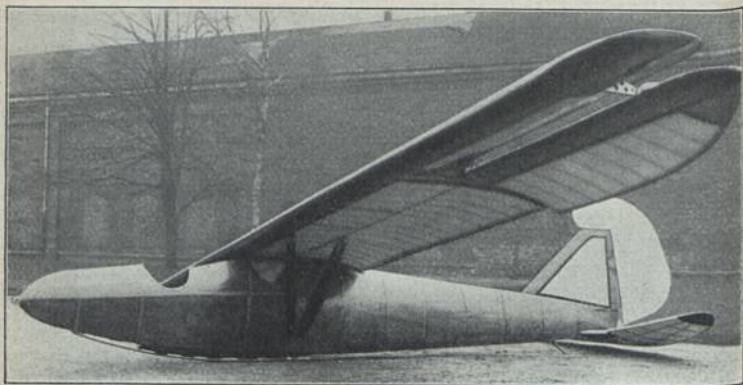
Espenlaub Flugzeugbau, Düsseldorf



Fick „Vogel Roch II“ (1926); E: R. Fick  
b = 13,00 m; T = 14,00 m<sup>2</sup>; l = 5,50 m; Bst.: H, St.

Fick u. Menzel, Herrsching





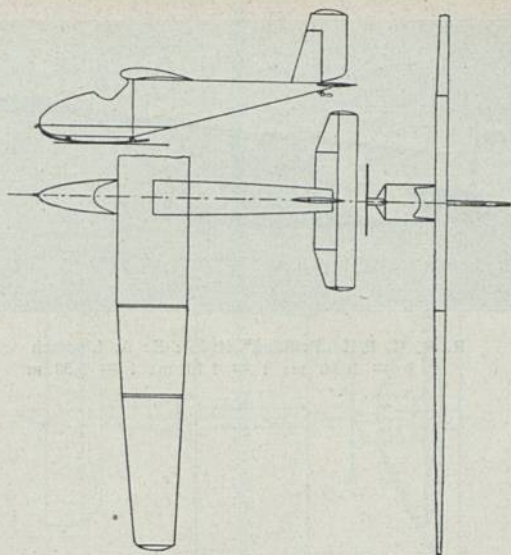
Goerlitz „Goerlitz I“ (1926); E: W. Hübner  
Bst.: H. St.

D. V. L.-Gruppe, Goerlitz



Hamburg „Zugvogel“ (1926)  
b = 10,00 m; Bst.: H, St.

Flugtechn. Verein, Hamburg



München „Münchner Kindl II“ (1927) E: R. Fick, Ulbrich

$b = 15,00 \text{ m}$ ;  $T = 17,00 \text{ m}^2$ ;  $l = 5,40 \text{ m}$ ;  $L = 132,3 \text{ kg}$ ;  $G = 202,3 \text{ kg}$ ;  
 $G/F = 11,8 \text{ kg/m}^2$ .

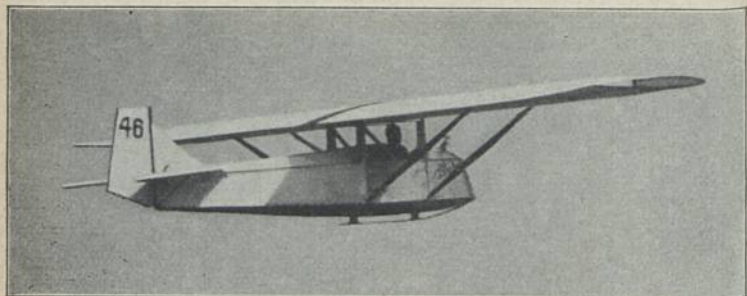
Akad. Fliegergruppe T. H., München



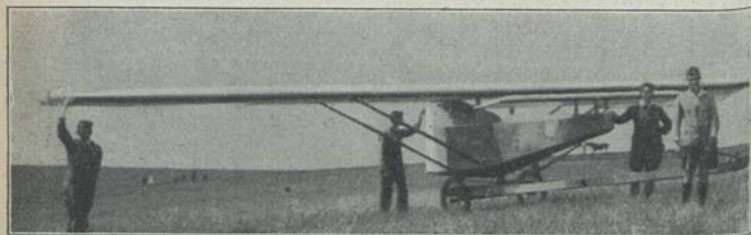
Raab-Katzenstein-Schleppflugzeug R. K. 7 (1927) E: F. Hall

$b = 8,50 \text{ m}$ ;  $T = 15,00 \text{ m}^2$ ;  $l = 6,15 \text{ m}$ ;  $L = 125,0 \text{ kg}$ ;  $G = 200,0 \text{ kg}$ ;  
 $G/F = 13,5 \text{ kg/m}^2$ .

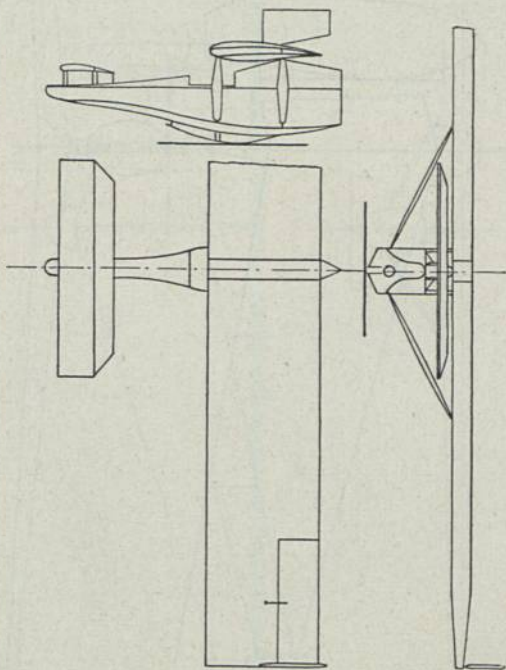
Raab-Katzenstein Flugzeugwerk A.-G., Kassel



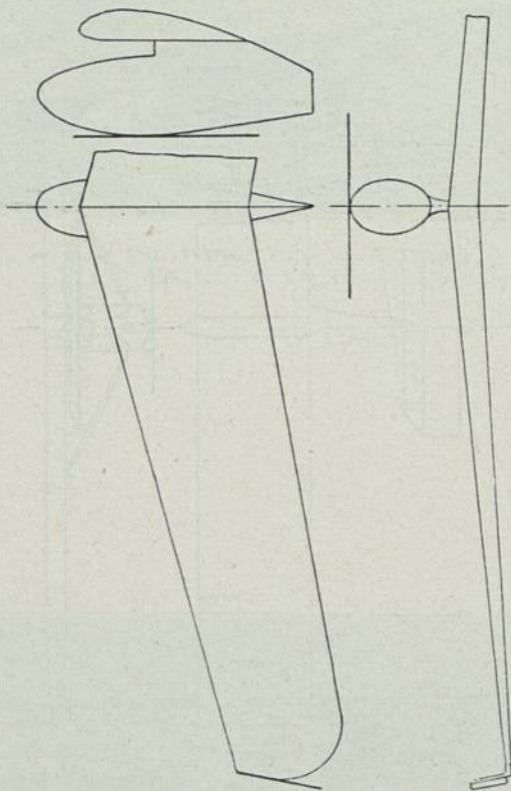
R. R. G. R II „Prüfling“ (1926); E: A. Lippisch  
b = 10,00 m; t = 1,70 m; l = 5,50 m



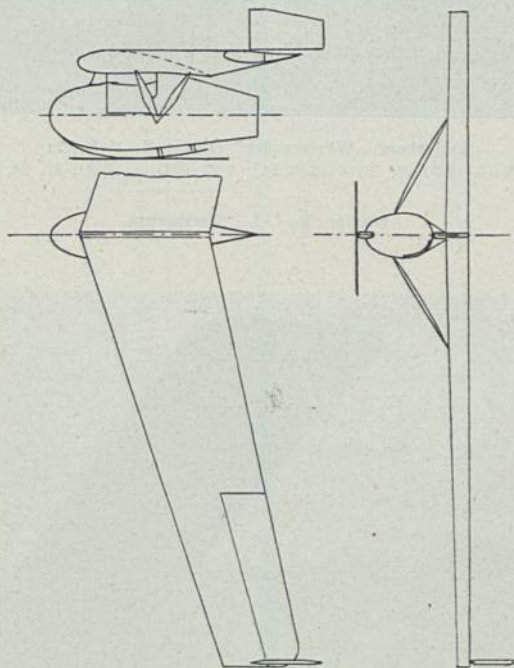
R. R. G. „Ente“ (1926); E: A. Lippisch  
b = 11,93 m; t = 1,70 m; l = 4,31 m



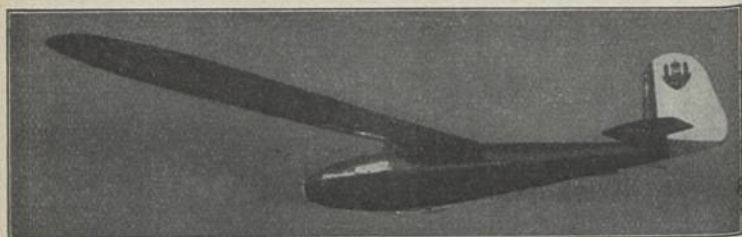
R. R. G. „Ente“



R. R. G. „Storch I“ (1927); E: A. Lippisch  
b = 12,16 m; t = 1,89 m; l = 2,80 m

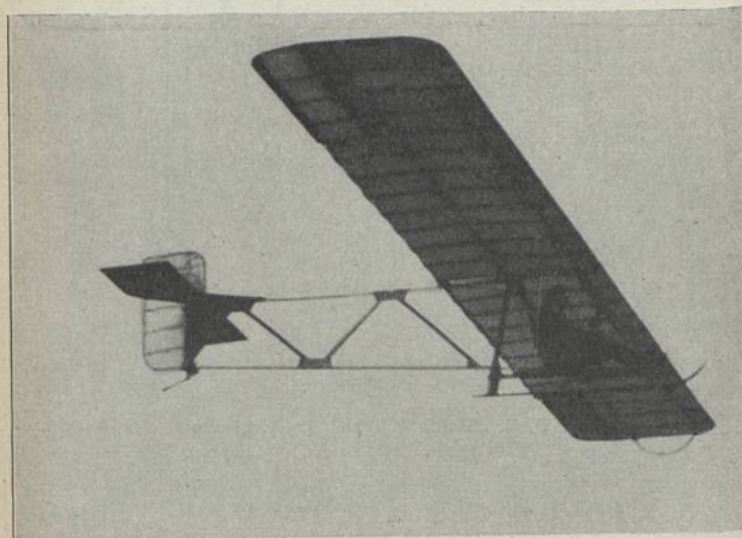


R. R. G. „Storch II“ (1927); E: A. Lippisch  
b = 12,00; t = 1,89 m; l = 3,65 m



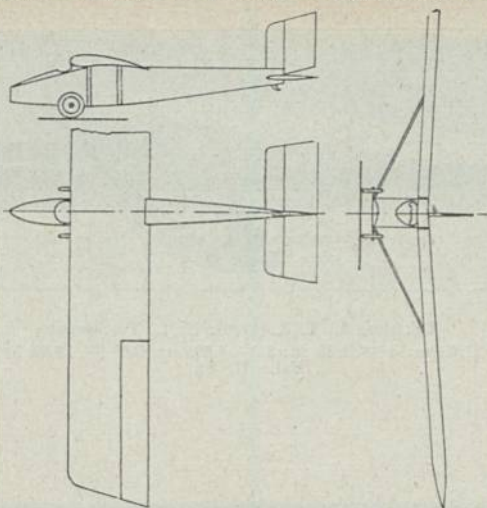
Marienburg „Westpreußen“ (1926); E: Hofmann  
b = 14,00 m; T = 15,00 m<sup>2</sup>; l = 6,00 m; Bst.: H, St.

Westpr. V. f. L., Marienburg



Württemberg „Schönbuchfalte“ (1927); E: H. Weller  
b = 12,00 m; T = 20,00 m<sup>2</sup>; l = 5,80 m; Bst.: H, St.

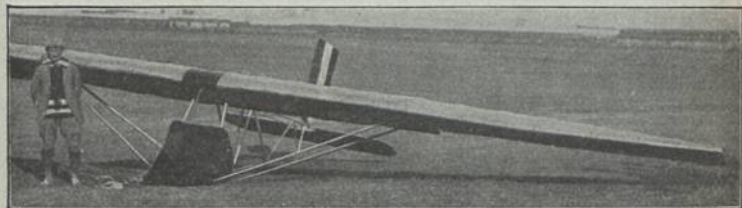
Württembergischer Luftfahrt-Verband, Stuttgart



Abrial A 2 „Vautour“ (1925); E: L. Peyret

$b = 12,65 \text{ m}$ ;  $T = 20,00 \text{ m}^2$ ;  $l = 6,25 \text{ m}$ ;  $L = 106,0 \text{ kg}$ ;  $G = 180,0 \text{ kg}$ ;  
 $G/T = 9,0 \text{ kg/m}^2$ ; Bst.: H, St.

Abrial, Paris, L. Peyret, Courtevoie

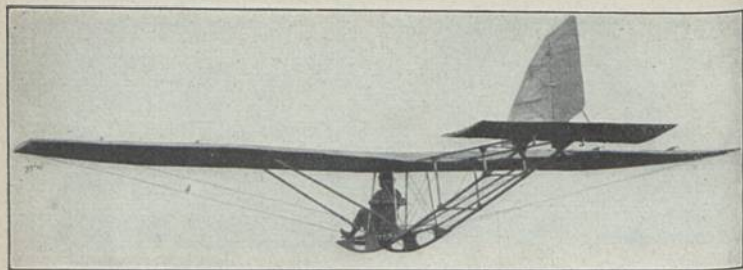


L. Teichfuss L. T. 2; E: L. Teichfuss

$b = 10,50 \text{ m}$ ;  $t = 1,40 \text{ m}$ ;  $T = 15,00 \text{ m}^2$ ;  $l = 4,50 \text{ m}$ ;  $L = 85,00 \text{ kg}$ ;  
 $G = 155,00 \text{ kg}$ ;  $G/T = 10,30 \text{ kg/m}^2$ .  
Bst.: H, St, S.

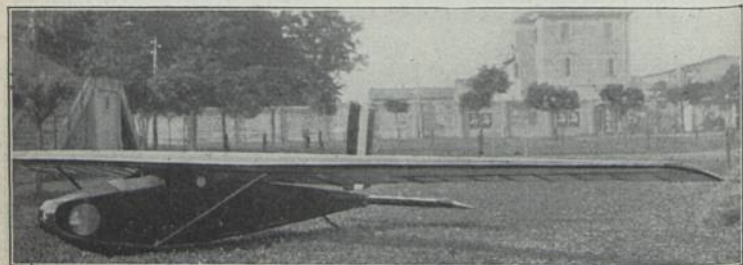
L. Teichfuss, Bologna





**Teichfuss L. T. 3.** (1926); E: L. Teichfuss

b = 11,00 m; t = 1,30 m; l = 4,50 m; G/T = 12,50 kg/m<sup>2</sup>.  
Bst.: H, St.



**Teichfuss L. T. 5.** (1928); E: L. Teichfuss

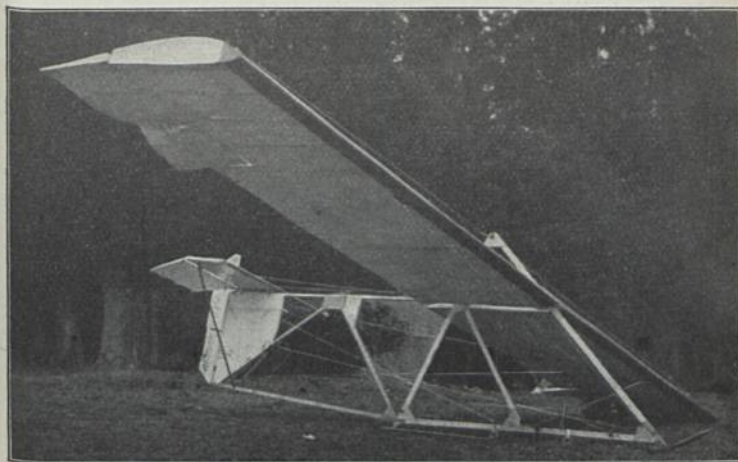
b = 14,00 m; t = 1,35 m; T = 14,00 m<sup>2</sup>; l = 5,20 m; L = 125,0 kg; G = 195,0 kg; G/F = 13,9 kg/m<sup>2</sup>; Bst.: H, St.

L. Teichfuss, Bologna



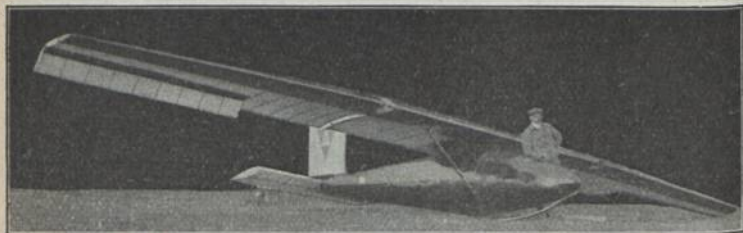
Graz „Vandale“ (1924); E: K., F. Pernthaler

b = 15,50 m; T = 17,00 m<sup>2</sup>; l = 5,60 m; L = 120,0 kg; G = 190,0 kg;  
G/T = 11,2 kg/m<sup>2</sup>; Bst.: H, St.



Graz „Maulwurf II“ (1925)

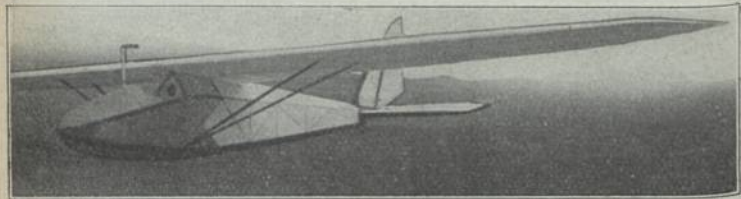
b = 10,00 m; T = 14,00 m<sup>2</sup>; Bst.: H, St.



Graz „Sturmvogel“ (1924); E: E. Spies, Flöde  
 $b = 15,00$ ;  $t = 1,10$  m;  $T = 17,00$  m<sup>2</sup>;  $l = 5,50$  m;  $L = 110,0$  kg;  $G = 180,0$  kg;  $G/T = 10,6$  kg/m<sup>2</sup>; Bst.: H, St.

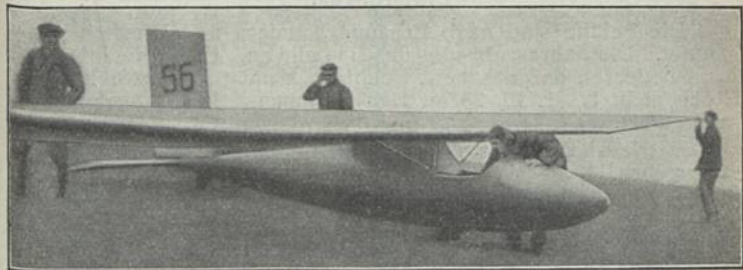
Akad. Segelfliegergruppe T. H. Graz

Schweiz — Switzerland — Suisse — Schweizerische  
Eidgenossenschaft



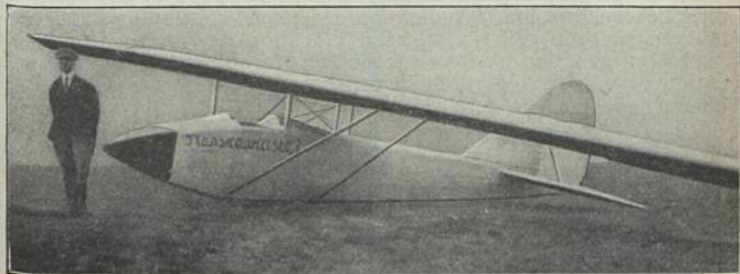
Spalinger S 9 (1925). E: J. Spalinger  
 $b = 12,50$  m;  $T = 13,40$  m<sup>2</sup>;  $l = 5,20$  m;  $L = 95,0$  kg;  $G = 165,0$  kg;  
 $G/T = 12,3$  kg/m<sup>2</sup>; Bst.: H, St.

J. Spalinger, Schwamendingen



K. P. I. R. 4 (1925)

b = 12,00 m; T = 18,00 m<sup>2</sup>; l = 5,70 m; Bst.: H, St.



A. W. F. „Transkaukasier“ (1925)

b = 15,50 m; T = 21,50 m<sup>2</sup>; l = 6,20 m; Bst.: H, St.

### 3. Luftschiffe — Airships — Dirigibles.

#### Erklärungen.

Die Schiffe sind nach Erbauungsländern und Werften geordnet. Die Jahreszahl gibt das Baujahr an. Fehlende Jahreszahl bedeutet, daß das betr. Schiff noch nicht fertiggestellt ist. Noch nicht bis 1. 10. 28 im Bau begonnene Schiffe sind nicht aufgeführt.

Betriebsbezeichnungen sind hinter den Werftbezeichnungen angeben.

Es bedeuten: I = Rauminhalt, l = Länge, d = Durchmesser, N = Nutzlast (0<sup>o</sup>, 760 mm), V = Geschwindigkeit, M = Motoren, S = Starrschiffe, P = Prallschiffe.

#### Explanations.

The airships are classified according to the countries and works in which they are built. The year given is the building-year. Where no year is given, the airship in question has not yet been finished. Ships on which building had not commenced up to 1. 10. 28 are not given.

Names of companies are given after those of the builders.

Explanations: I = Capacity, l = Length, d = diameter, N = Useful load (0<sup>o</sup>, 760 mms), V = speed, M = engine, S = rigid airships, P = unrigid airships.

#### Explications.

Les dirigeables sont classés suivant les pays et les chantiers de construction. L'indication de l'année représente l'année de construction. S'il n'y a pas d'indication de l'année, le dirigeable en question n'a pas encore été fini. Il n'y a pas d'indication des dirigeables dont la construction n'a pas encore été commencée jus.u'au 1. 10. 28.

Les noms des entreprises se trouvent derrière ceux des chantiers.

Abréviations: I = volume, l = longueur, d = diamètre, N = poids utile (0<sup>o</sup>, 760 mm), V = vitesse, M = moteurs, S = dirigeables rigides, P = dirigeables non rigides.

#### Uebersicht über die Verwendung der Baumuster bei den verschiedenen Staaten.

Noch nicht fertiggestellte, im Bau befindliche Schiffe sind eingeklammert.

**Synopsis of the use of the various models in different countries.**

Not yet finished airships still in the course of building are given in brackets.

**Tableau référant à l'emploi des types de construction dans les divers pays.**

Les dirigeables pas encore achevés et qui se trouvent en voie d'exécution, sont mis entre paranthèses.

**Deutschland — Germany — Allemagne — Deutsches Reich:**

Zeppelin LZ 127 „Graf Zeppelin“

**England — England — Angleterre — Great Britain:**

Beardmore R 36  
(Airship Guarantee R 100)  
(R. A. W. R 101)

**Frankreich — France — France — République française:**

Nieuport-Astra AT 18, AT 19, AT 24  
Zodiac VZ 24, Ecole

**Italien — Italy — Italie — Regno d'Italia:**

St. C. A. N 2, Mr 1, Mr 2, OS, SCA, QS. PM. X 1. X 2.  
(N 51), N-4 „Italia“, L Z 120 „Esperia“

**Japan — Japan — Japon — Nippon:**

Nieuport-Astra AT, S. S.  
St. C. A. N.

**Polen — Poland — Pologne — Rzeczpospolita Polska:**

Nieuport-Astra AT „Lech“

**Spanien — Spain — Espagne — Espana:**

Sa., C. A. N., SCA 1, SCA 2, SCA 3

**Union der Sowjet-Republiken — Union of the Soviet Republics  
Union des Soviets — Sojuz Socialisticeskich Sovetskich Respublik:**

„Arseny“, „Moskowski Chimik Rezimschick“, „Krasnaja Baschkirija“, „Wusskin“

**Vereinigte Staaten von Nordamerika — United States of North America — Etats-Unis — United States of America:**

Zeppelin LZ 126 — ZR 3 „Los Angeles“  
Goodyear C, E, F, A, D, H, X, AC, RS-1, RN-1, TA, TC 1  
TC 3, TC 4, TC 5, TC 6  
Pilgrim (GZ I, GZ II) J 1, J 2, J 3  
N. A. F., TC 2, TC 3  
(Aircraft Development MC 2)

Deutschland — Germany — Allemagne — Deutsches Reich / England — Great Britain — Angleterre — Great Britain  
 Frankreich — France — France — République Française / Italien — Italy — Italia — Regno d'Italia / Vereinigte  
 Staaten von Nordamerika — United States of North America — Etats-Unis — The United States of America

Erbauer	Baujahr	Baumuster	Bauart	Inhalt = I m <sup>3</sup>	Länge = l m	Durchmesser = d m	Nutzlast = N 0 <sup>o</sup> 760 mm t	Zahl der Motore	Motoren- muster	Stärke PS	Motor-,Gesamt- stärke PS	Geschwindigkeit, V km/h	Betriebsbezeichnung
Constructor	Year of construction	Type of construction	Mode of construction	Capacity = I m <sup>3</sup>	Length = l m	Diameter = d m	Useful Load = N t	Nr. of Engin.	Type of engines	Horse power HP	Total HP	Speed = V km/h	Name of Company
Constructeur	L'an de construction	Type de construction	Mode de construction	Capacité = I m <sup>3</sup>	Longueur = l m	Diamètre = d m	Poids utile = L t	No. des Mot.	Type des moteurs	Force motrice CV	Force totale des moteurs CV	Vitesse = V km/h	Nom de l'entreprise

Deutschland — Germany — Allemagne — Deutsches Reich

Luftschiffbau Zeppelin G.m.b.H., Friedrichs- hafen, Bodensee	1919	LZ 120	S	22500	130,8	18,70	11,50	4	Maybach	240	960	128	Bodensee, Esperia
	1924	LZ 126	S	70000	200,0	27,60	41,00	5	Maybach	400	2000	125	ZR 3, Los Angeles
	1928	LZ 127	S	105000	235,0	30,50	73,00	5	Maybach	500	2500	128	Graf Zeppelin

England — Great Britain — Angleterre — Great Britain

Airship Guarantee Co, Ltd., Howden, Yorkshire	1928	R 100	S	141600	216,0	39,60	74,00	6	Rolls Royce	700	4200	120	
British Airships Ltd., London	1928	BSR 1	P	23300	110,0	24,00	15,81	5		300	1500		
Commercial Airships Corp., London	1928	Klauck	P	6240	78,00								
Wm. Beardmore Co.Ltd., Dalmuir-Glasgow	1921	R 36	S	59500	205,0	24,00	25,00	5	Maybach Sunbeam	300	1500	89	R 36
Royal Airship Works, Cardington, Bedford	—	R 101	S	141600	222,5	39,60	73,00	6	Rolls Royce	700	4200	120	

Frankreich — France — France — République Française

Nieuport-Astra, Issy-les- Moulineaux	1919	AT 19	P	10600	80,00	18,00	4,00	2	Renault	250	500	80	AT 19
	1922	AT 24	P	10600	80,00	18,00	4,00	2	Renault	250	500	80	AT 24
Soc. Zodiac, Puteaux, Seine	1920	ZDUS	P	10000	80,00	15,20	4,20	2	Renault	250	500	80	ZDUS, RN-1
	1923	VZ 24	P	4000	58,13	11,80	1,75	2	Hispano	130	260	87	VZ 24
	1925	Ecole	P	1200	36,50	8,05	0,35	1	Anzani	80	80	72	Vedette école
	1925	Vedette	P	4000	58,30	11,80	1,70	2	Hispano	150	300	85	Vedette

Italien — Italy — Italia — Regno d'Italia

Stabilimento Costruzi- oni Aeronautica, Roma	1922	X 1	P	1100	40,00	8,50	0,50	2	Anzani	35	70	74	X 1
	1922	X 2	P	42000	160,0	25,00	22,00	12	S. P. A.	200	2400	107	X 2
	1923	PM	P	5270	67,10	13,60	2,15	2	S. P. A.	190	380	94	PM
	1923	OS	P	4970	67,70	13,60	2,50	2	Colombo	120	240	85	OS
	1923	SCA	P	1520	39,50	8,00	0,65	2	Anzani	40	80	82	SCA
	1923	OS	P		67,90			2	Combi	60	120	83	OS
	1924	Mr 1	P	960	32,00	7,70	0,45	1	Anzani	40	40	65	Mr 1
	1927	Mr 2	P	1000	32,00	7,70	0,45	1	Anzani	40	40	65	
	1923	N 1	P	19000	106,0	19,50	10,85	3	Maybach	240	720	100	N 1, Norge
	1925	N 2	P	7000	82,28	12,80	2,65	2	S. P. A.	200	400	90	N 2
	1928	N 4	P	18500	104,0	18,50		3	Maybach	250	750	90	Italia
	—	N51 (N III)	P	51000			28,00	6		250	1500	120	

Deutschland — Germany — Allemagne — Deutsches Reich / England — Great Britain — Angletterre — Great Britain  
 Frankreich — France — France — République Française / Italien — Italy — Italia — Regno d'Italia / Vereinigte  
 Staaten von Nordamerika — United States of North America — Etats-Unis — The United States of America

Erbauer	Baujahr	Baumuster	Bauart	Inhalt = l m <sup>3</sup>	Länge = l m	Durchmesser = d m	Nutzlast = N 0 <sup>o</sup> 760 mm t	Zahl der Motore	Motoren- muster	Stärke PS	Motor-Gesamt- stärke PS	Geschwindigk. V km/h	Betriebsbezeichnung
Constructor	Year of construction	Type of construction	Mode of construction	Capacity = l m <sup>3</sup>	Length = l m	Diameter = d m	Useful Load = N t	Nr. of Engin.	Type of engines	Horse power HP	Total HP	Speed = V km/h	Name of Company
Constructeur	L'an de construction	Type de construction	Mode de construction	Capacité = l m <sup>3</sup>	Longueur = l m	Diamètre = d m	Poids utile = L t	No. des Mot.	Type des moteurs	Force motrice CV	Force total des moteurs CV	Vitesse = V km/h	Nom de l'entreprise

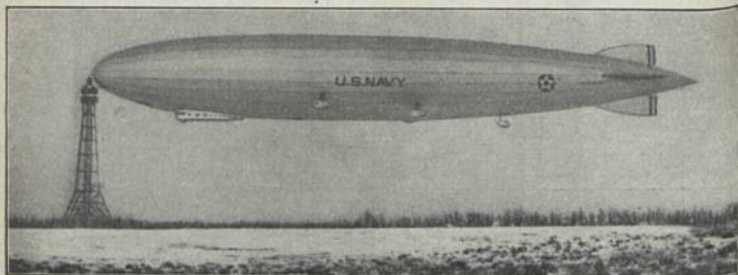
Vereinigte Staaten von Nordamerika — United States of North America — Etats-Unis — The United States of America

The Aircraft Develop- ment Corp., Detroit, M.	1928	MC 2	S	5660	45,85	23,60	1,77	2	Wright	200	400	110	
Airships Inc., Hammonds- port, N. Y.	1928	TC 4	P	5600	60,00	12,80	1,80	2	Wright	150	300	96	
	1928	TC 5	P	5600	60,00	12,80	1,80	2	Wright	150	300	96	
	1928	TC 6	P	5600	60,00	12,80	1,80	2	Wright	150	300	96	
Goodyear-Tyre and Rubber Corp., Akron, Ohio	1919	C	P	4000/59,00	12,70	1,80		2	Wright	150	300	97	C
	1919	E	P	2700	49,00	10,20	0,90	1	Thomas M.	150	150	90	E
	1919	F	P	2700	49,00	10,20	1,00	1	Union	120	120	87	F
	1920	A	P	2700	49,00	10,20	1,00	1	Curtiss	90	90	74	A
	1920	D	P	5300	60,00	12,70	2,10	2	Union	120	240	90	D
	1920	H	P	1000	29,00	8,60	0,40	1	Lawrence	50	50	73	H
	1922	X	P	5100	52,00	13,80	2,20	2	Aeromarine	125	250	97	X
	1922	AC	P	5250	52,00	14,60	2,20	2	Aeromarine	130	260	104	AC
	1923	RS 1	P	21150	86,00	21,00		4	Wright	300	1200	109	RS 1
	1924	TA 5	P	3600	47,70		2,20	1	Curtiss	70	70		TA
	1924	TC 1	P	5600	56,00	12,80	1,80	2	Hispano	180	360	96	TC 1
	1923	RN-1	P		80,00		4,20	2	Liberty	300	600		RN-1
	1928	GZ 1	S	183950	250,0	41,15	90,0	6		800	4800	130	
	1928	GZ 2	S	183950	250,0	41,15	90,0	6		800	4800	130	
	1925	Pilgrim	P	1490	32,30	9,45	0,48	1	Wright	60	60	82	
Naval Aircraft Factory, Philadelphia	1925	TC 2	P	5600	59,60	12,80	1,80	2	Wright	150	300	96	
	1927	TC 3	P	5600	59,60	12,80	1,80	2	Wright	150	300	96	
	1927	J 1	P	1500	32,30	9,45	0,48	1	Wright	60	60	82	
	1927	J 2	P	1500	32,30	9,45	0,48	1	Wright	60	60	82	
	1927	J 3	P	1500	32,30	9,45	0,48	1	Wright	60	60	82	



