

TASCHENBUCH  
DER LUFT-  
FLOTTEN  
1924/25

Biblioteka Główna i OINT  
Politechniki Wrocławskiej



100100219271

@

N 1037 kl.  
J. F. LEHMANN'S VERLAG / MÜNCHEN



## IN DER LUFT UNBESIEGT

Erlebnisse im Weltkrieg erzählt von Luftkämpfern.

Herausgegeben von G. P. NEUMANN, Major der Fliegertruppen.

Mit 6 Bildnissen. 316 Seiten. 1923. Gebunden 5 M.

Aus dem Inhalt des 56 Beiträge umfassenden Buches: Wie wir wurden, von Generallt. v. Eberhardt. — Jagdstaffel Boelcke, von Oblt. Bolle. — Österreichisch-ungarische Flieger beim Angriff (Brescia und Mailand), von Hptm. Steinner-Göttl. — Flandern 1917, von Hptm. v. Kraußner. — Als Ballontöter im Osten, von Lt. Bormann. — Jagdstaffel 21, von Hptm. v. Schleich. — Die Taktik der Jagdgeschwader, von Hptm. Göring. — Über Kairo und den Pyramiden, von Hptm. Falke. — Fliegerbeobachtung für schwerstes Flachfeuer von Oblt. Müller-Kahle. — An der Somme 1918, von Hptm. v. Greim. — Jagdgeschwader Richthofen Nr. 1, von Hptm. Bodenschatz. — Glück und Ende von LZ 35, von Hptm. Steegmann. — Der Ballon als Fliegerschreck, von Lt. Wöstmann. — Die 101-Stundenfahrt des LZ 120, von Oblt. z. S. Lehmann.

In packenden Schilderungen erkennt der Leser das Werden der Luftstreitkräfte und ihre gewaltigen Leistungen in organisatorischer, technischer und taktischer Beziehung. So werden die Großtaten zur Luft der Vergessenheit entrissen. Von der bescheidenen Verwendung der Luftstreitkräfte 1914 folgen wir ihrer rapiden Entwicklung während des großen Krieges. (Militär-Wochenblatt)

Es ist nicht nur wegen seiner spannenden, z. T. hervorragenden Schilderungen des Luftkrieges bemerkenswert, sondern auch für den rein technisch Interessierten von Bedeutung, weil es die praktische Verwendung der verschiedenen Luftfahrzeugarten eingehend beleuchtet. — Es gibt kaum ein Buch, das in gleich anziehender und packender Weise ohne jede Einseitigkeit über Fliegererlebnisse berichtet. (Umschau.)



# Luftverkehr

## im In- und Ausland

Personen-, Post-, Güterbeförderung

Rundflüge — Sonderflüge

Reklameflüge — Bildflüge

**Deutscher Aero Lloyd A.G., Berlin**

Direktion: Berlin N.W. 7, Sommerstr. 4,

Tel. Zentrum 3029, 3030

Verwaltung, Werft, Heimathafen: Staaken, Zeppelinhafen,

Tel. Spandau 1613-1615

### Flughäfen:

Berlin—Tempelhofer Feld, Tel.: Moritzplatz 12490, 12491

Bremen—Neuland, Tel.: Roland 8569

Danzig—Langfuhr, Tel.: 3401

Hamburg—Fuhlsbüttel, Tel.: Merkur 822

Hannover—Vahrenwalder Heide, Tel.: Nord 4100, 4200

Königsberg—Devau, Tel.: 1856

Leipzig—Moskau, Tel.: 70021

Telegramm-Anschrift für Direktion und alle Flughäfen:

Aerolloyd

J. F. LEHMANN'S VERLAG / MÜNCHEN



## DAS SEGELFLUGZEUG

Von Dr. Ing. WERNER VON LANGSDORFF.

Mit 113 Abbildungen. Biegsam gebunden 3,50 M.

I. Der Segelflug. II. Das Segelflugzeug. — Die Entwicklung. — Allgemeine Betrachtungen. — Der konstruktive Aufbau (Baumaterial, Tragflächen, Steuerung, Rumpf, Landungsgestell). — Konstruktionsbeispiele (Hängegleiter, schwanzgesteuerte und flügelgesteuerte Flugzeuge, schwanzlose Flugzeuge, Wasserflugzeuge, Hilfsmotorflugzeuge).

Einer kurzen, aber erschöpfenden Darlegung der Theorie läßt der Verfasser eine gründliche, klar und verständlich (auch für den Laien!) abgefaßte Schilderung der technisch-konstruktiven Probleme folgen, in denen alle Gattungen einschließlich der Hilfsmotorflugzeuge behandelt werden. Wir sind überzeugt, daß das — auch vorzüglich ausgestattete — Buch in der Reichswehr warmes Interesse finden wird. (Heerestechnik.)

Ein ausgezeichnete Helfer für jeden, der für die neuen Aufgaben des Segelflugzeugbaues Interesse hat. (Technik und Industrie.)

## VON ÄLTEREN JAHRGÄNGEN

des Taschenbuches der Luftflotten sind Band I und II vergriffen.

Band III 1923 ist noch lieferbar. Preis 6 Mark.

Als Ersatz für den vergriffenen Band II (1915) wird der daraus hergestellte Sonderdruck empfohlen:

DIE KRIEGSLUFTSCHIFFE UND KRIEGSFLUGZEUGE der verschiedenen Staaten. 66 Bilder zur Feststellung von Luftschiffen und Flugzeugen 1915. Taschenbuchformat;

Kartonierte 1,20 Mark.

Taschenbuch  
der  
**Luftflotten**

IV. Jahrgang 1924/25

Herausgegeben von  
**Dr.-Ing. Werner von Langsdorff**

Mit 793 Bildern, Skizzen und Zeichnungen



1925. 194.



J. F. Lehmanns Verlag in München



*Inv. 22285.*

Alle Rechte  
an Text, Bildern, Skizzen und Zeichnungen vorbehalten  
Copyright 1925. J. F. Lehmann, München

351383 L/1



Druck von Kastner & Callwey, München,  
Finkenstraße 2.

## Vorwort.

Das „Taschenbuch der Luftflotten“ soll einen gedrängten Überblick über die militärischen und zivilen Luftflotten aller Staaten geben.

Der vorliegende Jahrgang enthält in erster Linie Luftfahrzeugmuster, welche seit dem Erscheinen des dritten Jahrganges gebaut wurden. Ältere Bauarten sind nur gebracht, soweit dieselben heute noch im Betrieb stehen oder soweit sie von besonderer Bedeutung sind. Das gilt besonders für einige vor 1919 gebaute Muster. Von solchen, verschiedentlich jetzt noch verwendeten, Bauarten brauchten nur wenige herausgegriffen zu werden, da sie in älteren Jahrgängen des „Taschenbuches der Luftflotten“ enthalten sind.

Neu hinzugefügt wurden Abschnitte über Schraubenflieger, Luftfahrzeugmotoren, Militär- und Zivil-Luftfahrt, Weltluftverkehr, Abzeichen usw.

Jedes Eingehen auf Einzelheiten wurde aus Gründen der Übersichtlichkeit mit voller Absicht vermieden. Über Fragen technischer Art gibt das Jahrbuch „Fortschritte der Luftfahrt“ (H. Bechhold, Frankfurt a. M.) ergänzende Auskunft. Die Sondergebiete des motorlosen Fluges sind in dem „Segelflugzeug“ (J. F. Lehmann, München), des schwachmotorigen Fluges in dem „Leichtflugzeug“ (H. Bechhold, Frankfurt a. M.) dargestellt. Über Luftverkehrsfragen gibt das „Jahrbuch für Luftverkehr“ (R. Pflaum, A.-G., München) erschöpfende Auskunft. Luftfahrzeugmotoren sind in „All the World's Aircraft“ (Sampson Low, London) dargestellt.

Beim Vergleich des Luftfahrzeugmaterials der einzelnen Staaten darf das Einwirken des Diktates von Versailles auf die Entwicklung der deutschen Luftfahrt nicht unberücksichtigt bleiben. Die Bedeutung der deutschen Arbeiten auf diesem Gebiet hat nicht nur die Amerikafahrt des L. Z. 126 bewiesen!

Zahlreichen Helfern möchte ich auch an dieser Stelle für die Unterstützung meiner Arbeit danken, insbesondere den Herren: E. T. Allen, Washington D. C.; Ing. A. Casais-Pontevredra; Fischer von Poturzyn-Dessau, Herausgeber des „Jahrbuches für Luftverkehr“; Dr.-Ing. G. Madelung-Cleveland-Ohio; A. Melville-Libau-Lettland; Dipl.-Ing. M. Schrenk-Sindelfingen; cand. mach. Th. Schroeder-Kornthal; Ing. H. Seikritt-Frankfurt a. M.; Ing. A. R. Weyl-Charlottenburg, Schriftleiter der „Illustrierten Flugwoche“; cand. mach. H. Wiederhold, Vorsitzender der Deutschen akademischen Fliegergruppe Danzig.

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

Frankfurt/M. — Riga

Gartenstraße 20,

im Dezember 1924.

Werner v. Langsdorff.

# Inhaltsverzeichnis

## I. Teil. Die Luftfahrzeuge der Staaten

### 1. Luftschiffe

Seite

Erklärungen zu den Schiffslisten, -Bildern, -Skizzen und Schattenrissen . . . . .	7
Ausführliche Flottenlisten (Heer, Marine, Zivil) . . . . .	8
Deutschland S. 8, England S. 9, Frankreich S. 9, Italien S. 10, Japan S. 11, Vereinigte Staaten von Nordamerika	11
An die Entente ausgelieferte Zeppelin-Luftschiffe . . . . .	12
Luftschiffbilder und -Skizzen (Heer, Marine, Zivil) . . . . .	14
Deutschland S. 14, England S. 18, Frankreich S. 20, Italien S. 21, Vereinigte Staaten . . . . .	23
Schattenrisse der Luftschiffe . . . . .	29

### 2. Motor-Flugzeuge

Übersicht über die Verwendung der Flugzeugtypen bei den verschiedenen Staaten . . . . .	32
Deutschland, Argentinien, Belgien, Bolivien, Brasilien S. 32, Bulgarien, Chile, China, Cuba, Dänemark, England, Englische Besitzungen S. 33, Ecuador, Estland S. 34, Finnland, Frankreich, Griechenland, Guatemala, Holland, Honduras, Italien S. 35, Japan, Jugoslawien, Kolumbien, Lettland, Litauen, Mexiko, Nicaragua S. 36, Norwegen, Österreich, Persien, Peru, Polen, Portugal, Rumänien, Rußland, San Salvador S. 37, Schweden, Schweiz, Siam, Spanien, Tschechoslowakei, Türkei, Ungarn, Uruguay, Venezuela S. 38, Vereinigte Staaten von Nordamerika . . . . .	39
Erklärungen zu den Flugzeuglisten, -Bildern und -Skizzen	41
Ausführliche Liste der Flugzeuge der Staaten . . . . .	42
Motorflugzeuge: Deutschland S. 42, Argentinien S. 49, Belgien S. 49, China S. 49, Dänemark S. 49, England S. 50, Englische Besitzungen S. 57, Estland S. 57, Finnland S. 57, Frankreich S. 57, Holland S. 67, Italien S. 68, Japan S. 71, Lettland S. 73, Litauen S. 73, Mexiko S. 73, Norwegen S. 73, Österreich S. 74, Polen S. 74, Rumänien S. 75, Rußland S. 75, Schweden S. 76, Schweiz S. 76, Spanien S. 77, Tschechoslowakei S. 77, Ungarn S. 78, Vereinigte Staaten von Nordamerika . . . . .	79



### 3. Motorlose Flugzeuge

Deutschland S. 88, England S. 91, Finnland S. 91, Frankreich S. 92, Holland S. 92, Italien S. 93, Österreich S. 93, Schweiz S. 93, Vereinigte Staaten von Nordamerika . . .	93
Schraubenflieger . . . . .	94

### Flugzeugbilder und Skizzen

Motorflugzeuge: Deutschland S. 96, Belgien S. 162, China S. 163, Dänemark S. 164, England S. 164, Estland S. 226, Finnland S. 226, Frankreich S. 227, Holland S. 309, Italien S. 331, Japan S. 344, Lettland S. 349, Litauen S. 349, Mexiko S. 350, Österreich S. 351, Polen S. 354, Rumänien S. 355, Rußland S. 356, Schweden S. 357, Schweiz S. 358, Spanien S. 360, Tschechoslowakei S. 365, Ungarn S. 374, Vereinigte Staaten von Nordamerika . . . . .	375
Motorlose Flugzeuge: Deutschland S. 421, Finnland S. 445, Frankreich S. 445, Holland S. 448, Österreich S. 448, Schweiz S. 449, Vereinigte Staaten von Nordamerika . . . . .	449

### 4. Fesselballone

Deutschland . . . . .	451
-----------------------	-----

### 5. Fallschirme

Deutschland S. 453, Frankreich S. 455, Österreich S. 456, Vereinigte Staaten von Nordamerika . . . . .	456
--	-----

### 6. Luftfahrzeug-Motoren

Deutschland S. 458, England S. 459, Frankreich S. 462, Italien S. 464, Österreich S. 465, Rußland S. 465, Schweiz S. 466, Tschechoslowakei S. 466, Ungarn S. 466, Vereinigte Staaten von Nordamerika . . . . .	467
--	-----

## II. Teil. Die Luftfahrt der Staaten

### a) Militär-Luftfahrt

Heeres-, Marine- und Kolonialformationen, Häfen usw. Deutschland, Argentinien, Belgien, Bolivien S. 470, Brasilien, Bulgarien, Chile, China, Cuba, Dänemark, England S. 471, Englische Besitzungen, Estland, Finnland, Frankreich S. 473, Griechenland, Guatemala, Holland,
---

Honduras, Italien S. 475, Japan, Jugoslawien, Kolumbien, Lettland, Litauen S. 476, Mexiko, Nicaragua, Norwegen, Österreich, Peru, Polen, Portugal S. 477, Rumänien, Rußland, San Salvador, Schweden, Schweiz S. 478, Siam, Spanien, Tschechoslowakei, Türkei, Ungarn S. 479, Uruguay, Vereinigte Staaten von Nordamerika . . . . .	480
Typenbezeichnung für Kriegsluftfahrzeuge . . . . .	482
Hoheitsabzeichen für Kriegsluftfahrzeuge . . . . .	483

### b) Zivil-Luftfahrt

Firmen, Häfen usw.: Deutschland S. 484, Argentinien, Belgien, Bolivien, Brasilien S. 487, Bulgarien, Chile, China, Cuba, Dänemark, England S. 488, Englische Besitzungen S. 490, Estland, Finnland, Frankreich S. 491, Griechenland, Guatemala S. 493, Holland, Italien S. 494, Japan, Jugoslawien, Kolumbien S. 495, Lettland, Litauen, Mexiko, Norwegen, Österreich, Peru, Polen S. 496, Portugal, Rumänien, Rußland, San Salvador, Schweden, Schweiz S. 497, Siam, Spanien, Tschechoslowakei, Türkei, Ungarn, Uruguay, Vereinigte Staaten von Nordamerika . . . . .	498
Hoheitsabzeichen für Zivilluftfahrzeuge . . . . .	504
Der Weltluftverkehr 1924 . . . . .	505
Interessensphären des Weltluftverkehrs S. 505, Europäischer Luftverkehr 1924 S. 506, Luftverkehr und Flugzeugindustrie S. 506, Übersicht des Weltluftverkehrs (Juli/August 1924) S. 507, Betriebsergebnisse . . . . .	510
Die Entwicklung der Luftfahrzeuge . . . . .	511
1. Luftschiffe S. 511, 2. Motorflugzeuge S. 513, 3. Motorlose Flugzeuge S. 518, 4. Fesselballone und 5. Fallschirme . . . . .	519

## III. Teil. Verschiedenes

Bewölkungstabelle S. 520, Sichtweitentabelle S. 520, Verwandlung von Kilometer S. 521, Bezeichnung der Windstärken S. 521, Morsesignale S. 522, Umrechnungstabellen . . . . .	523
Schlagwörterverzeichnis . . . . .	531

## I. Teil.

# Die Luftfahrzeuge der Staaten.

## 1. Luftschiffe.

---

### Erklärungen zu den Schiffslisten, -Bildern, -Skizzen und -Schattenrissen.

**Einteilung der Luftschiffe:** Die Schiffe sind nach Werften gruppenweise geordnet. In den Gruppen sind die ältesten Schiffe zuerst aufgeführt. Im allgemeinen sind nur Schiffe aufgeführt, die nach 1918 gebaut oder betrieben wurden. Nur ausnahmsweise wurden ältere Schiffe gebracht, um Vergleiche zu ermöglichen.

**Bauarten:** Die Schiffe sind bezeichnet als S = Starr- und P = Prallschiffe.

**Bezeichnung:** Gebrauchsbezeichnungen sind hinter den Werftbezeichnungen angegeben.

Die großen lateinischen Buchstaben bei den Namen bzw. Nummern der Schiffe bedeuten bei deutschen Schiffen: PL = Parseval; SL = Schütte-Lanz; F = Schütte-Lanz, (Heeresluftschiff); LZ = Zeppelin (Werftbezeichnung bzw. Heeresluftschiff); L = Marineluftschiff; In England R = Starrluftschiff. In den Vereinigten Staaten von Nordamerika ZR = Zeppelin-Starr-Luftschiff.

Bei den Unterschriften des Bilderteiles bedeutet die erste Bezeichnung die Werftbenennung. Das Baujahr ist in Klammern beigelegt. Dann sind Besitzer bzw. Verwendung des fertiggestellten Schiffes angegeben. Hierauf folgt die Betriebsbezeichnung. Den Abschluß bildet die Angabe der Bauart (Starr- oder Prallschiff). Sofern ein Schiff den Besitzer wechselte bzw. umbenannt wurde, sind diese Angaben in Klammern beigelegt.

I = Rauminhalt; l = Länge; d = Durchmesser; N = Nutzlast (0<sup>o</sup>,760 mm); V = Geschwindigkeit; M = Motoren.

Die **Schattenrisse** sollen einmal zur Identifizierung der verschiedenen Bauarten dienen, vor allem aber einen Vergleich der Größe der einzelnen Muster jeder Werft gestatten. Außerdem sollen sie die Veränderung der Schiffsgestalt zeigen. Dabei ist zu beachten, daß das Äußere eines Luftschiffes durch Umbauten, wie Verlängerungen des Schiffskörpers, Vergrößerung oder Verkleinerung des Leitwerkes usw. leicht in kurzer Zeit verändert werden kann.

---

# Deutschland—England—Frankreich

9

Wert-Bezeichnung	Be-triebs-Bezeichnung	Bauart P = Prall S = Starr	Wem gebörig?	1. Fahrt	Außer- dienst- stellung	Inhalt = I m <sup>3</sup>	Länge = l m	Durch- messer m = d	Nutzlast = N 0, 760 mm kg	Motoren Zahl Muster PS	Gesamt- PS	Geschwin- digkeit m/s	Bemerkungen
------------------	-----------------------	----------------------------------	-----------------	----------	-------------------------------	---------------------------------	-------------------	---------------------------	---------------------------------	---------------------------	---------------	--------------------------	-------------

## Deutschland

### Luftfahrzeug-Ges. m. b. H., Berlin, Bauart Parseval

PL. 27	PL. 27	P	Marine			31150	157,0	18,6	18000	4 × Maybach 240	960	25,0	
--------	--------	---	--------	--	--	-------	-------	------	-------	-----------------	-----	------	--

### Luftschiffbau Schütte-Lanz, G. m. b. H., Königs-Wusterhausen, Bauart Schütte-Lanz

SL. 22	SL. 22	S	Marine	5. 6. 18	6. 20	56000	198,3	22,9	35400	5 × Maybach 240	1200	28,5	In Halle Jüterbog abgerüstet.
--------	--------	---	--------	----------	-------	-------	-------	------	-------	-----------------	------	------	-------------------------------

### Luftschiffbau Zeppelin, G. m. b. H., Friedrichshafen/Bodensee. Bauart Zeppelin.

LZ. 46	L 14	S	Marine	9. 8. 15	7. 19	32000	163,5	18,7	15500	4 × Maybach 210	840	25,0	In Halle Nordholz zerstört
62	L 30	S	Marine	28. 5. 16	Sommer 20	55000	198,0	23,9	28700	6 × Maybach 240	1440	27,8	In Halle Serappen abgerüstet
75	L 37	S	Marine	9. 11. 16	Sommer 20	"	196,5	"	30000	6 × Maybach 240	"	27,0	In Halle Seddin zerlegt zur Auslieferung
79	L 41	S	Marine	15. 1. 17	7. 19	"	"	"	31000	6 × Maybach 240	"	"	In Halle Nordholz zerstört
83	LZ. 113	S	Heer	22. 2. 17	8. 10. 20	"	"	"	32500	6 × Maybach 240	"	28,0	Abgeliefert an Frankreich
90	LZ. 120	S	Heer	31. 1. 17	24. 12. 20	"	"	"	32600	6 × Maybach 240	"	"	Abgeliefert an Italien
91	L. 42	S	Marine	21. 2. 17	8. 19	55500	"	"	32600	5 × Maybach 240	1200	"	In Halle Nordholz zerstört
98	L. 52	S	Marine	4. 7. 17	8. 19	55800	"	"	38000	5 × Maybach 240	"	29,5	In Halle Wittmund zerst.
99	L. 54	S	Marine	13. 8. 17	19. 7. 19	"	"	"	5 × Maybach 240	"	"	"	In Halle Tondern zerstört
103	L. 56	S	Marine	24. 9. 17	8. 19	56000	"	"	40000	5 × Maybach 240	"	30,0	In Halle Wittmund zerst.
104	L. 59	S	Marine	10. 10. 17	7. 4. 18	68500	226,5	"	52000	5 × Maybach 240	"	28,0	Brenn. abgest. (Otranto)
106	L. 61	S	Marine	12. 12. 17	29. 8. 20	56000	196,5	"	40000	5 × Maybach 240	1450	32,0	Abgeliefert an Italien
109	L. 64	S	Marine	11. 3. 18	22. 7. 20	"	"	"	5 × Maybach 240	"	"	"	Abgeliefert an England
110	L. 63	S	Marine	4. 3. 18	7. 19	"	"	"	5 × Maybach 240	"	"	"	In Halle Nordholz zerstört
111	L. 65	S	Marine	17. 4. 18	7. 19	"	"	"	5 × Maybach 240	"	"	"	In Halle Nordholz zerstört
113	L. 71	S	Marine	29. 7. 18	1. 7. 20	62200	211,5	"	44500	7 × Maybach 290	2030	36,0	Abgeliefert an England
114	L. 72	S	Marine	9. 7. 20	10. 7. 20	"	"	"	7 × Maybach 290	"	"	"	Abgeliefert an Frankreich
120	Boden-see	S	Delag	20. 8. 19	3. 7. 21	20000	120,8	18,7	10000	4 × Maybach 240	960	37,0	Abgeliefert an Italien
121	Nordstern	S	Delag	8. 6. 21	13. 6. 21	22500	130,8	"	11500	4 × Maybach 240	"	"	Abgeliefert an Frankreich

126	ZR. 3 Los Angeles	S	U. S. Marine	28. 9. 24		70000	200,0	27,6	46,00	5 × Maybach 400	2000	36,0	Auftrag der Deutschen Regierung als Reparationsleistung für Vereinigte Staaten von Nordamerika
-----	----------------------	---	--------------	-----------	--	-------	-------	------	-------	-----------------	------	------	--

## England

### Airship Section of the R. A. F. London-Bedford, Bauart R. A. F.

SSZ	SSZ	P	Marine	17		1980	44,0	9,8	800	1 × Rolls Royce 75	75	21,4	
SST	SST	P	Marine	18		2800	50,0	10,8	1000	2 × Rolls Royce 75	150	25,6	
C Star	C Star	P	Marine	18		6000	67,0	15,0	1800	2 × Berliet-Fiat 185	370	"	
NS	NS	P	Marine	18		10200	80,0	17,3	3800	2 × Fiat 260	520	"	
R 80	R 80	S	Marine	20		34000	160,5	21,0	17500	4 × Maybach 230 Wolsley	960	24,8	Abgerüstet
R 38	ZR 2	S	Marine	21	24. 8. 21	78000	211,0	26,0	50000	6 × Sunbeam 400	2400	27,6	Brennend abgestürzt (Hull)

### W. G. Armstrong Whitworth Ltd., Coventry-New-Castle-on-Tyne, Bauart Armstrong-Whitworth

R 33	R 33	S	Marine	19		55000	195,0	24,0	25000	5 × Sunbeam 250	1250	26,7	Abgerüstet
------	------	---	--------	----	--	-------	-------	------	-------	-----------------	------	------	------------

### W. Beardmore Co. Ltd., Dalmuir-Glasgow, Bauart Beardmore

R 34	R 34	S	Marine	19	1. 21.	55300	194,0	24,0	25000	5 × Sunbeam 250	1250	26,7	Durch Sturm zerstört
R 36	R 36	S	Marine	21		59500	205,0	"	"	5 × Maybach-Sunbeam	1570	24,8	Abgerüstet
R 37	R 37	S	Marine	21		"	"	"	"	"	"	"	Abgerüstet

### Short Bros. Rochester, Kent-Bedford, Bauart Short

R 32	R 32	S	Marine	18		44000	187,0	19,9	16400	5 × Rolls Royce 250	1250	28,1	
------	------	---	--------	----	--	-------	-------	------	-------	---------------------	------	------	--

### Vickers Ltd. London-Barrow, Bauart Vickers

R 30	R 30	S	Marine	20		35000	162,0	21,5	15000	4 × Maybach 250 Wolsley	1000	26,9	
------	------	---	--------	----	--	-------	-------	------	-------	----------------------------	------	------	--

## Frankreich

### Aéronautique Militaire, Chalais-Meudon, Bauart Chalais-Meudon

CM 1	CM 1	P	Heer	17		6000	70,0	12,5	2000	2 × Salmson 150	300	22,4	
CM 5	CM 5	P	Heer	18		9300	80,0	13,7	3700	2 × Salmson 230	460	22,7	

6

Werft-Bezeichnung	Betriebsbezeichnung	Bauart P S	Wem gehörig?	1. Fahrt	Außer- dienst- stellung	Inhalt = l m <sup>3</sup>	Länge = l m	Durch- messer m = d	Nutzlast = N 0,760 mm kg	Motoren		Gesamt- PS	Geschwin- digkeit m/s	Bemerkungen
										Zahl	Muster PS			

Nieuport-Astra, Issy-les-Moulineaux, Bauart Astra Torres

AT 1	AT 1	P	Heer	17		6500	70,0	16,4	2800	2 × Renault	150	300	20,8	
AT 5	AT 5	P	Marine	17		7700	72,0	18,0	3100	2 × Renault	150		20,0	
AT 10	AT 10	P	Marine	18		8900	75,0	16,5	3400	2 × Hispano	200	400	22,4	
AT 18	AT 18	P	Marine	19		10600	80,0	18,0	4000	2 × Renault	250	500		

Soc. des Ballons Zodiac. Puteaux, Seine, Bauart Zodiac.

VZ 1	VZ 1	P	Marine	17		2800	48,0	10,6	800	2 × Renault	80	160	21,4	
ZD 1	ZD 1	P	Marine	17		3100	50,0		1000	2 × Renault	150	300	23,3	
VZ 16	VZ 16	P	Marine	18		6200	72,0	13,1	2800	2 × Hispano	150		21,1	
ZDUS	ZDUS	P	Marine	20		10000	80,0	15,2	4200	2 × Renault	250	500	22,4	
VZ 24	VZ 24	P	Marine	23		3800	58,1	11,8	1680	2 × Hispano	180	360	22,4	

Außerdem: LZ 113 (LZ 83); L 72 (LZ 114) = Dixmuide; „Nordstern“ (LZ 121) = Mediterranée s. Deutschland.

Italien

Stabilimento Construzioni Aeronautica, Rom, Bauart Nobile-Uselli

P	P	P	Heer	17		4900			1835			140	18,1	
PV	PV	P	Heer	17		5200	62,0	11,5	1980	2 × Spa	225	380	25,0	
M	M	P	Heer	17		12500	82,0	17,3	4500	3 × Spa	225	675	23,3	
DE	DE	P	Heer	18		2500	49,0	10,3	800	1 × Fiat	100	100	18,1	
O	O	P	Heer	18		3600	54,0	10,6	1100	2 × Fiat	200	200	24,7	
T 34	Roma*	P	U. S. A.	20		34000	125,0	25,0	16000	6 × Ansaldo	400	2400	29,9	Verbrannt
X 1	X 1	P	Heer	22		1100	40,0	8,5		2 × Anzani	35	70	20,6	
X 2	X 2	P	Heer	22		42000	160,0	25,0		12 × S. P. A.	200	2400	29,9	
P M	P M	P	Heer	23		5270	67,1	13,6	2150	2 × Anzani	40	80	26,2	
Q S	Q S	P	Heer	23		4970	67,7		2500	2 × Colomb	120	240	23,6	
S C A	S C A	P	Heer	23		1520	39,5	8,0	650	2 × Anzani	40	80	22,9	
N	N	P	Heer	23		19000	106,0	19,5	10850	3 × Maybach	240	720	27,6	
O S	O S	P	Heer	23			67,9			2 × Combi	60	120	23,0	
Mr	Mr	P		24		960	32,0	7,7	450	1 × Anzani	40	40	18,0	

Società Leonardo da Vinci, Mailand, Bauart Forlanini

F 4	F 4	P	Marine	17		10900	90,0	17,9	6100	2 × Isotta	160	320	20,6	
F 6	F 6	P	Marine	18		14000	94,0	20,4	7600	4 × Isotta	175	700	25,0	

Außerdem: LZ 120 (LZ 90); L 61 (LZ 106); „Bodensee“ (LZ 120) = „Esperia“ s. Deutschland.

Japan

Kaiserliche Marinewerft, Jokosuka, Bauart Jokosuka

SS	SS	P		22		2800	50,0	10,8	1000	2 × Rolls Royce	75	150	25,6	
----	----	---	--	----	--	------	------	------	------	-----------------	----	-----	------	--

Außerdem: AT 18 s. Frankreich.

Vereinigte Staaten von Nordamerika

Goodyear Tire and Rubber Co., Akron (Ohio), Bauart Goodyear

B	B	P	Mar. u. H.	18		2400	50,0	9,6	800	1 × Curtiss	100	100	21,4	
C	C	P	Mar. u. H.	19		4000	59,0	12,7	1800	2 × Wright	150	300	26,9	
E	E	P	Mar. u. H.	19		2700	49,0	10,2	900	1 × Thomas M.	150	150	25,0	
F	F	P	Mar. u. H.	19					1000	1 × Union	120	120	23,3	
A	A	P	Mar. u. H.	20						1 × Curtiss	90	90	20,6	
D	D	P	Mar. u. H.	20		5300	60,0	12,7	2000	2 × Union	120	240	25,0	
H	H	P	Mar. u. H.	20		1000	29,0	8,6	400	1 × Lawrence	50	50	20,3	
										2 × Aeromarine				
X	X	P	Mar. u. H.	22		5100	52,0	13,8	2200		125	250	26,9	
										2 × Aeromarine				
A C	A C	P	Mar. u. H.	22		5250		14,6			130	260	28,9	
RS 1	RS 1	P	Mar. u. H.	23		18820	83,7	21,0		4 × Wright	300	1200	30,2	
T A	T A	P	Mar. u. H.	24		3600	47,7			Curtiss	70			
T C	T C	P	Mar. u. H.	24			56,0			Hispano	150		30,0	

Naval Aircraft Factory, Philadelphia. Bauart N. A. F-Zeppelin

ZR 1	ZR 1	S	Marine	22		70600	220,0	24,4	35000	7 × Liberty	300	2100	27,6	
------	------	---	--------	----	--	-------	-------	------	-------	-------------	-----	------	------	--

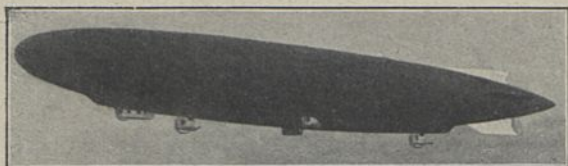
Außerdem: ZDUS 1 = RN 1 s. Frankreich; LZ 126 (LZ 126) = ZR 3 „Los Angeles“ s. Deutschland.

# An die Entente ausgelieferte Zeppelin-Luftschiffe

Werft- Bezeichnung	Deutsche Betriebs- bezeichnung	Fremde Betriebs- bezeichnung	Ausgeliefert an	Tag der Auslieferung	Bemerkungen
L Z 83	L Z 113		Frankreich	8. 10. 20	abgerüstet (Maubeuge) 1920
L Z 90	L Z 120		Italien	24. 12. 20	beim Entleeren in Halle zerbrochen (Ciampino) 1921
L Z 106	L 61		"	28. 8. 20	bei Landung zertrümmert (Ciampino) 1921
L Z 109	L 64		England	21. 7. 20	im Fahrbetrieb zerstört
L Z 113	L 71		"	30. 6. 20	abgerüstet
L Z 114	L 72	„Dixmuidé“	Frankreich	10. 7. 20	Marine-Schulschiff; verschollen Mittelmeer 21. XII. 23
L Z 120	„Bodensee“	„Esperia“	Italien	3. 7. 21	Marine-Schulschiff
L Z 121	„Nordstern“	„Mediterranée“	Frankreich	13. 6. 21	Marine-Schulschiff
L Z 126	L Z 126	Z R 3 „Los Angeles“	Ver. Staaten	15. 10. 24	

# Luftschiffbilder und Skizzen.

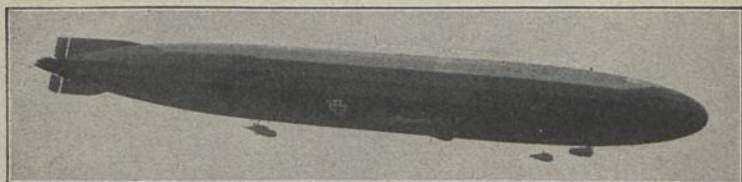
## Deutschland



PL 27 (1917) Marine PL 27; P.

$I = 31150 \text{ cbm}$ ;  $l = 157,00 \text{ m}$ ;  $d = 18,60 \text{ m}$ ;  $N = 18,00 \text{ t}$ ;  $V = 25,0 \text{ m/s}$ ;  
 $M : 4 \times \text{Maybach } 240 \text{ PS} = 960 \text{ FS}$

Luftfahrzeug-Gesellschaft m. b. H., Berlin



SL 20 (1917) Marine SL 20; S.

$I = 56000 \text{ cbm}$ ;  $l = 198,30 \text{ m}$ ;  $d = 22,92 \text{ m}$ ;  $N = 35,30 \text{ t}$ ;  $V = 28,4 \text{ m/s}$ ;  
 $M : 5 \times \text{Maybach } 240 \text{ PS} = 1200 \text{ PS}$

Luftfahrzeugbau Schütte-Lanz, G. m. b. H. Koenigs-Wusterhausen

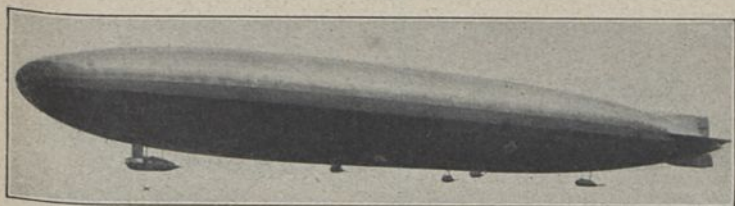


LZ 104 (1917) Marine L 59; S.

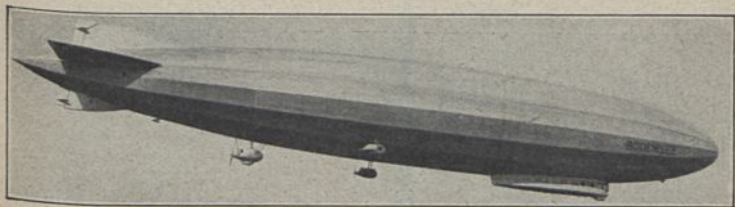
$I = 68500 \text{ cbm}$ ;  $l = 226,50 \text{ m}$ ;  $d = 23,90 \text{ m}$ ;  $N = 52,00 \text{ t}$ ;  $V = 28,0 \text{ m/s}$ ;  
 $M : 5 \times \text{Maybach } 240 \text{ PS} = 1200 \text{ PS}$

Luftschiffbau-Zeppelin G. m. b. H., Friedrichshafen/B.

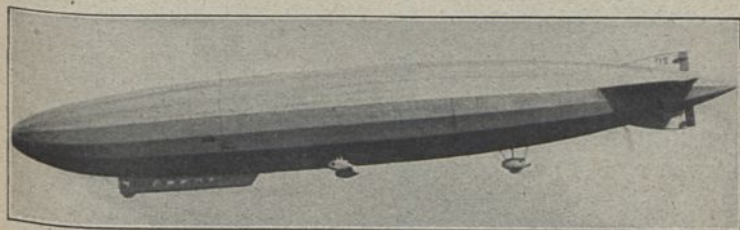




LZ 114 (1918) Marine L 72, (franz. Marine „Dixmuidé“) S.  
 $I = 62200 \text{ cbm}$ ;  $l = 211,50 \text{ m}$ ;  $d = 23,90 \text{ m}$ ;  $N = 44,50 \text{ t}$ ;  $V = 36,4 \text{ m/s}$ ;  
 $M : 7 \times \text{Maybach } 290 \text{ PS} = 2030 \text{ PS}$

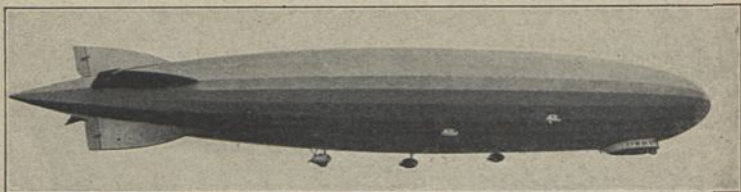


LZ 120 (1919) Delag „Bodensee“; (ital. Marine „Esperia“) S.  
 $I = 20000 \text{ cbm}$ ;  $l = 120,80 \text{ m}$ ;  $d = 18,70 \text{ m}$ ;  $N = 10,00 \text{ t}$ ;  $V = 37,00 \text{ m/s}$ ;  
 $M : 4 \times \text{Maybach } 240 \text{ PS} = 960 \text{ PS}$

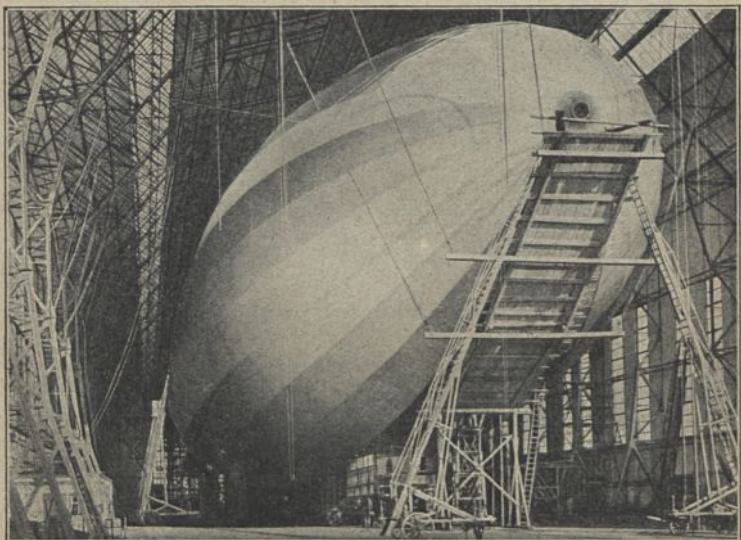


LZ 121 (1919) Delag „Nordstern“; (franz. Marine „Méditerranée“) S.  
 $I = 22500 \text{ cbm}$ ;  $l = 130,80 \text{ m}$ ;  $d = 18,70 \text{ m}$ ;  $N = 11,50 \text{ t}$ ;  $V = 37,0 \text{ m/s}$ ;  
 $M : 4 \times \text{Maybach } 240 \text{ PS} = 960 \text{ PS}$

## Deutschland

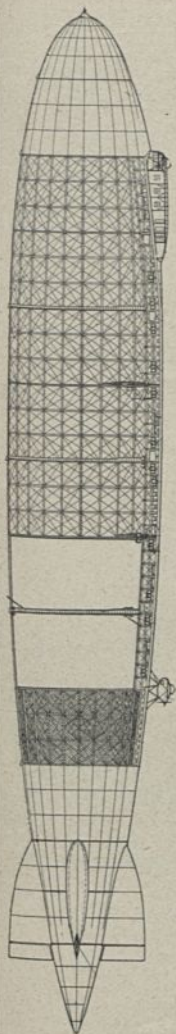


LZ 126 (1924) U. S. Marine Z. R. 3 „Los Angeles“; S.  
 $I = 70000 \text{ cbm}$ ;  $l = 200,00 \text{ m}$ ;  $d = 27,64 \text{ m}$ ;  $N = 46,00 \text{ t}$ ;  $V = 36 \text{ m/s}$ ;  
 $M: 5 \times \text{Maybach } 400 \text{ PS} = 2000 \text{ PS}$



LZ 126  
 Bau; Bug; Mastfesselgerät

Luftschiffbau-Zeppelin G. m. b. H., Friedrichshafen, B.



LZ 126

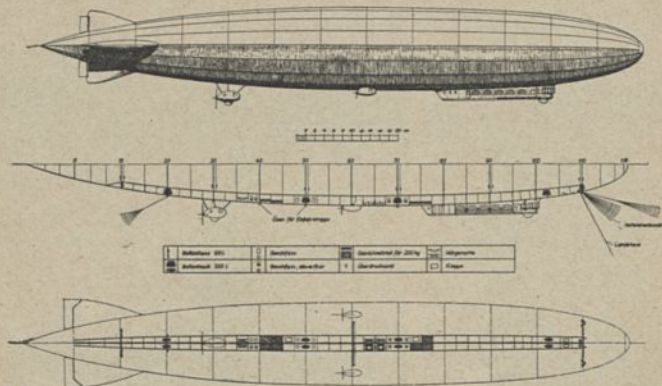


Uberschiff Spanien-Argentinien (1921) Projekt

$l = 135000$  cbm;  $l = 250,00$  m;  $d = 33,80$  m;  $N = 75,00$  t;  $V = 33-35,8$  m/s  
 $M: 9 \times$  Maybach 400 PS = 3600 PS

Luftschiffbau-Zeppelin G. m. b. H., Friedrichshafen/B.

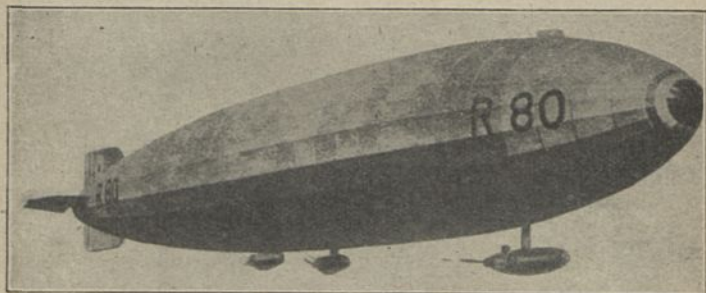
## Deutschland



LZ 121

Luftschiffbau Zeppelin, Friedrichshafen/B.

## England

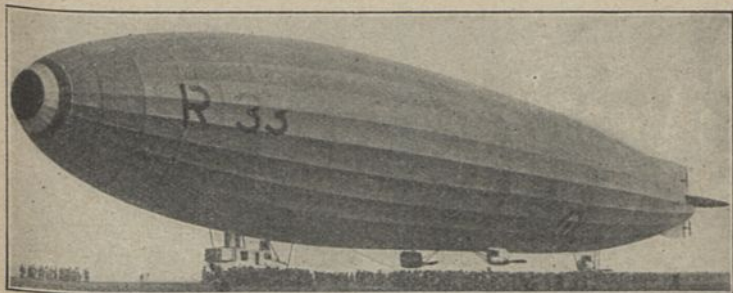


R 80 (1920) Marine R 80; S

$l = 34\,000$  cbm;  $l = 160,50$  m;  $d = 21,00$  m;  $N = 17,50$  t;  $V = 24,8$  m/s;  
 $M : 4 \times$  Maybach-Wolseley 230 PS = 960 PS

Airship Section of the R.A.F. London-Bedford

## England



R 33 (1919) Marine R 33; S

$I = 55000 \text{ cbm}$ ;  $l = 195,00 \text{ m}$ ;  $d = 24,00 \text{ m}$ ;  $N = 25,00 \text{ t}$ ;  $V = 26,7 \text{ m/s}$ ;  
 $M: 5 \times \text{Sunbeam } 250 \text{ PS} = 1250 \text{ PS}$

W. G. Armstrong-Whitworth Ltd., Coventry-New-Castle-on-Tyne

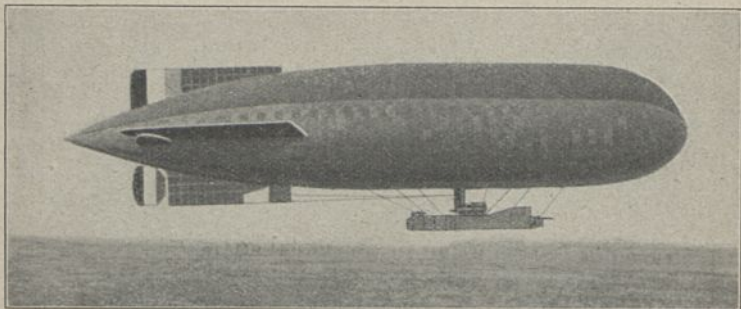


R 34 (1919) Marine R 34; S

$I = 5300 \text{ cbm}$ ;  $l = 194,00 \text{ m}$ ;  $d = 24,00 \text{ m}$ ;  $N = 25,00 \text{ t}$ ;  $V = 26,7 \text{ m/s}$ ;  
 $M: 5 \times \text{Sunbeam } 250 \text{ PS} = 1250 \text{ PS}$

W. Beardmore Co. Ltd., Dalmuir-Glasgow

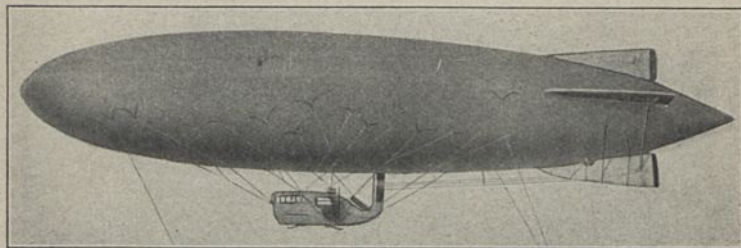
## Frankreich



AT 18 (1919) Marine AT 18; P

$I = 10600 \text{ cbm}$ ;  $l = 80,00 \text{ m}$ ;  $d = 18,00 \text{ m}$ ;  $N = 4,00 \text{ t}$ ;  $V = 22,4 \text{ m/s}$   
 $M: 2 \times \text{Renault } 250 \text{ PS} = 500 \text{ PS}$

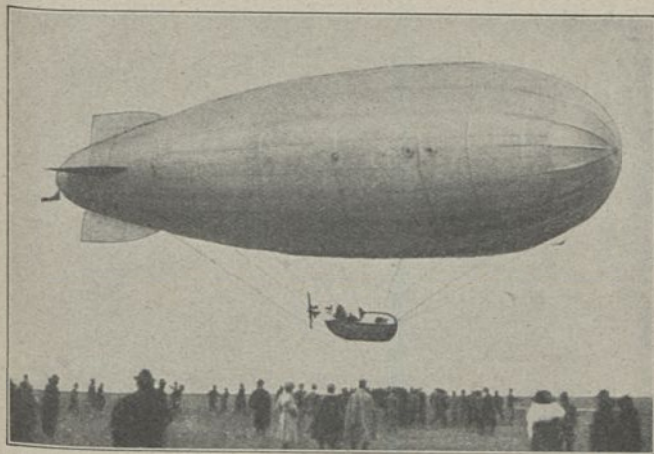
Nieuport-Astra, Issy-les-Moulineaux, Seine



Zodiac VZ 24 (1923) Marine „Vedette de Marine“; P

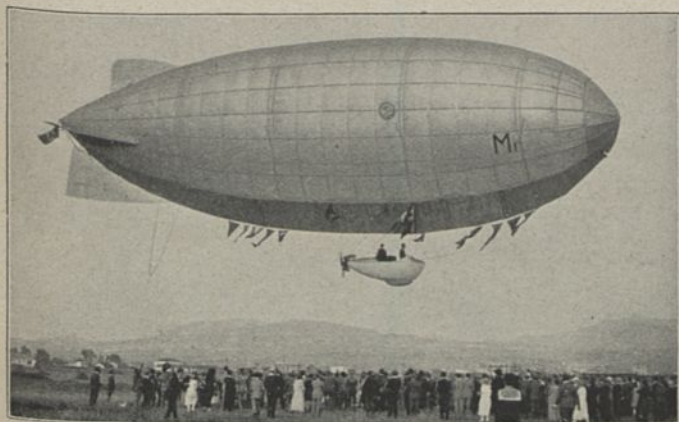
$I = 3800 \text{ cbm}$ ;  $l = 58,13 \text{ m}$ ;  $d = 11,80 \text{ m}$ ;  $N = 1,68 \text{ t}$ ;  $V = 22,4 \text{ m/s}$ ;  
 $M: 2 \times \text{Hispano } 130 \text{ PS} = 260 \text{ PS}$

Soc. des Ballons Zodiac, Puteaux, Seine



SCA (1923) Heer SCA; P

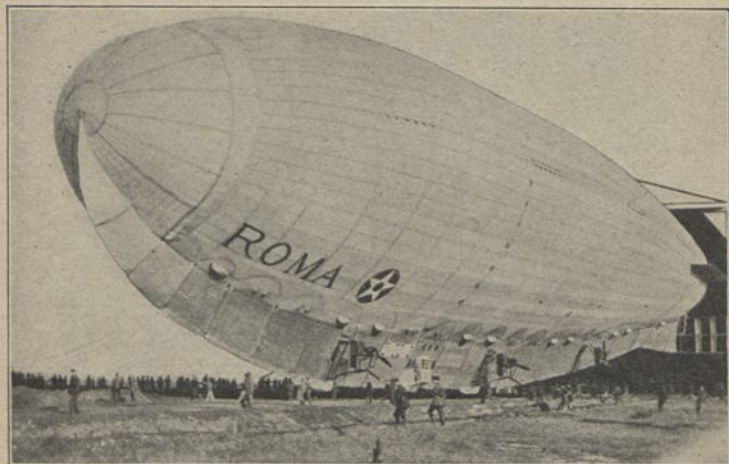
$I = 1520 \text{ cbm}$ ;  $l = 39,50 \text{ m}$ ;  $d = 8,00 \text{ m}$ ;  $N = 0,65 \text{ t}$ ;  $V = 22,9 \text{ m/s}$   
 $M: 2 \times \text{Anzani } 40 \text{ PS} = 80 \text{ PS}$



Mr (1924) Sport Mr; P

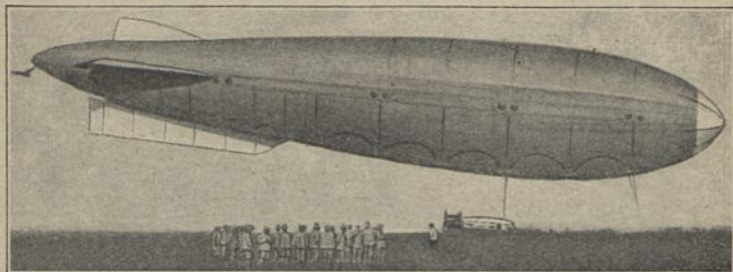
$I = 960 \text{ cbm}$ ;  $l = 32,00 \text{ m}$ ;  $d = 7,70 \text{ m}$ ;  $N = 0,45 \text{ t}$ ;  $V = 18,0 \text{ m/s}$ ;  $M: \text{Anzani } 40 \text{ PS}$

Stabilimento Construzioni Aeronautica, Rom



T 34 (1920) U. S. Marine „Roma“; P

$l = 34000 \text{ cbm}$ ;  $l = 125,00 \text{ m}$ ;  $d = 25,00 \text{ m}$ ;  $N = 16,00 \text{ t}$ ;  $V = 29,9 \text{ m/s}$   
 $M: 6 \times \text{Ansaldo } 400 \text{ PS} = 2400 \text{ PS}$

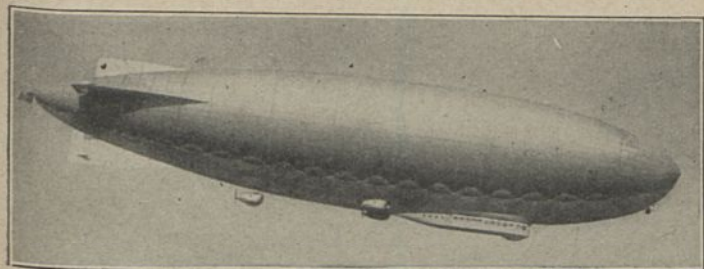


O. S. (1923) Heer O. S.; P

$l = 67,9 \text{ m}$ ;  $V = 23,0 \text{ m/s}$ ;  $M: 2 \times \text{Combi } 60 \text{ PS} = 120 \text{ PS}$

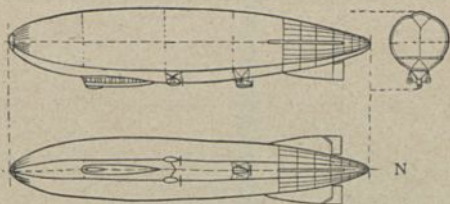
Stabllimento Construzioni Aeronautica, Rom





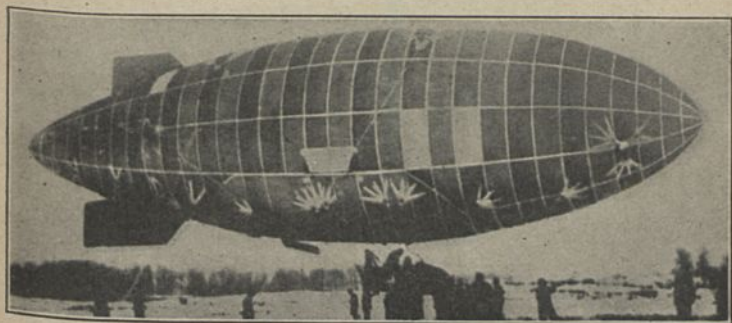
N (1923) Verkehr N; P

I = 19 000 cbm; l = 106,00 m; d = 19,50 m; N = 10,85 t; V = 27,6 m/s;  
M: 3 X Maybach 240 PS = 720 PS



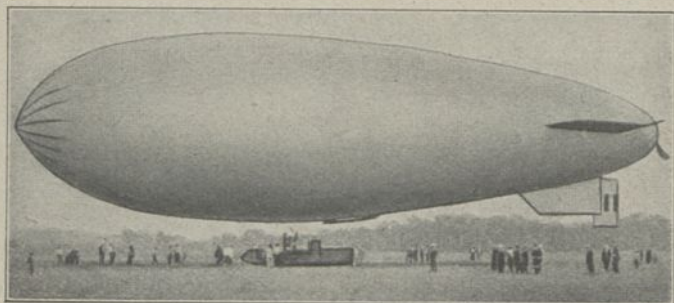
Stabilimento Costruzioni Aeronautica, Rom

## Vereinigte Staaten von Nordamerika



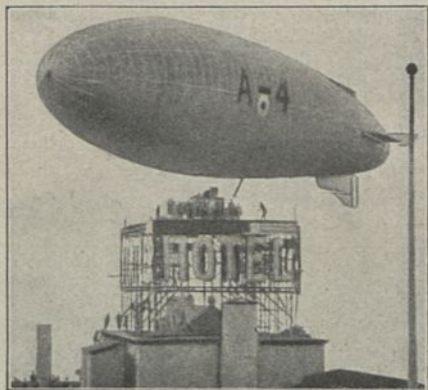
„Pony Blimp“ (1920) Sport „Pony Blimp“; P

I = 990 cbm; l = 28,95 m; d = 8,52 m; V = 20,8 m/s; M: A. C. E. 40 PS  
Goodyear Tyre and Rubber Co., Akron, Ohio



А (1920) Heer А-2; P

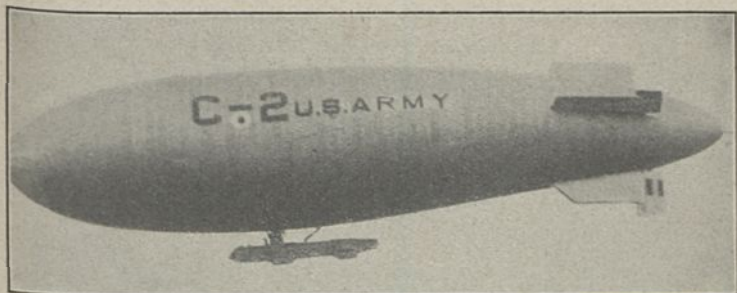
$I = 2700 \text{ cbm}$ ;  $l = 49,00 \text{ m}$ ;  $d = 10,20 \text{ m}$ ;  $N = 1,00 \text{ t}$ ;  $V = 20,6 \text{ m/s}$ ;  
 M: Curtiss 90 PS



А (1920) Heer А-4; P

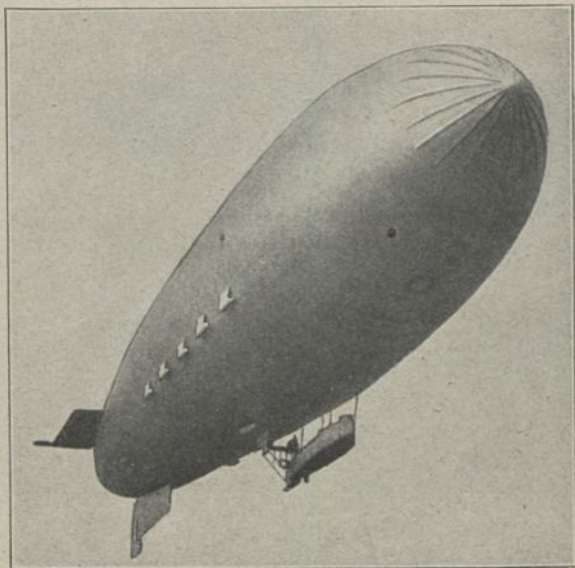
$I = 2700 \text{ cbm}$ ;  $l = 49,00 \text{ m}$ ;  $d = 10,20 \text{ m}$ ;  $N = 1,00 \text{ t}$ ;  $V = 20,6 \text{ m/s}$ ;  
 M: Curtiss 90 PS Dachlandung

Goodyear Tyre and Rubber Co., Akron, Ohio



C (1919) Heer C-2; P

$l = 4000 \text{ cbm}$ ;  $l = 59,00 \text{ m}$ ;  $d = 12,70 \text{ m}$ ;  $N = 1,80 \text{ t}$ ;  $V = 26,9 \text{ m/s}$ ;  
 $M: 2 \times \text{Wright } 150 \text{ PS} = 300 \text{ PS}$

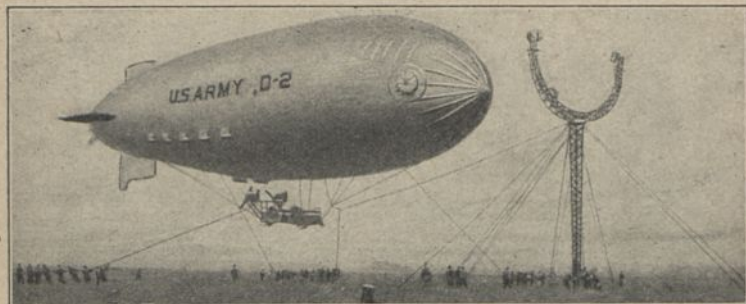


„AEROPLANE“

D (1920) Marine D-1; P

$l = 5300 \text{ cbm}$ ;  $l = 60,00 \text{ m}$ ;  $d = 12,70 \text{ m}$ ;  $N = 2,00 \text{ t}$ ;  $V = 25,0 \text{ m/s}$ ;  
 $M: 2 \times \text{Union } 120 \text{ PS} = 240 \text{ PS}$

Goodyear Tyre and Rubber Co., Akron, Ohio



D (1920) Heer D-2; P

$I = 5300 \text{ cbm}$ ;  $l = 60,00 \text{ m}$ ;  $d = 12,70 \text{ m}$ ;  $N = 2,00 \text{ t}$ ;  $V = 25,0 \text{ m/s}$ ;  
 $M: 2 \times \text{Union } 120 \text{ PS} = 240 \text{ PS}$  Ankermast

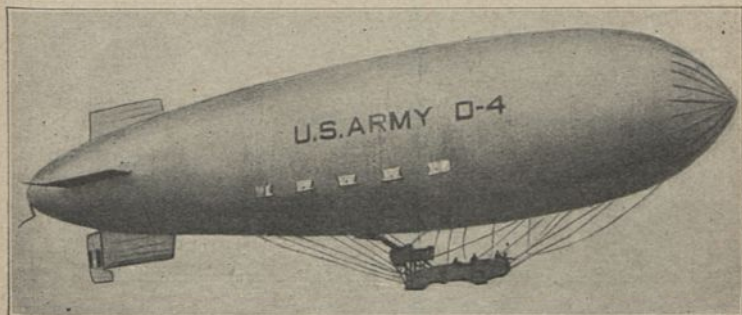


D (1920) Heer D-3; P

$I = 5300 \text{ cbm}$ ;  $l = 60,00 \text{ m}$ ;  $d = 12,70 \text{ m}$ ;  $N = 2,00 \text{ t}$ ;  $V = 25,00 \text{ m/s}$ ;  
 $M: 2 \times \text{Union } 120 \text{ PS} = 240 \text{ PS}$ . Verbindung-Aufnahme mit Flugzeug im Flug

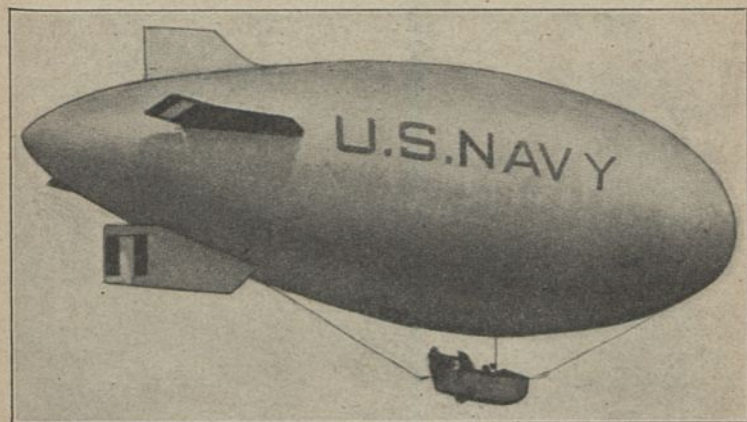
Goodyear Tyre and Rubber Co., Akron, Ohio

## Vereinigte Staaten von Nordamerika



D (1920) Heer D-4; P

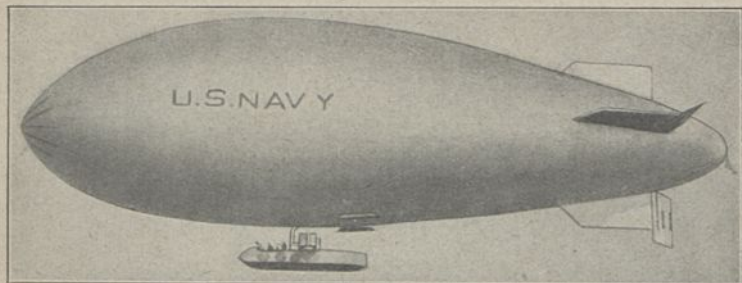
$I = 5300 \text{ cbm}$ ;  $l = 60,00 \text{ m}$ ;  $d = 12,70 \text{ m}$ ;  $N = 2,00 \text{ t}$ ;  $V = 25,0 \text{ m/s}$ ;  
 $M: 2 \times \text{Union } 120 \text{ PS} = 240 \text{ PS}$



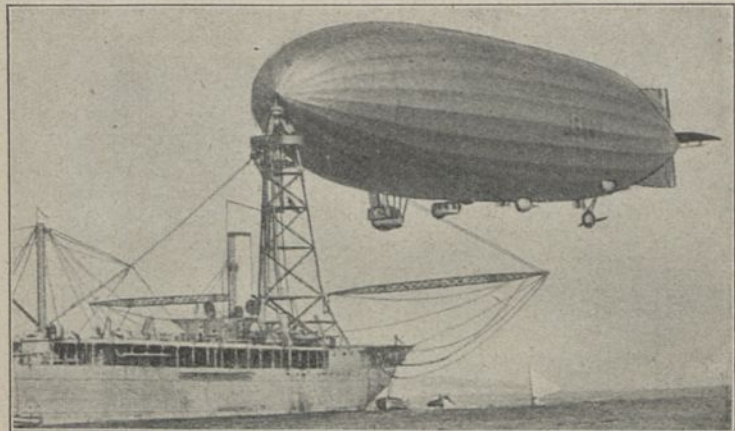
H (1920) Marine H-1; P

$I = 1000 \text{ cbm}$ ;  $l = 29,00 \text{ m}$ ;  $d = 8,60 \text{ m}$ ;  $N = 0,40 \text{ t}$ ;  $V = 20,3 \text{ m/s}$ ;  
 $M: \text{Lawrence } 50 \text{ PS}$

Goodyear Tyre and Rubber Co., Akron, Ohio

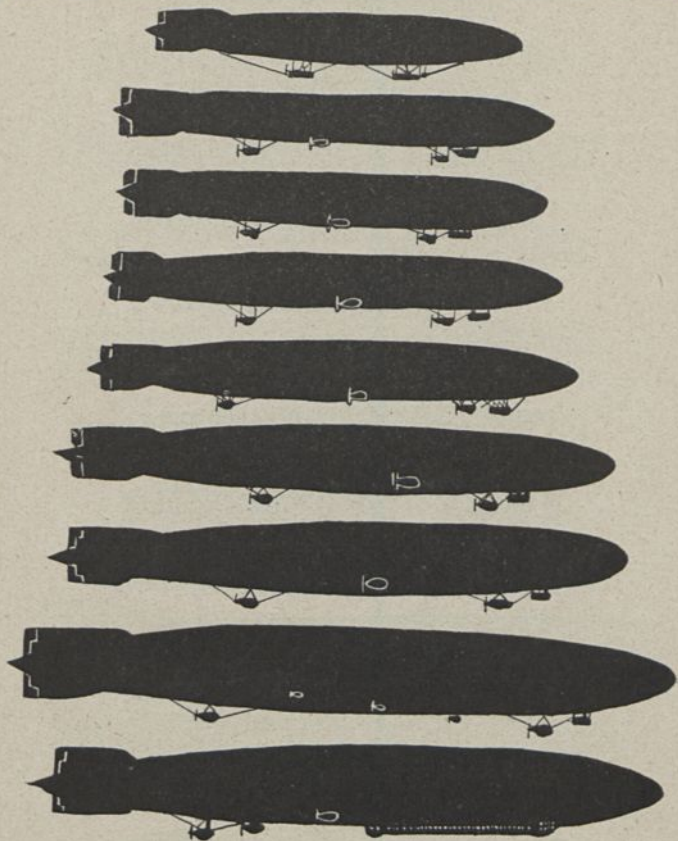


J (1922) Marine J-1; P  
Goodyear Tyre and Rubber Co., Akron, Ohio

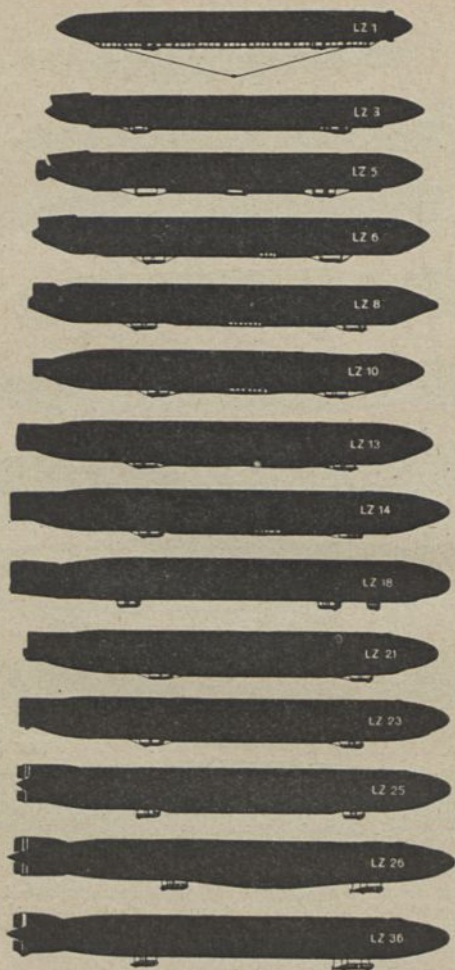


ZR 1 (1922) Marine „Shenandoah“; S  
I = 70600 cbm; l = 220,00 m; d = 24,40 m; N = 35,00 t; V = 27,6 m/s;  
M: 7 × Liberty 300 PS = 2100 PS  
Ankermast auf Luftschiffender Patoka.

Naval Aircraft Factory, Philadelphia

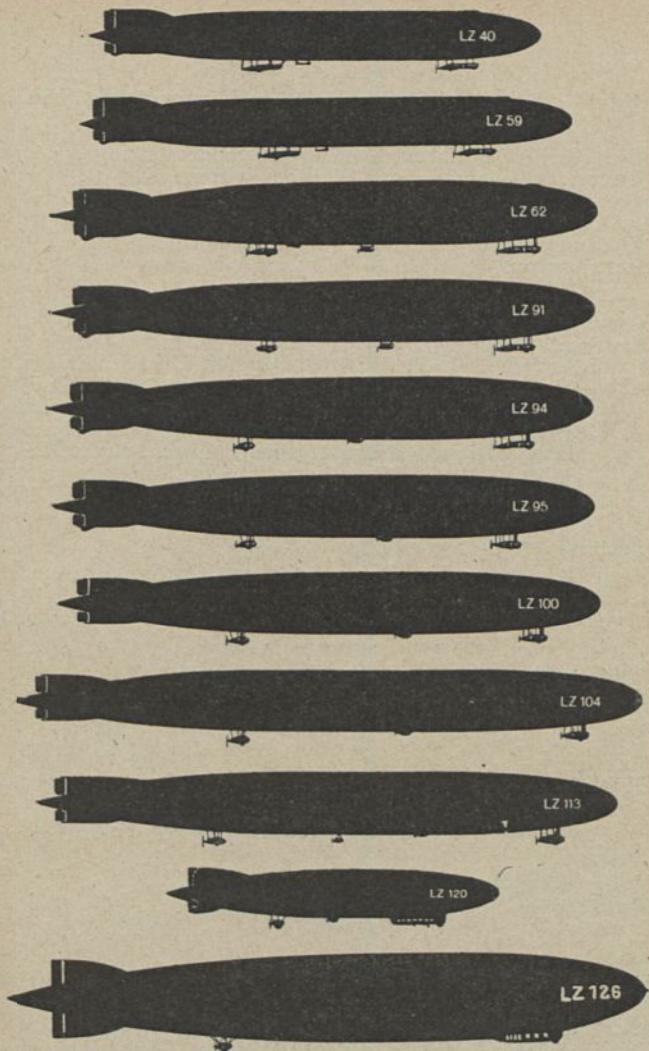


Schattenrisse der bis 1922 gebauten und projektierten Schütte-Lanz-Luftschiffe (Typschiffe). Die 6 ersten Schiffe sind abgeliefert, das 7. nicht fertig gebaut, das 8. stellt das letzte Kriegsschiffprojekt 1918 dar, das 9. ein Verkehrsschiffprojekt „Atlantik“ 1920



Schattenrisse der bis 1915 gebauten Zeppelin-Luftschiffe (Typschiffe)





Schattenrisse der bis 1924 gebauten  
Zeppelin - Luftschiffe (Typschiffe)

## 2. Motor-Flugzeuge.

### Übersicht über die Verwendung der Flugzeugtypen bei den verschiedenen Staaten.

Die Flugzeuge sind nach Ländern der Herstellung geordnet. Die untenstehende Liste gibt das vorwiegend verwendete Flugzeugmaterial an. Die Rubrik „Zivil“ umfaßt alle im privaten Verkehr befindlichen Flugzeuge.

Ein Anhang gibt die im Kriege gebräuchliche deutsche Typenbezeichnung an.

#### Deutschland:

Heer: —

Marine: —

Zivil: Aachen, A.E.G., Albatros, Bäumer, Bahnbedarf, Blumentzen, Caspar, Daimler, Darmstadt, Deville, D.F.W., Dietrich-Gobiet, Dornier, Entler, Focke-Wulf, Fokker, Friedrichshafen, Halberstadt, Hawa, Hansa-Brandenburg, Heinkel, Hüffers, Junkers, Lösche-Budig, L.F.G. L.V.G., Mark, Messerschmitt, Nordflug, Prometheus, Rieseler, Rumpier, Sablatnig, Schertel, Schüler, Udet, Weltensegler.

#### Argentinien:

Heer: Avro, Ansaldo, Bréguet, Bristol, Curtiss, Voisin.

Marine: Avro, Curtiss, Vickers.

Zivil: Avro, Bristol, Caproni, Curtiss, Dornier, de Havilland, Pfalz, Potez, Short, Vickers, Udet.

#### Belgien:

Heer: Ansaldo, Avro, Blériot-Spad, Bréguet, Bristol, Handley Page, Hanriot, de Havilland, Junkers, Nieuport, Sopwith, Wattine.

Marine: —

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

#### Bolivien:

Heer: Dewoitine.

Marine: —

Zivil: —

#### Brasilien:

Heer: Blériot-Spad, Bréguet, Caudron, Farman, Hanriot, Morane-Saulnier, Nieuport, Sopwith.

Marine: Avro, Curtiss, Gosport, Savoia.

Zivil: Aviatik, Caudron, Curtiss, Handley Page, Junkers.

**Bulgarien:**

Heer: —  
 Marine: —  
 Zivil: —

**Chile:**

Heer: Ansaldo, Avro, Blériot-Spad, Bréguet, Bristol, de Havilland.

Marine: Avro, Short, Sopwith, Supermarine.

Zivil: Avro, Bristol, Caudron, Short, Sopwith, Supermarine.

**China:**

Heer: Avro, Vickers.

Marine: Foochow.

Zivil: Avro, Bréguet, Handley Page, Vickers.

**Cuba:**

Heer: Curtiss.

Marine: —

Zivil: Aeromarine, Farman, Junkers.

**Dänemark:**

Heer: Bréguet, Caspar, Fokker, Potez.

Marine: Avro, Caspar, Curtiss, Fokker, Friedrichshafen, Hansa-Brandenburg.

Zivil: Caspar, Fokker, de Havilland, Rohrbach.

**England:**

Heer: Armstrong-Whitworth, Austin, Avro, B. A. T., Beardmore, Blackburn, Bristol, Boulton u. Paul, Fairey, Gloucestershire, Handasyde, Handley Page, de Havilland, Hawker, Martinsyde, Parnall, Short, Sopwith, Vickers, Westland.

Marine: Avro, Beardmore, Blackburn, E. E. C., Fairey, Gosport, Martinsyde, Parnall, Sage, Saunders, Sopwith, Short, Supermarine, Vickers.

Zivil: A. N. E. C., Austin, Avro, B. A. T., Beardmore, Boulton u. Paul, Bristol, C. A. C., E. E. C., Gloucestershire, Gnosspeilius, Gosport, Handasyde, Handley Page, de Havilland, Hawker, Martinsyde, Parnall, Short, Supermarine, Vickers, Westland.

**Englische Besitzungen: Australien:**

Heer: Armstrong-Whitworth, Avro, de Havilland.

Marine: Fairey.

Zivil: Avro, Bristol, Handasyde, de Havilland, Vickers.

**(Englische Besitzungen:) Burma:**

Heer: de Havilland.

Marine: —

Zivil: —

**Bermuda:**

Heer: —

Marine: —

Zivil: Avro, Supermarine.

**Canada:**

Heer: Avro, Bristol, Curtiss, de Havilland, Sopwith.

Marine: Gosport, Vickers.

Zivil: Huff Daland.

**Indien:**

Heer: Avro, Bristol, Handley Page, de Havilland, Sopwith.

Marine: —

Zivil: —

**Irland:**

Heer: —

Marine: —

Zivil: de Havilland.

**Neufundland:**

Heer: —

Marine: Avro.

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

**Neuseeland:**

Heer: Avro, Bristol, de Havilland.

Marine: —

Zivil: —

**Südafrika:**

Heer: Avro, de Havilland.

Marine: —

Zivil: —

**Ecuador:**

Heer: —

Marine: —

Zivil: —

**Estland:**

Heer: Avro, D. F. W., Gourdou-Lesieur, Halberstadt, de Havilland, Nieuport, Roland, Sopwith.

Marine: Friedrichshafen, Short.

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

**Finnland:**

Heer: Blériot-Spad, Bréguet, Caudron, Fokker, Gourdou-Leseurre, J. V. L., Martinsyde.

Marine: Friedrichshafen, Hansa-Brandenburg, J. V. L., Lévy.

Zivil: Junkers, Savoia.

**Frankreich:**

Heer: Bernard, Blériot-Spad, Borel, Bréguet, Caudron, Dewoitine, Dits-Moineau, Farman, Gourdou-Leseurre, Hanriot, Latécoère, Levavasseur-Gastambide, Levasseur, Lioré-Olivier, de Marçay, de Monge-Buscaylet, Morane-Saulnier, Mureaux, Nieuport, Potez, Schneider, S. E. C. M., Voisin, Wibault.

Marine: Bellanger, Besson, Blériot-Spad, Bréguet, Caudron, C. A. M. S., Farman, F. B. A.-Schreck, Latham, Lévy, Lioré-Olivier, Nieuport, Potez.

Zivil: Bellanger, Bernard, Besson, Blériot-Spad, Borel, Bréguet, Caudron, C. A. M. S., Dewoitine, Dits-Moineau, Farman, Gourdou-Leseurre, Hanriot, Junkers, Latécoère, Latham, Levavasseur-Gastambide, Levasseur, Lévy, Lioré-Olivier, de Marçay, de Monge-Buscaylet, Morane-Saulnier, Mureaux, Nieuport, de Pischhof, Potez, Schneider, S. E. C. M., Simplex, Tampier, Voisin, Wibault, Junkers.

**Griechenland:**

Heer: Gloucestershire, de Havilland.

Marine: —

Zivil: —

**Guatemala:**

Heer: —

Marine: —

Zivil: —

**Holland:**

Heer: Bristol, Fokker, Koolhoven, Spyker.

Marine: van Berkel, Friedrichshafen, Fokker, Hansa-Brandenburg, Koolhoven.

Zivil: Carley, Fokker, Koolhoven, L. V. G.

**Honduras:**

Heer: Bristol.

Marine: —

Zivil: Lincoln.

**Italien:**

Heer: Antoni, Ansaldo, Blériot-Spad, Breda, Bréguet, Caproni, Caudron, Dewoitine, Dornier, Fiat, Farman, Gabardini, Hanriot, Macchi, Marchetti-Vickers, Nieuport, Piaggio-Pegna-Bonmartini, Saml.

**Marine:** Ansaldo, Caproni, Dornier, Lohner, Macchi, Piaggio-Bastianelli, Ricci, Savoia.  
**Zivil:** Antoni, Ansaldo, Breda, Caproni, Caudron, Chiribiri, Dornier, Farman, Fiat, Gabardini, Junkers, Macchi, Piaggio-Pegna, Ricci Saml., Savoia.

**Japan:**

**Heer:** Ansaldo, Avro, Blériot-Spad, Bréguet, Caudron, Dewoitine, Farman, Gloucestershire, Itoh, Junkers, Matsui, Nieuport, Nakajima, Salmson, Seishiki, Sopwith.  
**Marine:** Avro, Blackburn, Caspar, Curtiss, Gosport, Farman, de Havilland, Kaigunshiki, Martinsyde, Mitsubishi, Nieuport, Oshoshiki, Parnall, Rohrbach, Salmson, Short, Sopwith, Supermarine, Vickers.  
**Zivil:** Itoh, Jamagata-Kinen, Junkers, Kawanishi, Kawasaki, Mitsubishi, Nakajima, Nippon, Oguri, Sirato.

**Jugoslavien:**

**Heer:** Bréguet, Dewoitine, Hanriot.  
**Marine:** C. A. M. S.  
**Zivil:** —

**Kolumbien:**

**Heer:** —  
**Marine:** —  
**Zivil:** Caproni, Junkers.

**Lettland:**

**Heer:** Albatros, Ansaldo, Fokker, Gourdou-Leseurre, Halberstadt, Hannover, de Havilland, L. V. G., Nieuport, Sopwith.  
**Marine:** Hanriot, Savoia.  
**Zivil:** Junkers, Vitol, Zukurs.

**Litauen:**

**Heer:** Albatros, Dobkevitch, Friedrichshafen, L. V. G.  
**Marine:** —  
**Zivil:** Dobkevitch, Fokker, Junkers.

**Mexiko:**

**Heer:** Blériot-Spad, de Havilland, Morane-Saulnier, Quetzalkoatl.  
**Marine:** —  
**Zivil:** Hanriot, Junkers, Santavini, Quetzalkoatl.

**Nicaragua:**

**Heer:** Curtiss, de Havilland.  
**Marine:** —  
**Zivil:** —

**Norwegen:**

Heer: H. F. F., Hawa, Sopwith.

Marine: Caspar, Friedrichshafen, Hansa-Brandenburg, M. F. F., Sopwith, Supermarine.

Zivil: —

**Österreich:**

Heer: —

Marine: —

Zivil: Ansaldo, Austria, Avis, Blériot-Spad, Caudron, Ehrlich, Fokker, Hpfner, Junkers, Potez.

**Persien:**

Heer: Blériot-Spad, Bréguet, Potez.

Marine: —

Zivil: Junkers.

**Peru:**

Heer: Ansaldo, Avro, Blériot-Spad, Bréguet, Blackburn, Bristol, Morane-Saulnier.

Marine: Curtiss.

Zivil: Ansaldo, Curtiss.

**Polen:**

Heer: Ansaldo, Potez.

Marine: —

Zivil: Gabriel, Junkers.

**Portugal:**

Heer: Bréguet.

Marine: Fairey, Gosport, Supermarine.

Zivil: —

**Rumänien:**

Heer: Astra, Blériot-Spad, Brandenburg, Bréguet, Bristol, de Havilland, Potez, Protopopescu.

Marine: —

Zivil: Astra, Blériot-Spad.

**Rußland:**

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

Marine: Curtiss, Junkers.

Zivil: Alexandroff, Avro, Dornier, Fokker, de Havilland, Junkers, Komta, Toupaloff, Vickers.

**San Salvador:**

Heer: Aviatik-Saml.

Marine: —

Zivil: Aviatik-Saml.

**Schweden:**

Heer: Aero, Armstrong-Whitworth, Bristol, Mälmslatt, Nieuport, Sopwith, Thulin.

Marine: Aero, Hansa-Brandenburg, Heinkel, Supermarine.

Zivil: Aero, Avro, de Havilland, Heinkel, Junkers, Rumpler, Thulin.

**Schweiz:**

Heer: Albatros, Ansaldo, Dornier, Fokker, Häefeli, Hanriot, Kondor, Morane-Saulnier, S. E. S., S. S. W., S. W. S., Schlieren, Wild, Zeppelin.

Zivil: Dornier, Junkers, Macchi, Sablatnig, Savoia, Spalinger.

**Siam:**

Heer: Blériot-Spad, Bréguet, Nieuport.

Marine: —

Zivil: —

**Spanien:**

Heer: Ansaldo, Avro, Barron, Blackburn, Blériot-Spad, Bréguet, Bristol, Caudron, Diaz, Dornier, Fokker, de Havilland, Martinsyde, Nieuport, Potez.

Marine: Dornier, Savoia, Sopwith, Supermarine, Vickers.

Zivil: Alfaro, Ansaldo, Barron, Caudron, de la Cierva, Dornier, de Havilland, Junkers, Perojo, Savoia.

**Tschechoslowakei:**

Heer: Aero, Avia, Blériot-Spad, Bohemia, Brandenburg, Bréguet, Dewoitine, Lohner, Nieuport, Phönix, Smolik, W. K. F.

Zivil: Aero, Avia, Brandenburg, Smolik.

**Türkei:**

Heer: —

Marine: —

Zivil: Junkers.

**Ungarn:**

Heer: —

Marine: —

Zivil: Feigl-Rotter, Fokker, Junkers, Neuschloß-Lichtig, Szebeny-Oravetz.

**Uruguay:**

Heer: Avro, Bréguet.

Marine: —

Zivil: Nieuport.

**Venezuela:**

Heer: Caudron, Farman.

Zivil: —



**Vereinigte Staaten von Nordamerika:**

Heer: Aeromarine, Ansaldo, Barling, Boeing, Booth, Cox-Klemin, Curtiss, Dayton-Wright, Davis-Douglas, Dornier, Elias, Fokker, Gallaudet, de Havilland, Huff-Daland, Lincoln, Loening, L. W. F., G. Martin, I. V. Martin, Sperri, Stout, Thomas-Morse, Vought, Wittemann, Wright.

Marine: Aeromarine, Caspar, Curtiss, Cox-Klemin, Dayton-Wright, Davis-Douglas, Huff-Daland, Loening, Stout, Thomas-Morse, Vought, Witteman, Wright.

Zivil: Aeromarine, Baldwin, Bellanca, Booth, Bréguet, Caspar, Cox-Klemin, Curtiss, Dayton-Wright, Davis-Douglas, Dornier, Elias, Farman, Fokker, Gallaudet, Heinkel, Huff-Daland, Irvin, Junkers-Larsen, Lincoln, Loening, L. V. G., L. W. F., G. Martin, J. V. Martin, Orenco, Rogers-Day, Rumpler, Sattco, Sperri, Stout, Swanson, Thomas-Morse, Vought, Witteman.



## Erklärungen zu den Flugzeug-Listen, -Bildern und -Skizzen.

Die Angaben der Tabellen, der Zeichnungen und der Bilder stimmen oft nicht überein, da auch Flugzeuge ein und desselben Typs je nach ihrem Verwendungszweck umgebaut werden. Der im Kriege betriebene Serienbau hat infolge großer Überschwemmung des Marktes auch im Ausland zum mindesten stark eingeschränkt werden müssen. Die deutschen Kriegstypen sind nach dem unglücklichen Ausgang des Krieges in alle Länder der Welt verstreut. Es gibt kaum eine neuere Bauart seit 1917, welche nicht noch längere Zeit entsprechend umgebaut als Verkehrsflugzeug usw. hätte Dienst tun müssen. Im deutschen Luftverkehr sind z. B. noch 1922 Flugzeuge im Verkehr verwendet worden, welche 1916 zu Erkundungszwecken gebaut waren. Da die Umbauten meist von verschiedenen Firmen nicht einheitlich durchgeführt wurden, haben Maschinen gleicher Serie oft verschiedenes Aussehen. Die verschiedentlich noch in Betrieb befindlichen Vorkriegstypen konnten aus Platzmangel nicht immer gebracht werden. Sie sind in älteren Jahrgängen des T. d. L. enthalten.

Vielfach sind Einheitsbauarten leicht in Wasser- oder Schneeflugzeuge umzuwandeln, ohne an dem eigentlichen Flugzeug größere Änderungen vorzunehmen. Ebenso sind verschiedentlich ausländische Verkehrsflugzeuge absichtlich leicht in Kriegsflugzeuge zu verwandeln. Unter den einzelnen Kriegsflugzeuggattungen bestehen verschiedentlich keine scharfen Grenzen. Den verschiedenen Sonderzwecken entsprechend werden oft Flugzeuge für Aufgaben einer anderen Gattung mit herangezogen.

Es bedeutet V = Verkehrsflugzeug; P = Postflugzeug; Sp = Sportflugzeug; K = Kriegsflugzeug; Kj = Jagdflugzeug; Ka = Aufklärungsflugzeug; Kb = Bombenflugzeug; Kt = Torpedoflugzeug; Ktr = Transportflugzeug; Kk = Krankenflugzeug; Ki = Erdkampfflugzeug; Ü = Übungsflugzeug; n = Nacht; s = Flugboot; w = Schwimmerflugzeug.

Die folgende Zahl gibt die Anzahl der Sitze einschließlich denen der Besatzung an. E = Entwurf; b = Spannweite; l = Länge; t = Flügeltiefe; T = Tragfläche; L = Leergewicht; N = Zuladung; G = Gesamtgewicht; V = Geschwindigkeit; H = Gipfelhöhe; MG = Maschinengewehr; MK = Maschinen-Kanone; M = Motor; G/F = Flächenbelastung; L/F = Leistungsbelastung.