## Luftschiiffe — Airships — Dirigeables

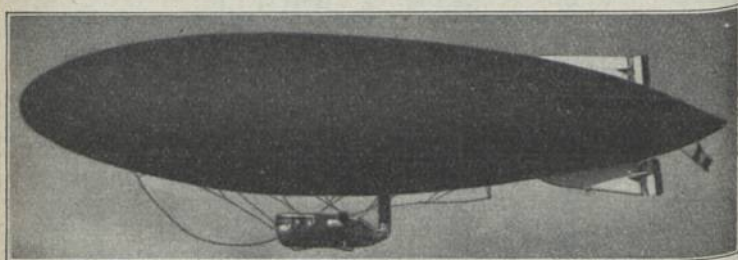
Deutschland — Germany — Allemagne — Deutsches Reich



L Z 126 (1924) U. S. Navy Z R 3 „Los Angeles“; S.  
I = 70 000 m<sup>3</sup>; l = 200,0 m; d = 27,60 m; N = 47,00 t; V = 125 km/h;  
M: 5 × Maybach 400 PS-HP-CV = 2000 PS-HP-CV

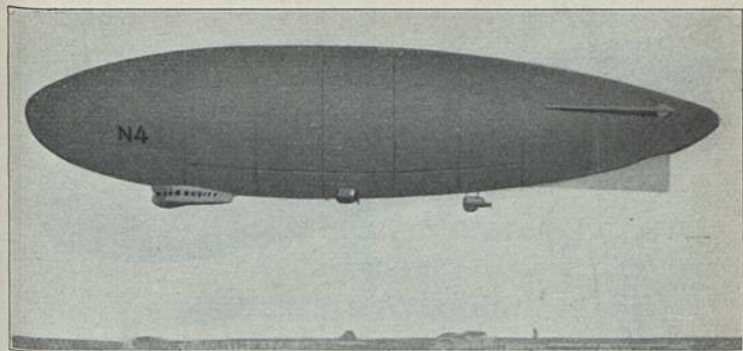
Luftschiiffbau Zeppelin G. m. b. H., Friedrichshafen, Bodensee

Frankreich — France — France — République Française



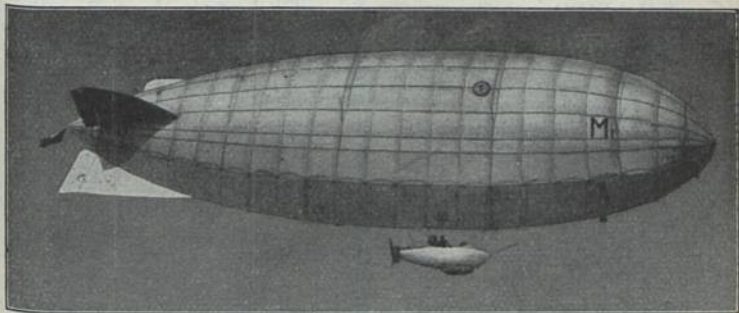
Zodiac V Z 24 (1923) Militär V Z 24; P  
I = 4000 m<sup>3</sup>; l = 58,13 m; d = 11,80 m; N = 1,75 t; V = 87 km/h; M: 2 ×  
Hispano 130 PS-HP-CV = 260 PS-HP-CV

Soc. Zodiac, Puteaux, Seine



N 4 (1927) „Italia“; P

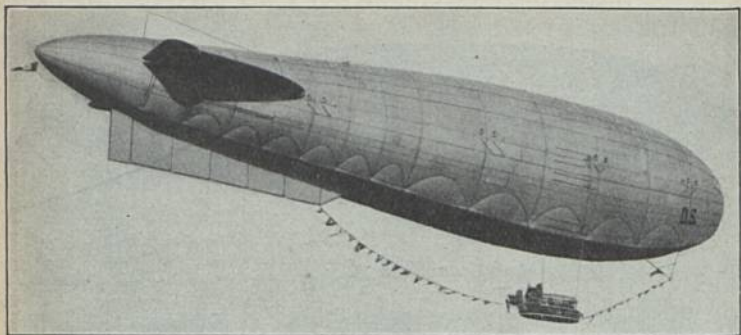
$l = 18\,500\text{ m}^3$ ;  $l = 104,90\text{ m}$ ;  $d = 18,50\text{ m}$ ;  $V = 90\text{ km/h}$ ;  $M: 3 \times \text{Maybach}$   
 $250\text{ PS-HP-CV} = 750\text{ PS-HP-CV}$



Mr 1 (1924) Sport Mr; P

$l = 960\text{ m}^3$ ;  $l = 32,00\text{ m}$ ;  $d = 7,70\text{ m}$ ;  $N = 0,45\text{ t}$ ;  $V = 65\text{ km/h}$ ;  
 $M: \text{Anzani } 40\text{ PS-HP-CV}$

Italien — Italy — Italie — Regno d'Italia

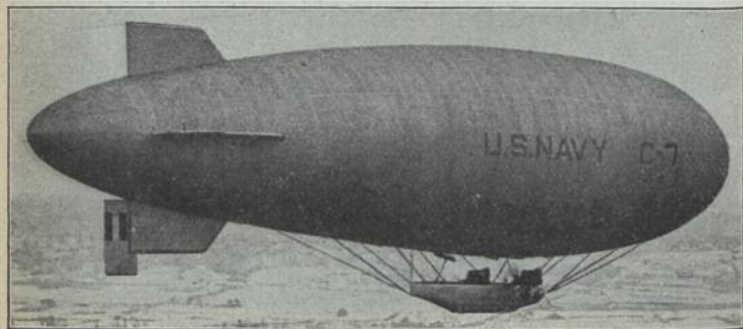


O S (1923) Militär O S; P

$l = 67,90 \text{ m}$ ;  $V = 83 \text{ km/h}$ ;  $M: 2 \times \text{Combi } 60 \text{ PS-HP-CV} = 120 \text{ PS-HP-CV}$

Stabilimento Costruzioni Aeronautica, Roma

Vereinigte Staaten von Nordamerika — United States of North  
America — Etats Unis d'Amérique — United States of Amerika



C (1922) Militär C - 7; P

$l = 4000 \text{ m}^3$ ;  $l = 59,00 \text{ m}$ ;  $d = 12,70 \text{ m}$ ;  $N = 1,80 \text{ t}$ ;  $V = 97 \text{ km/h}$ ;  
 $M: 2 \times \text{Wright } 150 \text{ PS-HP-CV} = 300 \text{ PS-HP-CV}$

Goodyear Tyre and Rubber Co., Akron, Ohio

## 4. Luftfahrzeug-Motoren Aero-Engines Moteurs d'Aviation

### Bemerkungen.

In der Spalte Zylinderanordnung bedeuten St = Stern-  
Standmotor; U = Umlaufmotor; R = Reihenmotor; F = Fä-  
chermotor; W = W-Motor; V = V-Motor; Gradzahlen geben  
die Winkel der Zylinderstellung an.

### Remarks.

Under the heading „Arrangement of cylinders“ the follow-  
ing abbreviations are used: St = Star-bease engine, U = ro-  
tation engine, R = series engine, F = fan engine, W = W  
engine, V = V engine, The degrees given are those of the  
angle of cylinder.

### Observations.

Dans la colonne „Disposition des cylindres“ les abrégia-  
tions suivantes signifient: St = moteur à base étoile, U =  
moteur à cylindres rotatifs, R = moteur série, F = moteur  
éventail, W = moteur W, V = moteur V; les degrés indiqués  
sont ceux des angles de cylindres.

**Belgien — Belgium — Belgique — Royaume de Belgique / Dänemark — Denmark — Danemark — Kongeriget Danmark / Deutschland — Germany — Allemagne — Deutsches Reich**

Erbauer	Baumuster	Art der Kühlung		Zylinderzahl	Zylinder-Anordnung	Bohrung mm	Hub mm	Hubvolumen l	Mittl. Drehzahl U/min.	Mittl. Leistung PS	Höchstleistung U/min.	Höchstleistung PS	Nennleistung PS	Gesamtgewicht kg	Einheitsgewicht kg/PS	Mittl. Betriebsstoffverbrauch g/PS·h	Verdichtungsverhältnis	Untersetzungsverhältnis
		W = Wasser	L = Luft															
Constructor	Type of construction	System of cooling		Number of cylinders	Arrangement of cylinders	Bore mm	Stroke mm	Stroke volume l	Aver. spd. norm. r. p. m. U/min.	Normal rated HP	Maxim. recom. r. p. m. U/min.	Maximum rated HP	Nominal output HP	Total weight kg	Unit of weight kg/HP	Average fuel consumption g/HP·h	Compression ratio	Gear ratio
		W = Water	L = Air															
Constructeur	Type de construction	Système de refroidissement		Nombre de cylindres	Disposition des cylindres	Alésage mm	Course mm	Cylindrée totale l	Nr. de tours en moyenne U/min.	Equivalent. puissance moyenne CV	Nr. maximum de tours U/min.	Puissance maximum. CV	Puissance nominale CV	Poids total kg	Poids par kg/CV	Consommation moyenne de combust. g/CV·h	Compression volumétrique.	Rapport de transmission
		W = Eau	L = Air															

**Belgien — Belgium — Belgique — Royaume de Belgique**

Soc. Anon. Minerva Moteurs, Anvers	8 V 150	W	8	90°V	100	150	9,42	1600	140	1800	160	150	238,0	241	1:5,3
---------------------------------------	---------	---	---	------	-----	-----	------	------	-----	------	-----	-----	-------	-----	-------

**Dänemark — Denmark — Danemark — Kongeriget Danmark**

Orlogsværktet, Køben- havn	O. V.	W	6	R	135	180		1400	160				270,0	242	
-------------------------------	-------	---	---	---	-----	-----	--	------	-----	--	--	--	-------	-----	--

**Deutschland — Germany — Allemagne — Deutsches Reich**

Argus-Motoren-Fabrik, Berlin-Reinickendorf		W	6	R	140	140		1350	145	1400	150	150	250,0	1,66	238			
B. M. W. Bayer. Moto- renwerke, München	III A	W	6	R	150	180	19,10	1410	185	1550	260	185	285,0	1,54	210	1:6,5		
	IV	W	6	R	160	190	22,90	1400	230	1550	300	220	285,0	1,29	223	1:6,0		
	VI	W	12	V	160	190		1300	490	1600	600	450	505,0	0,84	235	1:6,0		
	V-A-5,5	W	6	R	160	190	22,90	1580	320	1650	360	320	317,0	0,99	235	1:5,5		
	V-A-6,0	W	6	R	160	190	22,90	1560	320	1650	380	320	317,0	0,99	230	1:6,0		
	VI-A	W	12	V	160	190	49,90	1455	500	1700	800	800	505,0	1,30		1:7,3		
Lizenz Pratt-Whitney „Wasp“																		
" " " „Hornet“																		
Daimler-Benz A.-G., Stuttgart-Mannheim	Mercedes	W	6	R	105	140	7,30	1400	85		105	85	177,0	2,10	260	1:6,0		
	Mercedes D I	W	6	R	120	140	9,50	1250	95	1400	105	100	232,0	1,81	256	1:4,7		
	Mercedes D IIa	W	6	R	125	150	11,04	1400	100		136	120	240,0	2,00	265			
	Mercedes D III	W	6	R	140	160	14,70	1400	160	1450	165	160	280,0	1,74	254			
	Mercedes F 7502	W	8	R	140	160		1450				220	412,0	1,87				
	Benz BZ 3 V	L	2	180°	75	100	0,88	3000	20			20	48,0	2,20		1:5,6	1:3	
	Benz BZ 3 BV	W	6	R	130	180		1400	150			150	150	250,0	1,66			
	Benz BZ 4	W	6	R	140	190		1400	195	1500	250	185	275,0	1,49	227			
	Benz BZ 5 B	W	8	90°V	135	135		1700	210	2000	275	195	310,0	1,48	227			
	Benz BZ 5 (I)	W	6	R	145	190	18,80	1400	225	1500	275	200	367,0	1,63	237			
		W	12	60°V	135	150		1800	300	2000	400	300	430,0	1,43	237			
		W	12	60°V	145	170		1500	320	1700	450	300	480,0	1,60	237			
G. Deicke, München		L	2	180°	70	70	0,53					25	30,0			1:6,6	1:2	
H. Haacke, Berlin-Jo- hannisthal		L	2	180°	120	140	3,16	1300	30	1320	34	30	67,0	1,95	300			
		L	3	St	112	140	4,70	1400	45		48	45	110,0	2,44				
Versuchsbau H. Hirth, G. m. b. H., Stuttgart- Feuerbach		W	2x2	St	46	75	0,49	4000	20			20	38,0	1,90	360			
		W	4x2	St	46	75	0,99	4000	40			40	68,0	1,70	360			
H. N. D. M. W., Pinneberg		L	2	180°	56	66	0,20	2400		3000	5	5	15,0	3,00				

Deutschland — Germany — Allemagne — Deutsches Reich / England — Great Britain — Angleterre — Great Britain

Table with 12 columns: Erbauer, Baumuster, Art der Kühlung, Zylinderzahl, Zylinder-Anordnung, Bohrung mm, Hub mm, Hubvolumen, Mittl. Drehzahl, Mittl. Leistung, Höchstdrehzahl, Höchtleistung, Nennleistung, Gesamtgewicht, Einheitsgewicht, Mittl. Betriebsstoffverbrauch, Verdichtungsverhältnis, Untersetzungsverhältnis.

Deutschland — Germany — Allemagne — Deutsches Reich

Table listing engine models from Junkers-Motorenbau G. m. b. H., Dessau, Anhalt and H. Kühne, Dresden with technical specifications.

Table listing engine models from Stahlwerk Mark, Breslau, Maybach - Motorenbau G. m. b. H., Friedrichshafen, B., Siemens und Halske, Berlin-Siemensstadt, and Lizenz Bristol „Jupiter“.

England — Great Britain — Angleterre — Great Britain

Table listing engine models from A. B. C. Motors Ltd., A. D. C. Aircraft Co., and Armstrong-Siddeley Motors Ltd., Coventry.

England — Great Britain — Angleterre — Great Britain

Erbauer	Baumuster	Art der Kühlung W = Wasser L = Luft	Zylinderzahl	Zylinder- Anordnung	Bohrung mm	Hub mm	Hubvolumen l	Mittl. Drehzahl U/min.	Mittl. Leistung PS	Höchstleistung U/min.	Höchstleistung PS	Nennleistung PS	Gesamtgewicht kg	Einheitsgewicht kg/PS	Mittl. Betriebs- stoffverbrauch g/PSH	Verdichtungs- verhältnis	U ntersetzungs- verhältnis
Constructor	Type of construction	System of cooling W = Water L = Air	Number of cylinders	Arrangement of cylinders	Bore mm	Stroke mm	Stroke volume l	Aver. spd. norm. r. p. m. U/min.	Normal rated HP	Maxim. recom- m. r. p. m. U/min.	Maximum rated HP	Nominal output HP	Total weight kg	Unit of weight kg/HP	Average fuel consumption g/HPH	compression ratio	Gear ratio
Constructeur	Type de construction	Système du refroidissement W = Eau L = Air	Nombre de cylindres	Disposition des cylindres	Alésage mm	Course mm	Cylindrée totale l	Nr. de tours en moyenne U/min.	Equival. puiss. moyenne CV	Nr. maximum de tours U/min.	Puissance maxim. CV	Puissance nomi- nal CV	Poids total kg	Poids par kg/CV	Consommation moyenne de combust. g/CVh	compression volumétrique	Rapport de transmission

England — Great Britain — Angleterre — Great Britain

Wm. Beardmore Co. Ltd., Glasgow, Scot- land	Cyclone Typhoon Tornado	W	6	R	142	175	1440	180	180	223,8	1,24	205	1:4,7 Diesel 1:5,2	—				
		W	6	R	142	175	16,60	1250	175	160	223,8	1,27			218			
		W	6	R	217	305		1220	800	1450	186	820,0			1,02	263		
		W	6	R	217	305	67,50	1220	800		800	820,0			1,02	208		
		W	6	R	200	305		1350	650		950	975,0			1,03	263		
		W	8	R				1300	800	3150	720	1,89			208			
B. R.-Bently and Air De- partement, Admiralty, London	BR 2	L	9	U	140	180	1300	230	1350	234	200	186,5	0,70	268	1:5,2	—		
Bristol Aeroplane Co. Ltd., Filton, Bristol	Jupiter VI	L	9	St	146	190	29,00	2000	480	600	450	330,0	0,70	240	1:6,3	—		
	Jupiter IX	L	3	St	146	190	28,60	1750	500	1800	515	500	340,0	0,68	223	1:5,5		
	Lucifer IV	L	3	St	146	159	7,98	1700	133	1870	140	125	147,0	1,15	155	1:5,3		
	Cherub III	L	2	180°	90	96,5	1,22	2900	33	3200	36	36	45,4	1,25	266	1:5,5		
	Mercury Special	L	9	St					850				330,0					
Mercury I	L	9	St	136	165	26,00	2500	800			800	308,0	0,38					
Burney and Blackburne Ltd, Bookham, Surrey	Tom-Tit	L	2	V	71	88	0,69	2400	16	3600	24	16	34,0	2,12	240			
	Thrush	L	3	St	81	97	1,49	2500	35	2750	39	35	60,0	1,06	310	1:6,0		
Clerget-Gwynnes Ltd., Hammersmith, London	Blin	L	2	180°	85	120	0,60	1300	12	1800	16,5	16	27,0	1,60				
	9 J	L	9	U	105	140		1300	100			100	93,0	0,93	343	1:5,1		
	9 B F	L	9	U	120	172		1250	146			145	162,0	1,11	353	1:5,0		
	2 B	L	11	U	120	190		1300	230			280	290,0	1,09	351	1:5,0		
Douglas, London		L	2	180°	68	82	0,59	3300	19			19	35,8	1,89		1:6,0		
Fairey Aviation Co.Ltd., Hayes, Middlesex	Felix	W	12	V	114,2	153,4		2000	415	2300	482	400	308,0	0,64	271	1:6,0	—	
The Green Engine Co. Ltd., London	G 4	W	4	R	105	120			30		35	35	80,0	2,29				
D. Napier and Son Ltd. London	Lion	W	12	W	140	130	23,80	2000	480	2225	538	450	441,0	0,72	242	1:5,8	1:32:20	
	Cub	W	16	X	158,8	190,5	60,30	1790	1000	2000	1085	1000	1000	0,92	228	1:5,2	1:8,0:75	
	Lion VIII Racing Lion	W	12	W	141	130		2350	535	2585	570	550	417,0		255	1:6,2		
		W	12	60°W	139	130	23,90	3300	875	3150	1020	850	395,0	0,38	197	1:10		
Rolls Royce Ltd., Lon- don	Condor III	W	12	60°V	140	190	34,10	1900	670	2100	700	650	526,0	0,81	255	1:5,3	—	
	Condor IV	W	12	60°V	140	190		1900	650				568,0					
	Eagle IX	W	12	60°V	114	164	19,80	1800	360	2000	398	360	440,0	1,10	243	1:5,4	—	
	Falcon III	W	12	60°V	101	164	14,20	2000	264	2200	280	275	320,0	1,28	240	1:5,3	—	
	Hawk	W	6	R	101	152		1500	91	1600	95	75	150,0	1,96	193	1:5,1	—	
	F 10	W	12	60°V	127	139	21,20	2100	485									
The Sunbeam Motor Car Co. Ltd., Wolverham- pton	Dyak	W	6	R	120	130	8,82	1200	100	1400	116	100	180,0	1,46	235	1:1,5	—	
	Manitou	W	12	60°V	110	135	15,30	2000	300			300	382,0	1,05	235	1:1,6	2:1	
	Matabele	W	12	60°V	122	160	22,40	2000	420			400	373,0	0,93	237	1:1,3		
	Sikh I	W	12	60°V	180	210	64,10	1400	850			800	728,0	0,91				
	Sikh II	W	6	R	130	213	31,60	1400	450			450	510,0	1,13	240	1:5,3	—	
	Maori	W	12	60°V	100	135	12,70	2100	270	2200	284	250	415,9	1,23	220			
	Arab	W	8	90°V	120	130	11,80	1600	200			200	234,0	1,17	235			
	Cossack	W	12	60°V	110	160	15,10	2000	350			350	544,0	1,55	243			

**England — Great Britain — Angleterre — Great Britain / Frankreich — France — France — République Française**

Erbauer	Baumuster	Art der Kühlung W = Wasser L = Luft	Zylinderzahl	Zylinder- Anordnung	Bohrung mm	Hub mm	Hubvolumen l	Mittl. Drehzahl U/min.	Mittl. Leistung PS	Höchstleistung U/min.	Höchstleistung PS	Nennleistung PS	Gesamtgewicht kg	Einheitsgewicht kg/PS	Mittl. Betriebsstoffverbrauch g/PSH	Verdichtungsverhältnis	Untersetzungsverhältnis
Constructor	Type of construction	System of cooling W = Water L = Air	Number of cylinders	Arrangement of cylinders	Bore mm	Stroke mm	Stroke volume l	Aver. spd. norm. r. p. m. U/min.	Normal rated HP	Maxim. recom. r. p. m. U/min.	Maximum rated HP	Nominal output HP	Total weight kg	Unit of weight kg/HP	Average fuel consumption g/HPH	compression ratio	Gear ratio
Constructeur	Type de construction	Système de refroidissement W = Eau L = Air	Nombre de cylindres	Disposition des cylindres	Alésage mm	Course mm	Cylindrée totale l	Nr. de tours en moyenne U/min.	Equival. puiss. moyenne CV	Nr. maximum de tours U/min.	Puissance max. CV	Puissance nominal CV	Poids total kg	Poids par kg/CV	Consommation moyenne de combust. g/CVh	Compression volumétrique	Rapport de transmission

**England — Great Britain — Angleterre — Great Britain**

British Vulpine Engine Co. Ltd., London N.W.	Anzani	L	2	V	89	105	1,96	1500	25	1800	30	30	50,0	2,00	1:5,5	—	—
		L	2	V	83	101,5	1,09	3000	33				51,0				
Wolseley Motors Ltd., Birmingham	Viper	W	8	90°V	120	130	11,70	2000	210	2100	220	210	222,0	0,98	362	1:5,3	—

**Frankreich — France — France — République Française**

Anzani Moteurs d'Aviation, Courbevoie, Seine	3 A 2 6 A 4	L	3	St	89	105	1,95	1500	25	1800	30	25	50,0	1,86	370	1:5,5	—		
		L	3	St	105	120	3,00	1450	40	1450	35	30	60,0	2,00					
		L	6	St	90	120	4,70	1250	49	1450	50	72,0	1,80	375					
		L	6	St	90	120		1270	49		50	78,0	1,59	290					
Soc. Anón. des Ateliers d'Aviation L. Bréguet, Paris	Bugatti	L	10	St	105	145	12,50	1230	90	1250	120	120	90	170,0	1,88	373	—		
		L	10	St	105	145		1200	95		95	1250	120	100	175,0	1,75		257	
		L	10	St	125	175		1500	200			220	200	250,0	1,25	370			
Coffort frères, Paris	W	12	180°	V	108	160		2200	500				600	600,0	1,20	270	1:5,3	1:1,8	
		32	V	108	160		2200						900	1100	1,30	260			
Clerget Blin et Cie., Levallois, Seine	2 A R 92	L	2	180°	65	100	1,10	1600	15	2150	16	15	27,2	1,81	290	1:4,5	—		
		L	9	U	120	160		2500	134	1300	140	130	155,0	1,19	290				
Soc. Anonyme Darracq-Coatalen, Suresnes, S.	Talbot	W	2	180°	130	120	3,18	1200	22	1300	25	22	50,0	2,00	250	—	U		
		W	12	St	122	160		2000					420	500,0	1,19			250	
Soc. des Avions H. et M. Farman, Billancourt, Seine	12 WD 18 WD 12 WE 18 W-1 19 WD	W	12	60°W	130	160		1750	400	2050	550	400	520,0	0,94	240	—	—		
		W	12	40°W	130	180	43,40	1450	700	2100	820	700	780,0	0,97	230	1:6,0	—		
		W	12	60°W	130	160	25,40	1800	450	2200	560	450	525,0	1,00	245	1:5,5	2:1		
		W	18	W	130	160		2800	550	3400	730	700	421,8	0,77	1:6	—			
		W	18	W	130	180	43,40	1850	740	1950	820	800	780,0	1,05	228	1:6	—		
Soc. des Moteurs Gnôme et Rhône, Paris	ABC Z 9 C 1 b J R Jupiter 9 Aa Jupiter 9 Ab Jupiter 9 Ac Titan	L	2	180°	68,5	54	0,30	4000	10		10	18,2	1,81	330	3:1	—	—		
		U	9	U	84	106		1450	60		60	68,0	1,13	330					
		U	7	U	105	140		1250	90	1300	92	80	128,0	1,60				330	
		U	9	U	112	175		1300	131	1350	133	110	147,0	1,33				330	
		U	9	U	115	170		1360	170			180	166,0	0,91				330	
		St	9	St	146	190	28,60	1575	380			380	335,0	0,71				246	
		St	9	St	146	190	28,60	1700	420			450	335,0	0,71				246	
		St	9	St	146	190	28,60	1700	450	2000	480	480	340,0	0,71				246	
		St	5	St	146	165	13,81	1700	240									225	1:5,3
		St	5	St	146	165	13,81	1700	240									225	1:5,3
La soc. Hispano-Suiza, Colombes, Seine et Oise	A E F 50 51-12 H 52	W	8	90°V	120	130	11,80	1450	150	1600	160	150	221,0	1,34	259	1:4,7	—		
		W	8	90°V	120	130	11,70	1750	185	1800	200	180	232,0	1,28	275	1:5,3	—		
		W	8	90°V	140	150	18,50	1800	300	2000	320	300	270,0	0,87	255	1:5,3	—		
		W	12	60°W	140	150	27,70	1725	450			450	376,0	0,84	250	1:5,3	—		
		W	12	60°V	140	150	27,70	1800	450	2000	600	450	400,0	0,66	286	1:5,3	—		
		W	12	60°V	120	140		1750	350	2000	400	350	305	0,86	260	1:5,3	—		
Soc. Lorraine, Argenteuil, Seine et Oise	W 24 W 12 W 12 W 12 W 18	W	24	W	200	126		1600	1000			1000	850,0	0,85	260	—	—		
		W	12	60°V	120	180	24,40	1800	450			450	380,0	0,84	260	1:5,3	—		
		W	12	60°V	120	170	23,00	1500	400	1700	410	400	410,0	1,00	265	1:5,2	—		
		W	12	V	126	200		1600	475			500	435,0	0,87	260	1:5,2	—		
		W	18	W	120	180	36,60	1700	600			600	570,0		260	1:5,5	—		
		W	18	W	120	180	36,60	1700	600			600	570,0		260	1:5,5	—		



Frankreich — France — France — République Française

Erbauer	Baumuster	Art der Kühlung W = Wasser L = Luft	Zylinderzahl	Zylinder- Anordnung	Bohrung mm	Hub mm	Hubvolumen l	Mittl. Drehzahl U/min.	Mittl. Leistung PS	Höchstleistung U/min.	Höchstleistung PS	Nennleistung PS	Gesamtgewicht kg	Einheitsgewicht kg/PS	Mittl. Betriebsstoffverbrauch g/PS·h	Verdichtungsverhältnis	Untersetzungsverhältnis
Constructor	Type of construction	System of cooling W = Water L = Air	Number of cylinders	Arrangement of cylinders	Bore mm	Stroke mm	Stroke volume l	Aver. sp. norm. r. p. m. U/min.	Normal rated HP	Maxim. recomm. r. p. m. U/min.	Maximum rated HP	Nominal output HP	Total weight kg	Unit of weight kg/HP	Average fuel consumption g/HP·h	compression ratio	Gear ratio
Constructeur	Type de construction	Système de refroidissement W = Eau L = Air	Nombre de cylindres	Disposition des cylindres	Alésage mm	Course mm	Cylindrée totale l	Nr. de tours en moyenne U/min.	Equival. puis. moyenne CV	Nr. maximum de tours U/min.	Puissance maximum CV	Puissance nominale CV	Poids total kg	Poids par kg/CV	Consommation moyenne de combust. g/CV·h	compression volumétrique	Rapport de transmission

Frankreich — France — France — République Française

		W	12	W	130	180	28,60						460	270,0	0,89		1:6,0
	42	L	14	St	135	150	30,00	1800	400		480		450	400,0	0,89		
	5-AB				125	140	8,59	1350	100		105		100	150,0		272	1:5,0
	7-MA				135	150	15,02	1800	230		270		230	275,0		272	1:5,0
	14-AC				135	150	30,05	1800	470		550		470	44,00		272	1:5,0
	5 P. a	L	5	St	125	140	8,59	1350	100		100		100	150,0	1,50	228	
	7Aa	L	7	St	135	150	15,02	1800	220		220		220	275	1,19	258	
	47	L	7	St	135	150	15,00	1650	200	1800	220		260,0	1,18			
	12 G. B.	W	12	60°W	140	150	27,80	1800	750		500		380,0			290	1:5,3
	12 H. B.	W	12	60°V	140	150	27,80	1800	450		500		405,0			240	1:5,3
Aviation Michel, Straßburg	A. M. 5	L	4	R	130	140		1500	110	1780	140	140	130,0	0,90			
	A. M. 7	L	6	R	128	180		1700	200	1850	220	220	230,0	1,04			
Soc. Anonyme des Anciens établissements Panhard et Levassor, Paris	V. 12 M.	W	12	60°V	165	170		1550	500				500/590,0	1,18	260	1:6,0	U
		W	12	60°V	115	170		1800	350				350	464,0	1,32		
		W	10	45°V	165	170		1650	650				650	640,0	0,99		
	V. K. 122	W	12	60°V	140	170	31,50	1500	450	1800	525	450	545,0	1,04		1:5,4	1:1,5
Soc. Anonyme des Automobiles et cycles Peugeot, Levallois-Perret, Seine	12 L	W	12	60°V	160	175		1600	600				600	700,0	1,16	260	
		W	8	V	100	180		1600	140				140				
	16 L	W	16	50°V	130	180		400	2100	700	700	400				260	
Pouit et Georges, Paris		L	2	180°	105	160		2000	100				100	120,0	1,20		1:2,0
Soc. L. Renault, Billancourt, Seine		W	12	60°V	160	180	43,40	1700	700	1900	800	700	625,0	0,89	255	1:5,3	
	12 J	W	12	50°V	125	150	22,00	1550	300	1600	325	300	380,0	1,23	285	1:5,0	
	12 K	W	12	60°V	134	180	30,50	1600	480	1650	520	450	456,0	0,91	275	1:5,3	
	12 M	W	12	60°V	160	180	30,45	1550	550	1600	575	550	650,0	1,18	285	1:5,3	
		W	12	60°V	160	180	43,40	1550	580	1500	675	600	725,0	1,20	285		
		W	12	60°V	160	180		1700	700				610,0	0,87			
		W	18	W	120	180		1850	650	1900	700		560,0	0,80		1:6,0	
		W	12	60°V	175	225		1200	700				850,0	1,21	262		
		W	12	W	160	180		1700	700				625,0	0,89		1:5,3	
		W	12	W	120	180			2000	515	480	380,0		1:6,5			
		W	12	60°V	134	180	30,40	1800	550		565	550	460,0	0,81		1:5,6	
		W	12	60°V	125	170	25,00	1800	450		470	450	350,0	0,77		1:5,6	
	ja-de	W	12	60°V	125	170	25,00	1800	450		500	450	380,0				U
	II di	W	12	60°V	134	180	30,50	1550	420								
	II de	W	12	60°V	134	140	23,70										
Soc. des moteurs Salmson, Billancourt, Seine	AB 9	L	9	St	125	170	18,70	1550	200	1600	245	250	240,0	0,94	275	1:5,0	
	AC 9	L	9	St	100	130	9,18	1550	100	1750	120	120	140,0	1,17	275	1:5,0	
	AZ 9	W	9	St	140	170	33,30	1500	300	2100	350	300	330,0	1,10	260	1:5,0	1:5,1
	AD 3	L	3	St	70	86	0,99	1450	12		16	12	34,0	2,83	265	1:5,5	
	CM 9	L	9	St	125	170	18,70	1600	260		285	260	250,0	0,98	260		
	AD 6	L	6	St	70	86	1,93	1800	25		25	62,0	2,44			1:5,6	
	AD 9	L	9	St	70	86	2,97	2000	40		46	40	75,0	1,87		1:5,6	
	AC 7	L	7	St	100	130	7,15	1800	95		105	95	130,0	1,37		1:5,4	
	AB 18	L	18	St	125	170	37,50	1700	460	1750	500	500	490,0	0,94		1:5,4	1:5
	CM 18	W	18	St	125	170	37,60	1650	500				460,0	0,92		1:5,0	
A. Sergant, Argenteuil		L	4	R	55	80	0,70	3200	16		17,5	16	45,0	2,81			U
Vaslin, G. Bellais, Choisy le Roi, Seine		L	4	180°	64	85	1,09	1800	15	1850	17	15	41,0	2,72	255	1:6,5	
		L	4	180°	70	85	1,31	2000	20	3000	30	30	43,6	1,45			
		W	6	R	70	86	2,00	2000	30	2500	40	30	66,0			1:6,5	

**Frankreich — France — France — République Française / Italien — Italy — Italia — Regno d'Italia  
Japan — Japan — Japon — Nippon**

Erbauer	Baumuster	Art der Kühlung W = Wasser L = Luft	Zylinderzahl	Zylinder- Anordnung	Bohrung mm	Hub mm	Hubvolumen l	Mittl. Drehzahl U/min.	Mittl. Leistung PS	Höchstleistung U/min.	Höchstleistung PS	Nennleistung PS	Gesamtgewicht kg	Einheitsgewicht kg/PS	Mittl. Betriebs- stoffverbrauch g/PS	Verdichtungs- verhältnis	Untersetzungs- verhältnis
Constructor	Type of construction	System of cooling W = Water L = Air	Number of cylinders	Arrangement of cylinders	Bore mm	Stroke mm	Stroke volume l	Aver. spd. norm. r. p. m. U/min.	Normal rated HP	Maximum U/min.	Maximum HP	Nominal output HP	Total weight kg	Unit of weight kg/HP	Average fuel consumption g/HP	compression ratio	Gear ratio
Constructeur	Type de construction	Système ad refroidissement W = Eau L = Air	Nombre de cylindres	Disposition des cylindres	Alésage mm	Course mm	Cylindrée totale l	Nr. de tours en moyenne U/min.	Équival. puiss. moyenne CV	Nr. maximum de tours U/min.	Puissance maximum CV	Puissance nominal CV	Poids total kg	Poids par kg/CV	Consommation moyenne de combust. g/CVh	compression volumétrique	Rapport de transmission

**Frankreich — France — France — République Française**

Vaslin, G. Bellais, Choisy le Roi, Seine	V 6-B	W	6		75	86	2,28	2200	44				80,0	1,80			1:5,7
	V 6-C	W	6		75	86	2,28	2600	52				77,0	1,48			1:5,5

**Italien — Italy — Italia — Regno d'Italia**

Ansaldo Soc. Anon., Torino	4 E 145	W	6	R	145	180		1650	290	1800	310	300	290,0	1,00	235		
	4 E 284	W	12	V	140	180		1650	520	1800	570	550	510,0	0,98	235		
Cavagnino, Roma	1	W	12	60°V	160	160	38,6	1250	500								
Costruzioni Meccaniche Nazionali, Pontedera, C. Combi		W	6	R	85	120		1500	50			50					

Soc. Anon. F. I. A. T., Torino	A 12	W	6	R	160	180		1600	310	1750	330	300	340,0	1,12	255		1:4,7
	A 14	W	12	60°V	170	210	57,40	1650	700	1700	750	700	730,0	1,04	275		1:4,9
	A 18	W	9	St	130	150		1800	300	2000	320	300	285,0	0,99	240		1:5,5
	A 20	W	12	60°V	115	150	18,70	2200	400	2400	420	400	302,0	0,75	230		1:5,5
	A 22	W	12	60°V	135	160	27,50	1850	500	2000	525	500	403,0	0,81	226		1:5,3
	A 25	W	12	60°V	170	200	54,40	1700	750	1800	800	750	750,0	1,00	265		1:4,8
	A S 2	W	12	60°V	140	170	31,40			2500	882		421,1	0,47			1:6,0
	A S 3	W	12	60°V	175	145	34,70		850	2500	970	1000	412,0	0,37			1:6,5
Gabardini, Soc. Incremento Aviazione, Cameri	G 3	L	3	St			3,22	2600	60			60	65,0	1,09			
La fabbrica Automobili Isotta Fraschini, Milano	V 8	W	6	R	150	170		1800	290			290					
	V 9	W	6	R	150	180		1800	310			310	310,0	1,00			
	V 10	W	6	R	153	180		1800	340	1850	360	350	333,0	0,95	225		
	Asso	W	12	60°V	140	140	28,10	1850	475	1900	526	500	420,0	0,85	232		1:5,5
	Asso 200	W	6	R	140	160	14,80	1400	200	1800	270	200	260,0	1,30	230		1:5,5
Asso R	W	12	60°V	140	150	28,10	2200	580	2300	600	580	475,0	0,82	231		1:5,5	
Asso 1000	W	18	W	150	180	52,50	1500	900	1750	1100	1000	750,0	0,75	235		1:5,7	
Itala S. A., Roma	Cappa 18		12	60°V	120	135	17,80		400	2300	450	400	380,0		213		
Soc. Anon. Piaggio Co., Genova, Sestri Ponente		L	2	180°	112	85	1,60	1150	26	1650	30	26	55,0	2,11			
Lizenz Bristol „Jupiter“																	
Aeroplani Romeo, Napoli		L	9	St	146	190		1575	380				335,0				1:5,0
Soc. Piemontese Automobili S. P. A., Torino		W	6	R	135	170		1600	210			205	256,0	1,25	245		—
		W	6	R	135	170		1600	220			220	256,0	1,16	245		—
		W	6	R	135	170		1600	220			220	256,0	1,11	245		—

**Japan — Japan — Japon — Nippon**

Mitsubishi Naienki Kaisha Ltd., Marunouchi, Tokio	H S 300	Lizenz Hispano F															
Nakajima Aeroplane Co., Ootamachi, Gunma	Jupiter	Lizenz Bristol „Jupiter“															

**Jugoslavien — Yugoslavia — Jougoslavie — Kraljevina Srba, Hrvata i Slovenaca / Oesterreich — Austria — Autriche — Oesterreich / Polen — Poland — Pologne — Rzeczpospolita Polska Schweiz — Switzerland — Suisse — Schweizerische Eidgenossenschaft / Spanien — Spain — Espagne — España / Tschechoslowakei — Czecho-Slovakia — Tschécoslovaquie — Ceskoslovenska Republika**

Erbauer	Baumuster	Art der Kühlung W = Wasser L = Luft	Zylinderzahl	Zylinder-Anordnung	Bohrung mm	Hub mm	Hubvolumen l	Mittl. Drehzahl U/min.	Mittl. Leistung PS	Höchstleistung U/min.	Höchstleistung PS	Nennleistung PS	Gesamtergewicht kg	Einheitsgewicht kg/PS	Mittl. Betriebsstoffverbrauch g/PS.h	Verdichtungsverhältnis	Untersetzungsverhältnis
Constructor	Type of construction	System of cooling W = Water A = Air	Number of cylinders	Arrangement of cylinders	Bore mm	Stroke mm	Stroke volume l	Aver. spd. norm. U/min.	Normal rated HP	Maximum U/min.	Maximum rated HP	Nominal output HP	Total weight kg	Unit of weight kg/HP	Average fuel consumption g/HP.h	compression ratio	Gear ratio
Constructeur	Type de construction	Système de refroidissement W = Eau L = Air	Nombre de cylindres	Disposition des cylindres	Alésage mm	Course mm	Cylindrée totale l	Nr. de tours en moyenne U/min.	Equivalent, puissance moyenne CV	Nr. maximum de tours U/min.	Puissance maximum CV	Puissance nominale CV	Poids total kg	Poids par kg/CV	Consommation moyenne de combust. g/CV.h	Compression volumétrique	Rapport de transmission

**Jugoslavien — Yugoslavia — Jougoslavie — Kraljevina Srba, Hrvata i Slovenaca**

S. Vlackovic Co., Belgrad | Lizenz Walter

**Oesterreich — Austria — Autriche — Oesterreich**

Austro-Daimler-Motoren-Ges., Wiener-Neustadt	W	6	R	140	175	1400	225			225	315,0	1,40	265	
		180	R	180	180	1400	360			360	520,0	1,44	275	
Warchalowsky-Eissler Co., Wien	Hiero	W	6	R	160	150	1400	180		190	180	210,0	1,26	227
		W	6	R	160	150	1400	270		280	280	230,0	0,82	227
		W	6	R	155	200	1400	300		320	300	400,0	1,33	227

**Polen — Poland — Pologne — Rzeczpospolita Polska**

Cent. Warsztatach Lotniczych, Warschau	Zalewsky	L	7	St								80					
Samolot, Lawica	Wallis M 8	L	2	180°	74	80	0,68					17,3		330	1:4,3		

**Schweiz — Switzerland — Suisse — Schweizerische Eidgenossenschaft**

Maschinenfabrik Saurer A. G., Arbon	Jupiter	Lizenz Bristol „Jupiter“															
Soc. Suisse pour la construction des Locomotives, Winterthur	S. L. M.	W	8	V	150	125	1520	200	1600	210	200	228,0	1,14				
		W	12	V	125	170	1700	420	1900	460	400	360,0	0,90			1:5,4	
		W	12	V	125	170	1700	440	1960	490	400	375,0	0,92	214	1:5,4		

**Spanien — Spain — Espagne — España**

Elizade Soc. Anon., Barcelona	W	12	W	120	180							450					
		L	14	St	135	150						500					

**Tschechoslowakei — Czecho-Slovakia — Tschécoslovaquie — Ceskoslovenska Republika**

Breitfeld, Danek Co., Karlin	Blesk	W	6	R	120	140	1400	100			100	205,0	2,05	232		
		W	6	R	150	180	1400	180		190	180	285,0	1,80	202		
		W	6	R	160	190	1400	240		320	240	305,0	1,87	202		
		W	12	60°V	160	190	1400	450			450	550,0	1,82	207	1:6,0	
Laurin-Klement, Mlada Bolesav	Lizenz Bristol „Jupiter“ Lizenz Lorraine-Dietrich															
Skodovy Zadovy, Plzn	HS „H“	W	8	90°V	140	150	1850	308	1950	318	300	221,9	0,71	270	1:5,3	
		W			150	180	2,30	1400	220			220				
		W	12	W	140	160	29,60	1800	500							
HS 300	Lizenz Lorraine Dietrich															
		W	8	90°V	140	150	18,50	1800	300	2000	340	300	275,0	0,92	255	1:5,3

**Tschechoslowakel — Czecho-Slovakia — Tschécoslovaquie — Ceskoslovenska Republika / Ungarn — Hungary — Hongrie — Magyarorszag / Union der Sowjet-Republiken — Union of the Soviet Republics — Union des Soviets — Sojuz Socialisticeskich Sovetskich Respublik / Vereinigte Staaten von Nordamerika — United States of North America — Etats-Unis d'Amérique — United States of America**

Erbauer	Baumuster	Art der Kühlung W = Wasser L = Luft	Zylinderzahl	Zylinder-Anordnung	Bohrung mm	Hub mm	Hubvolumen l	Mittl. Drehzahl U/min.	Mittl. Leistung PS	Höchstdrehzahl U/min.	Höchstleistung PS	Nennleistung PS	Gesamtgewicht kg	Einheitsgewicht kg/PS	Mittl. Betriebsstoffverbrauch g/PSH	Verdichtungsverhältnis	Untersetzungsverhältnis
Constructor	Type of construction	System of cooling W = Water A = Air	Number of cylinders	Arrangement of cylinders	Bore mm	Stroke mm	Stroke volume l	Aver. spd. norm. U/min.	Normal rated HP	Maxim. recommended U/min.	Maximum rated HP	Nominal output HP	Total weight kg	Unit of weight kg/HP	Average fuel consumption g/HPH	Compression ratio	Gear ratio
Constructeur	Type de construction	Système de refroidissement E = Eau A = Air	Nombre de cylindres	Disposition des cylindres	Alésage mm	Course mm	Cylindrée totale l	Nr. de tours en moyenne U/min.	Equivalent. puiss. moyenne CV	Nr. maximum de tours U/min.	Puissance maximum CV	Puissance nominale CV	Poids total kg	Poids par kg/CV	Consommation moyenne de combust. g/CVh	Compression volumétrique	Rapport de transmission

**Tschechoslowakel — Czecho-Slovakia — Tschécoslovaquie — Ceskoslovenska Republika**

L. D. 450	W	12	60°W	120	180	24,40	1850	450	1900	480	450	410,0	0,91	242	1:6,0
L. D. 650	W	18	60°W	120	180	36,50	1850	650	1900	700	650	560,0	0,86	244	1:6,0
L. D. 220	L	7	St	135	150	15,00	1650	200	1800	265	200	225,0	1,13		
L. D. 450 St	L	14	St	135	150	30,00	1800	450	1950	520	450	400,0	0,89		

J. Walter Co., Jbanice

W 60	L	5	St	108	120	5,20	1400	60	1250	75	60	100,0	1,60	248	1:5,0
W 85	L	7	St	105	120	7,40	1400	85	1750	100	85	125,0	1,44	251	1:5,0
Lizenz Bristol „Jupiter“	L	9	St	105	120		1400	110	1750	135	110	146,0	1,32	249	1:5,0
	L	9	St	105	120	9,40	1480	120	1800	130	120	148,0		251	

**Ungarn — Hungary — Hongrie — Magyarorszag**

Graf Thorotzkai, Budapest	L	2	180°	65	100		2000	12						224	
	L	3	120°	70	100		2000	19						220	
Ung. Blechmotoren A.G., Budapest		6	R	90	140		1600	50	1760	75	75	150,0	1,86	224	

**Union der Sowjet-Republiken — Union of the Soviet Republics — Union des Soviets — Sojuz Socialisticeskich Sovetskich Respublik**

Sawod Bolschewik, Moskwa	Lizenz Hispano Sulza														
	Lizenz Renault														
Moskwa Sawod, Moskwa	Lizenz Le Rhône														
Russo-Batigny Sawod Leningrad	Lizenz Renault														

**Vereinigten Staaten von Nordamerika — United States of North America — Etats-Unis d'Amérique — United States of America**

Aeromarine Plane and Motor Co., Keyport, N. Y.	U-873	W	8	V	117	165	14,30	1800	260	2000	292	250	217,1	0,87	223	
	T-6	W	6	V	136	165		1650	200	1800	255	200	220,0	1,10		1:5,2
	N A L	W	12	45°V	127	178		1800	450			450	415,0	0,92		
	L-6-D	W	6	R	108	165		1625	130			130	201,0	1,54		1:5,1
Aircraft Holding Cop., Los Angeles, Cal.	Ajax	L	6	St	125	152						120	120,0	1,00	290	1:5,2
	Atlas	L	8	St	125	152		1250	120							
Allison Engineering Co.	V-1410	L	12	V	143	178	23,10	1900	410			400	465,0	1,14		
	Vg-1410	L	12	V	143	178	23,10	1140	430			400	525,0	1,22		
Bailey Co., New York	C 7-R	L	7	St	111	139		1850	140			140	147,0			

Vereinigtes Staaten von Nordamerika - United States of North America - Etats-Unis - United States of America

Erbauer	Baumuster	Art der Kühlung W = Wasser L = Luft	Zylinderzahl	Zylinder- Anordnung	Bohrung mm	Hub mm	Hubvolumen l	Mittl. Drehzahl U/min.	Mittl. Leistung PS	Höchstleistung U/min.	Höchstleistung PS	Nennleistung PS	Gesamtgewicht kg	Einheitsgewicht kg/PS	Mittl. Betriebsstoffverbrauch g/PSH	Verdichtungsverhältnis	Untersetzungsverhältnis
Constructor	Type of construction	System of cooling W = Water A = Air	Number of cylinders	Arrangement of cylinders	Bore mm	Stroke mm	Stroke volume l	Aver. spd. norm. r. p. m. U/min.	Normal rated HP	Maxim. recom. r. p. m. M/min.	Maximum rated HP	Nominal output HP	Total weight kg	Unit of weight kg/HP	Average fuel consumption g/HPH	compression ratio	Gear ratio
Constructeur	Type de construction	Système de refroidissement E = Eau A = Air	Nombre de cylindres	Disposition des cylindres	Alésage mm	Course mm	Cylindrée totale l	Nr. de tours en moyenne U/min.	Equival. puiss. moyenne CV	Nr. maximum de tours U/min.	Puissance maximum CV	Puissance nominale CV	Poids total kg	Poids par kg/CV	Consommation moyenne de combust. g/CVh	Compression volumétrique	Rapport de transmission

Vereinigtes Staaten von Nordamerika - United States of North America - Etats-Unis - United States of America

Bradshaw, New York	500	L	2	180°	63	68		2800	10	3600	12		32,0	2,66	265		U
Continental Motors Corp., New York		L	9	St	115	140		1800	220								
The Curtiss Aeroplane and Motor Corp., Buffalo, New York	K 6	W	6	R	114	152		1700	150			150	196,0	1,30		1:4,9	
	OXX6	W	8	90°V	108	127		1400	100			100	187,0	1,87		1:4,8	
	OX 5	W	8	90°V	102	127	8,20	1350	95	1400	100	90	175,0	1,75	286	1:5,0	
	K 12	W	12	60°V	114	152		2500	375		420	400	326,0	0,81		1:5,6	1:1,6
	C 12	W	12	60°V	114	152		2250	385	2420	405	400	261,0	0,65			
	C 6 A	W	6	R	114	152	9,30	1750	160	2070	176	160	156,6	1,04			
C D-12 D-12 R 1484	W	12	60°V	114	152		1800	325			300	315,0	1,05		1:5,4		
	L	12	St	114	152	18,60	2000	415	2300	482	400	308,0	0,64	271	1:6,0		
	W	12	St	143	159	23,80	1650	400			400	340,0	0,85		1:5,4		
	W	12	V	114	152		2250	440	2400	460	450	308,0	0,69		1:5,3	1:1,8	
Detroit Alrcr. Engine Corp., Detroit, Mich.	A-7-A	W	4	R	133	178		1400	110			110	252,0	2,24	279	1:4,6	—
	A-5-A	W	6	R	133	178		1350	160			160	270,0	1,69	267	1:4,6	—
	12	W	12	R	128	179		1700	400			400			212	1:5,5	—
	L 6	W	6	R	127	178		1700	200			200	297,6	1,48	212	1:6,5	—
Irwin-Aircraft Co., Forest Park, Ill	Meteor 72	L	4		114	114	1,18	2000	20						320		—
The Kinner Airplane and MotaCrp. Glendale, Cal.	K 2	L	5	St	108	133		1800	100			100			279	1:5,0	
The Liberty Engineering Corp., New York	E	W		45°V	127	178		1600	380			380	395,0	1,04	251	1:5,0	
	12 A	W	12	45°V	127	178		1700	400	1850	240	230	258,0	1,11	250	1:5,2	
	12 A	W	12	45°V	127	178	27,00	1700	400	1850	432	400	385,0	0,89	220		
Mahonay Alrcr. Corp., San Diego, Cal.	Lizenz Siemens																
The National Aero Corp., New York City		L	7	St	103	112		1800	100			100	127,0	1,27		1:5,1	
The Packard Motor Co., Detroit, Mich.	1-A-744	W	8	60°V	120	133		1800	208			200	236,0	1,18	241	1:5,0	—
	1-A-825	W	8		129	131		1800	230			200					
	1-A-1116	W	12	60°V	110	131		1600	270			250					
	1-A-1300	W	12	60°V				1800	400			400	365,1	0,91	248		
	1-A-1500	W	12	60°V	136,5	140		2000	500			500	327,0	0,65	341	1:5,5	
	1-A-2025	W	12	60°V	145	168		1750	580			600	533,0	0,88	236	1:5,0	
	1-A-2500	W	12	60°V	162	165		2000	800			800	510,0	0,63	341	1:5,5	2:1
		W	12	60°V				2500	600				320,6	0,53			
	1-A-1500 Direkt	W	12	60°V	136,5	140		2500	600				331,0			1:5,5	
	1-A-1500 Geared	W	12	60°V	136,5	140		2500	600				386,0			1:5,5	

**Vereinigte Staaten von Nordamerika - United States of North America - Etats-Unis - United States of America**

Erbauer	Baumuster	Art der Kühlung W = Wasser L = Luft	Zylinderzahl	Zylinder-Anordnung	Bohrung mm	Hub mm	Hubvolumen l	Mittl. Drehzahl U/min.	Mittl. Leistung PS	Höchstleistung U/min.	Höchstleistung PS	Nennleistung PS	Gesamtwicht kg	Einheitsgewicht kg/PS	Mittl. Betriebsstoffverbrauch g/PS·h	Verdichtungsverhältnis	Untersetzungsverhältnis
Constructor	Type of construction	System of cooling W = Water A = Air	Number of cylinders	Arrangement of cylinders	Bore mm	Stroke mm	Stroke volume l	Aver. spd. norm. r. p. m. U/min.	Normal rated HP	Maximum r. p. m. U/min.	Maximum rated HP	Nominal output HP	Total weight kg	Unit of weight kg/HP	Average fuel consumption g/HP·h	Compression ratio	Gear ratio
Constructeur	Type de construction	Système de refroidissement E = Eau A = Air	Nombre de cylindres	Disposition des cylindres	Alésage mm	Course mm	Cylindrée totale l	Nr. de tours en moyenne U/min.	Equival. puissance moyenne CV	Nr. maximum de tours U/min.	Puissance maximum CV	Puissance nominale CV	Poids total kg	Poids par kg CV	Consommation moyenne de combust. g/CV·h	Compression volumétrique	Rapport de transmission

**Vereinigte Staaten von Nordamerika - United States of North America - Etats-Unis - United States of America**

The Packard Motor Co., Detroit, Mich.	1-A-1500 Invertiert	W	12	60°V	136,5	140	2500	600					340,0				1:5,5	
	1-A-2500 Direkt	W	12	60°V	161,5	165	2000	800					475,0				1:5,7	
	1-A-2500 Geared X	W	12	60°V	161,5	165	2000	800					590,0				1:5,7	
	2-A-1500 Direkt	W	24	60°X	136	127	45,00	2700	1250			1250	637,0	0,51				
	2-A-1500 Invertiert	W	12	60°V	136	140	24,50	2000	500	2700	650		320,0	0,68	251		1:5,5	
	2-A-1500 Geared	W	12	60°V	136	140	24,50	2500	600	2700	650		356,0	0,71	251		1:5,5	
2-A-2500 Direkt	W	12	60°V	136	140	24,50	2500	600	2700	650		400,0	0,67	251		1:6,1	U	
	2-A-2500 Geared	W	12	60°V	162	165	34,00	2000	800	2100	835		526,0	0,65	251		1:5,7	
Pratt and Whitney Aircraft Co., Hartford, Connecticut	Wasp Hornet	L	9	St	146	146	22,03	1900	400	2400	425		400	295,0	0,74	266	1:5,2	
		L	9	St	155	161	27,70	1900	500				500	358,0	0,71	266		
Rausle-Steel products Engineering Co., Springfield, Ohio	E 6 Flat	W	6	R	127	152		1650	175				175	244,0	1,39	253	1:5,5	
		L	2	180°	75	75		2000	12	3000	20		20	25,0	1,29			
Rickenbacker Motor Co., Detroit		L	5	St	100	87	7,20		60		80	80	79,6	0,99		1:5,0		
Sturtevant Co., New York	SA SA-4 1/2	W	8	90°V	102	140	9,00	2000	140				140	226,0	1,61	267		U
		W	8	90°V	102	140	11,40	2250	210				200	218,0	1,09	258		U
Tips and Smith, Houston, Texas	Super-Rhône	L	9	St	105	140		1400	120				120	154,0	1,20		1:5,2	
The Union Gas Engine Co., Oakland, Cal.	3-6	W	6	R	120	168		1375	120	1400	125	125	180,9	1,44	262	1:5,5		
U. S. Air Service Engineering Division, McCook Field	W 1 A	W	18	40°W	165	190		1400	1000	1700		1000						
	W 1	W	18	40°V	139	165		1700	700			700	783,0	1,18				
	Almen Barrel Roberts 62	W	6	R	107	114		1600	100			350	113,2					
The Wright Aeronautical Engineering Corp. Paterson, New Jersey	J 3	L	9	St	114,2	140		1600	210	1950	230	200	218,0	0,98		1:5,1		
	L 3	L	3	St	104	133		1800	60			60	64,0	1,06	256	1:5,0		
	L 4	L	3	St	108	133	3,66	1800	60			60	79,4	1,32	250	1:5,0		
	E 4	W	8	90°V	120	130		1800	200			200	179,0	0,89				
	T 3	W	12	60°V	146	158,5	31,90	1800	625	2200	780	650	522,2	0,73	249	1:6,5		
	T 4	W	8	90°V	140	150		2100	400			400	223,8	0,55				
	H 2	W	8	90°V	140	150		1800	150			150	310,0	2,06		1:5,5		
	D 1	W	6	R	179	207		1350	350	1400	400	400	600,0	1,48				
	F 2	W	12	90°V	140	159	31,80	1800	500		530	500	500,0	1,00				
	P 1	L	9	St	152,4	165		1800	435							1:5,3		
	P 2	L	9	St	140	140		1900	345							1:5,3		
	A	L	2	180°	95	92	1,31	2500	29				40,60		250	1:5,0		
	J 4 A	L	9	St	114	139	12,70	1800	200			200	217,0		272			
	J 5 c	L	9	St	114	139	12,90	1800	200				200	224,0		1:5,2		
	R 1	L	9	St	108	133					1600	149	186,0		280			
R 1200	L	9	St	139	139	19,30				1900	350	350	29,00	1,09		1:5,0		
R 1750	L	9	St	152	165	27,00	1650	400	1800	510	425	375,0	0,74	248	1:5,1			

## 5. Fallschirme — Parachutes — Parachutes.

Erbauer	Baumuster	Gesamtgewicht = G kg	G.-Schirmfläche = T m <sup>2</sup>	Entfaltungsdauer = E s	Sinkgeschwindigkeit = S m/s	Abmessungen verpackt		
						Länge = l m	Breite = b m	Dicke = d m
Constructor	Type of construction	Total weight = G kgs	Total surf. of parachute = T m <sup>2</sup>	Opening time = E s	Rapidity of descent = S m/s	Measurements when packed		
						Lgth. = l m	width = b m	Thickness = d m
Constructeur	Type de construction	Poids total = G kgs	Surf. totale de parachute = T m <sup>2</sup>	Durée de déploiement = E s	Vitesse de descente = S m/s	Dimensions (emballé)		
						Longueur = l m	Largeur = b m	Epaisseur = d m

### Deutschland — Germany — Allemagne — Deutsches Reich

Schroeder Co. G. m. b. H., Berlin	Heinecke	6,0	50,0	2,0	4,5	0,36	0,39	0,13
--------------------------------------	----------	-----	------	-----	-----	------	------	------

### England — Great Britain — Angleterre

E. R. Calthrop, London W 2	Guardian Angel							
The Yorkshire Sheel Co. Ltd., LONDON	Holt A 41	10,5						

### Frankreich — France — France — République Française

J. Ors, Issy-les Moulineaux	S	6,0	53,0	2,0	5,0	0,33	0,38	0,14
	D	6,0	53,0	2,0	5,0	0,60	0,35	0,10
	O	6,0	53,0	2,0	5,5	0,38	0,33	0,14
L. Vinay, Paris	A	6,0	53,0	2,0	5,0	0,40	0,35	0,15
	KO	6,0	53,0	2,0	5,0	0,40	0,35	0,15
	AD	6,0	53,0	2,0	5,0	0,60	0,35	0,10

### Schweden — Sweden — Suède — Sverige

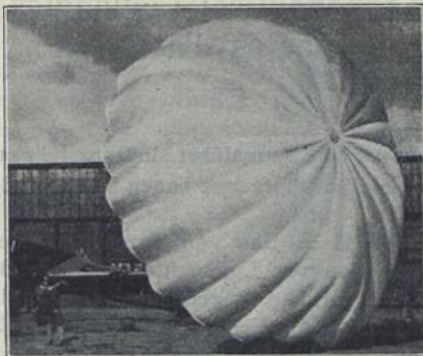
C. H. Lundholm A. B. Stockholm	Thörnblad	6,2		2,0	5,5	0,35	0,35	0,14
-----------------------------------	-----------	-----	--	-----	-----	------	------	------

### Vereinigte Staaten von Nordamerika — United States of North America Etats-Unis — United States of America

Irvin Air Chute Co., Inc. Buffalo N. Y.								
U. S. Army Air Service, Engineering Div., New York	Standart	8,1						

# Fallschirme — Parachutes — Parachutes

Deutschland — Germany — Allemagne — Deutsches Reich

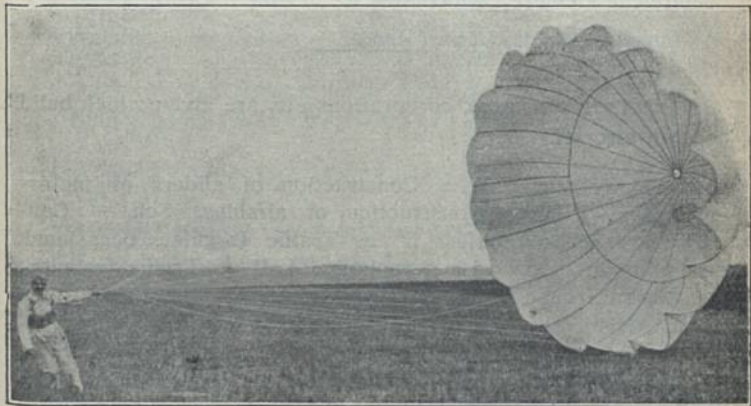


**Heinecke; E: Heinecke**

G = 6,0 kg; T = 50,0 m<sup>2</sup>; E = 2,0 s; S = 4,5 m/s; l = 0,36 m; b = 0,39 m; d = 0,13 m.

Schroeder & Co., G. m. b. H., Berlin

Frankreich — France — France — Republique Française



**Ors „Siège“; E: J. Ors**

G = 6,0 kg; T = 53,0 m<sup>2</sup>; E = 2,0 s; S = 5,0 m/s; b = 0,60 m; l = 0,35 m; d = 0,10 m.

J. Ors, Paris



## 6. Luftfahrzeug-Firmen Aeronautical Companies Sociétés d'aviation

---

Erklärungen: Aufgeführt sind nur Firmen, Körperschaften usw., die Luftfahrzeuge bauen bzw. in Betrieb halten.

Es bedeuten: B = Bau von motorlosen oder Motorflugzeugen. L-B = Bau von Luftschiffen. Sch = Bau von Fallschirmen. V = Verkehr (regelmäßig, gelegentlich, Rundflug usw.) mit Flugzeugen. L-V = Verkehr (regelmäßig, gelegentlich, Rundflug usw.) mit Luftschiffen. F = Forschung. K = Kunstflug. lb = Lichtbildherstellung. Vertr. = Vertrieb. R = Reklame. NR = Nachtreklame. S = Schule. P = Flughäfen.

Außer den aufgeführten Häfen bestehen fast durchweg zahlreiche kleinere Landeplätze.

---

Note: Only firms, corporations etc. are given which build or run aircraft.

Abbreviations: B = Construction of gliders or motor-airplanes. L-B = Construction of airships. Sch = Construction of parachutes. V = Traffic (regular, occasional, round flights etc.) with aeroplanes. L-V = Traffic (regular-occasional, round flights etc.) with airships. F = Exploration. K = Artistic aviation. lb = Photography. Vertr. = Management. R = Advertising. NR = Advertising by night. S = School. P = Aeronautic stations.

In addition to the stations mentioned, there are everywhere smaller landing places.

---

**Explications :** Sont seulement indiquées les sociétés, corporations, etc., construisant des aéroplanes et dirigeables ou bien s'en servant.