Im Absatz Baustoff (= Bst) sind nur die in der Hauptsache verwendeten Baustoffe aufgeführt. Es bleibt zu beachten, daß verschiedentlich Flugzeuge eines Musters als Metall- und als Holzflugzeuge usw. ausgeführt werden.

# Deutschland

Erbauer	Baujahr	Bau-muster	Zahl der Decken Z=Zugschraube D=Druckschraube	Ka=Aufklär., Kt=Torp., Sp=Sport, w=Schwimm-, n=Nacht, Kj=Jagd, Kb=Bombenwurf, U=Übg., V=Verkehr, s=Flugboot	Zahl d. Sitze	Zahl d. Schr.	Zahl d. Mot.	Motoren-muster	Motorges.-PS-Stärke	Spannweite b m	Länge l m	Tragfläche T m <sup>2</sup>	Leergewicht L t	Zuladung N t	Gesamtwicht G t	Geschwindigk. v km/h	Gipfelhöhe H km

## Deutschland

Aachener Segel-Flugzeugbau G. m. b. H., Aachen	1923	KF	1 Z	Sp	1	1	1	Mabeco	7,5	13,00	6,00	16,00	0,16	0,08	0,24		
	1924		1 Z		Sp	2	1		1		11,90	7,00	17,00	0,22	0,18	0,40	
Albatros-Werke, Gesellsch. für Flugzeugunternehmungen Berlin-Johannisthal	1922	L 57	1 Z	V	7	1	1	Benz	200	15,90	10,87		1,05	0,85	1,90	155	
	1923	L 58	1 Z		6	1	1		Maybach	240	18,00	10,90	44,50	1,37	0,88	2,25	150
	1923	L 59/60	1 Z		1	1	1	Siemens	55	10,30	5,40	10,00	0,35	0,13	0,48	140	
	1922	W 10	1 D		4	1	1	Mercedes	120	13,90	9,70		0,81	0,40	1,21	130	
	1924	L 66	1 Z		2	1	1	Haacke	30	9,00	5,40	13,50	0,22	0,17	0,39	100	
Bäumer Aero G. m. b. H., Hamburg-Fuhlsbüttel	1924	Roter Vogel	1 Z	Sp	1	1	1	Douglas	14	10,00	7,50	13,60	0,13	0,11	0,24	110	
Bahnbedarf A. G., Darmstadt	1923	D I	1 Z	Sp	2	1	1	X. Y.	30	14,00	5,50	17,50	0,29	0,19	0,50	110	4,2
	1924	E I	1 Z		Ka	1	1		1	Blackburn	12,5	11,00	5,00	12,50		0,22	140
Berliner Segelflugver. Sperber	1924	Knorcke	1 Z	Sp	1	1	1	Prüssing	10	12,00	5,00	14,40					
Blume u Hentzen Flugzeugbau, Adlershof-Berlin	1924	Habicht	1 Z	Sp	1	1	1	Siemens	16	12,00		10,80		0,29	120		
Caspar-Werke Kom.-Ges.a.A., Lübeck-Travemünde (s. a. Dansk Aero-Industrie A.B. Kopenhagen, Dänemark)	1923	U I	2 Z	Sp	1	1	1	Siemens	50	7,20	6,20	14,00	0,36	0,15	0,51	150	3,0
	1923	CLE 11	1 Z		3	1	1		Siemens	80	12,00	6,65	18,20	0,45	0,38	0,83	160
	1924	CLE 12	1 Z		8	1	1	Maybach	260	20,00	11,27	53,40	1,75	1,10	2,85	160	4,0
	1924	CLE 16	1 Z		3	1	1	Siemens	80	12,00	6,72	18,00	0,52	0,38	0,90	150	
	1924	C 17	1 Z		2	1	1	A. B. C.	35	12,00	4,20	15,00	0,18	0,17	0,35		
	1924	S I	1 Z		6	1	1	Maybach	260	17,50	12,60	54,00	1,60	0,70	2,30	160	3,0

Daimler-Motoren G. m. b. H., Sindelfingen, Württemberg	1919	L 15	1 Z	Sp	2	1	1	Fahrrad	12	12,61	6,62	24,00					
Akad. Fliegergruppe Techn. Hochschule Darmstadt	1924	Mahomet	1 Z	Sp	1	1	1	Hirth	15	10,30	5,20	12,00	0,09				
Capl Deville, Frankfurt/M., Mainzer Landstr. 112	1923		2 Z	Sp	1	1	1	Gnôme	50								
(Deutsche Flugzeugwerke G. m. b. H., Leipzig-Lindenthal D.T.W.)	1916	C V	2 Z	V	3	1	1	Benz	200	13,30	7,90	38,00	0,97	0,46	1,43	155	5,0
	1919		2 Z		V	3	1		1	Benz	200	13,60	7,30	38,00	0,97	0,30	1,27
Dietrich-Gobiet-Flugzeug-Werk A.G., Cassel	1922	DP I	2 Z	Sp	2	1	1	Gnôme	80	7,20	5,90	14,00	0,34	0,22	0,56	140	3,5
	1923	DP II	2 Z		2	1	1		Siemens	60	7,20	5,90	16,32	0,34	0,16	0,50	140
	1924	DP III	1 Z		8	1	1	Benz	200	18,40	12,10	46,50	1,31	0,99	2,30	160	
	1924	DP IV	1 Z		4	1	1	Siemens	100	13,00	7,70	20,70	0,49	0,23	0,72	150	3,0
	1923	DP V	1 Z		2	1	1	Mercedes	100	11,00	7,00	19,00	0,50	0,71	0,86	160	3,8
	1924	DP VI	1 Z		2	1	1	Haacke	50	9,00	6,00		0,23	0,20	0,43	150	3,0
	1924	DP VII	1 Z		2	1	1	Haacke	30	8,00	5,40		0,18	0,16	0,34	115	2,4
Dornier-Metallbauten G. m. b. H., Friedrichshafen-Seemoos (s. a. Soc. di Costruzioni Meccaniche di Pisa, Italien)	1921	Libelle I	1 Z	Sps	8	1	1	Siemens	60	8,60	7,15	14,00	0,39	0,25	0,64	130	2,5
	1921	Delphin I	1 Z		8	1	1		B. M. W.	185	17,00	9,10	47,00	1,10	0,73	1,83	165
	1921	Komet I	1 Z		6	1	1	B. M. W.	185	17,00	10,20	47,00	1,25	0,75	2,00	130	4,0
	1922	Libelle II	1 Z		3	1	1	Siemens	50	9,80	7,48	15,70	0,42	0,23	0,65	125	3,0
	1923	Komet II	1 Z		6	1	1	Rolls Royce	260	17,00	10,28	47,40	1,50	0,85	2,25	170	4,0
	1923	Delphin II	1 Z		6	1	1	Rolls Royce	260	17,10	12,50	53,70	1,85	1,35	2,80	165	4,2
	1924	Komet III	1 Z		1	1	1	Rolls Royce	360	19,00	12,00	62,00	1,65	1,35	2,00	175	3,5
	1924	Delph. III	1 Z		1	1	1	Rolls Royce	360	19,30	12,50	53,70	1,85	0,95	2,80	170	4,2
	1924	Spatz	1 Z		1	1	1	Bristol	100	9,80	6,90	15,60	0,44	0,28	0,72	120	

# Deutschland

44

Erbauer	Baujahr	Bau-muster	Zahl der Decken Z=Zugschraube D=Druckschraube	Ka=Aufklär., Kt= Torp., Sp=Sport, w= Schwimm., n=Nacht, KJ=Jagd, Kb Bomben-wurf, U=Übg., V=Ver-kehr, s=Flugboot	Zahl d. Sitze		Motoren-muster	Motorges. PS-Stärke	Spannweite = b m	Länge = l m	Tragfläche = T m²	Leergewicht = L t	Zuladung = N t	Gesamt-gewicht = G t	Geschwin-digkeit km/h	Gipfelhöhe km		
					Zahl d. Sitze	Zahl d. Mot.												
(Entler-Werk G. m. b. H., Bremen)	1923	E 2	2 Z	Sp	2	1	1	Haacke	45	7,50	5,50	14,00	0,23	0,24	0,47	130	3,0	
Focke-Wulf-Flugzeugbau A. G., Bremen	1922	A 7	1 Z	Ü	2	1	1	Argus Siemens	55	14,00	8,40	25,00	0,44	0,19	0,63	100	3,0	
	1924	A 16	1 Z	V	4	1	1		75	13,90	8,50	27,00	0,57	0,40	0,97	132		
(Fokker - Werke, jetzt Schweriner Industrie - Werke, Schwerin, (Mecklenburg))	1917	D VII	2 Z	Kj	1	1	1	B. M. W. Oberursel	185	8,90	6,90	20,20	0,68	0,22	0,90	200	6,0	
	1918	D VIII	1 Z	Kj	1	1	1		140	8,30	5,80	10,70	0,40	0,20	0,60	200	6,0	
	1917	D r	3 Z	Kj	1	1	1		110	6,72	5,75	16,00	0,37	0,20	0,57	200	5,0	
(Flugzeugbau Friedrichshafen Bodensee)	1918	G III	2 D	Kb	3	2	2	Mercedes Benz	520	23,70	12,80	86,00	2,70	1,24	3,94			
	1918	59 G	2 Z	Kwa	2	1	1		200	17,80	11,30	71,50	1,58	0,66	2,24	142		
	1918	49 B	2 Z	Kwa	2	1	1		200	17,40	11,50	71,20	1,43	0,67	2,10	140		
(Halberstädter Flugzeugwerke Halberstadt/ Harz, jetzt Berlin - Halberstädter Industrie - werke)	1916	Cl II	2 Z	Ka	2	1	1	Mercedes Maybach	160	9,40	6,30		0,70	0,37	1,07	175	5,0	
	1918	C VIII	2 Z	Ka	2	1	1		260	12,00	7,40		0,90	0,43	1,33	190	7,0	
Hannoversche Waggonfabrik, Hava, Hannover-Linden.	1918	CL III	2 Z	Ka	2	1	1	Opel Opel B. M. W. Benz	180	12,00	7,80	33,10	0,75	0,36	1,11	165	7,0	
	1919	F 3 e	2 Z	V	3	1	1		180	12,00	7,80	38,80			1,11	165		
	1919	F 6	2 Z	V	3	1	1		185	10,40	7,00	25,80			1,05	180		
	1919	F 10	3 Z	V	4	1	1		200	11,50	8,10				1,05	175		
(Hansa - u. Branden-burgische Flugzeugwerke A. G., Branden-burg a. Havel)	1918	W 29	1 Z	Kwa	2	1	1	Benz Mercedes Fiat	150	13,50	9,30	31,60	1,00	0,46	1,46	168		
	1918	W 32	2 Z	Kwa	2	1	1		170	11,20	9,50	35,00	1,06	0,48	1,54			
	1918	W 33	1 Z	Kwa	2	1	1		300	15,85	11,10	44,00	1,47	0,63	2,10	170		
Ernst Heinkel, Flugzeugwerke, Warnemünde 2	1923	HE 3	1 Z	Ü	3	1	1	Siemens Siemens	80	10,40	7,80	18,00	0,48	0,32	0,80	135	4,0	
	1923	HE 3	1 Z	Üw	3	1	1		110	10,40	7,80	18,00	0,52	0,32	0,84	140	4,0	
Versuchsbau H. Hirth, Stuttgart-Cannstatt	1924	H I	1 Z	Sp	1	1	1	Hirth Hirth	15	7,20	4,50	8,00						
	1924	H II	1 Z	Sp	1	1	1		15	11,60	4,50	8,00						
Häffers Flug-zeugwerke Hü-flug, Münster/ Westf., Loden-heide	1922	Bajadere	1 Z	Sp	2	1	1	Siemens	60	8,25	6,00	13,00	0,30	0,21	0,51	125	3,5	
Junkers-Flug-zeugwerk A.-G. Dessau, Anhalt	1919	F 13 L	1 Z	V	6	1	1	B. M. W. B. M. W. B. M. W. Siemens Siemens Mercedes Junkers Rhöne Rhöne	185	17,75	9,60	40,00	1,15	0,70	1,85	170		
	1919	F 13 S	1 Z	V	6	1	1		185	17,80	9,60	40,00	1,20	0,65	1,85	165		
	1919	F 13 W	1 Z	Vw	6	1	1		185	17,80	10,15	40,00	1,35	0,60	1,95	165		
	1922	K 16	1 Z	V	3	1	1		80	11,00	8,00			0,25	150			
	1923	T 19	1 Z	Ü	2	1	1		50	13,00	7,50			0,25	115			
	1924	A 20 L	1 Z	Pn	2	1	1		160	15,27	8,30	28,10	0,96	0,54	1,50	170		
	1923	A 20 W	1 Z	Pwn	2	1	1		200	15,27	9,45	28,10	1,12	0,47	1,60	170		
	1924	U 23 E	1 Z	Ü	2	1	1		110	13,60	7,50							
	1924	U 23 D	2 Z	Ü	2	1	1		110	13,60	7,50	32,00	0,86				140	
	(Kondor-Werke G. m. b. H., Lem-go i. L.)	1918	E III	1 Z	Kj	1	1		1	Goebel	200	9,00	5,80	12,40	0,48	0,18	0,66	
J. Ksoll, Schön-Ellguth	1924	Galgen-vogel II	1 Z	Sp	1	1	1	Ilo	5	15,00	5,50	12,00						
Paul Lösche-Budg, Leipzig	1923		2 D	Sp	1	1	1	B. M. W.	4	8,20	5,80	13,00	0,11	0,07	0,18			

45

# Deutschland

Erbauer	Baujahr	Bau-muster	Zahl der Decken Z=Zug-schraube D=Druck-schraube	Ka-Aufklär., Kt = Torp., Sp Sport, w- Schwimm., n=Nacht, Kj=Jagd, Kb=Bomben- wurf, U=Übg., V=Ver- kehr, s=Flugboot	Zahl d. Sitze	Zahl d. Schr.	Motoren-muster	Motorges. PS-Stärke	Spannweite b m	Länge = l m	Tragfläche T m²	Leergewicht L t	Zuladung N t	Gesamge- wicht = G t	Geschwin- digkeit km/h	Gipfelhöhe km
					2	1										
(Flugzeugwerft Lübeck-Travemünde, Privall) jetzt Casparwerke	1918	F 4	2 Z	Kwa	2	1 1	Benz	200	16,70	11,30	67,60	1,36	0,63	1,98	138	
Luftfahrzeug-Ges., Berlin W. Kleiststr. 8 L. F. G.	1921	V 3a	1 D	Vs	4	1 1	Benz	185	14,45	9,50		1,20	0,44	1,64	150	
	1921	V 8	2 D	Sps	3	1 1	Mercedes	120	13,50	8,33		0,87	0,39	1,26	125	
	1921	V 13	2 Z	Vw	5	1 1	B. M. W.	185	17,50	10,90		1,46	0,66	2,12	135	
	1922	V 14	1 Z	Vw	5	1 1	Maybach	260	17,00	11,00		1,40	0,65	2,05	170	
	1922	V 15	2 D	Vs	6	1 1			16,50	9,86		1,40	0,65	2,05		
	1922	V 16	2 Z	V	5	1 1	Mercedes	260	13,50	7,94		1,10	0,65	1,75	160	
	1923	V 17	2 Z	Üw	2	1 1	Benz	150	16,60	9,20					115	
	1923	V 18	2 D	Vs	5	1 1	Benz	150	16,50	10,70		1,00	0,66	1,66	126	
	1918	V 19	1 Z	Kwa	1	1 1	Oberursel	110	9,56	6,60		0,48	0,21	0,69	180	
	1922	V 20	1 Z	Vw	6	1 1	B. M. W.	185	14,40	9,70		1,04	0,58	1,62	180	
	1923	V 20a	1 Z	Vw	6	1 1	B. M. W.	185	15,60	9,85		1,28	0,66	1,94	170	
	1923	V 23	1 Z	Sp	3	1 1	Siemens	50	10,10	5,80		0,29	0,30	0,59	150	
	1923	V 23a	1 Z	Sp	2	1 1	Siemens	50	10,10	6,34		0,30	0,23	0,53	125	
	1923	V 26	1 Z	Spw	3	1 1	Mercedes	100	12,00	7,55		0,65	0,30	0,95	140	
	1923	V 27	1 Z	V	6	1 1	B. M. W.	185	15,40	8,85		1,00	0,77	1,77	170	
1923	V 28	1 Z	Spw	3	1 1	Siemens	50	9,60	6,70		0,33	0,27	0,60	130		
(Luft-Verk.-Ges. Berlin-Johannisthal L.V.G.)	1918	C VI	2 Z	V	3	1 1	Benz	200	12,85	8,10	37,00	0,94	0,48	1,42	170	
	1919	P II	2 Z	V	3	1 1	Benz	200	13,00	7,00	37,00	0,90	0,48	1,38	130	
	1919	W I	2 Z	Vw	3	1 1	Benz	200	13,00	7,00		0,90	0,48	1,38	130	
Stahlwerk Mark, Abt. Flugzeugbau, Breslau, Osthandelshaus Teichstrasse 21	1922	R III a 22	1 Z	Sp	1	1 1	Haacke	30	7,30	5,00	10,00	0,16	0,14	0,30	120	3,5
	1923	R IV a 23	1 Z	U	2	1 1	Siemens	55	9,00	6,00	14,00	0,36	0,05	0,42	130	
	1924	R V a 23	1 Z	V	4	1 1	Mercedes	100	14,25	7,90	27,00	0,80	0,48	1,28	150	
Messerschmitt-Flugzeugbau, Bamberg	1924	S 15	1 Z	Sp	1	1 1	Douglas	16	14,60	5,00	14,50	0,17	0,13	0,30	115	
	1924	S 16	1 Z	Sp	1	1 1	Douglas	21	14,40		14,00					
Nordflug-Werke G.m.b.H., Berlin-Teltow	1923	FB 1	1 Z	Spw	2	1 1	Siemens	50	7,30	5,00	10,00	0,20	0,16	0,36	100	
(Pfalz-Flugzeugwerke, G. m. b. H., Speyer/Rh.)	1918	D 15	2 Z	Kj	1	1 1	Siemens	160	8,60	6,50	20,00		0,18		200	
Prometheus-Werke, Hannover, A. Martens	1923	Strolch	1 Z	Sp	1	1 1	Ilo	5	14,50	4,70	14,00					
	1924	Windhund	1 Z	Sp	1	1 1	Douglas	18	8,50		8,00					
	1924	Max	1 Z	Sp	1	1 1	Ilo	5	14,00	4,70	14,00					
Walter Rieseler, Berlin-Johannisthal, siehe Stahlwerk Mark, Breslau																
Rohrbach Metall-Flugzeugbau G. m. b. H., Berlin, Friedrichstr. 203, siehe Rohrbach-Metal-Aeroplan Co., Kopenhagen, Dänemark																
(Rumpler-Werke, Berlin-Johannisthal)	1915	C 1	2 Z	V	3	1 1	Mercedes	160	12,50	7,85	36,00	0,79	0,51	1,33	145	
	1917	C 4	2 Z	V	3	1 1	Mercedes	260	12,66	8,40	17,40	1,01	0,58	1,63	195	
Sablatnig-Flugzeugbau G. m. b. H., Berlin, Bellevuestr. 9/a	1919	P 1	2 Z	V	6	1 1	Benz	200	16,00	8,70					130	
	1921	P 3	1 Z	V	6	1 1	Benz	200	16,00	8,94		1,20	0,85	2,05	150	
	1921	KE 1	1 Z	Sp	1	1 1	R. A. W.	20	8,40	5,30		0,18	0,10	0,28	100	
	1921	KE 2	1 Z	Sp	2	1 1	Haacke	30	9,00	5,20				0,58	125	
	1923															
Schertel v. Burtenbach, Albatros-Werke, Johannisthal	1924	SS 1	1 Z	Sp.	1	1 1	Ilo	5	13,60		18,00	0,14				
Max Schüler, Osna-brück/Westf.																

Deutschland—Argentinien—Belgien—China—Dänemark

48

Erbauer	Baujahr	Bau-muster	Zahl der Decken Z=Zugschraube D=Druckschraube	Ka=Aufklär., Kr= Torp., Sp=Sport, w=Schwimm., n=Nacht, Kj=Jagd, Kb=Bombenwurf, U=Übg., V=Verkehr, s Flugboot	Zahl d. Sitze		Motoren-muster	Motorges. PS.-Stärke	Spannweite a b m	Länge = l m	Tragfläche T m <sup>2</sup>	Leergewicht L t	Zuladung N t	Gesam-gewicht = G t	Geschwin-digkeit km/h	Gipfelhöhe km	
					Zahl d. Schr.	Zahl d. Mot.											
Fd.Schulz,Schar-nick Seeburg u. Möbelf. Schulz Königsberg.	1924	F S 10	1 Z		Sp	1	1	1	Siemens	16	13,00	5,00	15,50	0,17			
(Siemens-Schuckert-Werke, A.-G., Abt. Flugzeugbau, Berlin-Siemensstadt)	1917	D IV	2 Z		Kj	1	1	1	Siemens	160	8,40	5,60	15,10	0,52	0,23	0,75	190
	1918	D VI	1 Z		Kj	1	1	1	Siemens	160	9,30	6,40		0,54	0,23	0,77	220
Udet-Flugzeugbau G. m. b. H., München-Rammersdorf	1922	U 1	1 Z		Sp	1	1	1	Haacke	35	8,90	5,53	8,90	0,20	0,10	0,30	150
	1923	U 2	1 Z		Sp	2	1	1	Haacke	35	8,90	5,53	8,90	0,23	0,14	0,37	150
	1923	U 3	1 Z		Sp	2	1	1	Siemens	55	8,90	5,53	8,90	0,31	0,14	0,45	180
	1924	U 4	1 Z		Sp	2	1	1	Siemens	50	9,80	7,58	12,00	0,30	0,22	0,52	150
	1924	U 5	1 Z		V	3	1	1	Siemens	70	12,00	7,28	18,00	0,47	0,33	0,80	170
	1924	U 6	1 Z		Sp	2	1	1	Siemens	55	9,80	5,85	12,00	0,30	0,22	0,52	150
	1924	U 7	1 Z		Sp	1	1	1	Douglas	18	10,00	5,47	12,50	0,15	0,11	0,25	120
	1924	U 8	1 Z		V	3	1	1	Siemens	100	12,00	7,28	18,00	0,49	0,37	0,86	170
	1924	U 10	1 Z		U	2	1	1	Siemens	55	10,60	5,90	14,00	0,31	0,25	0,57	155
	12	12,00	4,50	12,00													
Weltensegler G. m. b. H., Segel-flugzeugwerke G. m. b. H., Baden-Baden, Langestr. 112	1923	Schwärmer	1 Z		Sp	1	1	1									
	1923	Hols der Teufel	1 Z		Sp	1	1	1	Ilo	5	13,00	6,00	18,00				
(Luftschiffbau Zeppelin,Friedrichshafen/B.)	1918	Zepp. C 2	2 Z		Ka	2	1	1	Maybach	260	12,00	7,90	35,00	1,00	0,40	1,40	200
(Zeppelin-Werke, Staaken bei Spandau)	1921	Rohrbach	1 Z		V	14	4	4	Maybach	1040	31,00	16,50	106,0	5,50	3,00	8,50	211

Argentinien

Compania Rioplatense de Aviation, Buenos Aires

Lizenzbauten Potez (s. Frankreich)

Belgien

S.A.B.C.A. Soc.	1923	Jullien	1 Z		Sp	1	1	1	Douglas	18	13,40	6,60	20,00	0,13	0,09	0,22	
An. Belge de	1923	Poncelet	1 Z		Sp	1	1	1	Sergant	17,5	11,20	6,60	20,00	0,15	0,09	0,24	
Constructions	1924	Poncelet	1 Z		Sp	1	1	1	Sergant	17,5	12,50	7,50	24,00	0,23	0,08	0,31	
Aéronautiques,	1924	SABCA	1 Z		Sp	1	1	1	Sergant	16	10,20	6,00	13,00			0,27	
82 chaussée de	1924	Poncelet-															
Hächt. Haren	1924	Demonty	1 Z		Sp	2	1	1	Grégoire	40	12,00	6,50	20,00	0,33	0,19	0,52	120
	1924	Cambier	1 Z		Sp	1	1	1	Sergant	17,5	10,20	6,00	13,00		0,27	100	
Constructions	1924	R. S. V.	2 Z		U	2	1	1	Anzani	90	11,20	7,35	32,00	0,50	0,32	0,82	125
Aéronautiques,		32/90														5,0	
J. Stampe u. M.		R. S. V.	2 Z		Ü	2	1	1	Hispano	180	9,38	7,15	26,00	0,54	0,28	0,82	180
Vertongen,		26/180														7,5	
Deurne-Süd,																	
Antwerpen																	
Zeebrügge Aero	1924					2	1	1									
Fabrik, Zeebrügge																	

China

Foochow Dock & Engineering Works, Futschau	1921		2 Z		Kwa	2	1	1	Hall	100	8,50	6,50		0,82			65
--	------	--	-----	--	-----	---	---	---	------	-----	------	------	--	------	--	--	----

Dänemark

Dansk Aero Industrie A.B., Kopenhagen. (Caspar-Werke, Travemünde, siehe Deutschland)	1924	C J 14	2 Z		Kj	1	1	1	Siddeley	350	900	5,55		0,80	0,40	1,20	270
	1924	C C 15	2 Z		Ka	2	1	1	Napier	450	10,00	6,58		1,13	0,65	1,78	250
	1924	C St 18	2 Z		Kt	2	1	1	Rolls Royce	600	1700	11,20		1,70	1,60	3,30	200

# Dänemark—England

Erbauer	Baujahr	Bau- muster	Zahl der Decken Z = Zug- schraube D = Druck- schraube	Ka = Aufklär., Kt = Torp., Sp = Sport, w = Schwimm., n = Nacht, Kj = Jagd, Kb = Bomben- wurf, U = Übg., V = Ver- kehr, s = Flugboot	Zahl d. Sitz.		Motoren- muster	Motorges. PS-Stärke	Spannweite = b m	Länge = l m	Tragfläche = I m <sup>2</sup>	Leergewicht = L t	Zuladung = N t	Gesamtwi- cht = G t	Geschwin- digkeit km/h	Gipfelhöhe km		
					Zahl d. Mot.	Zahl d. Sch.												
Rohrbach Metal Aeroplan Co., Kopenhagen (Rohrbach Metal- flugzeugbau Berlin, siehe Deutschland)	1924	Ro II	1 Z		Ksb	14	2	2	Rolls Royce	720	29,00	16,50		3,70	2,00	5,70	220	4,5

## England

Aircraft Dispo- sal Co. Ltd., London	1918	SE 5a	2 Z		Kj	1	1	1	Wolseley	210	8,12	6,40		0,65	0,24	0,89	201	6,7
	1918	NT 2b	2 D		Us	2	1	1	Beardmore	180	14,73	8,33		0,93	0,59	1,32	137	4,2
A.N.E.C. Air Na- vigation and En- gineering Co., Ltd. Addlestone, Surrey	1923		1 Z		Sp	1	1	1	Blackburne	24	10,00	4,70	13,50	0,12	0,14	0,26	104	4,5
	1924		1 Z		Sp	2	1	1	Anzani	35	11,50	6,29	17,10	0,18	0,15	0,33		

Lizenzbauten Spad (s. Frankreich) und Handasyde (s. England)

Armstrong- Whitworth, Air- craft Ltd., Park- side, Coventry	1923	Siskin III	2 Z		Kj	1	1	1	Siddeley	350	10,08	6,85	28,00			1,18		
	1923	Awana	2 Z		Ktr		2	2	Napier	900	32,50	20,70	214,0	4,53	3,22	7,75	156	3,4
	1924	Wolf	2 Z		Ka	2	1	1	Siddeley	350								
(Austin Motors Ltd., Northfield, Birmingham)	1922	Krestel	2 Z		V	3	1	1	Beardmore	200	11,50	7,80	38,70	0,73	0,35	1,11	175	
	1921	Wippet	2 Z		Sp	1	1	1	Anzani	45	6,40	5,00	13,00	0,26	0,11	0,37	150	
Avro (A. V. Roe & Co.) Ltd., 166 Piccadilly, Lon- don W. 1 und Newton Heath, Manchester	1923	Avro 548	2 Z		V	3	1	1	Renault	80	11,00	8,75	30,60	0,49	0,23	0,72		
	1919	Avro 504K	2 Z		U	2	1	1	Renault	100	10,97	8,26	30,10	0,58	0,35	0,93	140	
	1920	Avro Baby	2 Z		Sp	1	1	1	Green	40	7,00	5,70	16,40	0,30	0,14	0,44	130	3,7
	1921	Avro 543	2 Z		Sp	2	1	1	Green	40	7,75	6,50		0,23	0,12	0,35	130	3,8
	1922	Avro Antarctic	2 Z		Spw	2	1	1	Le Rhône	80	8,00	7,00		0,37	0,22	0,59	130	

1923 AvroBison	2 Z		Ka	2	1	1	Napier	450										
	1922 Avro Viper	2 Z	Uw	2	1	1	Wolseley	180	10,97	8,57	30,60	0,68	0,35	1,03	120			
1923 Avro	2 Z		Kbn	2	1	1	Rolls Royce	650										
	Aldershot																	
1923 Avro	2 Z		Kbn	3	1	1	Napier	1000										
	Aldershot																	
1923 Avro Man- chester II	2 Z		V	10	2	2	Siddeley	600	18,28	11,27	76,90	2,04	1,13	3,17	180	4,5		
	1923 Avro 558	2 Z	Sp	1	1	1	Douglas	18	9,15	5,95	15,40	0,13	0,08	0,22				
1923 Avro 560	1 Z		Sp	1	1	1	Blackburne	24	11,00	6,40	12,80	0,13	0,11	0,21				
	1924 Avis	2 Z	Sp	2	1	1	Bristol	30	8,97	7,26	23,40	0,23	0,13	0,36	152	4,8		
1924 Avro-Lynx	2 Z		U	2	1	1	Siddeley	180	10,97	8,53	30,10	0,66	0,27	0,93				
	1922 M K	2 Z	V	1	1	1	Rolls Royce	360	14,00	10,50	50,40	1,22	0,82	2,04	203			
British - Aerial - Transport Co. - B. A. T. - 38, Conduit Street, London W. 1	1922 FK 27	2 Z	Kj	1	1	1	A. B. C.	200	7,90	6,30	24,00	0,67	0,20	0,87	224	8,0		
	1923 FK 28	1 Z	Sp	1	1	1	A. B. C.	40	5,80	4,30	7,10	0,10	0,10	0,20	103			
Beardmore Co., Dalmuir-Glas- gow, Schottland	1920 W. B. IX	2 Z	Vs	12	4	4	Beardmore	800	32,50	18,40	205,0	4,30	1,05	5,35	148			
	1922 W. B. X	2 Z	Sp	2	1	1	Beardmore	200	14,00	7,90	50,00	0,84	0,44	1,28	145			
	1924 Wee Bee	1 Z	Sp	2	1	1	Bristol	30	11,58	6,70	17,20	0,20	0,17	0,37	138			
Lizenzbauten Rohrbach (s. Deutschland-Dänemark)																		
Blackburn Acro- plane and Motor Co. Ltd., Olym- pia, Leeds	1922 Swift	2 Z	Kt	2	1	1	Napier	450	14,75	10,82	67,00	1,61	1,25	2,86	171	4,6		
	1923 Dart	2 Z	Kt	2	1	1	Napier	450										
	1923 Cubaroo	2 Z	Kt	2	1	1	Napier	1000	26,83	16,47		4,37	4,27	8,64	185	3,8		
	1924 Blackburn	2 Z	V	10	1	1	Napier	450	14,64	11,36		1,65	1,51	3,16	185			
	1924 Pellet	2 Z	Sps	1	1	1	Napier	450										
	1924 Blue Bird	2 Z	Sp	2	1	1	Blackburne	38	8,53	6,45	22,40	0,22	0,17	0,39				
Boulton & Paul Ltd. Norwich	1920 P 8	2 Z	V	11	2	2	Napier	900	18,00	12,20	71,50	2,03	1,37	3,40				
	1923 Bolton	2 Z	Kbn	3	2	2	Napier	900	19,06	15,85	84,00							
	1923 Bodmin	2 ZD	Kbn	5	2	2	Napier	900	22,00	16,50		3,55	1,45	5,00	185	4,8		
	1924 Bugle		Kbn	3	2	2	Bristol	800										
Bristol Aero- plane Co. Ltd., Filton House, Bristol	1917 All Metal	2 Z	Ka	2	1	1	Rolls Royce	275										
	1923 F. 2 B. c	2 Z	Kaj	2	1	1	Bristol	400	12,00	7,50		0,84	0,69	1,53	235	7,0		
	1921 F. 2 B. b	2 Z	Kaj	2	1	1	Hispano	300	12,00	7,50		0,84	0,69	1,53	200	6,5		
	1918 F. 2 B. a	2 Z	Kaj	2	1	1	Rolls Royce	275	12,00	7,50		0,84	0,69	1,53	200	6,5		
	1919 Tourer	2 Z	Sp	2	1	1	Siddeley	240	11,75	7,75		0,70	0,38	1,18				
	1919 Coupé	2 Z	V	3	1	1	Siddeley	240	11,75	7,75		0,70	0,38	1,18				
	1923 School	2 Z	U	2	1	1	Bristol	100	9,50	7,50		0,54	0,23	0,77	160			



# England

Erbauer	Baujahr	Bau-muster	Zahl der Decken Z=Zugschraube D=Druckschraube	Ks=Aufklär., Kt= Torp., Sp=Sport, w= Schwimm., n=Nacht, Kj=Jagd, Kb=Bomben-wurf, U=Übg., V=Ver-kehr, s=Flugboot	Zahl d. Sitze		Motoren-muster	Motores. PS=Stärke	Spannweite = b m	Länge = l m	Tragfläche = T m²	Leerfgewicht = L t	Zuladung = N t	Gesamtf-gewicht = G t	Geschwin-digk:it km/h	Gipfelhöhe km	
					Zahl d. Schr.	Zahl d. Mot.											
Bristol Aero-plane Co. Ltd., Filton House, Bristol	1923	Taxiplane	2 Z	Sp	3	1	Bristol	100	9,45	7,07		0,54	0,23	0,77	144	7,3	
	1922	Brandon	2 Z	Kk	10	1	Bristol	400	17,50	12,33		1,80	1,30	3,10	160		
	1923	Bullfinch	1 Z	Kj	1	1	Bristol	400									
	1920	M R. 1	2 Z	h a	2	1	Hispano	180	12,66	8,10	41,20	0,77	0,53	1,30	176		
	1922	Badger	2 Z	Kj	2	1	Bristol	450	11,20	7,20	34,00	0,93	0,42	1,35	227		
	1922	Bullet	2 Z	Kj	1	1	Bristol	450	6,80								
	1920	Baby	2 Z	Sp	1	1	Siddeley	40	6,0	4,50	10,00	0,21	0,10	0,31	130		
	1920	Braemar	3 Z D	Kbn	4	4	Liberty	16	0	24,50	15,60	176,0	5,00	3,00	8,00		160
	1920	Pullmann	3 Z D	V	14	4	Liberty	1600	24,50	15,60	176,0	5,00	3,00	8,00	160		
	1924	Blood-hound	2 Z	Ka	2	1	Bristol	400									
1924	Brownie	1 Z	Sp	2	1	Bristol	32	10,95	7,94	18,90	0,22	0,17	0,39	110			
(C. A. C. Central Aircraft Co. Ltd., 179 High Road, Kilburn N. W.)	1920	2 a	2 Z	V	9	2	Beardmore	320	19,30	11,90	83,00	1,74	0,91	2,65	142		
	1922	4 b	2 Z	V	3	1	Anzani	100	11,80	8,20	35,50	0,56	0,30	0,86	119		
Cranwell Light Aeroplane Club Cranwell.	1924	C L A 2	2 Z	Sp	2	1	Bristol	32	8,92	7,15	22,00	0,24	0,17	0,41			
E. E. C. English Electric Co., Ltd., Queen's House, Kingsway, London.	1923	P. 5.	2 Z D	Ksb	3	2	Rolls Royce	360	25,90	14,80	120,0	3,18	2,05	5,23	171		
	1923	"Gork" I.	2 Z D	Ksb	3	2	Napier	450	25,90	16,50	120,0	3,81	2,51	6,32	185		
	1923	Wren	1 Z	Sp	1	1	A. B. C.	7,5	11,25	7,00	14,00	0,09	0,07	0,16	60		
	1924	Phoenix Works, Bradford	2 Z	Ksb	4	2	Napier	900									
Fairley Aviation Co., Ltd., Hayes, Middlesex und Hamble, Hants	1920	Titania	2 Z	Ksb	4	4	Rolls Royce	2400	42,60	20,50	270,0			15,20			
	1922	3 D	2 Z	Kwa	2	1	Rolls Royce	360	14,02	10,97				0,73	162		
	1922	3 D	2 Z	Ka	2	1	Napier	450	14,02	10,97				0,73	194		
	1922	Trans-Atlantic	2 Z	Ksa	2	1	Rolls Royce	360	19,12	11,20				1,40	153		
Gloucestershire Aircraft Co. Ltd., Sunningend Works Cheltenham	1922	21 Pintail	2 Z	Ksa	2	1	Napier	450	12,19	9,98	47,30			0,61	195		
	1922		2 Z	Ka	2	1	Napier	450	14,02	9,44				0,86	210		
	1923	Flycatcher	2 Z	Kj	1	1	Siddeley	350							242		
	1923	Fawn	2 Z	Kab	2	1	Napier	450									
	1924	N4-Atlanta	2 Z D	Ksb	4	4	Rolls Royce	2400	42,36	20,11	270,0			13,60			
	1921	Mars I	2 Z	Sp	1	1	Napier	450	7,00	6,40	19,00	0,85	0,27	1,33	266		
	1922	Mars II	2 Z	Kj	1	1	B R 2	230			25,08	0,80	0,18	0,98	204		
	1922	Mars III	2 Z	U	2	1	B R 2	230			25,08			0,97	127		
	1923	Mars IV	2 Z	Kj	1	1	B R 2	230			25,08	0,82	0,18	1,00	201		
	1923	Mars V	2 Z	Ka	2	1	Siddeley	340			31,59			1,64	209		
1923	Mars VI	2 Z	Kj	1	1	Siddeley	340	8,55	5,50	25,00			1,07	242			
1923	Mars VIII	2 Z	V	9	1	Rolls Royce	360	13,70	12,90		1,82	0,72	2,54	168			
1923	Mars IX	2 Z	V	9	1	Rolls Royce	360			38,55			0,76				
1923	Mars X	2 Z	Kj	1	1	B R 2	230	8,55	5,50	25,00				0,98	194		
1923	Gannet	2 Z	Sp	1	1	Carden	24	5,50	5,10	9,85	0,12	0,08	0,20				
1924	Grebe	2 Z	Kj	1	1	Siddeley	350	8,97	13,20				0,20	1,17	242		
1924	Grouse	2 Z	Kj	1	1	B R 2	230	8,35	12,70				0,18	0,95	206		
1924	G oster	2 Z	Kj	1	1	Napier	450	7,00	6,40	19,00	0,85	0,27	1,33	266			
O T. Gnosspelius Short Bros., Rochester, Kent	1923	Gull	1 D	Sp	1	1	Blackburne	24	11,00	5,95	13,80	0,14	0,09	0,23	89		
(Gosport Aircraft Co. Ltd., Gosport, Hants)	1918	F 3	2 D	Ksb	3	2	Rolls Royce	720	31,09	15,08		3,60	2,42	6,02	148		
	1918	F 5	2 D	Ks	5	2	Liberty	800	31,50	15,00	130,0	3,75	2,15	5,90			
(Graham - Withe Aviation Co. Ltd.)	1919	E 8	2 Z	V	9	2	Rolls Royce	640	18,20	12,30	71,00	2,63	0,98	3,61	186		
Handasyde Aircraft Co. Ltd., 11a Regent Street London S. W.	1923	300 E D	1 Z	V	6	1	Hispano	300	14,30	10,10	34,80	0,11	0,79	2,25	180		
	1923	450 E D	1 Z	V	10	1	Napier	450	17,30	12,00	50,20	1,86	1,31	3,58	202		
	1923		1 Z	Sp	1	1	Douglas	24	9,15	5,85	12,60						
	1923	H 2	1 Z	V	1	1	Rolls Royce	360									
Handley Page, Ltd., Cricklewood N.	1918	O/400	2 Z	Kbn	3	2	Rolls Royce	750	30,50	19,20	152,0	3,72	2,63	6,35			
	1920	W 8	2 Z	V	14	2	Rolls Royce	720	22,80	18,20	139,0	4,00	1,46	5,46			
	1924	W 8 F	2 Z	V	12	3	Rolls Royce	840	22,80	18,30	135,0	4,30	1,16	5,46	164		
	1919	Hyderabad	2 Z	Kbn	4	2	Siddeley Napier	900	22,80	18,20	139,0	4,00	1,46	5,46			

# England

Erbauer	Baujahr	Bau-muster	Zahl der Decken Z=Zugschraube D=Druck-schraube	Ka = Aufklärung., Kt-Torp., Sp=Sport, w=Schwimm., n=Nacht, Kj=Jagd, Kb=Bomben-wurf, U=Übg., V=Ver-kehr, s=Flugboot	Zahl d. Sitze			Motoren-muster	Motorges.-PS-Stärke	Spannweite = b m	Länge = l m	Tragfläche = T m <sup>2</sup>	Leergewicht = L t	Zuladung = N t	Gesamige-wicht = G t	Geschwin-digkeit km/h	Gipfelhöhe km
					Zahl d. Sitzr.	Zahl d. Schr.	Zahl d. Mor.										
Handley Page Ltd., Cricklewood N.	1923	Hanley	2 Z	Kt	1	1	1	Napier	450	14,60	10,50	53,90	1,65	1,28	2,93	172	3,9
	1922	V 1500	2 Z D	V	25	4	4	Rolls Royce	1400	38,50	19,50	300,0	7,16	5,53	18,24	161	
	1923	23	1 Z	Sp	1	1	1	A. B. C.	7,5	11,00	5,65	15,60	0,13	0,08	0,22		
	1923	25	1 Z	Sp	1	1	1	Douglas	18	11,00	5,10	5,80	0,11	0,08	0,20		
	1923	26	1 Z	Sp	1	1	1	Blackburne	24	6,08	5,10	5,80	0,14	0,08	0,22		
de Havilland Aircraft Co. Ltd., Stag Lane, Edgware, Middlesex	1918	D. H. 4	2 Z	Ka	2	1	1	Rolls Royce	360	12,90	9,20	40,30	1,10	0,60	1,70		
	1918	D. H. 9 a	2 Z	Ka	2	1	1	Napier	450	13,96	9,16	40,20	0,80	0,24	1,04	200	5,7
	1919	D. H. 9 c	2 Z	V	1	1	1	Siddeley	240	12,90	9,39	40,20	1,01	0,49	1,50	178	4,7
	1920	D. H. 11	2 Z	Kbn	3	2	2	A. B. C.	640	18,80	13,70	66,60	1,72	1,45	3,17		
	1921	D. H. 14	2 Z	Ka	2	1	1	Rolls Royce	600	15,40	10,40	57,40	2,04	1,44	3,48		
	1920	D. H. 18	2 Z	V	10	1	1	Napier	450	15,60	11,90	58,00	1,84	1,12	2,96		
	1921	D. H. 27	2 Z	Kb	3	1	1	Rolls Royce	650								
	1922	D. H. 29	1 Z	V	14	1	1	Napier	450	16,40	13,10	40,80	1,97	1,44	3,41	177	4,3
	1922	D. H. 34	2 Z	V	10	1	1	Napier	450	15,50	11,18		1,56	1,29	2,85	150	
	1922	D. H. 37	2 Z	Sp	3	1	1	Rolls Royce	275	11,30	8,80	36,00	0,96	0,40	1,61	195	6,4
	1923	D. H. 38	2 Z	Ka	2	1	1	Napier	450						1,30	182	3,9
	1924	D. H. 42	2 Z	Ka	2	1	1	Bristol	400								
	1923	D. H. 49	2 Z	Ka	2	1	1	Rolls Royce	375	14,50	9,50		1,90	0,13	2,03	215	
	1923	D. H. 49	2 Z	Kbt	2	1	1	Rolls Royce	375	14,50	9,50		1,31	1,18	2,49	185	
	1923	D. H. 50	2 Z	V	5	1	1	Siddeley	240	13,30	9,30	67,00	1,02	0,75	1,77	195	5,0
1923	D. H. 53	1 Z	Sp	1	1	1	Douglas	24	9,20	6,00	11,20	0,14	0,08	0,22	123		
1924	D. H. 51	2 Z	Sp	2	1	1	R. A. F.	90	11,00	8,00	30,00	0,59	0,41	1,00	150	3,3	
H. G. Hawker Eng. Co. Ltd. Kingston-on-Thames	1924	Duiker	1 Z	Ka	2	1	1	Bristol	400								
	1924	Woodcock	2 Z	Kj	1	1	1	Bristol	400								
	1924	Sopwith-Hawker	2 Z	Sp	1	1	1	Bristol	400								
	1924	Cygnat	2 Z	Sp	2	1	1	A. B. C.	35	8,53	6,23	15,30					
F. H. Lowe, Co. Malburian	1922		1 Z	Sp	2	1	1	Gnôme	60	8,30	5,90	9,90	0,20			164	
Martinsyde Ltd. Brooklands Woking, Surrey	1920	F 4	2 Z	Kj	1	1	1	Hispano	300	9,98	7,84		0,77	0,36	1,13	229	7,6
	1921	F 4 A	2 Z	Ka	2	1	1	Hispano	300	9,98	7,84		0,77	0,27	1,04	229	7,0
	1922	Semi-quaver	2 Z	Sp	1	1	1	Hispano	300	6,10	5,80	16,00	0,92	0,28	1,20		
George Parnall Co. Ltd. Coliseum Works Park Row, Bristol	1921	Panther	2 Z	Ka	2	1	1	B. R. 2	230	8,99	7,60		0,62	0,47	1,09	186	
	1922	Puffin	2 Z	Kwa	2	1	1	Napier	450								
	1923	Possum	3 Z	Kb	4	2	1	Napier	450	14,00	11,80	72,00			2,86		
	1924	Plover	2 Z	Kj	1	1	1	Siddeley	350								
	1923	Pixie I	1 Z	Sp	1	1	1	Douglas	18	8,70	5,50	9,30	0,12	0,08	0,20		
	1923	Pixie II	1 Z	Sp	1	1	1	Douglas	24	5,40	5,50	5,40	0,12	0,08	0,20		
	1924	Pixie III	1 Z	Sp	2	1	1	Bristol	30	9,82	6,23	13,00					
1924	Pixie IIIa	2 Z	Sp	2	1	1	Bristol	30	9,82	6,23	22,40						
R. A. E. Aero Club, Farnborough	1923	Zephyr	2 Z	Sp	1	1	1	Douglas	18	9,15	7,60	23,25	0,13	0,09	0,22		
	1923	Hurricane	1 Z	Sp	1	1	1	Douglas	24	7,00	4,86	7,50	0,17	0,08	0,25		
F. E. Raine, Christchurch	1924		1 Z	Sp	2	1	1			11,58	6,52	16,30			0,32		
(Fredk. Sage Co. Ltd. 58-62 Grays Inn Road, London)	1921		2 Z	Kwa	2	1	1	Cosmos	450	12,11	8,80	36,20				177	5,0
(S. E. Saunders Ltd. East Cowes, Isle of Wight)	1920	Kittiwake	2 Z	Vs	9	2	2	A. B. C.	400	20,80	13,40	80,00	1,74	1,08	2,82		
Short Bros. Ltd. Rochester, Kent.	1918	184	2 Z	Kwa	2	1	1	Beardmore	180	19,33	12,34		1,57	0,47	2,04	135	
	1922	Silver Streak	2 Z	Kj	1	1	1	Siddeley	240	11,40	8,00	34,40	0,85	0,45	1,30	191	
	1922	Cromarty	2 Z	Ksa	3	2	2	Rolls Royce	1300	34,10	18,25		4,81	3,51	8,32	153	
	1924	Springbock	2 Z	Ka	2	1	1	Bristol	400								
	1924		1	Sp	1	2	2	Blackburne	40	10,97	7,53	18,20				0,40	110
(Sopwith Aviation Co. Ltd. Kingston-on-Thames), jetzt Hawker Co. Ltd.	1918	Camel	2 Z	Kj	1	1	1	Clerget	130	8,37			0,23	0,70	0,93	192	
	1919	Snipe	2 Z	Kj	1	1	1	B. R. 2	230	9,44	5,84		0,59	0,32	0,91	194	
	1921	Antelope	2 Z	V	3	1	1	Hispano	180	14,00	9,30	51,00	0,95	0,41	1,36	175	5,9

Erbauer	Baujahr	Bau-muster	Zahl der Decken Z=Zugschraube D=Druck-schraube	Ka-Aufklär., Kt-Torp., Sp=Sport, w=Schwimm., n=Nacht, KJ=Jagd, Kb=Bomben-wurf, U=Übg., V=Ver-kehr, s=Flugboot	Zahl d. Sitze		Motoren-muster	Motors-P.S-Stärke	Spannweite = a m = b m = l m	Länge = l m = t m	Tragfläche = T m <sup>2</sup> = N t	Leertgewicht = L t = N t	Zuladung = N t	Gesamtge-wicht = G t	Geschwin-digkeit km/h	Gipfelhöhe km	
					Zahl d. Schr.	Zahl d. Mot.											
Supermarine Aviation Works Ltd. Southampton	1922	Seal Mark II	2 Z	Ksa	2	1	1	Napier	450	14,60	10,00	59,70	1,81	0,66	2,47	167	7,1
	1922	Sea King II	2 D	Ksj	1	1	1	Hispano	300	10,00	7,50		0,79	0,27	1,06		
	1922	Channel	2 D	Ksa	3	1	1	Beardmore	160	15,20	9,10	42,10			1,54	137	
	1923	Sea Lion	2 D	Sps	1	1	1	Napier	450	9,76	8,38		1,09	0,31	1,40	230	
	1923	Sea Eagle	2 D	V	8	1	1	Rolls Royce	360	14,00	11,40		1,79	0,85	2,64	150	
	1923	Swan	2 Z	V	14	2	2	Rolls Royce	720	21,00	17,10		3,55	1,87	5,42	150	
	1924	Seagull	2 Z	Ksa	2	1	1	Napier	450	14,00	11,30		1,81	0,81	2,62	175	
	1924	Sparrow	2 Z	Sp	2	1	1	Blackburn	38	9,97	6,23	23,60	0,21	0,18	0,39		
	1924		3	Kb	5	2	2	Rolls Royce	1200	16,46	9,15	112,0			9,53		
	1924			V	8	1	1	Rolls Royce	360	14,02	11,45		1,58	1,08	2,66	170	
Vickers Ltd., Vickers House, Broadway, Westminster S. W. London	1923	Vulcan	2 Z	V	8	1	1	Rolls Royce	900	27,00	16,50	202,0	4,10	2,90	7,00	160	3,6
	1923	Vanguard	2 Z	V	25	2	2	Napier	900	27,00	16,50	202,0	4,10	2,90	7,00	160	
	1923	Victoria	2 Z	V	25	2	2	Napier	900	27,00	16,50	202,0	4,10	2,90	7,00	160	
	1923	Virginia	2 Z	Kbn	4	2	2	Napier	900	26,30	15,40		4,20	3,30	7,50	168	
	1924	Vixen	2 Z	Kj	2	1	1	Napier	450								
	1920	Vimy	2 Z	V	12	2	2	Rolls Royce	750	23,50	13,20	124,0	3,30	1,75	5,05	166	
	1919	Vimy	2 Z	Kbn	4	2	2	Napier	900	20,30	13,00	124,0	3,54	1,50	5,04	160	
	1922	Vernon	2 Z	Kk	2	2	2	Rolls Royce	750	23,50	13,20	124,0	3,30	1,75	5,05	166	
	1923	Valentia	2 Z	Ksb	3	2	2	Rolls Royce	1300	34,20	17,70	188,0	6,20	3,50	9,70	169	
	1924	Valparaiso	2 Z	Ka	2	1	1	Napier	450	12,20	8,84	49,00	1,42	0,72	2,14	226	
	1924	Venture	2 Z	Kj	2	1	1										
	1924	Vulture	2 Z	Ka	3	1	1	Napier	450	14,95	11,94	77,00			2,72	168	
	1923	Viget	2 Z	Sp	1	1	1	Douglas	24	7,60	5,30	18,60	0,17	0,08	0,26		
	1920	Viking III	2 D	Vs	6	1	1	Napier	450	14,00	9,70	48,40	1,24	0,82	2,06	195	
	1921	Viking IV	2 D	Vs	5	1	1	Napier	450	15,20	10,20	59,10	2,05	0,50	2,87	190	
1924	Vagabond	2 Z	Sp	2	1	1	Bristol	20	8,53	6,70	20,70	0,23	0,17	0,40			
Westland Aircraft Works Ltd. Yeovil Somerset	1920		2 Z	Vs	6	1	1	Napier	450	16,40	10,10	67,50	2,15	0,55	2,70		
	1922	Walrus	2 Z	Ka	4	1	1	Napier	450	13,96	9,16		0,80	0,24	1,04	200	
	1924	Widgeon	1 Z	Sp	2	1	1	Bristol	20	9,08	6,72	13,40	0,23	0,12	0,35		
	1924	Woodrigeon	2 Z	Sp	2	1	1	Bristol	20	6,79	5,82	14,40	0,19	0,16	0,35	116	
	1923	Weasel	2 Z	Ka	2	1	1	Bristol	400								

Englische Besitzungen: Australien

Australian Aircraft and Engineering Co. Ltd.	1922	504 K	2 Z	Ü	2	1	1	Lizenzbauten Avro 504 K (s. England)								
	1923		2 Z	V	6	1	1	Rolls Royce	370	13,75	9,75	35,00	1,27	0,71	1,98	180

Canada

Laurentide Air Service, Grand Mere, Quebec																
Vickers Works, Montreal	1923	Vimy	2 Z	V	12	2	2	Lizenzbauten Vickers „Vimy“ (s. England)								

Estland

Waggonfabrik Dwigatel, Reval	1923	P. 3.	1 Z	V	6	1	1	Lizenzbauten Sabi P3 (s. Deutschland)								
------------------------------	------	-------	-----	---	---	---	---	---------------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--

Finnland

Finnische staatl. Flugzeugwerke, Sveaberg	1922	W 33	1 Z	Kwa	2	1	1	Nachbauten Hansa-Brandenburg W 33 (s. Deutschland)								
	1924	J V L C 24	1 Z	Kj	1	1	1	Siemens	160	9,50	7,13	19,00	0,65	0,22	0,87	
	1924	Adaridy	1 Z	Sp	1	1	1	Salmson	12	11,60	5,30	14,00			0,26	106

Frankreich

Audenis-Vialle, Lyon	1923		2 Z	Ü	2	1	1	Le Rhône	80	10,20	7,65	31,65	0,46	0,28	0,74	
Bellanger-Frères 1/35 Rue de la Revolte, Paris	1922	H Y 22	2 Z	Ksb	3	2	2	Hispano	600	19,00	14,70	76,00	2,05	1,42	3,47	170
	1923	Denhaut	2 Z	Ksb	4	2	2	Hispano	600	19,00	15,10		2,40	1,37	3,77	5,4
	1924	Bill	2 Z	Ex	1	1	1	Le Rhône	80							
Bernard Soc. Industrielle des Métaux et du Bois, Rue Villot, La Courneuve, Seine	1922	A B 3	2 Z	Kb	2	2	2	Hispano	400	19,00	11,30	80,00	1,64	1,45	3,09	
	1923	C	1 Z	Kj	1	1	1	Hispano	300	10,20	6,60	17,00			1,20	315
	1924	Hubert V1	1 Z	Sp	1	1	1	Lorraine	500	10,50	6,50	15,00			1,05	6,0
	1924	V 2	1 Z	Sp	1	1	1	Hispano	600	9,60	6,70	12,00			0,96	
	1924	m	1 Z	Kb	5	1	1			31,60		155,0				

# Frankreich

Erbauer	Baujahr	Bau-muster	Zahl der Decken Z=Zugschraube D=Druckschraube	Ka=Aufklär., Kt= Torp., Sp=Sport, w= Schwimm., n=Nacht, Kj=Jagd, Kb=Bomben-wurf, U=Übg., V=Ver-kehr, s=Flugboot	Zahl d. Sitze			Motoren-muster	Motorges. PS-Stärke	Spannweite = b m	Länge = l m	Tragfläche = T m <sup>2</sup>	Leergewicht = L t	Zuladung = N t	Gesamtwi- cht = G t	Geschwin- digkeit km/h	Gipfelhöhe km
					Zahl d. Schr.	Zahl d. Mot.											
Soc. des Con- structions Aéro- nautiques et Na- vales Marcel Besson, 5 Rue St. Denis, Bou- logne-sur-Seine	1920	H 3	3 Z	Us	2	1	1	Clerget	130	8,50	9,00	30,00			0,87	150	3,2
	1920	H 5	4 Z D	Vs	20	4	4	Lorraine	1000	29,00	29,00	255,0	4,00	4,60	8,60	130	6,4
	1920	H 6	3 Z	Sps	1	1	1	Clerget	130	9,25	8,20	30,00	0,60	0,10	0,70	170	4,0
Constr. Aéronau- tiques <b>Bian- chard</b> 86Boule- vard, Maiesher- bes, Paris	1924		2 D	Ks b	4	2	2	Hispano	520	19,00	13,85	85,00	2,46	1,47	3,93	168	
	1924		2 D	Vs		2	2	Hispano	600	19,00	13,85	85,00	2,46	1,47	3,93	168	
	1924		1 Z	Ksj	1	1	1	Gnome	380	12,25	9,75	21,00	0,95	0,35	1,30	220	
<b>Blériot</b> -Aéronau- tique 3 Quai Général Gallieni Suresnes, Seine	1917	Spad 7	2 Z	Kj	1	1	1	Hispano	180	7,82	6,10	17,85	0,39	0,21	0,60	205	
	1920	Spad 11	2 Z	Ka	2	1	1	Hispano	200	11,83	7,70		0,77	0,38	1,15		
	1918	Spad 13	2 Z	Kj	1	1	1	Wright	220	8,00	6,20	21,00	0,66	0,36	0,92	200	6,1
	1921	Spad 20 CI	2 Z	Kj	2	1	1	Hispano	300	9,70	7,30	30,00	0,85	0,46	1,31	240	
	1921	Spad 20 CII	2 Z	Ka	2	1	1	Hispano	300	10,41	7,38	33,00	0,88	0,49	1,37	230	
	1921	Spad 33	2 Z	V	6	1	1	Salmson	250	11,60	9,08	43,00	1,00	1,00	2,00	180	4,0
	1921	Spad 34	2 Z	Ü	2	1	1	Le Rhône	80	8,15	6,40	21,00	0,47	0,25	0,72	130	4,0
	1923	36 C.A.P. 2	2 Z	Kj	3	0	0	Hispano	300	11,46	9,02	39,00	1,00	0,72	1,72	190	8,0
	1922	Spad 39	2 Z	Ka	2	1	1	Hispano	275	10,43	7,90	33,00	1,02	0,46	1,48	220	
	1922	40 A 2	2 Z	Ka	2	1	1		12,47	9,07	43,00	1,27	0,71	1,98	215	6,8	
	1922	41 A 1	2 Z	Kj	1	1	1	Hispano	300	8,69	6,65	25,24	0,88	0,42	1,30	240	7,0
	1922	42 E 2	2 Z	Ü	2	1	1	Hispano	180	8,65	6,77	23,77	0,58	0,26	0,84	185	5,0
	1923	Spad 46	2 Z	V	6	1	1	Lorraine	370	12,66	9,05	47,00	1,30	1,00	2,30	200	
	1923	Spad 51	2 Z	Kj	1	1	1	Gnome	400	9,47	6,45	26,00	0,79	0,48	1,27		
	1923	Spad 54	2 Z	Ü	2	1	1	Le Rhône	80	6,96	7,24	23,52	0,49	0,24	0,73	130	3,2
	1923	Spad 56	2 Z	V	7	1	1	Gnome	380	13,08	9,00	44,77	1,17	0,87	2,04	215	5,0
	1923	Spad 58	2 Z	Kj	1	1	1	Lorraine	450	8,60	6,50	25,80			1,15		5,0
1923	Spad 61	2 Z	Kj	1	1	1	Hispano	300	9,62	6,40	30,00	0,84	0,42	1,26	235	8,0	
Soc. Générale des Constructions In- dustrielles et Mé- caniques <b>Borel</b> 64, Quai National, Puteaux (Seine)	1923	Spad 64	2 Z	U	2	1	1	Le Rhône	80	8,90	7,20	23,50	0,51	0,25	0,76		
	1923	Spad 72	2 Z	K	1	1	1	Hispano	180	7,70	6,15	18,25	0,64	0,24	0,88	240	8,5
	1923	81 C 1	2 Z	Kj	1	1	1	Lorraine	420	9,62	6,40	30,00	1,01	0,51	1,52		
	1923	Spad 62	2 Z	K	1	1	1	Hispano	180	8,60	6,70	23,80	0,68	0,32	1,00	152	4,5
	1921	Manmuth	2 Z	V	28	4	4	Hispano	1200	27,00	15,40	149,0	3,80	2,25	6,05		
	1923	Blériot 115	2 Z	V	13	4	4	Hispano	720	25,00	14,45	126,0	2,90	2,00	4,90	175	
	1923	Bianchard	2 Z	Kw	4	4	4	Hispano	720	18,00	13,60	85,00	2,30	0,95	3,66		
	1923	Bianhard 1	2 Z	Kw	4	2	2	Hispano	520	18,20	13,60	85,00	2,20	0,95	3,66		
	1923	Blériot 135	2 Z	V	9	4	4	Salmson	920	25,00	14,45	126,0	3,30	2,00	5,30		
	1922	Bo. C. 2	2 Z	Ka	3	0	0	Hispano	300	11,20	7,20		0,66	0,33	0,99	260	
	1923	Bo C.A.P. 2	2 Z	Ka	2	1	1	Hispano	300	13,00	8,17	39,00	1,00	0,75	1,75	240	10,0
	1922		1 Z	V		2	2		1250	36,00	23,60						
Soc. Anonyme des Ateliers d' Aviation Louis Bréguet, 115 Rue de la Pom- pe, Paris	1922	XIV A 2	2 Z	Vw	6	1	1	Renault	500	14,86	9,00	51,00	1,11	1,00	2,11	165	
	1918	XIV B 2	2 Z	Ka	2	1	1	Renault	300	14,86	9,00	51,00	1,10	0,70	1,80	170	
	1922	XIV T	2 Z	V	6	1	1	Renault	450	14,36	10,00	49,59	1,28	0,61	1,89	165	4,3
	1922	XVIII T	2 Z	V	7	1	1	Bréguet	450	17,50	9,90	73,50	1,50	1,52	3,02		
	1923	XIX A 2	2 Z	Ka	2	1	1	Bréguet	450	14,85	9,20	45,00	1,15	0,75	1,90	230	7,4
	1921	XX	2 Z	Kbn	4	1	1	Lorraine	1000	25,50	14,01	140	2,60	3,72	6,32	190	4,5
	1921	XXI	2 Z	V	2	4	4	Lorraine	1000	25,53	13,71	137	4,00	3,53	7,05	170	1,0
	1923	XXII	2 Z	Kbt	2	1	1	Renault	450	14,88	9,51	40,00	1,10	0,64	1,75		
	1923	XIX B 2	2 Z	Vw	5	1	1	Renault	300	14,20	10,10	49,60	1,28	0,60	1,88		
	1922	XVIII Ts	2 Z	Vw	1	1	1	Sergant	17,5	10,20	6,20	15,00	0,13	0,06	0,19		
	1923	Colibri	1 Z	Sp	1	1	1	Renault	450	15,57	10,60		1,42		2,60	220	5,0
	1924	XIX T	2 Z	V	8	1	1	Renault	450	14,28	8,10	45,30	1,22	0,62	1,84	220	7,5
1922	XVII	2 Z	V														
<b>Buscaylet de Mongé</b> Cie., 15 Rue Cler, Paris	1923	52 C 1	1 Z	Kj	1	1	1	Hispano	300	10,90	7,00	24,00			1,35	270	7,5
	1922			V	32	3	3			32,00	210,0			9,00	200		
	1923	7-4	1 Z	Sp	2	2	2	Anzani	70	10,00	5,50	38,00	0,32	0,20	0,52	140	
	1924	10-1	1 Z	Kj	2	1	1	Bristol	400	11,30	7,80	23,00	0,82	0,68	1,50	249	8,0
<b>P. Carmier</b> , Paris	1924		1 Z	Sp	1	1	1	Anzani	25	8,00	4,56	9,75	0,20	0,11	0,31		
	1924			V	18	3	3	Salmson	750	24,90	19,00	255,0	3,40	2,09	5,49	166	
<b>René Caudron</b> , Issy-les-Moull- ineaux (Seine)	1922	C 25	2 Z	V	4	3	3	Clerget	390	20,92	13,10	88,28	2,17	0,90	3,07		
	1922	C 39	2 Z	Kwb	2	1	1	Hispano	180	10,24	7,50	26,00	0,59	0,28	0,87	175	
	1922	C 59	2 Z	Ü	2	1	1	Hispano	180	10,24	7,50	26,00	0,50	0,36	0,86	175	4,0
	1922	C 60	2 Z	Ü	2	1	1	Clerget	130	10,24	7,50	26,00	0,50	0,36	0,86		
	1922	C 61	2 Z	V	8	3	3	Hispano	420	24,14	14,60	104,0	2,20	1,28	3,48		
	1922	C 67	2 Z	Sp	1	1	1	Anzani	35	7,65	5,80	16,00	0,21	0,11	0,32		

# Frankreich

09

Erbauer	Baujahr	Bau-muster	Zahl der Decken Z = Zug-schraube D = Druck-schraube	Ka = Aufklär., Kt = Torp., Sp = Sport, w = Schwimm., n = Nacht, Kj = Jagd, Kb = Bomben-wurf, U = Übg., V = Ver-kehr, s = Flugboot	Zahl d. Sitze	Zahl d. Schr.	Zahl d. Mot.	Motoren-muster	Motorges.-PS-Stärke	Spannweite = b m	Länge = l m	Tragfläche = T m <sup>2</sup>	Leergewicht = L t	Zuladung = N t	Gesamtge-wicht = G t	Gaschwin-digkeit km/h	Gipfelhöhe km	
René Caudron, Issy-les-Moulineaux (Seine)	1922	C 27	2 Z		U	2	1	1	Le Rhône	80	12,00	8,70	34,50	0,52	0,25	0,77		
	1922	C 68	2 Z		Sp	2	1	1	Anzani	45	7,65	5,80	16,00	0,30	0,15	0,45	125	
	1913	G 3	2 Z		U	2	1	1	Le Rhône	80	13,40	6,40	27,00	0,50	0,17	0,77	115	5,0
	1923	C 77	2 Z		K	1	1	1	Hispano	180	9,84	6,85	22,80	0,62	0,27	0,89		
	1924	C 81	2 Z		V	13	3	3	Lorraine	1100	26,30	14,00	145 0			6,4	170	
	1924	C 91	2 Z		V	5	1	1	Renault	300			65,0			2,51	166	
1924	C 183	2 Z		V	13	3	3	Salmson	1020	26,30	16,80	145,0	4,25	2,40	6,65			
C.A.M.S. Chantiers Aéro-Maritimes de la Seine, 72 Rue la Boétie, Paris	1923		2 D		Üs	2	1	1	Hispano	150	12,40	9,22	43,00	0,88	0,30	1,18		
	1923	30 E	2 D		Üs	2	1	1	Hispano	140	12,50	9,20	43,00	0,85	0,33	1,18	145	4,0
	1923	31 B	2 D		Ksj	1	1	1	Hispano	300	11,20	8,80	33,00	0,99	0,43	1,42	200	7,0
	1923	33 T	2 D Z		Vs	3	2	2	Hispano	550	17,40	13,00	92,00	2,25	1,75	4,00	175	5,0
	1923	36	2 Z		Ksj	1	1	1	Hispano	300	8,60	7,75	20,00	0,75	0,25	1,00	260	7,0
	1924	32 R	2 D		Ksa	2	1	1	Hispano	180	12,40	9,38	43,00	1,00	0,50	1,50	170	5,0
1924	38	2 D		Sp	1	1	1	Hispano	360	8,60	8,32	18,80	0,94	0,31	1,25	270	7,0	
Louis Clément, 128 Rue de Sully, Boulogne-sur-Seine	1920		3 Z		Sp	1	1	1	Anzani	30	5,50	4,00	13,00	0,17	0,08	0,25		
Descamps-Brunet 2 Rue de Bellevue, Sèvres	1924	A 2	2 Z		Ka	2	1	1	Lorraine	400	14,50	9,55	44,00	1,11	0,79	1,90	240	7,8
Constructions Aéronautiques E. Dewoitine, 22 Rue Lafayette, Toulouse	1923	D 1 C 1	1 Z		Kj	1	1	1	Hispano	300	11,20	7,40	20,00	0,81	0,22	1,03	250	8,5
	1923	D 7	1 Z		Kj	1	1	1	Salmson	18	12,60	5,60	15,00	0,15	0,10	0,25	110	4,5
	1924	D 9	1 Z		Kj	1	1	1	Bristol	400			20,00	0,82	0,45	1,27		
	1924	D 12	1 Z		Kj	1	1	1	Lorraine	450			22,50	0,98	0,49	1,47		
	1924	D 15	1 Z		Kj	1	1	1	Hispano	450								
	1924		1 Z		Sp	1	1	1	Vaslin	35	13,00	5,60	16,50					
	1924		1 Z		Sp	1	1	1	Vaslin	20	13,00	5,60	16,50	0,25				
	1924		1 Z		Sp	1	1	1	Vaslin	16	13,00	5,60	16,50	0,25				
Les Etablissements Henri Dits-Moineau, 49 Rue de la Tombe Issoire, Paris	1923		1 Z		Ks	1	1	1	Renault	300	15,20	11,44	70,60	1,42	2,19	175		
	1923	X	1 Z		Sp	1	1	1	Sergant	17,5	8,50	6,50	14,00	0,14	0,09	0,23	11,0	
M. Ernoul, Aéro-Transports, Toulouse	1922	FATMA 2	1 Z		V	8	2	2	Salmson	520	22,00	13,10	65,00	1,63	0,80	2,90	200	5,0
Henri et Maurice Farman, 167 Rue de Sully, Billancourt Sei.e	1921	HT	2 ZD		Kbn	4	3	3	Panhart	1050	33,00	18,00	200,0	4,50	2,50	7,00	145	
	1923	F 60a	2 Z		Kbn	4	2	2	Salmson	520	26,50	14,77	161,0	2,50	2,64	5,14	150	
	1923	F 60b	2 Z		V	10	2	2	Salmson	520	28,00	15,10	161,0	2,50	2,28	4,78	145	
	1923	F 60c	2 Z		V	16	2	2	Salmson	520	26,50	14,77	161,0	2,50	2,50	5,00	160	
	1921	Goliath 3	2 Z		V	16	3	3	Salmson	780	28,00	15,10	161,0				170	
	1923	BN 4	2 ZD		Kbn	4	4	4	Lorraine	1480	32,90	21,40	300,0	5,50	5,00	10,5	160	4,5
	1923	F 70	2 Z		V	5	1	1	Renault	300	15,00	10,00	51,70	1,00	0,49	1,49		
	1923	F 90	2 Z		V	7	1	1	Salmson	300	14,00	9,30	62,00	1,10	1,25	2,35		
	1923	B 2	2 Z		Kb	2	1	1	Lorraine	370	17,00	10,70	63,00	1,36	1,10	2,46	185	
	1923	T	1 Z		Sp	2	1	1	Hispano	180	10,80	9,50	28,00	0,68	0,44	1,12		
	1923		2 Z		V	8	1	1	Farman	600	25,30	15,00	150,0	3,00	1,58	4,58	180	
	1923	A 2	2 Z		Ka	2	1	1	Salmson	260	12,00	9,11	37,00	0,73	0,69	1,42	191	6,6
	1923	Blanchard	2 Z		Kt	2	1	1	Renault	450	18,00	12,00	100,0			2,95	145	6,0
	1923	FB	2 D		Ksa	2	1	1	Renault	450	18,00	14,20	82,00	1,90	1,00	2,90	170	
	1921	Sport	2 Z		Sp	2	1	1	Anzani	45	7,11	6,13		0,20	0,20	0,40		
	1921	Moustique	1 Z		Sp	1	1	1	ABC	20	7,00	5,70	8,00	0,10	0,12	0,22	130	
	1923	F 3 X	1 Z		V	14	4	4	Hispano	720	19,00	13,80	81,00	3,00	2,00	5,00	130	
	1923	F 80	2 Z		Ü	2	1	1	Renault	190	13,00	8,20	46,50			1,10		
	1923		2 Z		V	11	1	1	Farman	600	25,30	15,00	150,0	3,00	1,58	4,58	180	
	1923		2 Z		V	11	1	1	Farman	600	25,30	15,00	150,0	3,00	1,58	4,58	180	
	1923	F 13	1 Z		Sp	1	1	1	Sergant	17,5	10,50	5,70	15,00	0,12	0,09	0,21		
	1924	Jabiru	1 ZD		V	10	4	4	Hispano	720	13,90		81,00	3,44	1,77	5,22		
	1924	Jabiru	1 Z		V	10	4	4	Hispano	540	19,00	13,80	81,00	2,50	1,50	4,00	120	
1924		1 Z		Sp	2	1	1	Anzani	80	7,92	5,84		0,27	0,22	0,49			
1924	F 110	2 Z		Ka	2	1	1	Salmson	265	12,10	9,11	37,00	0,70	0,77	1,29			
1923	F 40	2 D		Ü	3	1	1	Renault	130	11,00	9,25	55,00	0,77	0,27	1,45	110		
1923	F 46	2 D		Ü	2	1	1	Renault	80	17,60	9,60	55,00	0,67	0,33	1,00			
1923	EP 2	2 Z		Ü	2	1	1	Le Rhône	80	10,75	7,40	34,20	0,50	0,20	0,70			
1923	GL	2 D		Vs	2	1	1	Renault	300	18,50	12,40	68,00	1,45	1,00	2,45	145		
1924		2 Z		V	2	1	1	Farman	450	26,00		170,0			6,49			
1924	F 4 S	2 ZD		V	4	4	4	Salmson	1040	25,55	14,80	139,0			6,10			

19

# Frankreich

Erbauer	Baujahr	Bau- muster	Zahl der Decken Z=Zug- schraube D=Druck- schraube	Ka=Aufklär., Kt=Torp., Sp=Sport, *w Schwimm., n=Nacht, Kj=Jagd, Kb=Bombenwurf, U=Übg., V=Verkehr, s=Flugboot	Zahl d. Sitze			Motoren- muster	Motorges. PS-Stärke	Spannweite b m	Länge l m	Tragfläche = T m <sup>2</sup>	Leergewicht = L t	Zuladung = N t	Gesamtwi- cht = G t	Geschwin- digkeit km/h	Gipfelhöhe km
					Zahl d. Sitz- e	Zahl d. Sebr- e	Zahl d. Mot.										
R. Ferber, Paris	1923	XI	2 Z	Sp	1	1	1	Vaslin	20	10,00	5,50	30,00	0,17	0,09	0,26		
Formier- Valliant, Paris	1923		1 Z	Sp	1	1	1	Anzani	10	7,00	4,00	8,00	0,08	0,06	0,14		
F. B. A. Franco British Aviation, Louis Schreck, Quai de Seine, Argenteuil S. et O.	1922 1922 1922 1923 1924	M 1 16 HE 2 17 17 HE 2 19 HMT 2	2 D 2 D 2 D 2 D 2 Z	Vs Ksa Us Us Kas	1 2 2 2 2	1 1 1 1 1	1 1 1 1 1	Hispano Hispano Hispano Hispano Hispano	420 140 140 180 300	17,60 11,00 12,40 12,80 14,40	12,60 9,20 9,38 8,70 9,45	75,00 34,00 43,00 36,00 45,70	2,00 1,02 1,00 0,85	0,90 0,27 0,27 0,27	2,90 1,29 1,27 1,12	150 140 155 163	5,0
Gastambide- Levasseur, Paris	1922		2 Z	Ex	1	1	1	Salmson	260	Verstellprofil-Versuch							
Gourdou et Le- seurre, 25 Rue Krüger, Parc Saint-Maur, Seine	1922 1922 1923 1924 1924	ET 1 C 1 GLD	1 Z 1 Z 1 Z 1 Z	Kj Kj Kj Kj	1 1 1 1	1 1 1 1	1 1 1 1	Hispano Hispano Gnôme Gnôme Hispano	300 180 380 400 180	14,50 9,40 7,80 10,20 9,60	9,60 6,43 7,20 7,20 6,43	40,00 18,80 12,20 23,00 19,60	1,46 0,57	0,40 0,27	1,86 0,84 0,93 1,29 0,96	240 245 300 1,29 230	10,0 7,5 9,0 4,0 7,5
Hanriot Co., 194 Boulevard Bi- neau, Neuilly- sur-Seine	1918 1919 1922 1923 1923 1922 1923 1922 1923 1922 1923 1923 1923	HD 1 HD 2 HD 3 HD 14 HD 15 HD 17a HD 17b HD 19 HD 19ET 2 HD 22 HD 25	2 Z 2 Z 2 Z 2 Z 2 Z 2 Z 2 Z 2 Z 2 Z 2 Z 1 Z 2 Z	Kj Kw Ka U Ka U U U U Sp Kb	1 1 2 2 2 2 2 2 2 2 1 3	1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1	1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1	Le Rhône Clerget Salmson Le Rhône Hispano Clerget Clerget Hispano Hispano Hispano Hispano	120 130 250 80 300 130 130 180 180 300 600	8,50 8,50 9,10 10,26 11,40 10,40 10,26 9,20 9,20 6,38 17,00	6,00 7,00 6,95 7,25 7,60 7,25 8,00 7,20 7,20 5,71 13,00	18,40 18,40 25,50 34,90 32,48 34,50 34,90 25,70 25,70 7,50 70,00	0,50 0,62 0,88 0,53 1,15 0,82 0,72 0,66 0,66 0,66 2,65	0,10 0,12 0,30 0,25 1,40 0,17 0,28 0,29 0,29 0,83 0,65	0,60 0,74 1,18 0,78 1,55 0,99 1,00 0,95 0,95 3,30	186 188 210 114 180 120 120 175 350 212	6,2 4,8 5,7 4,0 10,2 4,0 5,4 4,0 7,5
Lachassange, Paris	1923	HD 26 HD 24 HD 27	2 Z 2 Z 2 Z	Kj Ka Kj	1 2 1	1 1 1	1 1 1	Salmson Lorraine Hispano	260 370 180	8,20 13,30 7,50	7,35 9,60 6,15	18,00 46,00 20,00	1,00 1,57 0,52	0,08 0,90 0,22	1,08 2,82 0,74	260 180 195	8,5 5,0 7,0
P. Latécoère, 82 Boulevard Haussmann, Paris	1922 1922 1922 1921 1924 1924	LAT 4 LAT 6 LAT 7 LAT 8 LAT 5 LAT 16	2 Z 2 ZD 1 Z 2 Z 2 Z 1 Z	V Kbn Kbn V V V	4 4 4 3 3 5	3 3 3 1 3 1	3 3 3 1 3 1	Salmson Salmson Renault Renault Lorraine Lorraine	1000 1000 900 300 1200 400	24,66 28,05 26,64 13,20 29,00 17,80	14,53 15,74 103,0 50,00 18,10 12,80	140,0 116,5 103,0 50,00 195,0 98,00	2,98 2,28 0,75 1,75	2,28 3,00 0,75 0,75	5,26 4,65 2,20 8,50 2,50	200 230 212 180	
Latham Cie., Soc. Industrielle de Caudebec, Caudebec, Seine	1923 1923 1923 1922	L 1	2 D 2 ZD 2 ZD 2 Z	Ksa Vs Ksb Ksb	3 4 2 3	1 4 2 3	1 4 2 3	Renault Salmson Lorraine Panhard	300 1040 800 1020	14,50 32,00 12,40 31,70	12,00 18,20 10,92 18,20	60,00 180,0 50,00 180,0	1,45 4,70 2,20 4,70	0,70 0,25 0,50 2,50	2,15 7,20 2,70 7,20	160 164 260	4,0
P. Levasseur, 17/21 Place Fé- lix Faure, Paris	1922 1922 1922 1923 1923	TO 3 AT 1 AT 3 Marin 2 AT 2	2 Z 2 Z 2 Z 2 Z 2 Z	Sp Kt U Ka Kt	1 1 2 3 2	1 1 1 1 1	1 1 1 1 1	Hispano Renault Hispano Lorraine Renault	180 600 180 370 600	15,25 7,90 14,50 15,15	10,65 7,40 9,30 11,00	72,00 26,00 58,00 73,00	2,24 0,70 1,33 2,24	1,06 0,30 0,77 1,12	3,30 1,00 2,10 3,36	160 180 180 167	3,0 3,8
Lioré et Olivier, 46 Rue de Vil- liers, Levallois- Perret (Seine)	1921 1923 1923 1923 1923	LeO 7 LeO 8 LeOH 13 LeOH 10 CAN 2	2 Z 1 Z 2 Z 2 Z 1 Z	Kbn Kjn Vs Kwa Ka	3 2 5 2 2	2 1 5 2 1	2 1 2 1 1	Hispano Renault Hispano Lorraine Renault	600 300 300 370 300	18,30 15,50 16,00 15,00 15,50	11,61 8,70 11,50 11,30 8,70	68,35 32,00 58,00 59,00 32,00	1,68 1,24 1,60 1,70 1,19	0,22 0,63 0,90 0,75 0,65	2,90 1,87 2,50 2,45 1,82	200 215 260 233	6,3 9,0
G. Marais, Paris	1923		1 Z	Sp	1	1	1	Anzani	10	10,40	5,50	12,00	0,13	0,10	0,23		

# Frankreich

Erbauer	Baujahr	Bau- muster	Zahl der Decken Z=Zug- schraube D=Druck- schraube	Ka-Aufklär., Kt= Torp., Sp=Sport, wa Schwimm., n=Nacht, K=Jagd, Kb=Bomben- wurf, Ü=Übg., V=Ver- kehr, s-Flugboot	Zahl d. Sitze			Motoren- muster	Motorges. PS=Stärke	Spannweite = b m	Länge = l m	Tragfläche T m <sup>2</sup>	Leergewicht L t	Zuladung N t	Gesamige- wicht = G t	Geschwin- digkeit km/h	Gipfelhöhe km
					Zahl d. Sitz- e	Zahl d. Schr.	Zahl d. Mot.										
E. de Marçay, Soc. Anonyme d'Études et de Construction Aéronautique, 5, Avenue du Roule, Neuilly- sur-Seine	1921	Passe- partout	2 Z	Sp	1	1	1	A. B. C.	10	5,50	3,20	8,50	0,10	0,08	0,18	110	
	1923	T 3	2 Z	Kj	1	1	1	Hispano	300	10,50	6,52	26,20			1,21	275	
	1924	T 4	2 Z	Kj	1	1	1	Hispano	300	10,00	6,50	20,00	0,85	0,27	1,12	290	
	1924	T 5	2 Z	Ka	2	1	1	Lorraine	450	13,50	7,85	35,00			1,75	260	
Aéroplanes Mo- rane-Saulnier, 3, Rue Volta, Puteaux Seine	1924	4 C 1	1 Z	Kj	1	1	1	Hispano	300	10,00	6,70	20,00	0,81	0,43	1,24	200	4,0
	1923	AN	2 Z	Ka	2	1	1	Liberty	400	11,70	5,60	41,60	1,19	0,56	1,75	200	
	1923	AJ	2 Z	Kj	1	1	1	Le Rhône	180	8,80	5,80	13,00	0,44	0,25	0,69	224	
	1923	AV	1 Z	V	4	1	1	Hispano	150	13,62	9,53	31,00	1,01	0,49	1,50	170	
	1924	42 ET 2	2 Z	Ü	2	1	1	Hispano	180	9,60	7,90	28,50	0,68	0,30	0,98		
	1924	AR 35	1 Z	Ü	2	1	1	Gnome	80	10,56	6,77	18,00	0,45	0,17	0,70	130	4,2
Ateliers des Mu- reaux, Les Mu- reaux, Seine et Oise	1924	43 ET 3	2 Z	U	2	1	1	Hispano	180	10,82	7,86	28,05	0,80	0,32	1,12	164	5,5
	1924	50	1 Z	U	2	1	1	Salmson	50	11,70	7,52	24,00	0,61	0,35	0,96	160	
	1923	Expres Vimy	2 Z	V	12	2	2	Lizenzbauten Vickers „Vimy“ (s. England)									
A. Nessler, Paris	1924	Expres Marin	2 Z	Kj	1	1	1	Hispano	300	12,00	8,40	30,00			1,35	200	6,9
	1923		2 D	Sp	1	1	1	Violet	5	6,75	4,40	19,40	0,07	0,06	0,13		
Nieuport - Astra, 46 Boulevard Gallieni, Issy- les-Moulineaux Seine	1915		2 Z	Kj	1	1	1	Le Rhône	110	8,25	5,85	15,30	0,42	0,15	0,57		
	1921	29	2 Z	Sp	1	1	1	Hispano	300	6,00	6,20	12,30	0,69	0,24	0,93	350	
	1922	29 C I	2 Z	Kj	1	1	1	Hispano	300	9,70	6,44	26,88	0,75	0,33	1,08	236	8,5
	1923	N 29 E	2 Z	Kj	1	1	1	Hispano	180	9,70	6,50	26,80	0,68	0,27	0,95	196	6,0
	1922	Sesquiplan	1 Z	Sp	1	1	1	Hispano	300	8,00	6,10	11,00	0,74	0,16	0,90	350	
	1922	30 T	2 Z	V	1	1	1	Sunbeam	420	18,00	10,60	82,00	2,00	0,85	0,85	170	4,0
	1921	Night- hawk	2 Z	Ka	2	1	1	A. B. C.	320	8,40	5,70	24,00	0,77	0,18	0,95		
	1924	33 HS	2 Z	U	2	1	1	Hispano	300	10,00	7,75	32,00	0,88	0,40	1,28	220	6,0
H. Pavin, Paris	1924	29 H	2 Z	Sp	1	1	1	Hispano	400	14,00	6,80	34,00	0,74	0,22	0,96		
	1923	37 CI	1 Z	Sp	1	1	1	Hispano	300	11,80	7,16	21,18	0,98	0,45	1,43		
	1923	39	1 Z	Ka	2	1	1	Darracq	420	20,00	12,15	78,00	2,15	1,85	3,00		
	1924	38	2 Z	V	3	1	1	Hispano	150	11,10	8,00	37,80	0,75	0,50	1,25	180	
	1923	40 C I	2 Z	Kj	1	1	1	Hispano	400	14,00	6,80	34,00	0,74	0,20	0,94		10,1
	1923	FB	2 D	Ka	3	1	1	Hispano	200	15,60	11,83	47,00	1,15	0,60	1,75	130	
	1923	WL	2 D	Ka	3	1	1	Darracq	420	23,80	14,10	95,00	2,54	1,34	3,88	140	
	1924	42	1 Z	Sp	1	1	1	Hispano	600	9,50	7,30	15,50	1,17	0,27	1,44		
	1924	42 C 1	1 Z	Kj	1	1	1	Hispano	480	12,00	7,50	26,65	1,23	0,50	1,73	270	7,5
	L. Peyret, Cour- tevoic	1921		1 Z	Sp	1	1	1	Sergeant	17,5	10,00	7,00	15,00	0,15	0,85	0,23	
1924		le Prieur	2 Z	Spw	2	1	1	Anzani	45	10,5	6,96	37,70	0,25	0,09	0,34	60	
Chantier et Ate- liers de St. Na- zaire Penhoet, Grand Ouevilly	1924		1	Vs	5	5			2000	40,00	26,00						
	1922	Estafette	2 Z	Sp	1	1	1	Anzani	25	5,80	4,00	10,00	0,17	0,11	0,28	115	3,5
Henri Potez 14 Rue Clément, Levallois-Perret	1921		2 Z	Sp	1	1	1	Clerget	16	5,20	3,50	7,50	0,10	0,08	0,18		
	1920	IV C 2	2 Z	Ka	2	1	1	Lorraine	400	11,90	8,40	38,00	1,01	0,58	1,59	217	7,5
	1920	VII	2 Z	V	2	1	1	Lorraine	400	14,00	9,10	44,10	1,10	0,55	1,65	200	
	1920	VIII	2 Z	Sp	2	1	1	Potez	50	8,00	4,70	19,00	0,22	0,20	0,44	142	4,0
	1921	IX	2 Z	V	5	1	1	Lorraine	370	14,00	9,80	46,00	1,25	0,80	2,05	202	6,5
	1921	Xa	2 Z	V	3	3	3	Hispano	540	18,40	12,95	95,00	2,30	1,42	3,72	170	5,0
	1922	Xb	2 Z	Ka	3	3	3	Hispano	900	22,00	16,50	110,00	2,80	1,68	4,48	200	6,5
	1922	XI	2 Z	Ka	2	1	1	Lorraine	370	12,70	9,08	44,00	1,25	0,65	1,90	200	8,0
	1922	XII	2 Z	Ka	2	1	1	Lorraine	370	10,00	7,65	26,50			1,30	250	
	1922	XIV	2 Z	V	3	1	1	Lorraine	370	12,00	8,57	38,00	0,84	0,39	1,45	185	5,8
	1923	XV	2 Z	Ka	2	1	1	Lorraine	370	12,00	8,40	45,00	1,10	0,62	1,72	200	6,2
	1923	XVIII	2 Z	V	14	3	3	Lorraine	750	22,00	14,80	112,00	2,00	2,57	4,57	195	5,0
	1924	XIX	2 Z	Kbn	3	3	3	Hispano	900	21,30	14,14	112,00	3,10	1,63	4,73	170	5,0
	1924	XXII	2 Z	V	15	3	3	Bristol	1140	22,00	16,05	112,00	3,20	2,20	5,40	200	
1924	XXIV A 2	2 Z	Ka	2	1	1	Lorraine	450	19,94	8,20	44,00	1,18	0,66	1,84	224	7,3	
M. Quemin, Paris	1923		2 Z	Sp	1	1	1		6	8,00	6,00	19,00	0,18	0,09	0,24		

Taschenbuch der Luftflotten 1924/25.