**Abréviations :** B = Construction d'avions sans ou à moteur. L-B = Construction de dirigeables. Sch = Construction de parachutes. V = Service (régulier, occasionnel, vol circulaire, etc.) avec des avions. L-V = Service (régulier, occasionnel, vol circulaire, etc.) avec des dirigeables. F = Exploration. K = Vol artistique. lb = Photographie. Vertr. = Vente. R = Réclame. NR = Réclame de nuit. S = Ecole. P = Ports aéronautiques.

Outre les ports indiqués, il y a presque partout de nombreuses stations petites.

---

**Albanien — Albania — Albanie — Shkiperia:**  
Adria Aero Lloyd, Scutari (V).

**Argentinien — Argentina — République Argentine — República Argentina:**

Aero Lloyd Co., Cordoba (V).

Curtiss Aeroplane Export Corp., Buenos Aires (S, Vertr.).

Co. Argentina Aeroplanos Udet, Buenos Aires (S, Vertr.).

Co. Rioplatense de Aviacion, Buenos Aires (V, B).

Soc. Anglo Argentino de Aviacion, Buenos Aires (V, S).

P: El Palomar, Monte Casares, Rosario, Salta, Mendoza, San Fernando.

**Belgien — Belgium — Belgique — Royaume de Belgique:**

Compagnie Aérienne Belge. C. A. B. (lb), Bruxelles.

Ecole aéronautique Gosselies, Charleroi (S).

Entreprises Générales d'Aéronautiques, Gosselies (B, S).

S. A. B. C. A. Soc. Anon. Belge de Constructions Aéronautiques, Haren (B, S).  
S. A. B. E. N. A. Soc. Anon. Belge d'Exploitation de la Navigation Aérienne, Bruxelles, Boulevard Adolphe Max 32 (V).  
S. N. E. T. A. Soc. Nationale pour l'étude des Transports Aériens, Brüssel, 13. rue Brédérode (V).  
Soc. Colombophile de Transports Aériens, Bruxelles (V).  
Gosselies Ecole d'aviation, Charleroi (S).  
M. J. Stampe u. M. Vertongen, Deurne-Sud (B).  
Zeebrugge Aéronautique, Zeebrugge (B).  
P: Anvers, Haeren-Evère, Ostende, Malchemps, Spa-Gosselies-Charleroi, Schaffen.

**Bolivien — Bolivia — Bolivie — República Boliviana:**

Lloyd Aero Boliviano, Cochabamba (V).  
Soc. Boliviana de Transportes Aeros, Cochabamba (V).  
P: Cochabamba, El Palomar, La Paz, Santa Cruz.

**Brasiliën — Brazil — Brésil — Estados Unidos do Brazil:**

Escola Chavez, Rio de Janeiro (S).  
Escola Curtiss, Orten Hover, Rio de Janeiro (S).  
Escola da força publica, Sao Paulo (S).  
Lage Irmaos Co., Rio de Janeiro (S, B).  
P: Ilha do Governador, Santos, Sao Paulo, Rio de Janeiro.

**Bulgarien — Bulgaria — Bulgarie — Blgariya:**

P: Sofia.

**Chile — Chile — Chili — República de Chile:**

P: Lo Espeja, Santiago, El Bocque, Valparaiso, Quinteros.

**China — China — Chine — Chung-Hua Min-Kuo:**

Foochow Dock Engineering Works, Futschau (B).

**Columbien — Columbia — Colombie — República de Columbia:**

Soc. Colombo-Alemana de Transportes Aeros. S. C. A. D. A. T. A. Baranquilla (V).  
P: Baranquilla, Neiva, Vartagena.

**Costa Rica — Costa Rica — Costa Rica — República de Costa Rica:**

P: San José, Port Limon.

**Cuba — Cuba — Cuba — República de Cuba:**

P: Cuba, Havanna.

**Dänemark — Denmark — Danemark — Kongeriget Danmark:**

Dansk Aero Industrie A. B. København (B).

Dansk Luftfartsselskab A. S. København, 5 Vesterbrogade (V).

Dansk Lufttransport A. S., København, 1 Nygade (V).

Rohrbach Metal Aeroplane Co., København (B).

P: Aalborg, Aarhus, Avedøre, Esbjerg, Frederikshavn, Kastrup, København, Lundtoft, Odense, Ringsted.

**Deutschland — Germany — Allemagne — Deutsches Reich:**

Aero Expresß Luftbetriebs G. m. b. H., Leipzig-Eutritzsch, Uferstr. 16 (V, S).

Aero Sport G. m. b. H., Warnemünde (V, S, B).

Albatros-Flugwerke G. m. b. H., Berlin-Johannisthal (B, S, V).

Arado Handelsgesellschaft m. b. H., Warnemünde (B).

Bahnbedarf A. G. Darmstadt, Blumenthalstr. 24 (B).

Badische Luftverkehrs A. G., Karlsruhe (V).

Badisch-Pfälzische Lufthansa A. G., Mannheim (V).

Bäumer Aero G. m. b. H., Hamburg-Fuhlsbüttel (V, B, S).

Bayerische Flugzeugwerke A. G., Augsburg, Haunstetterstr. 118 (B).

Bayerischer Luft-Lloyd G. m. b. H., München, Prannerstr. 11 (V).

Bodensee-Aero-Lloyd G. m. b. H., Lindau i. B. (V).

Caspar-Werke A. G., Travemünde-Privall (V, B, S).

Deruluft, Deutsch-Russische Luftverkehrs G. m. b. H., Berlin W 8, Mauerstr. 63 III.

Deutsche Luftfahrt G. m. b. H., Berlin W 35, Blumeshof 17 (V, S).

Deutsche Lufthansa A. G., Berlin W 8, Mauerstr. 66 (V).

Deutsche Verkehrsfliegerschule G. m. b. H., Berlin W 30, Geisbergstr. 2 (S, V).

Richard Dietrich Flugzeugbau, Teltow (B).

Dornier Metallbauten G. m. b. H., Friedrichshafen a. B. (B, V).

Fliegerschule Auffahrt G. m. b. H., Münster/Westf. (V, S).

Fliegerschule Berlin-Staaken G. m. b. H., Berlin-Staaken (V, S).

Fliegersport Osnabrück G. m. b. H., Osnabrück (V).

Flugsport G. m. b. H. für Mittelfranken und Oberpfalz, Fürth i. B. (S).

- Flugverkehr Halle A. G., Halle, Saale (V).
- Focke-Wulf Flugzeugbau A. G., Bremen, Neuenland (B, S).
- Ges. f. deutsches Flugwesen m. b. H., Berlin NW 52, Lüneburgerstr. 27 (V).
- Ernst Heinkel Flugzeugwerke G. m. b. H., Warnemünde (B, V).
- Hessische Flugbetriebs A. G., Darmstadt, Rheinstraße 16—18 (V).
- Flugzeugbau Dr. Georg Hüffer, Münster/W., Bispinghof (B).
- Junkers Flugzeugwerk A. G., Dessau (B, V, Lb).
- Leichtflugzeugbau Klemm G. m. b. H., Sindelfingen, Wttbg. (B, S).
- Luftfahrt G. m. b. H., Halberstadt (V).
- Luftverkehr A. G. Oberhessen-Lahngau, Gießen, Johannesstr. 17 (V).
- Luftverkehr A. G. „Schwarzwald“, Freiburg, Br. (V).
- Luftverkehr Pommern G. m. b. H., Stettin (V).
- Luftverkehr A. G. Niedersachsen, Hannover, Berthastr. 12 (V).
- Luftverkehr A. G. Westfalen, Dortmund, Betenstr. 34I (V).
- Luftverkehrs-Ges. „Hamburg“, Hamburg-Fuhlsbüttel (V).
- Luftverkehr Ostpreußen G. m. b. H., Königsberg (V).
- Luftverkehrsges. Ruhrgebiet A. G., Essen, Rathaus (V).
- Luftverkehr Strähle, Schorndorf b. Stuttgart (V, Lb).
- Luftverkehr Unterweser A. G., Wesermünde-Geestemünde, Mühlenstr. 12 (V).
- Gebr. Müller, Flugzeugbau, Griesheim b. D. (B).
- Nordbayerische Verkehrsflugzeug G. m. b. H., Fürth (V).
- Norddeutsche Luftverkehr A. G., Bremen-Neuenland (V).
- Oberschlesische Luftverkehr A. G., Gleiwitz (V).
- Photogrammetrie G. m. b. H., München, Sendlingertorplatz 11 (Lb).
- Raab-Katzenstein Flugzeugwerk G. m. b. H., Kassel B, Wohnstr. 61 (S, B, V, Lb).
- Rheinische Luftverkehr Ges. m. b. H., Köln (V).

Rohrbach Metallflugzeugbau G. m. b. H., Berlin  
N 39, Kiautschoustr. 9/12 (B).

Sächs. Luftverkehr A. G., Dresden-A., Nossenerstr. 2.

Schlesische Luftverkehr A. G., Breslau, Garten-  
straße 74 (V).

Severa G. m. b. H., Berlin W 35, Blumeshof 17 (V).

Süddeutsche Luft-Hansa A. G., München, Otto-  
straße 5/10 (V).

Südwestdeutsche Luftverkehrs A. G., Frankfurt  
a. M., Rebstock (V).

Luftschiffbau Zeppelin A. G., Friedrichshafen a. B.  
(Lb).

P: Allenstein, Altona, Baden-Baden, Bad Oeynhausen, Bad  
Reichenhall, Bamberg, Bayreuth, Berlin-Tempelhof, Berlin-  
Staaken, Berlin-Johannisthal, Bonn, Borkum, Braunschweig,  
Bremen, Bremerhaven, Breslau, Chemnitz, Cottbus, Darm-  
stadt, Dortmund, Duisburg, Düsseldorf, Dresden, Elbing,  
Emden, Erfurt, Essen-Mülheim, Flensburg, Frankfurt a. M.,  
Fürth-Nürnberg, Gelsenkirchen, Gera, Gießen, Gleiwitz,  
Görlitz, Goslar, Halle-Leipzig, Halle-Nietleben, Halberstadt,  
Hamburg, Hannover, Hildesheim, Hirschberg, Karlsruhe,  
Kassel, Kiel, Köln, Königsberg, Köslin, Kolberg, Konstanz,  
Krefeld, Leipzig-Mockau, Lübeck-Travemünde, Magdeburg,  
Mannheim, Marienburg, Meiningen, München, Oberwiesen-  
feld, München-Schleißheim, München-Gladbach, Münster  
i. W., Norderney, Nordhausen, Nohra, Osnabrück, Ostharz-  
Quedlinburg, Plauen, Regensburg, Saale-Schwarzatal,  
Schwerin, Sellin, Stettin-Alt-damm, Stettin-Kreckow, Stolp,  
Stralsund, Stuttgart-Boeblingen, Swinemünde, Tilsit, Vil-  
lingen, Wangerooze, Wernigerode, Westerland, Wilhelmsh-  
haven, Wyk a. Föhr, Zwickau.

**Ecuador — Ecuador — République de l'Equateur — República  
del Ecuador:**

P: Guayaquil.

**England — England — Angleterre — Great Britain:**

Aerofilms Ltd., Hendon, NW 9 (lb).

A. D. C. Aircraft, Ltd., London W. C. 2 89, Kingsway  
(Vertr., B).

The Airship Guarantee Co., London (L-V).

The Air Survey Co. Ltd., London 3, Copthall Buildings,  
Copthall Avenue E. C. 2.

Aircraft Operating Co. Ltd., London W. C. 2, 8 New  
Square, Lincolns Inn.

- A. N. E. C., Air Navigation and Engineering Co., Ltd., Addlestone, Surrey (B).
- Alliance Aeroplane Co. Ltd., London W 3, Hanger Hill Estate (B).
- Armstrong Whitworth-Aircraft Ltd., Coventry, Parkside (B, L-B).
- Austin Motors Ltd., Northfield, Birmingham (B).
- Avro Ltd., A. V. Roe Co. Ltd., Manchester, Newton Heath (B, S).
- Wm. Beardmore Co. Ltd., Dalmuir, Glasgow (L-B, B).
- Berkshire Aviation Tours, Wantage, East Hanney (V).
- The Blackburn Aeroplane and Motor Co., Ltd., Olympia, Leeds (B, S).
- Boulton and Paul Ltd., Norwich (B).
- The Bristol Aeroplane Co. Ltd., Filton, Bristol (B).
- The Central Aircraft Co. Ltd., C. A. C., Kilburn N. W. 179, High Road (B, V).
- Daimler Hire Ltd., London S. W. 28, Pall Mall (V).
- English Electric Co., E. E. C., London W. C. 2, Queens House, Kingsway (B).
- The Fairey Aviation Co. Ltd., Hayes, Middlesex (B).
- Gloucestershire Aircraft Co. Ltd., Cheltenham, Sunningend (B, S).
- Gosport Aircraft Co., Ltd., Gosport, Hants (B).
- Handasyde Aircraft Co. Ltd., London SW 11a, Regent Street (B).
- Handley Page Ltd., Cricklewood (B).
- Handley Page Transport Ltd., Cricklewood, Claremont Road (V).
- The de Havilland Aircraft Co. Ltd., Stag Lane Edgware, Middlesex (B, V, S).
- The H. G. Hawker Engineering Co. Ltd., Kingston-on-Thames, Canbury Park Road (B).
- Imperial Airship Scheme, London (L-V).
- Imperial Airways Ltd., London-Croydon (V).
- Instone Air Line Ltd., Surrey, Croydon, Aerodrome (V).
- Manchester Aviation Co., Manchester, 41 John Dalton Street (V).
- Midland Aviation Co., Castle Bromwich (V).
- Nieuport and General Aircraft Co., Ltd., London W. 1, 38. Conduit Street (B).
- Northern Air-Lines, Belfast, 17 Donegal Street (V).
- The North Sea Aerial and General Transport Ltd., Olympia, Leeds (V).

G. Parnall Co. Ltd., Coliseum Works, Park Row, Bristol (B).

R. A. E. London (B, L-B).

F. Sage Co. Ltd., 58 Grays Inn Road, London (B).

S. E. Saunders Ltd., East Cowes, Isle of Wight (B).

Savage Sky-Writing Co., Hendon, Aerodrome (R).

Short-Bros Ltd., London S.W. 1, 29—30 Charing, Cross (L-B, B).

The Supermarine Aviation Works Ltd., Southampton (B).

Surrey Flying Services, Croydon, Aerodrome (V).

Vickers Ltd., London S.W. 1, Vickers House, Broadway (L-B, B, S).

The Westland Aircraft Works Ltd., Yeovil Somerset (B).

P: Alderrove, Andover, Bedford, Biggin Hill, Bircham Newton, Brooklands Brough, Calshot, Castle Bromwich, Cattewater, Cranwell, Cricklewood, Croydon, Dalmuir, Digby, Donibristle, Duxford, Eastchurch, Edgware, Farnborough, Felixtowe, Filton, Gosport, Grain, Halton, Hamble, Hawkinge, Hendon, Henlow, Kenley, Lee-on-Solent, Leuchars, Leysdown, Littlestone, Lympne, Manchester, Manston, Marden, Martlesham, Netheravon, Northfield, Northolt, Old Sarum, Orfordness, Penshurst, Pulham, Renfrew, Shotwick, Smoogroo, Southampton, Spittlegate, Stag Lane, Upavon, Waddon, Wittering, Woolston, Worthy Down, Yeovil.

**Englische Besitzungen: Australien — English Dominions: Australia — Colonies anglaises: Australie — The Commonwealth of Australia:**

The de Havilland Aircraft Proprietary Ltd., Little Collins Street, Melbourne (B).

Australian Aerial Mail Services Ltd., Sydney N.S.W. (V).

Australian Aircraft and Engineering Co. Ltd., Sydney, 247 George Street (B).

The Aircraft Manufacturing and Supply, Geelong, Victoria (B).

Larkin Aircraft Supply Co., Melbourne (Vertr.).

The Queensland and Northern Territory Aerial Services Ltd., Longreach, Queensland (V).

R. A. A. F. Experimental Station, Randwick, Sydney (B).

Western Australian Airways Ltd., Perth, Western Australia (V).

P: Sydney, Brisbane, Melbourne, Adelaide, Charleville, Cloncurry, Derby, Geraldton.



**Bermuda — Bermuda Islands — Bermudes:**

The Bermuda and West Atlantic Aviation  
Ltd., Co. London W.1, 166 Piccadilly.  
P: Bermuda.

**Canada — Canada — Canada — Dominion of Canada:**

Aerial Service Co., Regina, Sask (V).  
Brock and Weymouth of Canada Ltd., 823—120  
St. James Street, Montreal, P. Q. (V).  
Canadian Vickers Ltd., Montreal, Que (B).  
O. H. Clearwater, 212 Saskatchewan Crescent, Saska-  
toon Sask (V).  
J. V. Elliot, 123 King Street West, Hamilton, Ont. To-  
ronto. Ont. (V).  
Ericson Aircraft Ltd., E. Toronto, Ont., 120 King  
Street (V).  
Fairchild Aerial Surveys Co. of Canda Ltd.,  
Quebec, Grand' Mère (lb).  
Laurentide Air Service Ltd., Grand' Mère, Quebec  
(B).  
K. R. Kerr, 54 Orchard View Blod, Toronto, Ont. (V).  
Mc Call-Hanrahan Aero Service, Calgary, Al-  
berta, 515 Grain Exchange Building (V).  
Mc Clelland Aircraft Ltd. Saskatoon, Sask, 104 Cob-  
bold Block (V).  
\* Niagara Air Services, Toronto, Ont., 618 Dominion  
Bank (V).  
Ontario Provincial Air Service, Forestry  
Branch, Parliament Buildings, Toronto, Ont. (V).  
Pacific Airways Ltd., 43 Canada Life Building, Van-  
couver B. C. (V).  
Plante Aerial Service, W. Montreal, 161 Craig Street.  
W. A. Straith, 76 Lanbard Street, Winnipeg, Man. (V).  
Vancouver Island Aerial Transport Co., Co-  
mox B. C. (V).  
Winnipeg Airco Ltd., Winnipeg, Man., 408 Confedera-  
tion Life Building (V).  
P: Vancouver, Winnipeg, Camp Borden, Dartmouth.

**Guayana — Guiana — Gu yane:**

Real Daylight Balata Co., Georgetown (V).  
P: Georgetown.

**Indien — India — Les Indes — The Indian Empire:**

P: Karachi, Calcutta, Bombay, Kathiawar, Lahore, Srinagar,  
Allahabad.

**Irland — Ihreland — Irlande — Saorstat Eireann:**

P: Dublin.

**Neufundland — Newfoundland — Terre Neuve:**

Aerial Survey Co. Ltd., St. Johns, 166 Duckworth Street (V).

P: St. Johns, Botwodd, Hawkes Bay, St. Anthony, Battle Harbour, Cartwright, Rigolet.

**Neuseeland — New Zealand — Nouvelle Zélande — The Dominion of New Zealand.**

New Zealand Aero Transport Co., Washdyke, Timaru (V).

P: Sockburn, Timaru, Christchurch.

**Süd-Afrika — South Africa — Afrique méridionale — The Union of South Africa:**

South African Airways Co. Ltd., Johannesburg (V).

P: Kapstadt.

**Estland — Esthonia — Esthonie — Eesti Wabariik:**

„Aeronaut“ A. S. Reval, Kinga-Tän 1 (V).

P: Reval.

**Finnland — Finland — Finlande — Suomen Tasavalta:**

Aero O. Y., Helsinki, Kruunvuorenkatu 5 (V).

Finska Lufttraffik A. B., Helsinki, 13 Skillnaden (V).

Suom. Flyvemaskinfabrik, Sveaborg (B).

P: Björkö, Rexholm, Perkjärvi, Salmi, Sortavalla, Utti, Villmanstrand, Alandinseln, Abo.

**Frankreich — France — France — République Française:**

Air Union, Paris, 9 rue Auber (V).

Aviméta, 29 Allées du Midi, Courbevoie, Seine (B).

Audenis-Vialle, Lyon (B, S).

Soc. Gen. des Constructions Industrielles et mécaniques, Borel-S.C.I.M. Puteaux, Seine, 64 Quai National (B)

Co. Générale des Constructions aéronautiques, Paris (B).

Avions Albert, Drancy, rue du Petit-Drancy.

Bellanger frères Paris I, 35 rue de la révolte (B).

Bernard Soc. des Avions, La Courneuve, Seine (B), 67 rue de la Convention.

Marcel Besson Cie., Boulogne-sur-Seine, rue St. Denis 5 (B).

Constr. Aéron. Blanchard, Les Côteaux, St. Cloud (B).

Blériot Aéronautique, Suresnes, Seine, 3 Quai du Maréchal Galliéni (B).

L. Bréguet, Soc. Anon. d. Ateliers d'aviation, Paris, 115 Rue de la Pompe (B).

René Caudron, Issy-les-Moulineaux, Seine, 52 rue Guynemer.

Aéronautique Militaire, Chalais-Meudon (L-B).

- Chantiers Aéro-Maritimes de la Seine, C. A. M. S., Paris, 16 rue d'Aguesseau (B).
- Chantiers Navales de la Croisette, Cannes A. M. (B).
- L. Clément, 128 rue de Silly, Boulogne-sur-Seine (B).
- Co. Aérienne Française, Suresnes, 18 rue de Nanterre (V, lb).
- Co. l'Aéronavale, Paris, 46 rue de Villiers (V).
- Co. Franco-Bilbaine d'aviation, Bayonne, 3 rue Jacques Laffitte (V).
- Co. Franco-Roumaine de Navigation Aérienne, Paris, 22 rue des pyramides (V).
- Co. Générale d'entreprises Aéronautiques, Paris, 182 Boulevard Haussmann (V).
- Co. internationale de Navigation Aérienne, C. I. D. N. A., Paris, 22 rue des Pyramides (V).
- Co. des messageries aériennes S. A., Paris, 2 rue Galilée (V).
- Co. des transaériens de tourisme et de messagerie, Paris, 72 rue la Boétie (V).
- G. Cormier, Paris, 237 rue St. Martin (Sch).
- E. Descamps, 12 rue de Bellevue (B), Sèvres, Seine et Oise.
- Constr. Aéronautiques E. Dewoitine, Chatillon, Seine, 12. Bd. Félix Faure (B).
- Etablissements Henri Dits-Moineau, 49 rue de la Tombe Issoire, Paris (B).
- Hydravions Donnet, Neuilly-sur-Seine 57, rue de Villiers (B).
- Soc. An. de Travaux Dyle et Bacalan, Paris, 2 rue Blanche (B).
- M. Ernoul, Aérotransports, Toulouse (B, V).
- H. et M. Farman, Billancourt, Seine, 167 rue de Silly (B, S).
- Lignes Farman, Paris, 4 rue Edouard.
- France Aviation, Boulogne-sur-Seine, 118 rue de Silly (B).
- F. B. A., L. Schreck, Argenteuil, Seine et Oise, Quai de la Seine.
- R. Hanriot, Carrières-sur-Seine, S. et O. 2 Route de Bezons (B, S).
- P. Latécoère, Paris, 79 rue Marceau (B, V).
- Latham Cie., Soc. Ind. de Caudebec, Caudebec en Caux, Seine Inf. (B).
- Soc. d'Aviation Letord, Meudon, 16 rue Paira (B).
- P. Levasseur, Paris, 17—21 Place Félix Faure (B).
- J. Levy, Paris, 160 rue Cardinet (B).

- Ateliers et Chantiers de la Loire Gourdou-Leseurre, Paris, 4 rue de Téhéran (B).
- Lioré et Olivier, Levallois-Perret, 16 rue de Villiers (B).
- E. de Marçay, Neuilly-sur-Seine, 5 Av. du Roule (B).
- L. de Monge, Issy les Moulineaux, 2 rue Camille Desmoulin prol. (B).
- Aéroplanes Morane-Saulnier, Puteaux, 3 rue Volta (B, S).
- Ateliers des Mureaux, Les Mureaux S. et O. (B).
- Nieuport-Delage, Issy-les-Moulineaux, Seine, 46 Boulevard Gallieni (B).
- J. Ors, Issy-les-Moulineaux, 9 rue Kléber (Sch).
- L. Peyret, Courtevoie (B).
- Pecheron, Neuilly, 102 avenue du Roule (B).
- Chantier et Ateliers de St. Nazaire Penhœt, Paris, 6 bis rue Auber (B).
- Chantiers de Provence-Aviation, La Courneuve, Seine, 67 rue de la Convention (B).
- H. Potez, Méaulte, Somme (B).
- Soc. des moteurs Salm'son, Billancourt, Seine, 102 rue du Point-du-Jours (B).
- Etablissements Schneider, Paris, 42 rue d'Anjou (B).
- Soc. Provençale de constructions aéronautiques, Paris VIII, 3 rue Montalivet (B).
- Soc. d'emboutissage et de constructions mécaniques (S. E. C. M.) Colombes, Seine, 171 Boulevard du Havre (B).
- Soc. Générale de transports aériens, Billancourt, 167 rue de Silly (V).
- Soc. Anon. pour la réalisation d'avions prototypes, S. R. A. P.-Bécherau, Paris, 85 Avenue de la Muette (B).
- Romano, Chantiers Navals de la Croisette, Cannes, A. M. R. Tampier, Boulogne-sur-Seine, 1 rue de Bellevue (B).
- Tellier-Duhamel-Albert, Paris, 32 rue Michel Ange (B).
- F. Villiers, Meudon, 42 rue d'Arthelon (B).
- Etablissements L. Vinay-Blanquier, 67 Boulevard Bessières, Paris (Sch).
- Etablissement Vinot Deguingan, Nanterre, 59 Av. G. Clemenceau (B).
- M. Wibault, Billancourt, 94 Av. des Moulineaux (B).
- Soc. Zodiac, Puteaux, 15 Av. du Havre (L-B).
- P.: Abbeville, Alger, Agadir, Agen, Ajaccio, Amberieu, Antibes, Angers, Azemmour, Angoulême, Arbaoua, Avord, Bayonne, Beauvais, Berck sur Mer, Biarritz, Bordeaux,

Bordj, Le Bourget, Bizerte, Bône, Bougie, Carcassone, Casablanca, Cazaux, Chalons-sur-Saône, Chatillon-sur-Seine, Chaux, Chissey, Compiègne, Constantine, Dakar, Dijon, Entzheim, Fez, Gabes, Habsheim, Le Havre, Hyers, Kairouan, Lyon, Macon, Marseille, Montélimar, Moulins, Nancy, Nantes, Nizza, Nîmes, Oran, Orléansville, Orléans, Saint-Quentin, Saint-Raphael, Saint-Rambert-d'Albon, Sousse, Sfax, Touggourt, Toulouse, Tours, Thonon, Tunis, Valenciennes, Villeneuve-Orly.

**Griekenland — Greece — Grèce — Helleniki Dimokratia:**

Blackburn, Athen (B).

„Ikaros“, Athen (V).

P.: Athen, Goudi, Lamia, Jannina, Saloniki, Drama, Suda.

**Guatemala — Guatemala — Guatémala — República de Guatemala:**

Janneau (V).

**Holland — Holland — Hollande — Nederland:**

Koninklijke Luchtvaart Maatschappij voor Nederland en Kolonien, Haag, 13 Heerengracht (V, lb).

N.V. Nationale Vliegtuigindustrie, Haag, Prinzessegracht 21 (B).

N.V. Nederlandsche Vliegtuigenfabriek, Amsterdam, Papaverweg (B).

H. Pander, Vliegtuigenfabriek, Haag.

P.: Deventer, Ede, Groningen, Hengelo, Heumen, Maaldrift, Roosendaal, Schellingwoude, Schiphol, Soesterberg, Vlissingen, Waalhaven, Wissekerke.

**Italien — Italy — Italie — Regno d'Italia:**

A. E. R. Orbosano, Via Governolo Torino (B).

Soc. An. Aero Espresso, Roma, 25 Piazza Mignanelli (V).

Aeronautica Ansaldo, Soc. Anon., Torino 17, Corso Francia 366 (B).

Cantiere Aeronautici Bergamasci (B).

Cantiere Aeronautico Breda, Sesto San Giovanni-Milan (B, S).

Cantieri Navali Triestino, Monfalcone (B).

A. Chiribiri, Torino, Via Montenegro (S).

Co. Nazionale Aeronautica, Roma 45 Via Aurora (S).

Co. di Navigazione aerea, Roma, 23 Via Sistina (V).

Navigazione Aerea Italiana, Taliedo (V, lb).

S.A.I. di Costruzioni Meccaniche Marina di Pisa (B).

Soc. Anon. F.I.A.T., Fabbrica Italiana Automobili Torino, Torino, Corso Dante 30 (B).

- Soc. An. Gabardini Cameri, Novara (S).  
 Aeronautica Macchi, Varese (B).  
 Piero Magni, Meda, Milano (B).  
 Offizine E. Cantieri Montefano, Naples (B).  
 Offizine Ferroviarie Meridionalie, Naples (B).  
 Piaggio Co., Sestri Ponente (B).  
 Soc. Idrovolanti Alta Italia, S.I.A.I., Sesto Calende (B).  
 Soc. Aeronautica Italiana, Roma (B).  
 Soc. Aeronautica Meccanica „Airone“, Bergamo, Ponte S. Pietro (B, S).  
 Soc. Anon. Meccanica Lombarda, S.A.M.L., Monga 4 Via Broggi (B).  
 Soc. An. di Navigazione Aerea, Genova, Via Antonio Meucci (V).  
 Soc. per lo sviluppo dell'aviazione in Italia Camproni, Vizzola Ticino (B).  
 Soc. Italiana sviluppo Aviazione, Triest, Portorose (V, S).  
 Soc. Italiana Brevetti Antoni, Firenze, Piazza dell'Olio (B, V, S).  
 Soc. Italiana Servizi Aerei, S.I.L.A., Roma, Via Torino 98 (V).  
 Soc. in Accomandita la Transalpina, Roma, 26 via XX Settembre (V).  
 Soc. An. Transadriatica, Ancona (V).  
 Soc. Anon. Cooperativa Trasporti Aerei S.A.C.T.A., Genova, Via XX Settembre (V).  
 Soc. Anon. Rilievi Aerofotogrammetrici, S.A. R.A., Roma, Via Germanico 109 (L).  
 Soc. Anon. Cooperativa P. Soro, Roma, Via Vicena 30 (V).  
 Soc. Aviazione Commerciale Italiana, S.A. C.I., Torino, Via Vigentina 44 (V).  
 Soc. Leonardo da Vinci, Milano (L-B).  
 Stabilimento di Costruzioni Aeronautiche, Roma (L-B).  
 P.: Albegna, Alessandria, Alfare di Pola, Ancona, S. Antioco, Arcade, Augusta, Aviano, Bologna, Borore, Boscomantico, Bozen, Brindisi, Cagliari, Campalto, Campiglia, Campoformido, Capua, Capodichmo, Catania, Centocelle, Ciampino, Civitavecchia, La Comina, Cuneo, Desenzano, Firenze, Foggia, Foligno, Furbara, Garda, Gardolo, Ghedi, Görz, Granili, Grottaglie, Jesi, Livorno, Lonate Pozzulo, Loreto, Malpensa, Mirafiori, Nettuno, S. Nicolo del Lido, Orbetello, Padua, Parma, Pescaria, Pia-

cenza, San Giusto, Pola, Pompei, Pontedera, Ravenna, San Sesto, Sarzana, Schirana, Sesto Calende, Syrakus, Spezia, Tarent, Terni, Terranova, Torretta, Varano, Venaria reale, Venedig, Vigna di Valle, Zara, Zaule.

**Japan — Japan — Japon — Nippon:**

Aichi Tokei Denki Kabushiki Kaisha, 15 Chitose-Funakatacho, Nagoya (B).

Fukunaga, Kaketsuka, Shidzuoka (B).

Itoh, Tsudanuma, Chiba (B).

Japan, Tokio (V).

Japan, Ootamachi, Gunma (B).

Kawasaki, Higashi-Kawasakicho, Hyozo, Kobe (B).

Kawanishi, Chiko-Umetatechi, Nishiku-Osaka (B).

Nippon Koku Kabushiki Kaisha, 114 Kawasankicho Hyogo, Kobe (B).

Nippon Kokuyujo Kenkyujo, Oohama, Sakai, Osaka (V).

Nakajima, Oostamachi, Gunma (B).

Mitsubishi, Nainenki Kaisha, Nagoya (B).

Nippon Sharyo Seizo Co., Atsuta-Machi, Nagoya (B).

Oguri, 2 Nakasarugakucho, Kandaku, Tokio (B).

Shirato, Samukawa, Chiba (S).

Tozai-Teiki-Kokuwai, Tachikawa, Tokio (V).

P: Namamugi, Suchi, Kidzugawa, Kabetsuka, Ojima, Nagoya.

**Jugslavien — Jugoslavia — Jougoslavie — Kraljevina Srba, Hrvata i Slovenaca:**

„Icarus“, Novi Sad.

P: Belgrad, Mostar, Neusatz, Serajewo, Uesküb, Agram.

**Lettland — Latvia — Lettonie — Republica Latvija:**

Lettländische Luftverkehrs A.-G., Riga, Rainisboulevard 33 (V).

G. S a k o w s k y, Riga, Schulenstraße (Vertr.).

P: Riga, Dünaburg.

**Litauen — Lithuania — Lithuanie — Lietuva:**

Allgemeine Flug-Gesellschaft m. b. H. „Memel“, Memel (B).

P: Kowno, Memel.

**Mexiko — Mexico — Mexique — Estados Unidos Mexicanos:**

Aerial Navigation Co., Mexiko (V).

Cia. Mexicana de transportes Aereos, Mexico City (V).

Co. Mexicana de Navegacion Aera S. A. Mexico (V).

Cia. Mexicana de transportes Aereos, Mexico City (V).

National Aircraft Factory, Valbuena (B).

Enrique Schoendube, Mexico City (S).

P: Valbuena, San Benito.

**Norwegen — Norway — Norwège — Norge:**

P: Horten, Kristianssand, Bergen, Kjeller, Vaernes, Ovreband.

**Oesterreich — Austria — Autriche — Oesterreich:**

„Avis“ Flugzeug- u. Auto-Werke G. m. b. H., Wien I, Freyung 3

Austria Flugverkehrs-A.-G., Wien, Mariahilferstr. 109 (B, V, S).

Baeg Flugzeugbau, Wien (B).

Th. Hopfner, Wien (B).

Lohnerwerke G. m. b. H., Wien (B).

Oesterreichische Luftverkehrs-A.-G., Wien, Karlsplatz 7 (V).

Zentral Aviatik u. Automobil-G. m. b. H., Wien (B), Reißnerstr. 27—29.

P: Aspern, Graz, Jedlese, Klagenfurt, Linz, Salzburg.

**Peru — Peru — Pérou — República del Peru:**

Cia. Nacional Aeronautica, Lima, Bellavista Aerodrome (V, S).

Curtiss Aeroplane Export Corp., Lima (Vertr.).

Co. Peruana de Aviacion Pinillos, Lima, Bellavista Aerodrome (V).

The Faucelt Aerial Transport Service, Lima, Bellavista Aerodrome (V).

P: Lima, Arequipa, Callao, Bellavista, Parcoy.

**Polen — Poland — Pologne — Rzeczpospolita Polska:**

Aero Lloyd, Warszawa (V).

Deblin, Deblin (B).

Francusko-Polski Zaclady Lotnice, Warszawa (B).

Gabriel-Flugzeugwerke, Bromberg (B).

Fabrika Lotnicza, Biala (B).

Plague Laszkiewicz, Lublin (B).

Podlaska Wydwornia, Samolotow, Biala-Poslaska (B).

Samolot-Poznan (B).

Soc. d'établissements polonaise d'automobile et d'aviation, Warszawa (B).

P: Warszawa, Lemberg.

**Portugal — Portugal — Portugal — Republica Portuguesa:**

P: Alverca do Ribatejo, Cintra, Ponte do Sôr, Monte Velho.

**Rumänien — Roumania — Roumanie — Romania:**

Astra, Arad, Transsilvania.

P: Bukarest, Galatz, Jassy, Tecuciu, Clug, Kischineff, Arad.



**San Salvador — San Salvador — San Salvador — República de El Salvador:**

P: San Salvador.

**Schweden — Sweden — Suède — Sverige:**

A. B. Flygindustri, Limhamn (B).

Aero Transport A. B., Stockholm (V).

Nordiska Flygrederie, Stockholm (V).

Nordiska Phoenix A. B., Gothenburg (B).

Orebro Flyg A. B., Orebro.

Svenska Aeroaktiebolaget, Lidigön, Stockholm (B).

Thulin Aeroplane A. B., Landskrona, Lymnigbyhed (B).

P: Aengelholm, Barkarby, Falkenberg, Gashaga, Gothenburg, Hägersnäs, Halmstad, Helsingberg, Hesselholm, Jarfälla, Karlskrona, Kristianstad, Laholm, Ladugards, Landskrona, Lindarängen, Ljungbyhed, Luervajaure, Malmö, Malmstätt, Oerebro, Porjus, Stockholm, Varberg.

**Schweiz — Switzerland — Suisse — Schweizerische Eidgenossenschaft:**

Ad Astra Aero, Schweizerische Luftverkehrs A. G. Zürich, Stockerstraße 43 (V, Lb).

Aviatik beider Basel, Basel-Birsfelden (V, S, Lb).

Alfa S. A. Lausanne, Aerodrome de la Blécherette (V, S, Lb).

Balair, Basler Luftverkehr A. G., Basel-Birsfelden (V).

A. Comte, Zürich, Rämistr. 7 (B, S).

Eidgenössische Konstruktionswerksätze, Thun (B).

A. G. für Dornier-Flugzeuge, Altenrhein bei Rorschach (B).

Korsa, Konstruktionswerkstätte, Altenstetten-Zürich (B).

P: Basel, Genf, Lausanne, Zürich, Arbon, Ermatingen, Kreuzlingen, Ouchy, Locarno, Lugano, Romanshorn, Rorschach, Zürich-Horn, Chaux de Fonds, Horgen, Aarau, Bern, Bellinzona, Bex, Bière, Bulle, Chur, Drogens, Frauenfeld, Hilfikon, Interlaken, Luzern, Olten, Payerne, St. Gallen, Thun.

**Siam — Siam — Siam — Muang T'ai:**

P: Singora, Ubon, Chiangmai, Dannuang-Bangkok.

**Spanien — Spain — Espagne — Espana:**

Aeronautica Militar Española, Cuarte Vienta, Madrid (B).

Cia. Aeromaritima Mallorquina, Palma de Mallorca (V).

H. Alfaro, Madrid (B, S).

J. de la Cierva, Madrid (B).

Sdad Colón Transaérea Española, Madrid, Antonio Maura 18 (V).

Cia. Española de Aviación, Madrid, Olózaga 5—7 (V, S).

Cia. Española de Empresas Aero-Maritimas, Madrid, Alcalá 62 (V).

Cia. Española de tráfico Aereo, Madrid, Antonio Maura 18 (V).

D. A. Díaz, Getafe (B).

D. J. Loring, Madrid, Montalban 13 (B).

Union Aérea Española, Madrid, Mayor 4 (V).

P: Cuarto Vientos, Sevilla, Saragossa, Los Alczares, Getafe, Guadalajara, Granada, Arcila, Tetuan, Zeluán.

**Tschechoslowakei — Czecho-Slovakia — Tschécoslovaquie — Czeskoslovenska Republika:**

Aero Továrna Letadel, Vysocany (B, V).

Avia Co. M. Bondy, Kbely (B).

Vojenska Tovarna na Letadla, Letnany (B).

P: Kbely, Olmütz, Pressburg, Neutra, Uzhorod, Kaschau.

**Türkei — Turkey — Turquie:**

P: Konstantinopel.

**Ungarn — Hungary — Hongrie — Magyarország:**

Feiro repülőgépepítő vállalat Feigl és Rotter, Budapest (B).

Neuschloß-Lichtig, A.-G., Albertfalva (B).

Ungarische Aero Expres A.-G., Budapest (V).

Ungarische Luft-Verkehrs-A.-G., Budapest (V).

P: Albertfalva, Budapest, Szegedin, Miskolc, Szombathely.

**Union der Sowjet-Republiken — Union of the Soviet Republics of Russia — Union des Soviets — Sojuz Socialisticeskich Sovetskich Respublik:**

Anatra Co., Taganrog (B).

Bolschewik-sawod, Moskwa (B).

Dobroljet, Moskau (V, B, S).

Moskwa-sawod, Moskwa (B).

Russo-Batigny Co., Leningrad (B).

Ukrowosduchgulj, Kiew (V).

P: Leningrad, Moskau, Smolensk, Podosinsk, Rostoff, Sewastopol.

**Uruguay — Uruguay — Uruguay — República oriental del Uruguay:**

P: Montevideo.

**Vereinigte Staaten von Nordamerika — United States of North America — Etats-Unis — United States of America:**

Adams Aircraft Co., Oklahoma City, Okla (S).

Advance Aircraft Co., Troy (Ohio) (B).

Aerial Navigation and Engineering Co., Denver, Colo. Forster Building (V).  
 Aerial Service Corp., Hammondsport N.Y. (B).  
 Aero Ltd., New York City, 20 West 34th Street (V).  
 The Healey-Aeromarine Bus Co. Inc., Keyport, N.Y. (B).  
 Airship Manufacturing Co. of America, Hammondsport, N.Y. (L-B).  
 The Aircraft Corp. of America, New York City, 109 West, 57th Street (B).  
 The Alexander Aircraft Co., Denver, Colo., Alexander Industries Building, Room 401 (B).  
 Allison Airplane Co., Lawrence, Kans. (B).  
 The American Eagle Aircraft Co., Richards Field, Kansas City, mo. (B).  
 American Aircraft Inc., Baltimore, Md. (B).  
 American Airways, New York, College Point (V).  
 American Investigation Corp., New York, 37/39 Pine Street (L-B).  
 Arrow Aircraft Corp. Havelock, Neb. (B).  
 Arkansas Aircraft Co. (B).  
 Ashmussen Aeronautical Co., Omaha, Neb. 65th and Center Streets (Vertr.).  
 Atlantic Aircraft Corp., Hasbrouck Heights, N.Y. (B).  
 Aurora Aviation Co. Inc., Aurora Ill. (S).  
 Aviation Engineering Co., Lawrence, Kansas (S,B).  
 Baldwin Aircraft Co., Baldwin, Long Island, N.Y. (B).  
 Balsams Air Service, Garden City, Long Island (V).  
 Barnhardt Ltd., Little Pasadena Cal. (B).  
 B. B. and B. Aerial Co., Marshfield, Wis. (S).  
 Bethlehem Aircraft Corp., Bethlehem, Pennsylvania (B).  
 Bird Aircraft Corp., San Diego, Cal. (B).  
 Boeing Airplane Co., Seattle, Wash., Georgetown Station (B).  
 Booth Aerial Engineering, Hammondsport, New York (B).  
 Booth and Thurston, Mitchel Field, Long Island (B).  
 Breese Aircraft Co., San Francisco (B).  
 Brown Mercury Aircraft Corp., Los Angeles, Cal. (B).  
 H. A. Bruno and Associates, New York, 1457 Broadway (Vertr.).  
 The Buhl Aircraft Co., Marysville, Mich. (B).  
 California-Curtiss Aeroplane Co., Los Angeles, Cal. (Vertr.).

- McCarthy Aeronautical Engineering Co., Inc., Detroit, Mich. (B).
- Catron & Fisk Airplane Co., Velinco, Calif. (B).
- C. D. Air Express Gloucester City, N. Y. (B).
- The Central States Aero Co. Inc., 318-9 Whitaker Building, Davenport, Iowa (B).
- Central Aircraft of Mahask, Kan. (B).
- Chamberlin Aircraft Co., Hasbrouk, Hts., N. Y. (S).
- Clark Aircraft Co., Akron O., 310 Water Street (S).  
F: Ansaldo.
- Cleveland Air Service, Coventry, Vt. (V).
- Cole Aircraft Corp., Cleveland (B).
- The Columbia Aircraft Corp., Woolworth Building, New York City, N. Y. (B).
- Concord Aircraft Co., Concord, N. H. (S).
- Consolidated Aircraft Corp., Buffalo, N. Y. 2050 Elmwood Avenue (B).
- Crawford Airplane Co., Kenice, Cal. (B).
- Cooke Aero Import, Watertown, S. Dak. (S).
- Cox-Klemin Aircraft Corp., Baldwin. L. I. N. Y. (B).
- Curtiss Aeroplane and Motor Co., Garden City, Long Island, N. Y. (B, S).
- Curtiss Aeroplane Export Corp., New York, 52 Vanderbilt Ave. (Vertr.).
- Curtiss Aircraft Corp., Love Field, Dallas, Texas (Vertr.).
- Curtiss Bond Airplane Co., Montgomery, Alabama (Vertr.).
- Curtiss Eastern Airplane Corp., Philadelphia, Pa., 15th Street (Vertr.).
- Curtiss Indiana Co., Kokomo, Ind. (Vertr.).
- Curtiss Humphreys Airplane Co., Denver, Colo., 1st. National Bank Building (Vertr.).
- Curtiss Iowa Aircraft Corp., Fort Dodge, Iowa (Vertr.).
- Curtiss New England Airplane Co., Garden City, Long Island, N. Y. (Vertr.).
- Curtiss Northwest Airplane Co., Minneapolis, Minn., 707 Metropolitan Bank Building (Vertr.).
- Curtiss Wisconsin Airplane Co., Milwaukee, Wis., 330 Clinton Street (Vertr.).
- R. C. Diggins Co.-Jakey., Chicago, Ill., 140 Dearborn Street (S).
- Dornier Metallbauten G. m. b. H., Harry Vissering, Chicago, Ill. (Vertr.).
- Douglas Co., Santa Monica, Calif., 2435 Wiltshire Bd. (B).
- Driggs Aircraft Corp., Lansing, Mich. (B).
- Dycer Airport, Los Angeles, Cal. (B).

- Easter Airways, Inc., Baltimore, Md. (V).
- The Eberhart Aeroplane and Motor Co. Inc., Buffalo, N. Y. (B).
- Edgewater Beach Air Service, Chicago, Ill., 3158 N. Clark Street (V).
- The Edo Aircraft Corp., College Point, Long Island, N. Y.
- G. Elias and Brother, Buffalo, New York, 965 Elk Street (B).
- The Fairchild Aviation Corp., Farmingdale L. J., N. Y. (B).
- Fairchild Aerial Camera Corp., New York City, 136 West 52 nd Street (lb).
- Finger Lakes Air Service, Inc., Auburn N. J. (V).
- Fluton Airway of Michigan, Inc., Long Lake (V, S).
- Fokker Aircraft Corp., New York City, N. Y. 110E 42 nd Street (B).
- Friesley Aircraft Corp., Gridley, Calif. (B).
- General Air Service Corp., Washington D. C. (L-V).
- Oliver Gies Airplane Co., Great Falls, Mont. (S).
- Good and Forster Aerial Service, Dallas, Tex., Love Field (S).
- Goodyear Tyre and Rubber Co., Akron (Ohio) (L-B).
- Goodyear-Zeppelin Corp., Akron (Ohio) (L-B).
- Gravers Flying Circus, Belleville, Kans. (K, S, V).
- The Hamilton Metalplane Co., 60 Keefe Avenue, Milwaukee, Wisconsin (B).
- Harding Parashute Co., Inc., Minneapolis, Min., 1706 Queen Avenue (Sch).
- Heath Airplane Co., Inc., Chicago, 2856 Broadway (B, S).
- Heddon Aviation Co., Ing., Dowagiac, Mich. (S).
- The Hess Aircraft Co., Detroit, Mich., 11 532 1st National Building (B).
- W. Hill Aeroplane Co., Arkansas City, Kans. (S).
- Hunt Aviation Co., Detroit (B).
- Huron Aerial Rapid Transit Co., Huron, S. Dak. (V).
- International Aircraft Corp., Los Angeles, Cal. (B).
- Irvin Aircraft Co., Sacramento, Cal. (B).
- Johnson Airplane and Supply Co., Dayton, Ohio, Ludlow Street (B, S).
- J. L. Aircraft Corp., New York City, 347 Madison Ave (V).
- Wallace Kellet Co., Inc., Philadelphia, Pa., Widener Building (Vertr.).
- The Keystone Aircraft Corp., 25 Broad Street, New York City, N. Y. (B).

- The Kentucky Aircraft Corp., Owensboro-Kentucky (B).
- The Kinner Airplane and Motor Corp., Glendale, Cal. (B).
- The Kirkham Products Co., Garden City, N. Y. (B).
- Kokomo Aviation Co., Kokomo, Indiana (S).
- The Kreider-Reisner Aircraft Co., Inc., Hagerstown, Maryland (B).
- E. M. Laird Co., Chicago, Ill. (B).
- Lark, Harding Zoek and Bahl Aircraft Co., Lincoln, Nebr. (B).
- Lexington Aviation Co., Inc., Lexington, Ky. (V, S).
- Lincoln Standard Aircraft Corp., Lincoln, Nebraska, 24th and O Streets (B, S).
- Lockheed Aircraft Co., Los Angeles (B).
- The Loening Aeronautical Engineering Corp., New York City 420-428 East 31st Street (B).
- Lloyd J. Logan, Aviation Co., Cleveland, Ohio, 712 Superior Ave., N. W. (Vertr.).
- Lynchburg Air Service Corp., Lynchburg, Virginia, 218 Wall Building (S, Vertr.).
- Lundington Exhibition Co., Philadelphia, 810 Atlantic Building (S, V, Vertr.).
- L. W. F. Engineering Corp., College Point, L. J., N. Y. (B).
- Mahoney Aircraft Corp., San Diego, Cal., 3200 Barnett Avenue (B).
- Marshall Aircraft Co., Marshall, Mo. (B).
- A. L. Markwell, Los Angeles, Cal. (B).
- The Glenn L. Martin Co., Cleveland, Ohio (B).
- I. V. Martin Aeroplane Factory, Garden City, New York (B).
- Mayer Aircraft Corp., Bridgeville, Pa. (S).
- Michigan Aero Service Corp., Lansing, Mich. (V, S).
- The Mid-Continent Aircraft Co., Tulsa, Oklahoma (B).
- Mohawk Aero Co., Minneapolis (B).
- Mohme Aero Engineering Corp., New Brunswick, N. Y. (B).
- Mid-West Airways Corp., Monmouth, Ill. (S, V).
- The Montee Aircraft Co., Clover Field, Santa Monica, California (B).
- Mobridge Aerial Co., Inc., Mobridge, S. Dak. (S).
- Morane Saulnier Aeroplanes, Baltimore, Md., 709 Equitable Building.
- National Airways System, Lomaz, Ill. (B).
- The Naval Aircraft Factory, Philadelphia (L-B, B).

- Nicholas Aerial Shows and Flying School, Marshall, Mo., (K, S, V).
- Nicholas-Beazley Airplane and Motor Co., Marshall, Mo. (B).
- Night Aero Advertising Corp., 552 Seventh Avenue, New York City (N-R).
- North Central Aviation Co., Marceline, Mo. (V).
- Pioneer Aircraft Corp., New York (B).
- Pitcairn Aviation Inc., Land Title Building, Philadelphia, Pa. (B).
- Pacific Aircraft Corp., Berea, Cal. (B).
- Patridge Inc., Chicago, Ill., 430 S. Michigan Ave. (S).
- Phaesant Aircraft Co. (B).
- Racer Aircraft Co., Perth, Amboy, N. Y. (B).
- Remington-Burnelli Aircraft Corp., New York City, 247 Park avenue (B).
- Robertson Aircraft Corp., St. Louis, Mo., 5248 Oakland Avenue (V).
- Rogers-Day, Construction Co., Gloucester, New Jersey (B).
- Rowe Flyers Hasbrouck Heights, N. Y. (S).
- F. Russel Aviation Co., Inc., Spokane, Washington (V).
- Ryan Airlines Inc., San Diego, Calif., 3200 Barnett Avenue (B).
- San Antonio Aviation and Motor School, San Antonio, Texas, 509 Navarro Street (S).
- Stearman Aircraft Inc., Venice, Cal., 353 Third Avenue (B).
- Sattco, Service Aviation Co., Wabash, Indiana (B).
- Seaboard Consolidated Airlines Inc., New York City (V).
- Seattle and Puget Sound Airway Co., Seattle, Wash. 1519 3rd Ave. (V).
- The Sikorsky Manufacturing Corp., New York City, 250 West Street (B).
- Skysyne Corp., Baltimore, 711 Keyser Bldg. (V).
- Skywriting Corp., New York (R, NR).
- Slinger, Chester F. Palo-Alte Reedwood City, San Francisco (B).
- Southland-Yobbing House Norfolk, Va. (Vertr.).
- Stiles Aircraft Inc., Chicago, Ill., 538 Souht Dearborn Street (B).
- The Stinson Arplane Corp., Detroit, Mich., 439 Congress Street West (B).
- St. Louis-Curtiss Airplane Co., St. Louis, Mo. (Vertr.).
- Stout-Metal-Aeroplane Division of the Ford Motor Co., Detroit, Mich. (B, V).

St. Petersburg Air Boat Line, St. Petersburg, Fla. (V).  
Sturtevant Aeroplane Co., Boston, Mass., Jamaica Plain (B).  
The Swallow-Airplane Mfg. Co., Wichita, Kom. (B).  
Syracuse Air Line, Syracuse (V).  
Thomas-Morse Aircraft Corp. Ithaca, N. Y. (B, S).  
The Travelair Mfg. Co. Inc., Wichita, Kansas (B).  
The Thunderbird Aircraft Inc., Los Angeles, Cal. 6109 South Western Avenue (B).  
Walter T. Varney, San Francisco, Cal. 832 Post Street (S).  
The Chance Vought Corp., Long Island City, N. Y., Borden and Review Avenues (B).  
Waterhouse Aircraft Inc., Glendale Airport, Glendale, Cal.  
Weaver Aircraft Co., Crain, Ohio (B).  
The Western Airplane Corp., Chicago, Ill. (B).  
Whites Aircrafts, Des Moines, Iowa, 17th and Crocker Streets (B).  
Williams and Hill Airplane Co., Arkansas City, Kansas (Vertr.).  
The Woodson Aircraft Corp., Napoleon, Ohio (B).  
Wren Big Stone Gap Virginia (S, V, lb).  
The Wright Aeronautical Corp., Paterson, N. J., 238 Lewis Street (B).  
The Yackey Aircraft Co., Checkerboard Field, Maywood, Illinois (B).  
Zenith Aircraft Co., Santa Ana, Cal. (B).  
Santa Ana Aircraft Co., Santa Ana, Cal. (B).  
P: Aberdeen, Anacostia, San Antonio, Romtoul, San Francisco, Ft. Bliss, Hampton, Garden City, Montgomery, Fort Sill, Riley, Belleville, Mt. Clemens, Fairfield, Oahu, Philippinen, San Diego, Coco Solo, Pearl Harbour, Pensacola, Great Lakes, Chatam, Cape May, Rockaway, Lakehurst, Philadelphia, Newport, Dalgren, Quantico, Santo Domingo, Port-au-Prince, Parris Island, Chicago, Cheyenne.

---



# Hoheitsabzeichen für Kriegsluftfahrzeuge.

Bemerkungen: Reihenfolge der Farben bei Kokarden und Dreiecken von innen nach außen, bei Streifen von links nach rechts.

Staat	Abzeichen	
	Auf Flügeln, Rumpf, Schiffshülle usw.	Auf Seitensteuer
Argentinien	Kokarde: hellblau-weiß-hellblau	Streifen (senkr.): hellblau-weiß-hellblau. Mitte: gelbe Sonne
Belgien	Kokarde: schwarz-gelb-rot	Streif. (skr.): schwarz-gelb-rot
Brasilien	Kokarde: hellblau-gelb-grün	Streifen (senkr.): gelb-grün
Bulgarien	X: schwarz auf weißem Felde	X: schwarz auf weißem Felde
China	Streifen: wagrecht: rot-gelb-blau-weiß-schwarz	Streifen (wagr.): rot-gelb-blau-weiß-schwarz
Dänemark	Kokarde: weiß-rot	Streifen (senkr.): rot-weiß-rot
Deutschland (bis 1919)	Kreuz: schwarz auf weiß. Felde	Kreuz: schwarz auf weiß. Felde
England	Kokarde: rot-weiß-blau	Streifen (senkr.): blau-weiß-rot
Estland	Dreieck: blau-schwarz-weiß	Strf. (wgr.): blau-schwarz-weiß
Finnland	Hakenkreuz: blau auf weißem Felde	Hakenkreuz: blau auf weißem Felde
Frankreich	Kokarde: blau-weiß-rot	Streifen (wagr.): blau-weiß-rot
Griechenland	Kokarde: hellblau-weiß-hellblau	Streifen (wagr.): hellblau-weiß-hellblau
Holland	Scheibe mit Segmentteilung: rot-weiß-blau	Streifen (wagr.): rot-weiß-blau
Italien	Kokarde: grün-weiß-rot	Streifen (senkr.): grün-weiß-rot
Japan	Scheibe: rot auf weißem Felde	Scheibe: rot auf weißem Felde
Jugoslawien	Kreuz: weiß auf blau-weiß-roter Kokarde	Streifen (wagr.): blau-weiß-rot
Lettland	Hakenkreuz: a. Spitze stehend: karminrot auf weißem Felde	Streifen (senkr.): karminrot-weiß-karminrot
Mexiko	Dreieck: rot-weiß	Dreieck: rot-weiß
Norwegen	Streifen (senkrecht): rot-weiß-blau-weiß-rot	Streifen (senkr.): rot-weiß-blau-weiß-rot
Österreich (bis 1919)	Kreuz: schwarz auf weißem Felde	Kreuz: schwarz auf weiß. Felde
Polen	Quadrat mit vier Karos: weiß-rot-weiß-rot	Quadrat mit 4 Karos: weiß-rot-weiß-rot
Portugal	Kokarde: grün-rot	Streifen (senkr.): grün-rot. Mitte Wappen
Rumänien	Kokarde: hellblau-gelb-rot	Streif. (skr.): hellblau-gelb-rot
Schweden	3 Kronen: schwarz auf weißem Feld oder weiß auf schwarzem Feld in V-Stellung	3 Kronen: schwarz auf weißem Feld oder weiß auf schwarzem Feld in V-Stellung
Schweiz	Kreuz: weiß auf rotem Felde	Kreuz: weiß auf rotem Felde
Siam	Kokarde: rot-weiß-blau-weiß-rot	Streifen (wagr.): rot-weiß-blau-weiß-rot
Spanien	Kokarde: rot-gelb-rot	Streifen (wagr.): rot-gelb-rot
Tschechoslowakei	Streifen (wagr.): weiß-rot mit Dreieck: blau	Streifen (wagr.): weiß-rot mit Dreieck: blau
Türkei	Quadrat: schwarz auf weißem Felde	Quadrat: schwarz auf weißem Felde
Ungarn	Kokarde: grün-weiß-rot	Streifen (senkr.): grün-weiß-rot
Union d. Sowjetrepubliken	Fünfsackstern: rot	Fünfsackstern: rot*)
Uruguay	Scheibe mit Streifen (wagr.): blau-weiß-blau u. rot. Querbalken	Streifen (wagr.): blau-weiß-blau mit rotem Querbalken
Ver. Staaten von Nordamerika	Kokarde: rot-blau mit weißem Fünfsackstern	Streifen (senkr.): rot-weiß-blau

\*) Staatliche Luftfahrzeuge, die weder Verkehrs- noch Kriegszwecken dienen: Hammer und Sichel mit den Stielen gekreuzt: schwarz auf lichthem Grunde.

## Emblems of Sovereignty for War Aircraft.

Remarks: Sequence of colours in cockades and triangular insignia from within to without, in stripes from right to left.

Country	Emblems	
	on wings, hull, envelope etc.	on vertical rudder
Argentina	Cockade: light blue-white-light blue	Stripes (vertical): light blue-white-light blue. Centre: yellow sun
Austria (until 1919)	Cross: black on white background	Cross: black on white background
Belgium	Cockade: black-yellow-red	Stripes (vert.): black-yellow-red
Brazil	Cockade: light blue-yellow-green	Stripes (vert.): yellow-green
Bulgaria	X: black on white background	X: black on white background
China	Stripes: horizont.: red-yellow-blue-white-black	Stripes (horizont.): red-yellow-blue-white-black
Czecho-Slovakia	Stripes: horizont.: white-red with triangle blue	Stripes: horizont.: white-red with triangle blue
Denmark	Cockade: white-red	Stripes (vert.): red-white-red
England	Cockade: red-white-blue	Stripes (vert.): blue-white-red
Estonia	Triangle: blue-black-white	Stripes (hor.): blue-black-white
Finland	Fylfot: blue on white background	Fylfot: blue on white background
France	Cockade: blue-white-red	Stripes (horiz.): blue-white-red
Germany (until 1919)	Cross: black on white background	Cross: black on white background
Greece	Cockade: light blue-white-light blue	Stripes (hor.): light blue-white-light blue
Holland	Segmented disk: red-white-blue	Stripes (horiz.): red-white-blue
Hungary	Cockade: green-white-red	Stripes (vert.): green-white-red
Italy	Cockade: green-white-red	Stripes (vert.): green-white-red
Japan	Disk: red on white background	Disk: red on white background
Jougoslavia	Cross: white on blue-white-red cockade	Stripes (horiz.): blue-white-red
Latvia	Fylfot: standing on edge: crimson on white background	Stripes (vert.): crimson-white-crimson
Mexico	Triangle: red-white	Triangle: red-white
Norway	Stripes (vert.): red-white-blue-white-red	Stripes (vert.): red-white-blue-white-red
Poland	Square with four diamonds: white-red-white-red	Square with four diamonds: white-red-white-red
Portugal	Cockade: green-red	Stripes (vert.): green-red. Centre crest
Roumania	Cockade: light blue-yellow-red	Stripes (vert.): light blue-yellow-red
Sweden	3 crowns: black on white background or white on black background, V shaped	3 crowns: black on white background or white on black background, V shaped
Switzerland	Cross: white on red background	Cross: white on red background
Siam	Cockade: red-white-blue-white-red	Stripes (horiz.): red-yellow-red
Spain	Cockade: red-yellow-red	Stripes (horiz.): red-yellow-red
Turkey	Square: black on white background	Square: black on white background
United Sowel Republics	Five-poinzed star: red	Five-poinzed-star red*)
Uruguay	Disk with stripes (horiz.): blue-white-blue and red cross-beam	Stripes (horiz.): blue-white-blue with red cross-beam
United States of N.-America	Cockade: red-blue with white five-poinzed star	Stripes (vert.): red-white-blue

\*) Governmental air craft used neither for traffic nor for war purposes: Hammer and scythe with crossed handles: black on white background.

# Insignes de souveraineté pour aéronefs de guerre.

Observations: Suite des couleurs en cocardes et triangles de par l'intérieur, en raies de gauche à droite.

Pays	Insignes	
	sur les ailes, la coque, l'enveloppe etc.	sur le gouvernail vertical
Allemagne (jusqu'à 1919)	Croix: noir sur fond blanc	Croix: noir sur fond blanc
Angleterre	Cocarde: rouge-blanc-bleu	Raies (vert.): bleu-blanc-rouge
Argentine	Cocarde: bleu clair-blanc-bleu clair	Raies (vert.): bleu clair-blanc-bleu clair. Milieu: soleil jaune
Autriche (jusqu'à 1919)	Croix: noir sur fond blanc	Croix: noir sur fond blanc
Belgique	Cocarde: noir-jaune-rouge	Raies (vert.): noir-jaune-rouge
Brésil	Cocarde: bleu clair-jaune-vert	Raies (vert.): jaune-vert
Bulgarie	X: noir sur fond blanc	X: noir sur fond blanc
Chine	Raies (horiz.): rouge-jaune-bleu-blanc-noir	Raies (horiz.): rouge-jaune-bleu-blanc-noir
Danemark	Cocarde: blanc-rouge	Raies (vert.): rouge-blanc-rouge
Estonie	Triangle: bleu-noir-blanc	Raies (horiz.): bleu-noir-blanc
Espagne	Cocarde: rouge-jaune-rouge	Raies (horiz.): rouge-jaune-rouge
Etats-Unis	Cocarde: rouge-bleu avec étoile blanche à cinq pointes	Raies (vert.): rouge-blanc-bleu
Finlande	Croix gammée: bleu sur fond blanc	Croix gammée: bleu sur fond blanc
France	Cocarde: bleu-blanc-rouge	Raies (horiz.): bleu-blanc-rouge
Grèce	Cocarde: bleu clair-blanc-bleu clair	Raies (horiz.): bleu clair-blanc-bleu clair
Hollande	Disque avec segment: rouge-blanc-bleu	Raies (horiz.): rouge-blanc-bleu
Hongrie	Cocarde: vert-blanc-rouge	Raies (vert.): vert-blanc-rouge
Italie	Cocarde: vert-blanc-rouge	Raies (vert.): vert-blanc-rouge
Japon	Disque: rouge sur fond blanc	Disque: rouge sur fond blanc
Jougoslavie	Croix: blanc sur cocarde bleu-blanc-rouge	Raies (horiz.): bleu-blanc-rouge
Lettonie	Croix gammée: debout sur pointe: carmin sur fond blanc	Raies (vert.): carmin-blanc-carmin
Mexique	Triangle: rouge-blanc	Triangle: rouge-blanc
Norvège	Raies (vert.): rouge-blanc-bleu-blanc-rouge	Raies (vert.): rouge-blanc-bleu-blanc-rouge
Pologne	Carré avec quatre carreaux: blanc-rouge-blanc-rouge	Carré avec quatre carreaux: blanc-rouge-blanc-rouge
Portugal	Cocarde: vert-rouge	Raies (vert.): vert-rouge Milieu: signe
Républ. Unies des Soviets	Etoile à cinq pointes: rouge	Etoile à cinq pointes: rouge*)
Roumanie	Cocarde: bleu clair-jaune-rouge	Raies (vert.): bleu clair-jaune-rouge
Suède	3 couronnes: noir sur fond blanc ou blanc sur fond noir, forme V	3 couronnes: noir sur fond blanc ou blanc sur fond noir, forme V
Suisse	Croix: blanc sur fond rouge	Croix: blanc sur fond rouge
Siam	Cocarde: rouge - blanc - bleu-blanc-rouge	Raies (horiz.): rouge-blanc-bleu-blanc-rouge
Tchéco-slovaquie	Raies (horiz.) blanc-rouge avec triangle: bleu	Raies (horiz.): blanc-rouge avec triangle: bleu
Turquie	Carré: noir sur fond blanc	Carré: noir sur fond blanc
Uruguay	Disque avec raies (horiz.) bleu-blanc-bleu et trav. rouge	Raies (horiz.): bleu-blanc-bleu et traverse rouge

\*) Des navires aériens du Gouvernement, ne servant ni des fins de communication ni de guerre: marteau et faucille, les manchons croisés: noir sur fond clair.