# Frankreich-Holland

Erbauer	Baujahr	Bau- muster	Zahl der Decken Z=Zug- schraube D=Druck- schraube	Ka=Aufklär., Kt= Torp., Sp=Sport, w= Schwimm., n=Nacht, Kj=Jagd, Kb=Bomben- wurf, U=Übg., V=Ver- kehr, s=Flugboot	Zahl d. Sitze			Motoren- muster	Motorges- PS-Stärke	Spannweite = b m	Länge = l m	Tragfläche = T m <sup>2</sup>	Leergewicht = L t	Zuladung = N t	Gesamtge- wicht = G t	Geschwin- digkeit km/h	Gipfelhöhe km
					Zahl d. Schr.	Zahl d. Mot.											
M. Rossier, Paris	1923		1 Z	Sp	1	1	1	Anzani	10	10,00	5,00	10,00	0,08	0,06	0,14		
(Sanchez-Besa, 96 Rue Jean Jacques Rousseau, Issy-les-Moulineaux)	1922	Toussaint	3 Z	Sp	2	1	1	A. B. C.	40	4,50	5,00	12,50	0,20				
Soc. des Moteurs Salmson, Billancourts Seine	1920		2 Z	V	3	1	1	Salmson	250								
	1924	Bèchereau	1 Z	Sp	1	1	1	Salmson	600	8,16	7,92	17,00	0,75	0,95	1,70		
	1924	Boishardy	1 Z	Sp	1	1	1	Salmson	18	8,00	6,00	14,00	0,14	0,10	0,24		
Etablissements Schneider & Cie, 42 Rue d'Anjou, Paris	1922	Henri Paul	2 Z	Kb	4	4	4	Lorraine	1480	30,00	19,90	220,0			10,00	160	4,5
			2 Z	Kb	3	4	4	Lorraine	1600	30,00	19,90	220,0			10,02	160	
S. E. C. M. Soc. d'Emboutissage et de Con- structions Mecaniques, 171 Boulevard du Havre, Colombes, Seine	1923	22	2 Z	Ü	2	1	1	Hispano	180	9,20	6,70	22,00	0,65	0,34	0,99	170	3,5
	1923	23	2 Z	Sp	3	1	1	Hispano	180	11,20	6,70	26,00	0,60	0,29	0,89	170	3,5
	1924	BN 2	2 Z	Kb	2	1	1	Salmson	500	15,40	10,90	72,00	1,92	0,94	2,86	160	5,0
	1924	24	2 Z	Ü	2	1	1	Le Rhône	80	11,20	6,70	26,00	0,50	0,25	0,75	135	
	1924		2 Z	Sp	2	1	1	Le Rhône	110	9,50	6,50	21,00	0,30	0,16	0,46	185	4,0
Soc. des Avions Simplex, Paris	1922		1 Z	Ex	1	1	1	Hispano	320	9,00		14,00	0,80	0,18	0,98		
	1923		1 Z	Sp	1	1	1	Sergeant	17,5	9,00	4,50	20,00	0,18	0,09	0,27		
René Tampier, 1 Rue de Bellevue, Boulogne-sur-Seine	1923		2 Z	Ka	2	1	1	Hispano	300			36,00			1,50	190	
(Aéroplanes Voisin, Boulevard Gambetta, Issy-les-Moulineaux)	1919	XBN 2	2 ZD	V	16	4	4	Hispano	1200	30,00	17,30	155,0	3,50	1,20	5,7	145	
Avions Michel Wibault 7 Place Félix Faure, Paris	1922	2BN 2	2 Z	Ka	2	1	1	Renault	600	15,20	12,75	100,0	2,16	2,34	4,50	200	5,0
	1923	3C 1	1 Z	Kj	1	1	1	Hispano	300	11,60	8,10	26,50	0,99	0,43	1,42	245	10,5
	1924	5C 1	1 Z	Ka	2	1	1	Lorraine	450	12,00	8,10	26,00					
	1924	7C 1	1 Z	Kj	1	1	1	Bristol	400	11,00	7,20	22,00	0,74	0,51	1,25		
<b>Holland</b>																	
Nationale Vliegtuig Industrie, s'Gravenhage Prinsessegracht 21	1924	Holland I	2 Z	Sp	1	1	1	Anzani	35	7,70	5,68	14,00	0,22	0,10	0,32	150	
	1924	Carley C I	1 Z	Sp	1	1	1	Anzani	35	7,50	4,80	10,12	0,13	0,09	0,22	140	
	1924	FK 23 a	2 Z	Kj	1	1	1	Siddeley	200	7,11	5,60		0,38	0,27	0,65	241	4,5
	1924	FK 29	2 Z	V	3	1	1	Bristol	100	10,10	6,70		0,45	0,30	0,75	153	4,5
	1924	Holland II	1 Z	Sp	1	1	1	Anzani	25	7,69	4,82	10,20	0,17	0,12	0,29		
	1923	FK 31	1 Z	Kj	2	1	1	Bristol	400	11,00	7,20	27,50	0,82	0,68	1,50	255	8,0
	1923	Koolhoven	1 D	Kwt	2	1	1	Siddeley	240								
	1923	Carley CII	2 Z	Ü	2	1	1	Le Rhône	110	10,00	6,30		0,41	0,22	0,63	150	
	1923	Carley III	2 Z	Ü	2	1	1	Le Rhône	110	10,50	7,00		0,42	0,22	0,64	150	
N. V. Nederlandse Vliegtuigfabriek, Fokker, Amsterdam, Rokin 84 (siehe Deutschland, Fokker; Ver. Staaten v. Nordamerika, Atlantic Corp.)	1922	S II	2 Z	Ü	2	1	1	Le Rhône	80	11,30	7,70	27,60	0,73	0,33	1,00	150	
	1923	S II w	2 Z	Ü	2	1	1	Thulin	110	11,26	7,70	27,60	0,76	0,30	1,06	145	
	1923	S III	2 Z	Ü	2	1	1	Mercedes	120	11,40	8,50	28,20			0,94	165	
	1923	S III w	2 Z	Ü	2	1	1	Mercedes	120	11,40	8,50	28,20			1,08		
	1918	C I	2 Z	Ka	2	1	1	B M W	185	10,60	7,20	27,00	0,80	0,35	1,15	180	
	1924	S IV	2 Z	Ü	2	1	1	Le Rhône	110								
	1922	C II	2 Z	V	3	1	1	B. M. W.	185	10,63	7,23	27,00	0,83	0,35	1,18	185	
	1923	C IV	2 Z	Ka	2	1	1	Liberty	400	12,03	8,80	39,20	1,22	0,75	1,97	225	7,6
	1923	C IV w	2 Z	Kwa	2	1	1	Rolls Royce	360	14,43	10,00	49,70			2,25		
	1922	FW II	1 Z	Kwt	2	1	1	Liberty	400								
	1923	T III	1 Z	Kt	2	1	1	Rolls Royce	360	21,30	12,80	69,00	2,08	1,50	3,58	167	4,0
	1923	T III w	1 Z	Kwt	2	1	1	Napier	450	19,80	13,50	69,00	2,55	1,75	4,30		
	1924	2 T IV	1 Z	Kt	3	2	2	Rolls Royce	720	23,50	14,20	80,00	3,20	1,60	4,80	185	5,5
	1924	2 T IV w	1 Z	Kwt	3	2	2	Rolls Royce	720	23,50	15,00	80,00	3,50	1,60	5,10	175	4,5
	1922	FB I	2 D	Ksa	3	1	1	Napier	450	18,12	11,85	56,00	1,79	0,81	2,60		
	1923	FB II	2 Z	Ksa	3	1	1	Napier	450	18,20	12,00	40,00	1,82	0,80	2,63	200	4,0
	1918	D VII	2 Z	Kj	1	1	1	B. M. W.	185	8,90	6,90	20,26	0,68	0,22	0,90	200	6,0
	1917	Dr I	3 Z	Kj	1	1	1	Oberursel	110	6,72	5,75	16,00	0,37	0,20	0,57	200	5,0



# Holland—Italien

Erbauer	Baujahr	Bau- muster	Zahl der Decken Z=Zug- schraube D=Druck- schraube	Ka=Aufklär., Kt- Torp. Sp=Sport, w= Schwimm., n=Nacht, Kj=Jagd, Kb=Bomben- wurf, U=Übg., V=Ver- kehr, s=Flugboot	Zahl d. Sitze		Motoren- muster	Motorges. PS-Stärke	Spannweite = b m	Länge = l m	Tragfläche = I m <sup>2</sup>	Leergewicht = L t	Zuladung = N t	Gesamtwi- chtr = G t	Geschwin- digkeit km/h	Gipfelhöhe km	
					Zahl d. Schr.	Zahl d. Mot.											
N. V. Nederland- sche Vliegtuigen- fabriek, Fokker, Amsterdam, Rok- kin 84 (siehe) Deutschland, Fokker; Ver. Staaten v. Nord- amerika, Atlan- tik Corp.)	1918	D VIII	1 Z	Kj	1	1	Oberursel	140	8,30	5 80	10,70	0,40	0,20	0,60	200	6,0	
	1919	D IX	2 Z	Kj	1	1	Hispano	300	8,90	6,40	17,60	0,63	0,24	0,87	200	6,0	
	1920	D X	1 Z	Kj	1	1	Hispano	300	14,00	8 00							
	1923	D XI	2 Z	Kj	1	1	Hispano	300	11,40	7,20	21,40	0,68	0,39	1,25	255	5,0	
	1924	D XI w	2 Z	Kjw	1	1	Hispano	300	11,40	8,00	21,40	0,85	0,46	1,31	255	5,0	
	1924	D XIII	2 Z	Kj	1	1	Napier	450									
	1924	D C 1	2 Z	Ka	2	1	Napier	450	11,45	9,10	34,20	1,27	0,53	1,80	245	8,0	
	1919	F II	1 Z	V	6	1	B. M. W.	185	16,10	11,00	42,00	1,20	0,70	1,90	150	4,0	
	1921	F III	1 Z	V	6	1	Siddeley	230	16,00	10,30	42,00	1,20	0,70	1,90	160		
	1922	F IV	1 Z	V	11	1	Rolls Royce	360	24,80	15 00							
	1923	F V	2 Z	V	10	1	Rolls Royce	360	16,00	12,00	67,70	1,90	1,20	3,10	180		
	1923	F V	1 Z	V	10	1	Rolls Royce	360	16,00	12,00	44,50	1,77	0,91	2,68	190		
	1924	F VII	1 Z	V	8	1	Rolls Royce	360	20,30	13,50	70,00	1,95	1,30	3,25	190		
	1924	F VI	1 Z	Kj	1	1	Hispano	300	12,60	8,50		1,15	0,20	1,33	250		

## Italien

Lizenzbauten Caudron u. Spad (s. Frankreich)

A.E.R. Orbosso- no, Via Governolo, Turin																	
Antoni Soc. Ita- liana Brevetti, Florenz u. Pisa (Coltano)	1923		2 Z	Kj	1	1	S. P. A.	200	12 50	8,00	44,00	1,20	0,15	1,35	190	10,8	
Ansaldo, Soc. Anonima Aero- nautica, Turin 17, Corso Fran- cia 366	1922	S V A	2 Z	Kj	1	1	S. P. A.	200	7,68	6,50	24,20	0,64	0,25	0,89	215		
	1922	S V A	2 Z	Ka	2	1		200			26,9	0,73			215		
	1922	A M	2 Z	Kw	1	1		200			26,9	0,85			200		
	1922	A M	2 Z	Kw	2	1		200			26,9	0,87			200		
	1923	A 1	2 Z	Kj	1	1		220			21,2	0,61			225		
	1923	A 3	2 Z	Ka	2	1		300			38,0	0,91			200		
	1923	A 200	2 Z	Kj	1	1	S. P. A.	200			30,00	0,82			212		
	1923	A 5	2 Z	Ka	2	1		290									
	1923	A 300/a	2 Z	Ka	2	1	Fiat	300	11,24	8,75	36,60	1,20	0,50	1,70	200	6,5	
	1922	A 300/c	2 Z	V	6	1	Fiat	300	13,30	9,80	44,00	1,15	0,75	1,90	181		
	1922	A 300/d	2 Z	Ka	2	1	Isotta	250	11 24	8,75	39,50	1,14	0 50	1,64	180		
	1923		2 Z	V	4	4	Isotta	1000	31 2	16,50	200,0	4,00	3 30	7 36	161		
	1923	A P	2 Z	V	1	1	S. P. A.	200	10,96	8,30	35,00	0,78	0,50	1,28	180		
	1924	S	2 Z	U	2	1	S. P. A.	200	10,96	8,30	35,00	0,78	0,50	1,28			
Soc. Italiana Er- nesto Breda, Mailand	1922		2 Z	Sp	1	1	Anzani	45	4 00	4,50		0,18	0,03	0,21	116	2,5	
	1922	Breda- Castaldi	3 Z	Sp	2	1	Breda	110	6,00	5,60	16,00	0,33	0,27	0,60	130		
	1923	„ BA 5		Kbn	3	4	S. P. A.	800	27,00	15,00	160,0	4,00	2,40	6,40	190		
	1923			V	4	4	S. P. A.	800	27,00	15,00	160,0	4,00	2,40	6,40	190		
Soc. Per Lo Svi- luppo Dell'Avi- azione in Italia: Caproni, Mail- land Taliedo	1917		2 ZD	Kbn	3	1	Isotta	510	22,00	11 50	94,00	2,40	1 50	3,90			
	1921		3 ZD	V	33	4	Isotta	1600			127,0		3,50				
	1920		3 Z	V	3	3	Liberty	1200	14,90	12,50	127,0	3,45	2,46	5,91			
	1922		3 Z	V	8	8	Liberty	3200	50,00	23,40	715,0	14,0	10,0	24,0	90		
	1922		3 ZD	V	33	5	Isotta	2000				4 00			150		
	1923	600	2 ZD	Kb	3	3	S. P. A.	600	20,72	10,80	100,0	2,30	1,70	4 00	160		
	1924	L B 4	2 ZD	Kb	4	4	S. P. A.	800	25,00	12,50	143,0	3,52	1,98	5,50	180	5,0	
	1924	M C 1	1 Z	Kj	2	1	Fiat	300	13,25	9,05	58,50	0,85	0,70	1,55	180		
F. I. A. T. Soc. Anonima, Corso Dante 35, Turin	1922	12	2 Z	V	12	3	Fiat	2100	20,60	13,30	120,0	3,20	1,80	5,00	201	4,6	
	1922	A R F	2 Z	Sp	2	1	Fiat	700	16,20	10,00		2,28	2,32	4,50	158		
	1922	R 2	2 Z	Ka	2	1	Fiat	300	12,30	8,75		1,22	0,45	1,67			
	1922	B R 1	2 Z	Sp	1	1	Fiat	600	15,50	9,80	72,00	2,25	1,00	3,25	250	5,0	
	1922	BR 2	2 Z	Kb	2	1	Fiat	700	15,50	10,16	69,00	2,30	1,00	3,30	259	6,0	
	1922	R 700	2 Z	Sp	1	1	Fiat	700	8,00	7,50	32,50			2,10			
	1923	CR	2 Z	Kj	1	1	Hispano	300	8,95	6,16	23,00	0,78	0,33	1,11	270	7,6	
	1923	RS	2 Z	Ka	2	1	Hispano	300	11,20	7,55	36,00	1,00	0,60	1,60	240	5,7	
	1923	A L	2 Z	V	6	1	Fiat	300	14,75	8,90	56,25	1,50	0,75	2,25	185		
	1923	A R S	2 Z	Ka	2	1	Hispano	300				1,02	0,65	1,67	230		
Soc. Anonima Ni- euport-Macchi, Varese	1921	M 9	2 D	Vs	5	1	Isotta	250			44,50	1,10	0,52	1,62	180		
	1922	M 12	2 D	V	1	1	Ansaldo	450			66,00	1,75	0 81	2,52	180		
	1919	M 14	2 Z	Kj	1	1	Le Rhône	180			16,60		0,20		180		
	1920		2 D	Vs	5	1	Isotta	250				1,10	0 52	1,62	180		
	1922	M 15	2 D	Ka	2	1	Fiat	300	13,47	8,60	42,00	1,15	0,97	1 62	200		
	1922	M 16	2 D	Spw	1	1	Anzani	30	6,40	5,20	12,00	0,17	0 09	0,25	126	3,7	

# Italien—Japan

70

Erbauer	Baujahr	Bau- muster	Zahl der Decken Z=Zug- schraube D=Druck- schraube	Ka=Aufklär., Kt= Torp., Sp=Sport, w= Schwim., n=Nacht, Kj=Jagd, Kb=Bomben- wurf, Ü=Üb. V=Ver- kehr, s=Flugboot	Zahl d. Sitze			Motoren- muster	Motorges. PS-Stärke	Spannweite = b m	Länge = l m	Tragfläche = F m <sup>2</sup>	Leergewicht = L t	Zuladung = N t	Gesamte- gewicht = G t	Geschwin- digkeit km/h	Gipfelhöhe km	
					Zahl d. Sechr.	Zahl d. Mot.	Zahl d. Mot.											
Soc. Anonima Ni- euport-Macchi, Varese	1923	M. 18	2 D	Vs	1	1	1											
	1923	M. 19	2 D	Sp	1	1	1	Fiat	700									
	1924	M. 24	2 D	Ksb	3	2	2	Fiat	600	22,00	13,70	90,00	2,97	0,54	4,51	180	3,5	
	1924	M. 26	2 D	Ksj	1	1	1	Hispano	300	9,20	8,12	26,00	0,86	0,33	1,19	235	7,1	
Soc. Anon. Piag- gio Co. Genua, Sestri Ponente (Pegna-Bonmar- tini Bastianelli)	1923	Rondine	1 Z	Sp	1	1	1	A. B. C.	10	10,00	5,00	20,00	0,13	0,08	0,21	100		
	1924		1 Z	Kj	1	1	1	Hispano	300	10,40	7,00	18,00	0,65	0,30	0,98	255	5,0	
	1924	PB. N. 2	2 ZD	Kb	4	4	4	S. P. A.	800	24,00	14,50	140,00	3,60	1,90	5,50	184	5,0	
	1923	P. RB. 1	2 ZD	Vs	24	4	4	Isotta	1040	31,40	18,00	206,0	5,20	3,00	8,20	170		
Ricci, Frères, Lac Lucrino, Baia, Neapel	1922		3 Z	Sp	1	1	1	Anzani	40	3,20	3,30	11,00	0,15	0,11	0,26	170		
	1922	R 1	2 Z	Vw	13	3	3	Isotta	660	26,00	12,80	121,0	2,80	2,16	4,96	129		
	1922	R 6	Z	Sp	1	1	1	Anzani	35	3,45	3,75	11,00	0,15	0,11	0,26	140		
	1922	R 9	Z	Sp	1	1	1	Le Rhône	50	4,50	5,00	13,00	0,20	0,16	0,36	150		
(Sarri, Cento- celle)				Lizenzbauten Caproni (s. Italien)														
(S. A. M. L., Soc. Anonima Mec- canica Lomba- da, via Broggi, Monza)	1921		2 Z	U	2	1	1	Fiat	100	11,90	8,20	39,00	0,70	0,28	0,98	115		
				Nachbauten Aviatik B II (s. Deutschland T. d. L. 1923)														
S. A. I. di Co- struzioni Mec- caniche, Marina di Pisa (Dor- nier-Metallbau- ten, s. Deutschl.)	1922	Wal	1 ZD	Ksb	5	2	2	Rolls Royce	720	22,50	16,15	96,00	3,25	2,20	5,45	185	5,0	
	1922	Falke	1 Z	Kj	1	1	1	Hispano	308	10,00	7,43	20,00	0,90	0,30	1,20	260	7,0	

S. I. A. I. Soc. Idrovolanti Alta Italia Sesto Ca- lende „Savoia“	1922	S 16	2 D	Ks	5	1	1	Fiat	300	14,80	10,00	53,00	1,30	1,30	2,10	170		
	1922	S 19	2 D	Vs	1	1	1	Ansaldo	450	12,00	9,00	34,00	0,80	0,43	1,23	220		
	1922	S 21	2 D	Ks	1	1	1	Isotta	310	7,70	7,60	20,00	0,70	0,20	0,90	260		
	1922	S 22	2 D	Vs	2	2	2	Isotta	620	13,50	10,80		1,70	0,80	2,50	210		
	1922	S 23	2 D	Us	2	1	1	Isotta	160	12,44	10,00	43,40			1,40	150		
	1923	S 24	2 D	Vs	3	2	2	Fiat	600	19,00	13,30	98,80	2,60	1,60	4,20	160	6,5	
	1923	S 51	2 D	Sp	1	1	1	Hispano	300	10,00	8,00	23,00	0,78	0,30	1,08			
	1924	S 52	2 Z	Kj	1	1	1	Hispano	300			24,00	0,80	0,30	1,10	280	5,0	
		S 53	2 ZD	Ksa	3	2	2	S. P. A.	400									
	1924	S 55	2 DZ	Kst	4	2	2	Fiat	600	24,00	16,00	93,00	2,77	1,68	4,45	160		
		S 55	1 ZD	Vs	14	2	2	Lorraine	800	24,00	16,00	92,00	3,80	2,00	5,80	188	5,0	
		S 57	2 DZ	Ksa	2	1	1	Isotta	250			36,50	1,10	0,50		215		
	Teichfuß, Ro- sati, Bologna	1924	Condor TB 1	1 Z	Sp	1	1	1		6	11,00	5,00	16,00	0,75				
	Vickers-Mar- chetti Terni				Lizenzbauten Vickers (s. England)													

## Japan

Nachbauten F. 5. (s. England)

Aichi Electric Machinery and Watch Works, Jobitsuzui- machi, Nagoya																	
Fukunaga Aero- plane Co., Ka- ketsuka, Shid- zuoka Prefecture																	
Itoh-Aeroplane Co. Tsudanuma, Chiba, Prefec- ture	1922	I.	2 Z	Sp	1	1	1	Itoh	45	5,80	5,11		0,20	0,10	0,30	129	
	1922	II.	2 Z	U	2	1	1	Curtis	90	8,82	6,45	23,0	0,50	0,25	0,75	140	
	1922	III.	2 Z	Ka	1	1	1	Maybach	300	10,60	7,71	28,8			1,57	180	
	1921	IV.	2 Z	Sp	2	1	1	Clerget	120	9,30	6,05	23,2		0,25		130	
	1923	V.	2 Z	Ks	1	1	1	Hispano	180	14,66	7,65				1,35	120	
	1924	Akitago	2 Z	Ka	1	1	1	Maybach	300								
	1923	Yamagata- Kinen	2 Z	Ka	2	1	1	Liberty	400								
1924	Taihokugo	2 Z		V	4	1	1										

71

# Japan—Lettland—Litauen—Mexiko—Norwegen

72

Erbauer	Baujahr	Eau-muster	Zahl der Decken Z=Zugschraube D=Druckschraube	Ka=Aufklär., Kt= Torp., Sp=Sport, w. Schwimm., n=Nacht, Kj=Jagd, Kb=Bomben-wurf, U=Übg., V=Ver-kehr, s=Flugboot	Zahl d. Sitze	Zahl d. Schr.	Zahl d. Mot.	Motoren-muster	Motorges.-P.S-Stärke	Spannweite = b m	Länge = l m	Tragfläche = L m <sup>2</sup>	Leergewicht = L t	Zuladung = N t	Gesamge-wicht = G t	Geschwin-digkeit km/h	Gipfelhöhe km
Japan-Flugzeug-Werke Co., Ootamachi, Gunma Prefecture Nakajima	1922	C 3	2 Z	Kj	1	1	1	Lizenzbauten Nieuport Delage 29 C I (s. Frankreich)									
	1922	B 6	2 Z	Kb	2	1	1	Rolls Royce	360	14,76	8,98	51,00	0,95	1,00	1,95	130	
	1922	P 6	2 Z	Vs	5	1	1	Rolls Royce	360	14,76	8,98	51,00	0,95	1,00	1,95	130	
Kawanishi Flugzeug-Werke, Chiko-Umetatechi, Nishiku Osaka	1923	Nr. 2	1 Z	Ka	2	1	1	Hall Scott	200	6,58	9,67	13,7				160	
	1923	Nr. 3	2 Z	Ka	2	1	1	Maybach	300	11,00	7,50	31,0				140	
Kawasaki Dockyard Co. Ltd., Higashi-Kawasaki-Machi, Kobe	1922		2 Z	Ka	2	1	1	Lizenzbauten Salmson (s. Frankreich)									
Matsui, Tokorozawa	1924		2 Z	Kj	1	1	1	Salmson	250	9,25	6,20	22,0			1,10	210	
Mitsubishi, Nainenki Kaisha Nagoya	1923	Nr. 1	2 Z	Kj	1	1	1	Hispano	300	9,75	7,20				1,02		
	1923	Nr. 2	3 Z	Kt	1	1	1	Napier	450							130	
	1924	A 2	2 Z	Ka	2	1	1	Lizenzbauten Salmson (s. Frankreich)									
Nippon Sharyo Seizo Co., Atsuta-Machi, Nagoya	1924	HD 14	2 Z	U	2	1	1	Lizenzbauten HD 14 (s. Frankreich)									

Oguri, 2 Nakasaru-gakucho, Kandaku, Tokio	1922		2 Z	Ka	2	1	1	Hispano	80	8,70	7,00	30,0	0,76	0,29	0,95	160	
	1922		2 Z	Ka	2	1	1	Lizenzbauten Curtiss IN 4 (s. Ver. Staaten von Nordamerika T. d. L. 1923)									
Shirato, Flugzeugwerke Samukawa, Chiba Prefecture	1923		2 Z	U	2	1	1	Hispano	180								

## Lettland

Vitol, Riga	1924	Spriditis	2 Z	Sp	1	1	1	Anzani	25	5,80	4,68	10,40	0,16	0,09	0,25	120	
H. Zukurs, Riga	1924	C 1	1 Z	Sp	1	1	1	Harley	12	13,20	6,50	14,00	0,17	0,09	0,26	103	

## Litauen

G. Dobkevitsch, Kowno	1922	D 1	1 Z	Sp	1	1	1	Haacke	30	7,90	4,50	7,50	0,16		150	3,8
	1924	D 2	1 Z	Ka	2	1	1	Benz	200	14,00	6,12		0,84		248	9,0

## Mexiko

National Aircraft Factory, Valbuena Quetzalcoatl	1924	3 E 130	1 Z	Kj	1	1	1	Gnome	160			16,00	0,67	0,19	0,86	140	6,0
	1924	4 E 131	1 Z	Ka	2	1	1	B. M. W.	185			33,00	1,13	0,62	1,75	200	6,5
	1924	SE 132	1 Z	U	2	1	1	Le Rhône	80			26,00	0,58	0,22	0,80	120	5,0

## Norwegen

Haerens Flyve-maskinfabrik, Kjeller-Lillestrom	1922	FF 9	2 Z	U	2	1	1	Mercedes	120	9,50	8,48	29,00	0,70	0,36	1,06	144	3,2
Marinens Flyve-boatfabrik, Horten	1922	W 29	1 Z	Kwa	2	1	1	Nachbauten Hansa Brandenburg W 29 (s. Deutschland)									

73

# Österreich—Polen—Rumänien—Rußland

74

Erbauer	Baujahr	Bau-muster	Zahl der Decken Z=Zugschraube D=Druckschraube	Ka = Aufklär., Kt = Torp., Sp = Sport, n = Schwimm., n = Nacht, KJ = Jagd, Kb = Bombenwurf, Ü = Übg., V = Verkehr, s = Flugboot	Zahl d. Sitze	Zahl d. Schr.	Zahl d. Mor.	Motoren-muster	Motorges. PS-Stärke	Spannweite = b m	Länge = l m	Tragfläche = T m <sup>2</sup>	Leergewicht = L t	Zuladung = N t	Gesamtl-gewicht = G t	Geschwin-digkeit km/h	Gipfelhöhe km
Austria, Flug- verkehrs-A.-G. Wien	1923	B 1	2 Z	Ü	2	1	1	Gnôme	80	9,00	6,80	21,00	0,35	0,15	0,50		
	1924	B 2	2 Z	V	5	1	1		200	12,00	8,00	41,00	1,10	0,60	1,70		
Avis, Flugzeug- u. Autowerke G. m.b.H., Wien I, Freyung 3	1924	BS-I	1 Z	Ü	2	1	1	Mercedes	100	9,40	7,67	17,50	0,55		0,76	145	3,0
	1924	BS-II	1 Z	Ü	2	1	1	Mercedes	100	9,40	7,67	17,50	0,55		0,76	145	3,0
	1924	BS-IV	1 Z	Ü	2	1	1	Siemens	80								
	1924	BG V-I	2 Z	V	8	3	3		430	19,60	13,20	65,00	2,18	0,92	3,10	170	
	1924	BV-I	1 Z	V	5	1	1	B. M. W.	185								
Bauer, Wien	1923	A 1	2 Z	Ü	2	1	1	Le Rhône	80	9,00	6,80	21,00	0,35	0,22	0,57		
Hayden, Graz	1924		1 Z	Sp	2	1	1		30	6,00	4,00	16,00					
Th. Hopfner, Wien	1923	S 1	1 Z	Ü	2	1	1	Fiat- Mercedes	100	12,00	7,53	27,00	0,80	0,70	1,50	145	
Motor-Luftfahr- zeuggesell- schaft, Wien	1918	Lohner	2 D	Ksa	2	1	1	Benz	150								
Wiener Karosse- riefabrik, Wien- Rennersdorf	1920	WKF	2 Z	Sp	1	1	1	Haacke	30	5,40	4,50	9,00	0,16	0,17	0,33	130	
Zentral-Avia- tik u. Automob- il-Ges., Wien	1924	Ehrlich V	2 Z	V	3	1	1	Hiero	200	10,00	7,60	31,00	0,85	0,40	1,25	160	

## Österreich

## Polen

Militär-Werft Deblin	1924		2 Z	Ü	2	1	1	Lizenzbauten Hanriot HD 14 (s. Frankreich)									
Gabriel, Möbel- fabrik, Brom- berg	1922		1 Z	Sp	1	1	1	Haacke	30	5,00	4,00		0,12		150	3,8	
	1924		2 Z	Sp	2	1	1	Mercedes	75/85			16,50	0,48	0,24	0,72	175	
	1924		1 Z	Sp	2	1	1	Mercedes	75/85			10,50	0,43	0,24	0,67	195	
	1924		1 Z	Sp	2	1	1	Mercedes	75/85			6,00	0,37	0,11	0,48	205	
Plague Laszkie- wicz, Lublin	1924		2 Z	Ka	2	1	1	Lizenzbauten Potez (s. Frankreich)									
	1924		2 Z	Ka	2	1	1	Lizenzbauten Ansaldo A 300 c (s. Italien)									
Fabrika Lot- nicza, Biala	1924		2 Z	Ka	2	1	1	Lizenzbauten Potez (s. Frankreich)									
Samolot-Werke, Posen	1924		2 Z	Ka	2	1	1	Lizenzbauten Potez (s. Frankreich)									
Podlaska Wyd- wornia Samolo- tar, Biala-Pod- laska	1924		2 Z	Ka	2	1	1	Lizenzbauten Potez (s. Frankreich)									

## Rumänien

Militär-Werke Bukarest	1924	Proto J-29	2 Z	Ka	2	1	1	Hispano	300	9,80	6,50	29,00	0,65	0,30	0,95	175	5,5
Waggonfabrik Astra Arad, Transsylvania	1923	Sesefsky	2 Z	Ka	2	1	1	Benz	260	12,60	8,62	36,60	1,12	0,50	1,62	185	5,5

## Rußland

Alexandroff, Moskau	1924	AK 1	1 Z	V	4	1	1	Salmson	180	14,00	10,50	37,00	0,55			147	
Dux-Werke Moskau	1924		2 Z	Ka	2	1	1	Nachbauten de Havilland (s. England)									
Komta, Kommis- sia pa tiazelo Aviatsia, Moskau	1922	Komta	3 Z	V	12	2	2	Fiat	480	16,00	9,80	91,00	2,60	1,30	2,90	140	
Toupaloff, Mos- kau	1924		1 Z	Sp	1	1	1	Anzani	35								

75

Erbauer	Baujahr	Bau-muster	Zahl der Decken Z=Zugschraube D=Druck-schraube	Ka=Aufklär., Kt= Torp., Sp=Sport, w= Schwimm., n=Nacht-, KJ=Jagd, Kb=Bomben-wurf, U=Übg., V=Ver-kehr, s=Flugboot	Zahl d. Sitze	Zahl d. Schr.	Zahl d. Mot.	Motoren-muster	Motorges.-PS-Stärke	Spannweite = b m	Länge = l m	Tragfläche T m <sup>2</sup>	Leergewicht L t	Zuladung N t	Gesamtge-wicht = G t	Geschwin-digkeit km/h	Gipfelhöhe km	
<b>Schweden</b>																		
Heeres-Flug-zeugbau Malmö-latt	1923	S 21	2 Z		Ka	2	1	1	Maybach	260				0,39	0,13	0,51	160	5,6
	1923	J 23	1 Z		Kj	1	1	1	B. M. W.	185				0,76	0,22	0,98	250	8,0
	1923	Tumma-liten	2 Z		U	2	1	1	Thulin	90				0,38	0,13	0,51	160	5,0
Nordiska Phoe-nix A.-B., Gothenburg	1923	C 1	2 Z		Ka	2	1	1	Lizenzbauten Phönix C I (s. Oesterreich T. d. L. 1923)									
Svenska Aero-A.-B. Lidigön, Stockholm (E. Heinkel, Warne-münde, siehe Deutschland)	1922	S 1	1 Z		Kwa	2	1	1	Lizenzbauten Hansa-Brandenburg W 29 (s. Deutschland)									
	1923	HE 3	1 Z		Sp	3	1	1	Lizenzbauten Heinkel HE 3 (s. Deutschland)									
	1923	HE 3	1 Z		Spw	3	1	1	Lizenzbauten Heinkel HE 3 (s. Deutschland)									
Aktiebolaget Thulin, Verkw Lymngbyhed/Landskrona	1921	L	2 Z		Ka	2	1	1	Thulin	80	11,60	6,70	36,50	0,55	0,27	0,82	180	
	1921	B	1 Z		Ka	2	1	1	Thulin	80	10,20	6,50	16,00	0,37	0,21	0,58	135	
	1922	H	2 Z		Ka	2	1	1	Thulin	80	19,40	11,10	60,00	1,50	0,60	1,12	125	
	1922	G	2 Z		Ka	2	1	1	Thulin	160	17,20	9,40	52,00	1,15			118	
<b>Schweiz</b>																		
Spalinger, Dü-bendorf (Agis)	1923		1 Z		Sp	1	1	1	Haacke	30								
Staatliche Werk-stätten, Thun	1922	D H 3	2 Z		Ka	2	1	1	Hispano Winterthur	150					0,35		150	
	1923	D H 5	2 Z		Ka	2	1	1		200	11,50	7,60	30,00	0,75	0,43	1,18	175	6,4
Waggonfabrik Schlieren, (Zürich)	1921	C I	2 Z		Ka	2	1	1	B. M. W.	185	11,50	7,85		0,76	0,40	1,16		

## Spanien

H. Alfaro, Madrid	1917	III	2 Z		Ka	2	1	1	Hispano	140	12,40	6,90	20,00				140	
	1919		2 Z		Kj	1	1	1										
	1921	IX	2 Z		Kj	1	1	1	Bristol	350	9,85	5,95	25,30					
	1924	XI	2 Z		Sp	1	1	1		32	7,00	4,65	10,30	0,15	0,10	0,25	130	4,8
Barron, La Hi-spano-Loring, Sevilla	1919		2 Z		Kj	1	1	1	Hispano	300								
	1923		1 Z		Ka	2	1	1										
J. de la Cierva, Madrid	1919 1922		2 Z		V	14	3	3	Hispano	660	25,00	14,00	134,0	3,00	1,00	4,00	145	
Autogiro siehe Schraubenflieger Seite 94																		
D.A. Diaz, Getafe	1919		2 Z		Kj	1	1	1										
J. Perojo, Madrid	1917		2 Z		Ka	2	1	1	Gnôme	80	8,20	6,50		0,35			140	
Hispano, Gua-dalajara	1923		2 Z		Ka	2	1	1	Nachbau Albatros C. (s. Deutschland T. d. L. 1923)									

## Tschechoslowakei

Aero Flugzeug-Werke, Prag (Tovarna Letadla/Aero Praha)	1921	Aero 1	2 Z		Ka	1	1	1	Mercedes	100	12,20	8,40	34,10	0,58	0,26	0,84	120		
	1921	Aero 2	2 Z		Kj	1	1	1	Hispano	220	7,70	5,40	16,70	0,53	0,33	0,86	243		
	1922	Aero 4	2 Z		Kj	1	1	1	B. M. W.	185	7,70	5,60		0,62	0,25	0,65	220		
	1922	Aero 10	2 Z		V	6	1	1	Maybach	260	14,20	10,00	51,00	1,30	0,75	2,05	140		
	1924	Aero 11	2 Z		Ka	2	1	1	B. M. W.	185									
	1924	Aero 12	2 Z		Ka	2	1	1	Maybach	260	12,78	8,34	36,88		0,52		193	7,0	
	1924	Aero 18	2 Z		Kj	1	1	1	B. M. W.	185	7,60	6,40	15,80	0,63	0,25	0,88	220	5,0	
	1924	Aero 20	2 Z		Kj	1	1	1	Hispano	300	9,76	6,75	23,30	0,75	0,35	1,10	225		
	1924	Aero 22	2 Z		V	2	1	1	Maybach	260									
	1924	Aero 24	2 Z		Kb	3	2	2	Maybach	490	22,50	12,50	110,0					4,0	
	Avia Co. M. Bondy, Prag (Tovarna na Letadla)	1920	B H 1	1 Z		Sp	2	1	1	Austro Daimler	40	10,80	5,80	10,70	0,26	0,19	0,50	112	3,4
		1923	B H 3	1 Z		Kj	1	1	1	B. M. W.	185	10,24	6,98	15,80	0,77	0,25	1,02	230	
1923		B H 5	1 Z		Sp	2	1	1	Anzani	70	9,80	6,50	14,00	0,33	0,24	0,57	150		
1923		B H 7 b	1 Z		Sp	1	1	1	Hispano	375	9,00	6,84	13,00	0,81	0,19	1,00	300		
1923		B H 9	1 Z		Sp	2	1	1	Walther	60	9,72	6,64	13,60	0,34	0,21	0,55	155		
1923		B H 10	1 Z		U	1	1	1	Walther	60	8,80	5,42	9,80	0,29	0,12	0,41	160		

Tschechoslowakei—Ungarn—Vereinigte Staaten von Nordamerika

Erbauer	Baujahr	Bau-muster	Zahl der Decken Z = Zug-schraube D = Druck-schraube	Ka = Aufklär., Kt = Torp., Sp = Sport, w = Schwimm., n = Nacht, Kj = Jagd, Kb = Bomben-wurf, U = Ubg., V = Ver-kehr, s = Flugboot	Zahl d. Sitze	Zahl d. Schr.	Zahl d. Mot.	Motoren-muster	Motorges.-P.-Stärke	Spannweite = b m	Länge = l m	Tragfläche = T m <sup>2</sup>	Leergewicht = L t	Zuladung = N t	Gesamtf-gewicht = G t	Geschwin-digkeit km/h	Gipfelhöhe km
Avia Co M. Bondy, Prag (Tovarna na Letadla)	1923	B H 11	1 Z		Sp	2	1	1	Walther	60	9,72	6,64	13,60	0,34	0,22	0,57	155
	1924	B H 12	1 Z		Sp	2	1	1	Walther	60	9,72	6,60	13,60	0,30	0,20	0,50	150
	1924	B H 14	1 Z		V	12	1	1	Lorraine	450							
	1924	B H 15	1 Z		Ka	2	1	1	Lorraine	450							
	1924	B H 16	1 Z		Sp	1	1	1	Blackburne	24	9,50	5,45	10,60	0,12	0,09	0,21	120
	1924	B H 17	2 Z		Kj	1	1	1	Hispano	300	8,86	6,73	21,08	0,83	0,30	1,13	240
	1924	B H 18	2		V	32	4	4									5,0
	1924	B H 19	1 Z		Kj	1	1	1	Hispano	300	10,80	7,38	18,10	0,78	0,37	1,15	250
Militär-Flugzeug Werke (Vojenska Tovarna na Letadla), Prag-Kbely.	1920	Sm 1	2 Z		Ka	2	1	1	Hiero	220	10,20	8,00		0,74	0,32	1,06	180
	1921	Sm 2	2 Z		Ka	2	1	1	Maybach	260	13,00	8,52	38,90	0,97	0,52	1,49	186
	1921	Sm 3	1 Z		Kj	1	1	1	B. M. W.	185	10,13	7,08	17,60	0,70	0,22	0,92	225
	1921	Sm 4	2 Z		Kj	1	1	1	Hispano	220	8,00	6,58	15,20	0,67	0,31	0,98	230
	1922	Sm 5	2 Z		Ka	2	1	1	Hiero	230	12,70	7,08	33,30	0,94	0,32	1,26	195
	1923	Sm 6	2 Z		Kb	2	1	1	Maybach	260	15,75	8,85	43,00	1,19	0,65	1,84	186
	1924	Sm 7a	2 Z		Kj	1	1	1	Hispano	300	10,00	7,08	20,80	0,70	0,30	1,00	235
	1924	Sm 8	1 Z		Kj	1	1	1	Napier	450	11,40	8,30	15,10	1,03	0,20	1,23	355
	1924	Sm 9	1 Z				3	3			35,00	19,00		3,50			
	1924	Sm 11	1 Z				2	2			21,00	11,50		1,10			
	1924	Sm 12	1 Z		U	2	1	1	Hispano	220	9,40	6,85	17,50	0,67	0,31	0,98	220
	1924	Sm 13	2 Z		Kj	1	1	1	Hispano	300	8,40	6,97	21,20	0,97	0,37	1,16	230
	1924	Sm 14	2 Z		Kb	2	1	1	Hiero	230				0,90	0,44	1,35	169
	1924	Sm 15	1 Z		Kbn	4	4	4			32,00	17,80					
	1924	Sm 17			Kbn	4	4	4									
1924	Nitra I			Sp	1	1	1	Salmson	15	12,00			0,16	0,10	0,26	75	

Ungarn

Felgl u. Rotter, Flugzeugbau, Ofenpest	1924	Feiro I	1 Z		V	4	1	1	Le Rhône	120	14,25	8,83	26,00	0,75	0,45	1,20	160
Torotzkai-Lamprich, Ofenpest	1924		1 Z		Sp	1	1	1	Salmson	12	12,00	5,00	18,00			0,21	70

Neuschloss-Lichtig, Flugzeugbau A.-G., Albertfalva	1923	SO	1 Z		U	2	1	1	Mercedes	100	11,40			0,58	0,22	0,80	140
	1924	O	1 Z		U	2	1	1	Mercedes	100	11,75	8,00	22,00	0,64	0,24	0,88	160

Vereinigte Staaten von Nordamerika

Advance Aircraft Co., Troy (Ohio)	1923	Waco 6	2 Z		U	3	1	1	Curtiss	90	9,14	7,02		0,51	0,34	0,85	142	5,8
The Aeromarine Plane and Motor Co., Key Port, New Jersey	1919	AS	2 Z		Kt	2	1	1	Wright	300	11,40	9,20	36,90	0,79	0,45	1,24		
	1922	40-U	2 D		Vs	2	1	1	Aeromarine	130	14,70	8,80	46,40	1,98	0,28	2,40	122	
	1922	44-U	2 D		Vs	3	1	1	Aeromarine	130	14,70	8,80	46,40	1,02	0,37	1,39	118	
	1922	50-U	2 D		Vs	3	1	1	Aeromarine	180	14,70	8,80	46,40	1,20	0,42	1,44	141	
	1922	60-U	2 D		Vs	5	2	2	Aeromarine	520	16,90	9,70	53,60	1,20	0,42	1,40	122	
	1922	50-52	2 D		Vs	3	1	1	Wright	180	14,70	8,80	46,40	1,02	0,60	1,40	141	
	1922	75	2 Z		Vs	12	2	2	Liberty	700	31,20	15,00	128,0	3,83	1,96	5,79	137	
	1922	80	2 D		Vs	6	1	1	Liberty	400	22,50	11,73	74,60	1,95	0,95	3,31	146	3,0
	1922	DH 4	2 Z		Kb	1	1	1	Nachbauten DH 4 (s. England T. d. L. 1923)									
	1923	MB 2	2 Z		Kbn	3	2	2	Liberty	800	22,50	13,20	108,0	3,32	2,16	5,48	190	4,6
	1924	AMC	2 D		Vs	6	1	1	Liberty	400	19,80	10,00	61,00	1,66	1,10	2,77	170	4,2
	1924	EO	2 Z		Sp	3	1	1	Anzani	80	11,58	7,63	23,60	0,38	0,11	0,49	118	
1924		2 Z		Pn	1	1	1	Liberty	400	15,24	10,00	50,00	1,30	0,71	2,01	185	5,2	
E. T. Allen Washington D. C.	1924	A-4	1 Z		Sp	1	1	1	Harley	12	8,00	5,50		0,08	0,07	0,15		
Atlantic Aircraft Corp., Hascrouck Heights N.Y. (s. Fokker, Holland)	1924		2 Z		Ka	2	1	1	Lizenzbauten Fokker C 4 (s. Holland)									
	1924		2 Z		Ka	2	1	1	Nachbauten DH 4 (s. England T. d. L. 1923)									
Baldwin Aircraft Co., Baldwin, Long Island N. Y.	1922	Orenko D	2 Z		Kj	1	1	1	Wright	300	9,10	7,30	24,00	0,45	0,35	0,80	237	6,8
	1922	Orenko F	2 Z		V	4	1	1	Wright	150	11,50	9,70	82,00	0,67	0,42	1,09	177	5,3
	1922	Orenko G	2 Z		V	6	2	2	Curtiss	180	15,50	9,70	60,40	1,19	0,60	1,79	132	
Barnhardt Ltd. Little, Pasadena Cal.	1922	BT-15	2 Z		V	5	2	2	Curtiss	180	16,65	9,90	49,8	1,18	0,69	2,07	145	

# Vereinigte Staaten von Nordamerika

Erbauer	Baujahr	Bau-muster	Zahl der Decken D = Zug-schraube D = Druck-schraube	Ka = Aufklär., Kt = Torp., Sp = Sport, w = Schwimm., n = Nacht, Kj = Jagd, Kb = Bomben-wurf, U = Übg., V = Ver-kehr, s = Flugboot	Zahl d. Sitze	Zahl d. Schr.	Zahl d. Mot.	Motoren-muster	Motorges.-PS.-Stärke	Spannweite = b m	Länge = l m	Tragfläche = T m <sup>2</sup>	Leergewicht = L t	Zuladung = N t	Gesamtwicht = G t	Geschwin-digkeit km/h	Gipfelhöhe km
Bethlehem Air-craft Corp., Bethlehem	1921	Ba. Co.	1 Z	Sp	2	1	1	Lawrance	60	9,10	7,02	19,90	0,31	0,27	0,58	145'	3,0
Boeing Airplane Co., Seattle Wash.	1924	B 1		V		1	1	Liberty	400	14,80			1,18	0,46	1,64	165	4,5
	1922	BBL 6	2 Z	V	3	1	1	Hall Scott	200	23,60	8,90	39,90	0,82	0,45	1,27	161	5,2
	1922	NSGAX	3 Z	Kb	3	2	2	Liberty	800	20,00	10,25		3,43	1,04	4,47	170	3,5
	1923	MB 3 A	2 Z	Kj	1	1	1	Lizenzbaut. Th. Morse MB3 (s. V. St. v. Nordamerik., S. 86)					0,89	0,41	1,20	167	
	1923		2 Z	Uw	2	1	1	Wright	200	11,20					1,36	266	7,1
	1924		2 Z	Kj	1	1	1	Curtiss	400	9,90	6,90						
1924		2 Z	Ka	2	1	1	Nachbauten DH 4 (s. England T. d. L. 1923)										
Booth, Aerial-Engi-neering Corp., Hammondsport, Neu York	1922	BR 1	1 Z	Sp	1	1	1	Wright	400	8,57	6,44	10,10	0,74	0,17	0,91	306	
Columbia Air-craft Corp., Far-mingdale, L. J. N. Y., früher Roos - Bellanca Co., Omaha Ne-braska	1922	CF	1 Z	V	6	1	1	Anzani	90	12,20	7,26	26,00	0,47	0,51	0,98	144	
	1920		1 Z	Sp	1	1	1	Anzani	35	8,00	5,20	15,50	0,18	0,17	0,35	135	
	1920		1 Z	Sp	2	1	1	Anzani	55						160		
	1924	CG	1 Z	V	8	1	1	Wright	300				0,51	0,55	1,06	180	8,0
	1924	DH 4	2 Z	V	1	1	1		400					0,93		230	
	1924	M	1 Z	V	1	1	1	Liberty	400							86	
1924	Sport	1 Z	Sp	2	1	1	Fahrrad	800									
Cox-Klemin Air-craft Co., Col-legePoint, Long Island, Neu York	1924	CK 1	1 Z	Vs	11	2	2	Wright	500	17,72	13,68		2,44		3,40	180	3,3
	1922	CK 2	2 Z	U	2	1	1	Wright	180	9,81	7,64		0,68		1,00		
	1922	Standart	2 Z	V	3	1	1	Mercedes	190	13,38	8,33	39,80	0,80	0,33	1,23		
	1923	DH 4	2 Z	Ka	2	1	1	Nachbauten DH 4 (s. England T. d. L. 1923)									
	1922		2 D	Ksa	3	2	2	Liberty	800								
	1923		2 D	Ksa	3	1	1	Lizenzbauten Curtiss MFK (s. Ver. Staat. v. Nordamerika)									
Curtiss Aero-plane and Motor Co., Inc., Garden City, Long Island, Neu York	1923	TW 2	2 Z	U	2	1	1	Wright	180	8,80	7,50	27,00			1,09	200	
	1924	XS 1	2 Z	Kwa	1	1	1	Wright	60	5,50	5,50		0,24	0,13	0,37	180	2,5
	1918	IN 4 D	2 Z	U	2	1	1	Curtiss	90	11,90	8,20	39,00	0,70	0,28	0,98	115	
	1922	Eagle 1	2 Z	Kk	4	0	0	Liberty	400	19,40	11,30	86,00	1,92	1,44	3,36	161	3,0
	1922	Eagle 2	2 Z	V	10	2	2	Curtiss	800	19,40	11,30	86,00	2,42	1,53	3,95	200	
	1922	Eagle 3	2 Z	V	3	3	3	Curtiss	1350	19,40	11,30	86,00					
	1922	MFK	2 D	Sps	3	1	1	Curtiss	160	15,00		86,80	0,87	0,36	1,23	123	
	1922	Oriole L 72-7	2 Z	Sp	3	1	1	Curtiss	160	15,00		37,10	0,77	0,37	1,14	154	
	1922	18 B	2 Z	K	1	1	1	Curtiss	400	11,43	7,11	28,50	0,90	0,46	1,36	258	
	1922	18 T	3 Z	K	1	1	1	Curtiss	400	9,70	7,08	26,20	0,83	0,49	1,32	262	
	1922	T	1 Z	Kwt	3	2	2	Curtiss	800	19,75	15,80	77,00		0,67		180	
	1922	Triplane	3 Z	Sp	1	1	1	Curtiss	400	6,10	5,87	16,20					
	1922	ArmyRacer	2 Z	Sp	1	1	1	Curtiss	375	5,80	5,78	9,10	0,66	0,22	0,88	325	
	1922	NavyRacer	2 Z	Sp	1	1	1	Curtiss	400	6,85	6,11	17,30	0,77	0,19	0,98	310	
	1923	Army CR 3	2 Z	Spw	1	1	1	Curtiss	465	6,82	7,64	15,80	0,96	0,28	1,24	314	7,1
	1923	Navy R2C1	2 Z	Sp	1	1	1	Curtiss	500	5,40	6,01	13,26	0,76	0,17	0,93	428	
	1924		2 Z	Pn	1	1	1	Curtiss	160	10,06	7,92	34,00	0,77	0,37	1,14	170	4,2
	1924		2 Z	Kj	1	1	1	Curtiss	400	9,77	6,96	25,60	0,84	0,41	1,25	274	8,5
	1924	CS 1	2 Z	Kwa	2	1	1	Wright	550	17,06	10,36						
	1924	NBS 1	2 Z	Kbn	1	2	2	Liberty	800								
1924	TS 1	2 Z	Kaw	1	1	1	Lawrance	220	7,60	7,50	20,90			0,92	200		
1924	TS 2	2 Z	Kaw	1	1	1	Aeromarine	240	7,60	7,50	20,90			0,94	210		
1924	TR 1	2 Z	Kaw	1	1	1	Lawrance	220	7,60	7,50	20,90			0,81	210		
1924	TR 2	2 Z	Kaw	1	1	1	Aeromarine	240	7,60	7,50	20,90			0,90	210		
1924	PW 8	2 Z	Kj	1	1	1	Curtiss	420	9,75	7,01		0,81	0,35	1,16	280	7,6	
Dayton-Wright Airplane Co. Dayton, Ohio	1922	FP 2	2 Z	Kw	4	2	3	Liberty	800	15,60	11,20	62,00	2,60	0,84	3,86	103	5,5
	1922	KT	2 Z	Sp	3	1	1	Liberty	420	13,30	9,10	40,50	1,22	0,65	1,87	193	
	1922	OW	2 Z	Sp	3	1	1	Wright	180	8,70		49,00	0,66	0,22	0,88	161	
	1923	Chummy TA 3	2 Z	U	2	1	1	Le Rhône	80	9,20	6,90	26,60	0,42	0,20	0,62	183	
	1923	TW 3	2 Z	U	2	1	1	Wright	180	9,20	6,90		0,42	0,20	0,62		
	1921	RB	1 Z	Sp	1	1	1	Hall Scott	250	6,90	6,60		0,63	0,20	0,83		
Davis-Douglas Co., Santa Mo-nica, Cal.	1923	W. C.	2 Z	Kt	2	1	1	Liberty	400	16,00	6,00	22,00	1,60	0,97	2,56	160	3,0
	1923	W. C.	2 Z	Kwt	2	1	1	Liberty	400	16,00	6,00	22,00	1,90	0,97	2,88	160	2,5
	1924	DT 2	2 Z	Kt	1	1	1	Liberty	400	15,25	11,50	66,00			161	2,0	
	1924	DT 4	2 Z	Kb	1	1	1	Wright	650						3,09	185	4,3

Taschenbuch der Luftflotten 1924/25.

# Vereinigte Staaten von Nordamerika

Erbauer	Baujahr	Bau- muster	Zahl der Decken Z = Zug- schraube D = Druck- schraube	Ka = Aufklär., Kt = Torp., Sp = Sport, w = Schwimm., n = Nacht, Kj = Jagd, Kb = Bomben- wurf, U = Üb., V = Ver- kehr, s = Flugboot	Zahl d. Sitze		Motoren- muster	Motorges. PS - Stärke	Spannweite = b m	Länge = l m	Tragfläche = T m <sup>2</sup>	Leergewicht = L t	Zuladung = N t	Gesamte- gewicht = Gt	Geschwin- digkeit km/h	Gipfelhöhe km	
					Zahl d. Sohr.	Zahl d. Mot.											
G. Elias Bros. 965 Elk Street, Buffalo, New York	1922	TA 1	2 Z	U	2	1	ABC	170	9,35	7,04	31,30	0,64	0,27	1,02	156	4,9	
	1922	Stupar ES1	2 Z	V	5	2	Le Rhône	160	10,52	7,42	35,70	0,71	0,43	1,41	145		
	1922	EM 1		Kj	1	1	Wright	300	12,10	8,45	45,00		1,81	164	5,2		
	1924	NBL 2		Kbn							139,0		2,71	169	4,1		
	1923		2 Z	Ka	2	1	Nachbauten	Short (s. England)									
Gallaudet Air- craft Corp. East Greenwich, Rhode Island	1923	DH 4	2 Z	Ka	2	1	Liberty	420	12,90	9,20	40,30	1,10	0,60	1,70			
	1923	C 3	2 Z	V	5	1	Liberty	420	13,60	9,00	50,70	1,26	0,91	1,17	201	3,7	
	1924	D 4	2 D	Kaw	2	1	Liberty	420	14,20	10,20	57,50			2,47	216		
Heath Ltd. Air- plane, Chicago	1923	EL	1 Z	Sp	2	1	Lawrance	60	10,00	5,70	11,70	0,33	0,18	0,51	137	2,7	
	1922	EB	2 Z	Sp	1	1	Heath	20	7,26	5,48	15,30	0,61	0,27	0,88	137	3,6	
	1921	Feather	2 Z	Sp	1	1	Thor	20	7,30	5,50	15,30	0,16	0,09	0,25			
	1924	Favorite	2 Z	U	2	1	Curtiss	90	10,05			0,52	0,25	0,77			
Hild-Marshonet New York	1920		2 Z	Sp	1	1	Hild	20	7,30	5,80		0,20	0,11	0,31			
Huff-Daland Co. Inc. Ogdensburg New York	1922	TW 5	2 Z	Us	2	1	Wright	200									
	1922	HD 8 A	2 Z	U	2	1	Curtiss	90	8,82	7,30	21,10	0,51	0,30	0,81	237	3,1	
	1922	TA 2	2 Z	U	2	1	ABC	170	10,50	6,50	29,60	0,64	0,27	1,02	156	1,5	
	1923	HN-1	2 Z	U	2	1	Wright	180									
	1923	TA 6	2 Z	U	2	1	Wright	200	9,44	7,16		0,57	0,32	0,89	185	5,5	
1924	Petrel 4	2 Z	U	3	1	Wright	200	8,95	7,32		0,66	0,41	1,07	169			
Hull, New York	1924		2	Vw	9	1	Wright	200	19,80	10,00	40,20	1,70	1,10	2,80	150		
Huntington Neu York	1921		1 Z	Sp	1	1		15	6,10	4,45	7,40	0,10	0,08	0,18			
Irwin-Aircraft Co., Sacramen- to, Cal.	1923	Meteor- plane	2 Z	Sp	1	1		15	6,05	4,20	9,80	0,11	0,74	0,85	90	0,75	
Johnson Airplane & Supply Co., Dayton, Ohio	1924	Hartzell	2 Z	U	2	1	Curtiss	90							144		
J. L. Aircraft Corp., 347 Mad- ison Avenue, New York City	1921	J. L.	1 Z	V	6	1	Lizenzbauten	Junkers F 13 L, F 13 W, F 13 S (s. Deutschl. S. 45)									
E. M. Laird, Co., Wichita, Kansas	1924		2 Z	V	6	1	Packard	300	11,60	8,70			0,80	153			
	1923		2 Z	Sp	3	1	Curtiss	90	10,90	7,10		0,49	0,30	0,79	138		
Ch. E. Lay 3727 Saybrook Ave, Cincinnati	1924	Dixi	1 Z	Sp	1	1		40	6,01	4,50							
Lawson	1922	L 4	2 Z	V	28	3	Liberty	1200	36,50	19,00	226,0	6,05	3,70	9,75	112	6,7	
Lincoln-Stan- dard Aircraft Corp., Lincoln, Nebraska.	1923	L. C. 5	2 Z	V	5	1	Wright	220	12,35	8,00	42,30	0,82	0,61	1,43	153		
Loening Aero- nautical Engi- neering Corp., 420 East 31. Str., New York.	1922		2 Z	Sp	1	1	Anzani	60	8,50	5,80		0,25	0,22	0,48			
	1923	R 4	1 Z	Kj	1	1	Packard	600	8,24	6,41	16,10	0,91	0,31	1,22	273		
	1922	Kittew	1 Z	Spw	1	1	Lawrance	30	5,70								
	1921	Air Yacht	1 D	Vs	4	1	Liberty	400		3,90	6,70	0,13	0,09	0,22			
1924	P. W. 2	1 Z	Kj	1	1	Wright	300	10,65	7,90					226			
Longreen Air- craft Co. To- peka (Kansas)	1924		2 Z	Sp	1	1	Anzani	60	8,50	5,80		0,25	0,22	0,48			
	1924		2 Z	Ka	1	1	Anzani	60									
L. W. F. Engi- neering Corp. College Point, Long Island NY.	1922	H(O.W.L.)	2 Z	V	3	3	Liberty	1200	32,00	16,70	200,0	5,56	3,45	9,01	177	5,3	
	1922	O. W. L.	2 Z	Kb	3	3	Liberty	1200	32,00	16,20	202,0	5,60	3,45	9,05			
	1922	I 2	2 Z	K	1	1	Hall Scott	400	17,10	9,50	29,80	1,71	1,80	2,51	161	3,4	
	1922	Butterfly	1 Z	Sp	1	1	Cato	70	9,00	5,80	16,00	0,27	0,14	0,41	111		
	1924	DT 2	2 Z	Kt	2	1	Lizenzbauten	Douglas DT 2 (s. Ver. Staat. v. Nordamerika)									
	1924	MBT	2 Z	Kb	4	2	Lizenzbauten	Martin MBT (s. Ver. Staat. v. Nordamerika)									
1924	T 3	2 Z	V	6	1	Liberty	400										



# Vereinigte Staaten von Nordamerika

Erbauer	Baujahr	Bau-muster	Zahl der Decken Z=Zugschraube D=Druck-schraube	Ka=Aufklär., Kt= Torp., Sp=Sport w= Schwim., n=Nacht, Kj=Jagd, Kb=Bomben-wurf, U=Übg., V=Ver-kehr, s=Flugboot	Zahl d. Size		Motoren-muster	Motorges. PS-Stärke	Spannweite	Länge = l = b m	Tragfläche = I m²	Leergewicht = L t	Zuladung = N t	Gesamtwicht = G t	Geschwin-digkeit km/h	Gipfelhöhe km
					Zahl d. Schr.	Zahl d. Mot.										
A. L. Markwell, Los Angeles, Californien	1924	Skylark	2 Z	V	8	2 2		16,00	11,00							140
Glenn L. Martin Co., Cleveland Ohio.	1921	MB 2	2 Z	V	4	2 2	Liberty	800	22,50	13,20	103,0	3,32	2,16	5,48	190	4,6
	1922	MBT	2 Z	Kb	4	2 2	Liberty	800	21,70	14,10	99,00	2,92	1,67	4,59	162	4,9
	1921	MT	2 Z	Kb	4	2 2	Liberty	800	21,70	13,90	99,00	3,24	2,25	5,49	190	4,5
	1923	MO-1	1 Z	Kwa	2	1 1	Curtiss	375				1,50				
	1923	MO-1	1 Z	Ka	2	1 1	Curtiss	375				1,50				
	1923	MS-1	2 Z	Kwa	1	1 1	Lawrance	60	5,50	5,35		0,29	0,13	0,42		
	1924		2 Z	Pn	1	1 1	Wright	200	12,80	8,53	40,00	0,91	0,65	1,56	170	5,2
	1924	M 70	2 Z	Pn	1	1 1	Wright	180	11,58	8,22	40,00	0,78	0,52	1,30	160	5,1
	1924	M 2 0 1	2 Z	Kaw	3	1 1	Curtiss	400	13,25	10,10	43,70	1,38	0,73	2,11	177	4,6
	1924	M 67	2 Z	U	2	1 1	Wright	200	12,80	8,47	40,00	0,88	0,28	1,16	180	5,8
1924	M 67	2 Z	Üw	2	1 1	Wright	200	12,80	9,82	40,00	0,95	0,29	1,24	180		
J. V. Martin Aeroplane Factory, Garden City, Neu York	1922	K III	2 Z	Sp	1	1 1	Lawrance	45								
	1923		2 Z	Kw	1	1 1	Lawrance	60								
	1924	Messenger	2 Z	Ka	1	1 1	Lizenzbaut. Sperrli-Messenger (s. Ver. Staat. v Nordamerika)									
H C. Mummert Jamaica, N. Y.	1922	Cootie Sport-plane	2 Z	Sp	1	1 1	Lawrance	25	5,50	3,66	8,35	0,16	0,11	0,27		
	1923		1 Z	Sp	1	1 1	Harley	12	6,08	4,25		0,13			120	
Remington-Burnell Aircraft Corp., West 45th Street, Neu York City	1923	RB 2	2 Z	V	23	2 2	Atlantic	1200	26,60		142,0	4,10	3,67	7,77	174	3,6
C. F. Rocheville, San Diego, Cal.	1923		1 Z	Ex	1	1 1	Hispano	300								
Rogers-Day, Construction Co., Gloucester, New Jersey	1923	T. A. D. 1	2 Z	Sp	2	1 1	Curtiss	90	8,85		23,50	0,47	0,30	0,77	137	
	1924	Arrow	2 Z	V	1	1 1	B. M. W.	185	12,80	9,80	40,80	1,22	0,73	1,95	153	2,7
Sattco, Service Aviation Co., Wabash, Indiana	1923		2 Z	V	7	1 1	Liberty	400	13,25	9,22	44,50	1,23	0,89	2,12	200	5,1
Sikorski Aero Engineering, Corp., Rosevelt, Long Island	1924		2 Z	V	11	2 2	Hispano	400	21,00	13,40	76,00				161	
Slinger, Chester F., Palo Alto, by Reedwood City, San Francisco.	1922				1	1 1		9	6,70			0,06	0,06	0,12	97	
Lawrence Sperry Aircraft Co., Farmingdale Long Island, Neu York (J. Columbia Corp. Farmingdale	1922	Messenger	3 D	Vs	3	1 1	Liberty	400	14,60	9,60	62,30	1,69	1,03	2,70	146	
	1922		2 Z	Ka	1	1 1	Lawrence	60	6,00	5,40	14,00	0,26	0,11	0,37	153	
	1922	Verville	1 Z	Sp	1	1 1	Wright	400	9,82	6,70	14,00			1,02	308	
	1923	Verville	1 Z	Sp	1	1 1	Curtiss	500	9,34	6,25	13,60			1,12	352	
1923	D H 4	2 Z	Ka	2	1 1	Nachbauten D H 4 (s. England T. d. L. 1923)										
E. Stinson Chicago	1922		2 Z	Sp	1	1 1	Curtiss	90	10,30	6,80	29,40	0,43	0,25	0,86	156	
Stout-Engineering Laboratories, Inc. Detroit, Mich.	1922	S M 20	1 Z	V	5	1 1	Packard	200	10,90	7,30	31,80	0,85	0,54	1,39	185	
	1924	Air Sedan	1 Z	V	4	1 1	Wright	180	12,40	9,85				135		
	1924	Air Pullmann	1 Z	V	8	1 1	Liberty	400	17,80	14,00	55,20	1,35	0,89	2,24	160	3,0
	1923		1 Z	Kt	3	2 2	Liberty	800	18,30		73,10	3,00	1,48	4,50	182	

# Vereinigte Staaten von Nordamerika

98

Erbauer	Baujahr	Bau-muster	Zahl der Decken Z=Zugschraube D=Druckschraube	Ka=Aufklär., Kt-Torp., Sp=Sport, w=Schwimm., n=Nacht, Kj=Jagd, Kb=Bombenwurf, U=Übg., V=Verkehr, s=Flugboot	Zahl d. Sitze		Motoren-muster	Motorges. P.S.-Stärke	Spannweite = b m	Länge = l m	Tragfläche = I m <sup>2</sup>	Leergewicht = L t	Zuladung = N t	Gesam-gewicht = G t	Geschwin-digkeit km/h	Gipfelhöhe km
					Zahl d. Schr.	Zahl d. Mot.										
Swallow Air-plane Mfg. Co., Wichita, Kan.	1922	Laird	2 Z		Sp	3 1 1	Curtiss	90 10,90	7,10			0,49	0,30	0,79	138	5,5
	1924		2 Z		V	3 1 1	Curtiss	90 10,00			46,00	0,46	0,26	0,62	160	
	1924	Beach	1 Z		Sp	1 1 1	Harley	12 6,40	4,80		8,95					
S. S. Swanson, Vermillion, South Dakota	1923	SSS 3	2 Z		Sp	1 1 1	Lawrance	28 5,72	4,57	9,30	0,17	0,08	0,25	145		
	1923	SSS 4	2 Z		Sp	2 1 1	Le Rhône	80 8,50	7,00	35,00	0,36	0,21	0,57	160		
	1924	Wan-Free-mann CS			Kb		Wright	650 17,00					1,80	170		
Thomas Morse Aircraft Corp., Ithaca, New York	1920		2 D		Ka	2 1 1	Wright	600 10,80	7,70	59,20	1,30	1,22	2,52	217	6,0	
	1923	M B 7	1 Z		Kj	1 1 1	Wright	400 7,33	5,64	10,80			0,90	290		
	1923	T M 22	1 Z		Sp	1 1 1	Packard	600 8,87	6,00	16,00			1,25	289		
	1922	M B 3	2 Z		Kj	1 1 1	Wright	300 7,90	6,10	2330,	0,62	0,30	0,92			
	1924	S 9	2 Z		U	2 1 1	Wright	200 8,74	6,35	27,50			0,86	190		
	1924	M B 9	1 Z		Kj	1 1 1	Wright	300 8,74	5,80					275		
U. S. Army Air Service Engineering Division, Neu York	1923	T A 4	1 Z		U	2 1 1	Lawrance	140 9,75	6,75							
	1923	CO-1	1 Z		Ka	2 1 1	Liberty	400 17,20	10,20							
	1924	CO-5	2 Z		Ka	2 1 1	Liberty	400					1,08			
	1923	T W-1	2 Z		U	2 1 1	Liberty	200 9,20	6,80							
	1922	Verville	2 Z		Sp	1 1 1	Packard	600 8,60	7,40	20,90	1,10	0,34	1,47			
U. S. Navy, Air Service Engineering Division, Neu York	1921	F 5 L	2 Z		Ksa	3 2 2	Liberty	730 32,10	15,00	129,5	4,42	1,76	6,18	135	0,8	
	1923	T R 1	2 Z		Kwa	1 1 1	Lawrance	220 7,62	7,50	21,00			0,81	210		
	1923	TS 1	2 Z		Ka	1 1 1	Lawrance	200 7,62	7,50	21,00			0,92	210		
	1923	TS 2	2 Z		Kwa	1 1 1	Aeromarine	240 7,62	7,50	21,00			0,92	210		
	1924	P N 7	2 Z		Ksa	3 2 2										
	1924	P N 7	2 Z		Ksb	3 2 2	Wright	1300 31,50	15,00	130,0						
Chance Vought Corp., LongIsland City, New York	1921		2 Z		Kwa	2 1 1	Lawrance	140 10,50	8,80	29,00						
	1922	VE 10	2 D		V	3 1 1	Curtiss	90 10,80	8,10		0,60	0,27	0,87	130		
	1923	UO-1	2 Z		Ka	2 1 1	Aeromarine	250 10,78	8,82	28,50	0,64	0,54	1,18	197		
Watermann	1922	3 L 400	2 Z		V	3 1 1	Liberty	400 13,30	8,30	43,70	1,27	0,64	1,71	203	6,7	
Wattline	1922		1 Z		Kj	1 1 1	Hispano	300 12,00	7,50						8,5	
West Virginia	1922		2 Z		Sp	3 1 1	Liberty	150 13,50	8,20	40,00	0,77	0,32	0,99	129	2,1	
Weaver Aircraft Co., Crain, Ohio	1922	Wa Ko 4	2 Z		Sp	1 1 1	Curtiss	90 8,50	7,00	24,50	0,52	0,41	0,39	135		
	1920	Cootie	1 Z		Sp	1 1 1	Marble	30 6,80	4,90	8,00	0,13			100		
G.D.Withe, Los Angeles	1920		1 Z		Sp	1 1 1	Indian	18 7,00	4,30		0,09	0,08	0,17			
(Wittemann-Aircraft Corp., Hasbrouck Heights, New Jersey)	1923	Barling NBL 1	3 ZD		Kbn	8 6 6	Liberty	2400 36,60	19,85				18,1	150		
	1923	DH 4	2 Z		Ka	2 1 1	Nachbauten D H 4 (s. England T. d. L. 1923)									
Wright Aeronautical Corp., Patterson, New Jersey.	1923	Navy Mystery	2 Z		Kj	1 1 1	Wright	650							300	
	1923	F 2 W	2 Z		Sp	1 1 1	Wright	700 6,85	6,50	16,20			1,32	370		
	1923	Falke	1 Z		Kj	1 1 1	Lizenzbauten Dornier									
	1924	NW 2	2 Z		Kwj	1 1 1	Wright	650 8,28	8,40	23,20	1,63	0,40	2,03	300		
	1924	SDW-1	2 Z		Ka	2 1 1	Wright	675								

### 3. Motorlose Flugzeuge Deutschland

Erbauer	Baujahr	Baumuster	Zahl d. Deck.		Spannweite = b m	Flügelhöhe = t m	Tragfläche = f m <sup>2</sup>	Länge = l m	Leergewicht = L kg	Gesamtgewicht = G kg	Flächenbelastung G/f kg/m <sup>2</sup>
			Zahl d. Sitze								
Aachener Segel- Flugzeugbau Aachen, bezw. Flugwiss. Ver. Aachen bezw. Aerodynam. Institut T. H. Aachen	1921	B Blaue Maus	1	1	9,70	1,70	15,50	6,00	53,0	128,0	8,3
	1923	Rheinland	1	1	12,70	1,25	15,00	5,60	102,0	162,0	12,0
	1924	Pipo	2	1	7,50		15,00	4,50			
Bahnbedarf A.G. (Babag), Darm- stadt, bezw. Ak. Fliegergruppe T. H. Darmstadt	1922	Geheimrat	1	1	12,10	1,40	14,30	5,50	90,0	160,0	11,6
	1923	Konsul	1	1	18,70	1,20	22,00	5,50	130,0	200,0	9,1
	1923	Piepmatz	1	1	11,00	1,20	12,00	4,60	65,0	135,0	11,3
K. Berr, Königs- berg	1924		1	1	13,00		16,50	5,50			
Caspar-Werke, Lübeck-Trave- münde, Privall.	1922	Sb 3	1	1	13,00	1,80	22,00	5,00	84,0	154,0	7,0
Akad. Flieger- gruppe T. H. Berlin-Charlot- tenburg	1923	Teufelchen	1	1	12,60	0,60	13,50	5,00	106,0	176,0	13,0
	1923	Charlotte	1	1	14,50	1,50	19,50	4,10	133,0	203,0	10,0
Akad. Flieger- gruppe T. H. Braunschweig	1923	SB 2	2	1	8,40		18,00	5,70			
DaimlerMotoren Ges., Werk Sin- delingen/Wttbg.	1919	L 15	1	2	12,64		24,00	7,17			
Deutsche Akad. Fliegergruppe T. H. Danzig	1924	Danzig	1	1	13,00	1,20	15,60	5,45	110,0	180,0	11,2
Akad. Flieger- gruppe T. H. Darmstadt	1922	Edith	1	1	12,60	1,40	15,00	5,10	90,0	160,0	10,7
	1923	Margarethe	1	2	15,00	1,65	25,00	6,60	180,0	320,0	12,1
Flugtech. Verein, Dessau	1923	Der Dessauer	1	1	12,60	1,23	15,50	5,70	115,0	135,0	10,0
Flugtech. Verein, Dresden	1922		2	1	9,00	1,40	18,70	4,60	60,0	135,0	7,7
	1922	Doris	1	1	12,60	1,50	15,50	4,80	89,0	155,0	10,0
	1923	Falke	1	1	10,65	1,20	11,70	4,35	90,0	155,0	12,8
Dresdener Segel- flugzeugbau, Dresden	1923	M 27 Schoop	1	1	12,00		18,00	5,40			

Erbauer	Baujahr	Baumuster	Zahl d. Deck.		Spannweite = b m	Flügelhöhe = t m	Tragfläche = F m <sup>2</sup>	Länge = l m	Leergewicht = L kg	Gesamtwicht = G kg	Flächenbelastung G/F kg/m <sup>2</sup>
			Zahl d. Sitz								
W. Drude, Berliner Segelflugverein, Berlin, Manteuffelstr.	1923	BSV 6 E 3	1	1	10,00		15,00	4,85			
V. f. Luftfahrt, Erfurt	1923		1	1	12,00		22,00	6,10	150,0	220,0	10,0
G. Espenlaub, Wasserkuppe, Rhön, Grünau, Riesengebirge	1922	E 3	1	1	17,00	1,00	17,00	5,00	110,0	170,0	10,0
	1923	E 4	1	1	15,00	1,40	21,00	5,30	120,0	190,0	9,0
	1923	E 5	1	1	12,00	1,20	14,00	5,00	86,0	156,0	10,3
	1924	E 6	1	1	10,00	0,70	17,00	5,00	50,0	120,0	17,1
	1924	S	1	1	12,00		22,00	6,10	150,0	220,0	10,0
V. f. Luftfahrt, Essen	1923		1	1	11,00		16,00	5,00			
Gothaer Gleit- u. Segelflugverein, Gotha	1923		1	1	12,00		16,00	5,20			
Flugtech. Verein, Halle	1924	Gretchen	1	1	12,00		16,00	5,80			
Hannoversche Waggonfabrik, H.A.W.A., Hannover - Linden, bzw. Flugwiss. Ver. T. H. Hannover	1921	Vampyr	1	1	12,60	1,50	16,00	5,20	120,0	195,0	12,0
	1922	Greif	1	1	11,60	1,80	15,00	5,20	86,4	160,0	10,6
	1923	Spatz	1	1	8,00		11,00	4,00			
	1924	Pelikan	1	1	15,00		15,00	5,26			
Harth, Reg.-Bau-mstr., Bamberg	1922	Harth-Messerschmidt S 10	1	1	14,00	1,50	19,00	4,50	80,0	150,0	7,9
	1923	Pilotus S 9	1	1	12,00		15,00	3,75			
Heidecke, Naumburg	1924	Flieg. Baby	1	1	11,00		15,00	5,50			
Wiss. Flugsportklub Heidelberg bzw. Waggonfabrik Fuchs, Heidelberg	1923	Sauzahn	2	1	14,00	0,80	15,00	4,90	120,0	190,0	12,0
E. Kehr, Geisa	1923	Geisa	1	1	12,20		17,00	5,50			
K. Krüger, Mehlem	1923	Schlägel u. Eisen	1	1	13,00		16,00	5,50			
J. Ksoll, Schön-Ellgut	1923	Galgenvogel	1	1	14,00		17,00	5,50	125,0	195,0	11,0
	1924	Breslau	2	1	18,00		28,00	7,00			

Erbauer	Baujahr	Baumuster	Zahl d. Deck.	Zahl d. Sitze	Spannweite = b m	Flügelhöhe = t m	Tragfläche = I m <sup>2</sup>	Länge = l m	Leergewicht = L kg	Gesamtwicht = G kg	Flächenbe- lastung G/I kg/m <sup>2</sup>
Luftfahrzeug- Ges. L. F. G., Berlin W 62, Kleiststr. 8	1922	Phoenix	1	1	16,00	1,90		7,10			
A. Martens, Wasserkuppe, Rhön	1924	Max Moritz	1	1	14,00		14,00	4,70			
			1	1	14,00		14,00	4,70			
Luftverkehr, Melnigen	1924		1	1	12,00			6,00	120,0	200,0	7,0
Messerschmitt Flugzeugbau, Bamberg	1923	S 14	1	1	14,00	1,35	17,50	5,40	105,0	175,0	9,6
Nordbayerischer Luftfahrt-Ver- band, Nürnberg	1921	D 14	2	1	7,80		16,50	3,90	40,0	110,0	6,2
W. Pelzner, Nürnberg	1921		2	1	5,40	1,30	14,00	2,70	11,5	86,5	6,2
C. Peyean, Königsberg	1923	Königsberg	1	1	12,60	1,40	18,00	5,30	100,0	170,0	9,0
	1924		2	1	10,00	1,00	17,00	5,00			
R. Platz	1923		1	1			16,00		40,0	100,0	6,2
Prometheus- Werke, Hanno- ver-Herren- hausen	1923	Strolch	1	1	14,00	1,00	14,00	5,00	85,0	155,0	10,7
P. Riedel, Naum- burg	1924	PR IV	1	1	11,30		15,00	5,60			
F. Ruhnau, Kö- nigsberg	1923		1	1	12,50	1,30		4,50	55,0	130,0	
G. Schenk u. W. Hübner, Roß- lau/Anh.	1923		1	1	15,40	1,60	19,00	7,00	122,0	192,0	9,5
Schertel v. Bur- tenbach, Alba- tros-Werke, Berlin	1924	SS 1	1	1	13,60		18,00	4,80	112,0	182,0	10,0
F. Schulz, Schar- nick (Seeburg)	1922	FS 3	1	1	12,50	1,60	16,00	4,50	47,3	122,0	7,6
Ostpr. und	1924	FS 8	1	1	14,00	1,95	22,00	5,00	90,0	160,0	7,2
Möbelf. Schulz, Tilsit	1924	FS 9	1	1	14,00	1,30	15,50	5,00	100,0	160,0	10,3

Erbauer	Baujahr	Baumuster	Zahl d. 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>
Flugsportklub Schweinfurt	1924		2	1	8,00		20,00	5,00			
Flugtechnischer Verein Schwaben, Stuttgart	1923	Schwaben	1	1	11,20		13,50	5,50			
Dr. Sultan, Berlin	1924		2	1	8,70	1,30	17,50	4,50	65,0		
Weltensegler, G. m. b. H., Segel- flugzeugwerke, Baden-Baden, Langestr. 112.	1922 1922 1923 1923	Frohe Welt Roland Hols der Teufel Bremen	2 1 1 1	1 1 1 1	8,00 11,00 12,00 13,20		20,00 15,00 20,00 17,00	5,00 5,00 5,80 5,00	60,0 100,0 130,0	130,0 170,0 200,0	6,5 11,3 8,0
Ndr. V. f. Luft- fahrt S. Wupper- tal u. Lipp. W. A. G., Detmold	1924	Roemryke Berge	1	1	16,00		17,50	5,40			
Segelflugvereini- gung, Zittau	1924		1	1	14,00			6,00	200,0	260,0	13,0
Flugtechn. Verein Zwickau	1924	Sorgenkind	1	1	9,30		12,30	5,40			

England

C. W. S. Court- ney, Wright, Sa- yers u. Central- Aircraft Co., Ltd., Kilburn	1922		1	1	12,80	1,80	21,80	7,90	87,0	160,0	7,3
George England Ltd., Walton-on- Thames, Gor- don-England	1922	Sibylla	1	1	8,50		11,20	5,40	39,0	104,0	10,2
A. Gray u. W. S. Buchanan, Nort- holt	1922	Brokker	1	1	8,90			7,80	230,0	300,0	
Handasyde Air- craft Ltd., 11a Regent Street, London SW., F. P. Raynham	1922		1	1	10,90	1,50	14,60	5,20	72,5	143,0	9,8
de Havilland Aircraft Co. Ltd., Stag Lane, Edg- ware, Middlesex	1922		1	1	15,30		20,40	8,20	114,0	182,0	8,9
F. W. Merriam, London	1922		1	1	11,00			5,90	91,0	161,0	

Finnland

H. Adaridy, M. u. G. Glutoreff, Helsingfors	1923	S 22	1	1	9,80	1,25		4,70	100,0	180,0	
---	------	------	---	---	------	------	--	------	-------	-------	--

Erbauer	Baujahr	Baumuster	Zahl d. Deck-	Zahl d. Sitze	Spannweite = b m	Flügelhöhe = t m	Tragfläche = T m <sup>2</sup>	Länge = l m	Leergewicht = L kg	Gesamige- wicht = G kg	Flächenbe- lastung G/F kg/m <sup>2</sup>
<b>Frankreich</b>											
Association Fran- çaise Aérienne A. F. A., Paris	1924	Leyat	2	2							
Bonnet, Paris	1922		1	1	8,74		18,00	5,50		125,0	7,7
	1923		1	1	7,10	0,60	10,50	4,65	45,0	115,0	11,5
Bardin, Paris	1923		1	1	11,65		21,00	7,50	140,0	210,0	10,0
L. Coupet, Paris	1922		1	1	11,00		20,00	6,00	40,0	110,0	5,5
Constructions Aéronautiques É. Dewoitine, Rue Lafayette, Toulouse	1922		1	1	11,30		11,50	4,90	110,0	170,0	14,7
	1923		1	1	11,20		15,00	4,35	100,0	170,0	11,0
	1923		1	2	14,40		18,00	5,70	160,0	300,0	16,5
Henri et Maurice Farman, 167 Rue de Silly, Billancourt (Seine)	1922	Moustique Sport	1	1	10,00		15,00	6,00	40,0	110,0	7,3
	1922		2	1	9,00		25,00	7,00	125,0	195,0	7,8
P. Levasseur, 17/21 Place Felix Faure, Paris	1922	Abrial	1	1	12,20		20,00	6,10	90,0	160,0	8,0
Mangan, Paris	1924	M 2	1	1	11,50	1,30	10,25	4,95	130,0	200,0	19,0
L. de Monge, Paris	1922		1	1	11,00		25,00	7,62			6,2
J. Montagne, Paris	1923	DMX	1	1	14,00	1,00	12,00	5,00	40,0	110,0	9,1
L. Peyret, Cour- tevoie	1922		1	1	6,60	1,10	14,20	5,30	67,5	138,0	9,8
	1923		1	1	8,50		12,00	5,80	60,0	130,0	10,7
Henri Potez, 14 Rue Clément, Levallois-Perret	1922	VIII P	2	1	8,00		21,00	5,90	110,0	180,0	8,5
St. Aubin, Mar- Thomas, Paris seille	1923		1	1	12,00		21,75	6,66	100,0	170,0	7,7
	1923		1	1	12,05		21,00	6,50	90,0	160,0	7,6
<b>Holland</b>											
N. V. Nederland- sche Vliegtui- genfabriek Amsterdam Rokin 84	1922	Fokker 4	2	2	12,00	1,50	36,00	6,50	93,0	163,0	4,5

Erbauer	Baujahr	Baumuster	Zahl d. Deck.		Zahl d. Sitze		Spannweite = b m	Flügelhöhe = t m	Tragfläche = F m <sup>2</sup>	Länge = l m	Leergewicht = L kg	Gesamtgewicht = G kg	Flächenbelastung G/F kg/m <sup>2</sup>
			1	2	1	2							

### Italien

Cambilargin-Visco, Somma Lombardo	1924	Asup	1	1	11,70			16,00	5,40	75,0	145,0	8,9
	1924	Goliardia	1	1	13,00			23,00	5,60	55,0	125,0	5,4
Paglierini-Gabardini Cameri, Novara	1924	Febo	1	1	12,00	2,30	30,00	8,00				

### Österreich

Akad. Segelflieger Gruppe T. H., Graz	1924	Maulwurf II	1	1	10,00			14,00				
	1924	Kautz	2	1	6,00			14,00	4,00			
	1924	Vandale	1	1	15,00			17,00	5,60	120,0		
	1924	Sturmvogel	1	1	15,00			17,00	5,50	110,0		

### Schweiz

H. Aecherli, Fällanden, Zürich	1924	Hafa 6	2	1	5,82	1,45	12,90	3,62	18,0	83,0	6,3
H. Gafner, Bern Verbindung für motorlosen Flug Zürich und J. Kempf, Frank- furt/M.	1923		2	1	7,00	1,50	21,00	4,20	48,0	112,0	5,3
	1923	JKF 5	2	1	5,50		13,50	3,80	16,0	86,0	6,6
	1923	JKF 6	2	1	6,80		14,50	4,20	29,0	149,0	10,3

### Vereinigte Staaten von Nordamerika

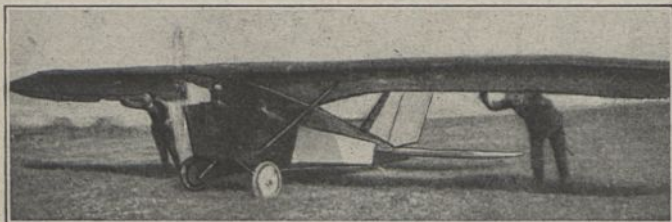
E. T. Allen, Washington D. C.	1922		1	1	7,40		10,50	4,50	34,0	104,0	
California, Institute of Technology, Pasadena, Calif., G. Vultee, L. Kiesling, W. Calverie	1923		1	1	12,20	1,37	16,70			181,0	10,8
Curtiss Aeroplane and Motor Corp. Ltd. Garden City, Long Island, New York	1922		2	1	8,52	1,52	24,80	6,75	68,0	140,0	5,6
Nordman Flush U. S.	1924		1	1	12,20	1,40			90,0	150,0	



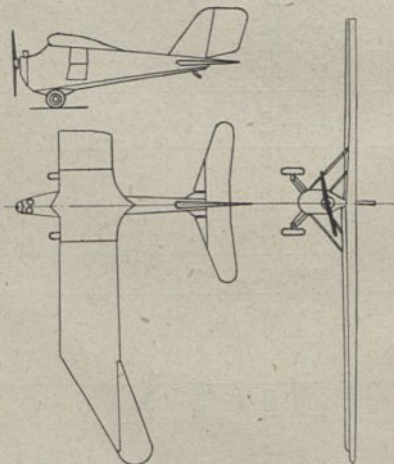
# Schraubenflieger

Erbauer	Baujahr	Bau- muster	Zahl der Motoren	Motoren- Muster	Motoren-Ge- samt-PS- Stärke	Zahl d. Hub- schrauben	Schrauben- durchmesser = d m	Umdrehung. d. Schrauben = U/min	Schrauben- Kreisfläche F m <sup>2</sup>	Leergewicht = L t	Hubkraft = H t	Gesamtwi- cht = G t	Leistungsbe- lastung = G/L kg/PS	Bemerkungen
<b>Dänemark</b>														
Ellehammer, Lindholm	1920				50	2								Soll geflogen sein. Ge- heimhaltung.
<b>England</b>														
L. Brennan, Lon- don-Farnbo- rough	1921					2								Versuche im Auftrag der engl. Heeresverwaltung. Soll erfolgreich geflogen sein. Geheimhaltung.
G. Denny	1921				32	6	7,60		14,00		0,62			Versuche
Passat	1921			ABC	11	1					0,09			Versuche
<b>Frankreich</b>														
Damblank u. Lacoin, Paris	1921	Alerion				2								Versuche
Oemmlchen, Paris	1920		1	Dutheil	25	2	6,40		64,00	0,36	0,25		10,2	Flüge mit 144 m <sup>3</sup> Zusatz- ballon
			1	Le Rhône	110	4	6,40 bzw. 7,60					0,84		Flüge bis 2 Min. Dauer und 220 m Länge
<b>Spanien</b>														
J. de la Cierva, Madrid	1922	Auto-Giro	1	Le Rhône	80	1	8,00		10,00		0,50		6,2	Viele erfolgreiche Flüge, auch mit Gast
P. Pescara, Bar- celona	1920		1	Hispano	60	2	6,50	150	28,30	0,50	0,36		8,3	Versuche z. T. mit Unter- stützung der französ. Heeresverwaltung
	1921		1	Hispano	120		7,00				0,60			
<b>Ungarn</b>														
v. Petroczy, v. Kármán-Zuro- vec, Ungarische Allgemeine Ma- schinenfabrik A.-G. (Mág.) Ofenpest u. Dr. Lipták u. Co., Pestgentörincz	1918	SF I	1	Elektro-M.	190	4	4,20	800	48,00	0,65	1,10		5,8	Erfolgreiche Versuche im Fesselflug
	1918	SF II	3	Le Rhône	360	2	6,00	600	28,30	1,40	1,50		4,5	Über 30 erfolgreiche Fes- selflüge bis 50 m Höhe und 1/2 Stunde Dauer. Anfangs 3 × Gnôme 100 PS=300 PS
<b>Vereinigte Staaten von Nordamerika</b>														
M. Berliner, New York	1920		1	Gnôme	80	2	5,50		53,75	0,28	0,40		5,0	Flüge bis 90 m Länge
G. de Bothezat, Dayton, Ohio	1921		1	Le Rhône	170	4	7,62				1,64	1,61		Versuche für U.S. Army, geflogen bis 2,45 Min. Dauer und 4,5 m Höhe
Crocker u. He- witt, New Jersey	1918		1	Elektro-M.	126	2	15,60	100	176,00		1,15		9,2	Versuche
Leineweber, Chicago	1920			Preßluft		2								

## Motorflugzeuge Deutschland



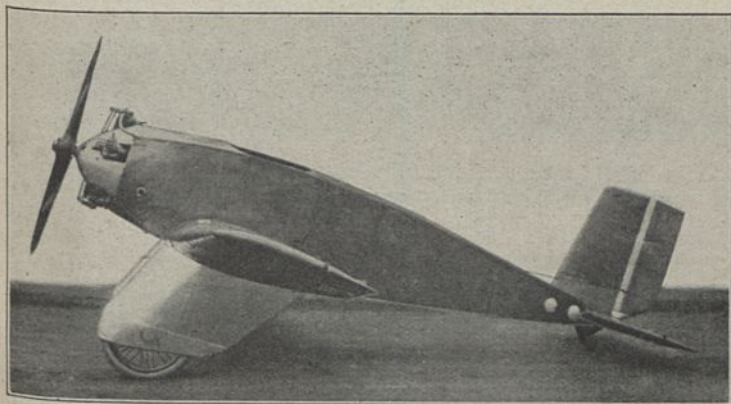
**Aachen K F (1923) Sp 1; E: W. Klemperer**  
 $b = 13,00 \text{ m}$ ;  $l = 6,00 \text{ m}$ ;  $T = 16,00 \text{ qm}$ ;  $L = 0,16 \text{ t}$ ;  $N = 0,08 \text{ t}$ ;  
 $G = 0,24 \text{ t}$ ;  $M: \text{Mabeco } 7,5 \text{ PS}$ ;  $\text{Bst.: Holz, Stoff}$



**Aachen K F**



**Albatros B II (1915) Ka 2 u. U 2**  
 G = 1,05 t; M: Mercedes 100 PS; MG: 0; Bst.: Holz, Stoff



**Albatros L 59 (1923) Sp 1; E: R. Schubert**  
 b = 10,30 m; l = 5,40 m; T = 10,00 qm; L = 0,34 t; N = 0,14 t; G = 0,48 t;  
 V = 150 km/h; M: Siemens 60 PS; Bst.: Holz, Stoff

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

## Deutschland



**Albatros L 60 (1923) Sp 2; E: R. Schubert**

$b = 10,30$ ;  $l = 5,40$  m;  $T = 10,00$  qm;  $L = 0,36$  t;  $N = 0,24$  t;  $G = 0,60$  t;  
 $V = 165$  km/h; M: Siemens 80 PS; Bst.: Holz, Stoff



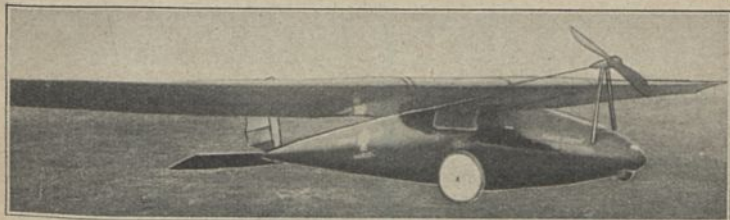
**Albatros L 66 (1924) Sp 2; E: R. Schubert**

$b = 9,00$  m;  $l = 5,40$  m;  $T = 13,5$  qm;  $L = 0,22$  t;  $N = 0,17$  t;  $G = 0,39$  t;  
 $V = 100$  km/h; M: Haacke 30 PS; Bst.: Holz, Stoff

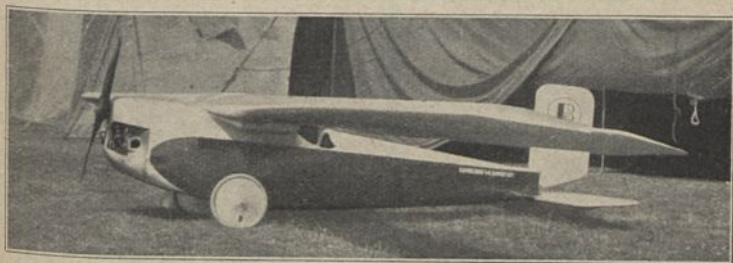


**Albatros L 58 (1923) V 6; E: R. Schubert**

$b = 18,00$  m;  $l = 10,90$  m;  $T = 44,50$  qm;  $L = 1,37$  t;  $N = 0,88$  t;  
 $G = 2,25$  t;  $V = 150$  km/h; M: Maybach 240 PS; Bst.: Holz, Stoff



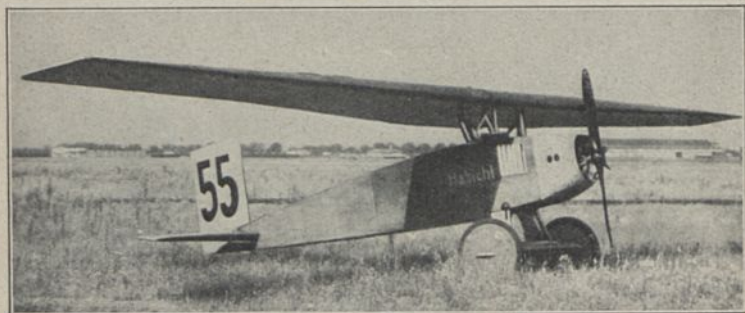
**Bäumeer „Roter Vogel“ (1924) Sp 1; E: Bäumeer Aero**  
 $b = 10,00 \text{ m}$ ;  $l = 7,50 \text{ m}$ ;  $T = 13,60 \text{ qm}$ ;  $L = 0,13 \text{ t}$ ;  $N = 0,11 \text{ t}$ ;  $G = 0,24 \text{ t}$ ;  
 $V = 110 \text{ km/h}$ ;  $M: \text{Douglas } 14 \text{ PS}$ ;  $\text{Bst.: Holz, Stoff}$   
**Bäumeer Aero, G. m. b. H., Hamburg-Fuhlsbüttel**



**Bahnbedarf B. A. G. E 1 (1924) Sp 1; E: A. Botsch**  
 $b = 11,00 \text{ m}$ ;  $l = 5,00 \text{ m}$ ;  $T = 12,50 \text{ qm}$ ;  $G = 0,22 \text{ t}$ ;  $V = 140 \text{ km/h}$ ;  
 $M: \text{Blackburn } 12,5 \text{ PS}$ ;  $\text{Bst.: Holz, Stoff}$   
**Bahnbedarf-A.-G., Darmstadt**

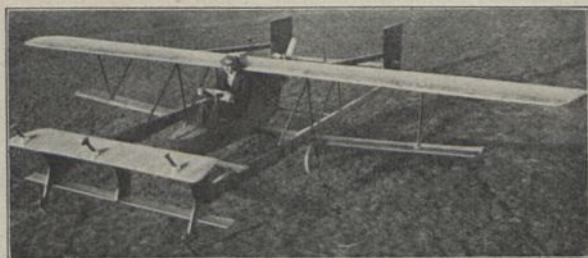


**Sperber „Knorcke“ (1924) Sp 1**  
 $b = 12,00 \text{ m}$ ;  $l = 5,00 \text{ m}$ ;  $T = 14,40 \text{ qm}$ ;  $M: \text{Prüssing } 10 \text{ PS}$ ;  $\text{Bst.: Holz, Stoff}$   
**Sperber-Berliner Segelflugverein, Berlin**



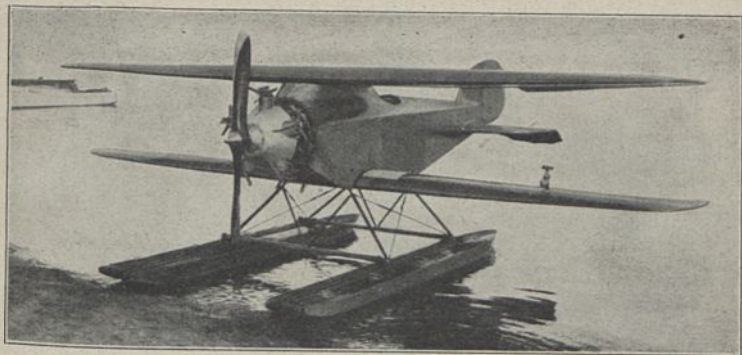
**Blume-Hentzen „Habicht“ (1924) Sp 1; E: W. Blume, F. Hentzen**  
 $b = 12,00 \text{ m}$ ;  $l = 5,20 \text{ m}$ ;  $T = 10,80 \text{ qm}$ ;  $G = 0,25 \text{ t}$ ;  $V = 120 \text{ km/h}$ ;  
 M: Siemens 16 PS; Bst.: Holz, Stoff

**Blume-Hentzen, Berlin-Adlershof**



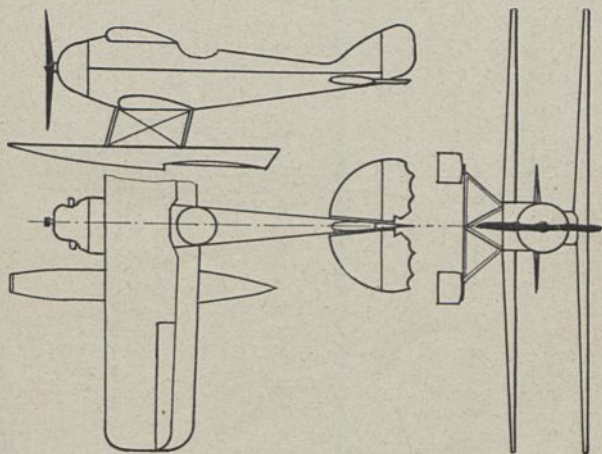
**Budig (1922) Sp 1; E: F. Budig**  
 $b = 8,20 \text{ m}$ ;  $l = 5,80 \text{ m}$ ;  $T = 13,00 \text{ qm}$ ;  $L = 0,11 \text{ t}$ ;  $N = 0,07 \text{ t}$ ;  $G = 0,18$   
 M: B. M. W. 4 PS; Bst.: Holz, Stoff

**P. Lösche-Budig, Leipzig**



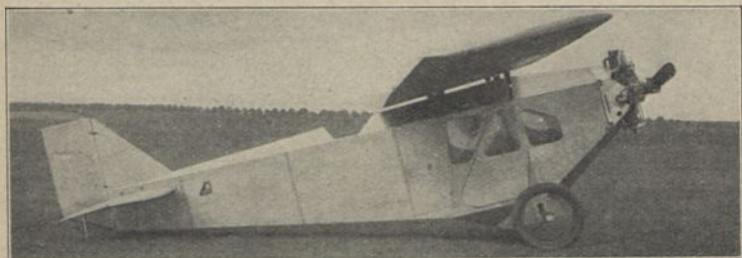
Caspar U I (1923) Spw 1; E: E. Heinkel

$b = 7,20 \text{ m}$ ;  $l = 6,20 \text{ m}$ ;  $T = 14,00 \text{ qm}$ ;  $L = 0,36 \text{ t}$ ;  $N = 0,15 \text{ t}$ ;  $G = 0,51 \text{ t}$ ;  
 $V = 150 \text{ km/h}$ ;  $H = 3,0 \text{ km}$ ;  $M$ : Siemens 50 PS; Bst.: Holz, Stahl



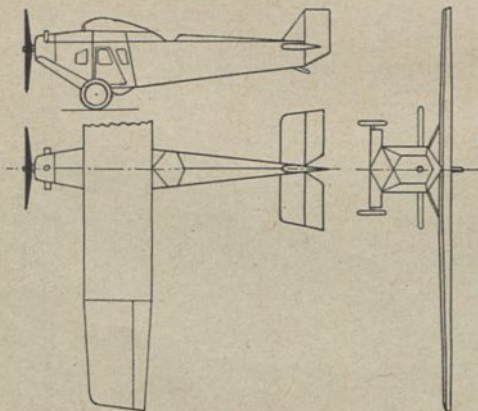
Caspar U I

Caspar-Werke, Komm.-Ges. a. A., Travemünde



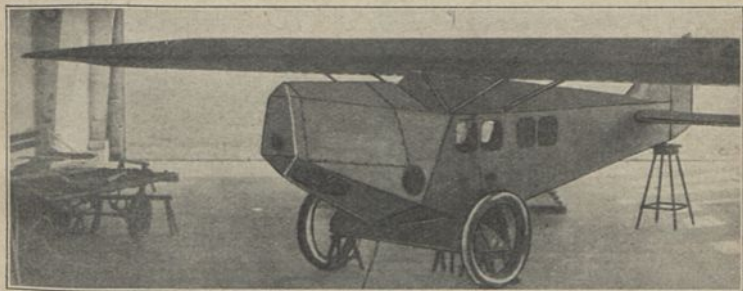
Caspar C L E 11 (1923) V 3; E: E. v. Loebl

b = 12,00 m; l = 6,65 m; T = 18,20 qm; L = 0,45 t; N = 0,38 t; G = 0,83 t;  
 V = 160 km/h; H = 3,0 km; M: Siemens 80 PS; Bst. Holz, Stahl



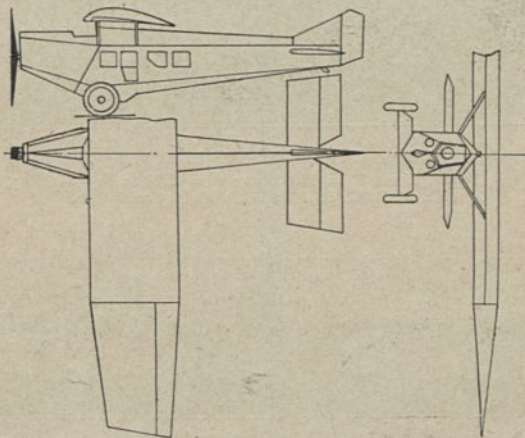
Caspar C L E 11





Caspar C L E 12 (1924) V 8; E: E. v. Loeßl

$b = 20,00$  m;  $l = 11,27$  m;  $T_{\text{max}} = 53,40$  qm;  $L = 1,75$  t;  $N = 1,10$  t;  $G = 2,85$  t;  
 $V = 160$  km/h;  $H = 4,0$  km; M: Maybach 260 PS; Bst.: Holz, Stahl



Caspar C L E 12

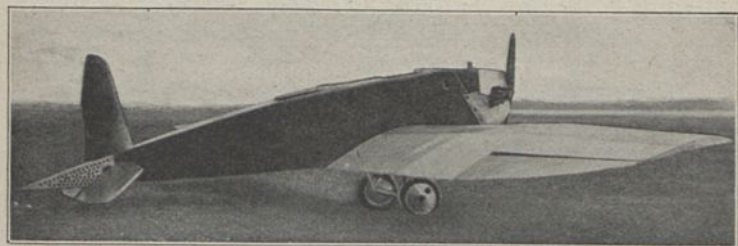
Caspar-Werke, Komm.-Ges. a. A., Travemünde

## Deutschland



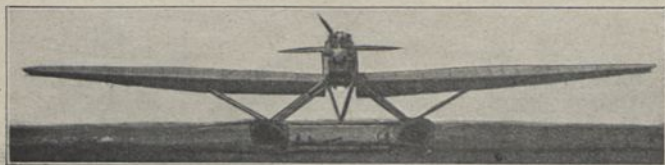
Caspar C L E 16 (1924) V 3; E: E. v. Loeßl

b = 12,00 m; l = 6,72 m; T = 18,00 qm; L = 0,52 t; N = 0,38 t; G = 0,90 t;  
V = 150 km/h; M: Siemens 80 PS; Bst.: Holz, Stahl



Caspar C 17 (1924) Sp 2; E: E. v. Loeßl

b = 12,00 m; l = 4,20 m; T = 15,00 qm; L = 0,18 t; N = 0,17 t; G = 0,35 t;  
M: A. B. C. 35 PS; Bst.: Holz, Stahl, Stoff



Caspar S 1 (1923) V 5

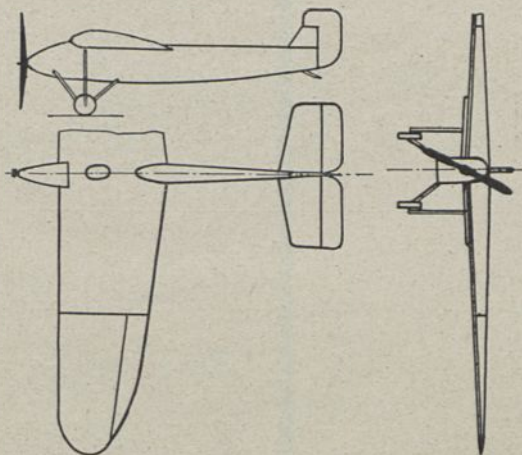
b = 17,50 m; l = 12,60 m; T = 54,00 qm; L = 1,60 t; N = 0,70 t; G = 2,30 t;  
V = 160 km/h; H = 3,0 km; M: Maybach 260 PS; Bst.: Holz, Stahl, Stoff

Caspar-Werke, Komm.-Ges. a. A., Travemünde



Daimler L 15 (1919) Sp 2; E: H. Klemm

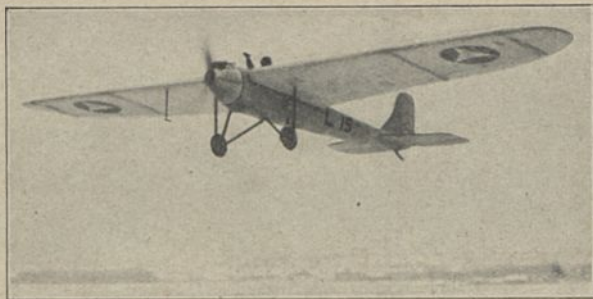
b = 12,64 m; l = 6,62 m; T = 24,00 qm; M: Fahrrad 12 PS; Bst.: Holz, Stoff



Daimler L 15

Daimler-Motoren-Gesellschaft, Sindelfingen

## Deutschland



Daimler L 15

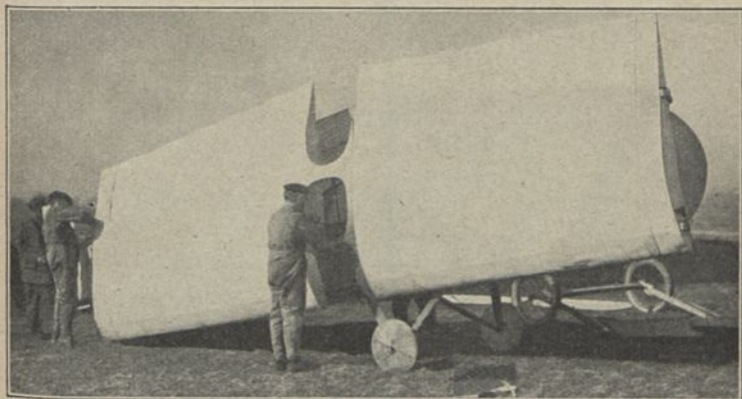


Daimler L 16

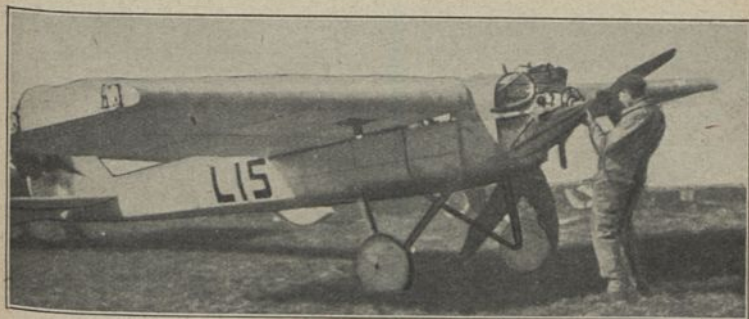


Daimler L 15. Zerlegt

Daimler-Motoren-Gesellschaft, Sindelfingen



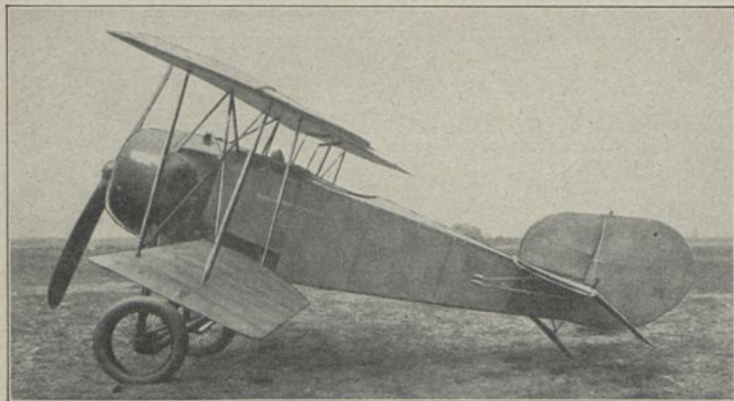
Daimler L 15. Zerlegt zum Straßentransport



Daimler L 15. Aufbau

Daimler-Motoren-Gesellschaft, Sindelfingen

## Deutschland



Deville (1923) Sp 1; E: C. Deville  
M: Gnôme 50 PS; Bst.: Holz, Stoff

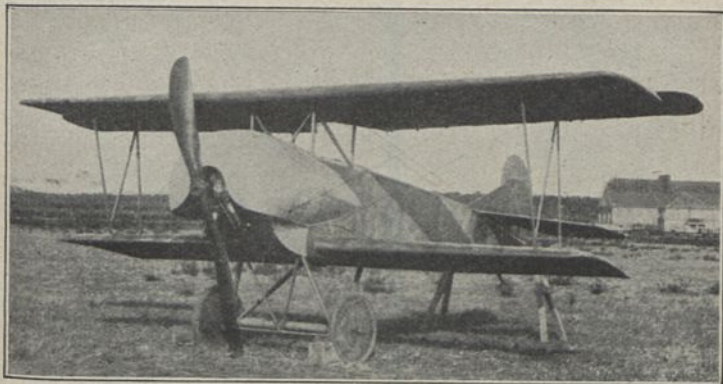
[ Carl Deville, Frankfurt/Main



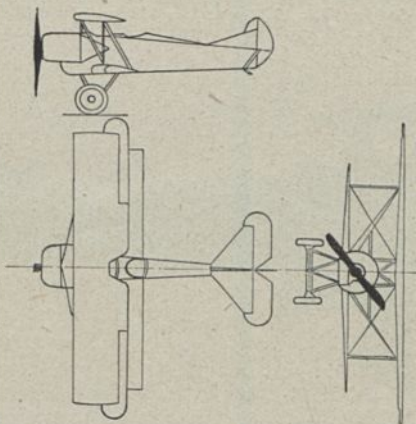
DFW (1919) V 3

b = 13,60 m; l = 7,30 m; T = 38,00 qm; L = 0,97 t; N = 0,30 t; G = 1,27 t;  
V = 150 km/h; H = 5,5 km; M: Benz 200 PS; Bst.: Holz, Stoff

Deutsche Flugzeug-Werke i. L., Leipzig

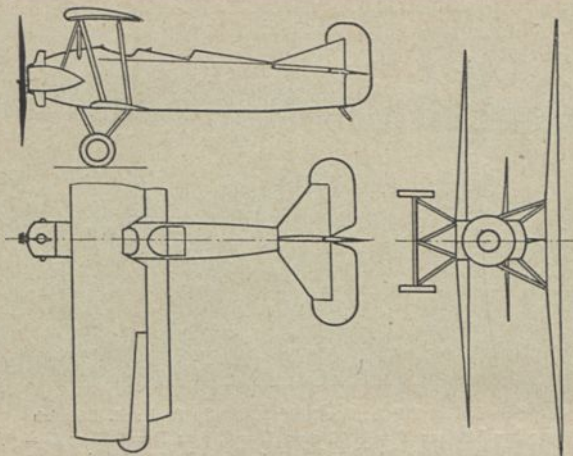


Dietrich Gobiet DP 1 „Sperber“ (1922) Sp 2; E: R. Dietrich  
 $b = 7,20 \text{ m}$ ;  $l = 5,90 \text{ m}$ ;  $T = 14,00 \text{ qm}$ ;  $L = 0,34 \text{ t}$ ;  $N = 0,22 \text{ t}$ ;  $G = 0,56 \text{ t}$ ;  
 $V = 140 \text{ km/h}$ ;  $H = 3,5 \text{ km}$ ;  $M$ : Gnôme 80 PS;  
 Bst.: Holz, Stahl, Stoff



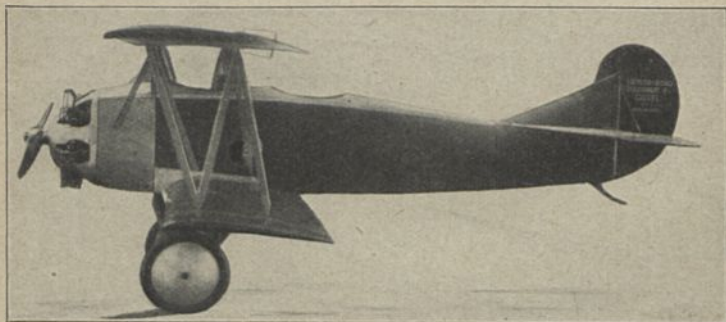
Dietrich-Gobiet DP 1 „Sperber“

Dietrich-Gobiet-Flugzeugwerk A.-G., Cassel.



Dietrich-Gobiet DP II, (1923) Sp 2; E: R. Dietrich

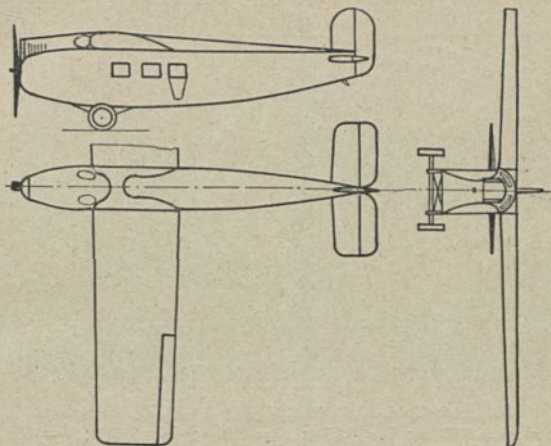
b = 7,20 m; l = 5,90 m; T = 16,32 qm; L = 0,34 t; N = 0,16 t; G = 0,50 t;  
 V = 140 km/h; H = 2,8 km; M: Siemens 60 PS; Bst.: Holz, Stahl, Stoff



Dietrich-Gobiet DP II a (1923) Sp 2; E: R. Dietrich

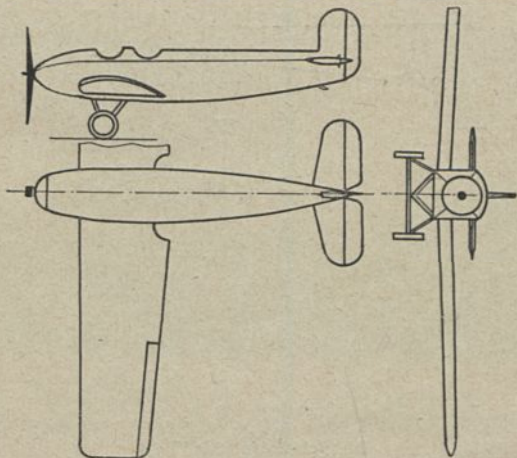
b = 7,20 m; l = 5,90 m; T = 16,32 qm; L = 0,40 t; N = 0,22 t; G = 0,62 t;  
 V = 160 km/h; H = 3,2 km; M: Siemens 80 PS; Bst.: Holz, Stahl, Stoff





**Dietrich-Gobiet DP III (1924) V 8; E: R. Dietrich**

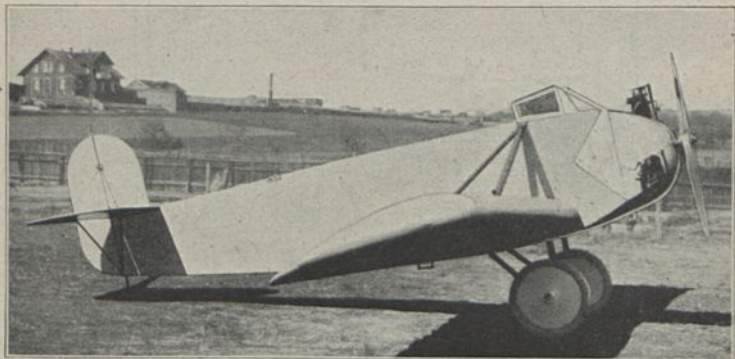
$b = 18,40$  m;  $l = 12,10$  m;  $T = 46,50$  qm;  $L = 1,31$  t;  $N = 0,99$  t;  $G = 2,30$ ;  
 $V = 160$  km/h; M: Benz 200 PS; Bst.: Holz, Duralbeplankung



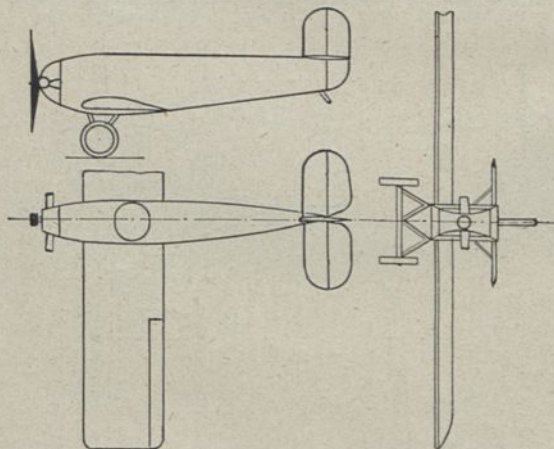
**Dietrich-Gobiet DP IV (1924) Sp 2; E: R. Dietrich**

$b = 13,00$  m;  $l = 7,70$  m;  $T = 20,70$  qm;  $L = 0,49$  t;  $N = 0,23$  t;  $G = 0,72$  t;  
 $V = 150$  km/h; H = 3,0 km; M: Siemens 100 PS; Bst.: Holz, Stahl, Stoff

Dietrich-Gobiet-Flugzeugwerk A.-G., Cassel.

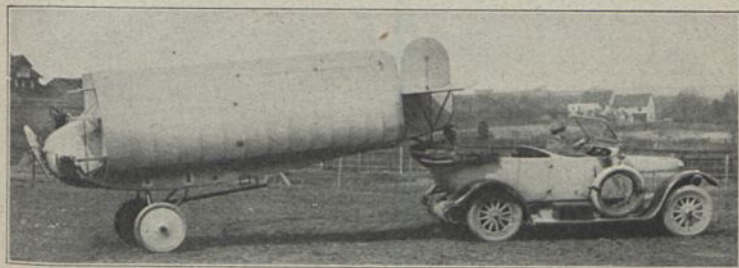


**Dietrich-Gobiet DP VI (1924) Sp 1; E: R. Dietrich**  
 b = 9,00 m; l = 6,00 m; L = 0,23 t; N = 0,20 t; G = 0,43 t; V = 150 km/h;  
 H = 3,2 km; M: Haacke 50 PS; Bst.: Holz, Stahl, Stoff

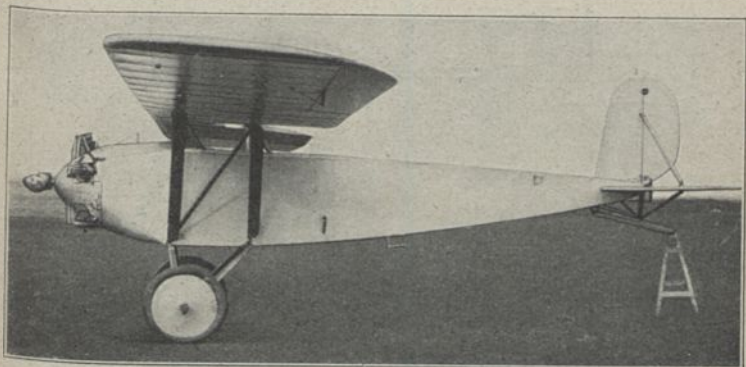


**Dietrich-Gobiet DP VI**

**Dietrich-Gobiet-Flugzeug-Werk A.-G., Cassel**

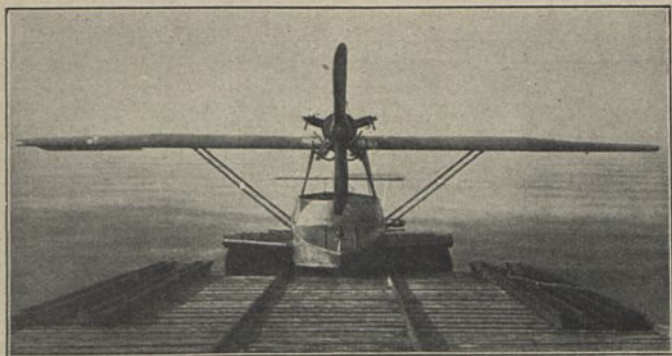


Dietrich-Gobiet DP VI, Straßentransport

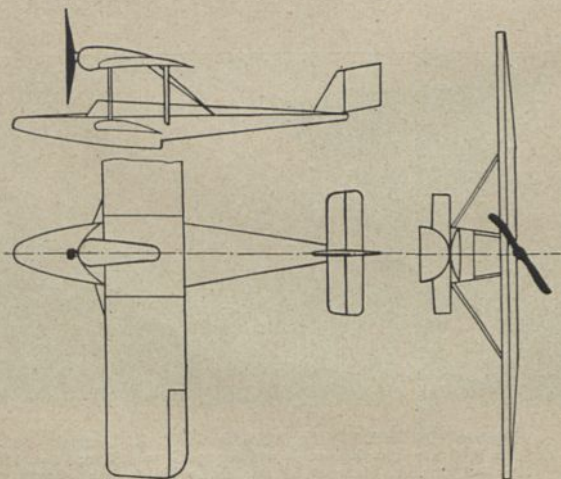


Dietrich-Gobiet DP VII a (1924) Sp 2; E: R. Dietrich  
 $b = 9,66$  m;  $l = 6,00$  m;  $L = 0,31$  t;  $N = 0,21$  t;  $G = 0,52$  t;  $V = 140$  km/h;  
 $H = 3,0$  km; M: Siemens 50 PS; Bst.: Holz, Stahl, Stoff

Dietrich-Gobiet-Flugzeugwerk A.-G., Cassel

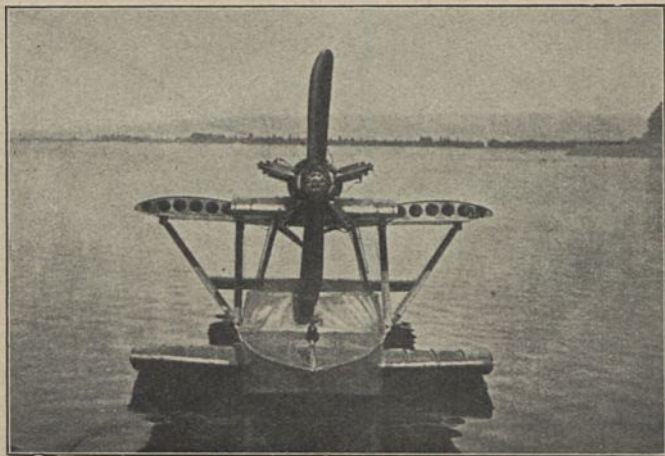


**Dornier „Libelle I“ (1921) Sps 3; E: C. Dornier**  
 $b = 8,60$  m;  $l = 7,15$  m;  $T = 14,00$  qm;  $L = 0,39$  t;  $N = 0,25$  t;  $G = 0,64$  t;  
 $V = 130$  km/h;  $H = 2,5$  km;  $M$ : Siemens 60 PS;  $Bst.$ : Dural

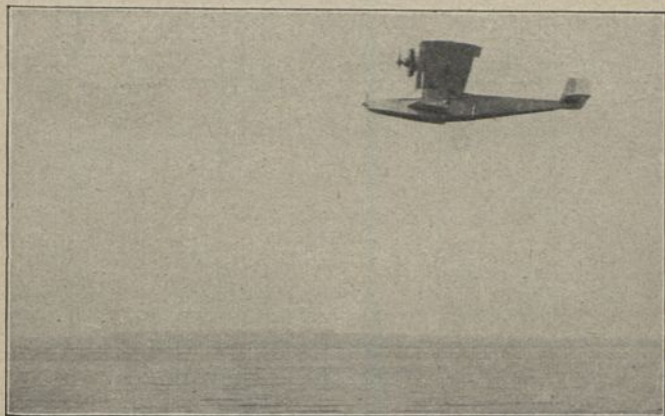


**Dornier-„Libelle I“**

**Dornier Metallbauten G. m. b. H., Friedrichshafen/B.**

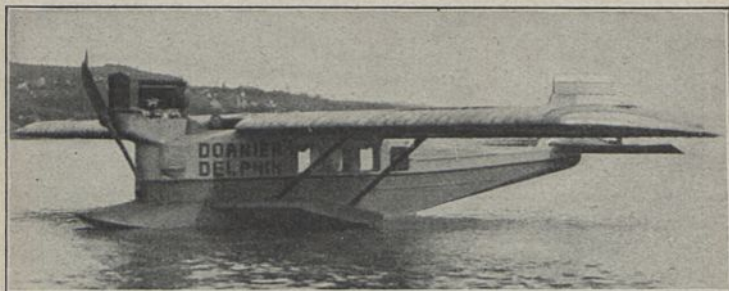


Dornier „Libelle I“. Flügel zum Wassertransport zurückgelegt



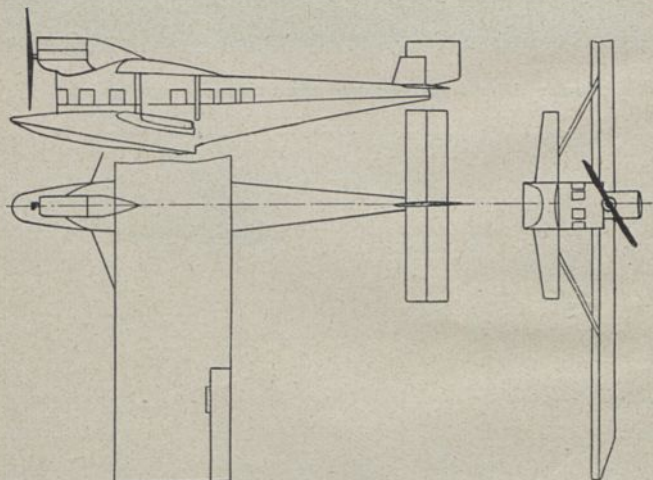
Dornier „Libelle I“

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



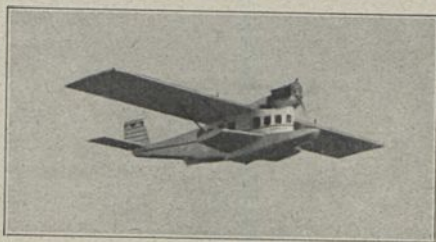
Dornier Do Cs II „Delphin I“ (1922) V 8; E: C. Dornier

$b = 17,00$  m;  $l = 9,10$  m;  $L = 1,10$  t;  $N = 0,73$  t;  $G = 1,83$  t;  $V = 170$  km/h;  
 $H = 5,0$  km; M: B. M. W. 185 PS; Bst.: Dural

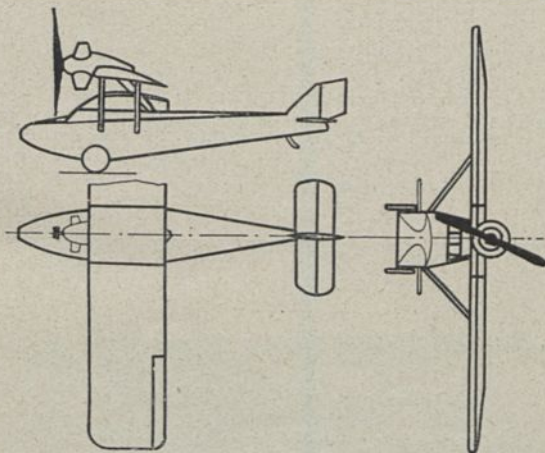


Dornier „Delphin II“ (1924) Vs 6; E: C. Dornier

$b = 17,10$  m;  $l = 12,50$  m;  $T = 47,40$  qm;  $L = 1,85$  t;  $N = 0,70$  t;  
 $G = 2,80$  t;  $V = 170$  km/h;  $H = 4,2$  km; M: Rolls Royce 260 PS; Bst.: Dural



Dornier „Delphin II“

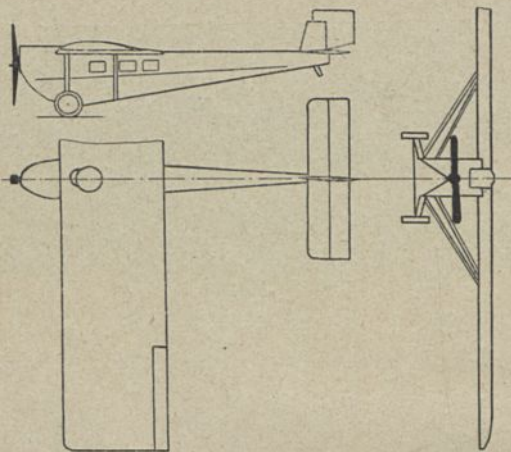


Dornier „Spatz“ (1924) Sp; E: C. Dornier

$b = 9,80 \text{ m}$ ;  $l = 6,90 \text{ m}$ ;  $T = 15,60 \text{ qm}$ ;  $L = 0,44 \text{ t}$ ;  $N = 0,28 \text{ t}$ ;  $G = 0,72 \text{ t}$ ;  
 $V = 120 \text{ km/h}$ ;  $M$ : Bristol 100 PS;  $Bst.$ : Dural

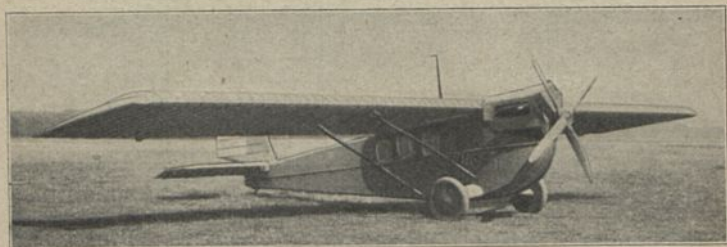
Dornier-Metallbauten G. m. b. H., Friedrichshafen/B.

## Deutschland



Dornier „Komet I“ (1921) V 6; E: C. Dornier

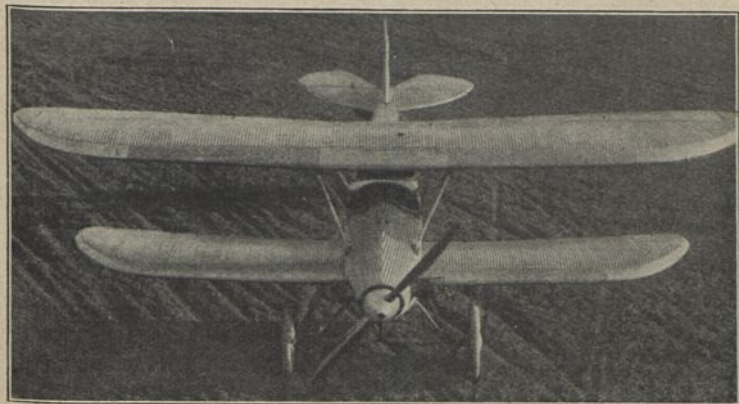
b = 17,00 m; l = 10,20 m; T = 47,00 qm; L = 1,25 t; N = 0,75 t; G = 2,00 t  
 V = 130 km/h; H = 5,0 km; M: B. M. W. 185 PS;; Bst. Dural



Dornier „Komet II“ (1923) V 6; E: C. Dornier

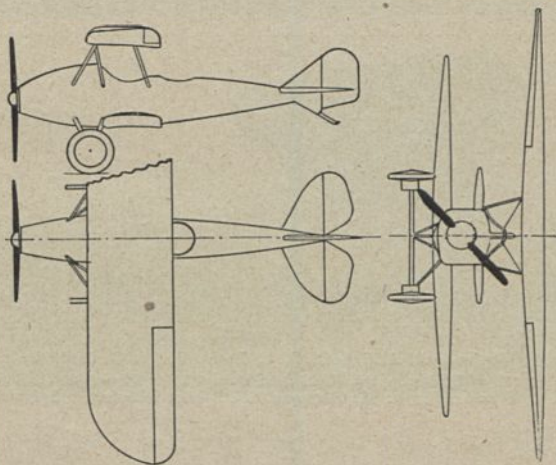
b = 17,00 m; l = 10,28 m; T = 47,40 qm; L = 1,50 t; N = 0,85 t; G = 2,25 t;  
 V = 170 km/h; H = 4,0 km; M: Rolls Royce 260 PS; Bst.: Dural





Entler E II (1922) Sp 2; E: V. Entler

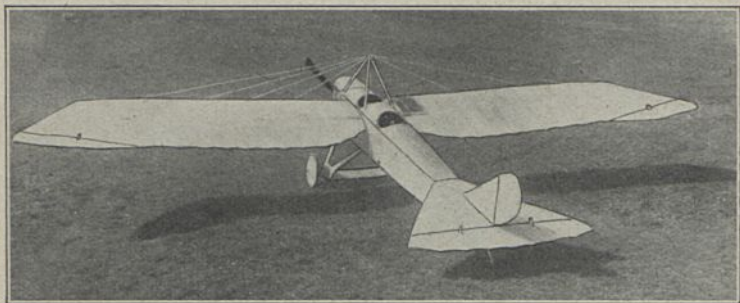
$b = 7,50$  m;  $l_{\bar{g}} = 5,50$  m;  $T = 14,00$  qm;  $L = 0,23$  t;  $N = 0,24$  t;  $G = 0,47$  t;  
 $V = 130$  km/h;  $H = 3,0$  km; M: Haacke 45 PS; Bst.: Dural



Entler E II

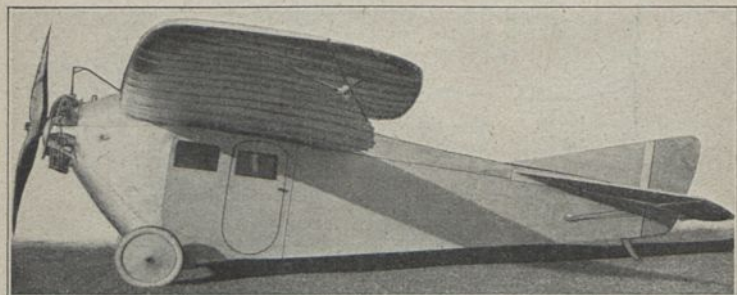
Entler-Werk G. m. b. H., Bremen

## Deutschland



**Focke-Wulf A 7 (1922) U 2; E: H. Focke, G. Wulf**

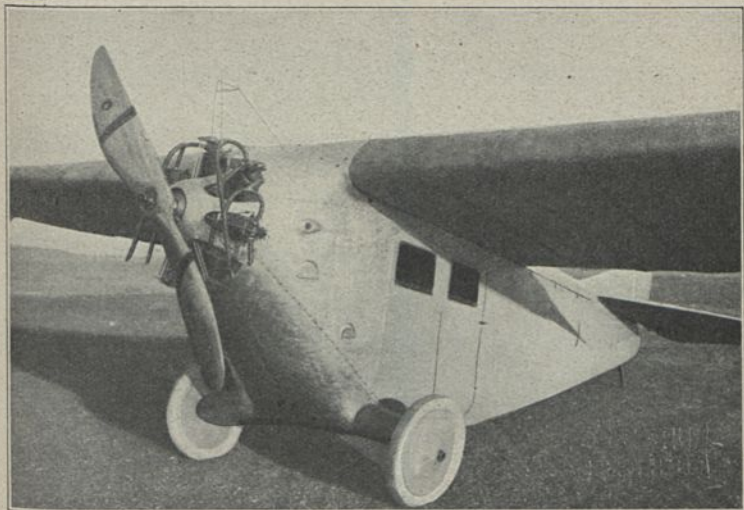
b = 14,00 m; l = 8,40 m; T = 25,00 qm; L = 0,44 t; N = 0,19 t; G = 0,63 t;  
 V = 100 km/h; H = 3,0 km; M: Argus 55 PS; Bst.: Holz, Stoff



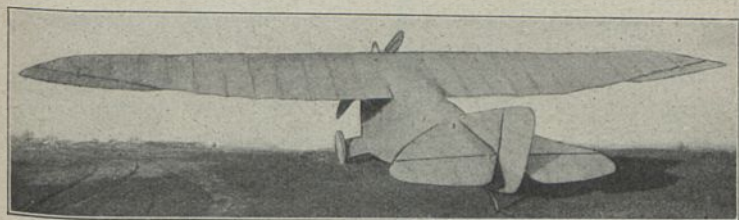
**Focke-Wulf A 16 (1924) V 4; E: H. Focke, G. Wulf**

b = 13,90 m; l = 8,50 m; T = 27,00 qm; L = 0,57 t; N = 0,40 t; G = 0,97  
 V = 132 km/h; M: Siemens 75 PS; Bst.: Holz, Stoff

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

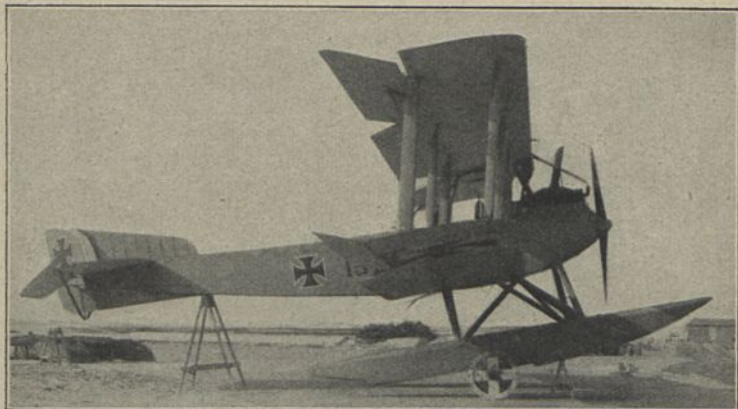


Focke-Wulf A 16



Focke-Wulf A 16

Focke-Wulf Flugzeugbau A.-G., Bremen



**Friedrichshafen F 49 B (1918) Kwa 2; E: A. Kober**

b = 17,40 m; l = 11,50 m; T = 71,20 qm; L = 1,43 t; N = 0,67 t; G = 2,10 t;  
V = 140 km/h; M: Benz 200 PS; MG.: 1; Bst.: Holz, Stoff

**Flugzeugbau Friedrichshafen/B.**



**Hawa F 3e (1919) V 3 E: R. Dörner**

b = 12,00 m; l = 7,80 m; T = 38,80 qm; L = 0,75 t; N = 0,36 t;  
G = 1,11 t; V = 165 km/h; Opel 180 PS. Bst.: Holz, Stoff

**Hannoversche Waggonfabrik, Hannover-Linden**

## Deutschland

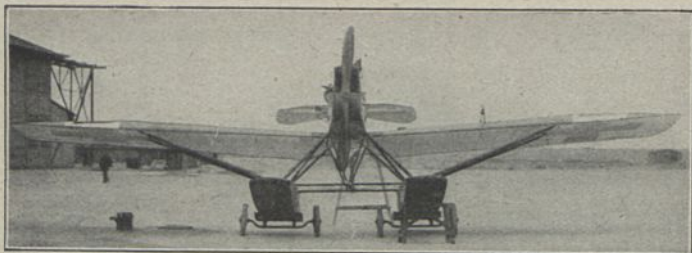


**Hawa F 10 (1919) V 4 E: R. Dörner**  
 b = 11,50 m; l = 8,1 m; V = 175 km/h; M: Benz 200 PS; Bst.: Holz, Stoff  
**Hannoversche Waggonfabrik, Hannover-Linden**

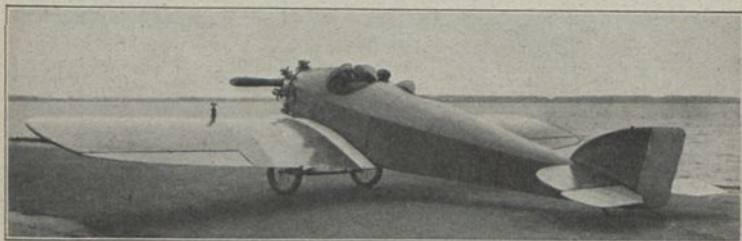


**Hansa-Brandenburg W 32 (1918) Kwa 2; E: E. Heinkel.**  
 b = 11,20 m; l = 9,50 m; T = 35,00 qm; L = 1,06 t; N = 0,48 t; G = 1,54 t;  
 M: Mercedes 170 PS; MG 2. Bst.: Holz, Stoff

**Hansa u. Brandenburgische Flugzeug-Werke A.-G., Brandenburg/H.**



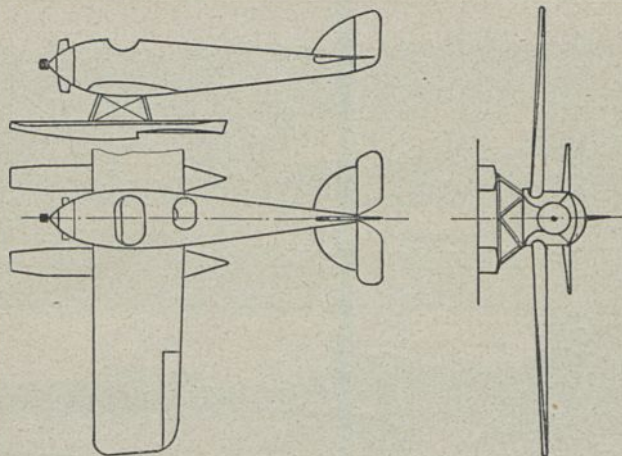
**Hansa-Brandenburg W 29 (1918) Ksa 2; E: E. Heinkel**  
 $b = 13,50$  m;  $l = 9,30$  m;  $T = 31,60$  t;  $L = 1,00$  t;  $N = 0,46$  t;  $G = 1,46$  t;  
 $V = 168$  km/h;  $M$ : Benz 150 PS;  $MG$ : 2. Bst.: Holz, Stoff  
**Hansa und Brandenburgische Flugzeug-Werke A.-G., Brandenburg/H.**



**Heinkel HE 5 (1923) Ü,3; E: E. Heinkel**  
 $b = 10,40$  m;  $l = 7,80$  m;  $T = 18,00$  qm;  $L = 0,48$  t;  $N = 0,32$  t;  $G = 0,80$  t  
 $V = 135$  km/h;  $H = 4,0$  km;  $M$ : Siemens 80 PS



**Heinkel HE 5 (1923) Üw 3; E: E. Heinkel**  
 $b = 10,40$  m;  $l = 7,80$ ;  $T = 18,00$  qm;  $L = 0,52$  t;  $N = 0,32$  t;  $G = 0,84$  t;  
 $V = 140$  km/h;  $H = 4,0$  km;  $M$ : Siemens 110 PS  
**E. Heinkel, Flugzeugwerke, Warnemünde**



Heinkel HE 3

E. Heinkel, Flugzeugwerke, Warnemünde



Hüffer „Bajadere“ (1922) Sp 1; E: J. Hüffer

$b = 8,25 \text{ m}$ ;  $l = 6,00 \text{ m}$ ;  $T = 13,00 \text{ qm}$ ;  $L = 0,30 \text{ t}$ ;  $N = 0,21 \text{ t}$ ;  $G = 0,51 \text{ t}$ ;  
 $V = 125 \text{ km/h}$ ;  $H = 3,5 \text{ km}$ ;  $M$ : Siemens 60 PS; Bst.: Holz, Stahl, Stoff

Hüllug, Münster/Westf.

## Deutschland



**Junkers F 13 L (1920) V 6; E: Junkers**  
 b = 17,75 m; l = 9,60 m; T = 40,00 qm; L = 1,15 t; N = 0,70 t; G = 1,85 t;  
 V = 170 km/h; M: BMW 185 PS; Bst.: Dural



**Junkers F 13 W (1921) V 6; E: Junkers**  
 b = 17,75 m; l = 10,15 m; T = 40,00 qm; L = 1,35 t; N = 0,60 t; G = 1,95 t;  
 V = 170 km/h; M: BMW 185 PS; Bst.: Dural

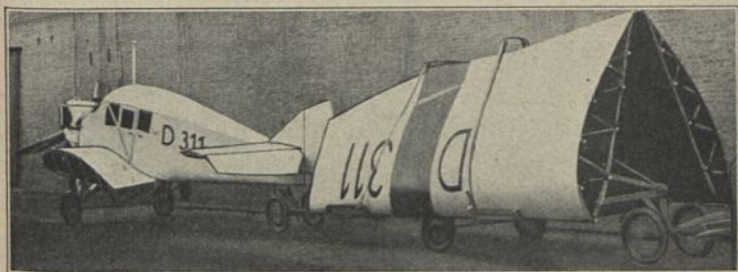


**Junkers F 13 S (1920) V 6; E: Junkers**  
 Bst.: Dural

Junkers Flugzeugwerk A.-G., Dessau, Anhalt



## Deutschland



Junkers F 13 L; Straßentransport.



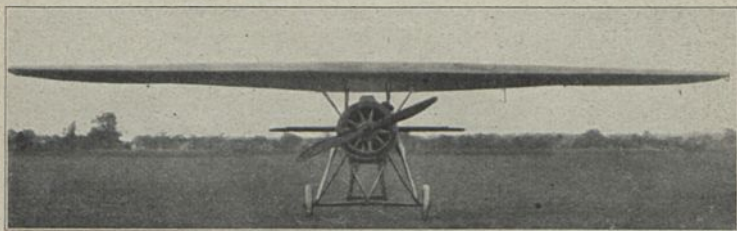
Junkers T-19 (1923); K-16 (1922); F 13 L (1919)

Junkers Flugzeugwerk A.-G., Dessau, Anhalt

## Deutschland



Junkers T 19 (1923) Ü 2; E: Junkers  
 b = 13,00 m; l = 7,50 m; N = 0,25 t; V = 115 km/h; M: Siemens 50 PS  
 Bst.: Dural

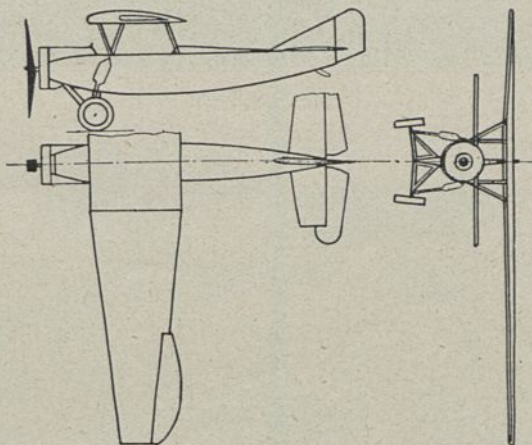


Junkers T 19 Ü 2  
 M: Le Rhône 80 PS

Junkers Flugzeugwerk A.-G., Dessau, Anhalt



Junkers T 19  
M: Junkers 70 PS



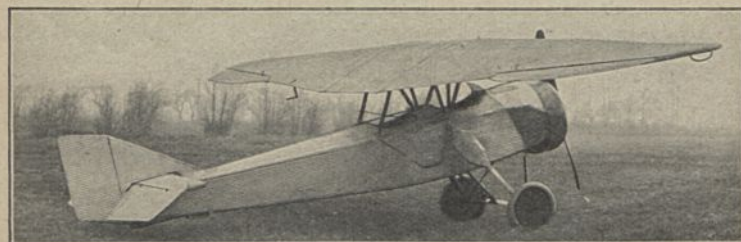
Junkers T 19

Junkers Flugzeugwerk A.-G., Dessau, Anhalt

## Deutschland



Junkers U 23 E (1924) U 2; E: Junkers  
 b = 13,60 m; l = 7,50 m; M: Le Rhône 110 PS; 1 st.: Dural



Junkers U 23 E

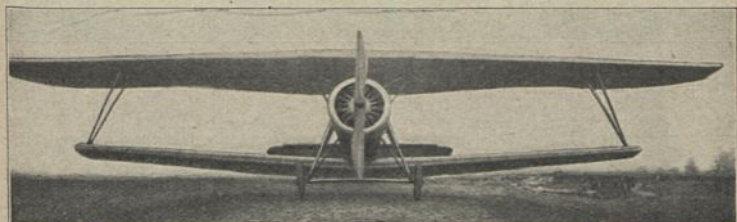


Junkers U 23 E  
 Junkers Flugzeugwerk A.-G., Dessau, Anhalt

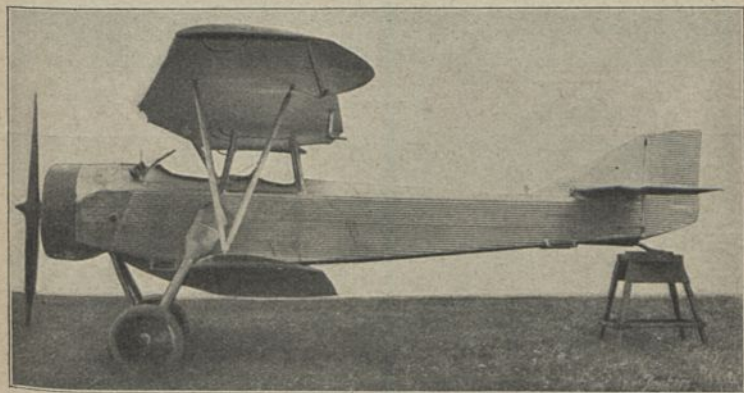
## Deutschland



Junkers U 23 D (1924) U 2; E: Junkers  
 $b = 13,60 \text{ m}$ ;  $l = 7,50 \text{ m}$ ;  $T = 32,00 \text{ qm}$ ;  $N = 0,86 \text{ t}$ ;  $V = 140 \text{ km/h}$ ;  
 M: Le Rhône 110 PS; Bst.: Dural



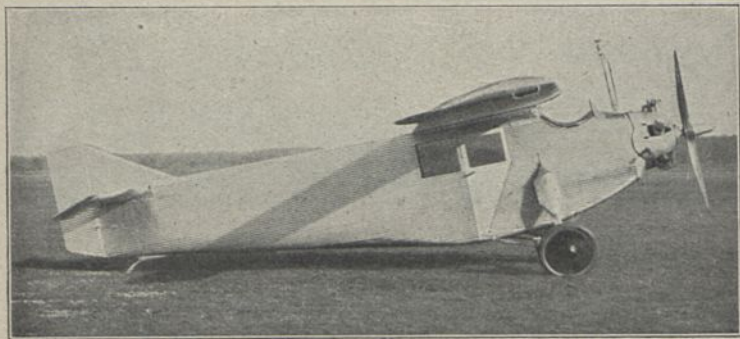
Junkers U 23 D



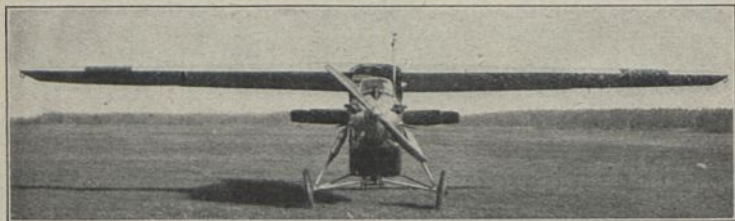
Junkers U 23 D

Junkers Flugzeugwerk A.-G., Dessau, Anhalt

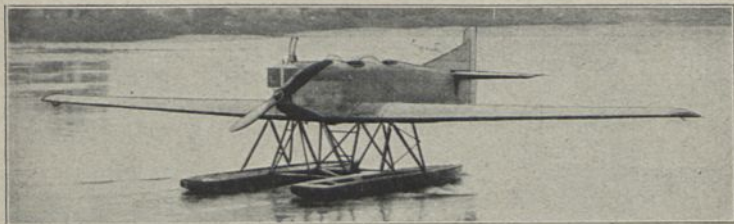
## Deutschland



Junkers K 16 (1922) V 3; E: Junkers  
 $b = 11,00$  m;  $l = 8,00$  m;  $N = 0,25$  t;  $V = 150$  km/h; M: Siemens 80 PS;  
 Bst.: Dural

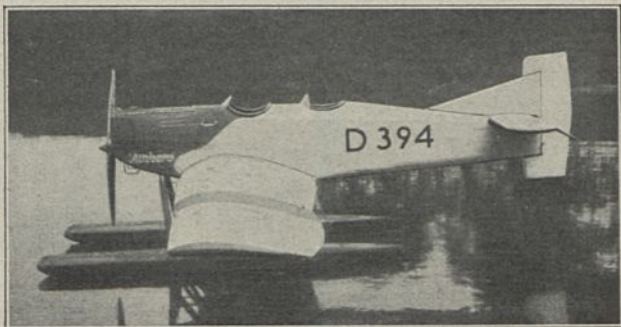


Junkers K 16

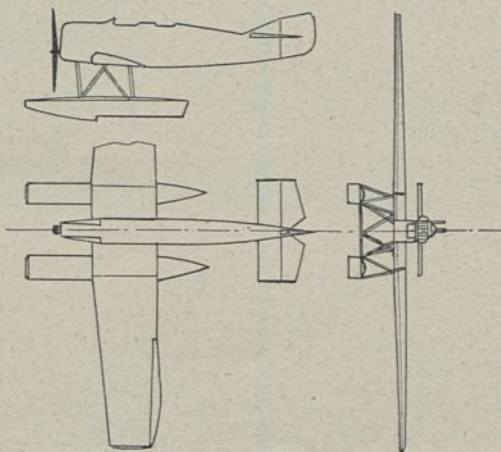


Junkers A 20 W (1923) Pw 2; E: Junkers  
 $b = 15,27$  m;  $l = 9,45$  m;  $T = 28,10$  qm;  $L = 1,12$  t;  $N = 0,47$  t;  $G = 1,60$  t  
 $V = 170$  km/h; M: Junkers 200 PS; Bst.: Dural

Junkers Flugzeugwerk A.-G., Dessau, Anhalt



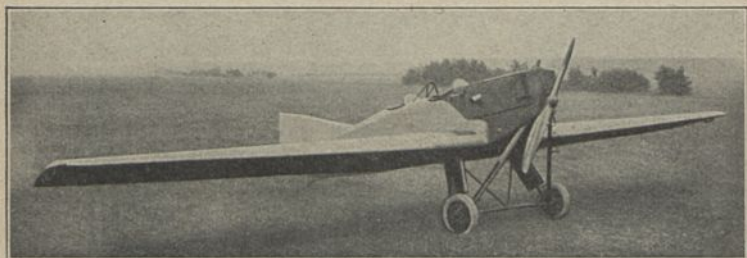
Junkers A 20 W



Junkers A 20 W

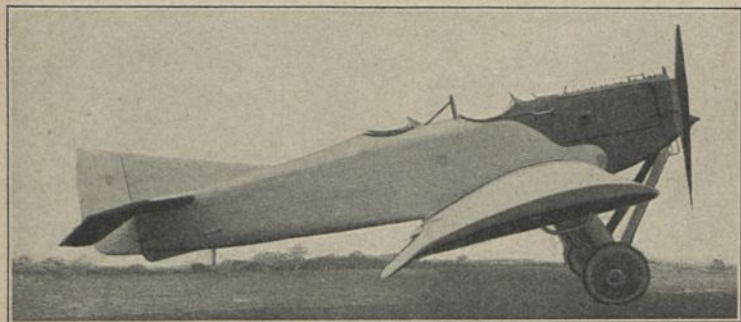
Junkers Flugzeugwerk A.-G., Dessau, Anhalt

## Deutschland

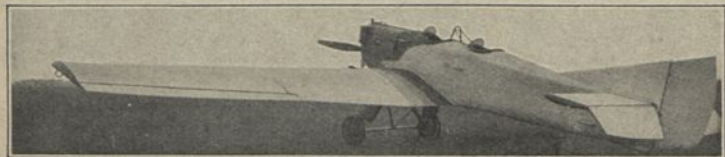


Junkers A 20 L (1924) P 2; E: Junkers

b = 15,27 m; l = 8,30 m; T = 28,10 qm; L = 0,96 t; N = 0,54 t; G = 1,50 t;  
 V = 170 km/h; M: Mercedes 160 PS; Bst.: Dural



Junkers A 20 L

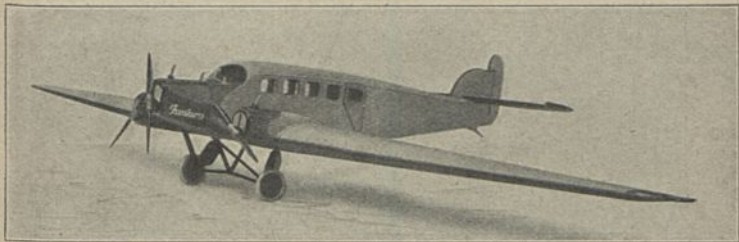


Junkers A 20 L

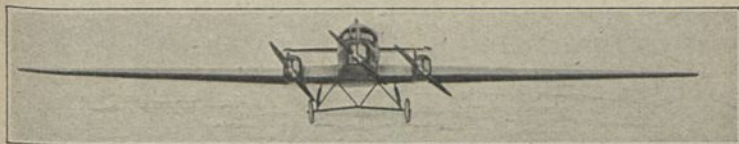
Junkers Flugzeugwerk A. G., Dessau, Anhalt



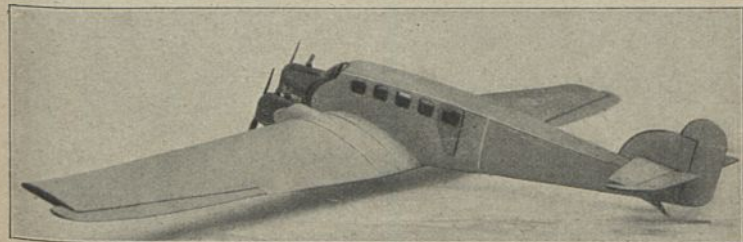
## Deutschland



Junkers G 24 L (Modell 1924) V; E: Junker  
Bst.: Dural



Junkers G 24 L (Modell 1924)



Junkers G 24 L (Modell 1924)

Junkers Flugzeugwerk A.-G., Dessau, Anhalt

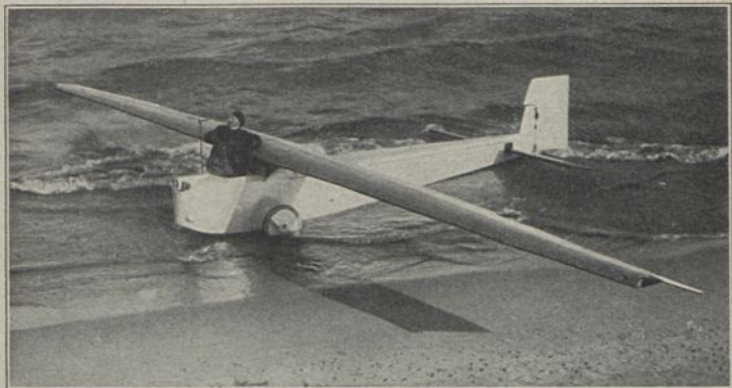
## Deutschland



**Kondor E III (1918) V j 1 E: W Rethel**

b = 9,00 m; l = 5,80 m; T = 12 40 qm; L = 0,48 t; N = 0,18 t; G = 0,66 t;  
M: Goebel 200 PS; MG: 2; Bst.: Holz, Stoff

**Kondor-Werke, G. m. b. H., Lemgo i. L.**

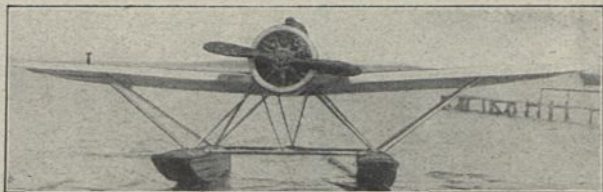


**Ksoll „Galgenvogel II“ (1924) Sp. 1; E: J. Ksoll**

b = 15,00 m; l = 5,50 m; T = 12,00 qm; M: Ilo 5 PS; Bst.: Holz, Stoff

**J. Ksoll, Schön-Ellguth**

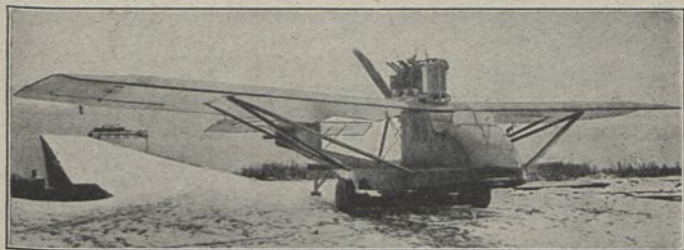
## Deutschland



L. F. G. „Putbus“ (1918) Sp 1; E: G. Baatz  
 $b = 9,56 \text{ m}$ ;  $l = 6,60 \text{ m}$ ;  $L = 0,48 \text{ t}$ ;  $N = 0,21 \text{ t}$ ;  $G = 0,69 \text{ t}$ ;  $V = 180 \text{ km/h}$ ;  
 M: Oberursel 110 PS; Bst.: Dural

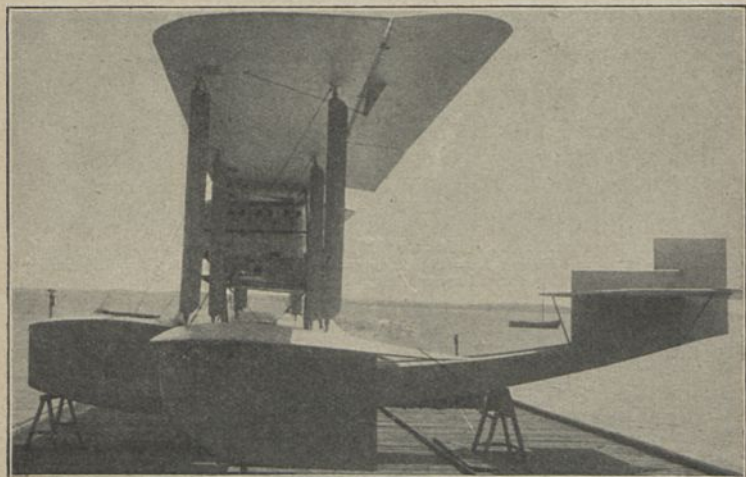


L. F. G. V 2 (1920) V 6; E: G. Baatz. Bst.: Holz, Stoff



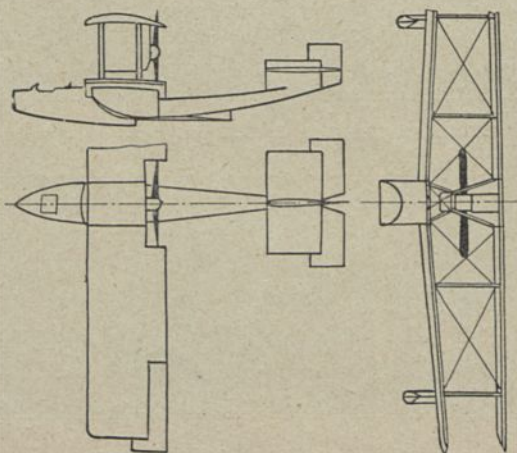
L. F. G. V 3a (1921) V 4; E: G. Baatz  
 $b = 14,45 \text{ m}$ ;  $l = 9,50 \text{ m}$ ;  $L = 1,2 \text{ t}$ ;  $N = 0,44 \text{ t}$ ;  $G = 1,64 \text{ t}$ ;  $V = 150 \text{ km/h}$   
 M: Benz 185 PS; Bst.: Dural

Luftfahrzeug-Gesellschaft m. b. H., Berlin



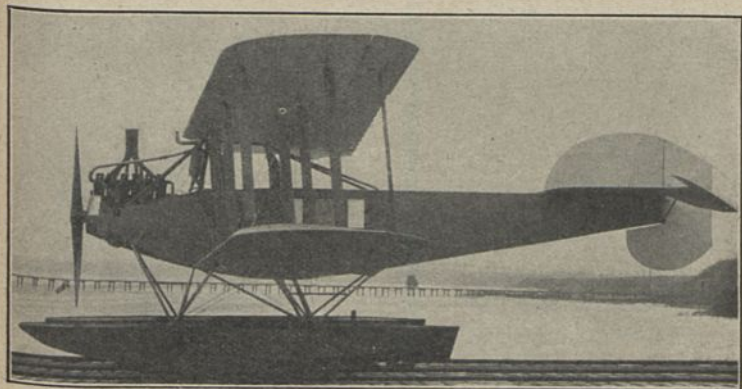
L. F. G. V 8 „Bärbel“ (1921) V 3; E: G. Baatz

b = 13,50 m; l = 8,33 m; L = 0,87 t; N = 0,39 t; G = 1,26 t; V = 125 km/h;  
M: Mercedes 120 PS; Bst.: Holz, Stoff, Duralboot, -Flossen

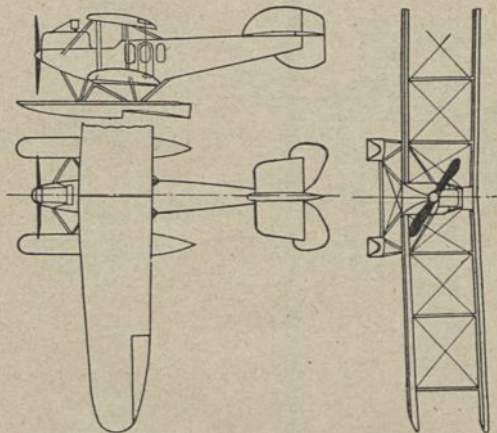


L. F. G. V 8 „Bärbel“

Luftfahrzeug-Gesellschaft m. b. H., Berlin

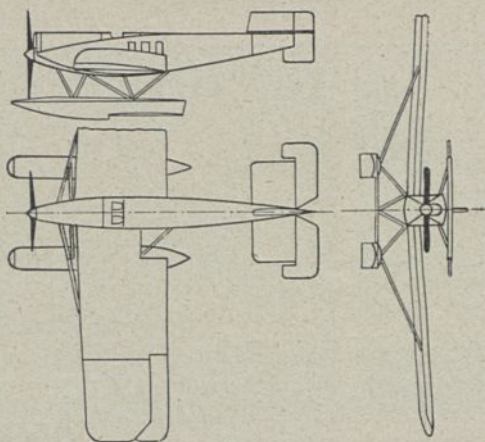


L. F. G. V 15 „Strela“ (1921) Vw 5; E:G. Baatz  
 $b = 17,50 \text{ m}$ ;  $l = 10,90 \text{ m}$ ;  $L = 1,46 \text{ t}$ ;  $N = 0,66 \text{ t}$ ;  
 $G = 2,12 \text{ t}$ ;  $V = 135 \text{ km/h}$ ;  $M: \text{BMW } 185 \text{ PS}$ ; Bst.: Holz, Stoff

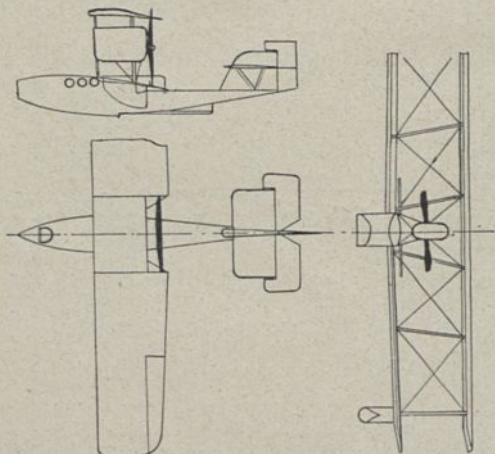


L. F. G. V 15 „Strela“

Luftfahrzeug-Gesellschaft m. b. H., Berlin



L F G V 14 „Blitz“ (1922) Vw 5; E: G. Baatz  
 b = 17,00 m; l = 11,00 m; L = 1,40 t; N = 0,65 t;  
 G = 2,05 t; V = 170 km/h; M: Maybach 260 PS; Bst.: Holz, Stoff,  
 Dural-Schwimmer



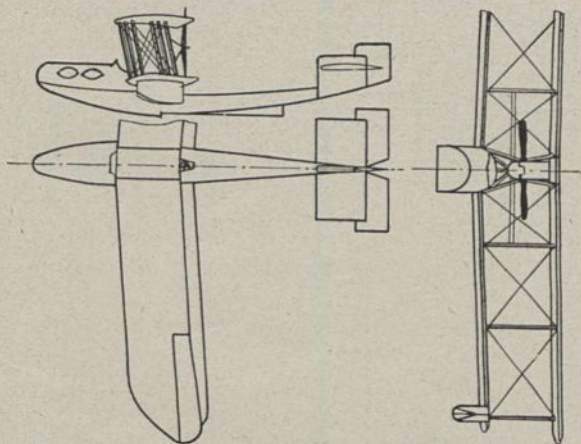
L F G V 15 „Selin“ (1921) Vs 6; E: G. Baatz  
 b = 16,50 m; l = 9,86 m; L = 1,40 t; N = 0,65 t; G = 2,05 t; Bst.: Holz, Stoff

## Deutschland



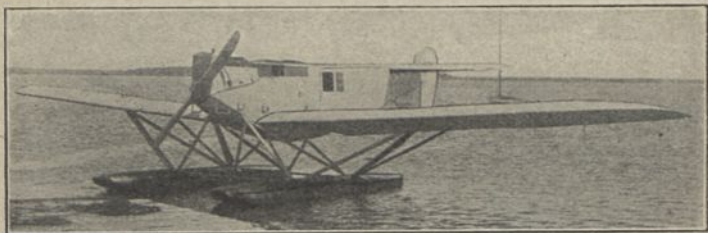
L. F. G. V 18 „Sassnitz“ (1921) Vs 5; E: G. Baatz

b = 16,50 m; l = 10,70 m; L = 1,00 t; N = 0,66 t; G = 1,66 t;  
 V = 126 km/h; M: Benz 150 PS; Bst.: Holz, Stoff; Dural Boot

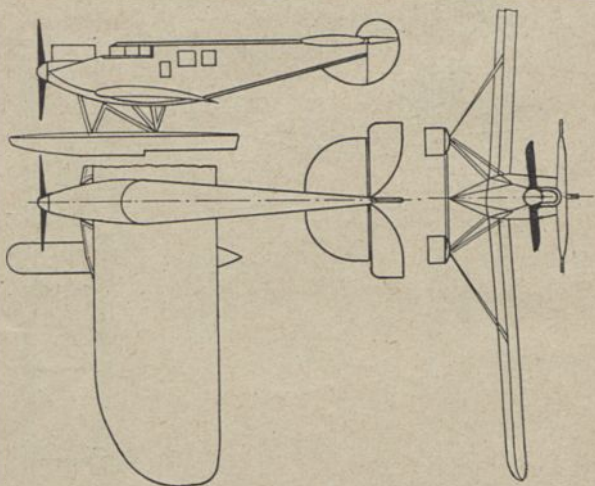


L. F. G. V 18 „Sassnitz“

Luftfahrzeug-Gesellschaft m. b. H., Berlin

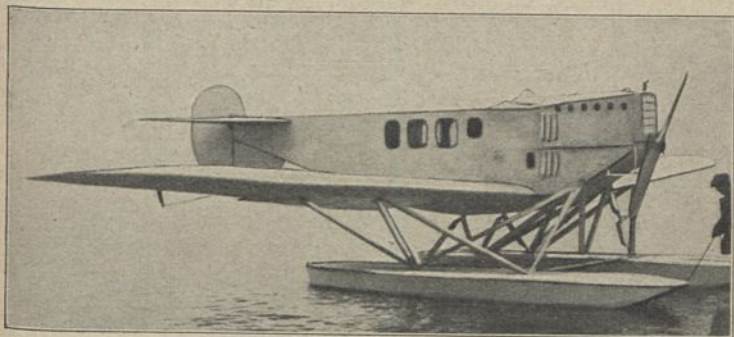


L. F. G. V 20 „Arkona I“ (1922) V 6; E: G. Baatz  
 b = 14,40 m; l = 9,20 m; L = 1,04 t; N = 0,58 t; G = 1,62 t;  
 V = 180 km/h; M: B M W 185 PS. Bst.: Holz, Stoff