## Hoheitsabzeichen für Zivilluftfahrzeuge

Staat	Abzeichen		Staat	Abzeichen		
	Staatsangehörigkeits-	Eintragungs-		Staatsangehörigkeits-	Eintragungs-	
Albanien	B	A	Kostarika	R	S	<p>Das <b>Staatsangehörigkeits-Abzeichen</b> gibt die Staatsangehörigkeit an. Für Besitzungen, Kolonien, Schutzgebiete usw. gelten die Bezeichnungen des Mutterlandes. Römische Buchstaben in schwarzer Schrift auf weißem Punkt.</p> <p>Die <b>Eintragungs-Abzeichen</b> bestehen aus vier schwarzen Buchstaben (römisch), enthaltend einen Vokal (Y gilt als Vokal) oder eine schwarze Nummer auf weißem Grund. In der Zusammenstellung ist jeweilig nur der erste Buchstabe aufgeführt. Nr. bedeutet eine Nummer zur Eintragung.</p> <p>Andere Staats- und Handelsbezeichnungen werden kleiner in Schwarz geführt.</p>
Belgien	O	B	Lettland	B	L	
Bolivien	C	B	Liberia	L	L	
Brasilien	P	B	Litauen	Z	L	
Bulgarien	B	B	Luxemburg	L	U	
China	X	C	Monaco	M	O	
Cuba	C	C	Nicaragua	A	N	
Dänemark	T	D	Österreich	A	Nr...	
Danzig	Dz	Nr...	Panama	S	P	
Deutschland	D	Nr...	Peru	O	P	
England	G	Vokal	Polen	P	P	
Ecuador	E	E	Portugal	C	P	
Estland	E	A	Rumänien	C	R	
Finnland	K	S	Schweden	S	A	
Frankreich	F	Vokal	Schweiz	C	H	
Griechenland	S	G	Siam	H	S	
Guatemala	L	G	Spanien	M	A-N	
Haiti	H	H	Tschechoslowakei	L	B	
Hedjaz	A	H	Ungarn	H	M	
Holland	H	N	Union der Sowjetrepubliken	R	3röm. Buchstab.	
Honduras	X	H				
Italien	I	Vokal	Uruguay	C	U	
Japan	J	Vokal	Ver. Staat. v. N.-Amerika	N	Vokal	
Jugoslawien	X	S				
Kolumbien	A	Nr...				

## Emblems of Sovereignty for Civil Aircraft.

Country	Emblems		Country	Emblems		
	of nationality	Registered emblems		of nationality	Registered emblems	
Albania	B	A	Hungary	H	M	<p><b>The national emblem</b> shows the nationality. Possessions, colonies, protectorates, etc., use the emblem of the mother country. Roman letters in black characters on white points.</p> <p><b>The registered emblems</b> consist of four black letters (Roman), containing a vowel (Y counting as a vowel) or a black number on a white background. In the summary only the first letter is given. No, means a registry number.</p> <p>Other official and commercial terms are given in small black characters.</p>
Austria	A	Nr...	Italy	I	Vo-wel	
Belgium	O	B	Japan	J	Vo-wel	
Bolivia	C	B	Jugoslavia	X	S	
Brazil	P	B	Latvia	B	L	
Bulgaria	B	B	Liberia	L	L	
China	X	C	Lithuania	Z	L	
Columbia	A	Nr...	Luxemburg	L	U	
Costarica	R	S	Monaco	M	O	
Cuba	C	C	Nicaragua	A	N	
Czecho-Slovakia	L	B	Panama	S	P	
Denmark	T	D	Peru	O	P	
Danzig	Dz	Nr...	Poland	P	P	
England	G	Vo-wel	Portugal	C	P	
Ecuador	E	E	Roumania	C	R	
Esthonia	E	A	Sweden	S	A	
Finland	K	S	Switzerland	C	H	
France	F	Vo-wel	Siam	H	S	
Germany	D	Nr...	Spain	M	A-N	
Greece	S	G	United Sow-jet Republics	R	3 Roman lett.	
Guatemala	L	G	Uruguay	C	U	
Haiti	H	H	United States of N.-America	N	Vo-wel	
Hedjaz	A	H				
Holland	H	N				
Honduras	X	H				

# Insignes de souveraineté pour aéronefs civils.

Pays	Insigne		Pays	Insigne		
	de nationalité	d'enregistrement		de nationalité	d'enregistrement	
Albanie	B	A	Hongrie	H	M	<b>L'insigne de nationalité</b> indique la nationalité. Pour des possessions, colonies, pays de protectorat etc. voir les désignations de la métropole. Caractères romains en écriture noire sur points blancs.
Allemagne	D	No...	Italie	I	Vo-yelle	
Angleterre	G	Vo-yelle	Japon	J	Vo-yelle	
Autriche	A	No...	Jougoslavie	X	S	
Belgique	O	B	Lettonie	B	L	
Bolivie	C	B	Libérie	L	L	
Brésil	P	B	Lithouanie	Z	L	
Bulgarie	B	B	Luxembourg	L	U	
Chine	X	C	Monaco	M	O	
Colombie	A	No...	Nicaragua	A	N	
Costarica	R	S	Panama	S	P	<b>Les insignes d'enregistrement</b> se composent de quatre caractères noirs (romains), comprenant une voyelle (y compte pour une voyelle) ou un numéro noir sur fond blanc. Le tableau n'indique que le premier caractère. Nr. signifie un numéro à l'enregistrement.
Cuba	C	C	Peru	O	P	
Danemark	T	D	Pologne	P	P	
Danzig	Dz	No...	Portugal	C	P	
Républiques de l'Equateur	E	E	Républiques Unies des Soviets		3 caract. rom.	
Espagne	M	A-N	Roumanie	C	R	
Estonie	E	A	Suède	S	A	
Etats-Unis	N	Vo-yelle	Suisse	C	H	
Finlande	K	S	Siam	H	S	
France	F	Vo-yelle	Tchéco-slovaquie	L	B	
Grèce	S	G	Uruguay	C	U	
Guatemala	L	G				
Haiti	H	H				
Hedjaz	A	H				
Hollande	H	N				
Honduras	X	H				

## 6. Umrechnungstabellen — Tables of exchange Cotes du change.

Verwandlung von Kilometern je Stunde in Meter je Sekunde.  
Conversion of kilometers per hour into meters per second.  
Conversion de kilomètres par heure en mètres par seconde.

km per h	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
	Meter per Sekunde									
0	0,0	0,3	0,6	0,8	1,1	1,4	1,7	1,9	2,2	2,5
10	2,8	3,1	3,3	3,6	3,9	4,2	4,4	4,7	5,0	5,3
20	5,6	5,8	6,1	6,4	6,7	6,9	7,2	7,5	7,8	8,1
30	8,3	8,6	8,6	9,2	9,4	9,7	10,0	10,3	10,6	10,8
40	11,1	11,4	11,7	11,9	12,2	12,5	12,8	13,1	13,3	13,6
50	13,9	14,2	14,4	14,7	15,0	15,3	15,6	15,8	16,1	16,4
60	16,7	16,9	17,2	17,5	17,8	18,1	18,3	18,6	18,9	19,2
70	19,4	19,7	20,0	20,3	20,6	20,8	21,1	21,4	21,7	21,9
80	22,4	22,5	22,7	23,1	23,3	23,6	23,9	24,2	24,4	24,7
90	25,0	25,3	25,6	25,8	26,1	26,4	26,7	26,9	27,2	27,5

Kilogramm in englische Pfund (avdp.) und Zentner (cwt.).

Conversion of kilograms into English lbs. and cwt.

Conversion de kilogrammes en livres angl. (avdp.) et cwt.

kg	lbs.	cwts.	kg	lbs.	cwts.	kg	lbs.	cwts.	kg	lbs.	cwts.
	2,20	0,020		31	68,34		0,610	61		134,48	1,201
4,41	0,039	32	70,55	0,630	62	136,69	1,220	92	202,82	1,811	
6,61	0,059	33	72,75	0,650	63	138,89	1,240	93	205,03	1,831	
8,82	0,079	34	74,96	0,669	64	141,09	1,260	94	207,23	1,850	
11,02	0,098	35	77,16	0,689	65	143,30	1,280	95	209,44	1,870	
13,23	0,118	36	79,37	0,709	66	145,51	1,299	96	211,64	1,890	
15,43	0,138	37	81,57	0,728	67	147,71	1,319	97	213,85	1,909	
17,64	0,158	38	83,78	0,748	68	149,91	1,339	98	216,05	1,929	
19,84	0,177	39	85,98	0,768	69	152,12	1,358	99	218,26	1,949	
22,05	0,197	40	88,18	0,787	70	154,32	1,378	100	220,46	1,968	
24,25	0,217	41	90,39	0,807	71	156,53	1,398	101	222,67	1,988	
26,45	0,236	42	92,59	0,827	72	158,73	1,417	102	224,87	2,008	
28,66	0,256	43	94,80	0,846	73	160,94	1,437	103	227,07	2,028	
30,86	0,276	44	97,00	0,866	74	163,14	1,457	104	229,28	2,047	
33,07	0,295	45	99,21	0,886	75	165,35	1,476	105	231,48	2,067	
35,27	0,315	46	101,41	0,906	76	167,55	1,496	106	233,69	2,087	
37,48	0,335	47	103,62	0,925	77	169,75	1,516	107	235,89	2,106	
39,68	0,354	48	105,82	0,945	78	171,96	1,535	108	238,10	2,126	
41,89	0,374	49	108,03	0,965	79	174,16	1,555	109	240,30	2,146	
44,09	0,394	50	110,23	0,984	80	176,37	1,575	110	242,51	2,165	
46,30	0,413	51	112,44	1,004	81	178,57	1,594	111	244,71	2,185	
48,50	0,433	52	114,64	1,024	82	180,78	1,614	112	246,92	2,205	
50,71	0,453	53	116,84	1,043	83	182,98	1,634	113	249,12	2,224	
52,91	0,472	54	119,05	1,063	84	185,19	1,654	114	251,32	2,244	
55,12	0,492	55	121,25	1,083	85	187,39	1,673	115	253,53	2,264	
57,32	0,512	56	123,46	1,102	86	189,60	1,693	116	255,73	2,283	
26	59,52	0,532	57	125,66	1,122	87	191,80	1,713	117	257,94	2,303
28	61,73	0,551	58	127,87	1,142	88	194,01	1,732	118	260,14	2,323
29	63,93	0,571	59	130,07	1,161	89	196,21	1,752	119	262,35	2,342
30	66,14	0,591	60	132,28	1,181	90	198,41	1,772	120	264,55	2,362

**Englische Zoll, Fuß und Yards in Meter.**  
**Conversion of English inches and yards into meters.**  
**Conversion de pouces anglais et yards en mètres.**

Fuß	Yards	Meter	Fuß	Yards	Meter	Fuß	Yards	Meter	Fuß	Yards	Meter	Zoll	mm
1		0,305	35		10,668	69	23	21,031	103		31,394	<sup>1</sup> / <sub>8</sub>	3,17
2		0,610	36	12	10,973	70		21,336	104		31,699	<sup>1</sup> / <sub>8</sub>	6,34
3	1	0,914	37		11,277	71		21,640	105	35	32,003	<sup>3</sup> / <sub>8</sub>	9,51
4		1,219	38		11,582	72	24	21,945	106		32,308	<sup>1</sup> / <sub>2</sub>	12,68
5		1,524	39	13	11,887	73		22,250	107		32,613	<sup>5</sup> / <sub>8</sub>	15,85
6	2	1,829	40		12,192	74		22,555	108	36	32,918	<sup>3</sup> / <sub>4</sub>	19,03
7		2,134	41		12,497	75	25	22,860	109		33,223	<sup>7</sup> / <sub>8</sub>	22,20
8		2,438	42	14	12,801	76		23,164	110		33,527	1	25,399
9	3	2,743	43		13,106	77		23,469	111	37	33,832	2	50,798
10		3,048	44		13,411	78	26	23,774	112		34,137	3	76,197
11		3,353	45	15	13,716	79		24,079	113		34,442	4	101,596
12	4	3,658	46		14,020	80		24,384	114	38	34,747	5	126,995
13		3,962	47		14,325	81	27	24,688	115		35,051	6	152,394
14		4,267	48	16	14,630	82		24,993	116		35,356	7	177,793
15	5	4,572	49		14,935	83		25,298	117	39	35,661	8	203,192
16		4,877	50		15,240	84	28	25,603	118		35,966	9	228,591
17		5,182	51	17	15,545	85		25,909	119		36,271	10	253,990
18	6	5,486	52		15,849	86		26,212	120	40	36,575	11	279,389
19		5,791	53		16,154	87	29	26,517	150	50	45,720	12	304,788
20		6,096	54	18	16,459	88		26,822	180	60	54,863	13	330,187
21	7	6,401	55		16,764	89		27,127	210	70	64,007	14	355,586
22		6,706	56		17,068	90	30	27,432	240	80	73,151	15	380,985
23		7,010	57	19	17,373	91		27,736	270	90	82,294	16	406,384
24	8	7,315	58		17,678	92		28,041	300	100	91,438	17	431,783
25		7,620	59		17,983	93	31	28,346	400		121,916	18	457,182
26		7,925	60	20	18,288	94		28,651	500		152,395	19	482,581
27	9	8,229	61		18,592	95		28,955	600	200	182,874	20	507,980
28		8,534	62		18,897	96	32	29,260	700		213,353	21	533,379
29		8,839	63	21	19,202	97		29,565	800		243,832	22	558,779
30	10	9,144	64		19,507	98		29,870	900	300	274,311	23	584,178
31		9,449	65		19,812	99	33	30,175	1000		304,790	24	609,577
32		9,753	66	22	20,116	100		30,479				25	634,976
33	11	10,058	67		20,421	101		30,784					
34		10,363	68		20,726	102	34	31,089					

**Englische Pfund (avoirdupois = avdp. = lbs.) in Kilogramm.**  
**English lbs. (avoirdupois = avdp. = lbs.) into kilograms.**  
**Livres anglaises (avoirdupois = avdp. = lbs.) en kilogrammes.**

Pfund lbs.	Kilogr.	Pfund lbs.	Kilogr.	Pfund lbs.	Kilogr.	Pfund lbs.	Kilogr.	Pfund lbs.	Kilogr.	Pfund lbs.	Kilogr.
1	0,453 <sub>6</sub>	16	7,257 <sub>5</sub>	31	14,061 <sub>4</sub>	46	20,865 <sub>3</sub>	61	27,669 <sub>2</sub>	76	34,473 <sub>1</sub>
2	0,907 <sub>2</sub>	17	7,711 <sub>1</sub>	32	14,515 <sub>0</sub>	47	21,318 <sub>9</sub>	62	28,122 <sub>8</sub>	77	34,926 <sub>0</sub>
3	1,360 <sub>8</sub>	18	8,164 <sub>7</sub>	33	14,968 <sub>8</sub>	48	21,772 <sub>8</sub>	63	28,576 <sub>8</sub>	78	35,380 <sub>2</sub>
4	1,814 <sub>4</sub>	19	8,618 <sub>3</sub>	34	15,422 <sub>8</sub>	49	22,226 <sub>7</sub>	64	29,029 <sub>9</sub>	79	35,833 <sub>8</sub>
5	2,268 <sub>0</sub>	20	9,071 <sub>9</sub>	35	15,875 <sub>8</sub>	50	22,679 <sub>7</sub>	65	29,483 <sub>8</sub>	80	36,287 <sub>4</sub>
6	2,721 <sub>6</sub>	21	9,525 <sub>5</sub>	36	16,329 <sub>4</sub>	51	23,133 <sub>3</sub>	66	29,937 <sub>1</sub>	81	36,741 <sub>0</sub>
7	3,175 <sub>1</sub>	22	9,979 <sub>4</sub>	37	16,783 <sub>0</sub>	52	23,586 <sub>9</sub>	67	30,390 <sub>7</sub>	82	37,194 <sub>6</sub>
8	3,628 <sub>7</sub>	23	10,432 <sub>6</sub>	38	17,236 <sub>6</sub>	53	24,040 <sub>5</sub>	68	30,844 <sub>3</sub>	83	37,648 <sub>2</sub>
9	4,082 <sub>2</sub>	24	10,886 <sub>2</sub>	39	17,690 <sub>2</sub>	54	24,494 <sub>1</sub>	69	31,297 <sub>9</sub>	84	38,101 <sub>8</sub>
10	4,535 <sub>8</sub>	25	11,339 <sub>8</sub>	40	18,143 <sub>8</sub>	55	24,947 <sub>7</sub>	70	31,751 <sub>5</sub>	85	38,555 <sub>4</sub>
11	4,989 <sub>5</sub>	26	11,793 <sub>4</sub>	41	18,597 <sub>4</sub>	56	25,401 <sub>2</sub>	71	32,205 <sub>1</sub>	86	39,009 <sub>0</sub>
12	5,443 <sub>1</sub>	27	12,247 <sub>0</sub>	42	19,050 <sub>0</sub>	57	25,854 <sub>8</sub>	72	32,658 <sub>7</sub>	87	39,462 <sub>6</sub>
13	5,896 <sub>7</sub>	28	12,700 <sub>6</sub>	43	19,504 <sub>6</sub>	58	26,308 <sub>4</sub>	73	33,112 <sub>3</sub>	88	39,916 <sub>2</sub>
14	6,350 <sub>3</sub>	29	13,154 <sub>2</sub>	44	19,958 <sub>1</sub>	59	26,762 <sub>0</sub>	74	33,565 <sub>9</sub>	89	40,369 <sub>8</sub>
15	6,803 <sub>9</sub>	30	13,607 <sub>8</sub>	45	20,411 <sub>7</sub>	60	27,215 <sub>6</sub>	75	34,019 <sub>5</sub>	90	40,823 <sub>4</sub>



Pfund lbs.	Kilogr.	Pfund lbs.	Kilogr.	Pfund lbs.	Kilogr.	Pfund lbs.	Kilogr.	Pfund lbs.	Kilogr.	Pfund lbs.	Kilogr.
91	41,276 <sub>9</sub>	96	43,544 <sub>9</sub>	101	45,812 <sub>9</sub>	106	48,080 <sub>9</sub>	111	50,348 <sub>9</sub>	116	52,616 <sub>8</sub>
92	41,730 <sub>5</sub>	97	43,998 <sub>5</sub>	102	46,266 <sub>5</sub>	107	48,534 <sub>5</sub>	112	50,802 <sub>4</sub>	117	53,070 <sub>4</sub>
93	42,184 <sub>1</sub>	98	44,452 <sub>1</sub>	103	46,720 <sub>1</sub>	108	48,988 <sub>1</sub>	113	51,256 <sub>1</sub>	118	53,523 <sub>9</sub>
94	42,637 <sub>7</sub>	99	44,905 <sub>7</sub>	104	47,173 <sub>7</sub>	109	49,441 <sub>7</sub>	114	51,709 <sub>6</sub>	119	53,977 <sub>5</sub>
95	43,091 <sub>3</sub>	100	45,359 <sub>3</sub>	105	47,627 <sub>3</sub>	110	49,895 <sub>3</sub>	115	52,163 <sub>2</sub>	120	54,431 <sub>1</sub>

1 cwt. (Hundredweight) = 112 lbs. = 50,80 kg.

**Metermaße in englische Zoll (inches) und Fuß (Feet).  
Conversion of meters into English inches and feet.  
Conversion des mètres en inches et feet anglais.**

m	Fuß	m	Fuß	m	Fuß	m	Fuß	cm	Zoll	cm	Zoll
1	3,281	45	147,64	89	292,00	330	1082,7	15	5,906	59	23,23
2	6,562	46	150,92	90	295,28	340	1115,5	16	6,299	60	23,62
3	9,843	47	154,20	91	298,56	350	1148,3	17	6,693	61	24,02
4	13,12	48	157,48	92	301,84	360	1181,1	18	7,087	62	24,41
5	16,40	49	160,76	93	305,12	370	1213,9	19	7,481	63	24,80
6	19,69	50	164,04	94	308,40	380	1246,7	20	7,874	64	25,20
7	22,97	51	167,32	95	311,69	390	1279,6	21	8,268	65	25,59
8	26,25	52	170,61	96	314,97	400	1312,4	22	8,662	66	25,99
9	29,53	53	173,89	97	318,25	410	1345,2	23	9,055	67	26,38
10	32,81	54	177,17	98	321,53	420	1378,0	24	9,449	68	26,77
11	36,09	55	180,45	99	324,81	430	1410,9	25	9,843	69	27,17
12	39,37	56	183,73	100	328,09	440	1444,6	26	10,24	70	27,56
13	42,65	57	187,01	105	344,49	450	1476,4	27	10,63	71	27,95
14	45,93	58	190,29	110	360,60	460	1509,3	28	11,02	72	28,35
15	49,21	59	193,57	115	377,30	470	1542,1	29	11,42	73	28,74
16	52,49	60	196,85	120	393,71	480	1574,9	30	11,81	74	29,13
17	55,78	61	200,13	125	410,11	490	1607,7	31	12,21	75	29,53
18	59,06	62	203,42	130	426,52	500	1640,4	32	12,60	76	29,92
19	62,34	63	206,70	135	442,92	600	1968,5	33	12,99	77	30,32
20	65,62	64	209,98	140	459,33	700	2296,6	34	13,39	78	30,71
21	68,90	65	213,26	145	475,73	800	2624,7	35	13,78	79	31,10
22	72,18	66	216,54	150	482,13	900	2952,8	36	14,17	80	31,50
23	75,46	67	219,82	155	508,54	1000	3280,9	37	14,57	81	31,89
24	78,74	68	223,10	160	524,35	2000	6561,8	38	14,96	82	32,28
25	82,02	69	226,38	165	541,94	3000	9842,7	39	15,36	83	32,68
26	85,30	70	229,66	170	557,75	4000	13123,6	40	15,78	84	33,07
27	88,58	71	232,94	175	574,16	5000	16404,5	41	16,14	85	33,47
28	91,90	72	236,22	180	590,56			42	16,54	86	33,85
29	95,15	73	239,51	185	606,97			43	16,93	87	34,25
30	98,43	74	242,79	190	623,37	cm	Zoll	44	17,32	88	34,65
31	101,71	75	246,07	195	639,78	1	0,394	45	17,72	89	35,04
32	104,99	76	249,35	200	656,18	2	0,787	46	18,11	90	35,43
33	108,27	77	252,63	210	688,99	3	1,181	47	18,50	91	35,83
34	111,55	78	255,91	220	721,80	4	1,575	48	18,90	92	36,22
35	114,83	79	259,19	230	754,61	5	1,969	49	19,30	93	36,62
36	118,11	80	262,47	240	787,42	6	2,362	50	19,69	94	37,01
37	121,39	81	265,75	250	820,22	7	2,756	51	20,08	95	37,40
38	124,67	82	269,03	260	853,03	8	3,150	52	20,41	96	37,80
39	127,96	83	272,31	270	885,84	9	3,543	53	20,87	97	38,20
40	131,24	84	275,60	280	918,65	10	3,937	54	21,26	98	38,60
41	134,52	85	278,88	290	951,47	11	4,331	55	21,65	99	38,98
42	137,80	86	282,16	300	984,27	12	4,725	56	22,05	100	39,37
43	141,08	87	285,44	310	1017,1	13	5,118	57	22,44		
44	144,36	88	288,72	320	1049,9	14	5,512	58	22,84		

# Schlagwörterverzeichnis.

## Catchwords.

## Répliques.

### A

Aachen 13, 22, 108  
A. B. C. 23, 28, 29, 37,  
39 ff., 66, 69, 86, 89,  
160, 258, 416, 567  
A. B. Flygindustrie 68,  
424, 425, 602  
Abrial 538, 549  
A. C. A. Z. 20, 102  
A. D. C. 13, 14, 30,  
31, 35, 36, 37, 39, 41,  
56, 74, 162, 168, 175,  
217, 232, 252, 257, 567,  
591  
Adlershof 31, 177  
Advance 76, 461  
A. E. G. 11, 13  
Aecherli 538  
Aerial Service 19, 76,  
462, 583, 593, 604  
Aero Sport 13, 23, 589  
Aero 18, 439 ff., 602  
Aero Lloyd 601  
Aeromarine 13, 14, 19,  
83, 559, 579, 604  
Aeronautica Militar  
Española 71, 437,  
438, 602  
A. F. G. 16, 65, 409  
Aichi 61, 403  
Aircraft Corp. 77, 78,  
214 f., 464 ff., 604 ff.  
Airdisco 567  
Air Express 81  
Airship Guarantee 555,  
557  
Ajax 170  
Akad. Fliegergruppe 25,  
128  
Akad. Wosduschnawa  
Flota 539, 553  
Albatros 13, 16, 17, 23,  
109 ff., 589  
Albert 42, 51, 260, 355,  
595  
Alekseef 74  
Alexander 77, 463, 604  
Alexandroff 19  
Allen 19, 77, 463  
Allg. Flug-Gesellschaft  
65

Allison 77  
Almen-Barrel 583  
Alsterkind 116  
Alter Dessauer 536  
A. M. E. 18, 71, 437 ff.  
American Eagle 77  
Amsterdam 55  
A. N. E. C. 13, 30,  
168, 169, 592  
Andover 175  
Angel 584  
Anhalt 536  
Ansaldo 12, 16, 17, 18,  
19, 57, 372 ff., 574,  
598  
Antoni 16, 57  
Anzani 20, 21, 23, 24,  
25, 29, 30, 31, 40, 43,  
44, 46, 51, 53, 55, 56,  
57, 59, 60, 61, 64, 65,  
67, 70, 75, 77, 80, 81,  
83, 85, 87, 91, 95, 98,  
101, 102, 103, 124, 133,  
159, 163, 164, 168,  
297, 344, 371, 389,  
393, 398, 410, 413,  
433, 491, 514, 521,  
533, 557, 561, 570  
Arab 569  
Arado 13, 23, 115, 589  
Argentina Aeroplane 587  
Argosy 172  
Argus 434, 565  
Armeg 584  
Armstrong-Whitworth  
13, 14, 17, 30, 169 ff.,  
592  
Army 99  
Arrow 77  
Artamanoff 593  
Asch 12  
Asso 575  
Astra 17, 68, 601  
Atlantic 19, 78, 464 ff.  
Austin 13, 31  
Australien Aircraft 40  
Austria 17, 65, 411, 538,  
601  
Austro-Daimler 577  
Autogiro 196

Ava 178  
A. V. Roe 172 ff., 255  
Avenger 179  
Avia 18, 72, 444 ff.,  
603  
Avian 174 f.  
Aviatik 13, 602  
Aviatik-Saml 17  
Aviation 78  
Aviméta 42, 261 ff., 595  
Avis 17, 65, 174, 412  
Avro 11, 12, 13, 14, 15,  
16, 17, 18, 19, 31, 40,  
41, 63, 172 ff., 592  
Awana 171  
A. W. F. 539, 553

### B

B. A. E. G. 65, 412  
B. A. T. 13  
Babcock 78  
Badminton 194  
Baer 539, 567  
Bäumer 13, 23, 116 ff.,  
589  
Bahnbedarf 13, 23, 589  
Baldwin 19, 79, 604  
Barling 19  
Barnhardt 79  
Barnwell 190 ff., 194 f.  
Barrel 583  
Barron 436 f.  
Bastianelli 16  
Bauer 17, 411 f., 415 f.  
Bayerische Flugzeug-  
werke 23, 24, 118 ff.,  
589  
Braunschweig 13, 124  
Bayernland 537  
Beardmore 13, 16, 31,  
179 f., 555, 568, 592  
Béchereau 354  
Beda 437, 438  
Beech 524 ff.  
Bellanca 19, 474  
Bellanger 15, 42, 265,  
595  
Benés 444 ff.  
Bennet 222 ff.