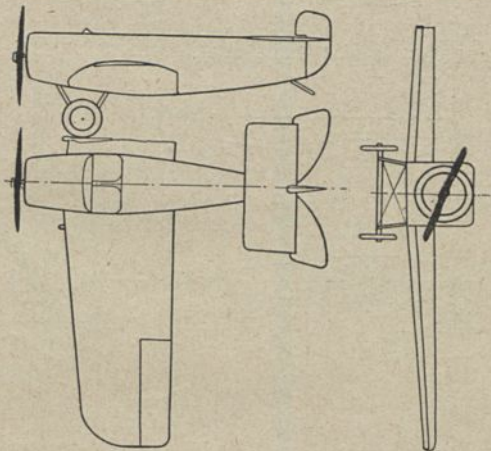


L. F. G. V 20 „Arkona I“ (1922) Vw

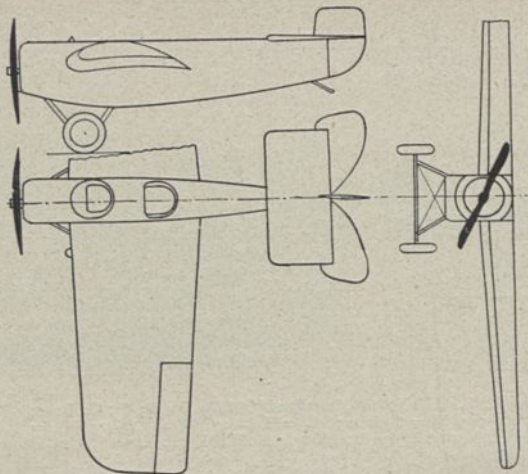




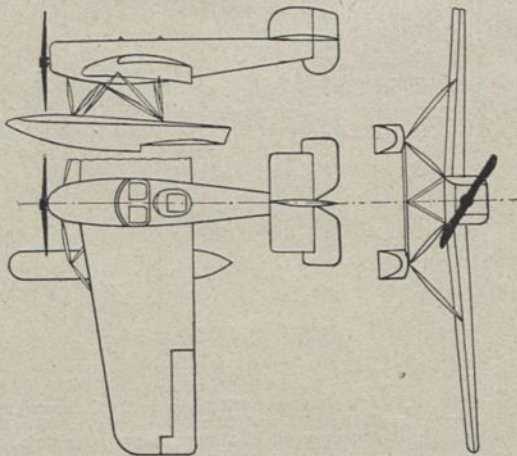
L. F. G. V 20 a „Jasmund“ (1923) Vw 6; E: G. Baatz  
 $b = 15,60$  m;  $l = 9,85$  m;  $L = 1,28$  t;  $N = 0,66$  t;  $G = 1,94$  t;  
 $V = 170$  km/h; M: B.M.W 185 PS; Bst.: Dural



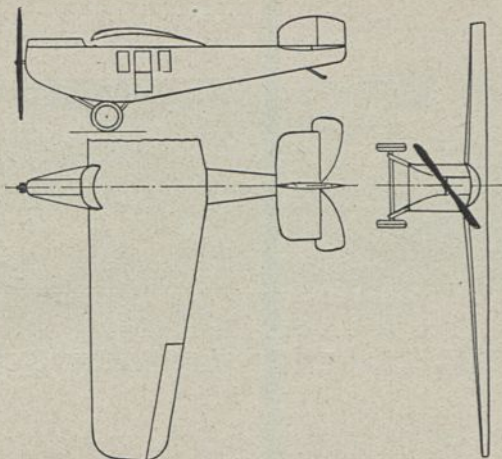
L. F. G. V. 25 „Anklam“ (1923) Sp 3; E: G. Baatz  
 $b = 10,10$  m;  $l = 5,80$  m;  $L = 0,29$  t;  $N = 0,30$  t;  $G = 0,59$  t;  
 $V = 150$  km/h; M: Siemens 50 PS; Bst.: Dural oder Holz, Stoff



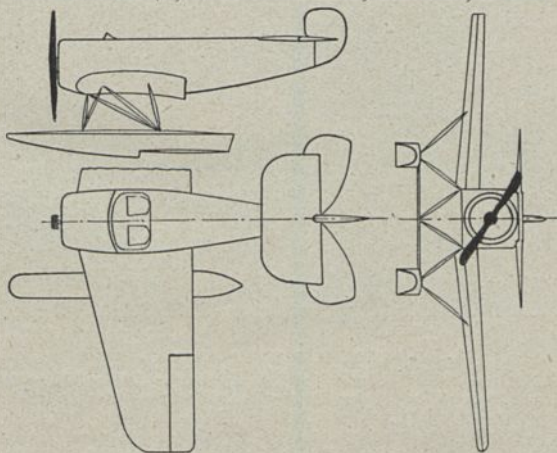
L. F. G. V 25 a „Anklam“ (1923) Sp 2; E: G. Baatz  
Bst.: Dural oder Holz, Stoff



L. F. G. V 26 „Göhren“ (1923) Spw 3; E: G. Baatz  
b = 12,00 m; l = 7,55 m; L = 0,65 t; N = 0,30 t; G = 0,95 t;  
V = 140 km/h; M: Mercedes 100 PS; Bst.: Dural oder Holz, Stoff



L. F. G. V 27 „Demmin“ (1923) V 6; E: G. Baatz  
 $b = 15,40 \text{ m}$ ;  $l = 8,85 \text{ m}$ ;  $L = 1,00 \text{ t}$ ;  $N = 0,77 \text{ t}$ ;  $G = 1,77 \text{ t}$ ;  
 $V = 170 \text{ km/h}$ ; M: B M W 185 PS; Bst.: Holz, Stoff



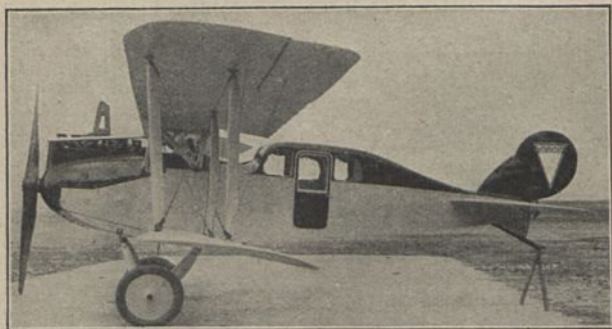
L. F. G. V 28 „Daenholm“ (1923) Sp 3; E: G. Baatz  
 $b = 9,60 \text{ m}$ ;  $l = 6,70 \text{ m}$ ;  $L = 0,33 \text{ t}$ ;  $N = 0,27 \text{ t}$ ;  $G = 0,60 \text{ t}$ ;  
 $V = 130 \text{ km/h}$ ; M: Siemens 50 PS; Bst.: Dural oder Holz, Stoff  
 Luftfahrzeug-Gesellschaft m. b. H., Berlin

## Deutschland



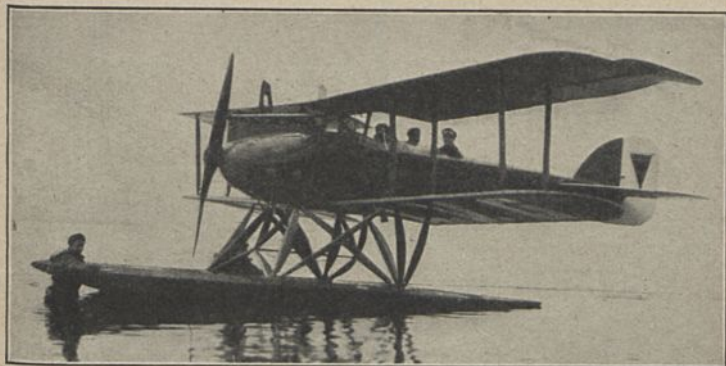
L. V. G. C VI. (1918) Ka 2u. V 3

b = 12,85 m; l = 8,10 m; T = 37,00 qm; L = 0,94 t; N = 0,48 t; G = 1,42 t;  
 V = 170 km/h; H = 6,0 km; M: Benz 200 PS; MG: 2;  
 Bst.: Holz, Stoff



L. V. G. P II (1916) V 3

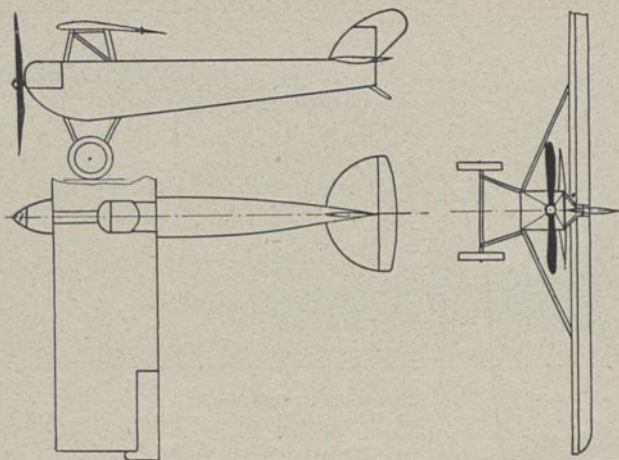
b = 13,00 m; l = 7,00 m; T: 37,00 qm; L = 0,90 t; N = 0,48 t;  
 G = 1,38 t; V = 130 km/h; M: Benz 200 PS; Bst.: Holz, Stoff



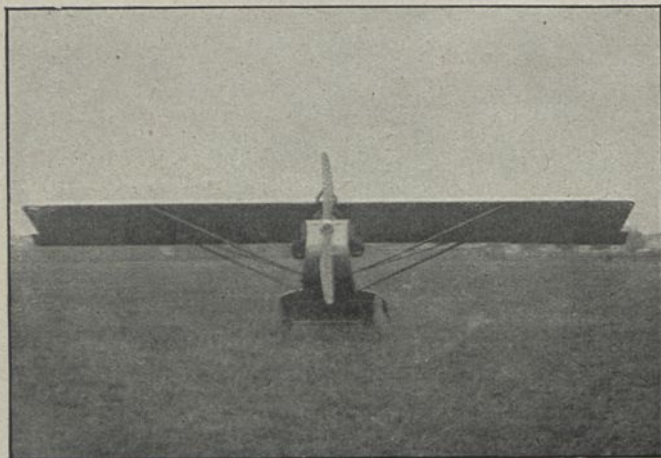
**L. V. G. W 1 (1919) Vw 3**  
 $b = 13,00 \text{ m}$ ;  $l = 7,00 \text{ m}$ ;  $T = 37,00 \text{ qm}$ ;  $L = 0,90 \text{ t}$ ;  $N = 0,48 \text{ t}$ ;  
 $G = 1,38 \text{ t}$   $V = 130 \text{ km/h}$ ;  $M$ : Benz 200 PS;  $Bst.$ : Holz, Stoff  
**Luft-Verkehrs-Gesellschaft, Berlin**



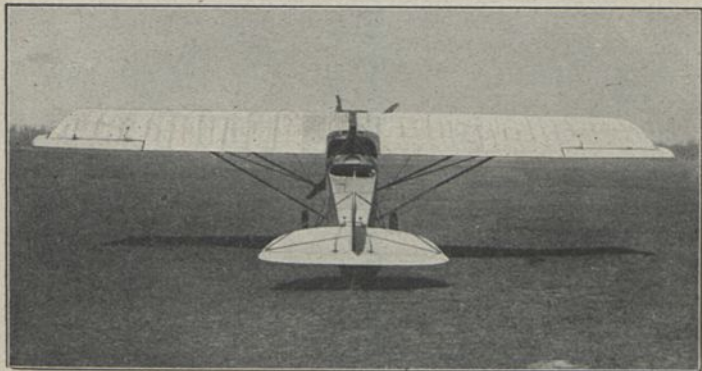
**Mark R IIIa/21 (1922) Sp 1; E: W. Rieseler**  
 $b = 7,30 \text{ m}$ ;  $l = 5,00 \text{ m}$ ;  $T = 10,00 \text{ qm}$ ;  $L = 0,16 \text{ t}$ ;  $N = 0,14 \text{ t}$ ;  
 $G = 0,30 \text{ t}$ ;  $V = 120 \text{ km/h}$ ;  $H = 3,5 \text{ km}$ ;  $M$ : Haacke 35 PS;  
 $Bst.$ : Holz, Stahl, Stoff  
**Stahlwerk Mark, Breslau**



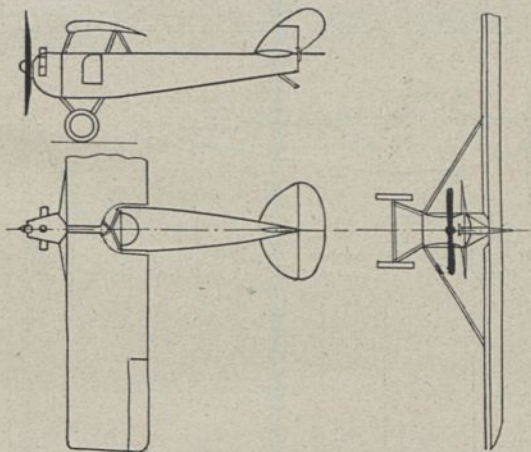
Mark R III a/21



Mark R IV a/23 (1923) U 2; E: W. Rieseler  
 $b = 9,00$  m;  $l = 6,00$  m;  $T = 14,00$  qm;  $L = 0,36$  t;  $N = 0,05$  t;  
 $G = 0,42$  t;  $V = 130$  km/h; M: Siemens 55 PS; Bst.: Holz, Stahl, Stoff  
 Stahlwerk Mark, Breslau



Mark R IV a/23



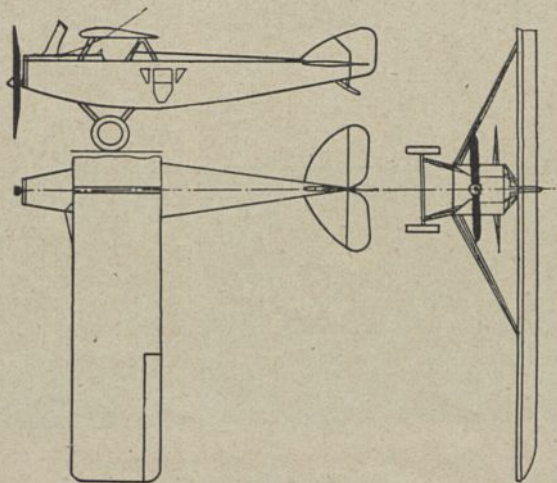
Mark R IV a/23

Stahlwerk Mark, Breslau



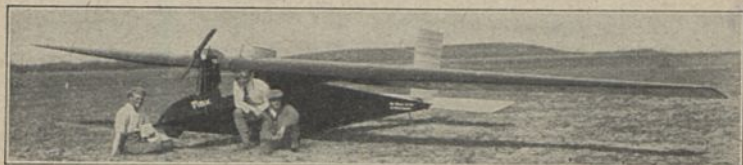
**Mark R Va/23 (1923) V 4**

$b = 14,25 \text{ m}$ ;  $l = 7,90 \text{ m}$ ;  $T = 27,00 \text{ qm}$ ;  $L = 0,80 \text{ t}$ ;  $N = 0,48 \text{ t}$ ;  
 $G = 1,28 \text{ t}$ ;  $V = 150 \text{ km/h}$ ;  $M$ : Mercedes 100 PS;  $Bst.$ : Holz, Stahl, Stoff



**Mark R Va/23**  
**Stahlwerk Mark, Breslau**





Martens „Max“ (1924) E: A. Martens

b = 14,00 m; l = 4,7 m; T = 14,00 qm<sup>2</sup>; M: Ilo 5 PS; Bst.: Holz, Stoff



„DIE UMSCHAU“ VERLAG N. BECHOLD, FRANKFURT A. M.

Martens „Windhund“ (1924) Sp 1; E: A. Martens

b = 8,40 m; l = 4,00 m; T = 8,00 qm<sup>2</sup>; M: Douglas 20 PS; Bst.: Holz, Stoff

A. Martens, Fulda, Prometheus-Werke, Hannover, Rhönmöbelwerke K.-G., Fulda



Messerschmitt S 15 (1924) Sp 1; E: W. Messerschmitt

b = 14,60 m; l = 5,00 m; T = 14,50 qm<sup>2</sup>; L = 0,17 t; N = 0,13 t;  
G = 0,30 t; V = 115 km/h; M: Douglas 16 PS; Bst.: Holz, Stoff

Messerschmitt-Flugzeugbau, Bamberg

## Deutschland



Nordflug F B 1 (1923) Sps 2

b = 7,30 m; l = 5,00 m; T = 10,00 qm; L = 0,20 t; N = 0,16 t  
 G = 0,36 t; V = 100 km/h; M: Siemens 50 PS; Bst.: Holz, Stoff

Nordflug-Werke G. m. b. H., Berlin-Teltow

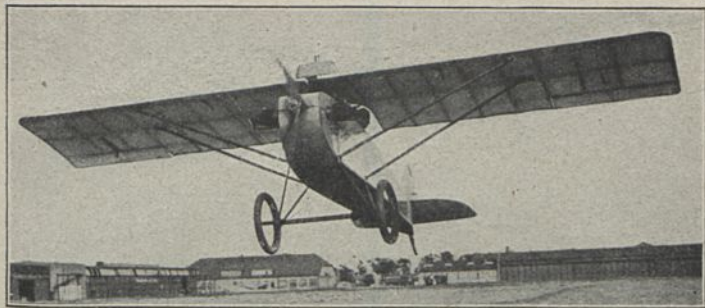


Pfalz D 15 (1918) KJ 1; E: Eversbusch

b = 8,60 m; l = 6,50 m; T = 20,00 qm; N = 0,18 t; V = 200 km/h;  
 M: Siemens 160 PS; MG:2; Bst.: Holz, Stoff

Pfalz-Flugzeugwerke G. m. b. H., Speyer/Rh.

## Deutschland



Rieseler (1922) Sp 1; E: W. Rieseler

b = 7,20 m; l = 5,00 m; T = 10,00 qm; L = 0,16 t; N = 0,14 t;  
 G = 0,30 t; V = 120 km/h; H = 3,5 km; M.: Haacke 30 PS;  
 Bst.: Holz, Stahl, Stoff

W. Rieseler, Berlin-Johannisthal

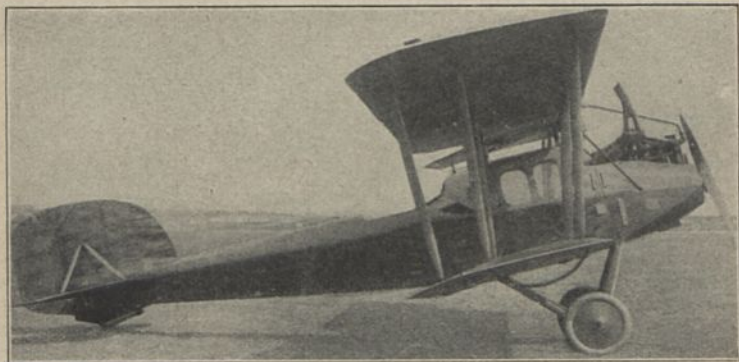


Rumpler Ru C 1 (1915) Ka 2 u. V 3; E: E. Rumpler

b = 12,50 m; l = 7,85 m; T = 36,00 qm; L = 0,79 t; N = 0,51 t;  
 G = 1,33 t; V = 145 km/h; M: Mercedes 160 PS; MG 1; Bst.: Holz, Stoff

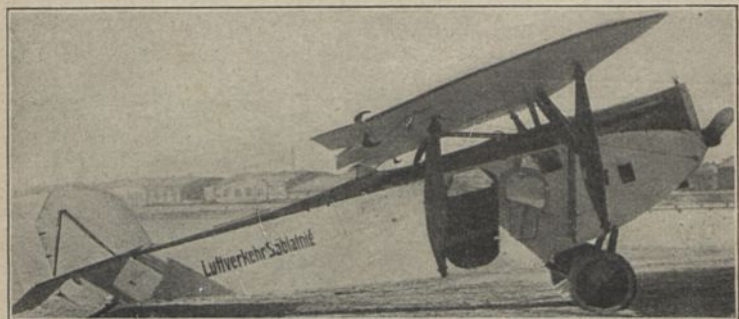
Rumpler-Werke A.-G., Berlin-Johannisthal

## Deutschland



**Sablatnig P 1** (1919) V 6; E: J. Sablatnig

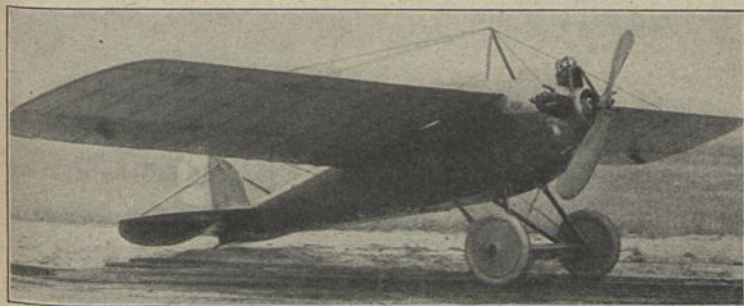
b = 16,00 m; l = 8,70 m; V = 130 km/h; M: Benz 200 PS; Bst.: Holz. Stoff



**Sablatnig P 3** (1921) V 6; E: F. Seehase, J. Sablatnig

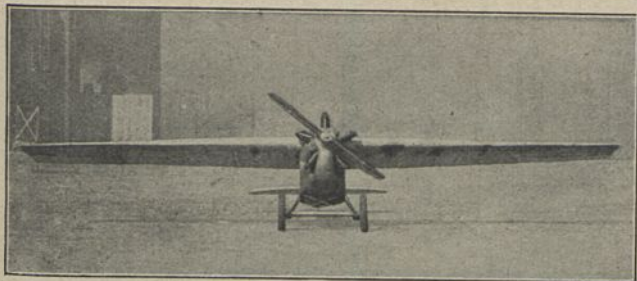
b = 16,00 m; l = 8,94 m; L = 1,20 t; N = 0,85 t; G = 2,05 t;  
V = 150 km/h; M: Benz 200 PS; Bst.: Holz, Stoff

Sablatnig-Flugzeugbau G. m. b. H., Berlin



**Sablatnig K E 1 (1921) Sp 1; E: J. Sablatnig**

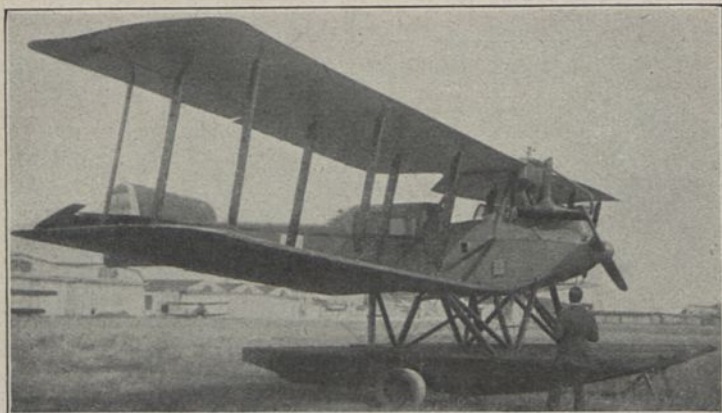
$b = 8,40 \text{ m}$ ;  $l = 5,30 \text{ m}$ ;  $L = 0,18 \text{ t}$ ;  $N = 0,10 \text{ t}$ ;  $G = 0,28 \text{ t}$ ;  $V = 100 \text{ km/h}$ ;  
 M: R.A.W. 20 PS; Bst.: Holz, Stoff



**Sablatnig K E 2 (1923) Spw; E: H. Seehaase**

$b = 9,00$ ;  $l = 5,20 \text{ m}$ ;  $G = 0,58 \text{ t}$ ;  $V = 125 \text{ km/h}$ ; M Haacke 30 PS;  
 Bst.: Stahl, Stoff

**Sablatnig-Flugzeugbau G. m. b. H., Berlin**



Sablatnig SF 8 (1919); Vw 5 E; J. Sablatnig  
 $b = 16,00$  m;  $l = 10,70$  m;  $T = 54,60$  qm;  $L = 1,18$  t;  $N = 0,39$   
 $G = 1,57$  t; M: Benz 150 PS; Bst.: Holz, Stoff

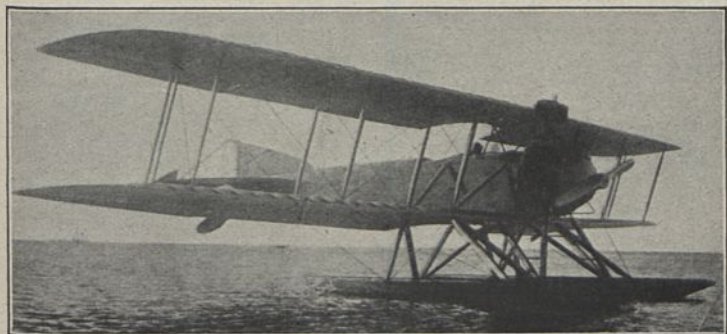
Sablatnig-Flugzeugbau G. m. b. H., Berlin



Siemens S. S. W. D VI (1918) K1 1; E: H. Wolff  
 $b = 9,30$  m;  $l = 6,40$  m;  $L = 0,54$  t;  $N = 0,23$  t;  $G = 0,77$  t;  $V = 220$  km/h;  
 M: Siemens 160 PS; MG: 2; Bst.: Holz, Stoff

Siemens-Schuckert-Werke A.-G., Siemensstadt-Berlin

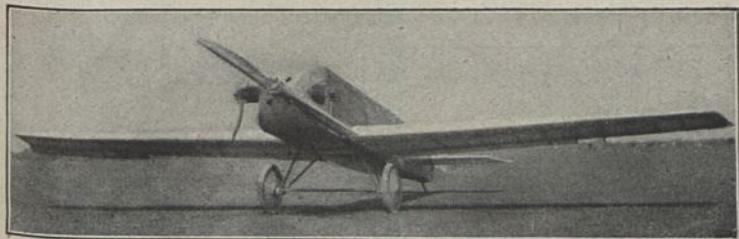
## Deutschland



**Travemünde F 4 (1918) Kwa 2; E: K. Caspar**

b = 16,70 m; l = 11,30 m; T = 67,60 qm; L = 1,36 t; N = 0 63 t;  
G = 1,99 t; V = 138 km/h; M: Benz 200 PS; MG: 1; Bst.: Holz, Stoff

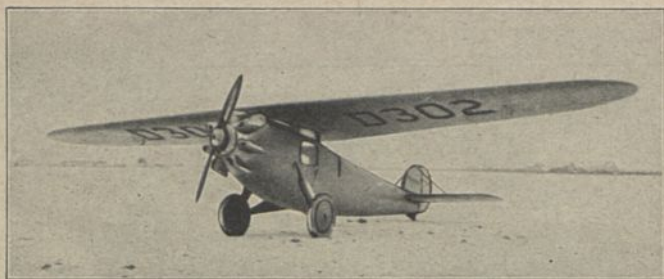
**Flugzeugwerft Lübeck-Travemünde, Travemünde**



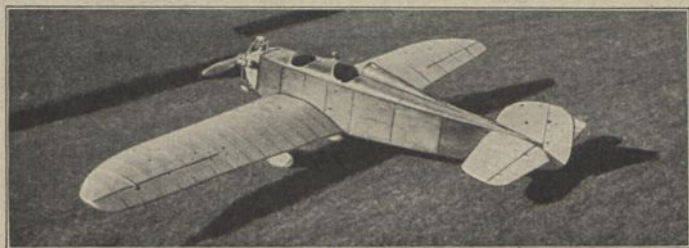
**Udet U 1 (1922) Sp 1; E: A. R. Weyl und H. H. Herrmann**

b = 8,90 m; l = 5,53 m; T = 8,90 qm; L = 0,20 t; N = 0,10 t; G = 0,30 t;  
V = 150 km/h; M: Haacke 35 PS; Bst.: Holz, Stoff

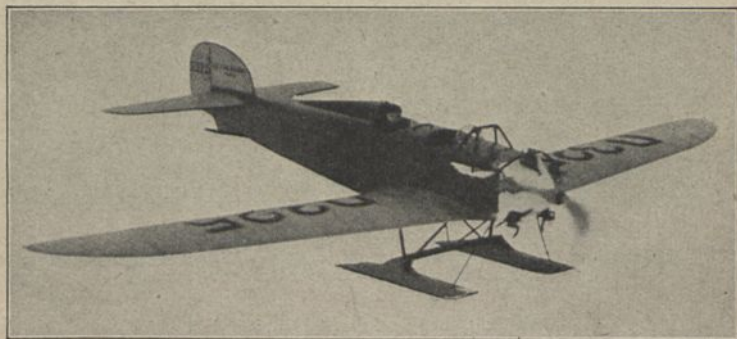
**Udet-Flugzeugbau G. m. b. H., München**



Udet U 5 (1923) V 9; E: H. H. Herrmann  
 $b = 12,00 \text{ m}$ ;  $l = 7,28 \text{ m}$ ;  $T = 18,00 \text{ qm}$ ;  $L = 0,47 \text{ t}$ ;  $N = 0,33 \text{ t}$ ;  
 $G = 0,80 \text{ t}$ ;  $V = 170 \text{ km/h}$ ; M: Siemens 70 PS; Bst.: Holz, Stoff



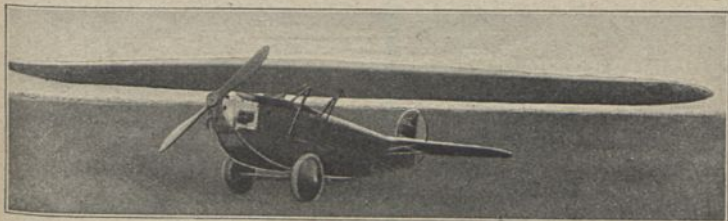
Udet U 6 (1923) Sp 2; E: H. H. Herrmann  
 $b = 9,80 \text{ m}$ ;  $l = 5,85 \text{ m}$ ;  $T = 12,00 \text{ qm}$ ;  $L = 0,30 \text{ t}$ ;  $N = 0,22 \text{ t}$ ;  $G = 0,52 \text{ t}$ ;  
 $V = 150 \text{ km/h}$ ; M: Siemens 55 PS; Bst.: Holz, Stoff



Udet U 6

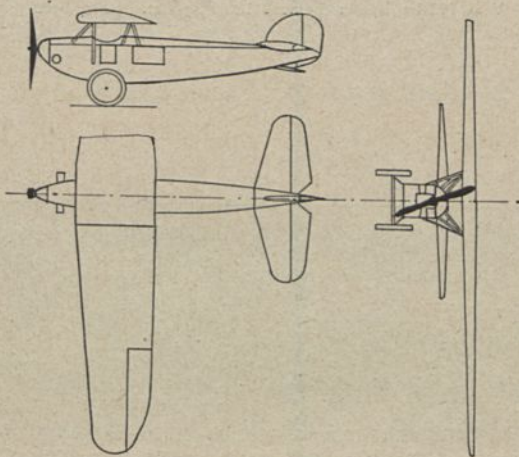


## Deutschland

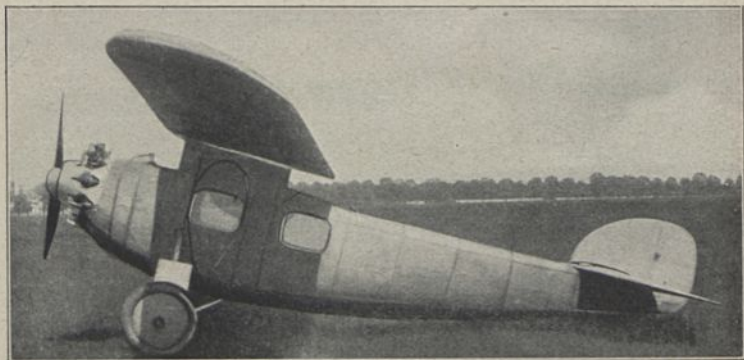


Udet U 7 (1924) Sp 1; E: H. H. Herrmann

$b = 10,00$  m;  $l = 5,47$  m;  $T = 12,50$  qm;  $L = 0,15$  t;  $N = 0,11$  t;  
 $G = 0,25$  t;  $V = 120$  km/h; M: Douglas 18 PS; Bst.: Holz, Stoff



Udet U 7 „Colibri“



Udet U 8 (1924) V 3; E: H. H. Herrmann

b = 12,00 m; l = 7,28 m; T = 18,00 qm; L = 0,49 t; N = 0,37; G = 0,86 t;  
 V = 170 km/h; M: Siemens 100 PS; Bst.: Holz, Stoff



Udet U 10 (1924) Sp 2; E: H. H. Herrmann

b = 10,60 m; l = 5,90 m; T = 14,00 qm; L = 0,31 t; N = 0,25 t; G = 0,57 t;  
 V = 155 km/h; M: Siemens 55 PS; Bst.: Holz, Stoff

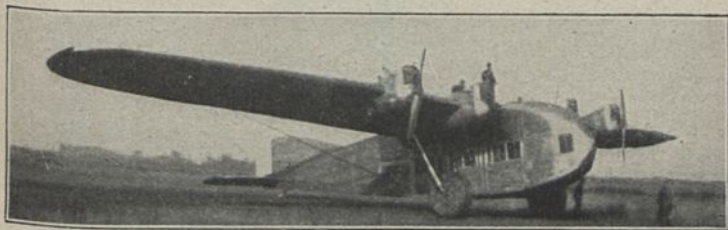
## Deutschland



**Zeppelin Zepp. C II (1918) Ka 2; E: P. Jaray**

b = 12,00 m; l = 7,90 m; T = 35,00 qm; L = 1,00 t; N = 0,40 t;  
 G = 1,40 t; V = 200 km/h; H = 7,6 km; M: Maybach 260 Ps; MG: 3;  
 Bst.: Dural

**Luftschiffbau Zeppelin G. m. b. H., Friedrichshafen/B.**

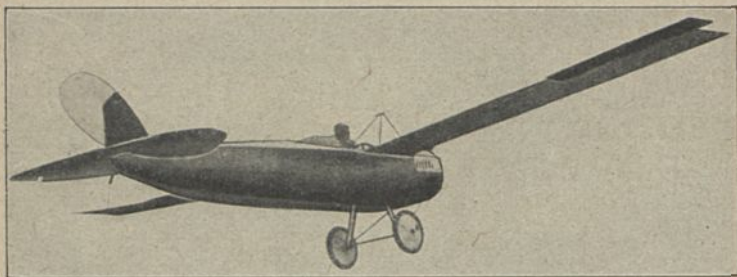


**Zeppelin Staaken-Rohrbach (1921) V 14; E: A. Rohrbach**

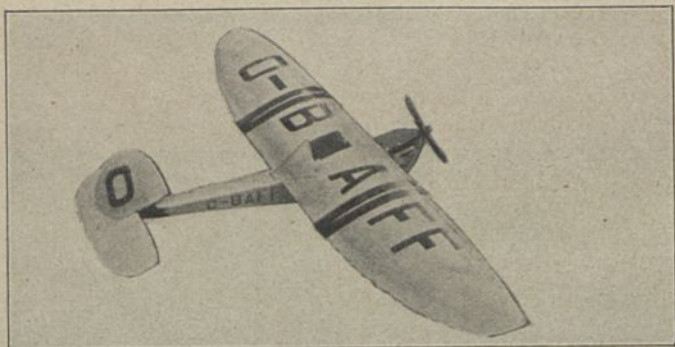
b = 31,00 m; l = 16,50 m; T = 106,00 qm; L = 5,50 t; N = 3,00 t;  
 G = 8,50 t; V = 211 km/h; M: 4 × Maybach 260 PS = 1040 PS; Bst.: Dural

**Zeppelin-Werke G. m. b. H., Staaken**

## Belgien

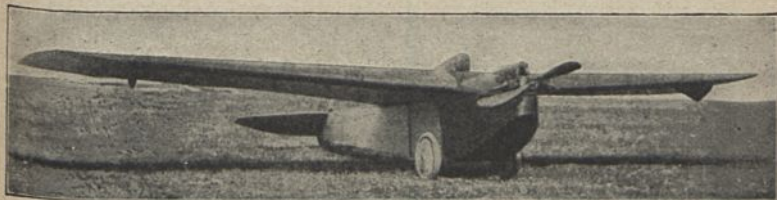


**Cambier (1923) Sp 1; E: Cambier**  
 $b = 10,20$  m;  $l = 6,00$  m;  $T = 13,00$  qm;  $G = 0,27$  t;  $V = 100$  km/h;  
 M: Sergant 17,5 PS; Bst.: Holz, Stoff



**Jullien (1924) Sp 1; E: M. Jullien**  
 $b = 13,40$  m;  $l = 6,60$  m;  $T = 20,00$  qm; M: Vaslin 16 PS; Bst.: Holz, Stoff

## Belgien



AUS „V. LANSDORFF DAS LEICHTFLUGZEUG“, VERLAG H. BECHOLD, FRANKFURT A. M.

**Poncelet (1923) SP 1; E: M. Poncelet**

**b = 11,20 m; l = 6,60 m; T = 20,00 qm; L = 0,15 t; N = 0,09 t; G = 0,24 t;**  
**M: Sergant 17,5 PS; Bst.: Holz, Stoff**

**Soc. Anon. Belge de Constructions Aéronautiques, Haren**

## China

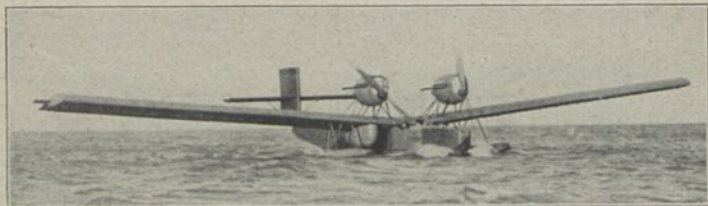


**Foochow (1921) Kwa 2**

**b = 8,50 m; l = 6,50 m; L = 0,82 t; V = 65 km/h; H = 3,5 km;**  
**M: Hall Scott 100 PS; Bst.: Holz, Stoff**

**Foochow Dock and Engineering Works, Futschan**

## Dänemark



Rohrbach Ro II (1924) Ksb 14; E: A. Rohrbach

b = 29,00 m; l = 16,50; L = 3,70 t; N = 2,00 t; G = 5,70 t; V = 220 km/h;  
H = 4,5 km; M: Rolls Royce 360 PS = 720 PS; Bst.: Dural

Rohrbach Metal Aeroplan Co., Kopenhagen

## England



A. D. C. S. E. 5a (1918) Kj 1

b = 8,12 m; l = 6,40 m; L = 0,65 t; N = 0,24 t; G = 0,89 t; V = 201 km/h;  
H = 6,7 km; M: Wolseley 210 PS; MG: 2; Bst.: Holz, Stoff

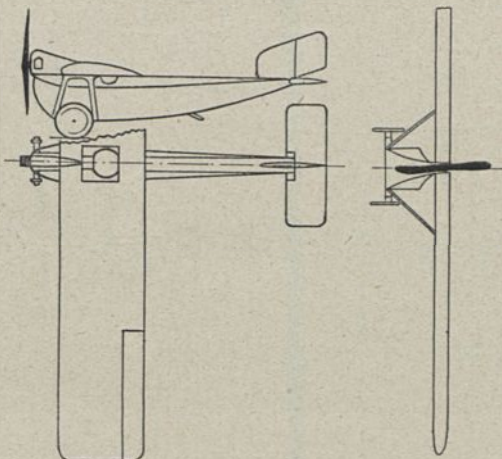
Aircraft Disposal Co. Ltd., London



A. D. C. N. T. 2b (1918) Ūs 2

$b = 14,73$  m;  $l = 8,33$  m;  $L = 0,93$  t;  $N = 0,59$  t;  $C = 1,32$  t;  $V = 137$  km/h;  
 $H = 4,2$  km;  $M$ : Beardmore 180 PS; Bst.: Holz, Stoff

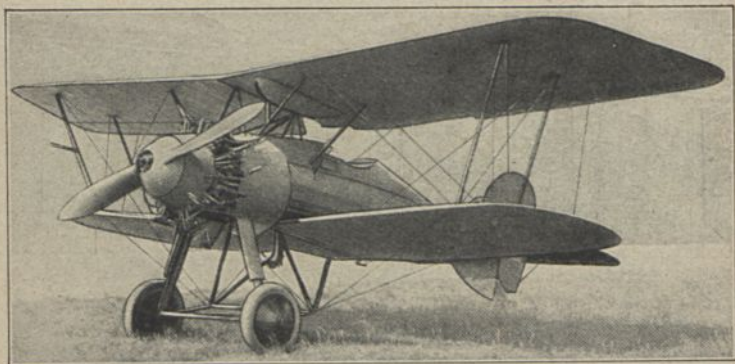
Aircraft Disposal Co. Ltd., London



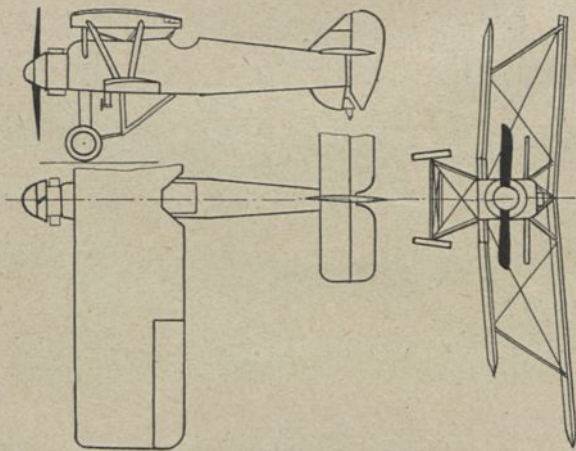
A N E. C. (1923) Sp 1; E: Shackleton

$b = 10,00$  m;  $l = 4,75$  m;  $T = 13,50$  qm;  $L = 0,12$  t;  $N = 0,14$  t;  $G = 0,26$  t;  
 $V'_s = 104$  km/h;  $H = 4,5$  km;  $M$ : Blackburn 24 PS; Bst.: Holz, Stoff

Air Navigation and Engineering Co. Ltd., Addlestone, Surrey



Armstrong-Whitworth „Siskin III“ (1923) Kj 1; E: F. M. Green  
 b = 10,08 m; l = 6,85 m; T = 28,00 $\frac{1}{2}$ qm; G = 1,18 t; M: Siddeley 350 PS;  
 MG: 2; Bst.: Holz, Stoff

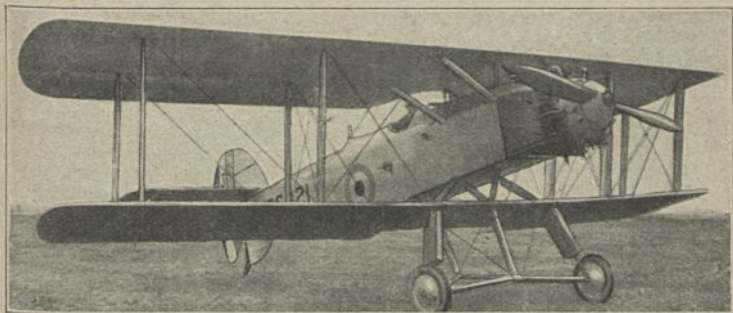


Armstrong-Whitworth „Siskin III“ (1923) Kj 1

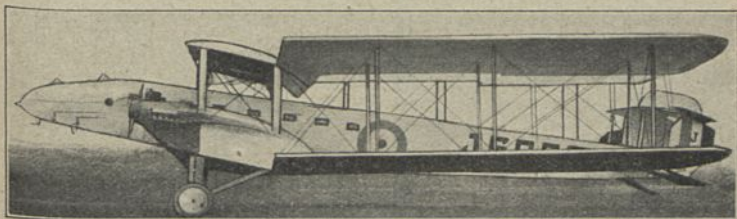
Armstrong-Whitworth Aircraft Ltd., Parkside, Coventry



## England



Armstrong-Whitworth „Wolf“ (1924) Ka 2; E: F. M. Green  
M: Siddeley 350 PS; MG.: 3; Bst.: Holz, Stoff



Armstrong-Whitworth „Awana“ (1923) Ktr; E: F. M. Green  
b = 32,50 m; l = 20,70 m; T = 214,00 qm; 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 = 900 PS; Bst.: Holz, Stoff  
Flügel zum Erdtransport zurückgelegt

Armstrong-Whitworth Aircraft Ltd., Parkside, Coventry

## England



Avro 504 K (1919) U 2; E: A. V. Roe

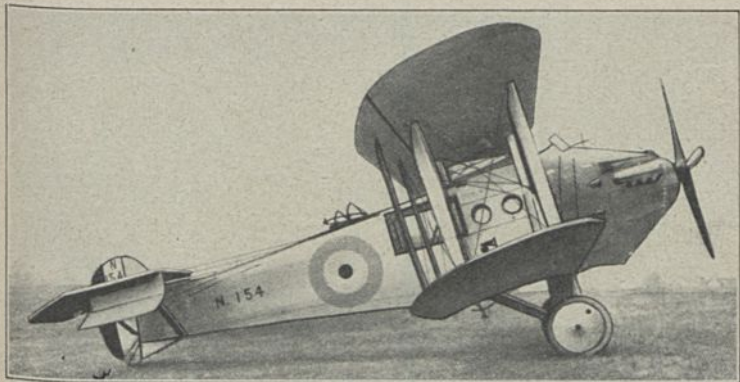
b = 10,97 m; l = 8,26 m; L = 0,58 t; N = 0,35 t; G = 0,93 t; V = 100 km/h;  
M: Renault 100 PS; Bst.: Holz, Stoff



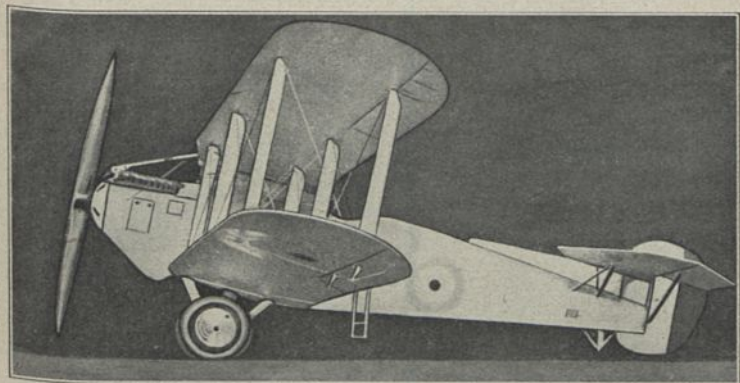
Avro „Viper“ (1922) Uw 2; E: A. V. Roe

b = 10,97 m; l = 8,57 m; T = 30,60 qm; L = 0,68 t; N = 0,35 t; G = 1,03 t;  
V = 120 km/h; M: Wolseley 180 PS; Bst.: Holz, Stoff

## England

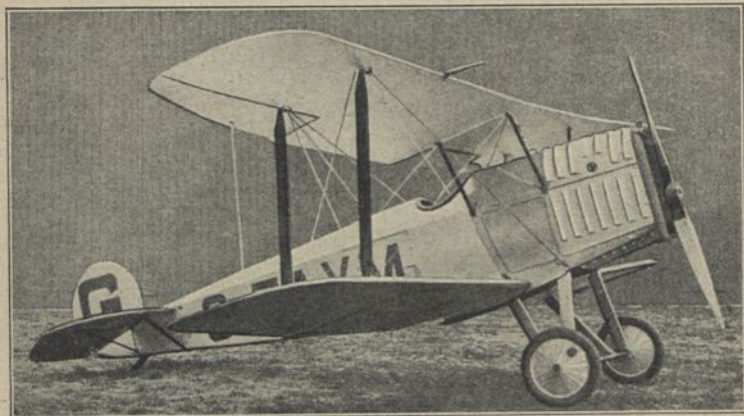


**Avro „Blison“** (1924) Ka 2; E: A. V. Roe  
M: Napier 450 PS; MG: 2; Bst.: Holz, Stoff



**Avro „Aldershot“** (1923) Kbn 3; E: A. V. Roe  
M: Napier 1000 PS; MG: 4; Bst.: Holz, Stoff

A. V. Roe & Co. Ltd., London



Avro Baby (1920) Sp 1; E: A. V. Roe

b = 7,00 m; l = 5,70 m; T = 16,40 qm; L = 0,30 t; N = 0,14 t; G = 0,44 t;  
V = 130 km/h; H = 3,7 km; M: Green 40 PS; Bst.: Holz, Stoff



AUS „V. LANGSDORFF DAS LEICHTFLUGZEUG“, VERLAG H. BEHNOLD, FRANKFURT A. M.

Avro 558 (1923) Sp 1; E: A. V. Roe

b = 9,15 m; l = 5,95 m; T = 15,40 qm; L = 0,13 t; N = 0,08 t; G = 0,22 t;  
M: Douglas 18 PS; Bst.: Holz, Stoff

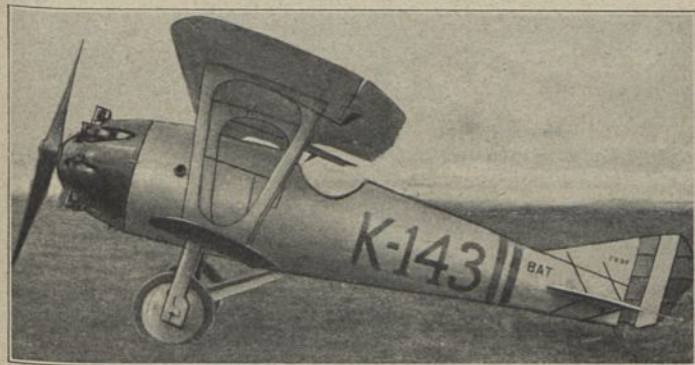
A. V. Roe & Co. Ltd., London



**Avro 560 (1923) Sp 1; E: A. V. Roe**

$b = 11,00 \text{ m}$ ;  $l = 6,40 \text{ m}$ ;  $T = 12,80 \text{ qm}$ ;  $L = 0,13 \text{ t}$ ;  $N = 0,08 \text{ t}$ ;  $G = 0,21 \text{ t}$ ;  
**M: Blackburne 24 PS; Bst.: Holz, Stoff**

**A. V. Roe & Co. Ltd., London**

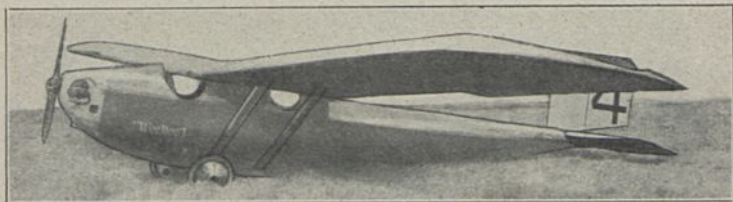


**B. A. T. F K 27 (1922) Kj 1; E: F. Koolhoven**

$b = 7,90 \text{ m}$ ;  $l = 6,30 \text{ m}$ ;  $T = 24,00 \text{ qm}$ ;  $L = 0,67 \text{ t}$ ;  $N = 0,20 \text{ t}$ ;  $G = 0,87 \text{ t}$ ;  
 $V = 224 \text{ km/h}$ ;  $H = 8,0 \text{ km}$ ; **M: A. B. C. 200 PS; MG: 2; Bst.: Holz, Stoff**

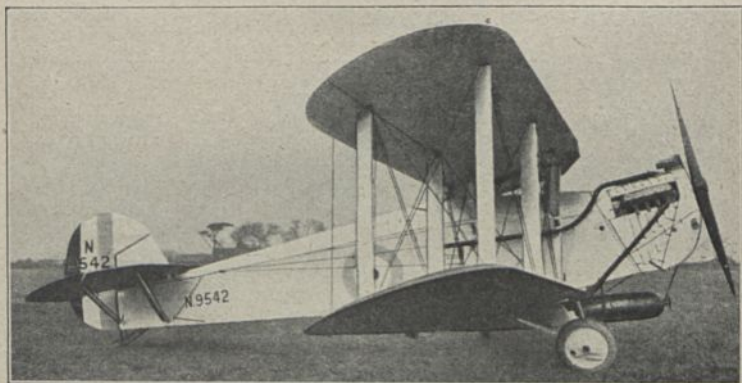
**British Aerial Transport Co., London**

## England



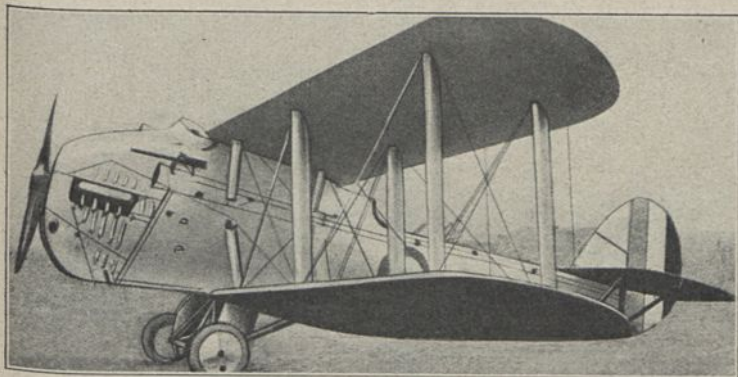
Beardmore „Wee Bee“ (1924) Sp 2; E: E. Shackleton  
 $b = 11,58 \text{ m}$ ;  $l = 6,70 \text{ m}$ ;  $T = 17,2 \text{ qm}$ ;  $L = 0,20 \text{ t}$ ;  $N = 0,17 \text{ t}$ ;  
 $G = 0,37 \text{ t}$ ;  $V = 138 \text{ km/h}$ ; M: Bristol 32 PS; Best.: Holz, Stoff

Beardmore Co., Dalmuir, Glasgow

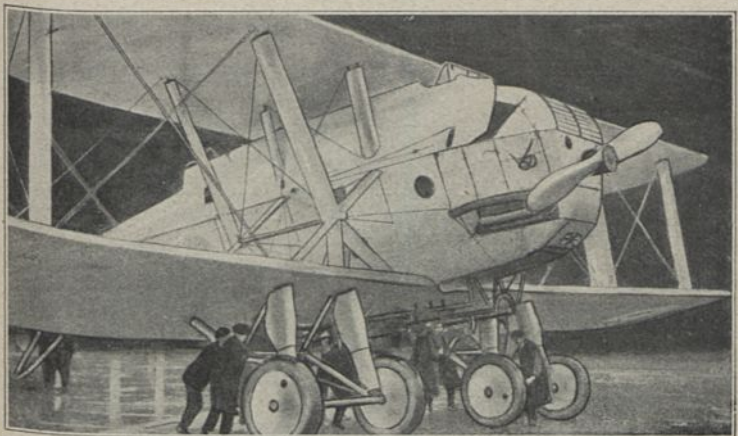


Blackburn „Dart“ (1923) Kt 2; E: Bumpus;  
 M: Napier 450 PS; Bst.: Holz, Stoff

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



Blackburn „Blackburn“ (1924) Kt 1; E: Bumpus  
Bst.: Holz, Stoff



Blackburn „Cubaroo“ (1924) Ktn 2; E: 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; H = 3,8 km; M: Napier 1000 PS; Bst.: Holz, Stoff

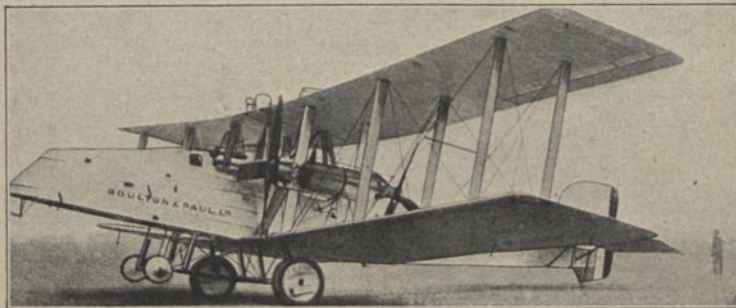
Blackburn Aeroplane and Motor Co. Ltd., Olympia, Leeds

## England



Blackburn „Pellet“ (1923) Sps 1; E: J. D. Rennie  
M: Napier 450 PS; Bst.: Holz, Stoff

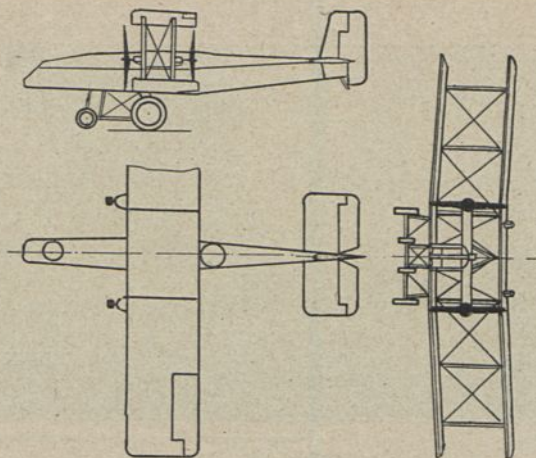
Blackburn Aeroplane and Motor Co. Ltd.  
Olympia, Leeds



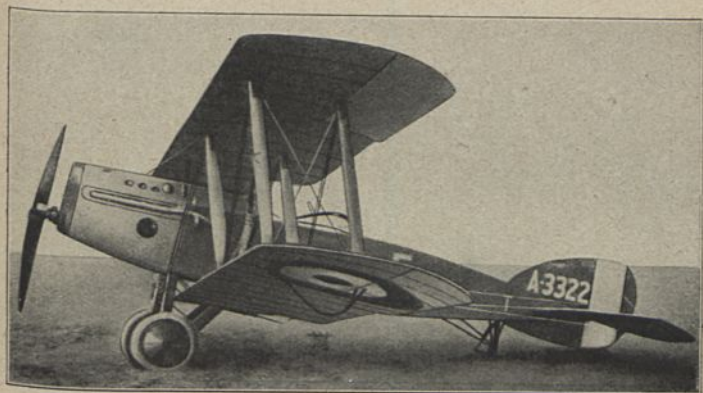
Boulton & Paul „Bodmin“ (1923) Kbn 5; E: J. D. North  
b = 22,00 m; l = 16,50 m; L = 3,55 t; N = 1,45 t; G = 5,00 t;  
V = 185 km/h; H = 4,8 km; M: 2 × Napier 450 PS = 900 PS  
MG: 6; Bst.: Stahl, Stoff

Boulton and Paul Ltd., Norwich



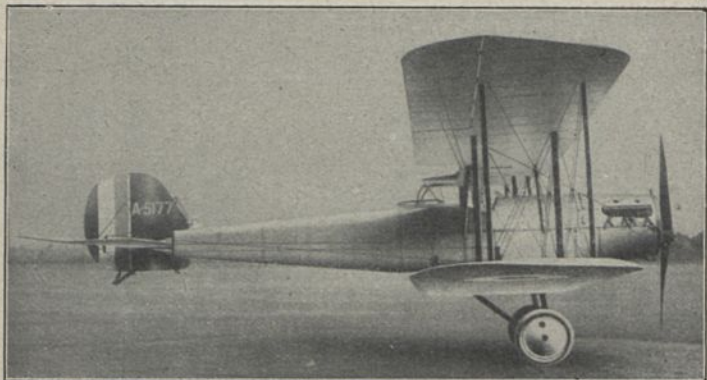


Boulton and Paul „Bodmin“  
Boulton and Paul Ltd., Norwich



Bristol „Fighter“ F 2 B a (1918) Ka 2; E: F. Barnwell  
 $b = 12,00 \text{ m}$ ;  $l = 7,50 \text{ m}$ ;  $L = 0,84 \text{ kg}$ ;  $N = 0,69 \text{ t}$ ;  $G = 1,53 \text{ t}$ ;  
 $V = 200 \text{ km/h}$ ;  $H = 6,5 \text{ km}$ ; M: Rolls Royce 275 PS; MG: 3;  
 Bst.: Holz, Stoff

Bristol Aeroplane Co. Ltd., Bristol



„DEUTSCHE MOTORZEITSCHRIFT“, VERLAG HELLMUT DROSCHA, DRESDEN A-13

**Bristol „All metal“ (1917) Ka 2; E: Barnwell  
M: Rolls Royce 275 PS; MG: 2; Bst.: Dural, Stahl, Stoff**



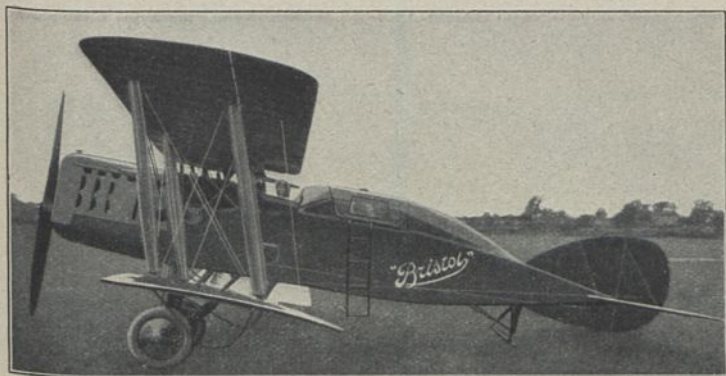
**Bristol „Bloodhound“ (1924) Ka 2; E: F. Barnwell  
M: Bristol 400 PS; MG: 3; Bst.: Dural, Stahl, Stoff**

**Bristol Aeroplane Co. Ltd., Bristol**



**Bristol „Tourer“ (1922) Sp 2; E: F. Barnwell**

b = 11,75 m; l = 7,75 m; L = 0,70 t; N = 0,38 t; G = 1,18 t;  
M: Siddeley 240 PS; Bst.: Holz, Stoff

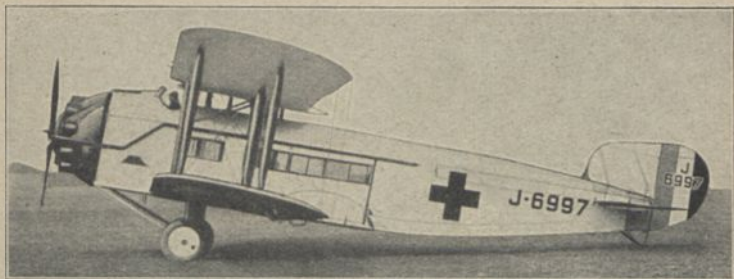


**Bristol „Coupé“ (1919) V 3; E: F. Barnwell**

b = 11,75 m; l = 7,75 m; L = 0,70 t; N = 0,38 t; G = 1,18 t;  
M: Siddeley 240 PS; Bst.: Holz, Stoff

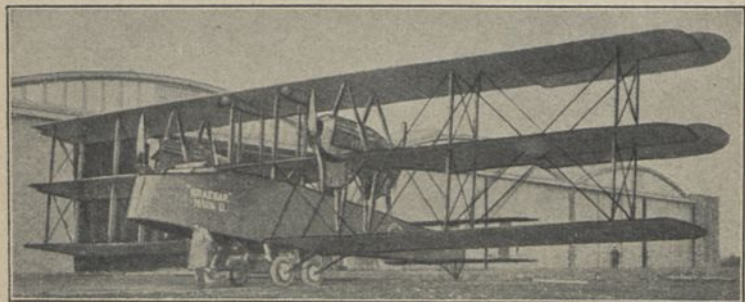
**Bristol Aeroplane Co. Ltd., Bristol**

## England



**Bristol „Brandon“ (1923) Kk 10; E: C. H. Reid**

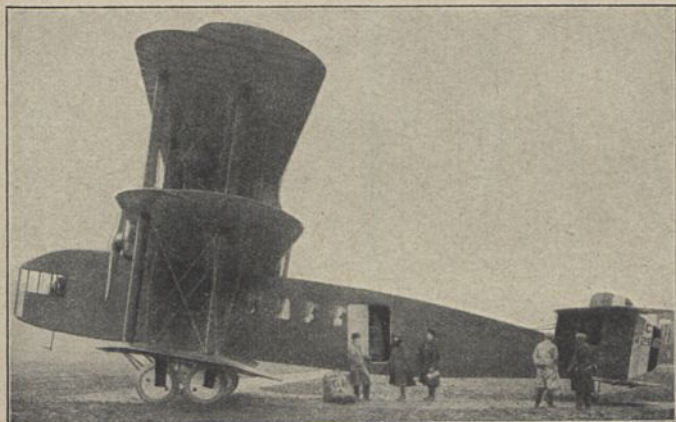
b = 17,50 m; l = 12,33 m; L = 1,80 t; N = 1,30 t; G = 3,10 t;  
V = 160 km/h; M: Bristol 400 PS; Bst.: Holz, Stoff



**Bristol „Braemar“ (1921) Kb 7; E: C. H. Reid**

b = 24,50 m; l = 15,60 m; T = 176,00 qm; L = 5,00 t; N = 3,00  
G = 8,00 t; V = 110 km/h; M: 4 × Liberty 400 PS = 1600 PS; MG = 5;  
Bst.: Holz, Stoff

## England



**Bristol „Pullmann“ (1921) V 14; E: C. H. Reid**

b = 24,50; l = 15,60; T = 176,00 qm; L = 5,00 t; N = 3,00 t; G = 8,00 t;  
V = 160 km/h; M: 4 × Liberty 400 PS = 1600 PS; Bst.: Holz, Stoff

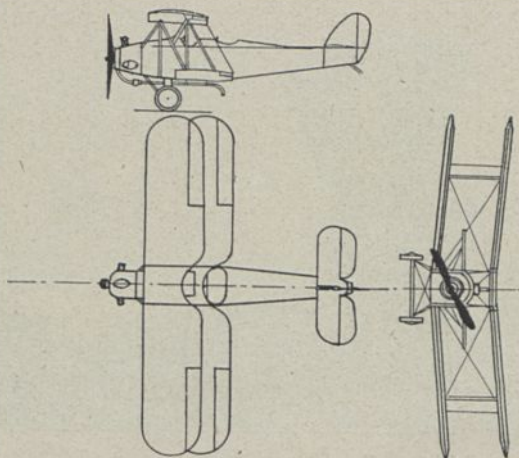


**Bristol „Taxiplane“ (1923) Sp 3; E: C. H. Reid**

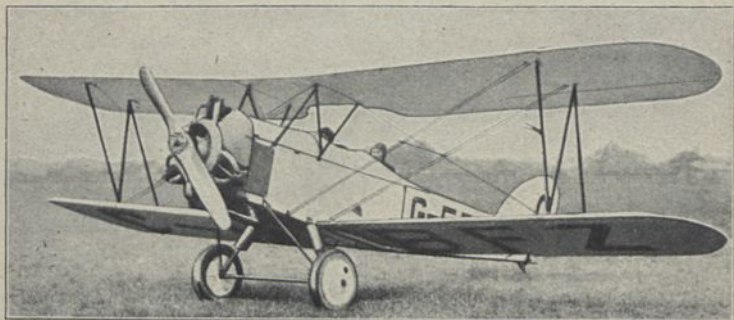
b = 9,45 m; l = 7,07 m; L = 0,54 t; N = 0,23 t; G = 0,77 t; V = 144 km/h;  
M: Bristol 100 PS

**Bristol Aeroplane Co. Ltd., Bristol**

## England



Bristol „Taxiplane“

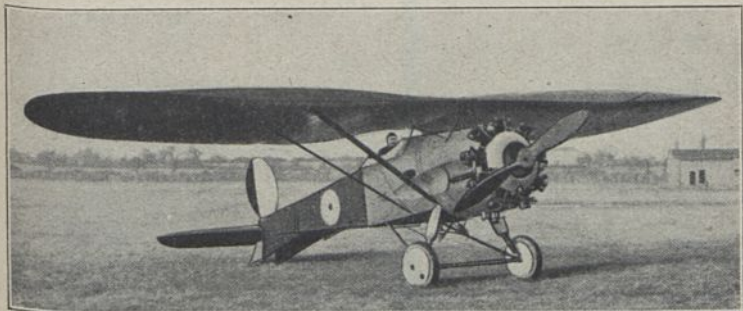


Bristol „School“ (1923) U 2; E: C. H Reid

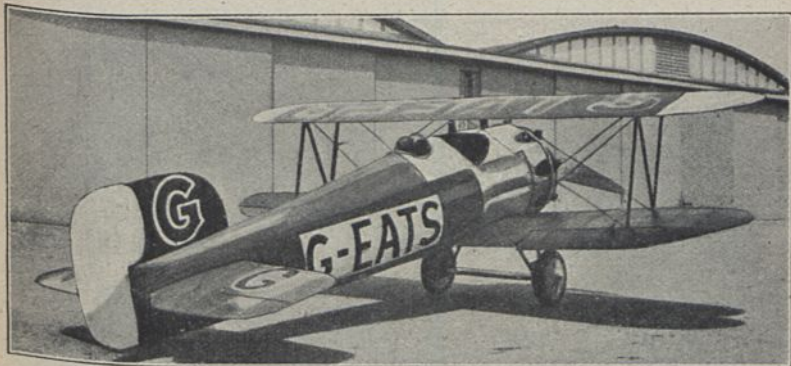
b = 9,50 m; l = 7,50 m; L = 0,54 t; N = 0,23 t; G = 0,77 t; V = 160 km/h;  
 M: Bristol 100 PS; Bst.: Holz, Stoff

Bristol Aeroplane Co. Ltd., Bristol

## England



**Bristol „Bullfinch“** (1923) Kj 1; E: C. H. Reid  
M: Bristol 400 PS; Bst.: Holz, Stoff



**Bristol „Bullet“** (1922) Kj 1; E: C. H. Reid  
b = 6,80 m; M: Bristol 450 PS; Bst.: Holz, Stoff

Bristol Aeroplane Co. Ltd., Bristol



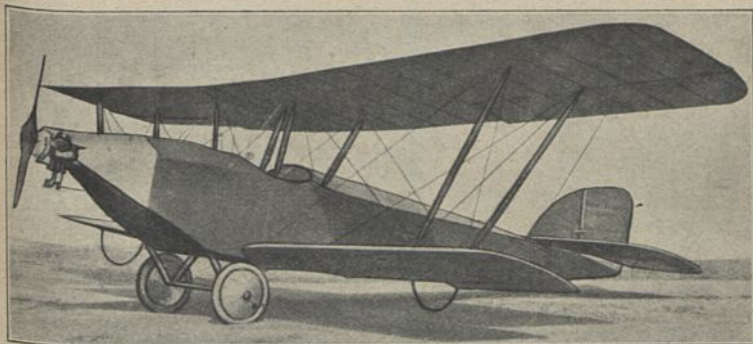
**Bristol „Badger“ (1921) Ka 2; E: C. H. Reid;**  
 $b = 11,20 \text{ m}$ ;  $l = 7,20 \text{ m}$ ;  $T = 34,00 \text{ qm}$ ;  $L = 0,93 \text{ t}$ ;  $N = 0,42 \text{ t}$ ;  $G = 1,35 \text{ t}$ ;  
 $V = 227 \text{ km/h}$ ;  $H = 7,3 \text{ km}$ ;  $M$ : Bristol 450 PS;  $MG$ : 2;  $Bst.$ : Holz, Stoff



**Bristol „Brownie“ (1924) Sp 2; E: F. Barnwell**  
 $b = 10,95 \text{ m}$ ;  $l = 7,94 \text{ m}$ ;  $T = 18,90 \text{ qm}$ ;  $L = 0,22 \text{ t}$ ;  $N = 0,17 \text{ t}$ ;  
 $G = 0,39 \text{ t}$ ;  $V = 110 \text{ km/h}$ ;  $M$ : Bristol 32 PS;  $Bst.$ : Holz, Stahl, Stoff



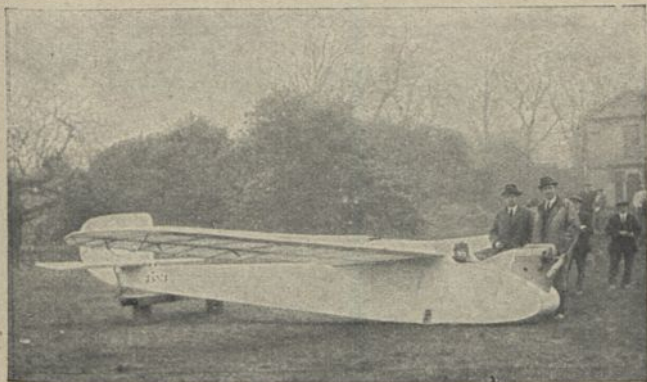
## England



**Cranwell C. L. A. 2 (1924) Sp 2; E: Comper**

$b = 8,92$  m;  $l = 7,15$  m;  $T = 22,00$  qm;  $L = 0,24$  t;  $N = 0,17$  t;  $G = 0,41$  t;  
 M: Bristol 32 PS; Bst.: Holz, Stoff

**Cranwell Light Aeroplane Club, Cranwell**



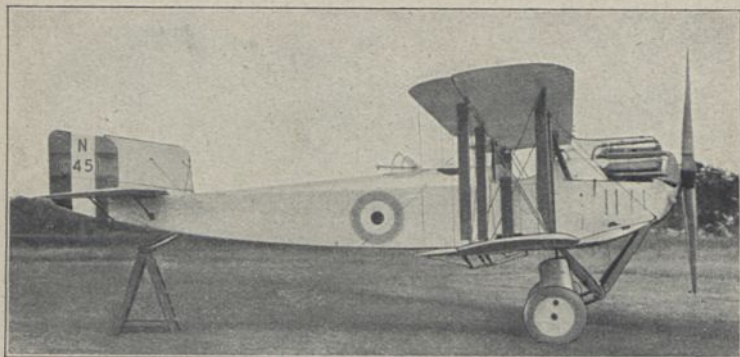
AUS V. LANGSDORFF „DAS LEICHTFLUGZEUG“, VERLAG H. BECHOLD, FRANKFURT A. M.

**E. E. C. „Wren“ (1923) Sp 1; E: M. O. Manning**

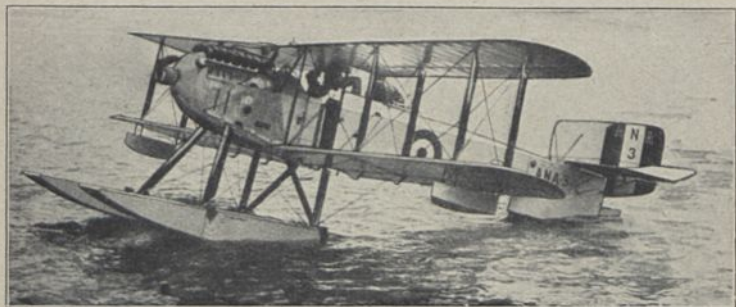
$b = 11,25$  m;  $l = 7,00$  m;  $T = 14,00$  qm;  $L = 0,09$  t;  $N = 0,07$  t;  $G = 0,16$  t;  
 $V = 60$  km/h; M: A. B. C. 7,5 PS; Bst.: Holz, Stoff

**English Electric Co., London**

## England



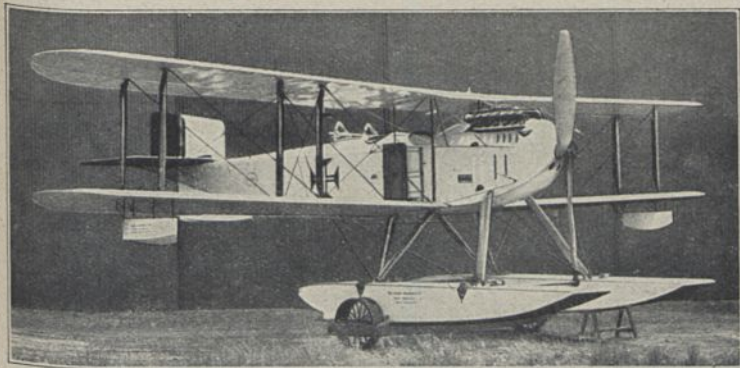
**Fairey 3 D (1922) Ka 2; E: C. R. Fairey**  
 b = 14,02 m; l = 10,97 m; N = 0,73 t; V = 194 km/h; H = 6,1 km;  
 M: Napier 450 PS; Bst.: Holz, Stoff



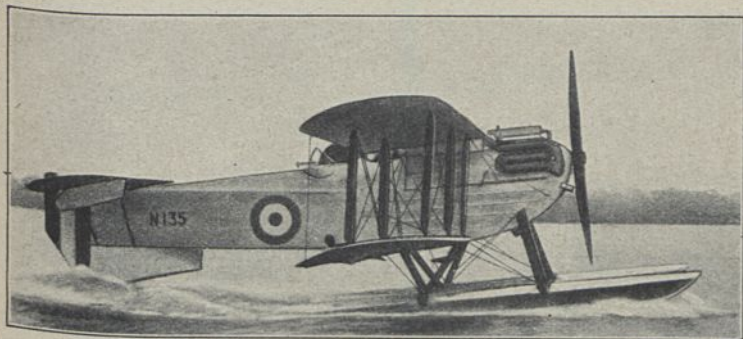
**Fairey 3 (1924) Kwa 2; E: C. R. Fairey**  
 b = 14,02 m; l = 10,97 m; N = 0,73 t; V = 162 km/h;  
 M: Rolls Royce 360 PS; MG: 2; Bst.: Holz, Stoff

Fairey Aviation Co. Ltd., Hayes, Middlesex

## England



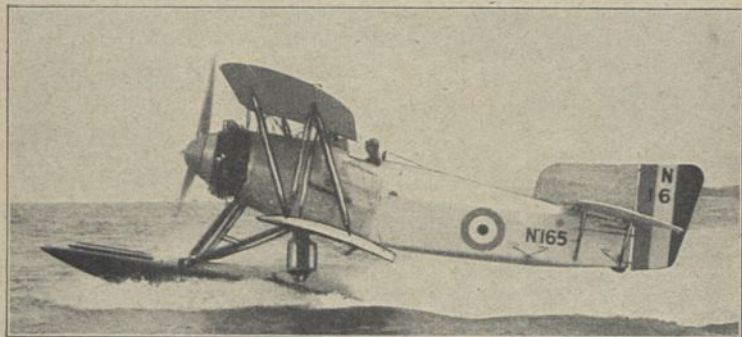
**Fairey 3 D (1923) Kwa 2; E: C. R. Fairey**  
 b = 14,02 m; l = 10,97 m; V = 190 km/h; M: Napier 450 PS;  
 MG: 2; Bst.: Holz, Stoff



**Fairey 21 Pintail (1922) Kwa 2; E: C. R. Fairey**  
 b = 12,19 m; l = 9,98 m; T = 47,30 qm; N = 0,61 t; V = 195 km/h;  
 M: Napier 450 PS; MG: 3; Bst.: Holz, Stoff

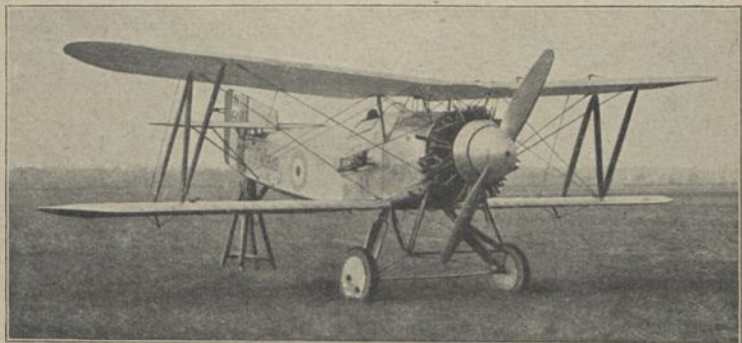
Fairey Aviation Co. Ltd., Hayes, Middlesex

## England



**Fairey „Flycatcher-Amphibian“** (1924) Kwj 1; E: C. R. Fairey

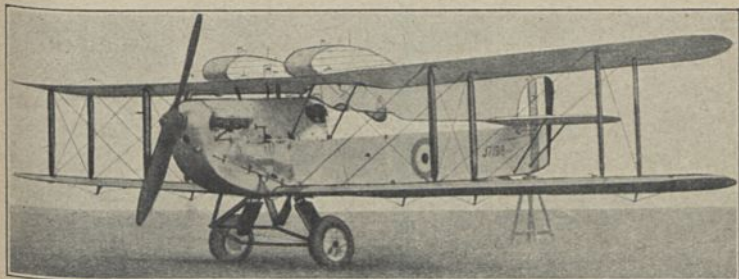
M: Siddeley 350 PS; MG: 2; Bst.: Holz, Stoff



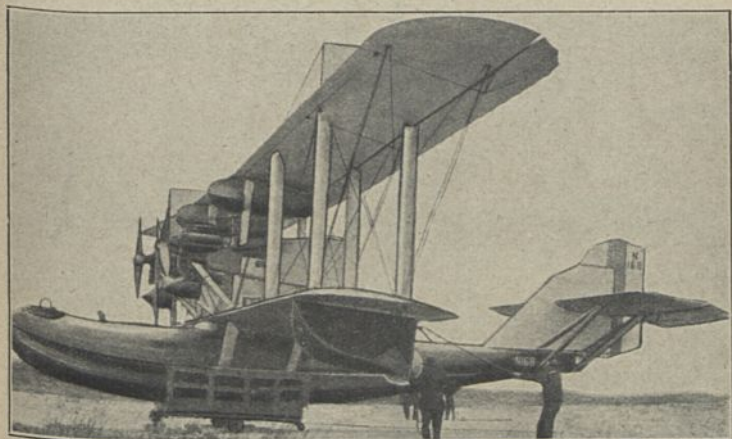
**Fairey „Flycatcher“** (1924) Kj 1; E: C. R. Fairey

M: Siddeley 350 PS; MG: 2; Bst. Holz, Stoff

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



**Fairey „Fawn“** (1924) Ka 2; E: C. R. Fairey  
M: Napier 450 PS; MG: 2; Bst.: Holz Stoff



**Fairey „Titania“** (1920) Ksb 4; E: C. R. Fairey  
b = 42,60 m; l = 20,50 m; T = 270,00 qm; G = 15,20 t;  
M: 4 × Rolls Royce 600 PS = 2400 PS; Bst.: Holz, Stoff

Fairey Aviation Co. Ltd., Hayes Middlesex



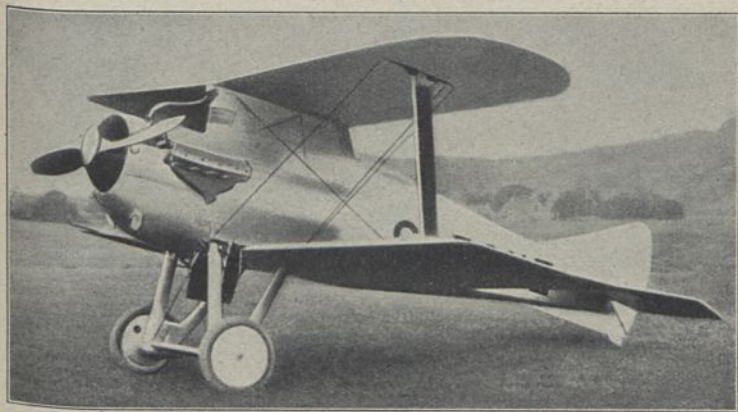
**Fairey N 4 „Atlanta“** (1924) Ksb 4; E: C. R. Fairey  
 $b = 42,36$  m;  $l = 20,11$  m;  $T = 270,00$  qm;  $G = 13,60$  t;  
 M:  $4 \times$  Rolls Royce 600 PS = 2400 PS; MG: 4; Bst.: Holz, Stoff  
**Fairey Aviation Co. Ltd., Hayes, Middlesex**



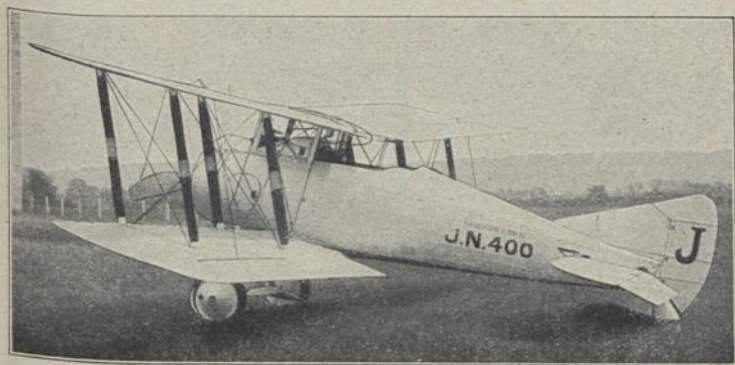
AUS V. LANGSDORFF „DAS LEICHTFLUGZEUG“ VERLAG H. BECHOLD, FRANKFURT A. M.

**Gloucestershire „Gannet“** (1923) Sp 1; E: H. Folland  
 $b = 5,50$  m;  $l = 5,10$  m;  $T = 9,85$  qm;  $L = 0,12$  t;  $N = 0,08$  t;  $G = 0,20$  t;  
 M = Carden 24 PS; Bst.: Holz, Stoff  
**Gloucestershire Aircraft Co. Ltd., Cheltenham**

## England



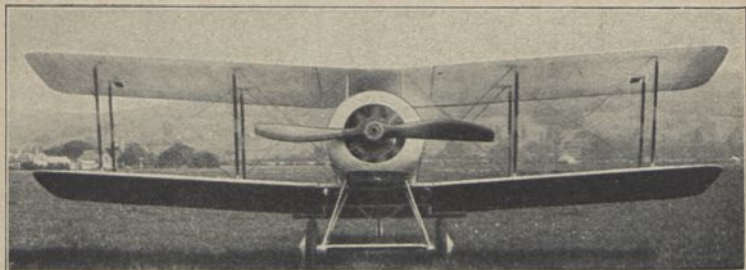
Gloucestershire „Mars“ I „Gloster“ (1922) Sp 1; E: H. P. Folland  
 $b = 7,00 \text{ m}$ ;  $l = 6,40 \text{ m}$ ;  $T = 19,00 \text{ qm}$ ;  $L = 0,85 \text{ t}$ ;  $N = 0,27 \text{ t}$ ;  
 $G = 1,12 \text{ t}$ ;  $V = 266 \text{ km/h}$ ; M: Napier 450 PS; Bst.: Holz, Stoff



Gloucestershire Mars II „Sparrowhawk“ (1922) Kj 1; E: Folland  
 $T = 25,08 \text{ qm}$ ;  $L = 0,80 \text{ t}$ ;  $N = 0,18 \text{ t}$ ;  $G = 0,98 \text{ t}$ ;  $V = 204 \text{ km/h}$ ;  
 M: BR 2: 230 PS; Bst.: Holz, Stoff

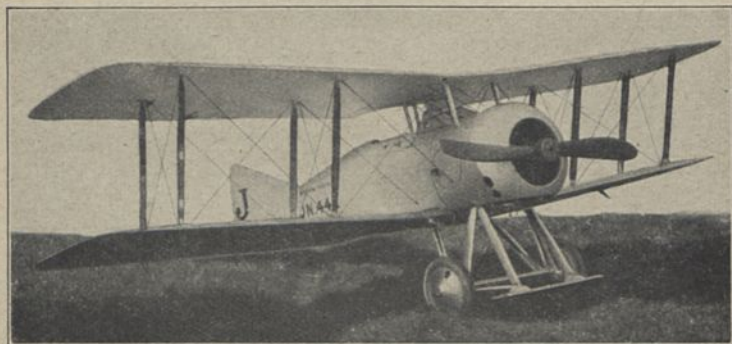
Gloucestershire Aircraft Co. Ltd., Cheltenham

## England



**Gloucestershire Mars III (1922) U 2; E: H. Folland**

T = 25,08 qm; G = 0,97 t; V = 127 km/h; H = 5,8 km; M: BR 2: 230 PS;  
Bst.: Holz, Stoff



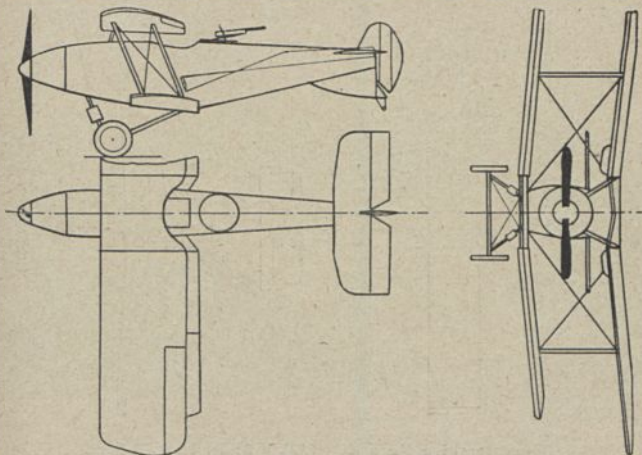
**Gloucestershire Mars IV (1923) Kj 1; E: H. Folland**

Y = 25,08 qm; L = 0,82 t; N = 0,18 t; G = 1,00 t; V = 201 km/h;  
H = 5,8 km; M: BR 2: 230 PS; MG.: 2; Bst.: Holz, Stoff

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

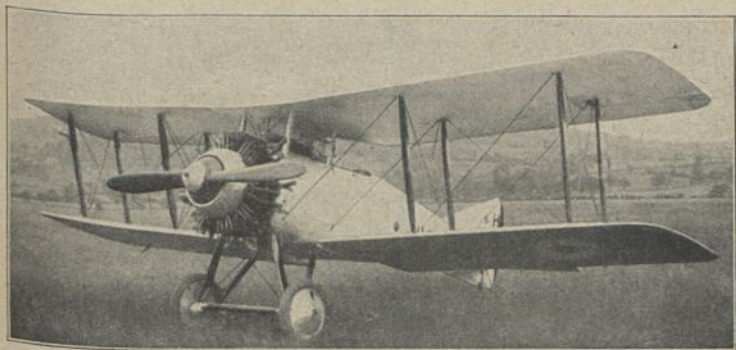


## England



Gloucestershire Mars V (1923) Ka 2; E: H. P. Folland

T = 31,59 qm; G = 1,64 t; V = 209 km/h; H = 5,8 km; M: Siddeley 340 PS  
MG: 4; Bst.: Holz, Stoff

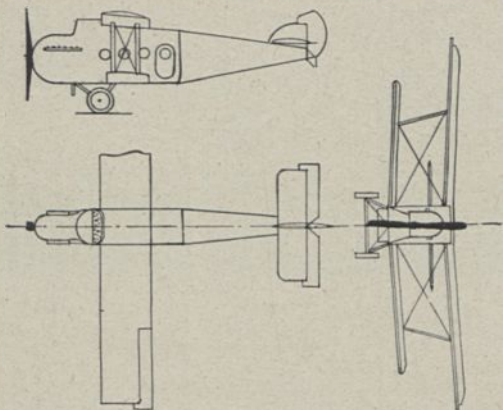


Gloucestershire „Mars VIa“ (1923) Kj 1; E: H. P. Folland

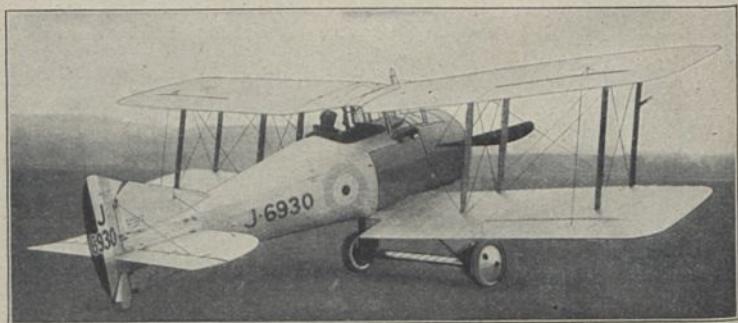
b = 8,55 m; l = 5,50 m; T = 25,00 qm; G = 1,07 t;  
V = 242 km/h; MG: 2; Bst.: Holz, Stoff

Gloucestershire Aircraft Co., Ltd., Cheltenham

## England

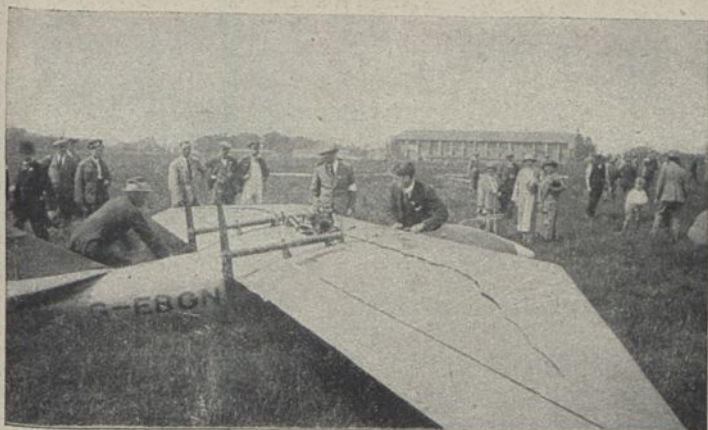


**Gloucestershire Mars 1X (1923) V 9; E: H. P. Folland**  
 T = 38,55 qm; N = 0,76 t; M: Rolls Royce 360 PS; Bst.: Holz, Stoff



**Gloucestershire Mars X (1923) K j 1; E: H. P. Folland**  
 b = 8,55 m; l = 5,50 m; T = 25,00 qm; G = 0,98 t; V = 194 km/h;  
 MG: 2; M: B. R. 2: 230 PS; Bst.: Holz, Stoff

Gloucestershire Aircraft Co., Ltd, Cheltenham

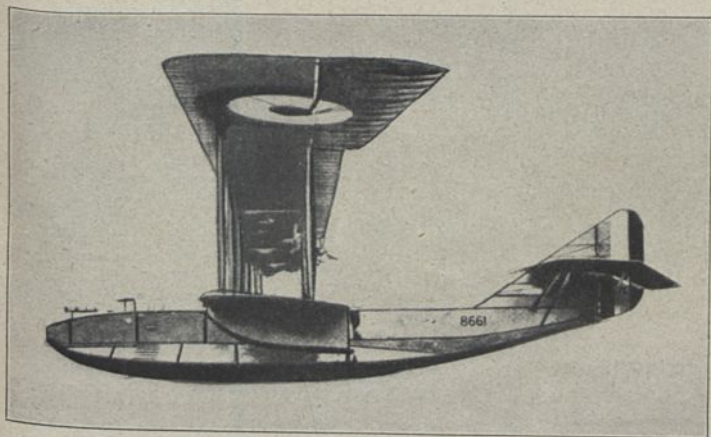


AUS V. LANGSDORFF „DAS LEICHTFLUGZEUG“, VERLAG H. BECHOLD, FRANKFURT A. M.

Gnosspelius, „Gull“ (1923) Sp. 1; E: O. T. Gnosspelius

$b = 11,00$  m;  $l = 5,95$  m;  $T = 13,80$  qm;  $L = 0,14$  t;  $N = 0,09$  t;  $G = 0,23$  t;  
 $V = 89$  km/h; M: Blackburn 24 PS; Bst.: Holz, Stoff

O. T. Gnosspelius, Rochester, Kent

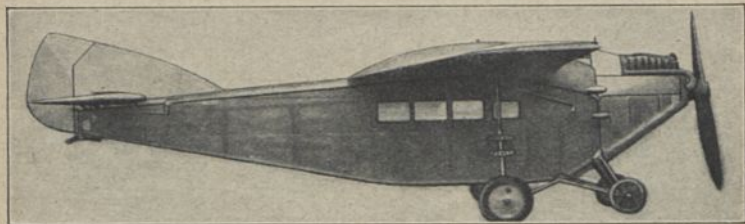


Gosport Felixtowe F 3 (1918) Ksb 3; E: M. Clark

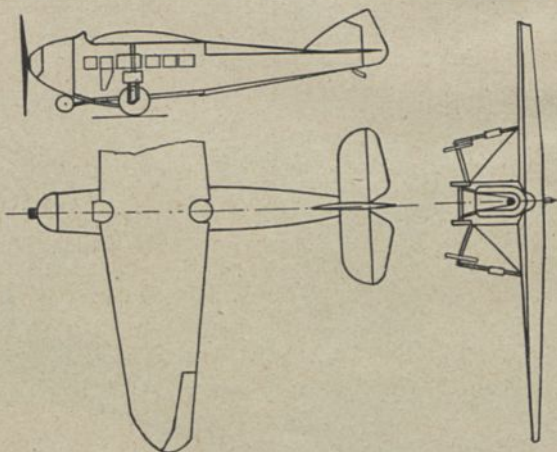
$b = 31,09$  m;  $l = 15,08$  m;  $L = 3,60$  t;  $N = 2,42$  t;  $G = 6,02$  t;  
 $V = 148$  km/h;  $H = 2,9$  km; M: 2  $\times$  Rolls Royce 360 PS = 720 PS; Bst.: Holz, Stoff

Gosport Aircraft Co. Ltd., Gosport, Hants

## England



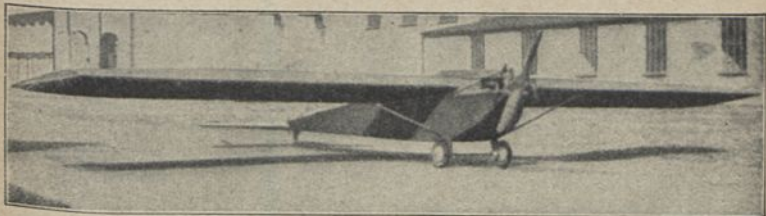
**Handasyde H 2 (1923) V; E: G. H. Handasyde**  
M: Rolls Royce 360 PS; Bst.: Holz, Stoff



**Handasyde H 2**

**Handasyde Aircraft Co. Ltd., London**

## England

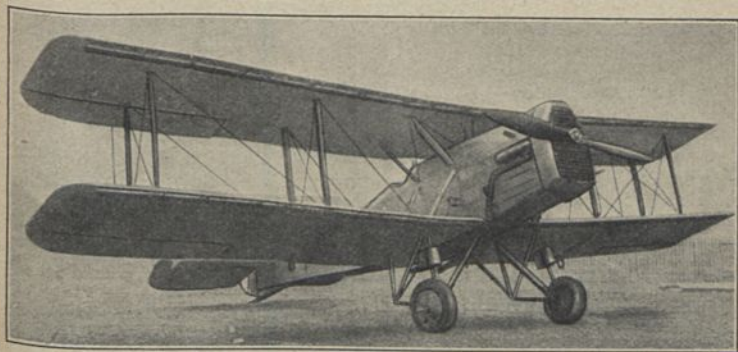


AUS V. LANGSDORFF „DAS LEICHTFLUGZEUG“, VERLAG H. BECHMOLD, FRANKFURT A. M.

**Handasyde (1923) Sp 1; E: Raynham**

**b = 9,15 m; l = 5,85 m; T = 12,60 qm; M: Douglas 24 PS; Bst.: Holz, Stoff**

**Handasyde Aircraft Co. Ltd., London**

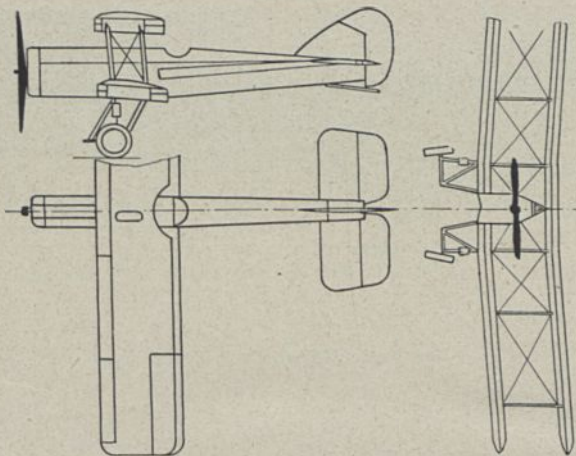


**Handley Page „Hanley“ (1923) Kt 1; E: F. Handley Page**

**b = 14,60 m; l = 10,50 m; T = 53,90 qm; L = 1,65 t; N = 1,28 t; G = 2,93 t;  
V = 172 km/h; H = 3,9 km; M: Napier 450 Ps; Bst.: Holz, Stoff**

**Handley Page Ltd., Cricklewood**

## England



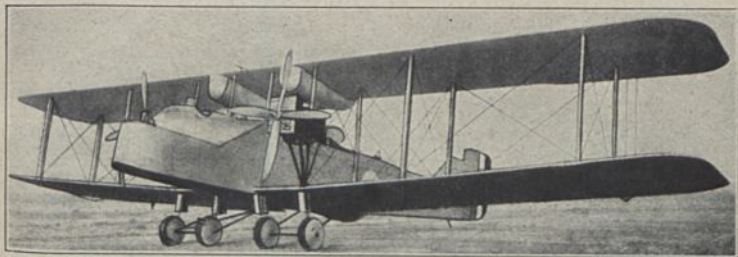
Handley Page „Hanley“



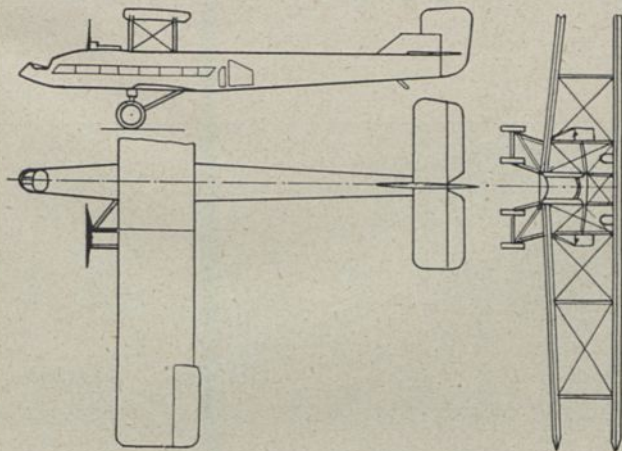
Handley Page O/400 (1918) Kbn 4; E: F. Handley Page

b = 30,50 m; l = 19,20 m; T = 152,00 qm; L = 3,72 t; N = 2,63 t; G = 6,35 t;  
 M: 2 × Rolls Royce 375 PS = 750 PS

Handley Page Ltd., Cricklewood



**Handley Page „Hyderabad“** (1919) Kbn 4; E: F. Handley Page  
 b = 22,80 m; l = 18,20 m; T = 139,00 qm; L = 4,00 t; N = 1,46 t; G = 5,46 t;  
 M: 2 × Napier 450 PS = 900 PS; Bst.: Holz, Stoff



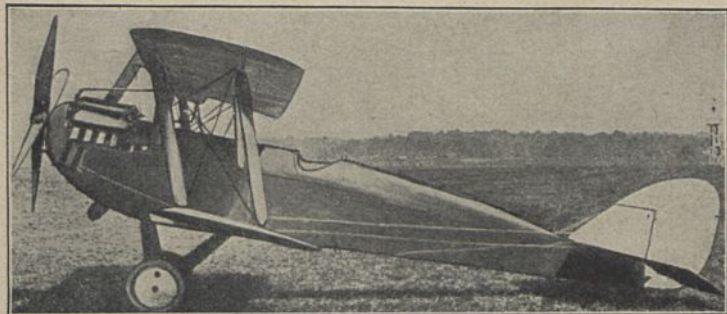
**Handley Page W 8 B** (1923) V 10; E: F. Handley Page  
 b = 22,80 m; l = 18,30 m; T = 139,00 qm; L = 4,00 t; N = 1,46 t; G = 5,46 t;  
 M: 2 × Rolls Royce 360 PS = 720 PS; Bst.: Holz, Stoff

## England



**Handley Page W 8 F (1924) V 12; E: F. Handley Page**  
 b = 22,80 m; l = 18,30 m; T = 135,00 qm; L = 4,30 t; N = 1,16 t; G = 5,46 t;  
 V = 164 km/h; M: 2 × Siddeley 240 PS; 1 × Rolls Royce 360 PS = 840 PS;  
 Bst.: Holz, Stoff

**Handley Page Ltd., Cricklewood**



**de Havilland D H 9 a (1919) Ka 2 u. V 3; E: G. de Havilland**  
 b = 13,96 m; l = 9,16 m; T = 40,20 qm; L = 0,80 t; N = 0,24 t; G = 1,04 t;  
 V = 200 km/h; M: Napier 450 PS; MG: 3; Bst.: Holz, Stoff

**de Havilland Aircraft Co. Ltd., Edware, Middlesex**



## England



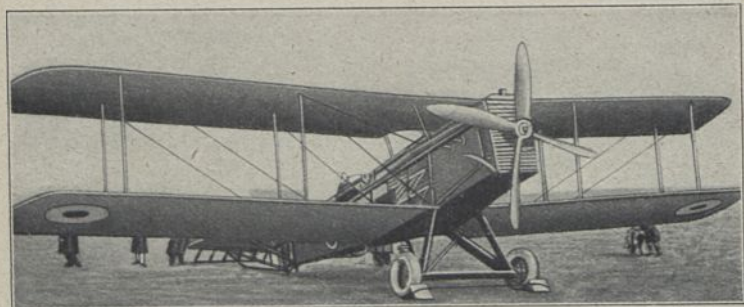
de Havilland D H 9 c (1919) V 3; E: G. de Havilland

b = 12,90 m; l = 9,39 m; L = 1,01 t; N = 0,49 t; G = 1,50 t; V = 178 km/h;  
T = 40,20 qm; H = 4,7 km; M: Siddeley 240 PS; Bst.: Holz, Stoff

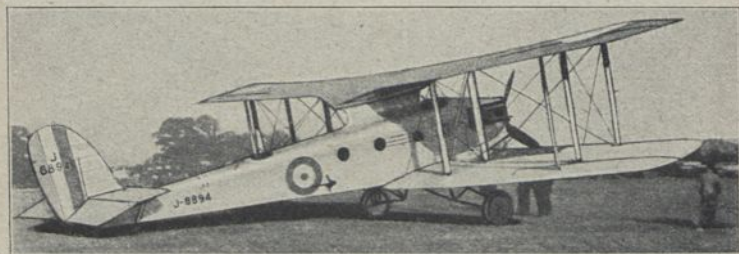


de Havilland D H 9 R (1922) Sp 1; E: G. de Havilland  
Bst.: Holz, Stoff

de Havilland Aircraft Co. Ltd., Edgware, Middlesex

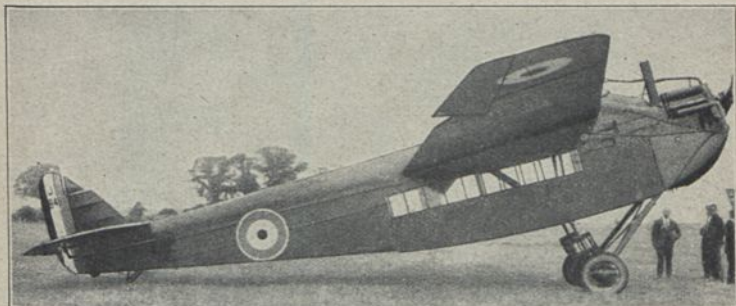


**de Havilland D. H. 14 (1921) V 6 u. Ka 2; E: G. de Havilland**  
 b = 15,40 m; l = 10,40 m; T = 57,40 qm; L = 2,04 t; N = 1,44 t;  
 G = 3,48 t; V: 175 km/h; H = 5,8 km; M: Rolls Royce = 600 PS; MG: 2;  
 Bst.: Holz, Stoff



**de Havilland D. H. 27 „Derby“ (1923) Kb 2; E: G. de Havilland**  
 M: Rolls Royce 650 PS; MG: 3; Bst.: Holz, Stoff

## England



**de Havilland D. H. 29 (1922) V 14; E: G. de Havilland**  
 b = 16,40 m; l = 13,10 m; T = 40,80 qm; L = 1,97 t; N = 1,44 t;  
 G = 3,41 t; V = 177 km/h; H = 4,3 km; M: Napier 450 PS;  
 Bst.: Holz, Stoff



**de Havilland D. H. 34. (1922) V 10; E: G. de Havilland**  
 b = 15,50 m; l = 11,18 m; L = 1,56 t; N = 1,29 t; G = 2,85 t;  
 V = 150 km/h; M: Napier 450 PS; Bst: Holz, Stoff

**de Havilland Aircraft Co. Ltd., Edware, Middlesex**

## England



AUS BÜTTNER „MENSCHENFLUG“, VERLAG DIECK & CO., STUTTGART

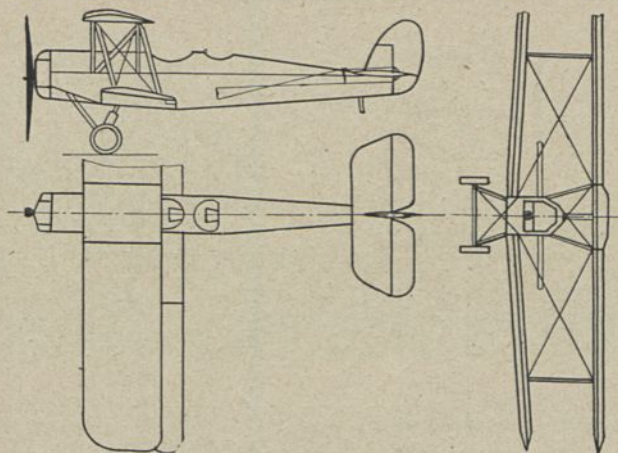
de Havilland D. H. 34



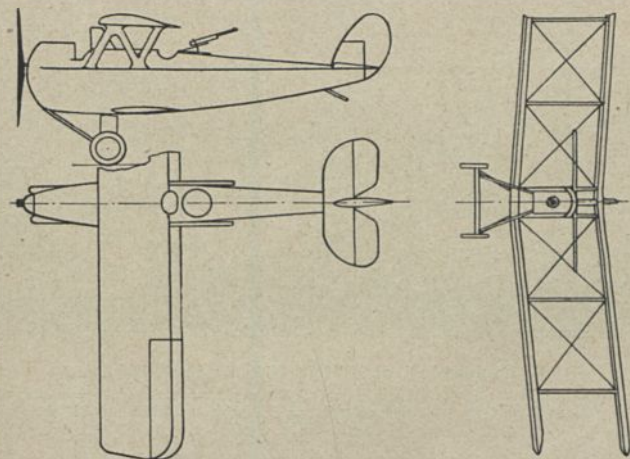
AUS BÜTTNER „MENSCHENFLUG“, VERLAG DIECK & CO., STUTTGART

de Havilland D. H. 34

de Havilland Aircraft Co. Ltd., Edgware, Middlesex

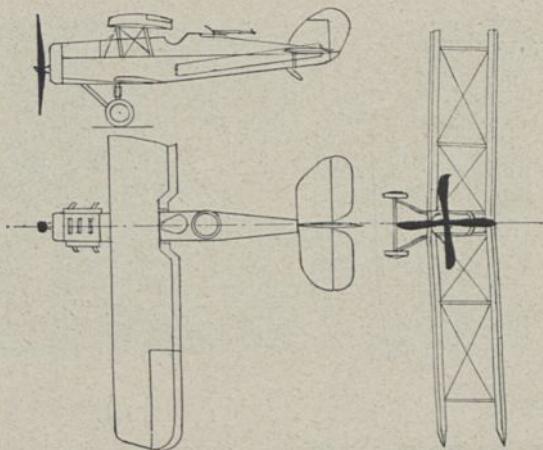


**de Havilland 37 (1922) Sp 3; E: G. de Havilland**  
 $b = 11,30 \text{ qm}$ ;  $l = 8,80 \text{ m}$ ;  $T = 36,00 \text{ qm}$ ;  $L = 0,96 \text{ t}$ ;  $N = 0,40 \text{ t}$ ;  
 $G = 1,61 \text{ t}$ ;  $V = 195 \text{ km/h}$ ;  $H = 6,4 \text{ km}$ ;  $M: \text{Rolls Royce 275 PS}$ ;  
 Bst.: Holz, Stoff



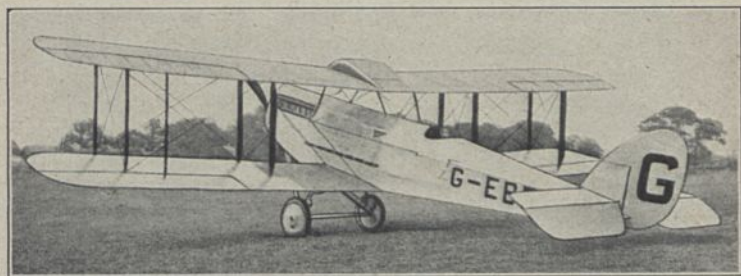
**de Havilland DH 38 (1923) Ka 2; E: G. de Havilland**  
 $G = 1,30 \text{ t}$ ;  $V = 182 \text{ km/h}$ ;  $H = 3,9 \text{ km}$ ;  $M: \text{Napier 450 PS}$ ;  $MG: 2$ ;  
 Bst.: Holz, Stoff

## England



de Havilland D. H. 49 (1923) Ka 2; E: G. de Havilland

b = 14,50 m; l = 9,50 m; L = 1,90 t; N = 0,13 t; G = 2,03 t;  
 V = 215 km/h; M: Rolls Royce 375 PS; MG: 2; Bst.: Holz, Stoff



de Havilland D. H. 50 (1923) V 5; E: G. de Havilland

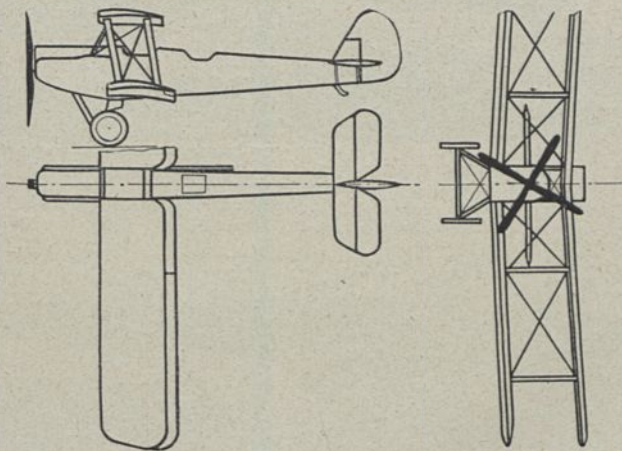
b = 13,30 m; l = 9,30 m; T = 67,00 qm; L = 1,02 t; N = 0,75 t;  
 G = 1,77 t; V = 195 km/h; H = 5,0 km; M: Siddeley 240 PS;  
 Bst.: Holz, Stoff

de Havilland Aircraft Co. Ltd., Edgware, Middlesex

## England

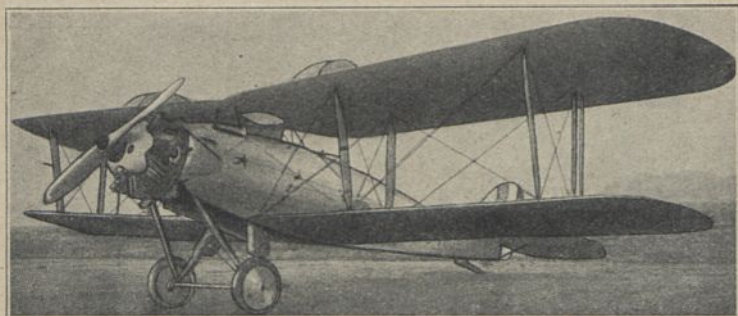


de Havilland D. H. 51 (1924) Sp 2; E: G. de Havilland  
 b = 11,00 m; l = 8,00 m; T = 30,00 qm; L = 0,59 t; N = 0,41 t;  
 G = 1,00 t; V = 150 km/h; H = 3,3 km; M: RAF 90 PS; Bst.: Holz, Stoff

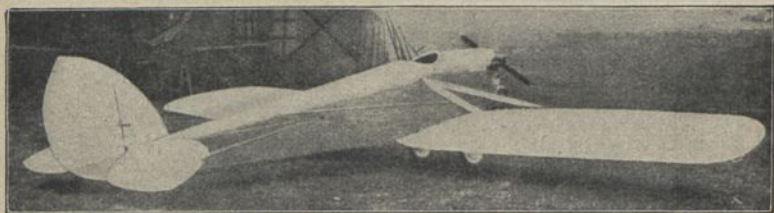


de Havilland D. H. 51

de Havilland Aircraft Co. Ltd., Edgware, Middlesex

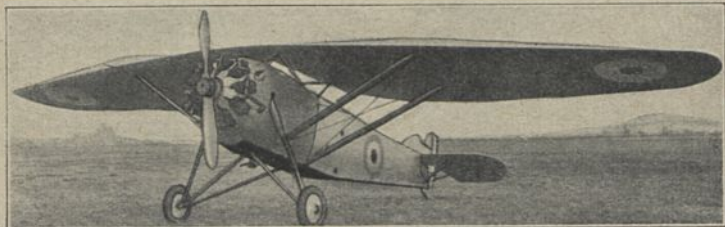


**de Havilland D. H. 42 (1924) Ka 2; E: G. de Havilland  
M: Bristol 400 PS; MG: 2; Bst.: Holz, Stoff**



AUS V. LANGSDORFF „DAS LEICHTFLUGZEUG“, VERLAG H. BECHOLD, FRANKFURT A. M.

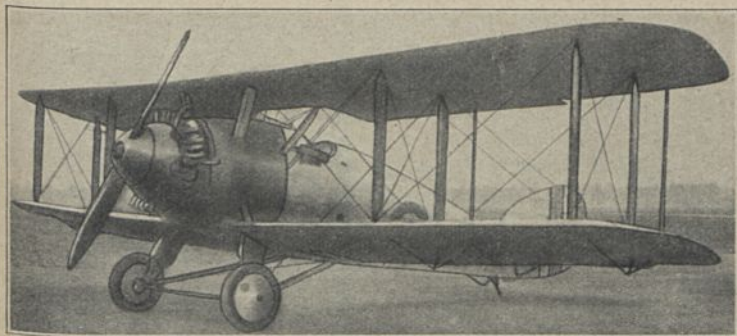
**de Havilland DH 53 (1923) SP 1; E: G. de Havilland  
b = 9,20 m; l = 6,00 m; T = 11,20 qm; L = 0,14 t; N = 0,08 t; G = 0,22 t;  
V = 123 km/h; H = 4,5 km; M: Douglas 24 PS; Bst.: Holz, Stoff  
de Havilland Aircraft Co. Ltd., Middlesex**



**Hawker „Duiker“ (1924) Ka 2; E: H. G. Hawker  
M: Bristol 400 PS; Bst.: Holz, Stoff  
Hawker Co. Ltd., Kingston-on-Thames**



## England



Hawker „Woodcock“ (1924) Kj 1; E: H. G. Hawker, T. O. M. Sopwith  
M: Bristol 400 PS; MG: 2; Bst.: Holz, Stoff



Sopwith „Camel“ (1918) Kj 1; E: T. O. M. Sopwith  
b = 8,37 m; L = 0,23 t; N = 0,7C t; G = 0,93 t; V = 192 km/h;  
M: Clerget 130 PS; MG: 2; Bst.: Holz, Stoff

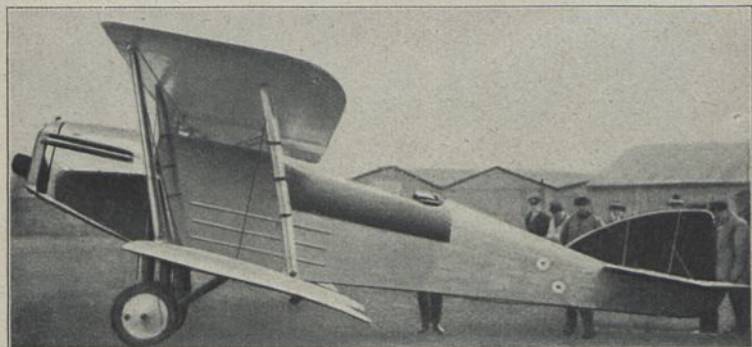
Hawker Co. Ltd., Kingston-on-Thames

## England



Sopwith „Snipe“ (1919) K<sub>j</sub> 1; E: M. Sopwith  
 b = 9,44 m; l = 5,84 m; L = 0,59 t; N = 0,32 t; G = 0 91; V = 194 km/h  
 H = 5,9 km; M: B. R. 2 230 PS; Bst.: Holz, Stoff

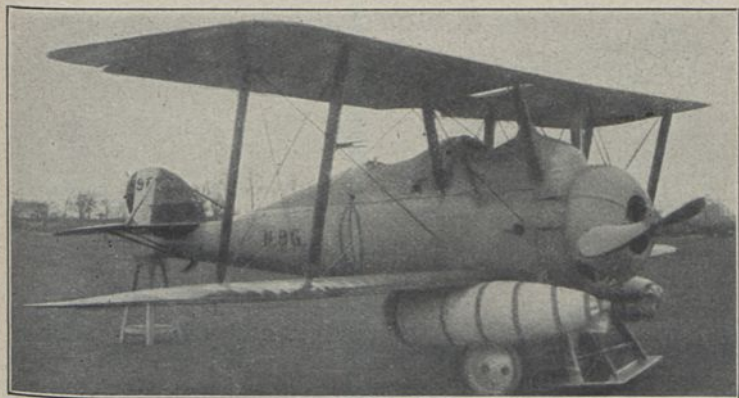
Hawker C . Ltd., Kingston-on-Thames



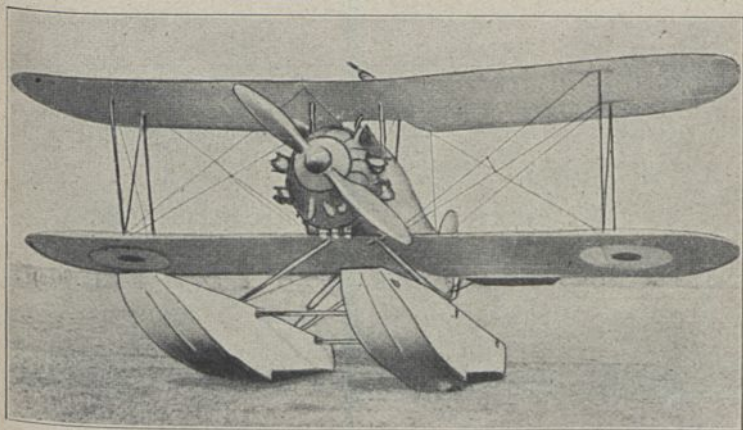
Martinsyde F 4 A (1920) K<sub>j</sub> 1  
 b = 9,98 m; l = 7,84 m; L = 0,77 t; N = 0,27 t; G = 1,04 t; V = 229 km/h;  
 H = 7,0 km; M: Hispano Suiza 300 PS; MG: 2; Bst.: Holz, Stoff

Martinsyde Ltd., Brooklands

## England



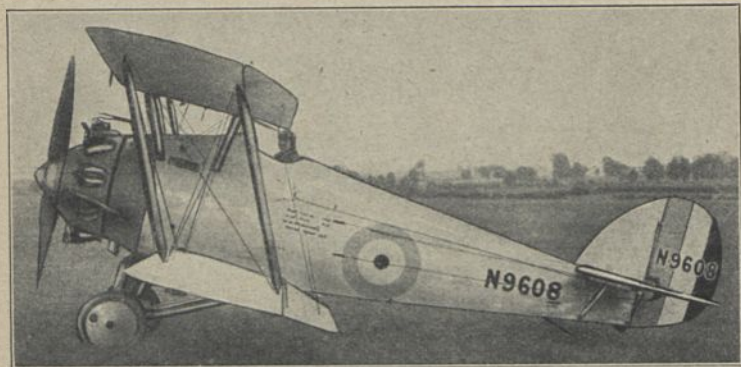
**Parnall „Panther“ (1921) Ka 2 · E: H. Bolas**  
 b = 8,99 m; l = 7,60 m; L = 0,62 t; N = 0,47 t; G = 1,09 t; V = 186 km/h;  
 M: B R 2 230 PS; Bst.: Holz, Stoff



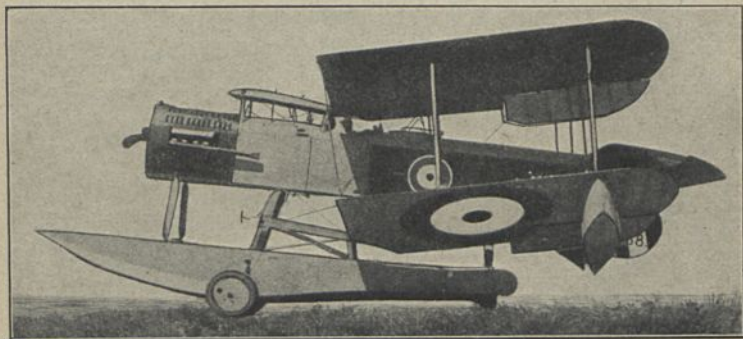
**Parnall „Plover“ (1923) Kwj 1; E: H. Bolas**  
 M: Bristol 400 PS; Bst.: Holz, Stoff

G. Parnall Co. Ltd., Park Row, Bristol

## England



**Parnall „Plover“** (1924) Kj 1; E: H. Bolas  
M: Siddeley 350 PS; MG: 2; Bst.: Holz, Stoff



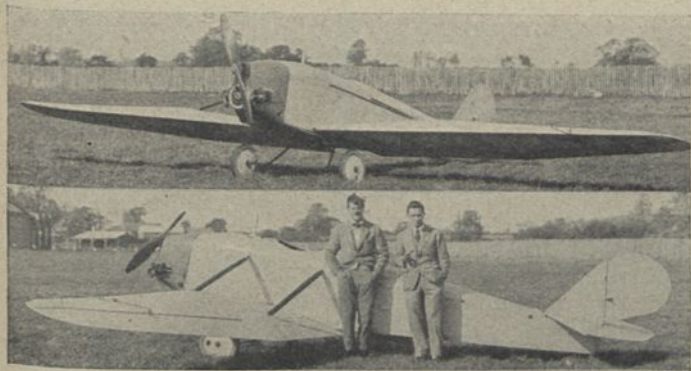
**Parnall „Puffin“** (1923) Kwa 2; E: H. Bolas  
M: Napier 450 PS; MG: 2; Bst.: Holz, Stoff

G. Parnall Co. Ltd., Park Row, Bristol



**Parnall „Possum“ (1923) Kb 4; E: H. Bolas**

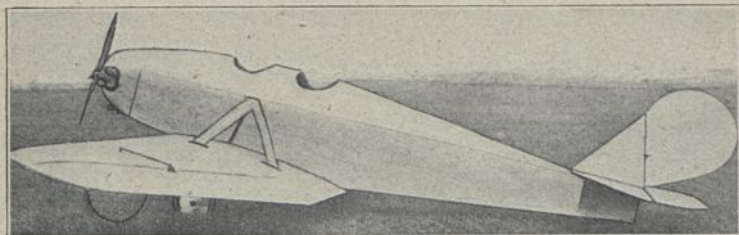
b = 14,00 m; l = 11,80 m; T = 72,00 qm; G = 2,86 t; M: Napier 450 PS;  
MG: 4; Bst.: Holz, Stoff



**Parnall „Pixie I“ (1923) Sp 1; E: H. Bolas**

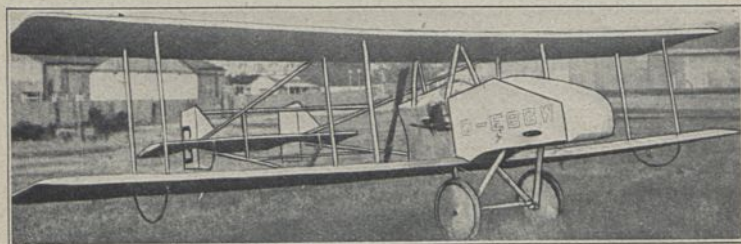
b = 8,70 m; l = 5,50 m; T = 9,30 qm; L = 0,12 t; N = 0,08 t; G = 0,20 t;  
M: Douglas 18 PS; Bst.: Holz, Stoff

G. Parnall Co., Ltd., Park Row, Bristol



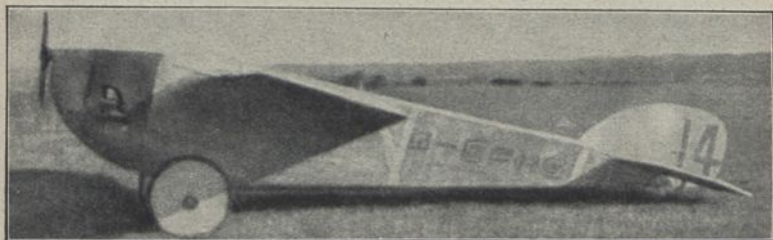
**Parnall „Pixie III“, (1924) Sp 2; H. Bolas**  
 $b = 9,82 \text{ m}$ ;  $l = 6,23 \text{ m}$ ;  $T = 13,00 \text{ qm}$ ;  $M$ : Bristol 30 PS; Bst.: Holz, Stoff

**G. Parnall Co. Ltd, Park Row, Bristol**



AERPLANE

**R. A. E. Aero-Club „Zephyr“ (1923) Sp 1**  
 $b = 9,15 \text{ m}$ ;  $l = 7,60 \text{ m}$ ;  $T = 23,25 \text{ qm}$ ;  $L = 0,13 \text{ t}$ ;  $N = 0,09 \text{ t}$ ;  $G = 0,22 \text{ t}$ ;  
 $M$ : Douglas 18 PS; Bst.: Holz, Stoff

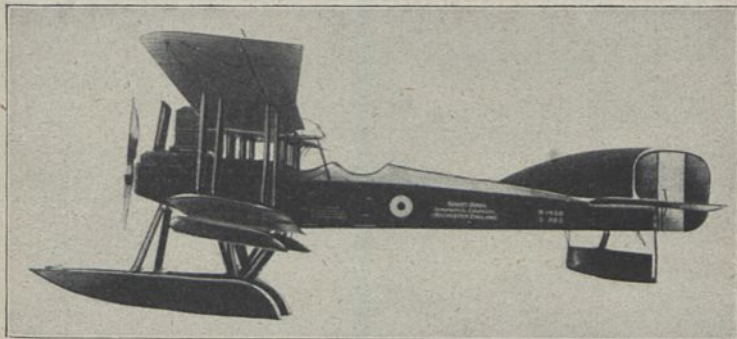


AUS V. LANNSBORFF „DAS LEICHTFLUGZUG“, VERLAG F. BECHOLD, FRANKFURT A. M.

**R. A. E. Aero-Club „Hurricane“ (1923) Sp 1**  
 $b = 7,00 \text{ m}$ ;  $l = 4,86 \text{ m}$ ;  $T = 7,50 \text{ qm}$ ;  $L = 0,17 \text{ t}$ ;  $N = 0,08 \text{ t}$ ;  $G = 0,25 \text{ t}$ ;  
 $V = 94 \text{ km/h}$ ;  $M$ : Douglas 24 PS; Bst.: Holz, Stoff

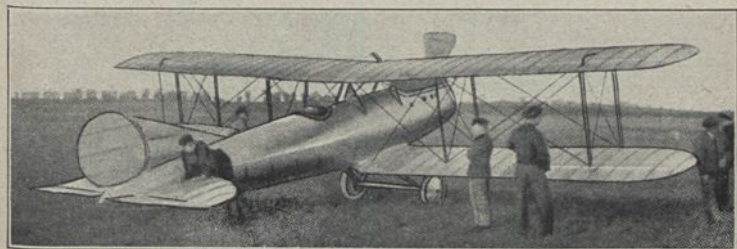
**R. A. E. Aero-Club, Farnborough**

## England



Short 184 (1918) Kwa 2; E: M. Short

b = 19,33 m; l = 12,34 m; L = 1,57 t; N = 0,47 t; G = 2,04 t;  
V = 135 km/h; M: Beardmore 180 PS; Bst.: Holz, Stoff

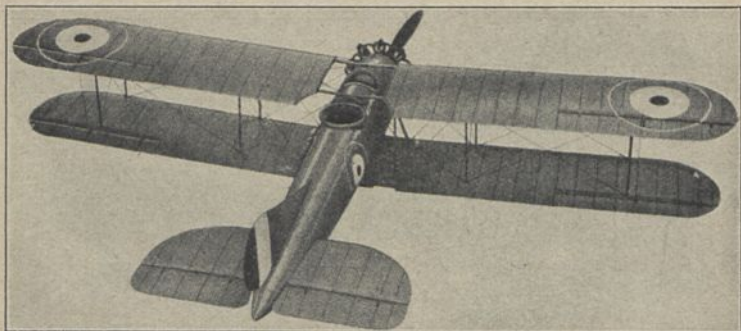


Short „Silver Streak“ (1922) Kj 1; E: M. Short

b = 11,40 m; l = 8,00 m; T = 34,40 qm; L = 0,85 t; N = 0,45 t;  
G = 1,30 t; V = 191 km/h; M: Siddeley 240 PS; MG: 2; Bst.: Dural

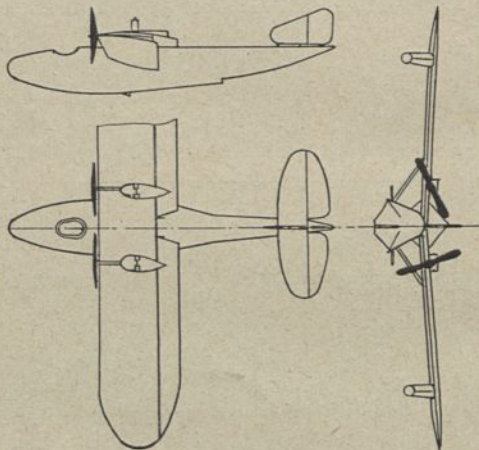
Short Bros. Ltd., Rochester, Kent

## England



Short „Springbock“ (1924) Ka 2; E: M. Short  
M: Bristol 400 PS\* MG: 2; Bst.: Dural

„AEROPLANE“

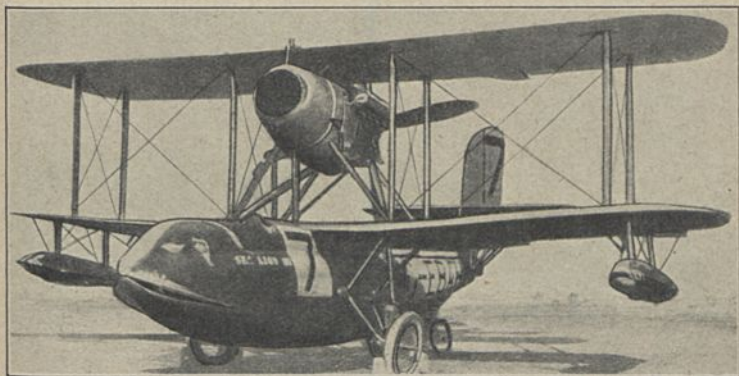


Short (1924) Sps 1; E: M. Short

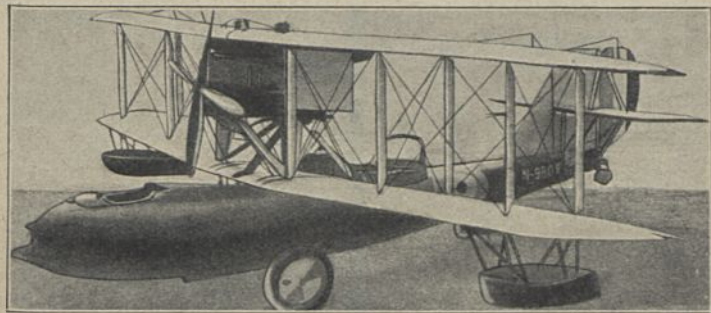
$b = 10,97 \text{ m}$ ;  $l = 7,53 \text{ m}$ ;  $T = 18,20 \text{ qm}$ ;  $G = 0,40 \text{ t}$ ;  $V = 110 \text{ km/h}$ ;  
M: 2  $\times$  Blackburn 20 PS = 40 PS; Bst. Dural

Short Bros. Ltd., Rochester, Kent





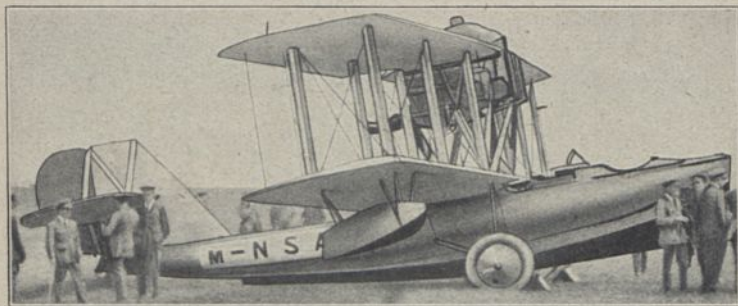
**Supermarine „Sea Lion“ (1923) Sps 1; E: R. J. Mitchell**  
 b = 9,76 m; l = 8,38 m; L = 1,09 t; N = 0,31 t; G = 1,40 t;  
 V = 230 km/h; H = 7,1 km; M: Napier 450 PS; Bst.: Holz, Stoff



**Supermarine „Seagull“ (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 = 175 km/h, M: Napier 450 PS; MG: 2; Bst.: Holz, Stoff

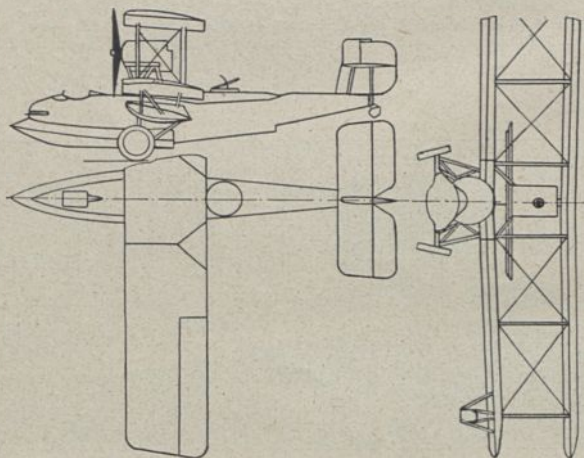
Supermarine Aviation Works Ltd., Southampton

## England



**Supermarine (1924) Ksb 4; E: R. J. Mitchell**

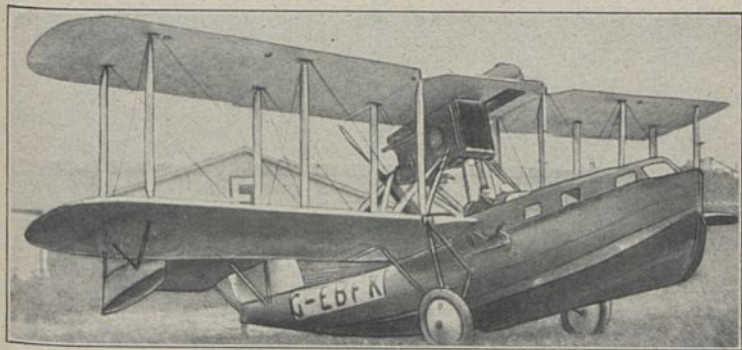
b = 14,00 m; l = 11,40 m; L = 1,79 t; N = 0,85 t; G = 2,64 t;  
V = 150 km/h; M: Rolls Royce 360 PS, MG: 2; Bst.: Holz, Stoff



**Supermarine „Seal II“ (1923) Ksa 2**

b = 14,60 m; l = 10,00 m; T = 59,70 qm; L = 1,81 t; N = 0,66 t;  
G = 2,47 t; V = 167 km/h; M: Napier 450 PS; MG: 2; Bst.: Holz, Stoff

Supermarine Aviation Works Ltd., Southampton



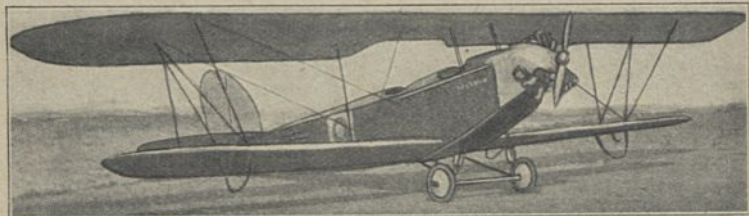
**Supermarine „Sea Eagle“ (1923) V 8; E: R. J. Mitchell**  
 $b = 14,00 \text{ m}$ ;  $l = 11,40 \text{ m}$ ;  $L = 1,79 \text{ t}$ ;  $N = 0,85 \text{ t}$ ;  $G = 2,64 \text{ t}$ ;  
 $V = 150 \text{ km/h}$ ; M: Rolls Royce 360 PS; Bst.: Holz, Stoff



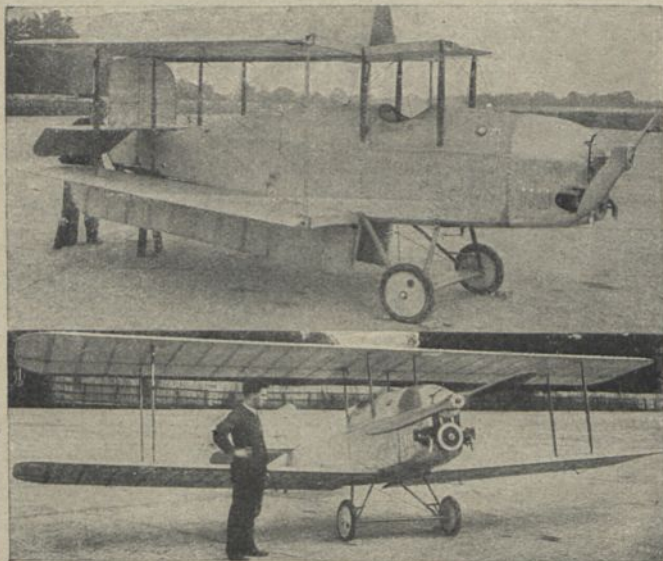
**Supermarine „Swan“ (1924) Ksb 4; E: R. J. Mitchell**  
 $b = 21,00 \text{ m}$ ;  $l = 17,10 \text{ m}$ ;  $L = 3,55 \text{ t}$ ;  $N = 1,87 \text{ t}$ ;  $G = 5,42 \text{ t}$ ;  
 $V = 150 \text{ km/h}$ ; M: 2x Rolls Royce 360 PS = 720 PS; Bst.: Holz, Stoff

**Supermarine Aviation Works Ltd., Southampton**

## England



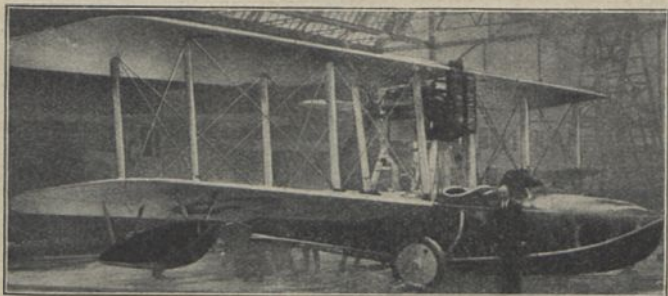
**Supermarine Sparrow**\* (1924) Sp 2; E: R. J. Mitchell  
 $b = 9,97 \text{ m}$ ;  $l = 6,23 \text{ m}$ ;  $T = 23,60 \text{ qm}$ ;  $L = 0,21 \text{ t}$ ;  $N = 0,18 \text{ t}$ ;  
 $G = 0,39 \text{ t}$ ; M: Blackburn 38 PS; Bst.: Holz, Stoff  
**Supermarine Aviation Works Ltd., Southampton**



AUS V. LANGSCORFF „DAS LEICHTFLUGZEUG“, VERLAG H. BUCHHOLD, FRANKFURT A. M.

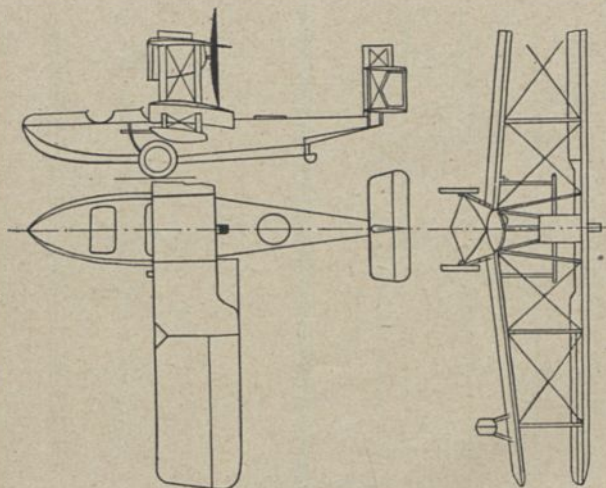
**Vickers „Viget“** (1924) Sp 1  
 $b = 7,60 \text{ m}$ ;  $l = 5,30 \text{ m}$ ;  $T = 18,60 \text{ qm}$ ;  $L = 0,17 \text{ t}$ ;  $N = 0,08 \text{ t}$ ;  
 $G = 0,26 \text{ t}$ ; M: Douglas 24 PS; Bst.: Holz, Stoff

**Vickers Ltd., London**



Vickers „Viking IV“ (1921); Ksa 5

b = 15,20 m; l = 10,20 m; T = 59,10 qm; L = 2,05 t; N = 0,50 t; G = 2,87 t;  
 V = 190 km/h; M: Napier 450 PS; MG: 2; Bst.: 1 Holz, Stoff



Vickers „Viking IV“

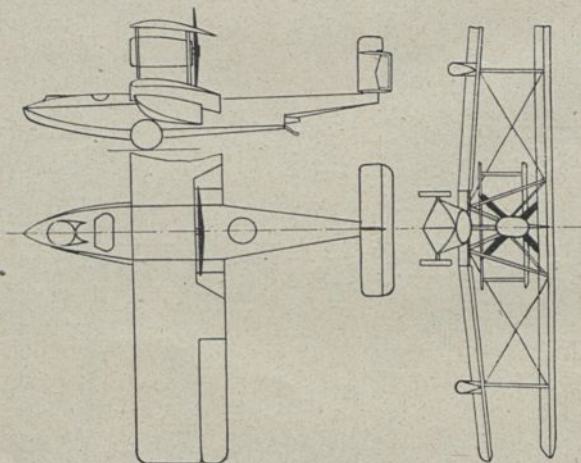
Vickers Ltd., London

## England



Vickers „Vulture“ (1924) Ksa 3

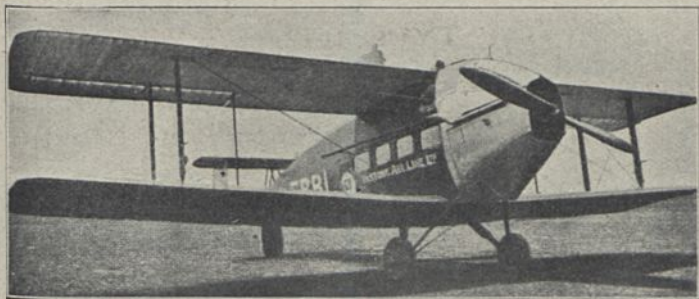
b = 14,95 m; l = 11,94 m; T = 77.007qm; G = 2,72 t; V = 168 km/h;  
M: Napier 450 PS; MG: 2; Bst.: Holz, Stoff



Vickers „Vulture“

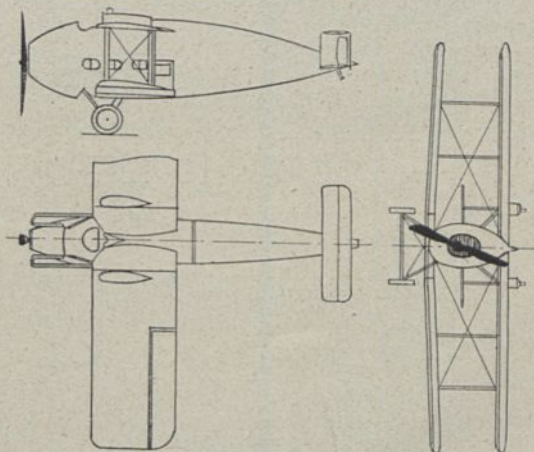
Vickers Ltd., London

## England



Vickers „Vulcan“ (1923) V 8

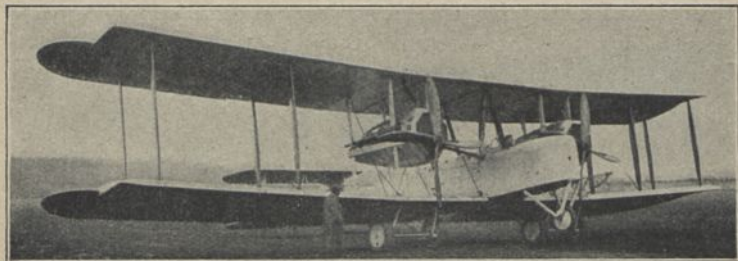
b = 14,02 m; l = 11,45 m; L = 1,58 t; N = 1,08 t; G = 2,66 t;  
 V = 170 km/h; H = 3,6 km; M: Rolls Royce 360 PS; Bst.: Holz, Stoff



Vickers „Vulcan“

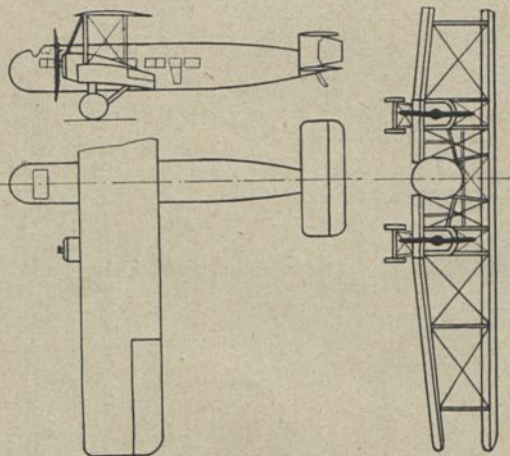
Vickers Ltd., London

## England



Vickers „Vimy“ (1919) Kb 4

b = 20,30 m; l = 13,00 m; T = 124,00 qm; L = 3,54 t; N = 1,50 t;  
 G = 5,04 t; V = 160 km/h; M: 2 × Napier 450 PS = 900 PS; Bst.: Holz, Stoff

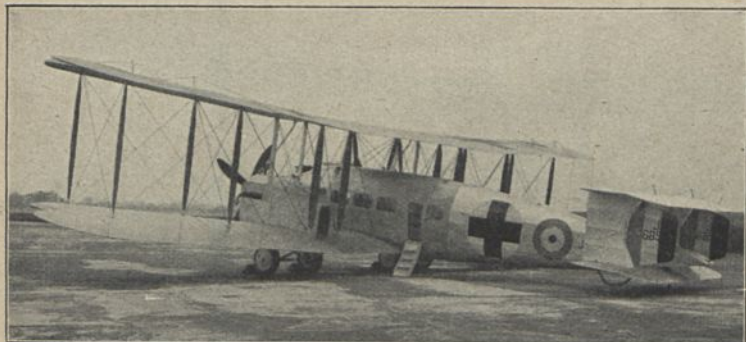


Vickers „Vanguard“ (1923) V 25

b = 27,00 m; l = 16,50 m; L = 4,10 t; N = 2,90 t; G = 7,00 t;  
 V = 160 km/h; M: 2 × Napier 450 PS = 900 PS; Bst.: Holz, Stoff

Vickers Ltd., London





BÜTTNER „MENSCHENFLUG“ VERLAG DIECK & CO., STUTTGART

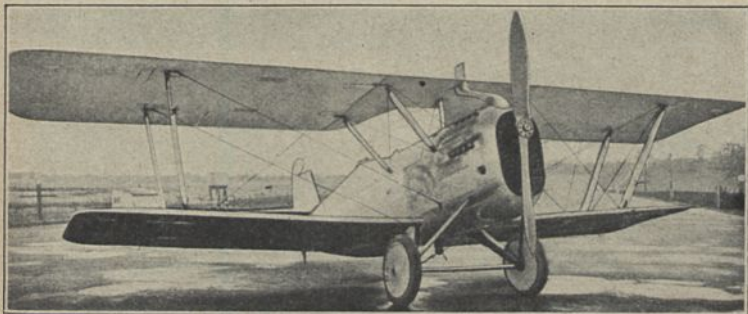
**Vickers „Vernon“ (1922) Kk**

b = 23,50 m; l = 13,20 m; T = 124,0 qm; L = 3,30 t; N = 1,75 t; G = 5,05 t;  
V = 166 km/h; M: 2 × Rolls Royce 375 PS = 750 PS; Bst.: Holz, Stoff



**Vickers „Virginia“ (1923) Kb 4**

b = 26,30 m; l = 15,40 m; L = 4,20 t; N = 3,30 t; G = 7,50 t;  
V = 168 km/h; M: 2 × Napier 450 PS = 900 PS; MG: 4; Bst.: Holz, Stoff



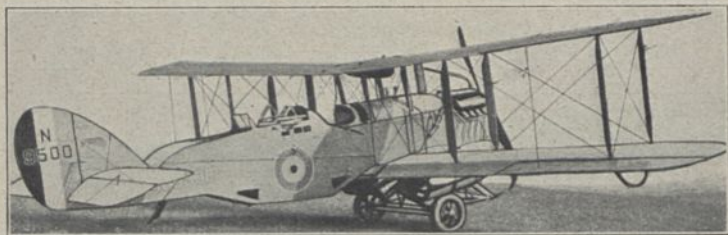
**Vickers „Valparaiso“ (1924) Ka 2**

b = 12,20 m; l = 8,84 m; T = 49,00 qm; L = 1,42 t; N = 0,72 t;  
G = 2,14 t; V = 226 km/h; M: Napier 450 PS; MG: 3; Bst.: Holz, Stoff

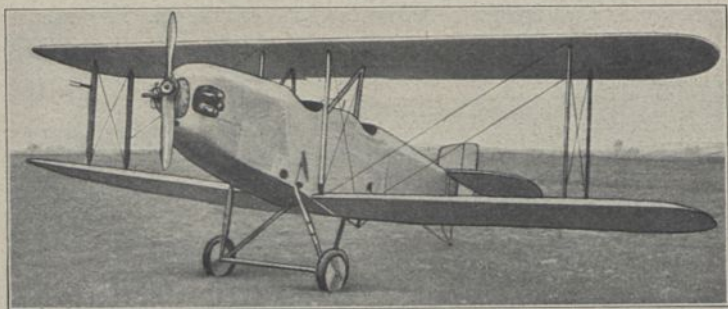
**Vickers Ltd., London**



Westland „Weasel“ (1923) Ka 2; E: R. A. Bruce  
M: Bristol 400 PS; MG: 3; Bst.: Holz, Stoff



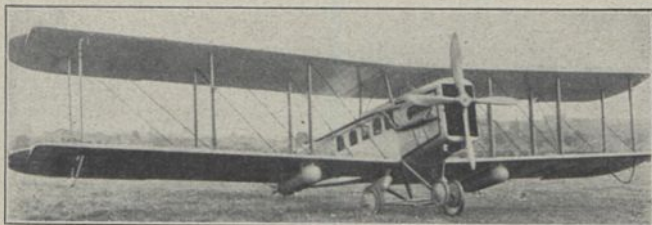
Westland „Walrus“ (1922) Ka 2; E: R. A. Bruce  
b = 13,96 m; l = 9,16 m; L = 0,80 t; N = 0,24 t; G = 1,04 t; V = 200 km/h;  
M: Napier\_450 PS; MG: 2; Bst.: Holz, Stoff



Westland „Wood Pigeon“; E: R. A. Bruce  
b = 6,79 m; l = 5,82 m; T = 14,40 qm; L = 0,19 t; N = 0,16 t;  
G = 0,35 t; V = 116 km/h; M: Bristol 32 PS; Bst.: Holz, Stoff

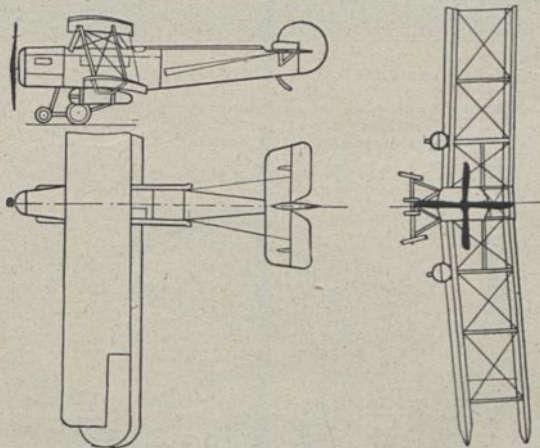
Westland Aircraft Works Ltd., Yeovil, Somerset

## England



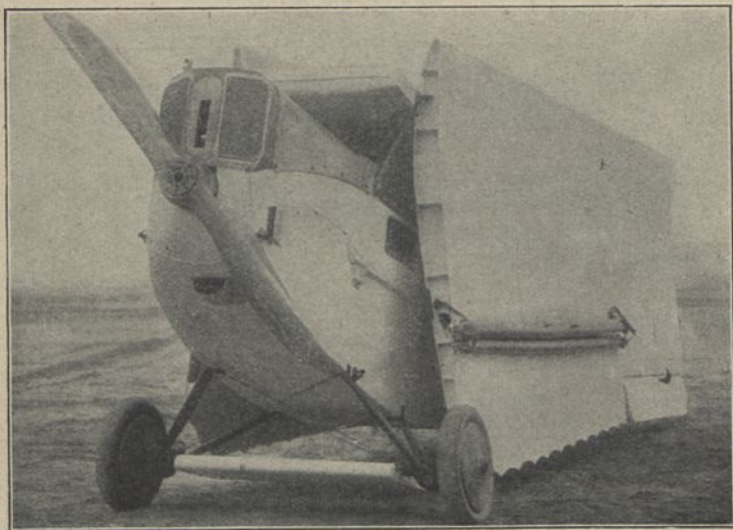
Westland (1920) V 6; E: R. A. Bruce

b = 16,40 m; l = 10,10 m; T = 67,50 qm; L = 2,15 t; N = 0,55 t; G = 2,70 t;  
M: Napier 450 PS; Bst.: Holz, Stoff



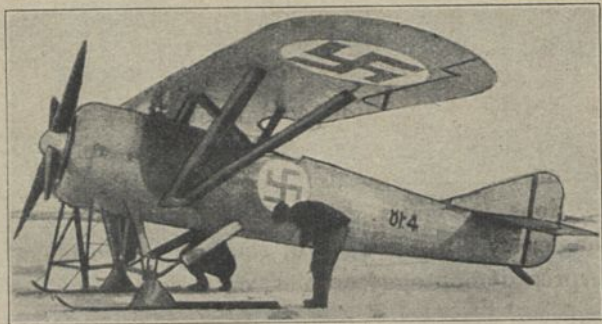
Westland

Westland Aircraft Works Ltd., Yeovil, Somerset



Dwigatel-Aeronaut SP 3 (1923) V 6; E: J. Sablatnig, H. Seehaase  
 b = 16,00 m; l = 18,90 m; T = 45,00 qm; L = 1,33 t; N = 0,85 t; G = 2,18 t;  
 V = 150 km/h; H = 4,0 km; M: Benz 200 PS; Bst.: Holz, Stoff  
 Lizenzbau: Sablatnig P 3 s. Deutschland  
 Waggonfabrik Dwigatel, Aeronaut-A.-G., Reval

## Finland



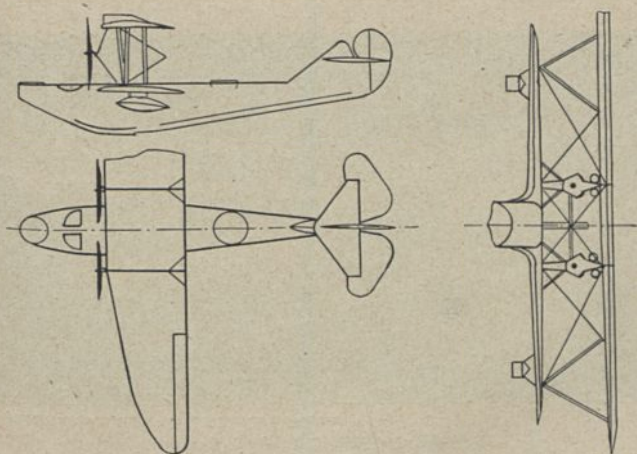
J. V. L. C 24 (1924) Kj 1; E: Berger  
 b = 9,50 m; l = 7,13 m; T = 19,00 qm; L = 0,65 t; N = 0,22 t; G = 0,87 t;  
 M: Siemens 160 PS; MG: 2; Bst.: Holz, Stoff  
 Finnische staatl. Flugzeugwerke, Sveaborg

## Frankreich



**Bellanger H Y 22 (1923) Ks b 3; E: M. Denhaut**

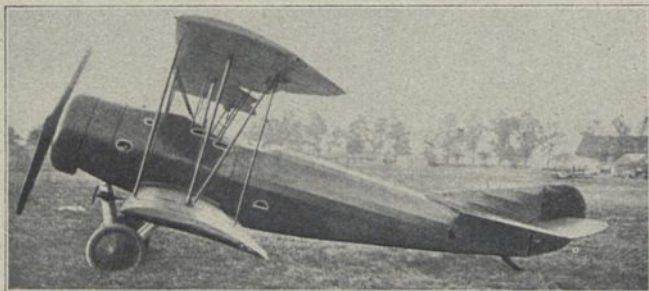
b = 19,00 m; l = 14,70 m; T = 76,00 qm; L = 2,05 t; N = 1,42 t; G = 3,47 t;  
 V = 170 km/h; H = 6,0 km; M: 2 × Hispano 300 PS = 600 PS;  
 Bst.: Holz, Stoff



**Bellanger H Y 22**

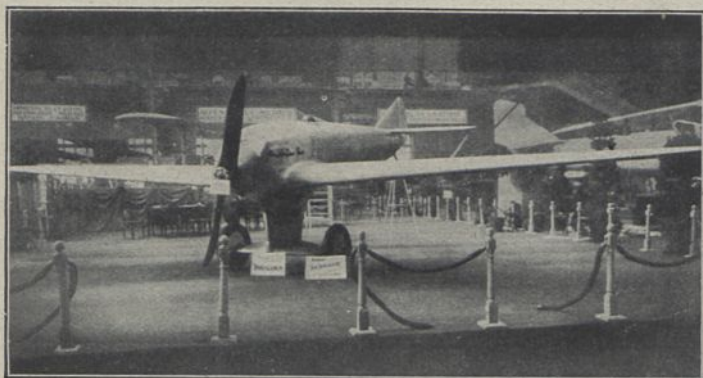
**Bellanger Frères, Paris**

## Frankreich



**Bellanger-Bill (1924) Ex 1**  
 Flügel mit Verstellprofil  
 M: Le Rhône 80 PS; Bst.: Holz, Stoff

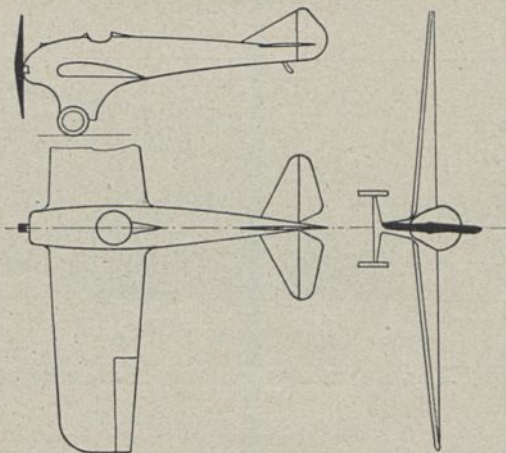
**Bellanger Frères, Paris**



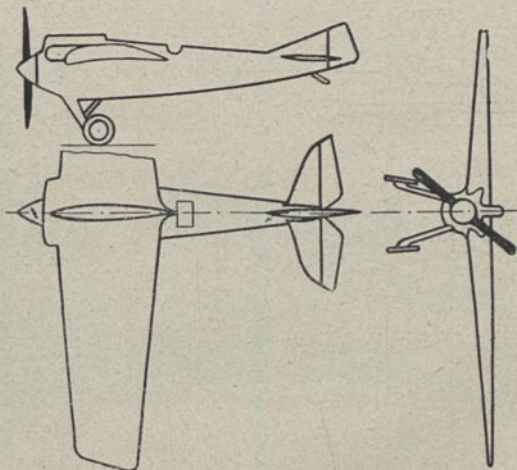
„DEUTSCHE MOTORZEITSCHRIFT“ VERLAG HELLMUT DROSCHA, DRESDEN A 19

**Bernard C (1923) KJ 1; E: A. Bernard**  
 b = 10,20 m; l = 6,60 m; T = 17,00 qm; G = 1,20 t; V = 315 km; H = 6 km;  
 M: Hispano 300 PS; MG: 2; Bst.: Dural

**Soc. Industrielle des Métaux et du Bois, La Courneuve, Seine**

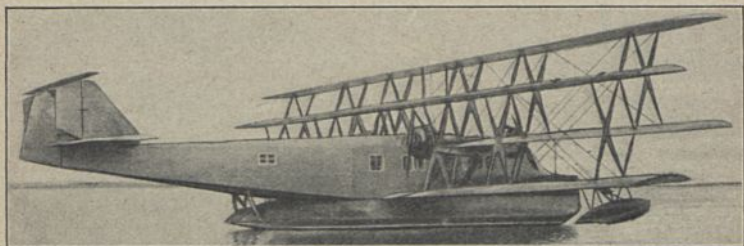


S. I. M. B. Bernard C



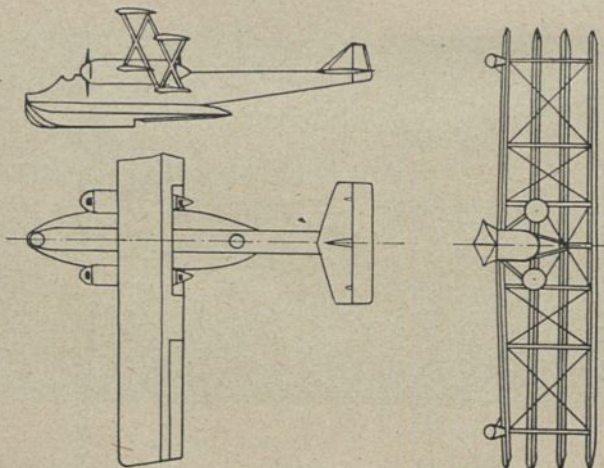
S. I. M. B. Bernard V 2 (1924) Spt; E: A. Bernard

b = 9,60 m; l = 6,70 m; T = 12,00 qm; G = 0,96 t; M: Hispano 600 PS;  
Bst.: Dural



**Besson H 5 (1923) Vs 20; E: M. Besson**

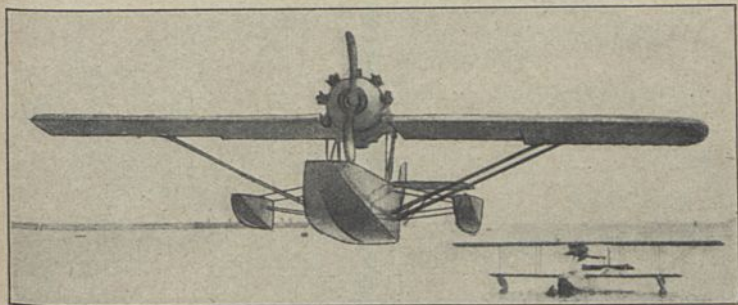
b = 29,00 m; l = 29,00 m; T = 255,00 qm; L = 4,00 t; N = 4,60 t;  
 G = 8,60 t; V = 130 km/h; H = 6,4 km; M: 4 × Lorraine 250 PS = 1000 PS  
 Bst.: Holz, Stoff



**Besson H 5**

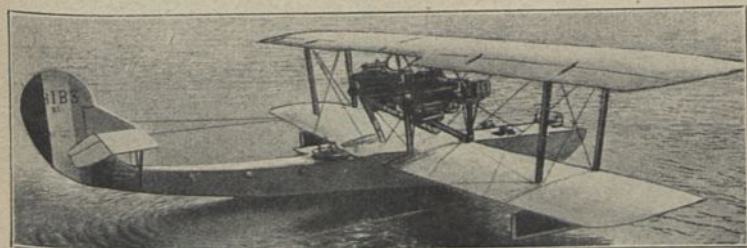


## Frankreich



**Blanchard (1924) Ksj 1; E: M. Blanchard**

$b = 12,25$  m;  $l = 9,75$  m;  $T = 21,00$  qm;  $L = 0,95$  t;  $N = 0,35$  t;  $G = 1,30$  t;  
 $V = 220$  km/h;  $M$ : Gnôme 380 PS;  $MG$ : 2;  $Bst.$ : Holz, Stoff



**Blanchard (1924) Ksb 4; E: M. Blanchard**

$b = 19,00$  m;  $l = 13,85$  m;  $T = 85,00$  qm;  $L = 2,46$  t;  $N = 1,47$  t;  
 $G = 3,93$  t;  $V = 168$  km/h;  $M$ : Hispano 520 PS;  $Bst.$ : Holz, Stoff

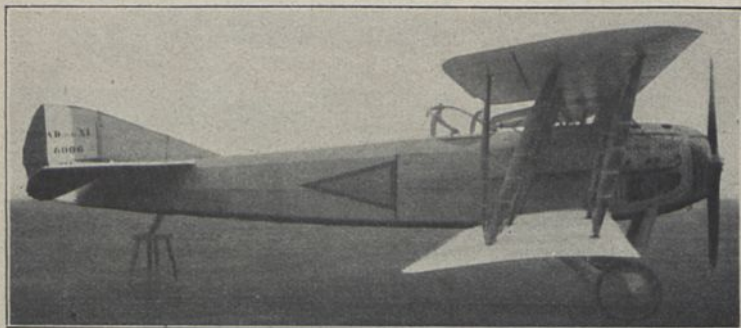
**Constr. Aéronautiques Blanchard, Paris**

## Frankreich



Blériot Spad. 7 (1917) Kj 1; E: Herbemont

b = 7,82 m; l = 6,10 m;  $\Gamma$  = 17,85 qm; L = 0,39 t; N = 0,21 t; G = 0,60 t;  
 V = 205 km/h; M: Hispano 180 PS; MG = 2; Bst.: Holz, Stoff

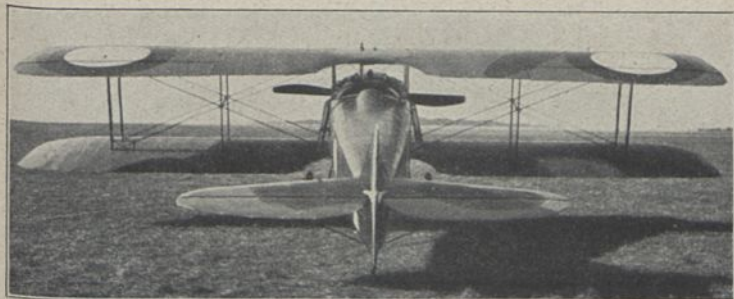


Blériot Spad. 11 (1920) Ka 2; E: Herbemont

b = 11,83 m; l = 7,70 m; L = 0,77 t; N = 0,38 t; G = 1,15 t;  
 M: Hispano 200 PS; MG: 2; Bst.: Holz, Stoff

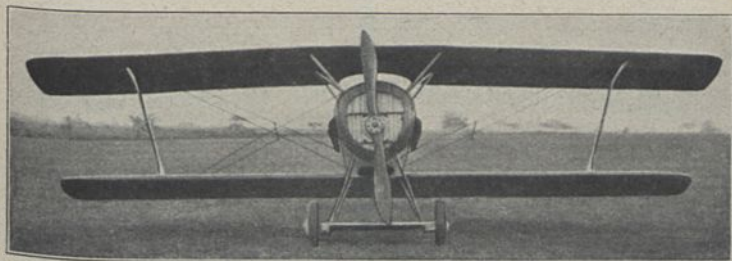
Blériot Aéronautique, Suresnes, Seine

## Frankreich



**Blériot Spad 13 (1918) K1 1; E: Herbemont**

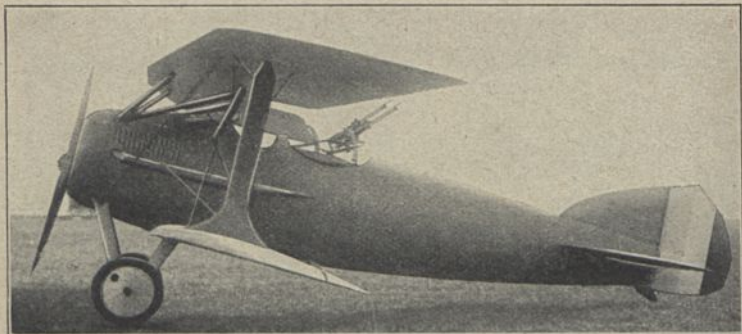
b = 8,00 m; l = 6,20 m; T = 20,20 qm; L = 0,56 t; N = 0,26 t;  
 G = 0,82 t; V = 215 km/h; M: Hispano-Suiza 220 PS; MG: 2; Bst.: Holz, Stoff



**Blériot Spad 20 C I (1922) K1 2; E: Herbemont**

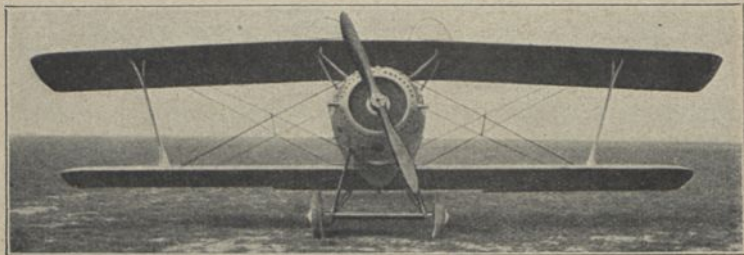
b = 9,70 m; l = 7,30 m; T = 30,00 qm; L = 0,85 t; N = 0,46 t;  
 G = 1,31 t; V = 240 km/h; M: Hispano 300 PS; Bst.: Holz, Stoff

## Frankreich



Blériot Spad 20 C II (1922) K 2, E: Herbemont

b = 10,41 m; l = 7,38 m; T = 33,00 qm; L = 0,88 t; N = 0,49 t;  
 G = 1,37 t; V = 230 km/h; M: Hispano 300 PS; MG: 4; Bst.: Holz, Stoff

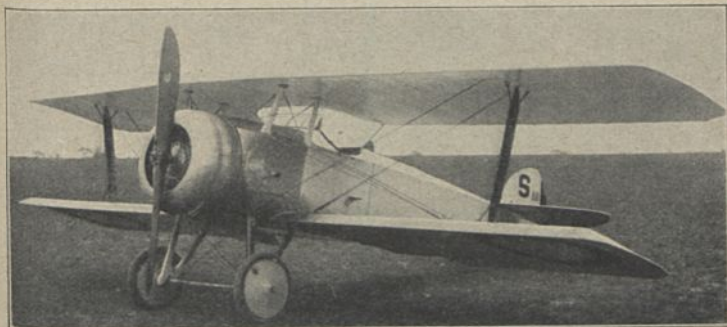


Blériot Spad 33 (1921) V 6 E: Herbemont

b = 11,60 m; l = 9,08 m; T = 43,00 qm; L = 1,00 t; N = 1,00 t;  
 G = 2,00 t; V = 180 km/h; H = 4,0 km; M: Salmson 250 PS; Bst.: Stoff, Holz

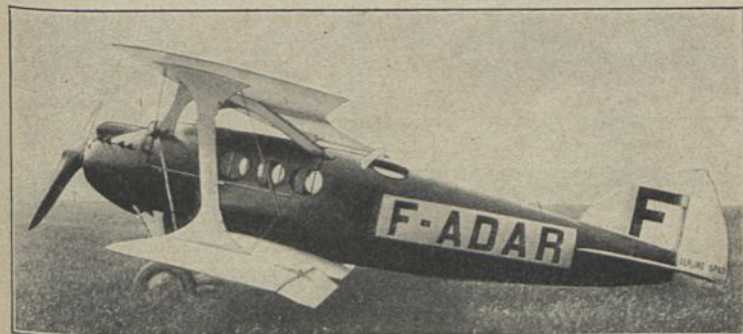
Blériot Aéronautique, Suresnes, Seine

## Frankreich



Blériot Spad 34 (1921) U 2; E: Herbemont

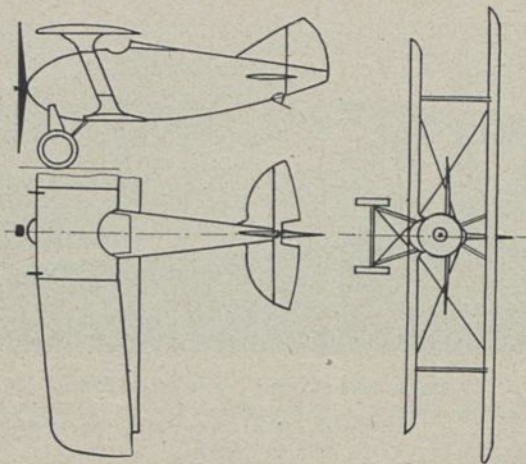
b = 8,15 m; l = 6,40 m; T = 21,00 qm; L = 0,47 t; N = 0,25 t;  
 G = 0,72 t; V = 130 km/h; H = 4,0 km; M: Le Rhône 80 PS;  
 Bst.: Holz, Stoff



Blériot Spad 46, „Berline“ (1922) V 6; E: Herbemont

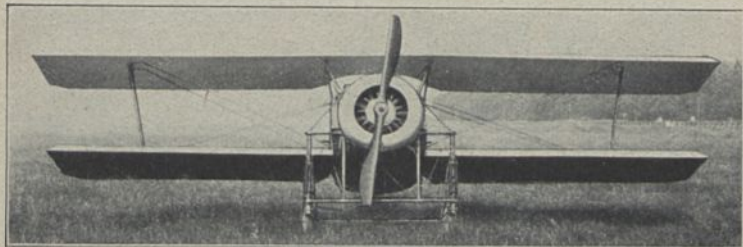
b = 12,66 m; l = 9,05 m; T = 47,00 qm; L = 1,30 t; N = 1,00 t;  
 G = 2,30 t; V = 200 km/h; M: Lorraine-Dietrich 370 PS; Bst.: Holz, Stoff