- Benoit 323 ff., 328  
 Benz 29, 68, 165, 565  
 van Berkel 14  
 Berg 3, 412  
 Berger 259, 260  
 Bernard 15, 42, 264 ff.,  
 595  
 Besson 15, 43, 269 f.,  
 595  
 B. F. W. 13, 24, 118 ff.  
 Bienen 108  
 Bird 79  
 Bison 176  
 Blackburn 13, 15, 16,  
 17, 18, 30, 35, 38, 39,  
 72, 75, 169, 181 ff.,  
 231, 238, 245, 252,  
 362, 460, 592, 598  
 Blanchard 15  
 Blechmotoren 579  
 Blériot-Spad 12, 15, 16,  
 17, 18, 270 ff.  
 Blériot 15, 43, 274 ff.,  
 595  
 Blesk 577  
 Blin 569  
 Le Blond 87  
 Blue Bird 182 f.  
 Blume 111, 112, 115  
 B. M. W. 22, 23, 24,  
 25, 26, 27, 29, 56,  
 61, 62, 65, 69, 71, 73,  
 96, 113, 114, 115, 123,  
 125, 126, 127, 129,  
 130, 131, 140, 143,  
 144, 146, 147, 148,  
 165, 166, 396, 403,  
 404, 410, 430, 431,  
 440, 458, 565  
 Bodmin 188  
 Boeing 14, 17, 19, 79,  
 467 f., 604  
 Boysson 351  
 Bolas 226 f.  
 Bolschewik 579, 603  
 Booker 79  
 Booth 79, 534  
 Borel 15, 595  
 Bouché 3  
 Boulton-Paul 13, 32,  
 189 f., 592  
 Boyd 69, 79, 536  
 B. R. 2, 568  
 Bradshaw 580  
 Brandenburg 13, 16, 17,  
 18, 33  
 Braunschweig 24, 536  
 Breda 16, 58, 374 ff.,  
 598  
 Bréguet 12, 13, 15, 16,  
 17, 18, 19, 43, 63, 70,  
 276 ff., 571, 595  
 Breitfeld 71, 439, 442,  
 577  
 Brimm 495  
 Bristol 11, 12, 13, 14,  
 15, 17, 18, 23, 24, 25,  
 27, 32, 33, 34, 35, 36,  
 37, 38, 39, 41, 55, 56,  
 57, 58, 71, 73, 74, 75,  
 81, 87, 88, 90, 95, 112,  
 122, 145, 174, 179,  
 189, 190, 191, 192,  
 193, 194, 195, 196,  
 197, 202, 203, 204,  
 205, 208, 211, 212,  
 218, 219, 220, 222,  
 223, 224, 225, 227,  
 228, 229, 230, 232,  
 233, 239, 240, 243,  
 251, 253, 260, 363,  
 365, 366, 369, 370,  
 371, 380, 383, 384,  
 437, 438, 496, 503,  
 514, 569, 592  
 Broadsmith 14, 40  
 Brown 80  
 Bruce 251 ff.  
 Brunet 339  
 Bucarest 68  
 Bugatti 571  
 Bugle 189  
 Buhl-Verville 80, 472 ff.,  
 604  
 Bumpus 181 ff., 362  
 Burian 17, 65  
 Burney and Blackburne  
 569  
 Busceylet de Monge 15
- C**
- C 7 562  
 C. A. C. 13  
 C. A. M. S. 15, 16, 45,  
 287 ff.  
 Calthorp 584  
 Cambier 12  
 Camgul 103  
 Canadian Vickers 254 ff.,  
 594  
 Cantacuzino 3  
 Caproni 12, 13, 16, 58,  
 381 ff.  
 Carley 15  
 Caracciola 3  
 Carrier Pigeon 485  
 Carthy 81  
 Casais 3  
 Cashman 81  
 Caspar 13, 17, 18, 19,  
 24, 105, 106, 125 ff.,  
 589  
 Castoldi 392  
 Cato 92  
 Catron-Fisk 19, 81  
 Caudron 11, 12, 13, 14,  
 15, 16, 17, 18, 19, 44,  
 45, 280 ff., 595  
 Centaur 12  
 C. G. C. A. 45  
 Chadwick 174, 175, 178,  
 179  
 Chance Vought 100  
 Chantiers Aéro-Mariti-  
 mes 287 ff.  
 Chantiers Navals de la  
 Croisette 352, 596  
 Cherub 569  
 Cierva, de la — 13, 14,  
 18, 33, 196, 602  
 Cirrus 567  
 Clark 475 ff., 605  
 Clerget 31, 33, 36, 44,  
 47, 61, 66, 73, 196,  
 307, 339, 416, 450,  
 569, 571  
 Cleveland 605  
 Cranwell 14, 33, 196 f.  
 Crawford 83  
 Coethen 536, 537  
 Cole 81  
 Columbia 19, 81, 82,  
 474  
 Colombo 57, 375, 557,  
 588  
 Combi 60, 394, 557, 562,  
 574  
 Comper 196 f.  
 Comte 69, 431, 432, 602  
 Condor 569  
 Conflenti 393, 394  
 Consolidated 19, 82,  
 475 ff.  
 Cossack 569  
 Cstr. Aer. Italiane 59  
 Co. Generale des Con-  
 str. Aéronautiques 45  
 Construcciones Aero-  
 nauticas 70  
 Continental 580  
 Couzinet 290  
 Cox-Klein 19, 83, 477,  
 605  
 Crawford 258  
 Cub 569  
 Cubaroo 188  
 Curtiss 12, 13, 14, 16,  
 17, 19, 59, 61, 63, 76,  
 77, 78, 79, 80, 81, 83,  
 84, 85, 86, 87, 88, 89,  
 90, 91, 92, 93, 95, 96,  
 97, 98, 99, 100, 101,  
 392, 461 ff., 467, 469,  
 478 ff., 482 ff., 491,

495, 509 ff., 513, 515,  
523, 524, 559, 580,  
587, 588, 604, 605,  
608  
Cyclone 568  
Cywinski 418

## D

Daimler 14, 16, 66, 158,  
415, 592  
Daimler-Benz 565  
Dansk Aero 21, 589  
Darmstadt 13, 25, 128,  
536  
Darracq 571  
Dart 187  
Davis-Douglas 19  
Daylor 519  
Dayton-Wright 19  
de Havilland 11, 12, 13,  
14, 15, 16, 17, 18, 19,  
35, 36, 77, 214 ff.,  
592  
Deicke 565  
de la Cierva 13, 18,  
196, 602  
Delage 340 ff.  
Delphin 25  
de Marçay 15  
de Monge 50, 597  
Denhaut 265 f., 306  
Descamps 15, 286, 596  
Dessau 536, 540  
Detroit 81, 85, 94, 473,  
511, 519  
Detroit 520  
Deutschland 537  
Deutscher Aero-Lloyd,  
A.-G. 25  
Dewoitine 12, 15, 16,  
18, 45, 63, 290 ff.  
D. F. W. 13, 15  
Diaz 603  
Dietrich 13, 17, 25, 128,  
129, 577  
Dits Moineau 15  
Dobkevitch 16  
Dollfuß 3  
Dormoy 19, 85, 472,  
473  
Dornier 12, 13, 15, 16,  
17, 18, 19, 25, 55, 62,  
70, 129 ff., 396, 403,  
404, 430, 431, 589,  
602, 605  
Douglas 17, 19, 21, 35,  
37, 39, 65, 85, 158,  
160, 489 ff., 569, 605  
Dragonfly 567  
Driggs 85, 496

Dux 74  
Dyak 569  
Dycer 85  
Dyle-Bacalan 45, 294,  
596

## E

Eagle 569  
E. E. C. 13, 33, 198  
Egtvedt 467 ff.  
Ehrlich 17  
Elias 19, 86, 606  
Emdé 3  
English Electric 198  
Ente 544  
Epps 86  
Espenlaub 13, 25, 133,  
536, 541

## F

Fairchild 86, 492, 493,  
518, 524, 581, 594,  
606  
Fairey 13, 15, 17, 34,  
198 ff., 569, 592  
Falcon 569  
Farman 12, 15, 16, 17,  
19, 46, 47, 53, 63,  
294 ff., 316, 353, 571,  
596  
Farnes 538  
Fasig-Turner 87  
F. B. A.-Schreck 15,  
18, 47, 304 ff., 596  
Fiat 12, 16, 41, 57, 58,  
59, 60, 61, 69, 71, 75,  
259, 385, 386, 390,  
391, 392, 397, 398,  
428, 438, 575, 598  
Feigl-Rotter 18, 73, 457  
Feiro 73, 457  
Felix 569  
Felixtowe 61  
Fiat 583  
Fick 536, 541  
Fizier 16, 64  
Flöde 552  
Flygindustrie 68  
Focke-Wulf 13, 26, 134  
ff., 590  
Folkerts 473  
Folland 203 ff.  
Fokker 12, 13, 14, 15,  
16, 17, 18, 19, 25, 56,  
60, 71, 77, 150, 366 ff.,  
436, 606  
Foochov 21

Ford 78  
France 47  
Friedrichshafen 13, 15,  
16  
Fuetterer 3, 21, 105

## G

Gabardini 13, 16, 59,  
387 ff., 575, 599  
Gabriel 17, 67, 417, 601  
Gallaudet 19  
Galloway 95  
Gassner 3, 464 ff.  
Geared 582  
Gebr. Müller 159  
Generale de transport  
597  
Genet 567  
Gerbrecht 13, 26, 138  
Glawmosduchflott 74  
Gloster 203 ff.  
Gloucestershire 13, 15,  
16, 34, 203 ff., 592  
Gl. Martin 507 ff.  
Gnôme 25, 26, 27, 28,  
31, 42, 43, 44, 45, 46,  
47, 48, 49, 50, 51, 52,  
53, 54, 65, 69, 72, 97,  
130, 132, 136, 140,  
141, 154, 155, 156,  
157, 173, 265, 268,  
271, 272, 275, 278,  
281, 282, 289, 294,  
295, 296, 298, 301,  
304, 306, 316, 321,  
324, 326, 329, 330,  
331, 332, 336, 337,  
338, 344, 347, 358,  
360, 361, 422, 423,  
431, 432, 448, 515,  
517, 571  
Goerlitz 536, 542  
Goodyear-Tyre and  
Rubber 559, 562, 606  
Gosport 12, 13, 14, 17,  
173, 592  
Gosselies 12, 587  
Gourdou 328 ff.  
Gourdou-Lescurre 15  
Graz 538, 551 f.  
Green 3, 169 ff., 569  
Grigorowitsch 74  
Grulich 13  
Guardian 584  
Günther 116 ff.  
Guillemin 307 ff.  
Gustaitis 16, 65, 410  
Gwynnes 34, 35, 37,  
206, 210

**H**

Haacke 23, 67, 124, 417, 565  
 Haefeli 18, 435  
 Haerens 65, 69  
 Haerens Flyvemaskin-fabrik 65, 425 r.  
 Hajn 444 ff.  
 Halberstadt 13, 15, 16, 18  
 Hall 129, 161 ff., 505 ff., 481  
 Hall Scott 19, 21, 63, 76, 92, 94, 581  
 Halton 35, 208  
 Hamburg 536, 542  
 Hamilton 493  
 Handasyde 14, 592  
 Handley-Page 12, 13, 14, 20, 35, 209 ff., 592  
 Hannover 16, 65  
 Hanriot 12, 13, 15, 16, 17, 18, 19, 47, 63, 67, 307 ff., 596  
 Hansa-Brandenburg 13, 15, 16, 17, 18, 63, 65  
 Harley 64, 75, 77, 81, 94, 98, 99, 409, 463  
 Havilland, de — 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 35, 40, 41, 71, 77, 83, 214 ff., 592  
 Hawk 569  
 Hawker 13, 36, 222 ff.  
 Heath 19, 87, 606  
 Henderson 85, 87, 88, 494  
 Heinecke 584, 585  
 Heinkel 13, 16, 17, 18, 19, 23, 26, 77, 139, 141 ff., 427 ff., 590  
 Hennessey 87  
 Hentzen 409  
 Herbemont 270 ff., 285  
 Herfmann 102, 118, 127  
 Hess 87, 606  
 H. F. F. 17  
 Hiero 66, 68, 73, 413, 414, 417, 421, 577  
 Higashi Kawasaki-Machi 403 f.  
 Hill 606  
 Hirth 13, 25, 27, 128, 149, 150, 565  
 Hispano 20, 21, 25, 30, 38, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 61, 62, 63, 65, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 75, 77, 80, 87, 92, 102, 104, 106, 125, 243, 251, 262, 265, 266,

267, 270, 273, 274, 275, 276, 280, 281, 282, 287, 288, 289, 290, 292, 293, 299, 300, 304, 308, 311, 312, 319, 320, 321, 322, 323, 324, 325, 328, 329, 333, 334, 339, 340, 341, 342, 343, 346, 348, 351, 354, 356, 359, 360, 361, 375, 376, 386, 387, 388, 391, 396, 399, 411, 426, 427, 434, 435, 437, 444, 446, 447, 451, 452, 453, 455, 456, 457, 557, 559, 560, 571, 579

Hoch 17, 124  
 Hoffmann 159  
 Hofmann 548  
 Holt 584  
 Hoppe 128  
 Hopfner 17, 66, 413, 414, 601  
 Hornet 583  
 Howard 87  
 Hubert 266 ff.  
 Hübner 542  
 Huff-Daland 12, 14, 19  
 Huguet 307 ff.  
 Hull 87  
 Hunsacker 527, 528  
 Hurel 287 ff.  
 Husnik 439 ff.

**I, J**

I. A. L. E. 75  
 Idrovolanti · Alta Italia 397 ff., 599  
 Ikarus 16, 64, 406 ff.  
 Ilo 565  
 Imagata-Kinen 16  
 Indian 67, 75, 87, 93, 97  
 Inverted 582  
 Ireland 87  
 Irvanof 75  
 Instone Air Line 592  
 Inverness 180  
 Irvin 88, 581, 584, 606  
 Isotta 57, 58, 59, 60, 61, 373, 374, 377, 378, 379, 389, 390, 394, 399, 400, 402, 572  
 Itoh 16, 61, 600  
 Jackey 535  
 Jabiru 22  
 Jaguar 567  
 J. A. P. 74, 75

Jenny 538  
 J. L. 88  
 Johannsen 3  
 Johnson 3, 19, 88, 496,  
 Jullien 12  
 Junkers 11, 12, 13, 15, 16, 17, 18, 19, 26, 27, 28, 68, 69, 88, 136, 151 ff., 421 ff., 458, 566, 569, 571, 575, 577, 590  
 J. V. L. 15, 41, 259 f.

**K**

Kalinin 75, 459  
 Kautz 538  
 Kawanishi 16, 63, 600  
 Kawasaki 16, 62, 600  
 Kawasaki-Dornier 403 ff.  
 Kegel 536  
 Kentucky 89  
 Kenworthy 168  
 Keppler 28  
 Kinner 89  
 Kirkham 89, 502, 607  
 Kirste 274 ff.  
 Klemm 13, 28, 158, 523  
 Kober 108  
 Komitet 75  
 Komta 19  
 Koppen 521  
 Koolhoven 15, 55, 363 ff., 390  
 K. P. I. R. 539, 553  
 Korvin-Kroukovsky 491  
 Krasnaia Presnja 75  
 Kreider-Reisner 90  
 Kühne 566

**L**

Laird 90, 503, 504  
 Lampich 18, 458  
 Lark 90, 486  
 Lascurain y Osio, de — 410  
 Laszkiewicz 67  
 Latécoère 15, 48, 313 ff., 596  
 Latham 15, 48, 317 f., 596  
 Laurin-Klement 577  
 Lawrance 79, 81, 86, 87, 89, 93, 97, 100, 507, 559  
 Lepère 261 ff.  
 Létang 294  
 Letnany 73

Letov 481 ff.  
 Levasseur 15, 48, 49,  
 318 ff., 596  
 Lévy 15, 49, 596  
 L. F. G. 13  
 Liberty 50, 61, 65, 69,  
 77, 79, 81, 82, 83, 84,  
 85, 86, 88, 89, 91, 92,  
 93, 96, 97, 99, 101,  
 406, 408, 429, 430,  
 462, 485, 489, 490,  
 498, 501, 505, 510,  
 559, 581  
 Lincoln 15, 17, 19, 91,  
 607  
 Linstedt 494  
 Lioré-Olivier 15, 49,  
 322 ff., 597  
 Lion 569  
 Lloyd Royer 91  
 Loening 14, 19, 91, 505,  
 607  
 v. Loessl 105, 106, 125  
 Lohner 16, 18, 66, 415,  
 601  
 Loire-Gourdou-Leseurre  
 15, 49, 328 ff.  
 Longreen 19, 91  
 Loring 18, 71, 436, 437,  
 603  
 Lorraine 22, 42, 43, 44,  
 45, 46, 47, 48, 49, 51,  
 52, 53, 57, 58, 59, 60,  
 61, 63, 67, 71, 73,  
 107, 149, 261, 269,  
 271, 272, 275, 277,  
 279, 280, 286, 288,  
 291, 293, 299, 305,  
 313, 314, 315, 317,  
 318, 323, 325, 328,  
 330, 343, 346, 347,  
 348, 349, 350, 353,  
 356, 357, 358, 368,  
 372, 373, 376, 378,  
 382, 383, 384, 388,  
 393, 397, 400, 403,  
 418, 420, 436, 443,  
 448, 577  
 Lotnicza 67  
 L. P. W. 13  
 Lucifer 569  
 Ludington 91  
 L. V. G. 108, 163, 165  
 L. W. F. 19, 92  
 Luscombe 473  
 Lynx 567  
 L Z 126 556, 560

## M

Macchi 16, 18, 59, 71,  
 388 ff., 599

Madelung 507 ff.  
 Mälmslatt 18, 425 ff.  
 Magdener 17, 66, 415 f.  
 Magni 16, 59, 393, 599  
 Mahomed 128  
 Manitou 569  
 Manning 198  
 Maori 569  
 Marcay, de — 15  
 Marchetti 397 ff.  
 Marchetti-Vickers 16  
 Marcho-Silesia 536  
 Margarethe 536  
 Margoulis 322 f.  
 Marienburg 537, 548  
 Marinens 65  
 Mark 13, 23, 28, 109,  
 567  
 Markwell 93, 607  
 Marshall 93  
 Martens 158, 537  
 Martin 19, 93, 507 ff.,  
 607  
 Martinsyde 12, 13, 14,  
 15, 16, 17, 18, 71  
 Matabele 569  
 Matsui 16, 62  
 Maulwurf 538, 551  
 Max 537  
 Maybach 23, 24, 61, 63,  
 64, 65, 69, 71, 73, 74,  
 425, 426, 439, 440,  
 442, 454, 556, 557,  
 560, 561, 567  
 Menzel 541  
 Mercedes 21, 23, 24,  
 25, 27, 28, 64, 65, 66,  
 67, 105, 108, 135, 142,  
 143, 145, 147, 150,  
 152, 158, 163, 407,  
 412, 415, 565  
 Merewing 93  
 Mertens 160  
 Messenger 93  
 Messerschmitt—13, 24,  
 121 ff.  
 Meteor 581  
 Météore 15  
 Mewes 126  
 Meyer 160, 539  
 Meyers 503  
 M. F. F. 17  
 Michel 572  
 Mickl 406 ff.  
 Missel-Trush 169  
 Mitchell 234 ff.  
 Mitsubishi 16, 62, 63,  
 600  
 Mix 93  
 Mjassnikow 75  
 Möwe 125  
 Monfalcone 16, 30, 393 f.  
 Monge, de — 50, 597  
 Mongoose 567

Montee 94  
 Montofano 394, 599  
 Morane-Saulnier 12, 15,  
 16, 17, 18, 19, 20, 50,  
 55, 332 ff., 597, 607  
 Moritz 537  
 Moskau 539  
 Moskowa 579  
 Mossaviachim 75  
 Mr 561  
 Müller 13, 159, 590  
 Mummert 19, 94, 462  
 Mureaux 15, 51, 339,  
 597

## N

N 4 561  
 Nakajima 16, 63, 600  
 Napier 21, 22, 23, 31,  
 32, 33, 34, 35, 37, 38,  
 39, 54, 55, 56, 63, 65,  
 89, 109, 139, 171, 176,  
 177, 178, 179, 180,  
 181, 182, 185, 187,  
 188, 189, 198, 200,  
 201, 204, 207, 209,  
 212, 213, 214, 218,  
 226, 234, 235, 236,  
 237, 239, 240, 241,  
 242, 245, 246, 247,  
 248, 249, 250, 362,  
 366, 367, 368, 404,  
 409, 429, 436, 459,  
 502, 569  
 National Aircraft Factory  
 65, 410, 600  
 Nationale Vliegtuig-Ind-  
 ustrie 598  
 Naval Aircraft Factory  
 559, 607  
 Navales 71  
 Navy 99, 100  
 Nees 413  
 Neßler 345  
 Nicholas Beazley 95  
 Nicolaus 149, 150  
 Nieuport 12, 15, 16, 17,  
 18, 19, 20, 51, 59, 63,  
 340 ff., 555, 557, 592,  
 597  
 Nimbus 168, 567  
 Nippon 16, 63, 600  
 Nordiska Phoenix 69  
 Norman-Thompson 14  
 North 188, 189  
 Nottingham 37  
 N. V. Nederlandsche  
 Vliegtuigenfabriek  
 366 ff., 598

**O**

Oberursel 63, 73, 457  
 O. D. W. F. 75  
 Officine Ferroviarie  
 Meridionali 60  
 Oguri 16, 63, 600  
 Oliver 323  
 Orlogsværftet 22, 564  
 Ors 584, 585, 597  
 O S 562  
 Oshosiki 16  
 Ostschw. V. f. L. 538  
 Ounce 567

**P**

Packard 79, 84, 85, 89,  
 90, 91, 93, 97, 98, 99,  
 100, 141, 470, 471,  
 488, 498, 502, 530,  
 581  
 Pagat 538  
 Panhard et Levassor  
 573  
 Pander 15, 18, 56, 57,  
 371 f., 598  
 Panther 567  
 Parnall 13, 16, 226 ff.,  
 593  
 Paumier 304, 305  
 Pegasus 537  
 Pegna 16, 395, 396  
 Pelikan 162, 163  
 Penhoet 51, 344  
 Pernthaler 551  
 Perun 577  
 Peugeot 573  
 Peyret 51, 344, 538,  
 549, 597  
 Pfalz 12  
 Pfau 538  
 Phoenix 18  
 Piaggio 16, 61, 395 f.,  
 575, 599  
 Pierson 239 ff.  
 Pilgrim 559  
 Pisarenko 75  
 Pitcairn 95, 511 ff.  
 Pioneer 95  
 Polter 540  
 Poncelet 12, 103, 540  
 Porter 496 ff.  
 Potez 12, 13, 15, 16,  
 17, 18, 52, 67, 71,  
 345 ff., 597  
 Powell 95, 514  
 Pratt 77, 78, 79, 85,  
 86, 89, 91, 93, 97, 99,  
 100, 465, 467, 469,  
 470, 481, 493, 532,  
 583

Priesterjahn 124  
 Protopopescu 17  
 Provence 15, 52, 351  
 Prüfling 544  
 Puck 117  
 Puma 567

**Q**

Quen 491  
 Quetzalkoatl 16, 410

**R**

R 36 557  
 R 100 557  
 R 101 557  
 R. A. A. F. 41, 254  
 Raab-Katzenstein 13, 29,  
 161 ff., 537, 590  
 Racer 95  
 R. A. E. Aero Club 12,  
 37, 229  
 Rausin 583  
 Reid 14, 41, 190, 193,  
 254 ff.  
 Remington-Burnelli 19,  
 95, 608  
 Renault 21, 40, 43, 45,  
 46, 47, 48, 49, 51, 52,  
 53, 89, 276, 279, 296,  
 297, 314, 319, 322,  
 349, 355, 557, 573,  
 579  
 Rethel 115  
 Le Rhône 43, 44, 47,  
 50, 55, 57, 60, 65, 73,  
 82, 86, 91, 101, 270,  
 284, 307, 310, 311,  
 364, 411, 571, 579  
 Rhön-Rossitten 537,  
 544 ff.  
 Ricci 394  
 Richard 344  
 Rickenbacker 583  
 Rieseler 13  
 Riffard 327  
 Rinehard 96  
 Robbe 166  
 Roberts 583, 608  
 Roe 172 ff., 255  
 Roemryke Berge 537  
 Rogers-Day 96  
 Rohrbach 13, 16, 18, 29,  
 31, 63, 106, 107, 165  
 ff., 180, 405, 589, 591  
 Roland 15, 165

Rolls Royce 21, 22, 25,  
 29, 30, 31, 32, 33,  
 34, 35, 36, 37, 38, 39,  
 40, 56, 61, 63, 106,  
 107, 132, 167, 175,  
 177, 178, 180, 184 ff.,  
 193, 198, 199, 201,  
 212, 216, 224, 225,  
 237, 238, 242, 244,  
 247 ff., 253, 367, 400,  
 405, 427, 428, 569  
 Romano 15, 53, 351 ff.,  
 597  
 Romeo 16, 575  
 Rosatelli 385, 386, 395  
 Rotter 457  
 Rote Presnia 539  
 Roter Rand 537  
 R. S. V. 104  
 Rumpler 13, 18  
 Russo-Batigny 579, 603  
 Ryan 608  
 Ryhin 3

**S**

S. A. B. C. A. 12, 20,  
 103 ff., 536, 540, 588  
 S. A. B. E. N. A. 588  
 S. A. I. 61, 396  
 S. I. A. I. 61, 397 ff.  
 Sablatnig 13, 15  
 Sablatnig-Dwigatel 15  
 Salmson 16, 21, 42, 43,  
 44, 45, 46, 47, 48, 49,  
 50, 51, 52, 53, 55, 59,  
 62, 63, 67, 74, 75,  
 260, 263, 264, 269,  
 280, 283, 284, 294,  
 298, 308, 309, 310, 312,  
 313, 327, 332, 334,  
 335, 336, 345, 350,  
 352, 354, 419, 459,  
 573, 597  
 Saml 16  
 S. A. M. L. 13  
 Samolot 67  
 Samolotow 67  
 Santarini 16  
 Saulnier 332 ff.  
 Saunders 13, 37, 230,  
 593  
 Sattco 19  
 Savoia 13, 15, 16, 18,  
 71, 397 ff.  
 Schetjnin 19  
 Schmid 433, 538  
 Schneider 15, 597  
 Scheffknecht 416  
 Schoettler 21, 105  
 Schreck 304 ff.  
 Schröder 584, 585

Schubert 109, 110, 112,  
113, 114  
Schüler 138  
Schwalbe 161  
Sciscery 3  
Scorpion 567  
S. E. C. M. 15, 53, 353  
Seller 537  
Seishiki 16  
Sergant 21, 573  
Shackleton 168, 169,  
179, 180  
Short 12, 15, 16, 37,  
230 ff.  
Siddeley 21, 22, 23, 30,  
31, 32, 33, 34, 35, 36,  
37, 38, 41, 55, 56, 73,  
104, 105, 112, 117,  
169, 170, 171, 172,  
174, 182, 183, 206,  
212 ff., 223, 227, 231,  
254 ff., 364, 370  
Siemens 23, 24, 25, 26,  
27, 29, 41, 56, 97, 99,  
110, 111, 113, 118,  
119, 120, 121, 126,  
128, 129, 134, 135,  
137, 139, 140, 161,  
162, 259, 363, 525,  
567, 581  
Sikorsky 19, 97, 515 ff.,  
608  
Simunek 73, 450  
Sirato 16, 63  
Siskin 169  
Skoda 71  
Skodovy 577  
Smolik 18, 451 ff.  
Snyder 97  
Soldenhoff 538  
Sonwith 12, 13, 14, 15,  
16, 17, 18, 19  
S. P. A. 57, 58, 59, 61,  
374, 381, 383, 395,  
557, 575  
Spalinger 539, 552  
S. P. C. A. 53  
Spenser 97  
Sperry 19  
Spies 552  
Sprat 184  
Spyker 15  
S. R. A. P.-Béchereau  
53, 354, 597  
Stabilimento Costruconi  
Aeronautica 557, 561  
Stampe-Vertongen 11,  
12  
Stampe 104, 588  
Standart 584  
Stearman 518, 522, 527

Steir 417  
Steierischer Fliegerver-  
ein 66, 417  
Stengele 539  
Stinson 97, 519, 520,  
608  
Stoika 17  
Stout 19, 97, 98, 608  
Stout-Ford 520, 521  
Studer 539  
Sturmvogel 538, 552  
Sturtevant 583  
Stuttgart 537  
Süd-West-Deutsche  
Luftverkehrs A.-G.  
591  
Sunbeam 557, 569  
Suom 259, 260  
Superior 567  
Supermarine 12, 13, 14,  
16, 17, 18, 38, 234 ff.,  
593  
Super-Rhône 77, 78, 583  
Superwal 132  
S. V. A. 12  
Sveaborg 41  
Svenska Aero 428 ff.  
Swallow 19, 98, 609  
Swanson 19  
Swift 187  
Szebeny-Oravetz 18

## T

Talbot 571  
Tampier 15, 53, 354,  
355, 597  
Taplin 280 ff.  
Taxiplane 190  
Teichfuß 538, 549, 550  
Theis 119, 120  
Tellier 17, 597  
Tellier-Duhamei-Albert  
355, 597  
Temple 98, 522  
Texas 98, 522  
The Aircraft Develop-  
ment Corp. 555, 558  
Thomas-Morse 19, 79,  
99, 559, 609  
Thor 87  
Thorotzkai 73, 458, 579  
Thrush 569  
Thulin 18, 26, 69, 138,  
602  
Thun 70, 539  
Thurston 534  
Tiger 567  
Tiling 160  
Till Eulenspiegel 536  
Tips and Smith 583

Tood 99  
Tom-Tit 569  
Toupaloff 19, 459, 460  
Transkaukasier 539, 553  
Travailair 19, 99, 524 ff.,  
609  
Twin 496

## U

Udet 13, 16, 118  
Union 559, 583, 595  
Universal 466 f.

## V

Vandale 538, 551  
Vanderbilt 502  
Vaslin 53, 355, 574  
Vautour 538  
Vedette 557  
Velos 185  
Verduzzio 372 f.  
Vertongen 104  
Vickers 12, 13, 14, 15,  
16, 17, 18, 19, 38, 41,  
239 ff., 593  
Villiers 15, 53, 236 ff.,  
597  
Vinay 584, 597  
Vinet 15  
Viper 570  
Vivette 536  
Völlmecke 464  
Vogel Roch 536  
Voisin 12  
Vought 13, 19, 531 ff.  
Vough 531, 532  
Vulpine 570

## W

Wackett 14, 41, 254  
Waco 19  
Wagener 138  
Walter 71, 72, 73, 138,  
372, 414, 418, 441,  
445, 446, 449, 454  
Warchalowsky-Eissler  
577  
Wasp 583  
Waterhouse 101, 533  
Weiß 160  
Westerfelt 529 f.  
Westland 14, 39, 251 ff.,  
593  
Westpreußen 537, 548  
Whites 101



W. K. F. 18  
Wibault 15. 51. 54. 243.  
358 ff. 597  
Wild 18. 432. 434  
Winterthur 70. 577  
Wissler 101  
Wolfenbüttel 124  
Wolseley 30. 31. 41.  
173. 570  
Woodson 101  
Wright 19. 23. 41. 59.  
76. 77. 78. 79. 80. 81.  
82. 83. 84. 85. 86. 87.  
89. 90. 91. 92. 93. 94.  
95. 97. 98. 99. 100.  
101. 116. 117. 142.  
255. 256. 369. 461.  
464. 465. 466. 468.

471. 472. 473. 474.  
475. 476. 477. 478.  
479. 480. 481. 482.  
483. 484. 485. 486.  
488. 492. 493. 494.  
495. 496. 497. 499.  
500. 501. 503. 504.  
505. 506. 507. 508.  
509. 512. 516. 518.  
519. 520. 521. 522.  
523. 525. 526. 527.  
528. 529. 531. 532.  
533. 534. 535. 558.  
559. 562. 583. 609  
Württemberg 537. 548  
Wuori 3  
Wuppertal 537  
Wwe. Bolte 537

## Y

Yackey 19. 101. 609  
Yorkshire 584

## Z

Z. A. G. I. 75. 459. 460  
Zeebrügge 12. 588  
Zeppelin 18. 555. 556.  
591  
Z. D. U. S. 557  
Zodiac V Z 24 557. 560.  
597  
Zuckurs 16. 64. 409  
Zugvogel 536. 542

# 12

## WELTREKORDE

werden von

# BMW

## FLUGMOTOREN

laut amtl. Aufstellung  
der F. A. I. v. 30. VI. 28

## gehalten



Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft München 13

Anläßl. der ILA im Okt. 1928 erschien erstmalig

# Handbuch für Luftfahrt und Luftfahrtindustrie

Herausgeber: Dr. Erich Mehne

Ein Nachschlagewerk für alle Kreise, die  
in der Praxis der Luftfahrt bezw. der Luft-  
fahrtverwaltung stehen.

Ein Informationswerk für Volkswirte,  
Journalisten, Industrielle und Kaufleute, die  
Interesse an der Luftfahrt haben.

Werbeankündigungen haben  
denkbar besten Erfolg.

Die Monatszeitschrift

## IKARUS Flug- und Auto- Revue der Großen Welt

ist als Flugrevue und Publikationsorgan  
des deutschen Luftverkehrs und der Sport-  
fliegerei der unentbehrliche Führer für die  
breite Öffentlichkeit.

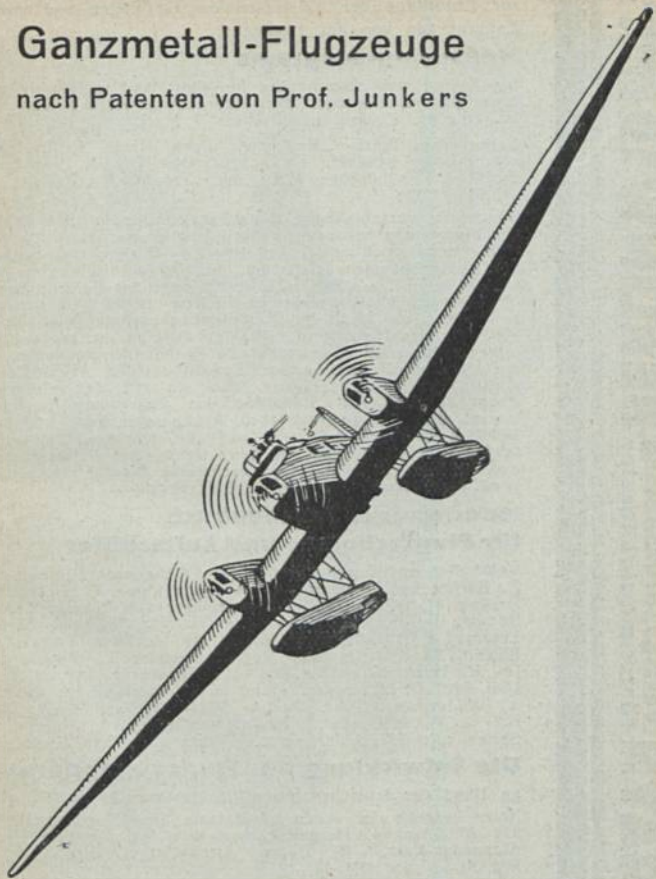
Als offizielles Organ der Deutschen  
Luft Hansa das erfolgreiche Insertionsorgan  
für alle einschlägigen Interessenten.

### Luftfahrt Verlag G. m. b. H.

Berlin SW 19, Krausenstraße 35/36

# Ganzmetall-Flugzeuge

nach Patenten von Prof. Junkers



A/B. FLYGINDUSTRI

MALMÖ - SCHWEDEN

## **Meßkarten**

zur Ermittlung der Azimutgleichen für kleine und mittlere Entfernungen von der Funkbake.