## Frankreich



Blériot Spad 51 (1923) K1; E: Herbemont

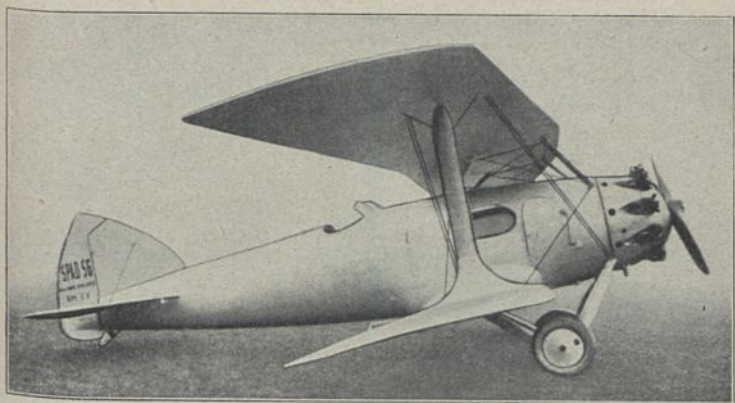
b = 9,47 m; l = 6,45 m; T = 26,00 qm; L = 0,79 t; N = 0,48 t;  
 G = 1,27 t; M: Gnôme-Le Rhône 400 PS; MG: 2; Bst.: Holz, Stoff



Blériot Spad 54 (1923) U2; E: Herbemont

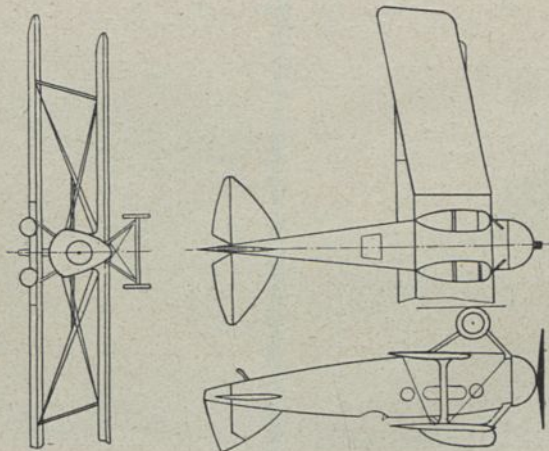
b = 6,96 m; l = 7,24 m; T = 23,52 qm; L = 0,49 t; N = 0,24 t;  
 G = 0,73 t; V = 130 km/h; H = 3,2 km; M: Le Rhône 80 PS;  
 Bst.: Holz, Stoff

Blériot Aéronautique, Surèsnes, Seine



Blériot Spad 56 (1923) V 7; E: Herbemont

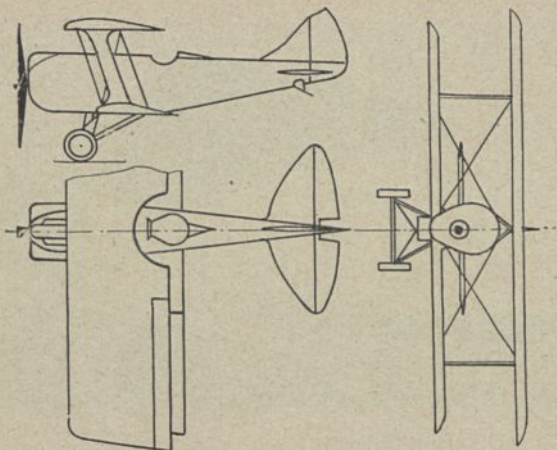
b = 13,08 m; l = 9,00 m; T = 44,70 qm; L = 1,17 t; N = 0,87 t; G = 2,04 t;  
 V = 215 km/h; H = 5,0 km; M: Gnôme Le Rhône 380 PS; Bst.: Holz, Stoff



Blériot Spad 56

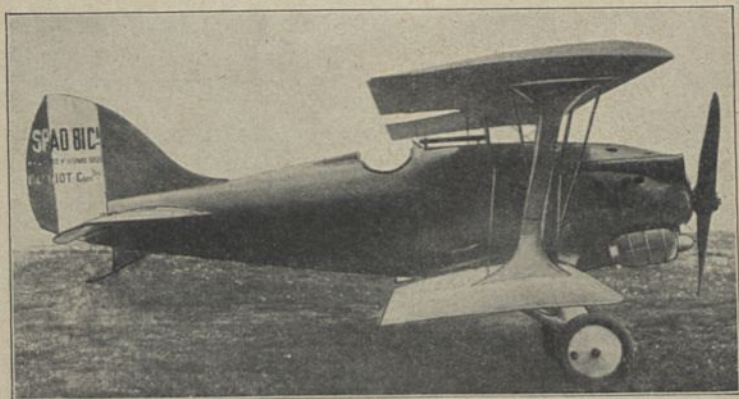
Blériot Aéronautique, Suresnes, Seine

## Frankreich



Blériot Spad 61 (1923) Kj 1; E: Herbemont

b = 9,62 m; l = 6,40 m; T = 30,00 qm; L = 0,84 t; N = 0,42 t;  
G = 1,26 t; V = 235 km/h; H = 8,0 km; M: Hispano 300 PS; Bst.: Holz, Stoff



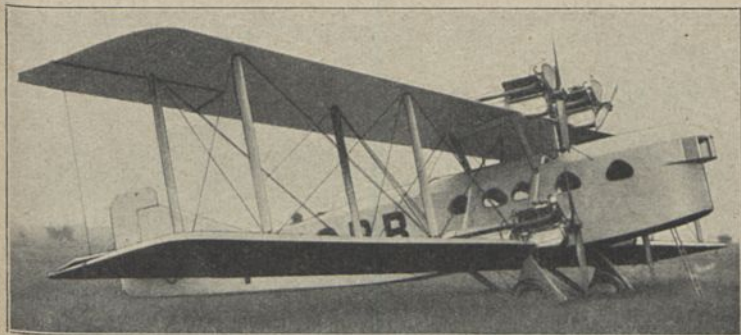
Blériot Spad 81 C I (1923) Kj 1; E: Herbemont

b = 9,62 m; l = 6,40 m; T = 30,00 qm; L = 1,01 t; N = 0,51 t; G = 1,52 t;  
V = 240 km/h; H = 8,5 km; M: Lorraine 420 PS; MG: Bst.: Holz, Stoff

Blériot Aéronautique, Suresnes, Seine



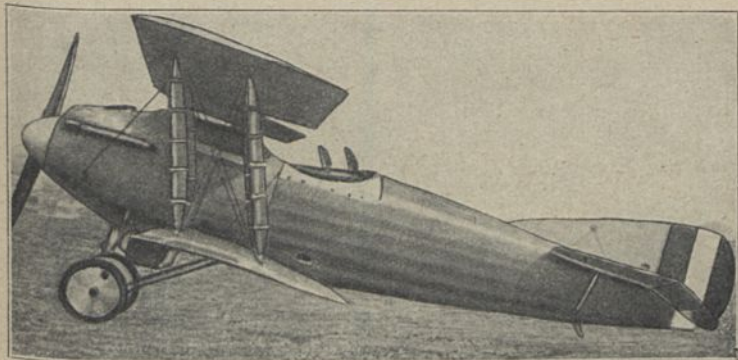
## Frankreich



Blériot 115 (1923) Kb 4 u. V 14

b = 25,00 m; l = 14,45 m; T = 126,00 qm; L = 2,90 t; N = 200 t; G = 4,90 t;  
 V = 175 km/h; H = 4,5 km; M: 4  $\times$  Hispano 180 PS = 720 PS; MG: 3  
 Bst.: Holz, Stoff

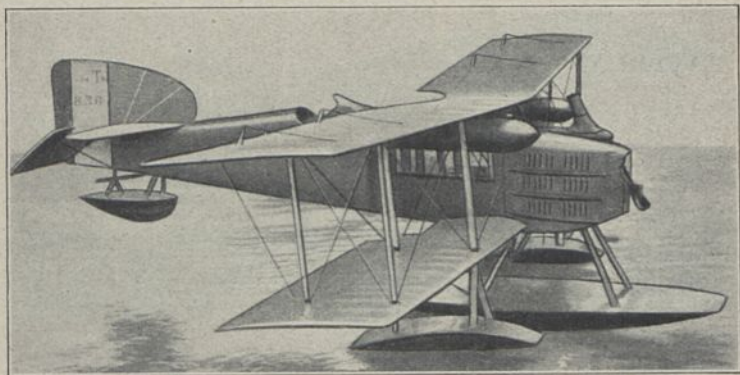
Blériot Aéronautique, Suresnes, Seine



Borel Bo C 2 (1922) Ka 2; E: M. Boccaccio

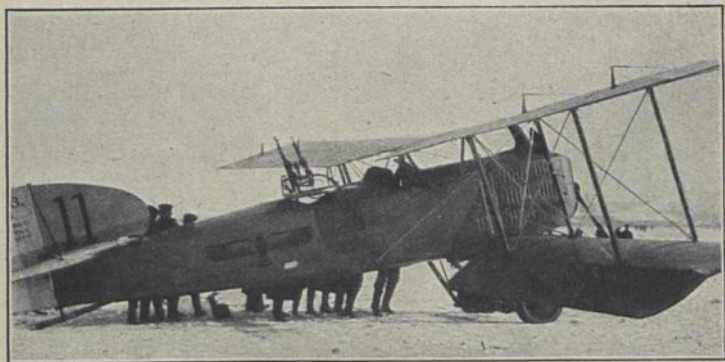
b = 11,20 m; l = 7,20 m; L = 0,66 t; N = 0,33 t; G = 0,99 t; V = 260 km/h  
 M: Hispano 300 PS; MG: 3; Bst.: Holz, Stoff

Soc. Générale des Constructions Industrielles et Mécaniques (Borel), Puteaux, Seine



**Bréguet XIV A 2 (1921) Vw 6, E: L. Bréguet**

b = 14,86 m; l = 9,00 m; T = 51,00 qm; L = 1,11 t; N = 1,00 t; G = 2,11 t;  
V = 165 km/h; M: Renault 500 PS; Bst.: Dural, Stahl, Holz, Stoff



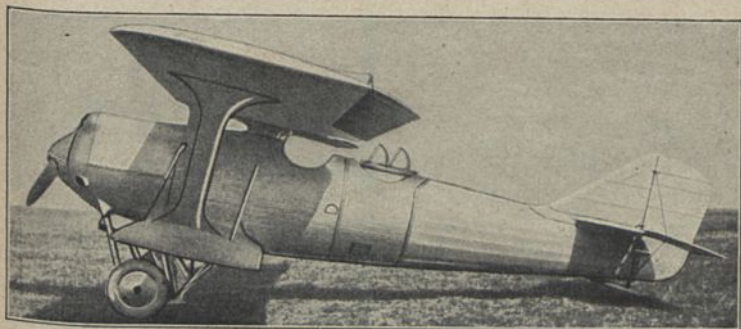
**Bréguet XIV B 2 (1918) Ka 2, E: L. Bréguet**

b = 14,86 m; l = 9,00 m; T = 51,00 qm; L = 1,10 t; N = 0,70 t; G = 1,80 t;  
V = 170 km/h; M: Renault 300 PS; Bst.: Dural, Stahl, Holz, Stoff



Bréguet XIV T bis (1921) V 6; E: L. Bréguet

b = 14,36 m; l = 10,00 m; T = 49,59 qm; L = 1,28 t; N = 0,61 t; G = 1,89 t;  
 V = 165 km/h; H = 4,3 km; M: Renault 450 PS; Bst.: Dural, Stahl,  
 Holz, Stoff

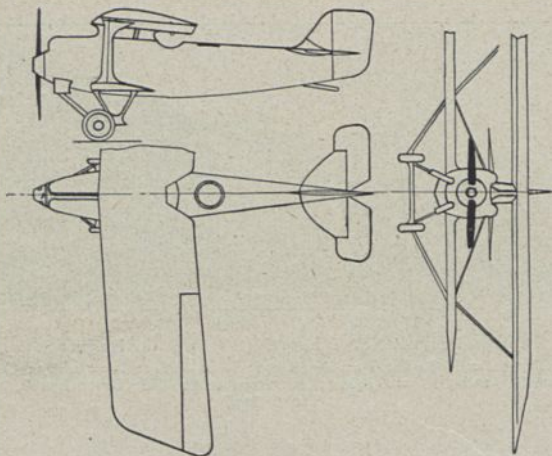


Bréguet XIX A 2 (1923) Ka 2; E: L. Bréguet

b = 14,85 m; l = 9,20 m; T = 45,00 qm; L = 1,15 t; N = 0,75 t; G = 1,90 t;  
 V = 230 km/h; H = 7,4 km; M: Bréguet 450 PS, MG 4; Bst.: Dural, Stoff

Soc. Anon. des Ateliers d'Aviation L. Bréguet, Paris

## Frankreich



Bréguet XIX A 2

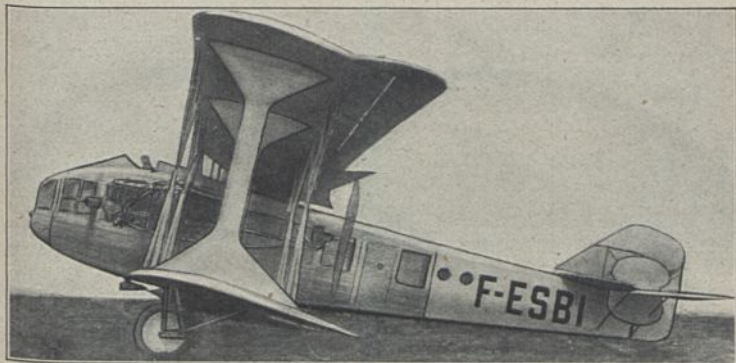


Bréguet XX „Leviathan“ (1923) Kb 4; E: L. Bréguet

b = 25,50 m; l = 14,01 m; T = 140,0 qm; L = 2,60 t; N = 3,72 t; G = 6,32 t;  
 V = 190 km/h; H = 4,5 km; M: 4 × Lorraine 250 PS = 1000 PS; MG: 6  
 Bst.: Dural, Stoff

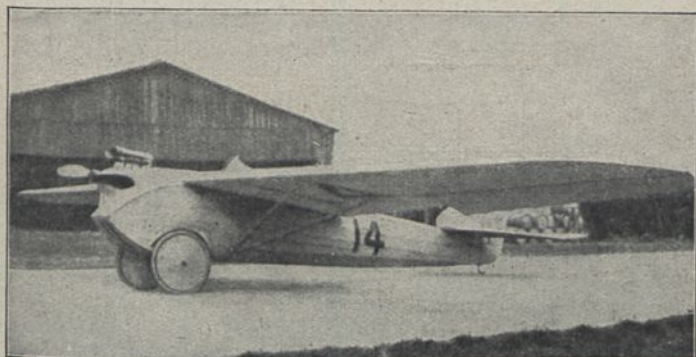
Soc. Anon. des Ateliers d'Aviation L. Bréguet, Paris

## Frankreich



Bréguet XXII (1923) V; E: L. Bréguet

b = 25,53 m; l = 13,71 m; T = 137,0 qm; L = 4,00 t; N = 3,53 t; G = 7,05 t;  
 V = 170 km/h; H = 1,0 km; M: 4 × Lorraine 250 PS = 1000 PS; Bst.: Dural, Stoff

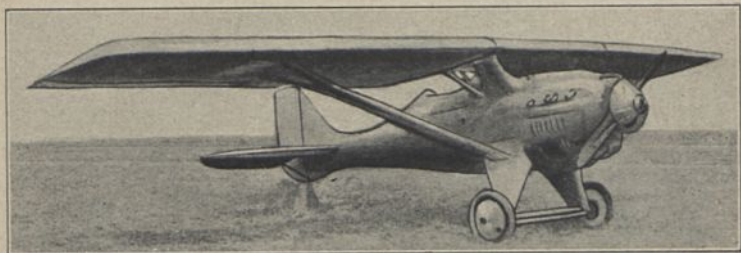


AUS V. LANGSDORFF „DAS LEICHTFLUGZEUG“, VERLAG H. BECHOLD, FRANKFURT A. M.

Bréguet „Colibri“ (1923) Sp 1; E: L. Bréguet

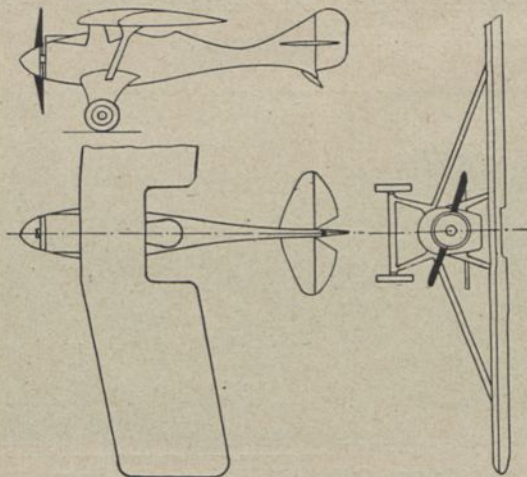
b = 10,20 m; l = 6,20 m; T = 15,00 qm; L = 0,13 t; N = 0,06 t;  
 G = 0,19 t; M: Sergeant 17,5 PS; Bst.: Dural, Stoff

Soc. Anon. des Ateliers d'Aviation L. Bréguet, Paris



Buscaylet de Monge 52 C 1 (1923) Kf. 1; E.: L. de Monge

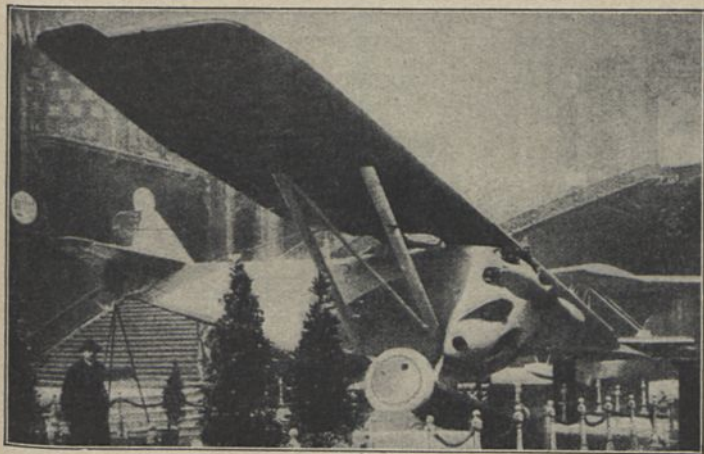
b = 10,90 m; l = 7,00 m; T = 24,00 qm; G = 1,35 t; V = 270 km/h; H = 7,5 km  
 M: Hispano 300 PS; MG: 2; Bst.: Holz, Stoff



Buscaylet de Monge 52 C 1

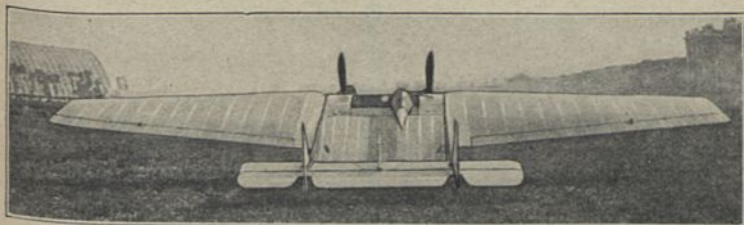
Buscaylet de Monge Cie., Paris

## Frankreich



de Monge 10-1 (1924) KJ 2; E: F. Koolhoven

b = 11,30 m; l = 7,80 m; T = 23,00 qm; L = 0,82 t; N = 0,68 t; G = 1,50 t;  
 V = 249 km/h; H = 8,0 km; M: Bristol 400 PS; MG: 4, Lizenzbau:  
 Koolhoven FK 31 s. Holland, Bst.: Holz, Stoff



Buscaylet de Monge 7-4 (1923) Sp 2; E: L. de Monge

b = 10,00 m; l = 5,50 m; T = 38,00 qm; L = 0,32 t; N = 0,20 t;  
 G = 0,52 t; V = 140 km/h; M: 2 x Anzani 35 PS = 70 PS; Bst.: Holz, Stoff

Buscaylet de Monge Cie., Paris

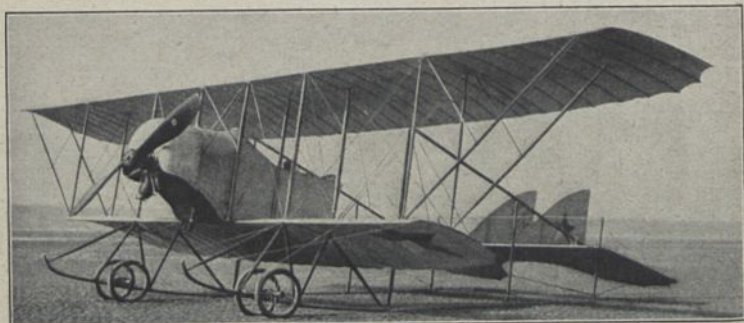
## Frankreich



Carmier (1924) Sp 1; E: P. Carmier, Paris

b = 8,00 m; l = 4,56 m; T = 9,75 qm; L = 0,20 t; N = 0,11 t; G = 0,31 t;  
M: Anzani 25 PS; Bst.: Holz, Stoff

P. Carmier, Paris



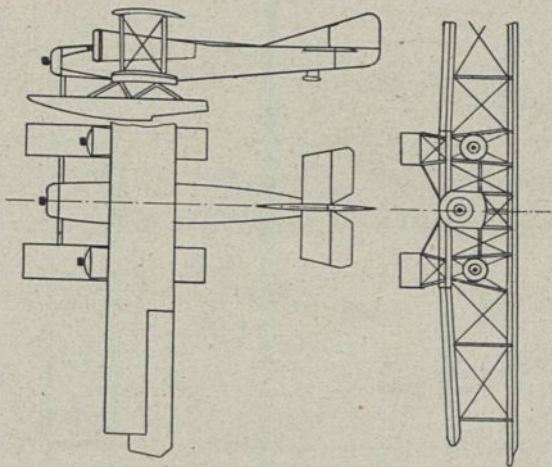
Caudron G 3 (1913) U 2 und Sp 2; E: R. Caudron

b = 13,40 m; l = 6,40 m; T = 27,00 qm; L = 0,60 t; N = 0,17 t;  
G = 0,77 t; V = 115 km/h; H = 5,0 km; M: Le Rhône 80 PS; Bst.: Holz, Stoff

R. Caudron, Issy-les-Moulineaux

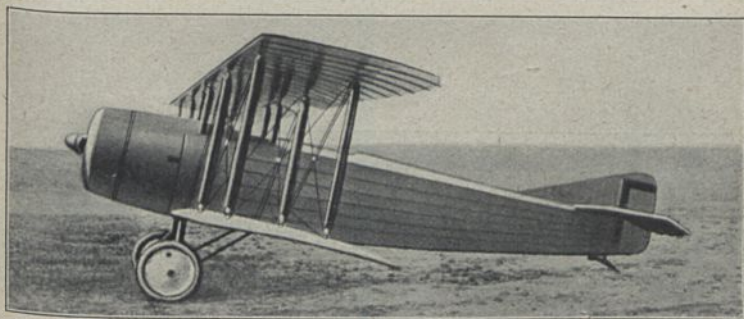


## Frankreich



Caudron C 39 (1922) Kwb 4, E: R. Caudron

b = 20,92 m; l = 13,10 m; T = 88,28 qm; L = 2,17 t; N = 0,90 t;  
 G = 3,07 t; M: 3  $\times$  Clerget 130 PS = 390 PS; MG: 4; Bst.: Holz, Stoff

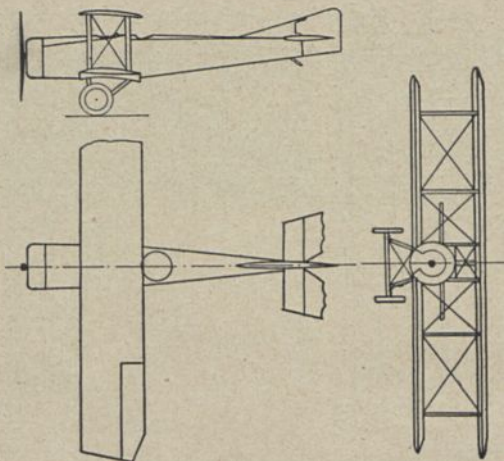


Caudron C 60 (1921) U 1; E: R. Caudron

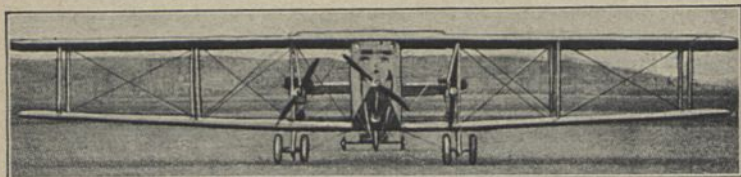
b = 10,24 m; l = 7,50 m; T = 26,00 qm; L = 0,50 t; N = 0,36 t;  
 G = 0,86 t; V = 175 km/h; H = 4,0 km; M: Clerget 130 PS; Bst.: Holz, Stoff

R. Caudron, Issy-les-Moulineaux

## Frankreich



Caudron C 60



Caudron C 61 (1922) V 8; E: R. Caudron

$b = 24,14 \text{ m}$ ;  $l = 14,60 \text{ m}$ ;  $T = 104,00 \text{ qm}$ ;  $L = 2,20 \text{ t}$ ;  $N = 1,28 \text{ t}$ ;  
 $G = 3,48 \text{ t}$ ;  $M: 3 \times \text{Hispano } 140 \text{ PS} = 420 \text{ PS}$ ; Bst.: Holz, Stoff

R. Caudron, Issy-les-Moulineaux

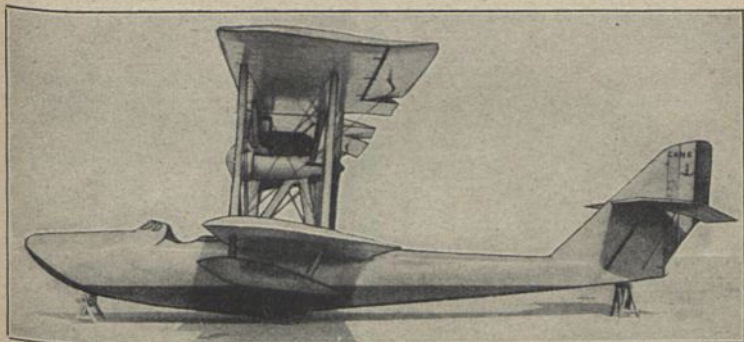
## Frankreich



Caudron C 183 (1924) V 13; E: R. Caudron

b = 26,30 m; l = 16,80 m; T = 145,0 qm; L = 4,25 t; N = 2,40 t;  
 G = 6,65 t; M: 3  $\times$  Salmson 340 PS = 1020 PS; Bst.: Holz, Stoff

R. Caudron, Issy-les-Moulineaux

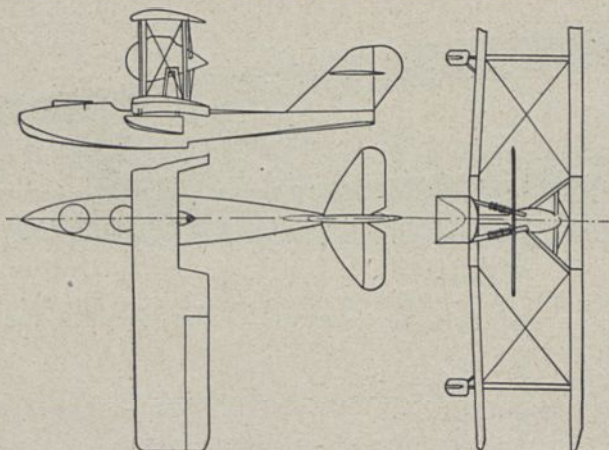


C. A. M. S. 30 E (1924) Us 2; E: M. Conftenti

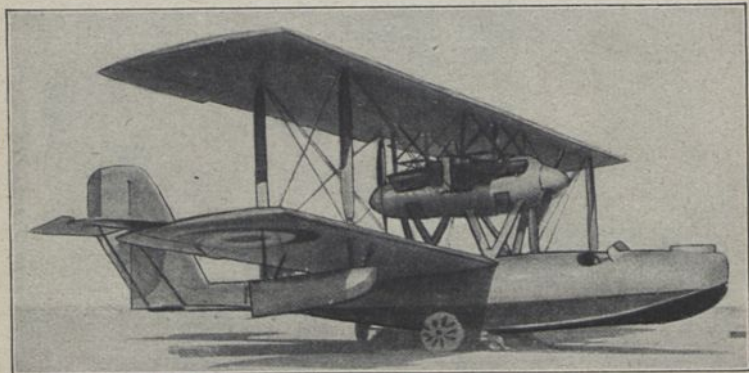
b = 12,50 m; l = 9,20 m; T = 43,00 qm; L = 0,85 t; N = 0,33 t;  
 G = 1,18 t; V = 145 km/h; M: Hispano 140 PS; Bst.: Holz, Stoff

Chantiers Aéro-Maritimes de la Seine, Paris

## Frankreich



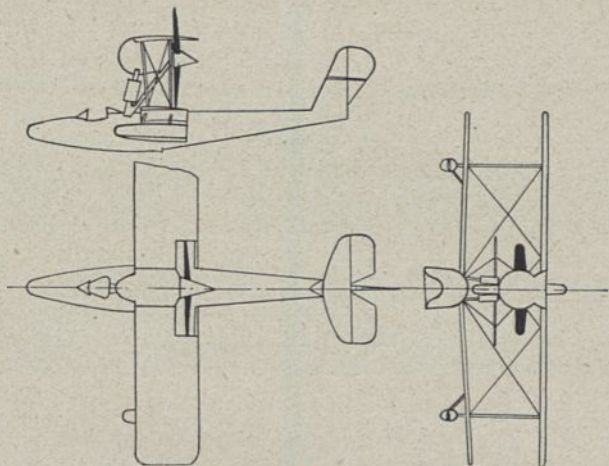
C. A. M. S. 32 R (1924) Ksa 2; E: M. Conflenti  
 b = 12,40 m; l = 9,38 m; T = 43,00 qm; L = 1,00 t; N = 0,50 t;  
 G = 1,50 t; V = 170 km/h; H = 5,0 km; M: Hispano 180 PS; MG: 2;  
 Bst.: Holz, Stoff



C. A. M. S. 33 T (1923) Ksb 3; E: M. Conflenti  
 b = 17,40 m; l = 13,00 m; T = 92,00 qm; L = 2,25 t; N = 1,75 t;  
 G = 4,00 t; V = 175 km/h; H = 5,0 km; M: 2×Hispano 275 PS = 550 PS;  
 MG: 2; Bst.: Holz, Stoff

Chantiers Aéro-Maritimes de la Seine, Paris

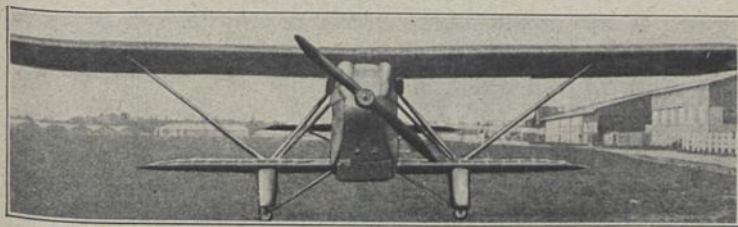
## Frankreich



C. A. M. S. 38 (1924) Sp 1; E: M. Conflenti

b = 8,60 m; l = 8,32 m; T = 18,80 qm; L = 0,94 t; N = 0,31 t;  
 G = 1,25 t; V = 270 km/h; H = 7,0 km; M: Hispano 360 PS; Bst.: Holz, Stoff

Chantiers Aéro-Maritimes de la Seine, Paris

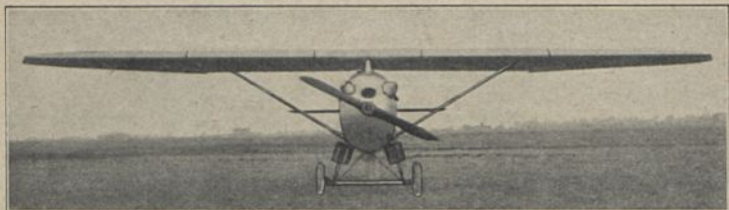


Descamps-Brunet A 2 (1924) Ka 2; E: M. E. Descamps

b = 14,50 m; l = 9,55 m; T = 44,00 qm; L = 1,11 t; N = 0,79 t; G = 1,90 t;  
 V = 240 km/h; H = 7,8 km; M: Lorraine 400 PS; MG: 2; Bst.: Dural, Stoff

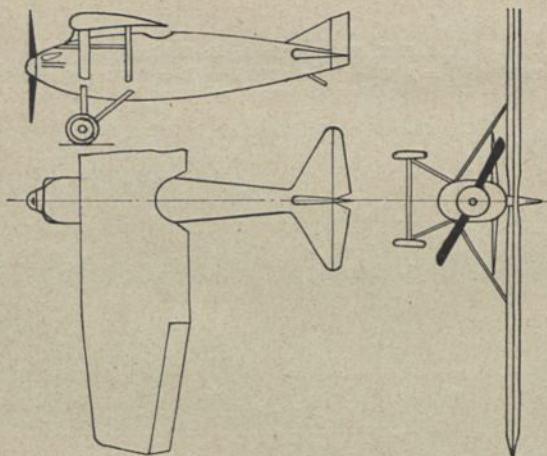
Descamps-Brunet, Sèvres

## Frankreich



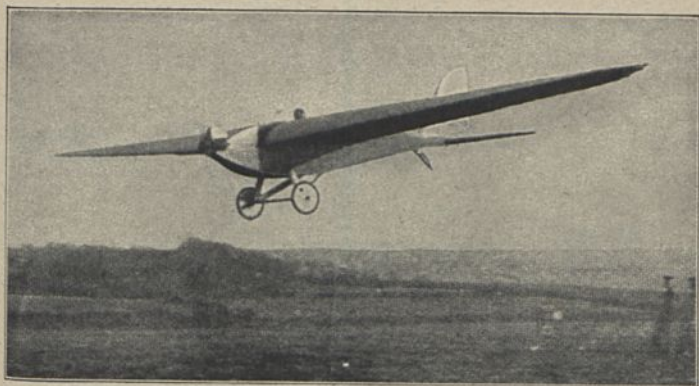
Dewoitine D 1 C 1 (1923) KJ 1; E: E. Dewoitine

b = 11,20 m; l = 7,40 m; T = 20 00 qm; L = 0,81 t; N = 0,22 t;  
 G = 1,03 t; V = 250 km/h; H = 8,5 km; M: Hispano 300 PS; MG: 2;  
 Bst.: Dural



Dewoitine D 1 C 1

Constr. Aéronautiques E. Dewoitine, Toulouse

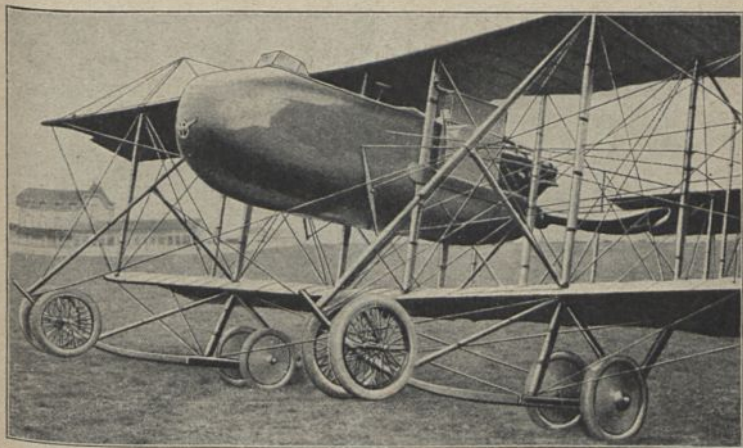


AUS V. LANGSDORFF „DAS LEICHTFLUGZEUG“, VERLAG H. BECHMOLD, FRANKFURT A. M.

Dewoitine D 7 (1923) Sp 1, E: E. Dewoitine

$b = 12,60$  m;  $l = 5,60$  m;  $T = 15,00$  qm;  $L = 0,15$  t;  $N = 0,10$  t;  $G = 0,25$  t;  
 $V = 110$  km/h;  $H = 4,5$  km;  $M$ : Salmson 18 PS; Bst.: Dural, Holz, Stoff

Constr. Aéronautiques E. Dewoitine, Toulouse



Farman F 46 (1920) U 2, E: Farman

$b = 17,60$  m;  $l = 9,60$  m;  $T = 55,00$  qm;  $L = 0,67$  t;  $N = 0,33$  t;  $G = 1,00$  t;  
 $V = 120$  km/h;  $M$ : Renault 80 PS; Bst.: Holz, Stoff

H. et M. Farman, Billancourt, Seine

## Frankreich



Farman GL (1923) Ksa 2; E: Farman

b = 18,50 m; l = 12,40 m; T = 68,00 qm; L = 1,45 t; N = 1,00 t; G = 2,45 t;  
 V = 145 km/h; M: Renault 300 PS; MG: 1; Bst.: Holz, Stoff

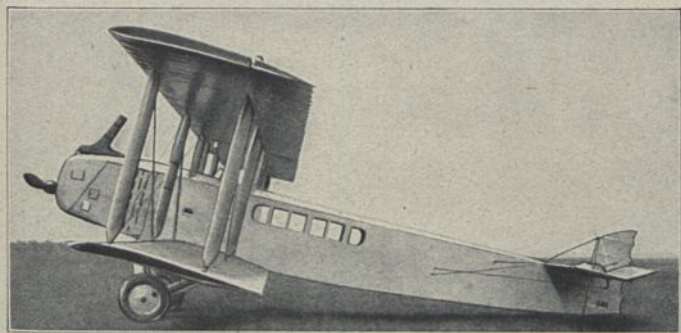


Farman HT (1921) Ksb 4; E.: G. Lévy, M. Blanchard

b = 33,00 m; l = 18,00 m; T = 200,00 qm; L = 4,50 t; N = 2,50 t; G = 7,00 t;  
 V = 145 km/h; M: 3 × Panhard-Levassor 350 PS = 1050 PS; MG: 4  
 Bst.: Holz, Stoff

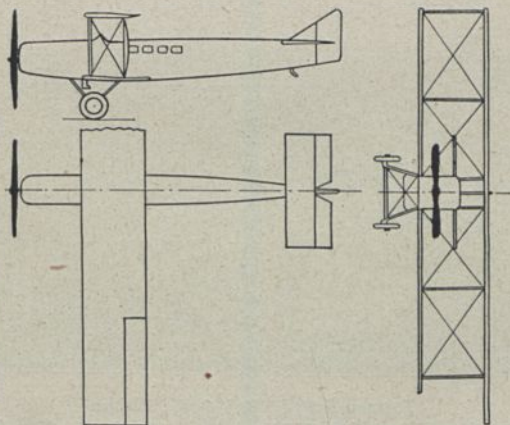


## Frankreich



F 70 (1923) V 5; E: Farman

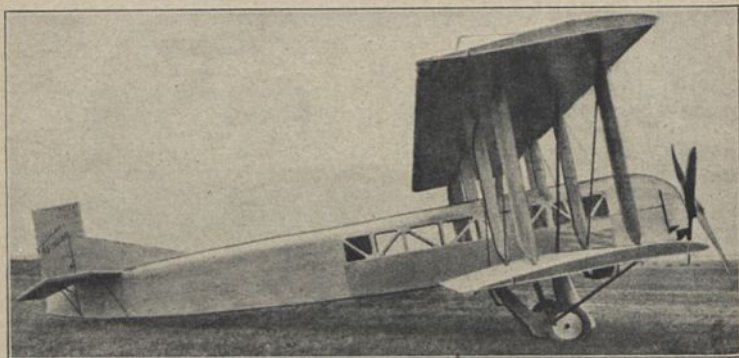
b = 15,00 m; l = 10,00 m; T = 51,70 qm; L = 1,00 t; N = 0,49 t; G = 1,49 t;  
M: Renault 300 PS; Bst.: Holz, Stoff



Farman F 70

H. et M. Farman, Billancourt, Seine

## Frankreich



Farman (1923) V 11; E: Farman

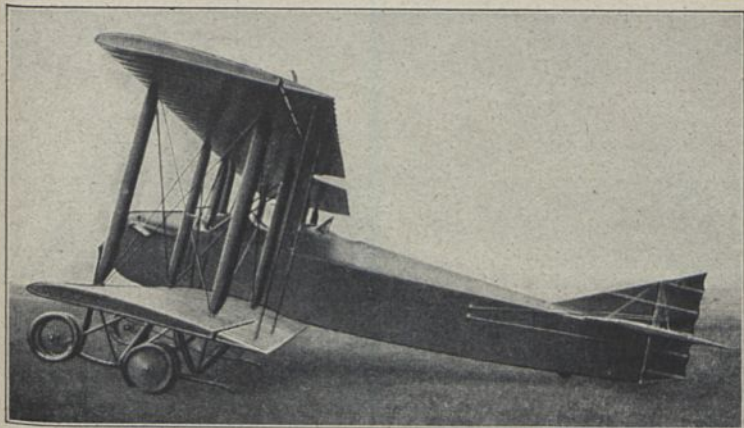
b = 25,30 m; l = 15,00 m; T = 150,0 qm; L = 3,00 t; N = 1,58 t; G = 4,58 t;  
 V = 180 km/h; M = Farman 600 PS; Bst.: Holz, Stoff



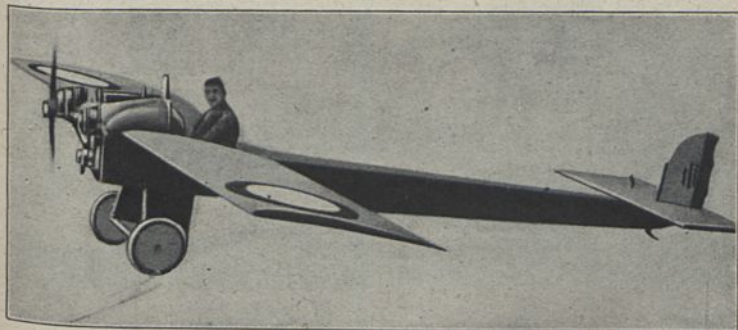
Farman F 90 (1923) V 7; E: Farman

b = 14,00 m; l = 9,30 m; T = 62,00 qm; L = 1,10 t; N = 1,25 t; G = 2,35 t;  
 M = Salmson 300 PS; Bst.: Holz, Stoff

H. et M. Farman, Billancourt, Seine



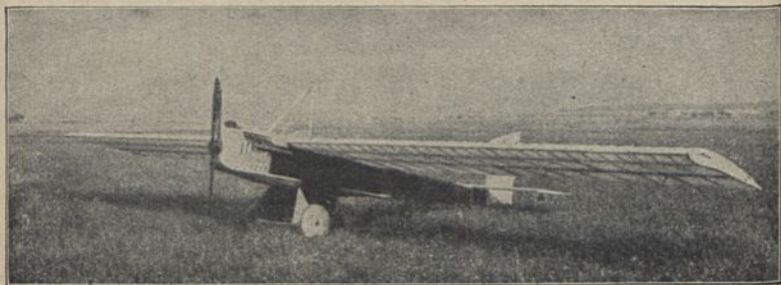
Farman F 80 (1923) Ü 2; E: Farman  
 b = 13,00 m; l = 8,20 m; T = 46,50 qm; G = 1,10 t; M: Renault 190 PS;  
 Bst.: Holz, Stoff



Farman „Moustique“ (1921) Sp 1; E: Farman  
 b = 7,00 m; l = 5,70 m; T = 8,00 qm; L = 0,10 t; N = 0,12 t; G = 0,22 t;  
 V = 130 km/h; M: A. B. C. 20 PS; Bst.: Holz, Stoff

H. et M. Farman, Billancourt, Seine

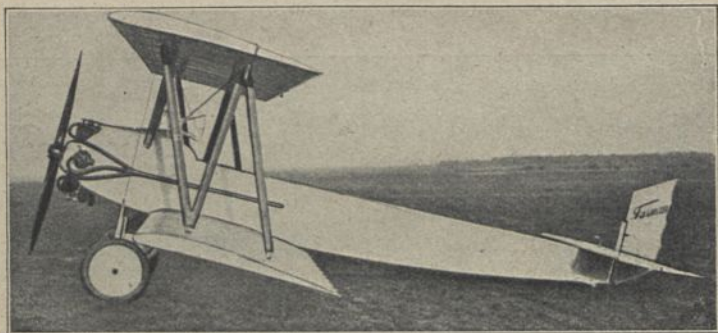
## Frankreich



AUS V. LANDSDORFF „DAS LEICHTFLUGZEUG“, VERLAG H. BECHOLD, FRANKFURT A. M.

Farman F 13 (1923) Sp 1; E: Farman

b = 10,50 m; l = 5,70 m; T = 15,00 qm; L = 0,12 t; N = 0,09 t; G = 0,21 t;  
M: Sergant 17,5 PS; Bst: Holz, Stoff

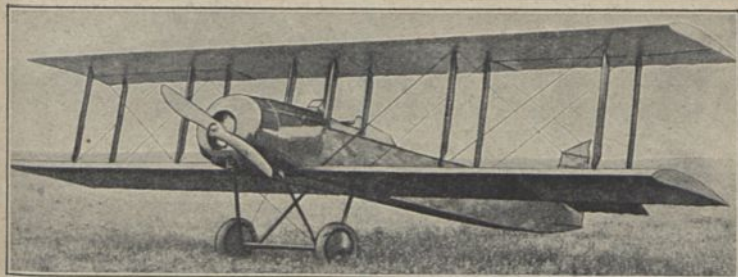


Farman „Sport“ (1921) Sp 2; E: Farman

b = 7,11 m; l = 6,13 m; L = 0,20 t; N = 0,20 t; G = 0,40 t;  
M: Anzani 45 PS; Bst.: Holz, Stoff

H. et M. Farman, Billancourt, Seine

## Frankreich



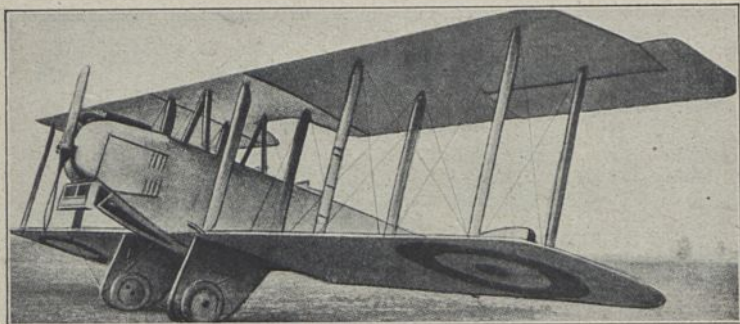
Farman EP 2 (1923) Ü 2; E: Farman  
 b = 10,75 m; l = 7,40 m; T = 34,20 m; L = 0,50 t; N = 0,20 t;  
 G = 0,70 t; M: Le Rhône 80 PS; Bst.: Holz, Stoff



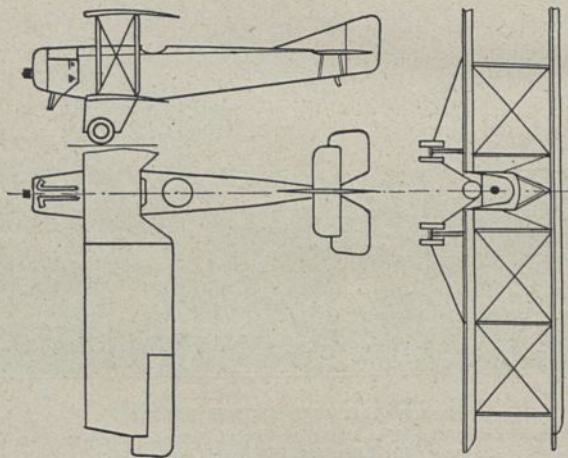
Farman B 2 (1923) Kb 2; E: Farman  
 b = 17,00 m; l = 10,70 m; T = 63,00 qm; L = 1,36 t; N = 1,10 t; G = 2,46 t;  
 V = 185 km/h; M: Lorraine 370 PS; MG: 4; Bst.: Dural

H. et M. Farman, Billancourt, Seine

## Frankreich



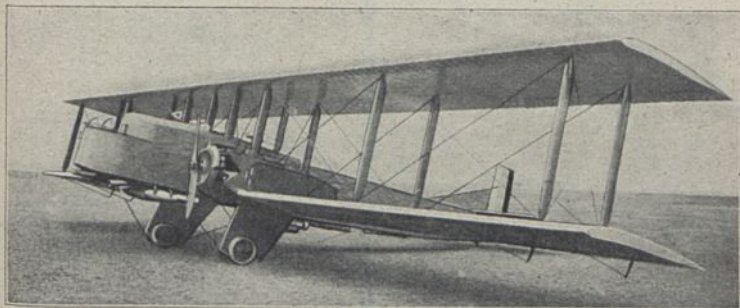
Farman „Blanchard“ (1923) Kt 2; E: Farman  
 $b = 18,00 \text{ m}$ ;  $l = 12,00 \text{ m}$ ;  $T = 100,0 \text{ qm}$ ;  $G = 2,95 \text{ t}$ ;  $V = 145 \text{ km/h}$ ;  
 $H = 6,0 \text{ km}$ ; M: Renault 450 PS; MG: 2; Bst.: Holz, Stoff



Farman „Blanchard“

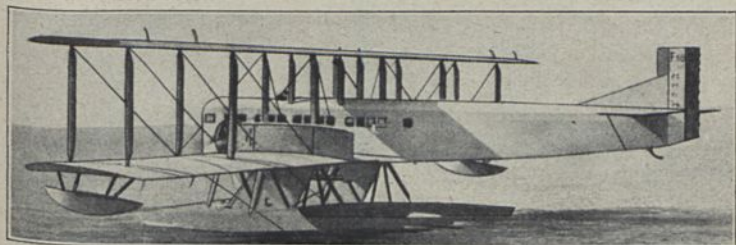
H. et M. Farman, Billancourt, Seine

## Frankreich



Farman F 60a (1923) Kbn 4; E: Farman

b = 26,50 m; l = 14,77 m; T = 161,0 qm; L = 2,50 t; N = 2,64 t; G = 5,14 t;  
 V = 150 km/h; M: 2 × Salmson 260 PS = 520 PS; MG: 4; Bst.: Holz, Stoff



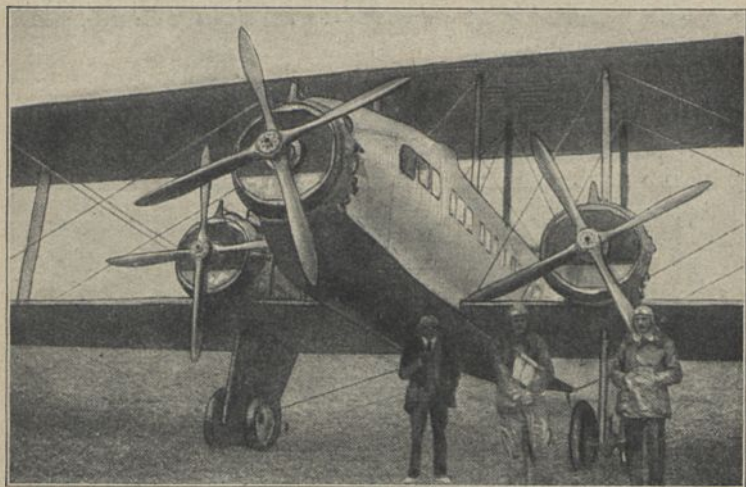
Farman F 60b (1923) V 10; E: Farman

b = 28,00 m; l = 15,10 m; T = 161,0 qm; L = 2,50 t; N = 2,28 t; G = 4,78 t;  
 V = 145 km/h; M: 2 × Salmson 260 PS = 520 PS; Bst : Holz, Stoff

## Frankreich



Farman F 60c „Goliath“ (1923) V 16; E: Farman  
 b = 26,50 m; l = 14,77 m; T = 161,00 qm; L = 2,50 t; N = 2,50 t; G = 5,00 t;  
 V = 160 km/h; M: 2 × Salmson 260 PS = 520 PS; Bst.: Holz, Stoff

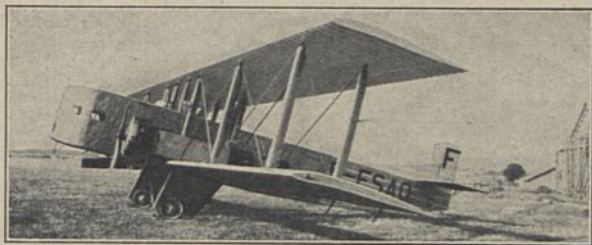


Farman „Goliath 3“ (1921) V 16; E: Farman  
 b = 28,00 m; l = 15,10 m; T = 161,00 qm; V = 170 km/h;  
 M: 3 × Salmson 260 PS = 780 PS; Bst.: Holz, Stoff

H. et M. Farman, Billancourt, Seine

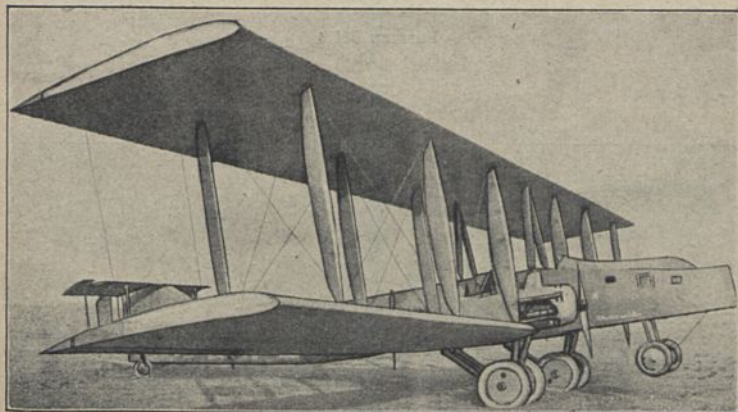


## Frankreich



Farman F4S (1924) V; E: Farman

b = 25,55 m; l = 14,80 m; T = 139,0 qm; G = 6,10 t;  
M: 4 × Salmson 260 PS = 1040 PS; Bst.: Holz, Stoff

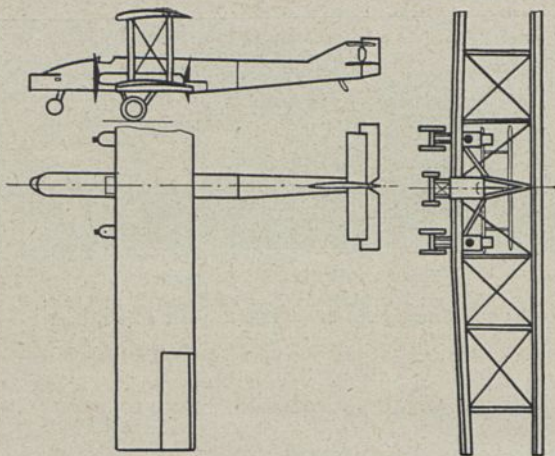


Farman BN 4 (1923) Kbn 4; E: Farman

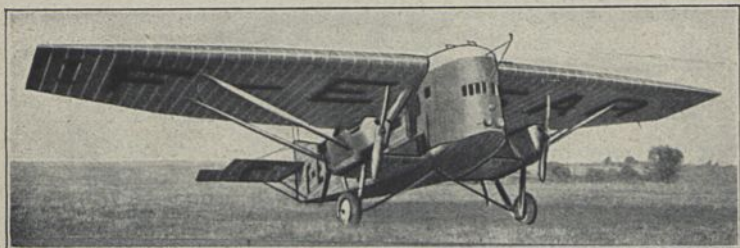
b = 32,90 m; l = 21,40 m; T = 300,0 qm; L = 5,50 t; N = 5,00 t; G = 10,5 t;  
V = 160 km/h; H = 4,5 km; M: 4 × Lorraine 370 PS = 1480 PS; MG: 4;  
Bst.: Holz, Stoff

H. et M. Farman, Billancourt, Seine

## Frankreich



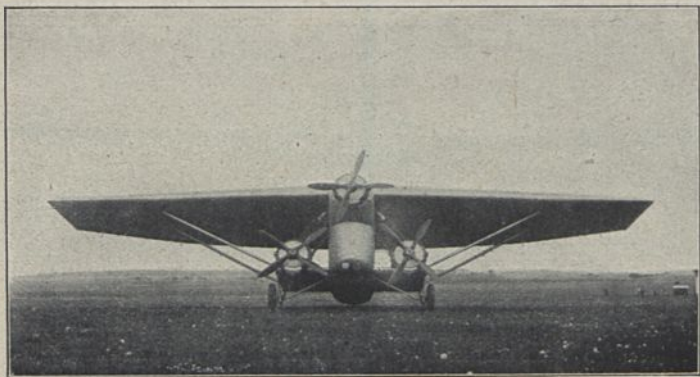
Farman BN 4



Farman F 3 X (1923) V 14; E: Farman

$b = 19,00 \text{ m}$ ;  $l = 13,80 \text{ m}$ ;  $T = 81,00 \text{ qm}$ ;  $L = 3,00 \text{ t}$ ;  $N = 2,00 \text{ t}$ ;  $G = 5,00 \text{ t}$ ;  
 $V = 130 \text{ km/h}$ ;  $M: 4 \times \text{Hispano } 180 \text{ PS} = 720 \text{ PS}$ ; Bst.: Holz, Stoff

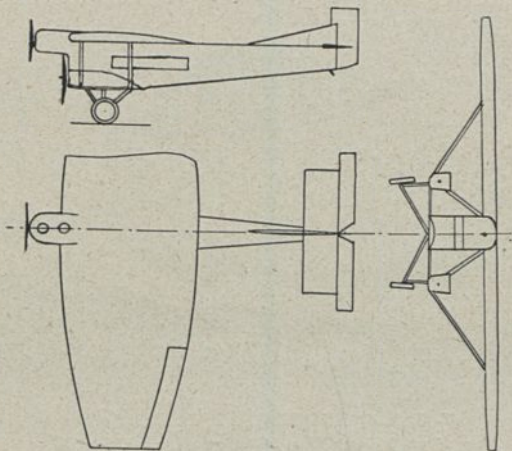
H. et M. Farman, Billancourt, Seine



AUS „DEUTSCHE MOTORZEITSCHRIFT“, VERLAG HELLMUT DRESCHE, DRESDEN A-19

**Farman „Jabiru“ (1924) V; E: Farman**

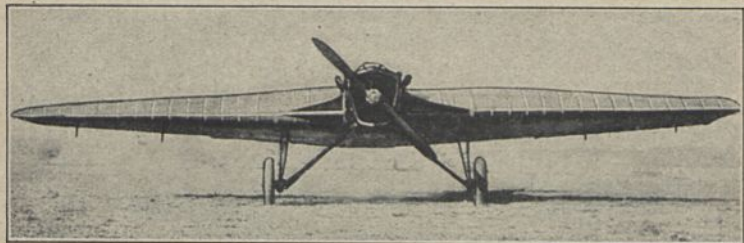
b = 19,00 m; l = 13,80 m; T = 81,00 qm; L = 2,50 t; N = 1,50 t;  
G = 4,00 t; V = 120 km/h; M: 3 × Hispano 180 PS = 540 PS; Bst.: Holz, Stoff



**Farman „Jabiru“**

H. et M. Farman, Billancourt, Seine

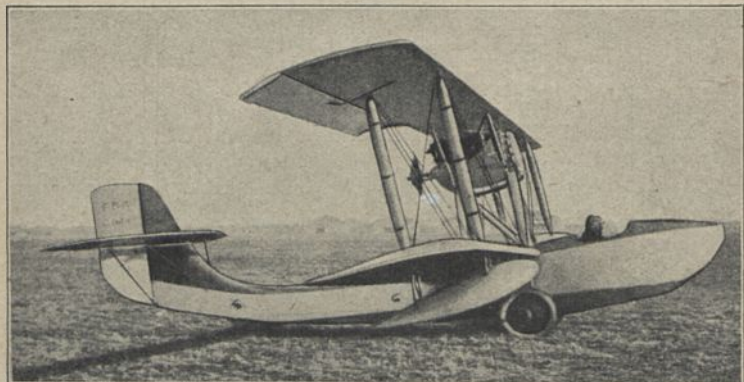
## Frankreich



Farman T (1923) Sp 2; E: Farman

b = 10,80 m; l = 9,50 m; T = 28,00 qm; L = 0,68 t; N = 0,44 t;  
G = 1,12 t; M: Hispano 180 PS; Bst.: Holz Stoff

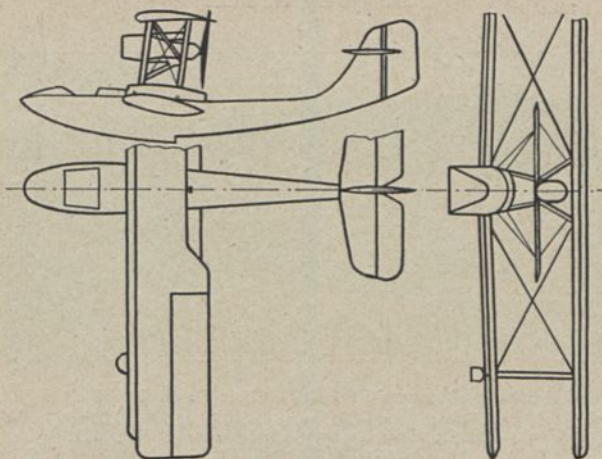
H. et M. Farman Billancourt, Seine



F. B. A. 17 HE (1923) Ûs 2; E: L. Schreck

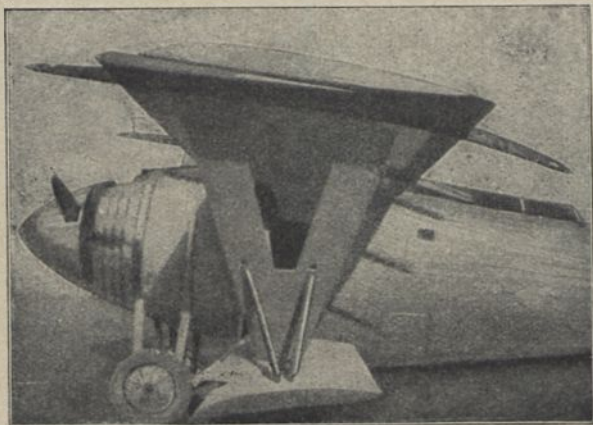
b = 12,80 m; l = 8,70 m; T = 36,00 qm; L = 0,85 t; N = 0,27 t;  
G = 1,12 t; M: Hispano 180 PS; Bst.: Holz, Stoff

Franco British Aviation L. Schreck, Argenteuil, S. et. O.



F. B. A. 17 HE 2

Franco British Aviation L. Schreck, Argenteuil, S. et. O.



ADG BÜFTNER „MENSCHENFLUG“, VERLAG DIECK & CO., STUTTGART

Gastambide-Levasseur (1920) Ex 1; E: R. Gastambide  
M: Salmson 260 PS; Faltflügel; Bst.: Holz, Stoff

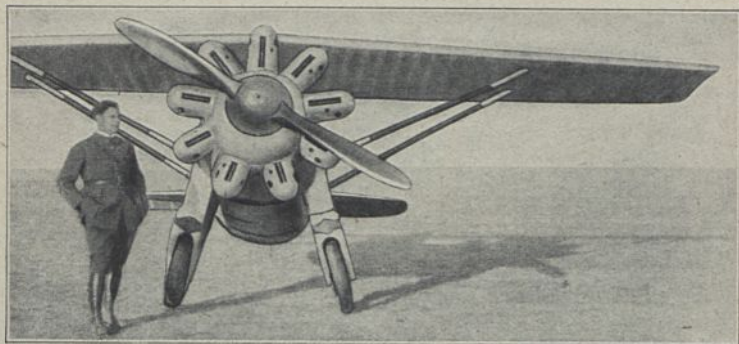
R. Gastambide-Levasseur, Paris

## Frankreich



Gourdou-Leseurre ET 1 (1922) Kj 1; E: M. Gourdou

b = 9,40 m; l = 6,43 m; T = 18,80 qm; L = 0,57 t; N = 0,27 t; G = 0,84 t;  
 V = 245 km/h; H = 7,5 km; M: Hispano 180 PS; MG: 2;  
 Bst.: Dural, Stahl, Stoff

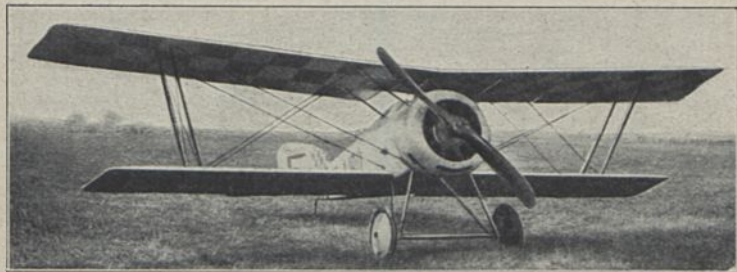


Gourdou-Leseurre C I (1923) Kj 1; E: M. Gourdou

b = 7,80 m; l = 7,20 m; T = 12,20 qm; G = 0,93 t; V = 300 km/h;  
 H = 9,0 km; M: Gnôme 380 PS; MG: 2; Einziehbares Fahrgestell  
 Bst.: Dural, Stahl, Stoff

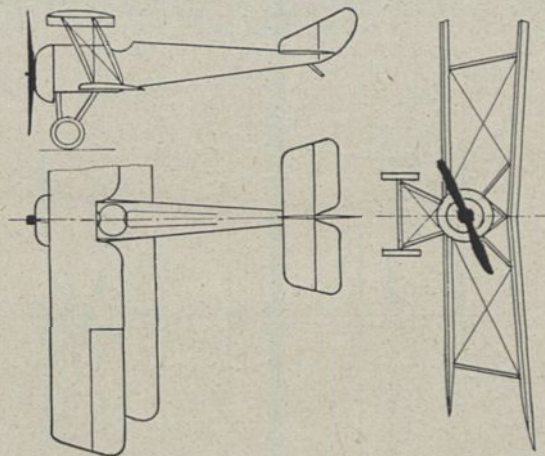
Gourdou et Leseurre, Parc Saint Maur, Seine

## Frankreich



Hanriot HD 1 (1918) Kj 1; E: R. Hanriot

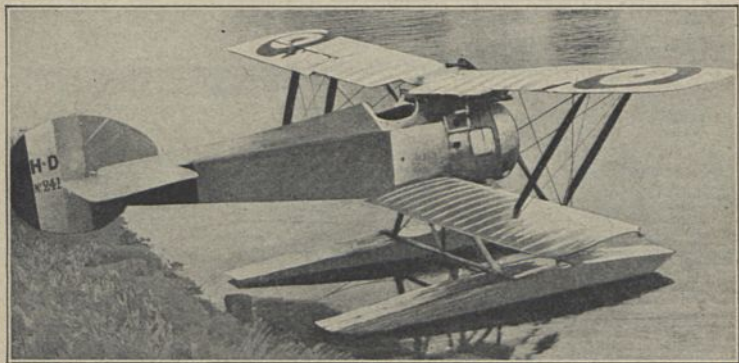
b = 8,50 m; l = 6,00 m; T = 18,40 qm; L = 0,50 t; N = 0,10 t; G = 0,60 t;  
 V = 186 km/h; H = 6,2 km; M: Le Rhône 120 PS; MG: 2; Bst.: Holz, Stoff



Hanriot HD 1

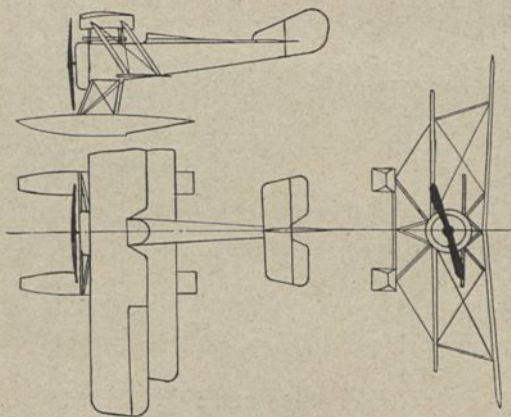
Hanriot Co., Neuilly-sur-Seine

## Frankreich



Hanriot HD 2 (1919) Kwj 1; E: R. Hanriot

b = 8,50 m; l = 7,00 m; T = 18,40 qm; L = 0,62 t; N = 0,12 t; G = 0,74 t;  
 V = 188 km/h; H = 4,8 km; M: Clerget 130 PS; MG: 2; Bst: Holz, Stoff



Hanriot HD 2

Hanriot Co., Neuilly-sur-Seine

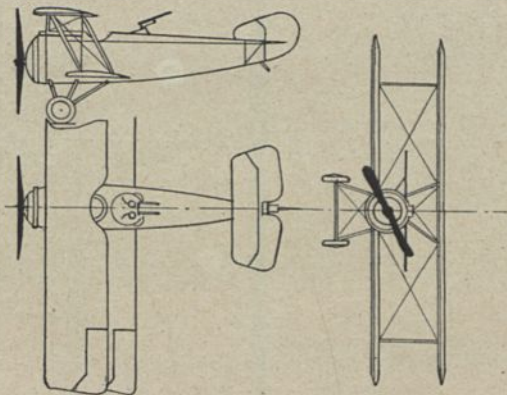


## Frankreich



Hanriot HD 3 (1922) Ka 2; E: R. Hanriot

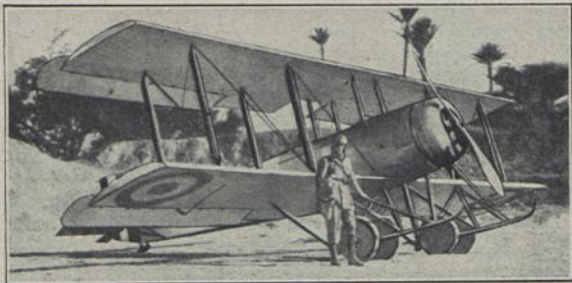
b = 9,10 m; l = 6,95 m; T = 25,50 qm; L = 0,88 t; N = 0,30 t; G = 1,18 t;  
 V = 210 km/h; H = 5,7 km; M: Salmson 250 PS; MG: 4; Bst.: Holz, Stoff



Hanriot HD 3

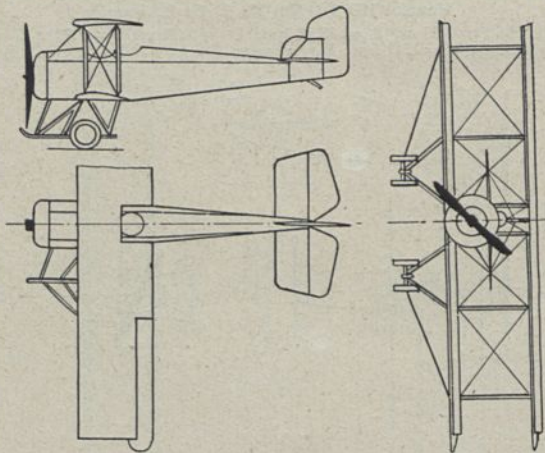
Hanriot Co., Neuilly-sur-Seine

## Frankreich



Hanriot HD 14 (1923) U 2; E: R. Hanriot

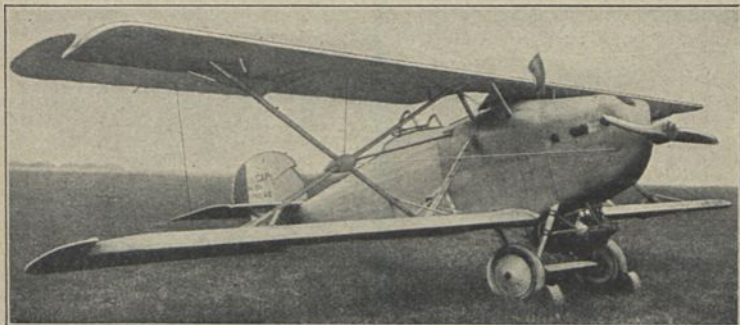
$b = 10,26 \text{ m}$ ;  $l = 7,25 \text{ m}$ ;  $T = 34,90 \text{ qm}$ ;  $L = 0,53 \text{ t}$ ;  $N = 0,25 \text{ t}$ ;  $G = 0,78 \text{ t}$   
 $V = 114 \text{ km/h}$ ;  $H = 4,0 \text{ km}$ ;  $M: \text{Le Rhône } 80 \text{ PS}$ ;  $\text{Bst.: Holz, Stoff}$



Hanriot HD 14

Hanriot Co., Neuilly-sur-Seine

## Frankreich



Hanriot HD 15 (1923) Ka 2; E: R. Hanriot

b = 11,40 m; l = 7,60 m; T = 32,48 qm; L = 1,15 t; N = 0,40 t;  
 G = 1,55 t; V = 180 km/h; H = 10,2 km; M: Hispano 300 PS;  
 MG: 3; Bst.: Dural, Stahl, Stoff

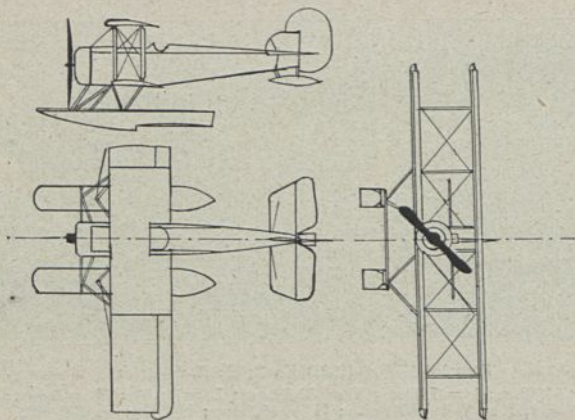


Hanriot HD 17 a (1923) Uw 2; E: Hanriot

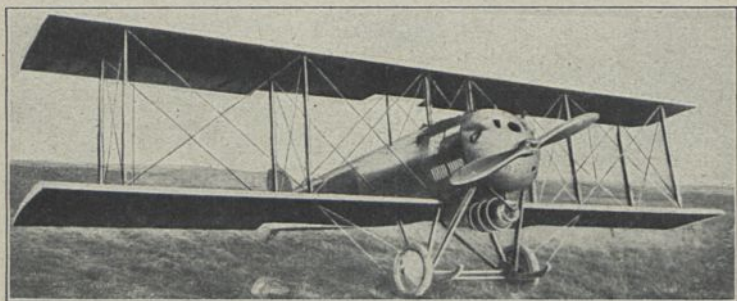
b = 10,40 m; l = 7,25 m; T = 34,50 qm; L = 0,82 t; N = 0,17 t;  
 G = 0,99 t; V = 120 km/h; H = 4,0 km; M: Clerget 130 PS; Bst.: Holz, Stoff

Hanriot Co., Neuilly-sur-Seine

## Frankreich



Hanriot HD 17a

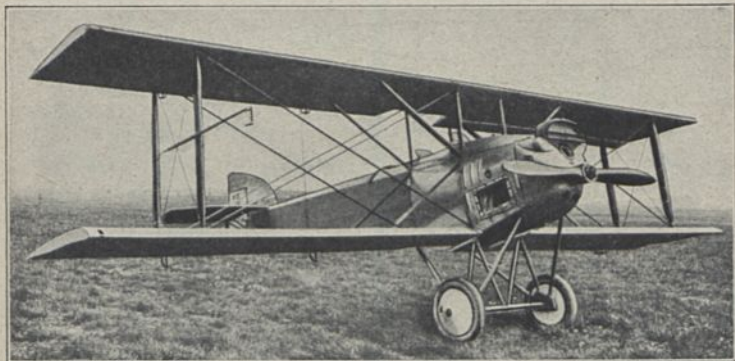


Hanriot HD 19 (1922) U 2; E: R. Hanriot

b = 9,20 m; l = 7,20 m; T = 25,70 qm; L = 0,66 t; N = 0,29 t; G = 0,95 t;  
 V = 175 km/h; H = 5,4 km; M: Hispano 180 PS; Bst.: Holz, Stoff

Hanriot Co., Neuilly-sur-Seine

## Frankreich



Hanriot HD 19 E T 2 (1923) U 2; E: R. Hanriot

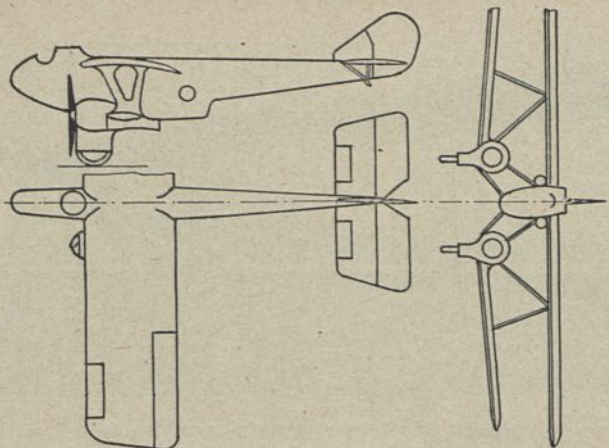
b = 9,20 m; l = 7,20 m; T = 25,70 qm; L = 0,66 t; N = 0,29 t;  
G = 0,95 t; M: Hispano 180 PS; Bst.: Holz, Stoff



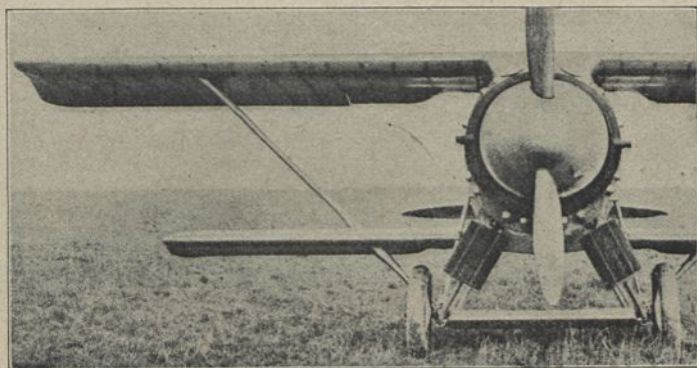
Hanriot HD 24 (1924) Ka 2; E: R. Hanriot

b = 13,30 m; l = 9,60 m; T = 46,00 qm; L = 1,57 t; N = 0,90 t; G = 2,82 t;  
V = 180 km/h; H = 5,0 km; M: Lorraine 370 PS; MG: 2; Bst.: Holz, Stoff

Hanriot Co., Neuilly-sur-Seine

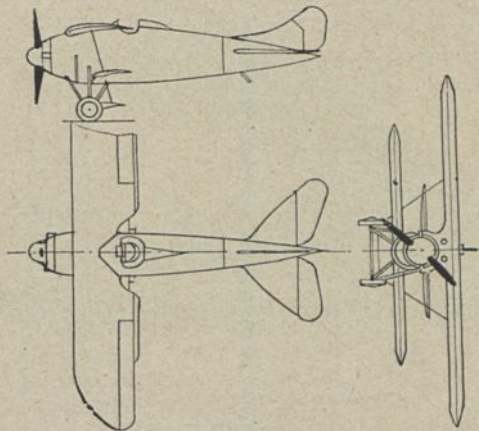


Hanriot HD 25 (1923) Kb 3; E: R. Hanriot  
 $b = 17,00$  m;  $l = 13,00$  m;  $T = 70,00$  qm;  $L = 2,65$  t;  $N = 0,65$  t;  
 $G = 3,30$  t;  $V = 212$  km/h;  $H = 7,5$  km;  $M: 2 \times$  Hispano 300 PS = 600 PS  
 Bst.: Dural, Stahl, Stoff

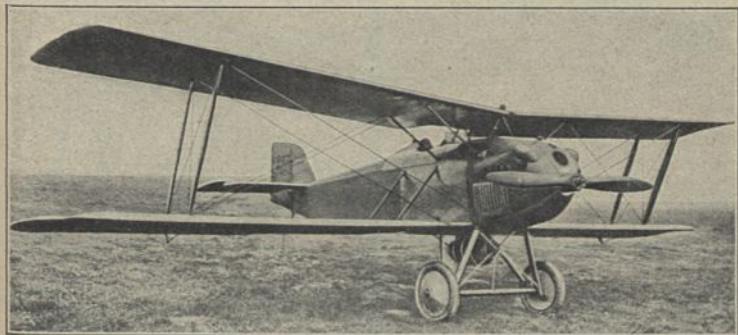


Hanriot HD 26 (1923) Kj 1; E: R. Hanriot  
 $b = 8,20$  m;  $l = 7,35$  m;  $T = 18,00$  qm;  $L = 1,00$  t;  $N = 0,08$  t;  $G = 1,08$  t;  
 $V = 260$  km/h;  $H = 8,5$  km;  $M: Salmson 260$  PS;  $MG: 2$   
 Bst.: Dural, Stahl, Stoff  
 Hanriot Co., Neuilly-sur-Seine

## Frankreich



Hanriot HD 26

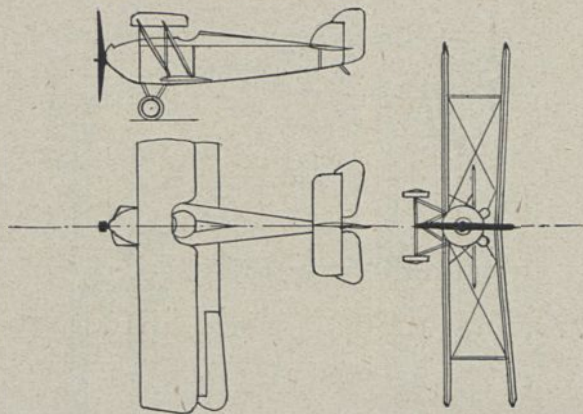


Hanriot HD 27 (1923) K1; E: R. Hanriot

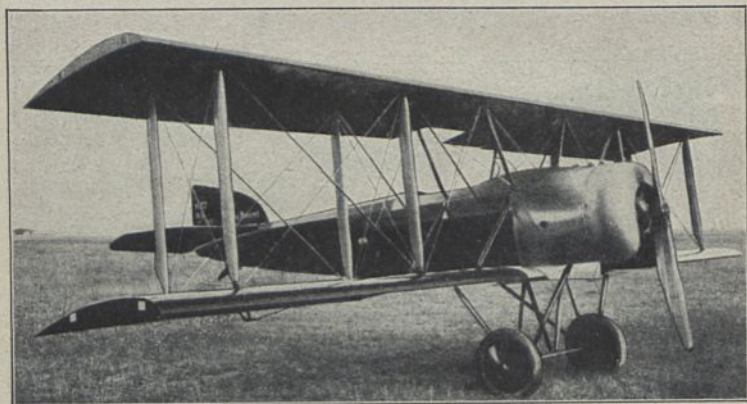
b = 7,50 m; l = 6,15 m; T = 20,00 qm; L = 0,52 t; N = 0,22 t; G = 0,74 t;  
 V = 195 km/h; H = 7,0 km; M: Hispano 180 PS; MG: 2; Bst.: Holz, Stoff

Hanriot Co., Neuilly-sur-Seine

## Frankreich



Hanriot HD 27



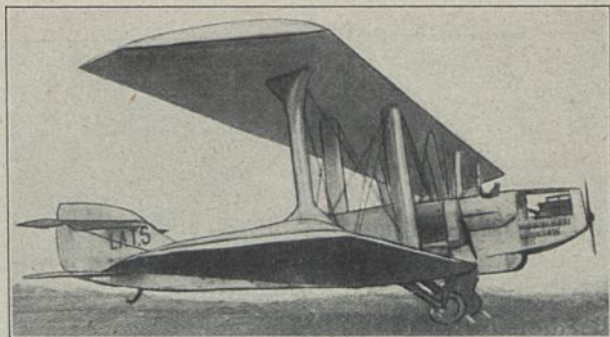
Hanriot HD 32 (1924) Û 2; E: R. Hanriot

$b = 9,20$  m;  $l = 7,25$  m;  $T = 31,50$  qm;  $L = 0,51$  t;  $N = 0,15$  t;  $G = 0,76$  t;  
 $V = 120$  km/h;  $H = 3,8$  km; M: Le Rhône 80 PS; Bst.: Holz, Stoff

Hanriot Co., Neuilly-sur-Seine

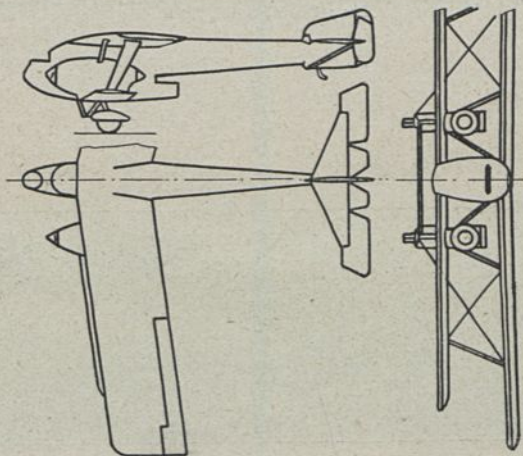


## Frankreich



Latécoère LAT 5 (1924) V; E: Latécoère

b = 29,00 m; l = 18,10 m; T = 195,0 qm; L = 5,50 t; N = 3,00 t;  
 G = 8,50 t; M: 3 × Lorraine 400 PS = 1200 PS; Bst.: Dural, Stahl, Stoff

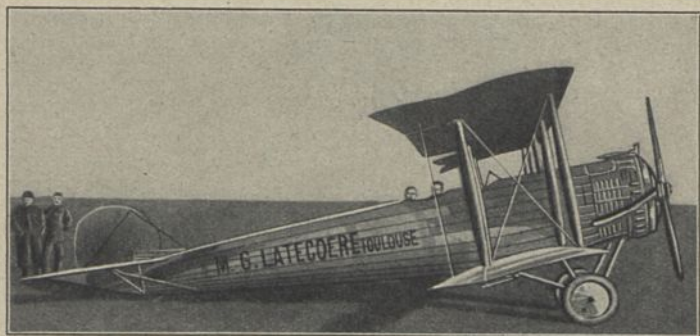


Latécoère LAT 6 (1922) Kbn 4; E: Latécoère

b = 28,05 m; l = 15,74 m; T = 116,5 qm; L = 2,98 t; N = 2,28 t;  
 G = 5,26 t; V = 230 km/h; M: 4 × Salmson 250 PS = 1000 PS; MG: 4;  
 Bst.: Dural, Stahl, Stoff

P. Latécoère, Paris

## Frankreich



Latécoère LAT 8 (1921) V 3; E: Latécoère

b = 13,20 m; T = 50,00 qm; G = 2,20 t; V = 180 km/h; M = Renault 300 PS;  
Bst.: Dural, Stahl, Stoff

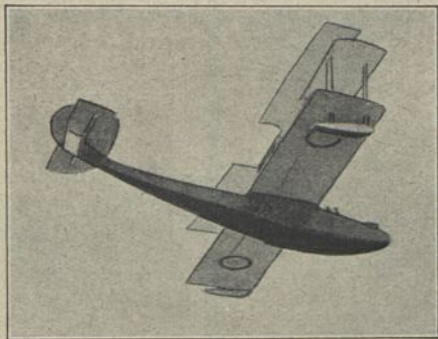


Latécoère LAT 16 (1924) V 5; Latécoère

b = 17,80 m; l = 12,80 m; T = 98,00 qm; L = 1,75 t; N = 0,75 t;  
G = 2,50 t; V = 180 km/h; M: Lorraine 400 PS; Bst.: Dural, Stahl, Holz, Stoff

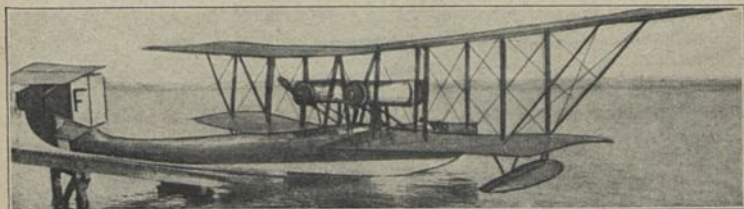
P. Latécoère, Paris

## Frankreich



Latham (1923) Ksa 3; E: J. Latham

b = 14,50 m; l = 12,00 m; T = 60,00 qm; L = 1,45 t; N = 0,70 t; G = 2,15 t;  
 V = 160 km/h; M: Renault 300 PS; MG: 2; Bst: Holz, Stoff, Duralboot

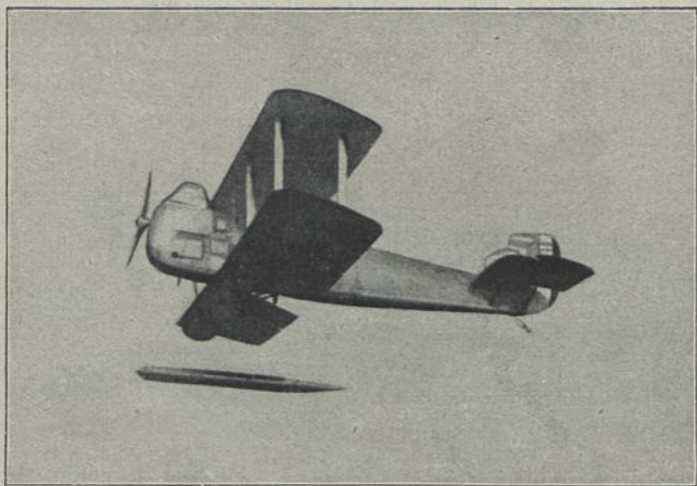


Latham (1923) Vs; E: J. Latham

b = 32,00 m; l = 18,20 m; T = 180,0 qm; L = 4,70 t; N = 0,25 t; G = 7,20 t;  
 V = 164 km/h; M: 4 × Salmson 260 PS = 1040 PS; Bst.: Holz, Stoff