## **Measuring-Diagrams**

for finding the iso-azimuths for short and middle distances from the radiobeacon. Mit Gebrauchsanweisung von Prof. W. Immler, Elsfleth i. O. Preis 5 Mark.

Ueber das Werk „Meßkarten“ von Herrn Prof. Immler schreibt der bekannte Fachschriftsteller Dr.-Ing. von Langsdorff im Technischen Blatt der „Frankfurter Zeitung“ am 31. Mai 1928:

Durch die verschiedenen Ozeanflugversuche ist das Problem der Funkortung besonders aktuell geworden. Das vorliegende Heft wendet sich an den praktischen Flieger und Seemann, der sich nicht mehr allein auf die astronomische Navigation verlassen will, sondern sich des Bordpeilers bedient, um bei Nebel oder Unsichtigkeit der Kimm trotz Versagens der astronomischen Navigation einwandfrei seinen Weg zu finden. Da das Heft für die Praxis bestimmt ist, hat der Verfasser es vermieden, umständliche Rechnungen zu geben. Die vorliegenden Meßkarten zur Ermittlung der Azimutgleichen sind daher so eingerichtet, daß sie mit den einfachsten Rechnungsarten die Standlinie des Fahrzeuges bestimmen lassen, daß die erforderlichen Rechnungen kurz und übersichtlich sind und daß jede Funkbake, von der Wellen empfangen werden können, in den Dienst der Ortsbestimmung gestellt werden kann. Der praktische Navigationsfachmann wird diese Neuerscheinung lebhaft begrüßen.

## **Moedebecks Taschenbuch**

### **für Flugtechniker und Luftschiffer**

Bearbeitet und herausgegeben von Geheimrat Professor Dr. R. Süring und Professor K. Wegener unter Mitwirkung von Dr.-Ing. H. G. Bader, Conrad Freiherr von Bassus, Prof. A. Berson, Dr.-Ing. A. Betz, Direktor W. Bleistein, Kapitän-Leutnant R. Breithaupt, Dipl.-Ing. W. A. Dörr, Prof. Dr. R. Emden, D. E. Everling, Reg.-Baumeister E. Ewald, Prof. Dr. R. Hugershoff, Dipl.-Ing. W. Klemperer, Ing. O. Nairz, Dipl.-Ing. O. Schwager, Major a. D. A. Stelling, Prof. Dr. A. Wedemeyer, Prof. Dr. A. Wegener, Ing. A. R. Weyl, Dr. C. Wieselsberger. Vierte, neubearbeitete Auflage. 920 Seiten mit 326 Abbildungen. Preis gebunden Mark 15.—

## **Die Entwicklung der Flugzeugapparate**

an Hand der deutschen Patentliteratur vom Jahre 1878 — 1911  
Neue Ausgabe der deutschen Patente über Flugapparate, Mit 924 Abbildungen. Herausgegeben von Patentanwalt Dr. B. Alexander-Katz, 46 Bogen Groß-Oktav. Preis brosch. RM 10.—, geb. RM 12.—.

## **Der funktelegraphische Wetter- und Zeitzeichendienst**

Von H. Thurn, Postrat im Telegraphentechnischen Reichsamt. Mit 15 Figuren im Text. Preis brosch. RM 2.—.

**Ausführlicher Prospekt auf Wunsch kostenlos!**

# SEIBERT



WERKE IN HOMBURG-SAAD UND ASCHAFFENBURG

B · S E I B E R T · G M B H · S A A R B R Ü C K E N

FLUGZEUG- UND LUFTSCHIFFHALLEN · EISENHOCHEBALLEN

# PALMER

## PALMER'S LANDUNGS-RÄDER UND LUFTREIFEN

gewähren eine überaus große seitliche Stabilität und halten eine riesige Belastung aus, trotz ihrer großen Leichtigkeit.

Palmer's Seil-Luftreifen und Radfelgen sind nach vollkommen anderen Grundsätzen gebaut als alle anderen am Markt befindlichen Luftreifen und Radfelgen, seien sie für Flugzeug, Wagen oder Fahrrad.

Palmer's Räder sind mit abnehmbaren und auswechselbaren Lager-schalen versehen und das Einschmieren unter Druck ist allen Größen angepaßt.

Palmer's Räder und Luftreifen werden in zwanzig Größen hergestellt (und zwar von 300×60 bis 1750×350); sie stellen ein Sortiment dar, welches den Anforderungen jeder Art Luftschiffs entspricht.

## LES ROUES ET PNEUS D'ATTERISSAGE PALMER

fournissent une stabilité latérale immense et peuvent supporter des charges énormes, malgré leur extrême légèreté.

Les pneus à cordes et les Jantes Palmer pour Avions diffèrent totalement au point de vue construction de tous les autres pneus et jantes pour aéro, auto ou vélo, actuellement sur le marché.

Les roues Palmer sont montées avec des coussinets amovibles et interchangeables, et le graissage sous pression est adapté à toutes les dimensions.

Les pneus et roues Palmer pour avions sont fabriqués dans une série de vingt dimensions (de 300×60 à 1750×350) répondant amplement aux besoins de chaque type d'aéroplane.

## PALMER LANDING WHEELS AND TYRES

Provide immense lateral stability, maximum load carrying capacity, combined with minimum weight.

Palmer Cord Aero Tyres and Rims are constructed on entirely different lines from any existing Aero, Car or Cycle Tyre and Rim.

Palmer Wheels are fitted with floating bushes, which are interchangeable, and grease gun equipment is now a standard fitting on all sizes.

Palmer Wheels and tires are made in twenty sizes, from 300×60 to 1750×350, constituting a range amply covering the requirements of every type of machine.

## THE PALMER TYRE, LTD.,

100-106, CANNON ST., LONDON, E. C. 4

# GLOSTER

AIRCRAFT CO LTD



N° 3061-2-3-4 CHELTENHAM

BROCKWORTH

GLOSAINCRA CHELTENHAM



BROCKWORTH WORKS AND  
AERODROME GLOS

SUNNINGEND WORKS CHELTENHAM  
GLOS



*R.55 about to ascend  
with Gloster Gybes*

*Flight photograph*

## GLOSTER



# Aluminium und Al.-Legierungen

Ihre Werte für Technik und Wirtschaft

Von Dipl.-Ing. Dr. Hans Berg

Preis RM 3.60

## Wichtig für jeden Flieger und Flugfreund

Aus Presseurteilen: „Der Verfasser hat den scharf gegliederten Aufbau des projektierten Werkes vollendet zur Durchführung gebracht. Es ist eine klassische Studie einer Verbindung von Wissenschaft, Wirtschaft und Erfahrung der Praxis. Der Inhalt ist außer in erster Linie für den Fachmann für jeden Ingenieur, Kaufmann und Wirtschaftler aktuell.“

## Das Leichtflugzeug für Sport u. Reise

von Dr.-Ing. W. v. Langsdorff.

236 Seiten (fast 200 Bilder) — 10 Zahlentafeln

2. vermehrte Auflage

Gibt in allgemeinverständlicher Form einen Ueberblick über das gesamte Leichtflugwesen.

Glänzende Pressebesprechungen:

... Der Bahnbrecher für das Motorrad der Luft...

... Die übersichtliche Gliederung des Stoffes ermöglicht gerade dem vorwiegend sportlich Interessierten einen guten Einblick

Besonders interessant sind auch die Preisvergleiche verschiedener Erd- und Luftfahrzeuge, sowie die Wirtschaftlichkeitsvergleiche... Anschaffung und Betrieb eines Leichtflugzeuges viel billiger als bei einem Kraftwagen...

Preis kart. RM 3.—, geb. RM 4.—

## Der 19-PS-Flug über die Alpen

von Dr.-Ing. W. v. Langsdorff.

Mit 130 Seiten Text und 122 Bildern in farbigem Kunstdruck, Oktavformat. Preis kart. RM 4.50, geb. RM 5.40

Ein Urteil der Fachpresse:

Von Anfang an erlebt man mit. Der Leser wird angepackt und mitten hineingesetzt, wird selbst zum Flieger, ohne daß von ihm Vorkenntnisse verlangt werden. Es wird gezeigt, daß lebendige Menschen fliegen. Daß der Mann die Tat vollbringt und erst in zweiter Linie die Maschine kommt. Gerade hierin liegt der Hauptwert des Buches. Prof. Dr. Hugo Junkers, der dem Büchlein das Geleitwort gegeben hat, sagt u. a.: „Nicht die Maschine, sondern der Mensch soll herrschen.“

Automobil — Motorrad — Flugwesen, Heft 21 v. 5. 11. 26.

**H. Bechhold, Verlagsbuchhandlung, Frankfurt-Main**

# AVIA

## **AVIA B. H. 11**

Zweisitziges Sportflugzeug, Tiefdecker, Motor Walter 60 PS

## **AVIA B. H. 21**

Einsitziges Jagdflugzeug, Doppeldecker, Motor Hispano-Suiza 300 PS

## **AVIA B. H. 22**

Einsitziges Übungs-Jagdflugzeug, Doppeldecker, Motor Hispano-Suiza 180 PS od. Wright, Walter usw. 200—240 PS

## **AVIA B. H. 25**

Verkehrsflugzeug mit 2 Piloten, für 5 oder 6 Fahrgäste, Doppeldecker, Motor Jupiter 450 PS

## **AVIA B. H. 26**

Zweisitziges Jagdflugzeug, Doppeldecker, Motor Jupiter VI, 480/600 PS

## **AVIA B. H. 29**

Zweisitziges Elementarschulflugzeug, Doppeldecker, Motor Walter 85 PS oder 120 PS

## **AVIA B. H. 33**

Einsitziges Jagdflugzeug, Doppeldecker, Motor Jupiter VI, 480/600 PS

**AVIA  
PRAG**

**AKTIENGESELLSCHAFT FÜR  
FLUGZEUG - INDUSTRIE**

# Automobil-Welt

## Flug-Welt

in Verbindung mit

## Motorrad-Welt

Älteste illustrierte Zeitschrift für die Gesamtinteressen des Automobil-, Kraftrad- und Flugwesens / 27. Jahrgang

**Reichhaltig und gediegen im Text, ausgezeichnet und reich illustriert.**

Die „Automobil-Welt“ erfreut sich einer großen Verbreitung im In- und Auslande und eines nicht zu unterschätzenden Einflusses in ihrem Interessengebiet. Sie ist dauernd bemüht, die Leser über alle Vorkommnisse und Errungenschaften auf den einschlägigen Gebieten laufend zu unterrichten.

Das Arbeitsgebiet der „Automobilwelt-Flugwelt“ umfaßt das gesamte wirtschaftliche und technische Automobil-, Kraftrad-, Motor- und Flugwesen, die motorische Landbewirtschaftung, Motorboote, Motorschlepper, das Zubehörwesen, den Betriebsstoffhandel, Gesetzgebung, Verwaltung usw.

Bezug durch Postämter und Buchhandlungen.  
Bezugspreis: Vierteljährlich RM 3.75  
für Ausland unter Streifband RM 5.25

**Erscheint einmal wöchentlich.**

Inserate: Raum von 1 mm Höhe und 43 mm Breite 30 Pfg. Rabatt laut besonderer Preisliste

**Verlag der Automobilwelt-Flugwelt**

Deutsche Verlagswerke Strauss, Vetter & Co.  
**Berlin C 2, Breite Straße 8/9**

Man sollte anfragen!

## FLUGZEUG-MATERIAL

Große Lagerbestände! Alle Arten Flugmotoren, Ersatzteile hierzu, Flugzeug-Instrumente, Flugzeugbau-Zubehör, auch für Segelflugzeuge. Günstigste Bezugsquelle für Händler und Flugzeugbaufirmen.

Import — Export

### JOACHIM RICHTER - BERLIN

Speziallieferant für die Luftfahrt-Industrie.

Büro und Lager: Berlin NW 40, Altmoabit 19.

Telefon C 6, Moabit 3266,

Telegramme: Aviarichter Berlin.

## DEUTSCHE VERKEHRSFLIEGERSCHULE G.M.B.H

Junge Leute von 18—23 Jahren mit untadeliger Vergangenheit, ernsthaftem Streben und einwandfreier Gesundheit können Aufnahme finden, wenn sie eine höhere Lehranstalt besucht haben und eine entsprechende Aufnahmeprüfung machen oder in einem Fachhandwerk die Gesellenprüfung abgelegt haben. Bewerber müssen das Deutsche Turn- und Sportabzeichen besitzen und Freischwimmer sein. — Fliegerische Vorkenntnisse sind nicht notwendig. Anmeldungen u. Auskünfte: Hauptgeschäftsst. Berlin W 30, Geisbergstr. 2

## HINDENBURG-POLYTECHNIKUM, OLDENBURG I. O.

STÄDTISCHE INGENIEUR-AKADEMIE

### AUTOMOBILBAU / LUFTFAHRZEUGBAU

Architektur

Maschinenbau

Elektrotechnik

Bauingenieurwesen

Betriebswissenschaften

Semesterbeginn: Mitte April und Oktober

Neueste Drucksachen Nr. TL 1 durch das Sekretariat



IN VORBEREITUNG BEFINDET SICH:

# FORTSCHRITTE DER LUFTFAHRT

**JAHRBUCH 1929**

Unter Mitarbeit hervorragender Fachleute des In- und Auslandes herausgegeben von Dr. Ing. W. von Langsdorff

Großoktav, mit zahlreichen Bildern und Skizzen auf Kunstdruckpapier, in Ganzleinen geb. etwa 24.- RM

Das Werk ist eine Fundgrube flugtechnischen Wissens. Das Einarbeiten in das große Gebiet technischer Einzelheiten und Neuerungen im Luftfahrzeugbau ist durch gemeinverständliche Darstellungsweise und sehr viele ausgezeichnete, instruktive Abbildungen jedermann möglich. Ganz besonderen Wert gewinnt das Buch dadurch, daß es dem Verfasser gelungen ist, auch Material zu bringen, das sonst der Allgemeinheit nicht zugänglich ist, ja sehr oft von den Fabriken geheim gehalten wird.

H. Bechhold Verlag, Frankfurt a. M.

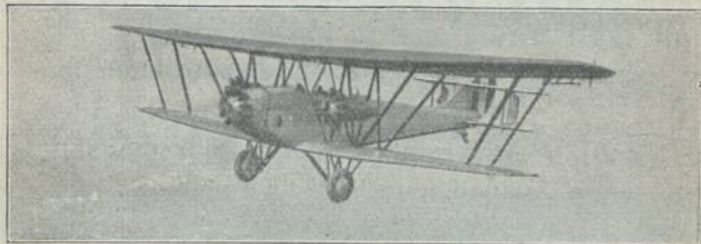
SOCIETE

# ZODIAC

BALLONS DIRIGEABLES, CAPTIFS,  
SPHÉRIQUES, TREUILS ET  
TENDERS, D'AEROSTATION

**PARACHUTES** BREVETÉS S. G. D. G.

15 Av. DU HAVRE-PUTEAUX-SEINE / FRANCE



AVION TRIMOTEURS, „BRED A 14" 1200 CV. EN VOL

**SOCIETA' ITALIANA ERNESTO BRED A**

per costruzioni meccaniche

**MILANO**

**AVIONS TERRESTRES ET MARINS**

Avions militaires (observation • bombardement) Avions école / Avion commercial / Construction en métal / Construction mixte / l'école pour l'entraînement des pilotes. / Usines avec Champ d'aviation adjacent, un des meilleurs et des plus grands en Europe.

**ETABLISSEMENTS AERONAUTIQUES LOUIS VINAY**

67, Boulevard Bessières, 67 — Paris (XVII<sup>e</sup>)

Tél. Marc. 17-02

Télégr. Aerovinay 61, Paris

**80 % DES AVIONS SONT EQUIPES  
AVEC NOS PARACHUTES**

**Ont déjà sauvé 28 pilotes**

Parachutes et Equipements A. L. Vinay

Types: OR Vinay Blanquier

Vêtements spéciaux de bord „Boréal"  
„Salamandre"

Ballons d'observation

Ballons captifs

Ballons sphériques Jumpings etc

Atterrisseurs d'avions à chenilles

Fournisseur des aéronautiques française et étrangères

# VEEDOL

## MOTORÖLE U. FETTE

garantieren die S c h u t z s c h i c h t, die

leichtes einwandfreies Arbeiten des Motors gewährleistet, größter Hitze widersteht, keinerlei Rückstandsbildung hinterläßt, die Reibung vermindert und die Wirtschaftlichkeit und Betriebssicherheit erhöht! Mit der



**VEEDOL-SCHUTZSCHICHT**

arbeitet der Motor exakt bis in den kleinsten Bruchteil einer Sekunde

**HAMIG. HAMBURG-AMERIKANISCHE  
MINERALÖL-GESELLSCHAFT M. B. H.**

Hamburg 11, Rödingsmarkt 66/69

# SIEMENS

LUFTGEKÜHLTE

## STERNMOTOREN

FÜR SPORT, SCHULE U. VERKEHR

IN BAUARTEN VON 5, 7 UND 9 ZYLINDER

von 68-530 PS

SIEMENS & HALSKE A.-G. / FLUGMOTORENWERK  
BERLIN-SPANDAU, BERLINER CHAUSSEE

### S. A. NAVIGAZIONE AEREA / GÊNES

Service quotidien de hîrdo-avious pour passagers et marchandises  
entre Gênes et Palerme:

— Service quotidien —

8.00 Rue delle Convertite	↓	ROME	↑	Rue delle Convertite	18.15
9.00 Airport Ostia				Airport Ostia	17.15
12.30 Airport Gênes				Airport Gênes	13.45
13.00 Place de Ferrari	↓	GÊNES	↑	Place de Ferrari	13.00

8.00 Rue delle Convertite	↓	ROME	↑	Rue delle Convertite	17.00
9.10 Airport Ostia				Airport Ostia	16.00
11.00 a } Airport Molo		NAPLES		Airport Molo	{ 14.15
11.45 d } Angioino				Angioino	{ 13.30
14.45 Airport Santa Lucia	↓	PALERME	↑	Airport Santa Lucia	10.30

==== Billets en vente dans toutes les agences de voyage ====



---

---

# Illustr. Flug-Woche

1 0 . J a h r g a n g

Fachblatt für Luftfahrt : Industrie  
Luftverkehr, Politik und Wirtschaft

Abonnementspreis jährlich :  
Deutschland 10.-, Ausland 14.- RM

Verlag für Deutsches Flugwesen GmbH  
Berlin-Lichterfelde \* Augustastr. 18

---

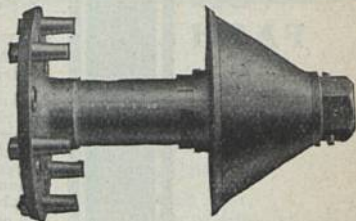
---

# RUPP - NABE

D. R. P. und Auslands-Patente

**für Holz- und Metallpropeller**

**erhöht die  
Betriebssicherheit  
und  
Wirtschaftlichkeit**



**Ing. Albert Rupp** ⚙ **Berlin SO 36**

**Skaltzer Straße 135**

Fernspr.: Moritzplatz 7755 u. 12862, Drahtanschrift: Rupp-nabe, Berlin

**Chantiers Aéro-Maritimes de la Seine**

## **HYDRAVIONS CAMS**

Hydravions de transports commerciaux  
Hydravions école et de transformation  
de bombardement et de reconnaissance



Siège Social: 16, rue d'Aguesseau, PARIS, Ville / Tél.: Elysée 91-60

Ateliers: rue Pleyel; Saint-Denis / Téléphone: Nord 90-82, 57-23

— Aéroport à Sartrouville / Téléphone: 81 —

# MÄNNER VOM FACH

wie Dr. Ing. W. v. Langsdorff, Dr. Ing. R. Eisenlohr, Marinebau. Engberding, Dr. Raethjen, Ing. S. Merz, Ing. B. v. Römer, Dipl.-Ing. A. Lion u. a.

behandeln in der „Umschau“ die Fortschritte im Luftfahrtwesen. Sie werden daher durch die „Umschau“ nicht nur mit den verschiedensten Gebieten der angewandten und reinen Wissenschaft und Technik, die ständig bedeutsame Entwicklungen und Umwälzungen durchmachen, aufs beste vertraut, sondern finden auch Ihr eigenes Fachgebiet reichlich vertreten. Der Bezug dieser vortrefflichen Wochenschrift über die Fortschritte in Wissenschaft und Technik (Herausgeber: Prof. Dr. J.H. Bechhold) ist somit für Sie sehr empfehlenswert. — Inhalt und vornehme Ausstattung bei niedrigsten Preisen (Heft 50 Pfennig, vierteljährlich — 13 Hefte — 6.30 RM) werden Ihnen Freude bereiten.

Verlangen Sie kostenlos u. unverb. Probeheft 18



Eine neuzeitliche, interessante Ergänzung der „Umschau“ ist die in monatlichen Lieferungen erscheinende Kartei praktischen Wissens —

## WER WEISS BESCHIED?

Mehr oder weniger schwierige Fragen aus der täglichen Praxis der wissenschaftlich oder im praktischen Berufstehenden „Umschau“-Leser sind mit den eingegangenen aufklärenden Antworten auf weißen Kartonblättern (Dinformat A 6) gedruckt. Monatlich etwa 60 Blätter. Genaue unterrichtet Sie unser Prospekt mit zwei Mustern oder eine Ansichtslieferung.

Verlag der  
**UMSCHAU**  
Frankfurt a.M.  
Niddastr. 81/83



## Gemeinnützige Flieger-Ausbildung

zum Führerschein **A**, Kunstflugschein **B**

Beste Mannesschule der Jugend!  
Wertvoll für jeden Beruf!

Ausbildungskosten einschließlich  
Versicherung von  
**RM 700.- an**

**Günstige Abzahlungsbedingungen**  
**Reichlich Fluggelegenheit**

Ausbildungszeit für den Führerschein **A** etwa 2 $\frac{1}{2}$  Monate  
für den Führerschein auf  
Leichtflugzeugen etwa 6  
Wochen

**Deutsche Luftfahrt G.m.b.H**  
Berlin W 35, Blumeshof 17

Warum müssen

## **HAW-GANZMETALL-PROPELLER**

vorgezogen werden

Weil sie 1.  
nicht schwerer sind als  
Holz-Propeller

Weil sie 2.  
sich in 2 Minuten für die  
beste Leistung des Motors  
einstellen lassen

Weil sie 3.  
einen hervorragenden  
Wirkungsgrad haben

Weil sie 4.  
größte Betriebssicherheit  
gewährleisten



Verlangen Sie Angebot!

## **HAW - Propellerbau**

G. m. b. H.  
**Berlin - Staaken**

Telefon: Spandau 7104

## **Birken- u. Erlen-Flugzeug-Sperrholzplatten**

3 bzw. mehrfach wassertest verleimt  
0,7, 0,8, 1, 1,2, 1,5, 2, 2 $\frac{1}{4}$ , 3, 4, 5, 6-26 mm  
liefert

**Georg Herté, Charlottenburg 1, Wilmersdorferstr. 143/144**

Fernruf: C 4 Wilhelm 5841 u. 5842  
Telegramm-Adresse: Fliegerhölzer, Berlin

# Das Recht des Kraftfahrers! Die Praxis des Kraftfahrers!

veranschaulicht in wirkungsvollster Weise  
die führende Automobil-Zeitschrift:

# Das Auto

(früher Autorecht)

Erste Autoritäten aus allen Gebieten  
als ständige Mitarbeiter

Erscheinungsweise: 3mal monatlich am 5., 15., und 25.

Bezugspreis: (Inland) vierteljährlich RM 4.-

(Ausland) vierteljährlich RM 5.-

## Aus unserer Zeugnismappe:

... daß ich mit der Ausgestaltung der Zeitschrift „Das AUTO“ recht zufrieden bin, wie der Bezug der Zeitschrift durch mich seit ihrer Entstehung beweisen dürfte. Ich habe ihre Entwicklung stets mit großem Interesse verfolgt und bin der Ansicht, daß sie sowohl den Anforderungen des Technikers wie des Industriellen und Händlers und des Fachjuristen in einem Maße gerecht wird, wie dies bei solcher Vielfältigkeit nicht leicht überboten werden kann.

V. L., Rechtsanwalt und Notar

\*

Ich benutze diese Gelegenheit, Ihnen mitzuteilen, daß ich Ihre Zeitschrift „Das AUTO“ ganz besonders schätze. Ihre Abhandlungen über Autorecht, Verkehrsfragen, Autokonstruktion und -Bau haben mir bereits sehr viele wertvolle Anregungen gegeben und ich habe oft Gelegenheit gehabt, gerade in meiner Praxis als vereidigter Gerichtssachverständiger auf die in Ihrer Zeitschrift veröffentlichten Abhandlungen zurückzugreifen.

R. D., Beeidigter Sachverständiger für das Kraftfahrwesen

**Bestellungen nehmen alle  
Postanstalten sowie der Verlag  
„Das AUTO“, Berlin W 30, Motzstr. 89, entgegen**

# FACHLITERATUR

Der Versand dieser Schriften erfolgt nur gegen Voreinsendung der Beträge oder gegen Nachnahme, in letzterem Falle zuzüglich 0,30 M. für den Nachnahme-Versand, jedoch außerhalb Deutschlands nur gegen Voreinsendung der Beträge.

**Luftfahrzeuge und Luftfahrzeug-Motoren.** Ausgabe I der „Deutschen Kraftfahrzeug-Typenschau“. 52 Typentafeln über die z. Zt. gebauten deutschen Flugzeuge und Flugmotoren RM 2.—

**Omnibusse, Nutzkraftwagen, Zugmaschinen.** Ausgabe II der „Deutschen Kraftfahrzeug-Typenschau“ 70 Typentafeln über die deutschen Omnibusse, Nutzkraftwagen und Zugmaschinen RM 2.—

**Personenkraftwagen und Krafträder.** Ausgabe III der „Deutschen Kraftfahrzeug-Typenschau“. 85 Typentafeln über die deutschen Personenkraftwagen und Krafträder RM 2.—

**Neue Wege im Motorenbau:** Betrachtungen über den Junkers-Gegenkolben-Zweitaktmotor. Mit 10 Abbildungen. Von W. Bernhard, Leipzig RM —,60

**Kolben für Kraftfahrzeug-Motoren:** Grauguß, Aluminium, Elektron. Mit 86 Abb. Von Dipl.-Ing. E. Mahle, Untertürkheim RM 1.50

**Entwicklung und gegenwärtiger Stand des Metallflugzeugbaues.** Zweite Auflage. Mit 86 Abb. Von E. Meyer, Dresden. RM 2.—

**Der verspannungslose, freitragende Flügel.** Die wichtigste Stufe in der Annäherung an ein Idealflugzeug. Mit 24 Abb. Von E. Meyer, Dresden. RM —,60

**Der Tiefdecker.** Mit 51 Abb. Von E. Meyer, Dresden RM —,60

**Metal Aeroplane Construction.** Einzige deutsche Wiedergabe des von Prof. Junkers in England gehaltenen Vortrages über Metallflugzeugbau. Mit 55 Abb. RM 1.50

**Metal Aeroplane Construction.** Einzige englische Wiedergabe des von Prof. Junkers in England gehaltenen Vortrages über Metallflugzeugbau. Mit 53 Abb. RM 1.50

VERLAG DEUTSCHE MOTOR-ZEITSCHRIFT

Dresden - A 19 / Müller - Berset - Straße 17

Nur die Interessen des Verbrauchers  
und Fahrers von Kraftfahrzeugen vertritt un-  
abhängig von Industrie und Verbänden der

# Klein-Motorsport

Erscheint halbmonatlich zum Preise von RM 3.- vierteljährlich.  
P r o b e h e f t k o s t e n l o s

## Der Automobilfahrer sagt:

Ich finde Ihre Zeitschrift sehr objektiv eingestellt, was ich bei den anderen Zeitschriften dieses Faches bisher meist vermisst habe. Ich glaube nicht zuviel zu sagen, wenn ich diese die beste Automobil-Zeitschrift nenne, die ich allen meinen Bekannten empfehlen werde.

G. R. in Dresden-N.

In Anbetracht Ihrer Unparteilichkeit sowie des Mutes in Ihrem „Klein-Motorsport“ habe ich mich entschlossen, trotz der vielen sonstigen Zeitungsgelder auch Abonnent Ihrer wertvollen Zeitschrift zu werden.

G. F. in Coesfeld i. W.

## Der Auto-Club urteilt:

Ihre famose Zeitschrift „Klein-Motorsport“ wird dem Unterzeichneten seit einiger Zeit zugesandt. Jeder, der sie liest, ist erfreut über den herzerfrischenden Inhalt. Bochumer Automobil- u. Motorrad-Club 23.

## Die Industrie schreibt:

Wir begrüßen ganz besonders die neue Richtung Ihrer Zeitschrift, in erster Linie dem Verbraucher zu dienen, und wünschen Ihrer Zeitschrift den Erfolg, den sie tatsächlich verdient, wie wir sie übrigens bei jeder sich bietenden Gelegenheit weiterempfehlen.

Rinne-Motoren G. m. b. H., Berlin.

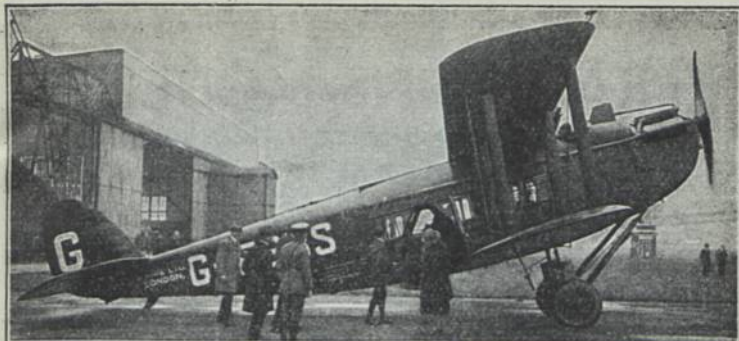
## Die Presse spricht:

Einzig und allein die Interessen der Kleinkraftwagen- und Motorradbesitzer sind die selbstgezogenen Richtlinien dieser unabhängigen Automobilzeitschrift.

Königsberger Allgemeine Zeitung.

Abonnieren auch Sie diese interessante Zeitschrift bei Ihrer Buchhandlung oder direkt bei dem

**Verlag Klein-Motorsport + Frankfurt-M**  
N i d d a s t r a s s e 8 1 - 8 3



England: de Havilland D. H. 34

Die früheren Jahrgänge des  
**Taschenbuches der Luftflotten**

herausgegeben von Dr. Ing. W. von Langsdorff

sind in meinem Verlage erschienen; es sind noch lieferbar:

- V. Jahrgang 1926, 370 Seiten, mit 464 Bildern, Skizzen  
u. Zeichn. Gebd. statt 12.— 4.— RM
- IV. Jahrgang 1924/25, 536 Seiten mit 793 Bildern, Skizzen  
u. Zeichn. Gebd. statt 8.— 4.— RM
- III. Jahrgang 1923, 278 Seiten mit 442 Bildern, Skizzen  
und Zeichnungen. Gebd. 4.— RM
- Jahrgang I und II vergriffen.

Ferner ist noch lieferbar:

## **Jahrbuch der Luftfahrt**

Herausgegeben von A. Vorreiter-Berlin

- I. Jahrgang, 1911. Mit 641 Abb. Gebd. statt 10.— RM, 5.— RM
- II. Jahrgang 1912. Mit 669 Abb. Gebd. statt 12.— RM, 6.— RM

---

---

---

**J.F. Lehmanns Verlag, München SW 4**



# PRÄZISIONS-MODELLE

ABZEICHEN :: MINIATURMODELLE :: LUFTREISEANDENKEN

## FRIEDRICH ALLIHN

BERLIN S 42 / ALEXANDRINENSTRASSE 97

EIGENES ATELIER FÜR GRAPHISCHE ENTWÜRFE  
QUALITÄTS - MEHRFARBEN - BUCHDRUCK - TIEFDRUCK



### BRÖNNERT'S DRUCKEREI

INHABER: F. W. BREIDENSTEIN

BUCH- u. KUNSTDRUCKEREI, BUCHBINDEREI, VERLAG

FRANKFURT A. MAIN, NIDDASTR. 81

FERNRUF SAMMELNUMMER MAINGAU 70861

ILLUSTRIERTE KATALOGE UND WERKE  
FÜR INDUSTRIE UND WISSENSCHAFT

5/10 28 ad

H-



**ROHRBACH**  
**METALL-FLUGZEUGBAU**  
G. M. B. H.

Berlin N 65 / Klautschoustraße 9/12



BIBLIOTEKA GŁÓWNA

351406 L1