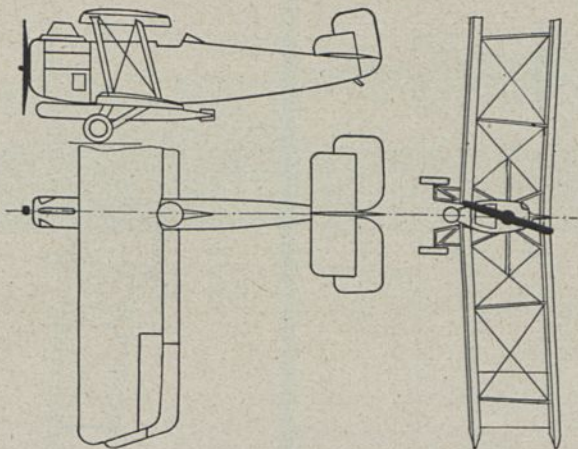
Levasseur T O 3 (1922) Sp 1; E: P. Levasseur  
M: Hispano 180 PS; Bst.: Holz, Stoff



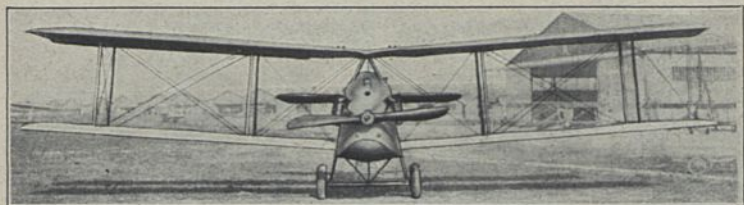
Levasseur A T 1 (1922) Kt 1; E: P. Levasseur  
b = 15,25 m; l = 10,65 m; T = 72,00 qm; L = 2,24; N = 1,06 t; G = 3,30 t;  
V = 160 km/h; H = 3,0 km; M: Renault 600 PS; MG: 2; Bst.: Holz, Stoff

P. Levasseur, Paris

## Frankreich



Levasseur A T 1

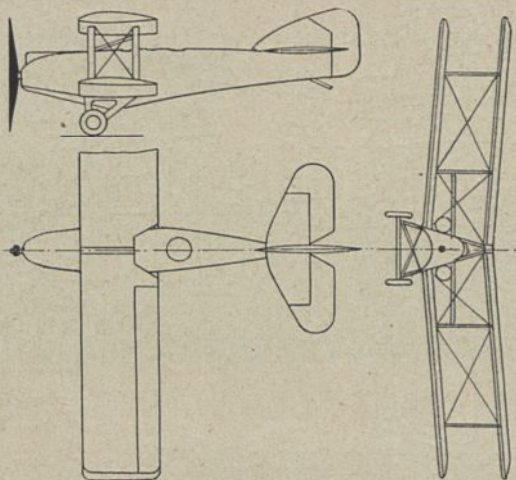


Levasseur „Marin“ (1923) Ka 3; E: P. Levasseur

b = 14,50 m; l = 9,30 m; T = 58,00 qm; L = 1,33 t; N = 0,77 t; G = 2,10 t;  
 V = 180 km/h; M: Lorraine 370 PS; MG: 2; Bst.: Holz, Stoff

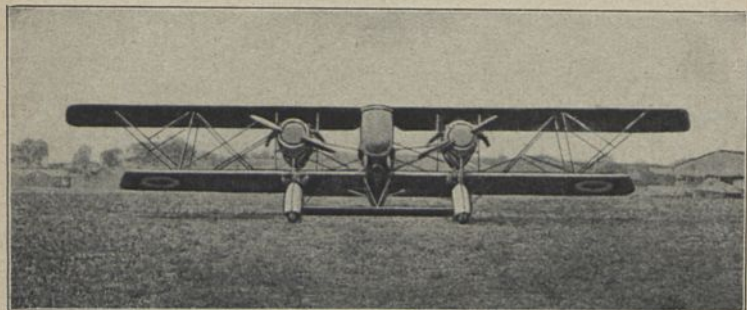
P. Levasseur, Paris

## Frankreich



Levasseur „Marin“

P. Levasseur, Paris



Lioré et Olivier Le O 7 (1921) Kbn 3; E: W. Margoulis  
 $b = 18,30 \text{ m}$ ;  $l = 11,61 \text{ m}$ ;  $T = 68,35 \text{ qm}$ ;  $L = 1,68 \text{ t}$ ;  $N = 0,22 \text{ t}$ ;  $G = 2,90 \text{ t}$ ;  
 $V = 200 \text{ km/h}$ ;  $M: 2 \times \text{Hispano } 300 \text{ PS} = 600 \text{ PS}$ ;  $MG: 4$ ;  
 Bst.: Dural, Stahl, Stoff. Panzerung

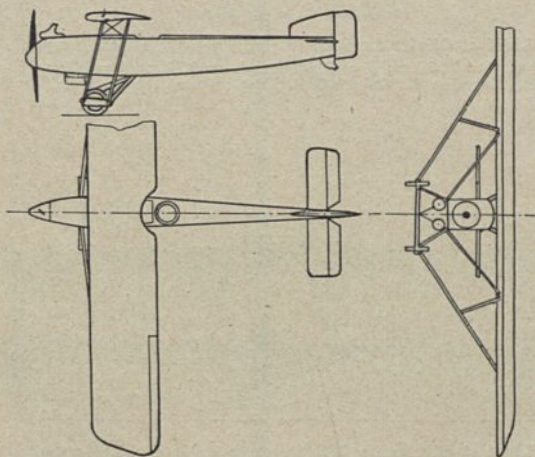
Lioré et Olivier, Levallois-Perret

## Frankreich



Lioré et Olivier Le O 8 (1922) Kjn 2; E: M. Margoulis

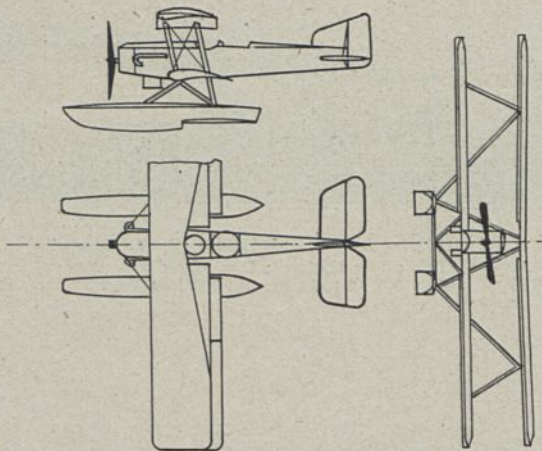
b = 15,50 m; l = 8,70 m; T = 32,00 qm; L = 1,24 t; N = 0,63 t; G = 1,87 t;  
 V = 215 km/h; H = 6,3 km; M: Renault 300 PS; MG: 2; Bst.: Dural



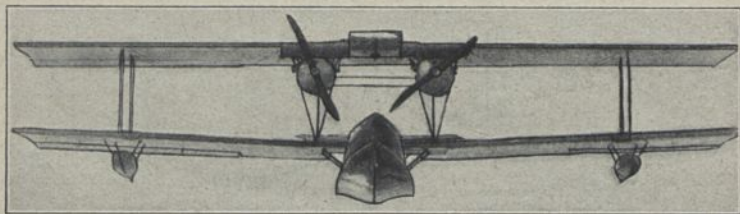
Lioré et Olivier Le O 8

Lioré et Olivier, Levallois-Perret

## Frankreich



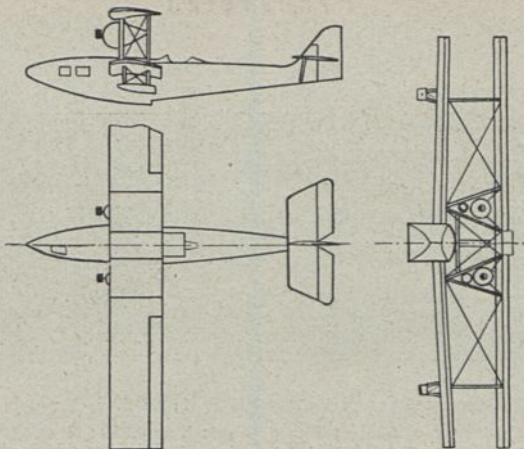
Lioré et Olivier Le O H 10 (1923) Kwa 2; E: M. Margoulis  
 b = 15,00 m; l = 11,30 m; T = 59,00 qm; L = 1,70 t; N = 0,75 t; G = 2,45 t;  
 M: Lorraine 370 PS; MG: 2; Bst.: Dural, Stahl, Holz, Stoff



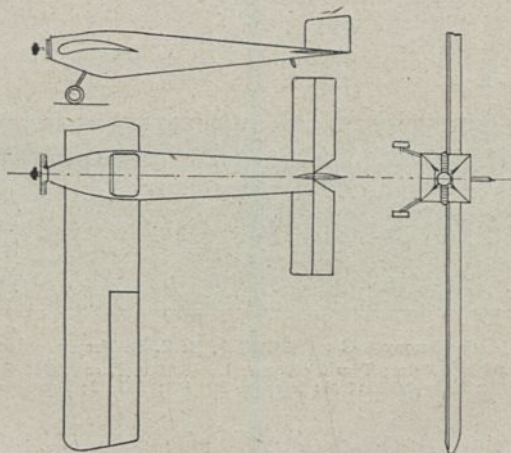
Lioré et Olivier Le O H 13 (1923) Vs 5; E: M. Margoulis  
 b = 16,00 m; l = 11,50 m; T = 58,00 qm; L = 1,60 t; N = 0,90 t; G = 2,50 t;  
 M: 2 × Hispano 150 PS = 300 PS; Bst.: Dural, Stahl, Holz, Stoff

Lioré et Olivier, Levallois-Perret



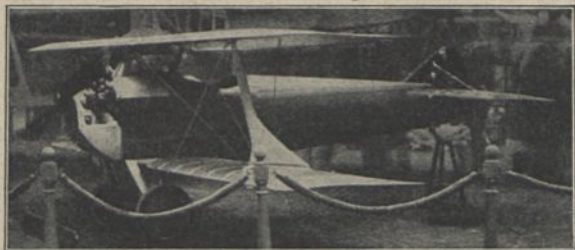


Lioré et Olivier Le O H 13  
Lioré et Olivier. Levallois-Perret



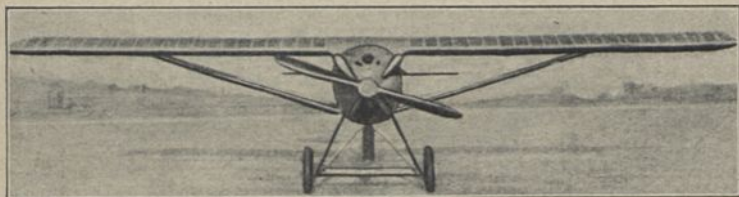
Marais (1923) Sp 1; E: G. Marais  
 $b = 10,40 \text{ m}$ ;  $l = 5,50 \text{ m}$ ;  $T = 12,00 \text{ qm}$ ;  $L = 0,13 \text{ t}$ ;  $N = 0,10 \text{ t}$ ;  $G = 0,23$   
 M: Anzani 10 PS; Bst.: Holz, Stoff  
 G. Marais, Paris

## Frankreich



de Marçay „Passepartout“ (1921) Sp 1; E: E. de Marçay

b = 5,50 m; l = 3,20 m; T = 8,50 qm; L = 0,10 t; N = 0,08 t;  
G = 0,18 t; V = 110 km/h; M; A. B. C. 10 PS; Bst.: Holz, Stoff



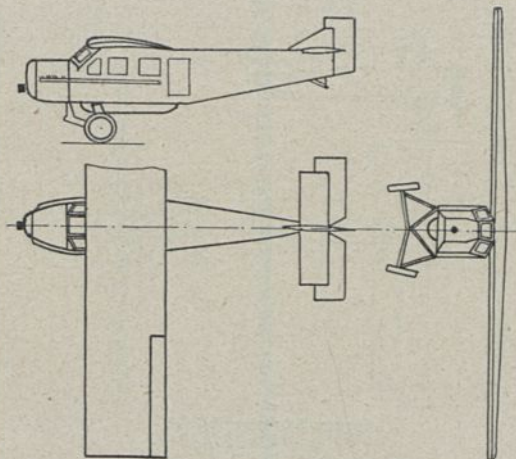
de Marçay 4 C 1 (1924) Kj 1; E: E. de Marçay

b = 10,00 m; l = 6,70 m; T = 20,00 qm; L = 0,81 t; N = 0,43 t; G = 1,24 t;  
V = 200 km/h; H = 4,0 km; M: Hispano 300 PS; MG: 2; Bst.: Holz, Stoff



Morane-Saulnier AV (1923) V 4; E: R. Saulnier

b = 13,62 m; l = 9,53 m; T = 31,00 qm; L = 1,01 t; N = 0,49 t; G = 1,50 t;  
 V = 170 km/h; M: Hispano 150 PS; Bst.: Holz, Stoff



Morane-Saulnier AV

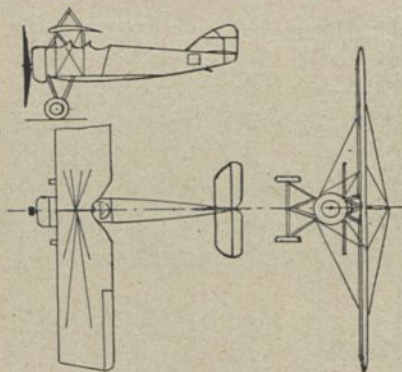
Aéroplanes Morane-Saulnier, Puteaux, Seine

## Frankreich



Morane-Saulnier A R 35 (1924) U 2; E: R. Saulnier

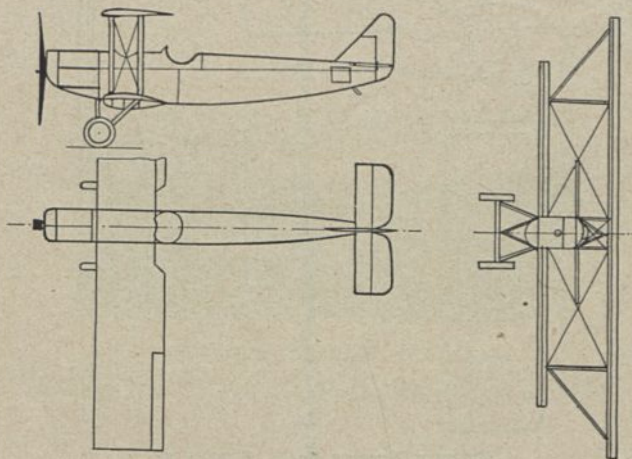
b = 10,56 m; l = 6,77 m; T = 18,00 qm; L = 0,45 t; N = 0,17 t; G = 0,70 t;  
 V = 130 km/h; H = 4,2 km; M: Gnôme 80 PS; Bst.: Holz, Stoff



Morane-Saulnier A R 35

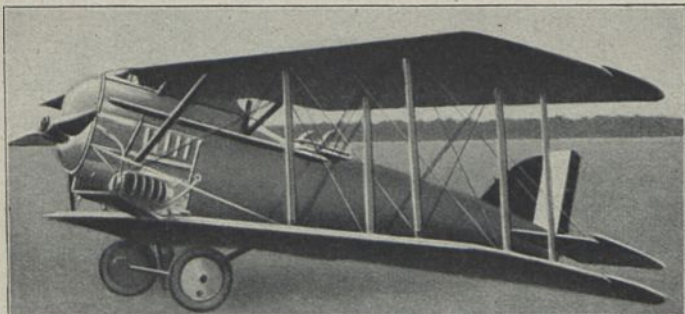


Morane-Saulnier 43 E T 2 (1924) U 2; E: R. Saulnier  
 $b = 10,82$  m;  $l = 7,86$  m;  $T = 28,05$  qm;  $L = 0,80$  t;  $N = 0,32$  t;  $G = 1,12$  t;  
 $V = 164$  km/h;  $H = 5,5$  km; M: Hispano 180 PS; Bst.: Dural, Stahl, Holz, Stoff



Morane-Saulnier 43 E T 2

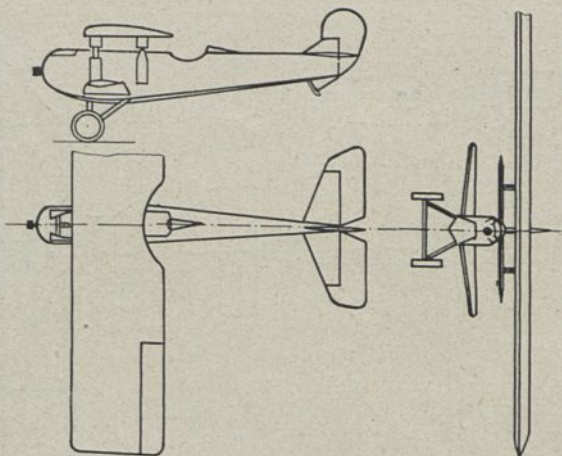
Aéroplanes Morane-Saulnier, Puteaux, Seine



Morane-Saulnier A N (1919) K<sub>j</sub> 2; E: R. Saulnier

b = 11,70 m; l = 5,60 m; T = 41,60 qm; L = 1,19 t; N = 0,56 t; G = 1,75 t;  
V = 200 km/h; M: Liberty 400 PS; MG: 2; Bst.: Holz, Stoff

Aéroplanes Morane-Saulnier, Puteaux, Seine

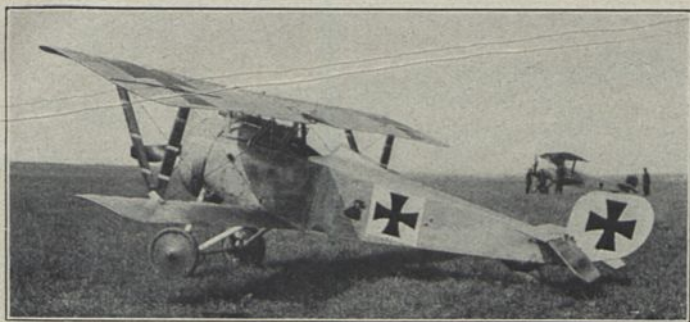


Mureaux „Express Marin 1“ (1924) K<sub>j</sub>

b = 12,00 m; l = 8,40 m; T = 30,00 qm; L = 0,80 t; N = 0,55 t; G = 1,35 t;  
V = 200 km/h; H = 6,9 km; M: Hispano 300 PS; MG: 2; Bst.: Holz, Stoff

Ateliers des Mureaux, Les Mureaux, S. et O.

## Frankreich



Nieuport (1915) KJ 1

$\sigma = 8,25$  m;  $l = 5,85$  m;  $T = 15,30$  qm;  $L = 0,42$  t;  $N = 0,15$  t;  
 $G = 0,57$  t; M: Le Rhône 110 PS; MG: 2; Bst.: Holz, Stoff



Nieuport-Delage 29 (1922) Sp 1; E: Delage

$b = 6,00$  m;  $l = 6,20$  m;  $T = 12,30$  qm;  $L = 0,69$  t;  $N = 0,24$  t;  
 $G = 0,93$  t;  $V = 350$  km/h; M: Hispano 300 PS; Bst.: Holz, Stoff

## Frankreich



Nieuport-Delage 29 C 1 (1922) Kj 1; E: Delage

b = 9,70 m; l = 6,44 m; T = 26,88 qm; L = 0,75 t; N = 0,33 t;  
 G = 1,08 t; V = 236 km/h; H = 8,5 km; M: Hispano 300 PS; MG: 2;  
 Bst.: Holz, Stoff



Nieuport-Delage 29 H (1924) Spw 1; E: Delage

b = 14,00 m; l = 6,80 m; T = 34,00 qm; L = 0,74 t; N = 0,22 t;  
 G = 0,96 t; M: Hispano 400 PS; Bst.: Holz, Stoff

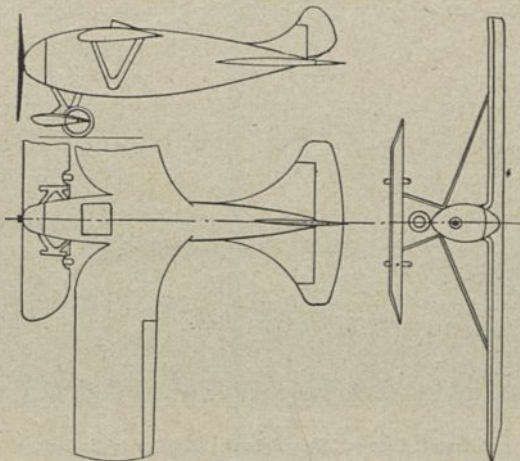


## Frankreich



Nieuport 33 HS (1924) U 2; E: Delage

b = 10,00 m; l = 7,75 m; T = 32,00 qm; L = 0,88 t; N = 0,40 t;  
 G = 1,28 t; V = 220 km/h; H = 6,0 km; M: Hispano 320 PS;  
 Bst.: Holz, Stahl, Stoff

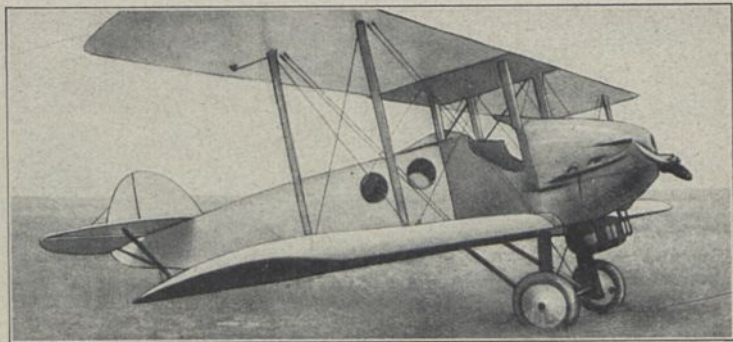


Nieuport 37 C 1 (1923) Sp 1; E: Delage

b = 11,80 m; l = 7,16 m; T = 21,18 qm; L = 0,98 t; N = 0,45 t;  
 G = 1,43 t; M: Hispano 300 PS; Bst.: Holz, Stoff

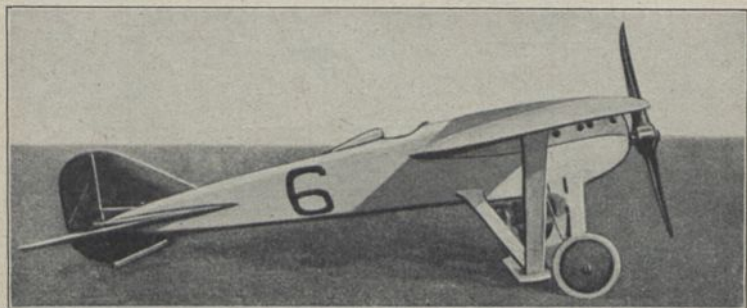
Nieuport-Astra, Issy-les-Moulineaux

## Frankreich



Nieuport 38 (1924) V 3; E: Delage

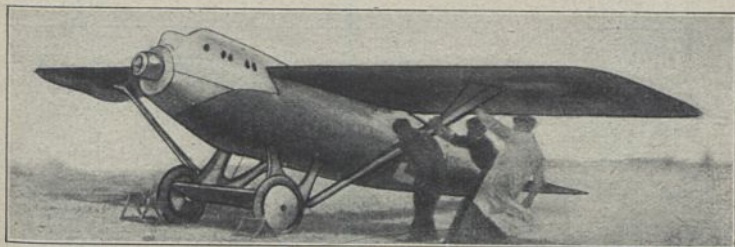
b = 11,10 m; l = 8,00 m; V = 37,80 qm; L = 0,75 t; N = 0,50 t; G = 1,25 t;  
 V = 180 km/h; M: Hispano 150 PS; Bst.: Holz, Stahl, Stoff



Nieuport-Delage „Sesquiplan“ (1922) Sp 1; E: Delage

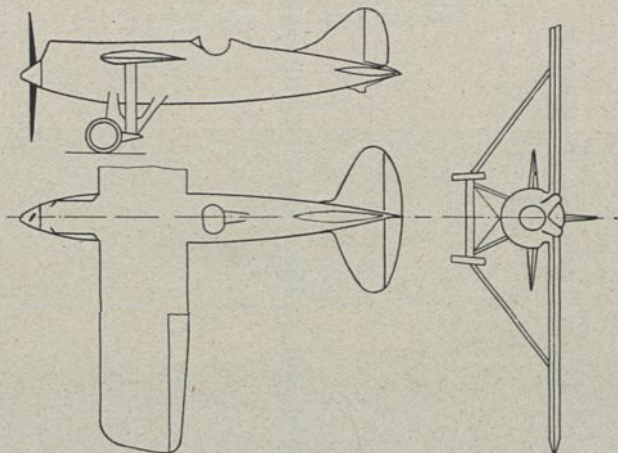
b = 8,00 m; l = 6,10 m; T = 11,0 qm; L = 0,74 t; N = 0,16 t; G = 0,90 t;  
 V = 350 km/h; M: Hispano 300 PS

Nieuport-Astra, Issy-les-Moulineaux



Nieuport 42 (1924) Sp 1; E: Delage

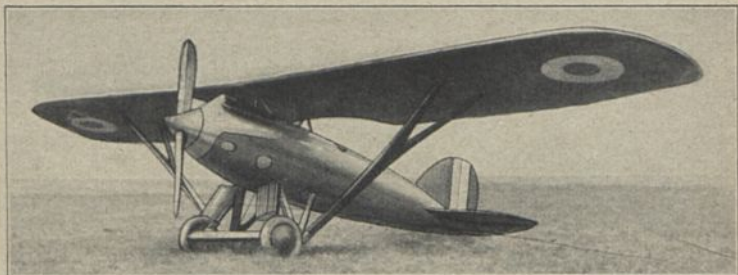
b = 9,50 m; l = 7,30 m; T = 15,50 qm; L = 1,17 t; N = 0,27 t;  
G = 1,44 t; M: Hispano 600 PS; Bst.: Holz, Stoff



Nieuport 42

Nieuport-Astra, Issy-les-Moulineaux

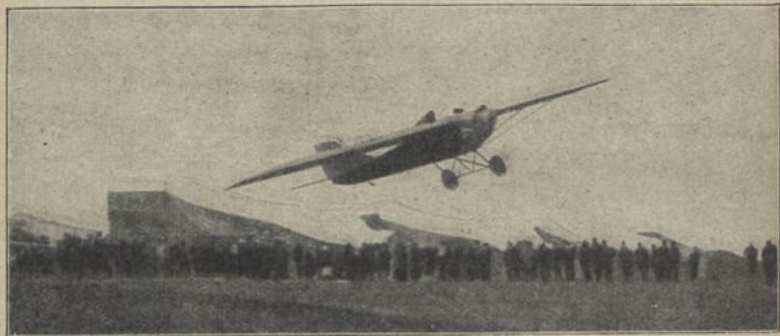
## Frankreich



Nieuport 42 C 1 (1924) KJ 1; E: Delage

b = 12,00 m; l = 7,50 m; T = 26,65 qm; L = 1,23 t; N = 0,50 t;  
 G = 1,73 t; V = 270 km/h; H = 7,5 km; M: Hispano 480 PS; MG: 2;  
 Bst.: Holz, Stoff

Nieuport-Astra, Issy-les-Moulineaux

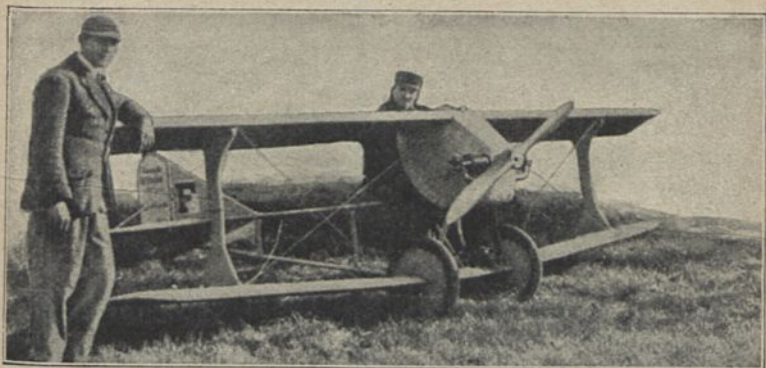


AUS V. LANGSDORFF „DAS LEICHTFLUGZEUG“, VERLAG H. BECHTOLD, FRANKFURT A. M.

Peyret (1923) Sp 1; E: L. Peyret

b = 10,00 m; l = 7,00 m; T = 15,00 qm; L = 0,15 t; N = 0,85 t;  
 G = 0,23 t; M: Sergant 17,5 PS; Bst.: Holz, Dural, Stoff

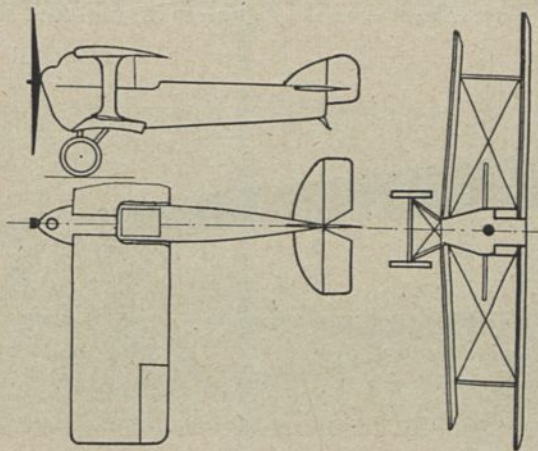
L. Peyret, Courtevoi



AUS V. LANGSDORFF „DAS LEICHTFLUGZEUG“, VERLAG H. BÜCHOLD, FRANKFURT A. M.

de Pischoff (1921) Sp 1; E: M. de Pischoff

$b = 5,20$  m;  $l = 3,50$  m;  $T = 7,50$  qm;  $L = 0,10$  t;  $N = 0,08$  t;  $G = 0,18$  t;  
M: Clerget 16 PS; Bst.: Holz, Stahl, Stoff

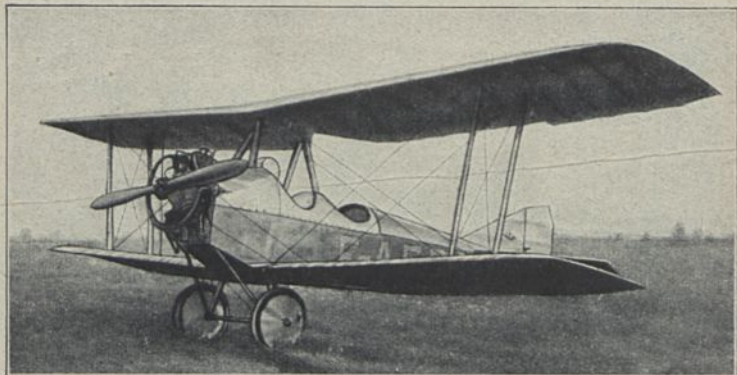


de Pischoff „Estafette“ (1922) Sp 1; E: M. de Pischoff

$b = 5,80$  m;  $l = 4,00$  m;  $T = 10,00$  qm;  $L = 0,17$  t;  $N = 0,11$  t;  $G = 0,28$  t;  
 $V = 115$  km/h;  $H = 3,5$  km; M: Anzani 25 PS; Bst.: Holz, Stahl, Stoff

M. de Pischoff, Paris

## Frankreich



Potez VIII (1920) Sp 2; E: H. Potez

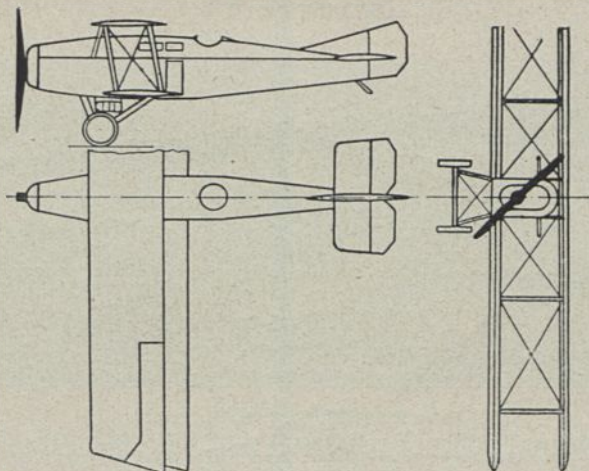
b = 8,00 m; l = 4,70 m; T = 19,00 qm; L = 0,22 t; N = 0,20 t; G = 0,44 t;  
 V = 142 km/h; H = 4,0 km; M: Potez 50 PS; Bst.: Holz, Stoff



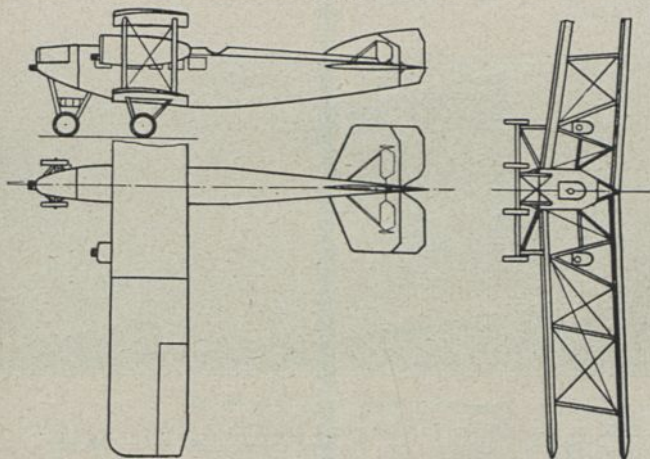
Potez IX (1923) V 5; E: H. Potez

b = 14,00 m; l = 9,80 m; T = 46,00 qm; L = 1,25 t; N = 0,80 t; G = 2,05 t;  
 V = 202 km/h; H = 6,5 km; M: Lorraine 370 PS; Bst.: Holz, Stoff

H. Potez, Levallois-Perret



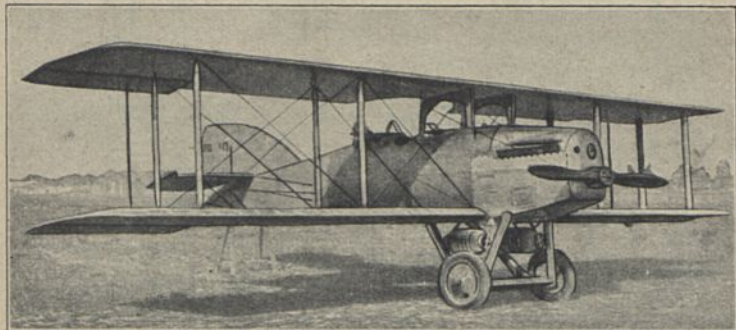
Potez IX



Potez X a (1921) V; E: H. Potez  
 $b = 18,40$  m;  $l = 12,95$  m;  $T = 95,00$  qm;  $L = 2,30$  t;  $N = 1,42$  t;  $G = 3,72$  t;  
 $V = 170$  km/h;  $H = 5,0$  km;  $M: 3 \times$  Hispano 180 PS = 540 PS  
 Bst.: Holz, Stoff

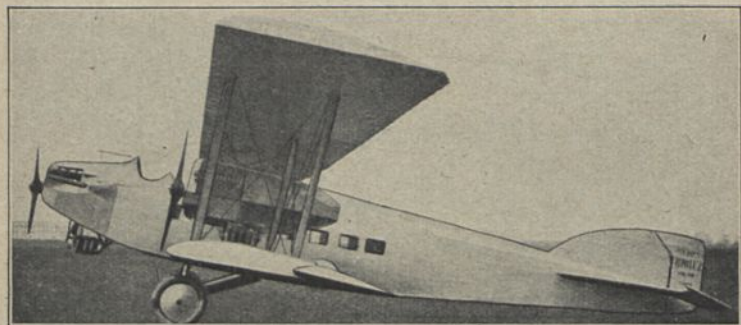
H. Potez, Levallois-Perret

## Frankreich



Potez XV (1923) Ka 2; E: H. Potez

b = 12,00 m; l = 8,40 m; T = 45,00 qm; L = 1,10 t; N = 0,62 t; G = 1,72 t  
 V = 200 km/h; H = 6,2 km; M: Lorraine 370 PS; MG: 3  
 Bst.: Holz, Stahl, Stoff



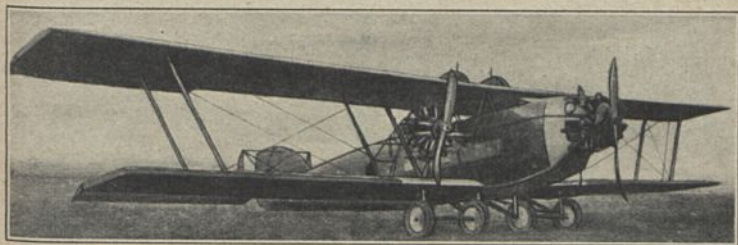
Potez XVIII (1923) V 14; E: H. Potez

b = 22,00 m; l = 14,80 m; T = 112,0 qm; L = 2,00 t; N = 2,57 t; G = 4,57 t  
 V = 195 km/h; H = 5,0 km; M: 3 × Lorraine 250 PS = 750 PS  
 Bst.: Dural, Holz, Stoff

H. Potez, Levallois-Perret



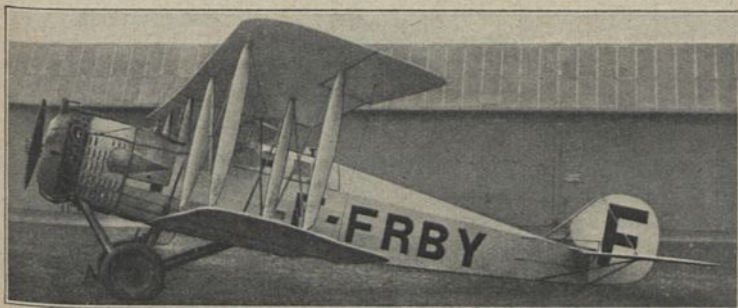
## Frankreich



Potez XXII (1924) V 15; E: H. Potez

b = 22,00 m; l = 16,05 m; T = 112,00 qm; L = 3,20 t; N = 2,20 t; G = 5,40 t;  
 V = 200 km/h; M: 3 × Bristol 380 PS = 1140 PS; Bst.: Holz, Stoff

H. Potez, Levallois-Perret

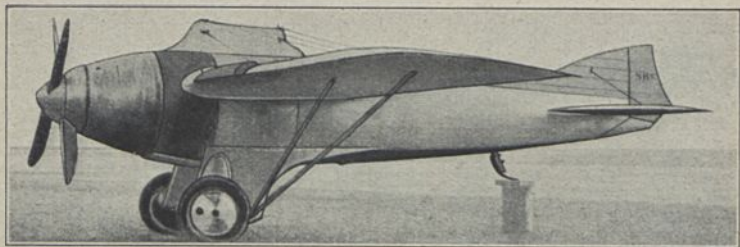


Salmson (1920) V 3; E: M. Béchereau

M. Salmson 250 PS; Bst.: Holz, Stoff

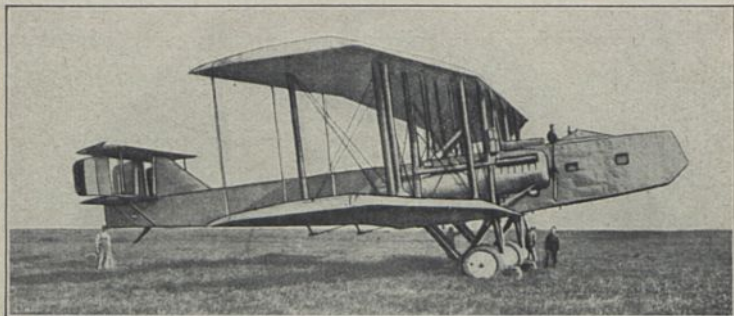
Soc. des Moteurs Salmson, Billancourt, Seine

## Frankreich



Salmson (1924) Sp 1; E: M. Béchereau  
 $b = 8,16 \text{ m}$ ;  $l = 7,92 \text{ m}$ ;  $T = 17,00 \text{ qm}$ ;  $L = 0,75 \text{ t}$ ;  $N = 0,95 \text{ t}$ ;  $G = 1,70 \text{ t}$ ;  
 M: Salmson 600 PS; Bst.: Holz, Stoff

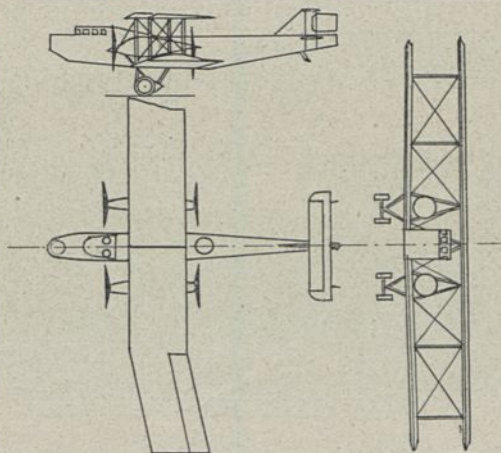
Soc. des Moteurs Salmson, Billancourt, Seine



Schneider „Henri Paul“ (1922) Kbn 4; E: H. Paul  
 $b = 30,00 \text{ m}$ ;  $l = 19,90 \text{ m}$ ;  $T = 220,0 \text{ qm}$ ;  $G = 10,0 \text{ t}$ ;  $V = 160 \text{ km/h}$ ;  $H = 4,5 \text{ km}$ ;  
 M:  $4 \times$  Lorraine 370 PS = 1480 PS; MG: 6; Bst.: Dural, Stoff

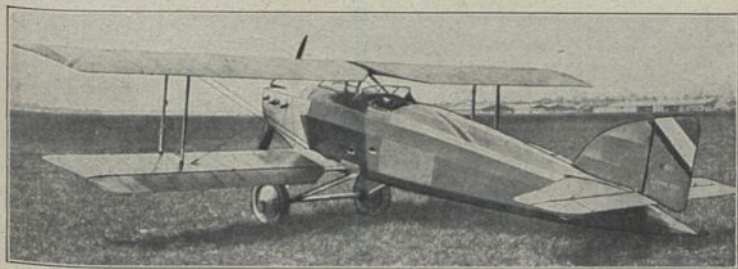
Etablissements Schneider & Cie., Paris

## Frankreich



Schneider „Henri Paul“

Etablissements Schneider &amp; Cie., Paris



S. E. C. M. 22 (1923) U 2

$b = 9,20 \text{ m}$ ;  $l = 6,70 \text{ m}$ ;  $T = 22,00 \text{ qm}$ ;  $L = 0,65 \text{ t}$ ;  $N = 0,34 \text{ t}$ ;  $G = 0,99 \text{ t}$ ;  
 $V = 170 \text{ km/h}$ ;  $M: H = 3,5 \text{ km}$ ; Hispano 180 PS; Bst.: Dural, Stoff

Soc. d'Emboutissage et de Constructions Mécaniques, Colombes, Seine

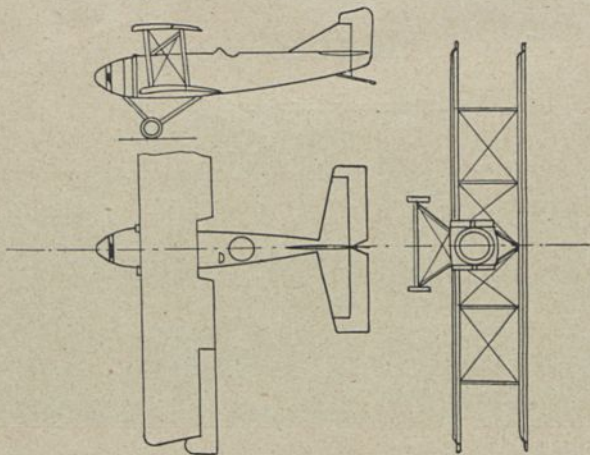
Taschenbuch der Luftflotten 1924/25

## Frankreich



S. E. C. M. 24 (1923) U 2

$b = 11,20$  m;  $l = 6,70$  m;  $T = 26,00$  qm;  $L = 0,50$  t;  $N = 0,25$  t;  $G = 0,75$  t;  
 $V = 135$  km/h; M: Le Rhône 80 PS; Bst.: Dural, Stoff

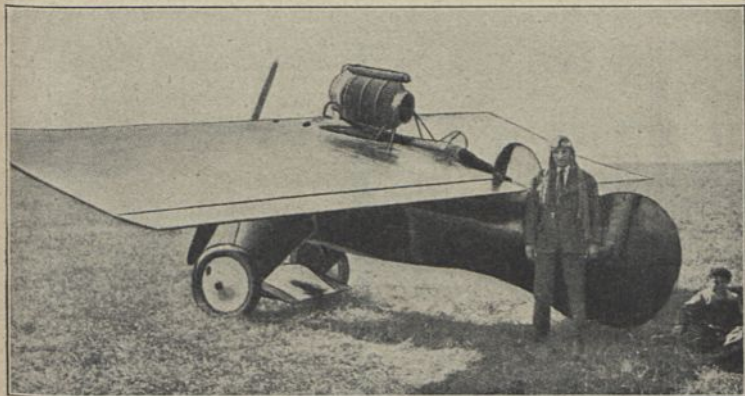


S. E. C. M. B. N. 2 (1924) Kbn 2

$b = 15,40$  m;  $l = 10,90$  m;  $T = 72,00$  qm;  $L = 1,92$  t;  $N = 0,94$  t;  $G = 2,86$  t;  
 $V = 160$  km/h; H = 5,0 km; M: Salmson 500 PS; MG: 2; Bst.: Dural, Stoff

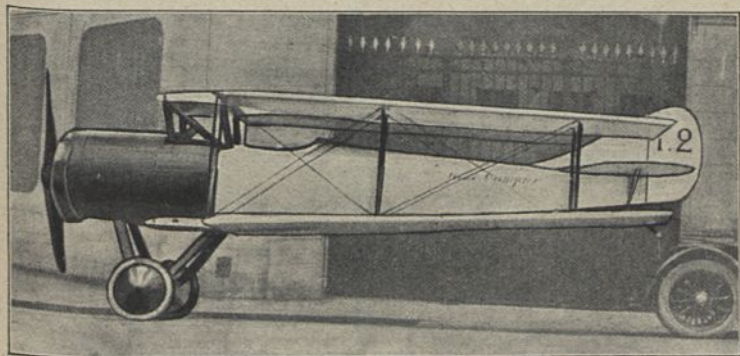
Soc. d'Emboutissage et de Constructions Mécaniques, Colombes, Seine

## Frankreich



Simplex (1922) Ex 1; E: M. Arnoux  
 $b = 9,00$  m;  $T = 14,00$  qm;  $L = 0,80$  t;  $N = 0,18$  t;  $G = 0,98$  t;  
 M: Hispano 320 PS; Bst.: Holz, Stoff

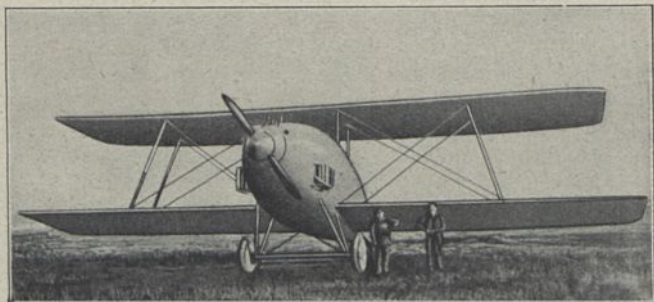
Soc. des Avions Simplex, Paris



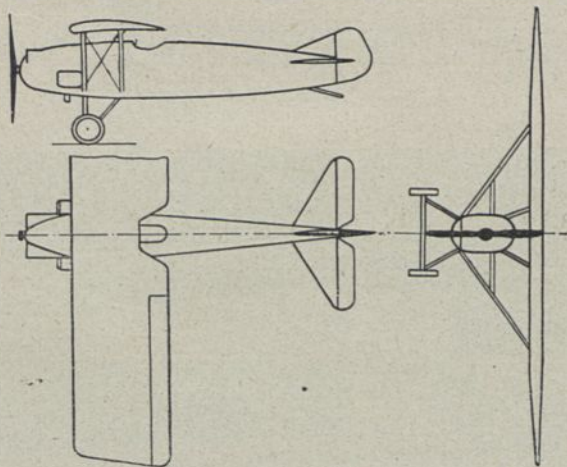
Tampier (1923) Ka 2; E: R Tampier  
 $T = 36,00$  qm;  $G = 1,50$  t;  $V = 190$  km/h; M: Hispano 300 PS; Bst.: Holz, Stoff

R. Tampier, Boulogne-sur-Seine

## Frankreich

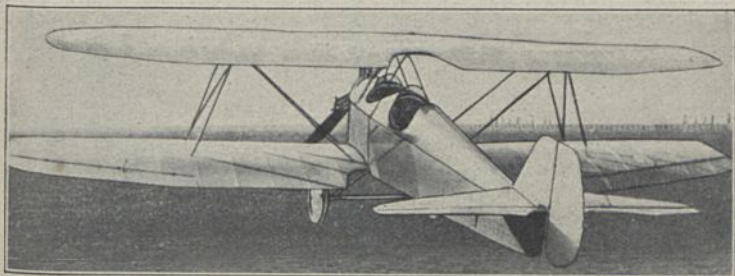


Wibault 2 B N 2 (1922) Ka 2; E: M. Wibault  
 b = 15,20 m; l = 12,75 m; T = 100,0 qm; L = 2,16 t; N = 2,34 t; G = 4,50 t;  
 V = 200 km/h; H = 5,0 km; M: Renault 600 PS; MG: 2; Bst.: Dural, Stoff



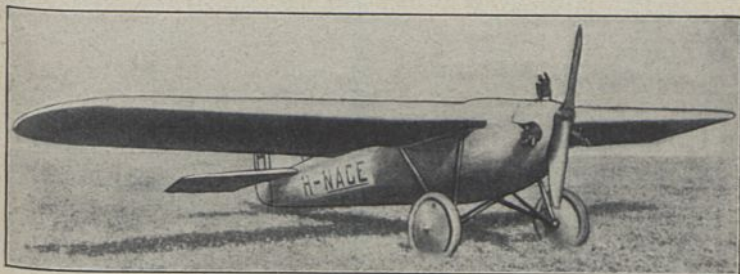
Wibault 3 C 1 (1923) KJ 1; E: M. Wibault  
 b = 11,60 m; l = 8,10 m; T = 26,50 qm; L = 0,99 t; N = 0,43 t; G = 1,42 t;  
 V = 245 km/h; H = 10,5 km; M: Hispano 300 PS; MG: 2; Bst.: Dural, Stoff

## Holland



Holland I (1924) Sp 2; E: J. D. Carley

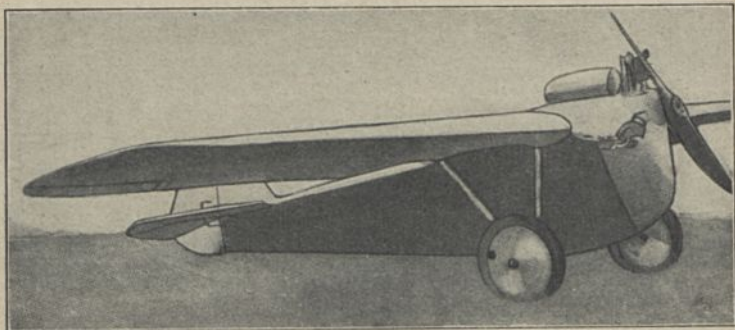
b = 7,70 m; l = 5,68 m; T = 14,00 qm; L = 0,22 t; N = 0,10 t; G = 0,32 t;  
 V = 150 km/h; M: Anzani 35 PS; Bst.: Holz, Stoff



Holland II (1924) Sp 1; E: J. D. Carley

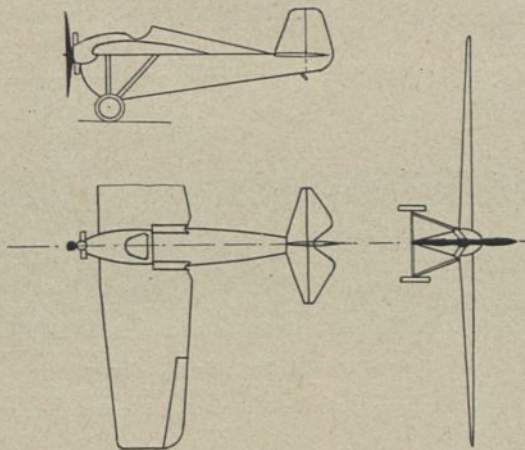
b = 7,69 m; l = 4,82 m; T = 10,20 qm; L = 0,17 t; N = 0,12 t;  
 G = 0,29 t; V = 150 km/h; M: Anzani 25 PS; Bst.: Holz, Stoff

## Holland



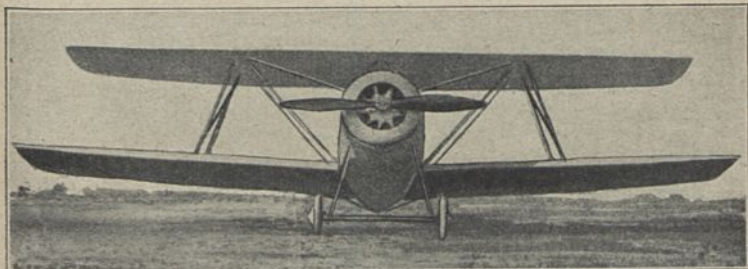
Carley I (1924) Sp 1; E: J. D. Carley

b = 7,50 m; l = 4,80 m; T = 10,12 qm; L = 0,13 t; N = 0,09 t;  
 G = 0,22 t; V = 140 km/h; M: Anzani 35 PS; Bst.: Holz, Stoff

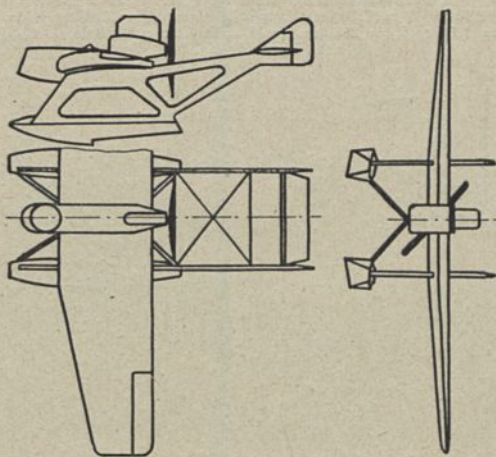


Carley I

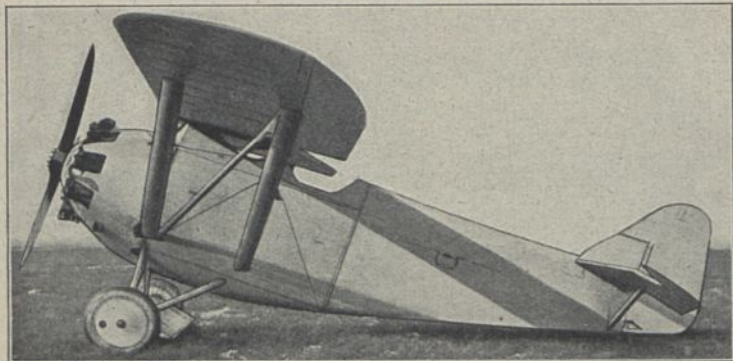




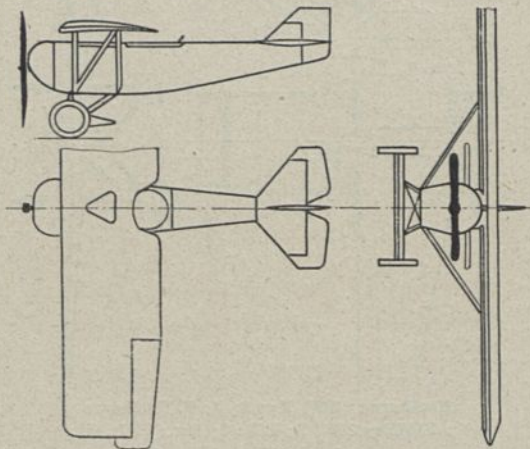
Carley C III (1923) U 2; E: J. D. Carley  
 $b = 10,50$  m;  $l = 7,00$  m;  $L = 0,42$  t;  $N = 0,22$  t;  $G = 0,64$  t;  
 $V = 150$  km/h; M: Le Rhône 110 PS; Bst.: Holz, Stoff



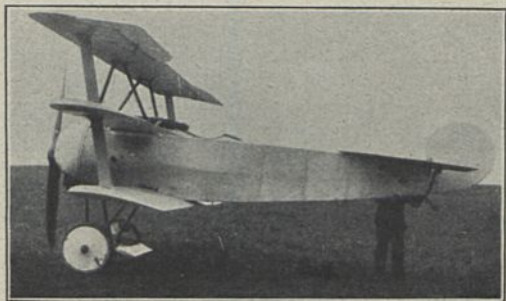
Koolhoven (1923) Kwt 2; E: F. Koolhoven  
 M: Siddeley 240 PS; MG: 2; Bst.: Holz, Stoff



Koolhoven F K 31 (1923) K<sub>j</sub> 1; E: F. Koolhoven  
 $b = 11,00 \text{ m}$ ;  $l = 7,20 \text{ m}$ ;  $T = 27,50 \text{ qm}$ ;  $L = 0,82 \text{ t}$ ;  $N = 0,68 \text{ t}$ ;  
 $G = 1,50 \text{ t}$ ;  $V = 255 \text{ km/h}$ ;  $H = 8,0 \text{ km}$ ; M: Bristol 400 PS;  
 MG: 2; Bst.: Holz, Stahl, Stoff



Koolhoven F K 31  
 Nationale Vliegtuigindustrie, Haag



Fokker Dr I (1917) KJ 1; E: A. H. G. Fokker

b = 6,72 m; l = 5,75 m; T = 16,00 qm; L = 0,37 t; N = 0,20 t; G = 0,57 t;  
 V = 200 km/h; H = 5,0 km; M: Oberursel 110 PS; MG: 2;  
 Bst.: Stahl, Holz, Stoff



Fokker D VII (1918) KJ 1; E: A. H. G. Fokker

b = 8,90 m; l = 6,90 m; T = 20,26 qm; L = 0,68 t; N = 0,22 t; G = 0,90 t;  
 V = 200 km/h; M: BMW 185 PS; MG: 2; Bst.: Stahl, Holz, Stoff

## Holland



Fokker F VI (1922) K 1; E: A. H. G. Fokker

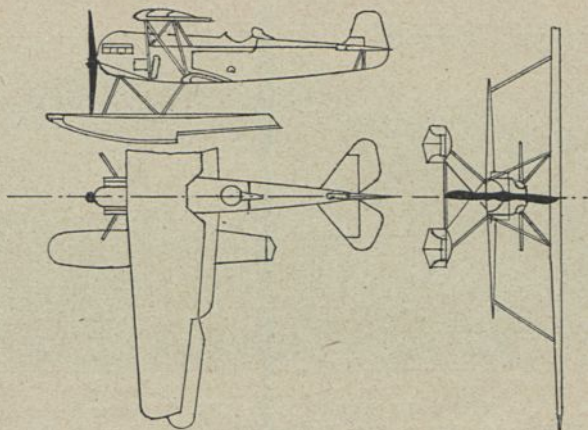
b = 12,60 m; l = 8,50 m; L = 1,15 t; N = 0,20 t; G = 1,33 t; V = 250 km/h;  
M: Hispano 300 PS; MG: 2; Bst.: Stahl, Holz, Stoff



Fokker D XI (1923) K j 1; E: A. H. G. Fokker

b = 11,40 m; l = 7,20 m; T = 21,40 qm; G = 1,25 t; V = 255 km/h;  
H = 5,0 km; M: Hispano 300 PS; MG: 2; Bst.: Stahl, Holz, Stoff

## Holland



Fokker D XI w (1923) Kwj 1; E: A. H. G. Fokker

b = 11,40 m; l = 8,00 m; T = 21,40 qm; L = 0,85 t; N = 0,46 t;  
G = 1,31 t; M: Hispano 300 PS; MG: 2; Bst.: Stahl, Holz, Stoff

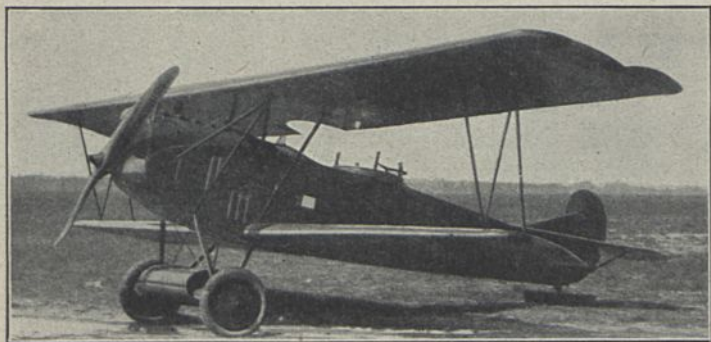


Fokker D XIII (1924) Kj 1; E: A. H. G. Fokker

N = 0,45 t; V = 300 km/h; M: Napier 450 PS; MG: 2;  
Bst.: Stahl, Holz, Stoff

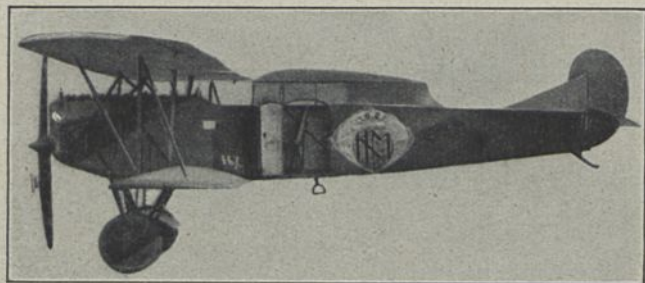
N. V. Nederlandsche Vliegtuigenfabriek, Amsterdam

## Holland



Fokker C I (1918) Ka 2; E: A. H. G. Fokker

b = 10,60 m; l = 7,20 m; T = 27,00 qm; L = 0,80 t; N = 0,35 t; G = 1,15 t;  
 V = 180 km/h; M: B. M. W. 185 PS; Bst.: Stahl, Holz, Stoff



Fokker C II (1922) V 3; E: A. H. G. Fokker

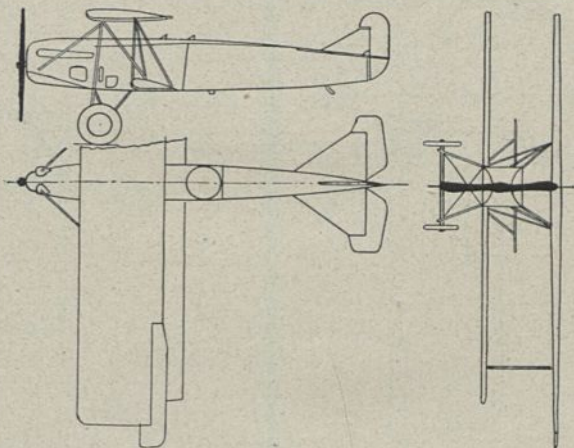
b = 10,63 m; l = 7,23 m; T = 27,00 qm; L = 0,83 t; N = 0,35 t; G = 1,18 t;  
 V = 185 km/h; M: B. M. W. 185 PS; Bst.: Stahl, Holz, Stoff

N. V. Nederlandsche Vliegtuigenfabriek, Amsterdam



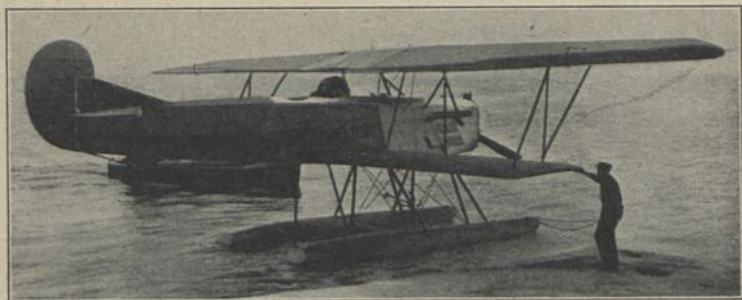
Fokker C IV (1923) Ka 2; E: A. H. G. Fokker

b = 12,03; l = 8,80 m; T = 39,20 qm; L = 1,22 t; N = 0,75 t; G = 1,97 t;  
 V = 225 km/h; H = 7,6 km; M: Liberty 400 PS; MG: 3;  
 Bst.: Stahl, Holz, Stoff



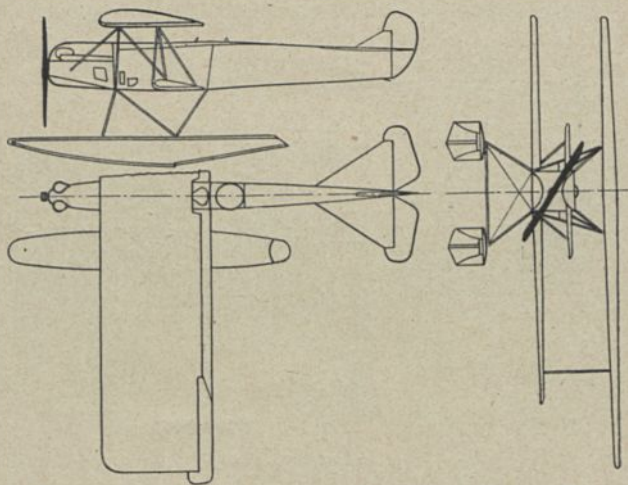
Fokker C IV

N. V. Nederlandsche Vliegtuigenfabriek, Amsterdam



Fokker C IV w (1923) Kwa 2; E: A. H. G. Fokker

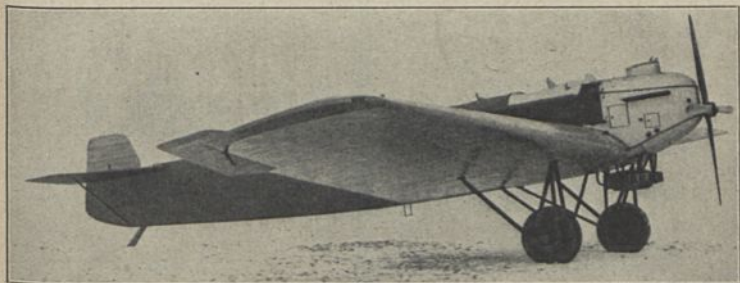
b = 14,43 m; l = 10,00 m; T = 49,70 qm; G = 2,25 t; M: Rolls Royce 360 PS;  
MG: 2; Bst.: Stahl, Holz, Stoff



Fokker C IV w

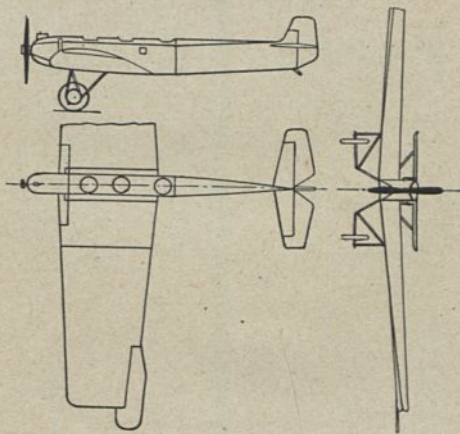
N. V. Nederlandsche Vliegtuigenfabriek, Amsterdam





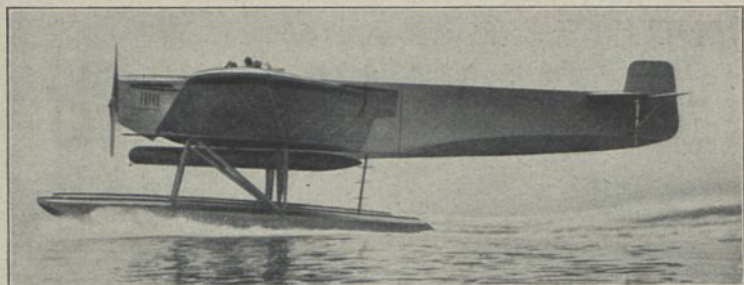
Fokker T III (1923) Ks 2; E: A. H. G. Fokker

b = 21,30 m; l = 12,80 m; T = 69,00 qm; L = 2,08 t; N = 1,50 t;  
 G = 3,58 t; V = 167 km/h; H = 4,0 km; M: Rolls Royce 360 PS; MG: 4;  
 Bst.: Stahl, Holz, Stoff



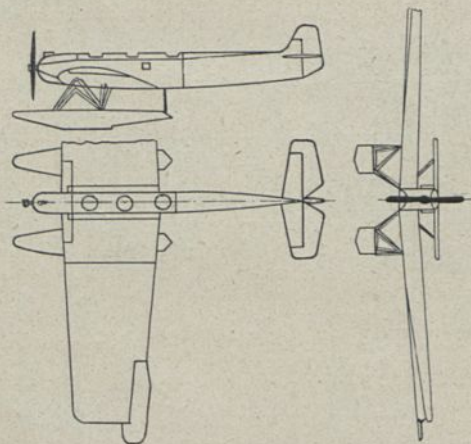
Fokker T III

N. V. Nederlandsche Vliegtuigenfabriek, Amsterdam



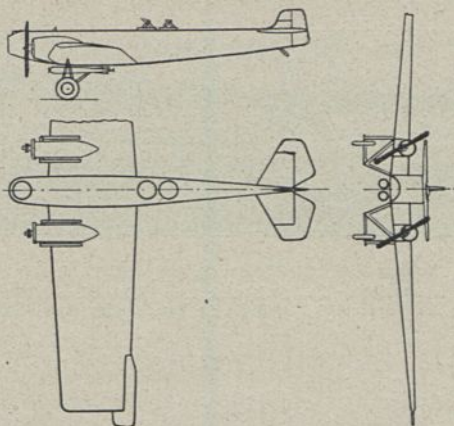
Fokker T III w (1923) Kwt 2; E: A. H. G. Fokker

b = 19,80 m; l = 13,50 m; T = 69,00 qm; L = 2,55 t; N = 1,75 t;  
G = 4,30 t; M: Napier 450 PS; MG: 4; Bst.: Stahl, Holz, Stoff



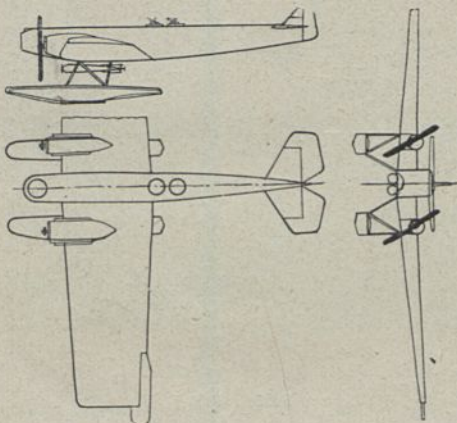
Fokker T III w

N. V. Nederlandsche Vliegtuigenfabriek, Amsterdam



Fokker 2 T IV (1924) Kt 3; E: A. H. G. Fokker

b = 23,50 m; l = 14,20 m; T = 80,00 qm; L = 3,20 t; N = 1,60 t; G = 4,80 t;  
 V = 185 km/h; H = 5,5 km; M: 2 × Rolls Royce 360 PS = 720 PS; MG: 4;  
 Bst.: Stahl, Holz, Stoff



Fokker 2 T IV w (1924) Kwt 2; E: A. H. G. Fokker

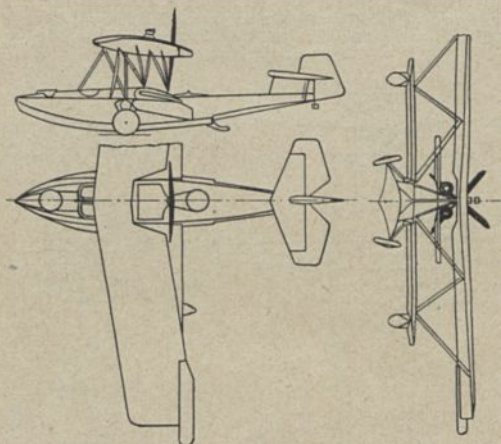
b = 23,50 m; l = 15,00 m; T = 80,00 qm; L = 3,50 t; N = 1,60 t; G = 5,10 t;  
 V = 175 km/h; H = 4,5 km; M: 2 × Rolls Royce 360 PS = 720 PS; MG: 4;  
 Bst.: Stahl, Holz, Stoff

N. V. Nederlandsche Vliegtuigenfabriek, Amsterdam



Fokker F B I (1922) Ksa 3; E: A. H. G. Fokker

b = 18,12 m; l = 11,85 m; T = 56,00 qm; L = 1,79 t; N = 0,81 t; G = 2,60 t;  
 H = 4,0 km; M: Napier 450 PS; MG: 1; Bst.: Stahl, Holz, Stoff, Duralboot

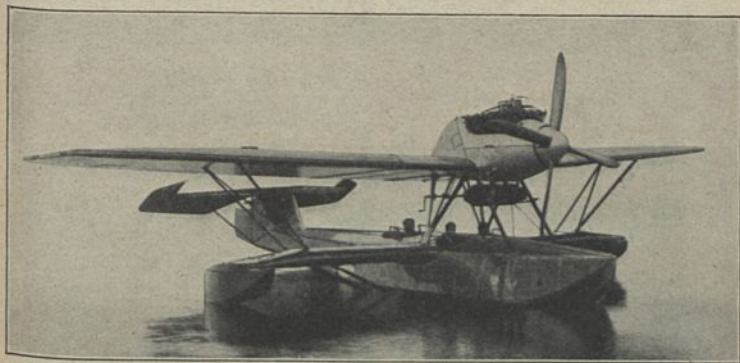


Fokker F B I

## Holland



Fokker F B I

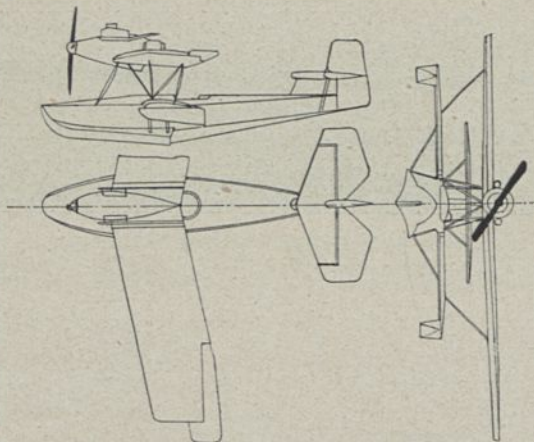


Fokker F B II (1923) Ksa 3; E: A. H. G. Fokker

b = 18,20 m; l = 12,00 m; T = 40,00 qm; L = 1,82 t; N = 0,80 t; G = 2,63 t;  
 V = 200 km/h; M: Napier 450 PS; MG: 2; Bst.: Stahl, Holz, Stoff, Duralboot

N. V. Nederlandsche Vliegtuigenfabriek, Amsterdam

## Holland



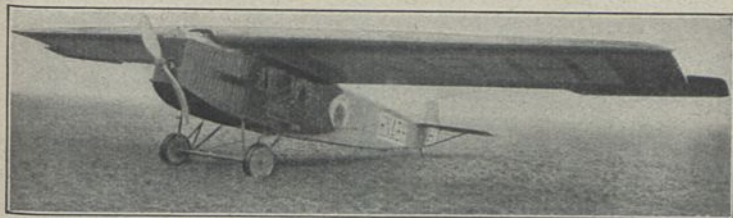
Fokker F B II



Fokker F II (V 45) (1919) V 5; E: A. H. G. Fokker  
 b = 16,10 m; l = 11,00 m; T = 42,00 qm; L = 1,20 t; N = 0,70 t; G = 1,90 t;  
 V = 150 km/h; H = 4,0 km; M: B. M. W. 185 PS; Bst.: Stahl, Holz, Stoff

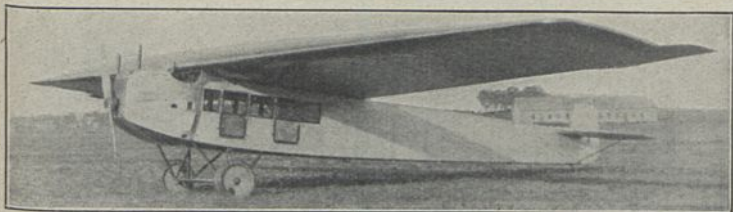
N. V. Nederlandsche Vliegtuigenfabriek, Amsterdam

## Holland



Fokker F III (1921) V 6; E: A. H. G. Fokker

b = 16,00 m; l = 10,30 m; T = 42,00 qm; L = 1,20 t; N = 0,70 t;  
G = 1,90 t; V = 160 km/h; M: Siddeley 230 PS; Bst.: Stahl, Holz, Stoff



Fokker F IV (1922) V 11; E: A. H. G. Fokker

b = 24,80 m; l = 15,00 m; N = 1,80 t; V = 170 km/h;  
M: Rolls Royce 360 PS; Bst.: Stahl, Holz, Stoff

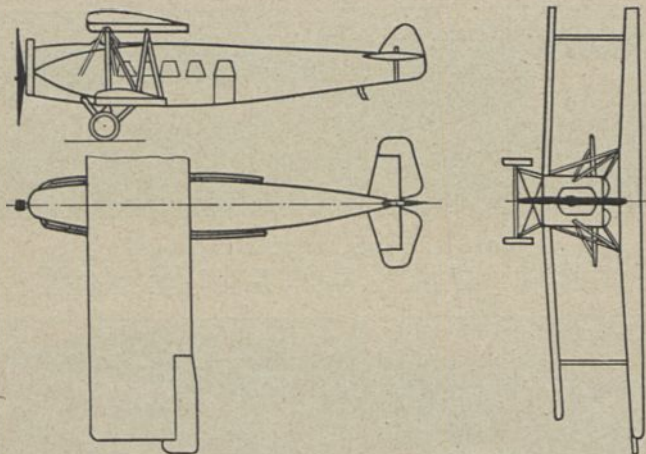


Fokker F V (1923) V 10; E: A. H. G. Fokker

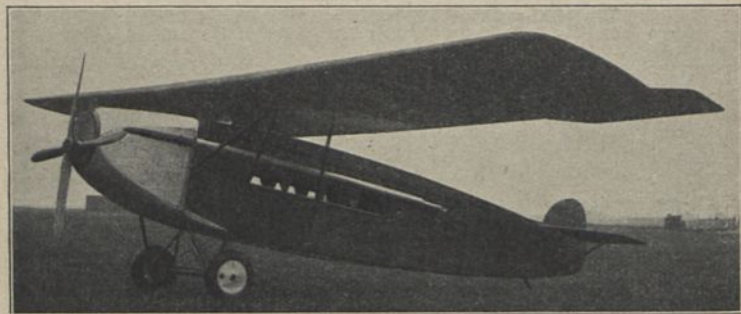
b = 16,00 m; l = 12,00 m; T = 67,70 qm; L = 1,90 t; N = 120 t; G = 3,10 t;  
V = 180 km/h; M: Rolls Royce 360 PS; Bst.: Stahl, Holz, Stoff

N. V. Nederlandsche Vliegtuigenfabriek, Amsterdam

## Holland



Fokker F V



Fokker F V (1923) V 10; E: A. H. G. Fokker

b = 16,00 m; l = 12,00 m; T = 44,50 qm; L = 1,77 t; N = 0,91 t; G = 2,68 t;  
 V = 190 km/h; M: Rolls Royce 360 PS; Bst.: Stahl, Holz, Stoff

N. V. Nederlandsche Vliegtuigenfabriek, Amsterdam

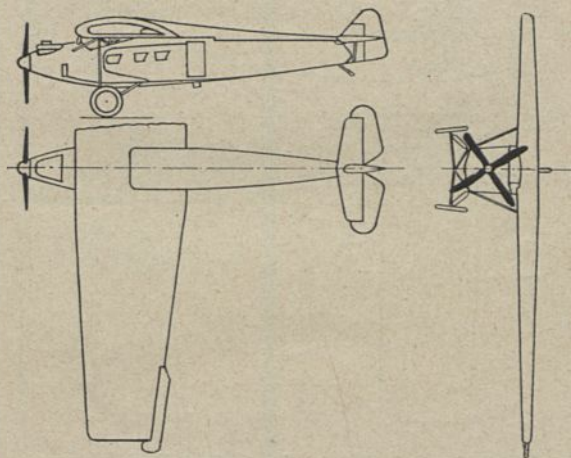


## Holland



Fokker F VII (1924) V 8; E: A. H. G. Fokker

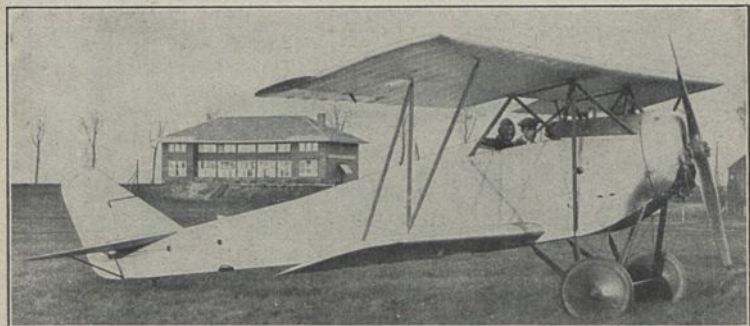
b = 20,30 m; l = 13,50 m; T = 70,00 qm; L = 1,95 t; N = 1,30 t; G = 3,25 t;  
 V = 190 km/h; M: Rolls Royce 360 PS; Bst.: Stahl, Holz, Stoff



Fokker F VII

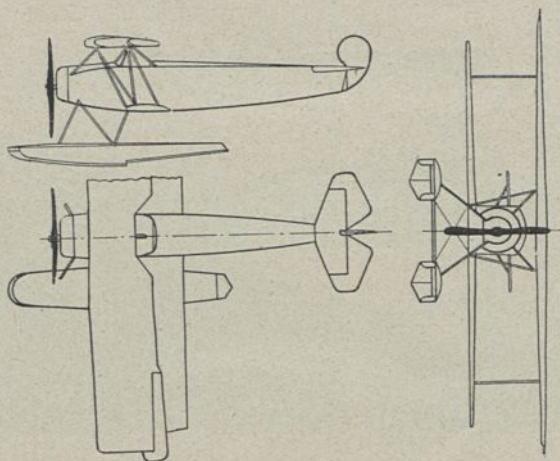
N. V. Nederlandsche Vliegtuigenfabriek, Amsterdam

## Holland



Fokker S II (1922) U 2; E: A. H. G. Fokker

b = 11,30 m; l = 7,70 m; T = 27,60 qm; L = 0,73 t; N = 0,33 t; G = 1,00 t  
 V = 150 km/h; M: Le Rhône 80 PS; Bst.: Stahl, Holz, Stoff



Fokker S II W (1923) U w 2; E: A. H. G. Fokker

b = 11,26 m; l = 7,70 m; T = 27,60 qm; L = 0,76 t; N = 0,30 t; G = 1,06 t  
 V = 145 km/h; M: Thulin 110 PS; Bst.: Stahl, Holz, Stoff

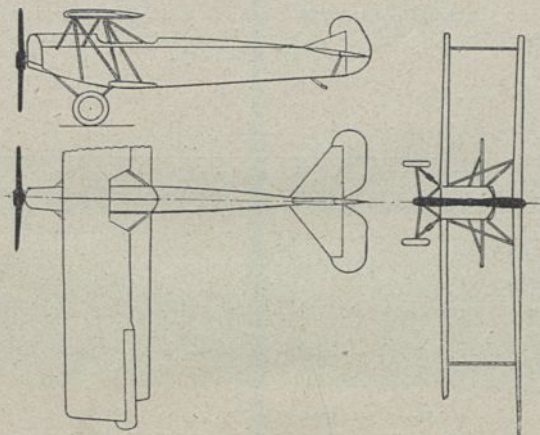
N. V. Nederlandsche Vliegtuigenfabriek, Amsterdam

## Holland



Fokker S III (1923) U 2; E: A. H. G. Fokker

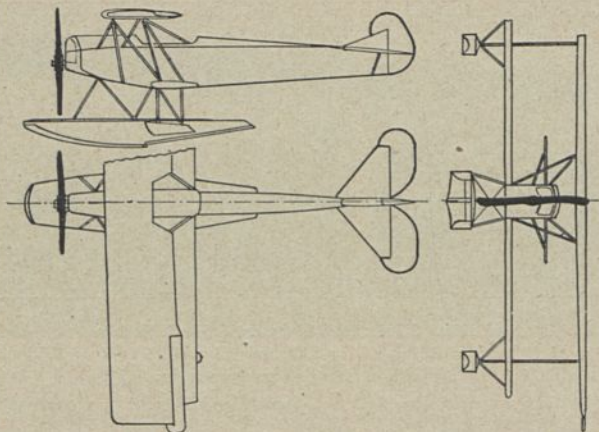
b = 11,40 m; l = 8,50 m; T = 28,20 qm<sup>2</sup>; G = 0,94 t; V = 165 km/h  
 M: Mercedes 120 PS; Bst.: Stahl, Holz, Stoff



Fokker S III

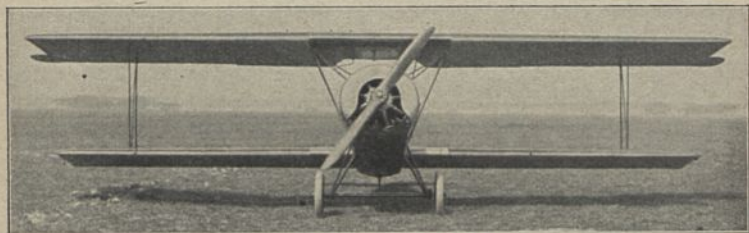
N. V. Nederlandsche Vliegtuigenfabriek, Amsterdam

## Holland

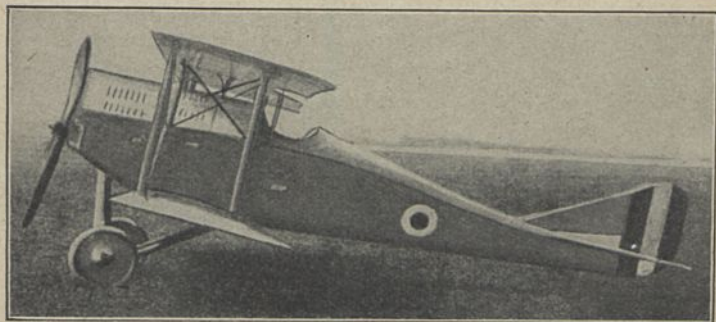


Fokker S III w (1923) U w 2; E: A. H. G. Fokker

b = 11,40 m; l = 8,50 m; T = 28,20 qm; W = 1,08 t; M: Mercedes 120 PS;  
Bst.: Stahl, Holz, Stoff



Fokker S IV (1924) U 2; E: A. H. G. Fokker  
M: Le Rhône 110 PS; Bst.: Stahl, Holz, Stoff



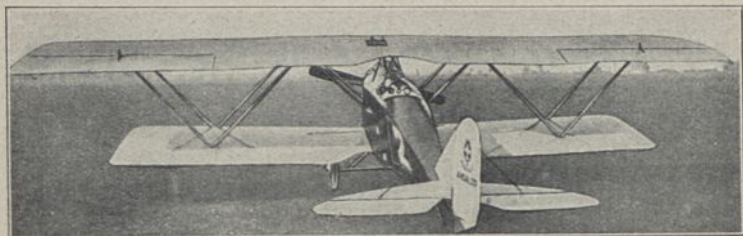
Ansaldo S. V. A. „Balilla“ (1922) Kj 1; E: Savoia u. Verduzzio  
 b = 7,68 m; l = 6,50 m; T = 24,20 qm; L = 0,64 t; N = 0,25 t; G = 0,89 t  
 V = 215 km/h; M: S. P. A. 200 PS; MG: 2; Bst.: Holz, Stoff



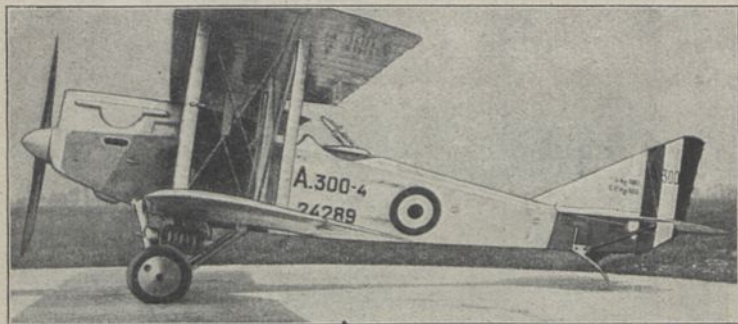
Ansaldo A 200 (1923) Kj 1; E: Verduzzio  
 M: S. P. A. 200 PS; MG: 2  
 Bst.: Holz, Stoff

Soc. Anon. Aeronautica Ansaldo, Turin

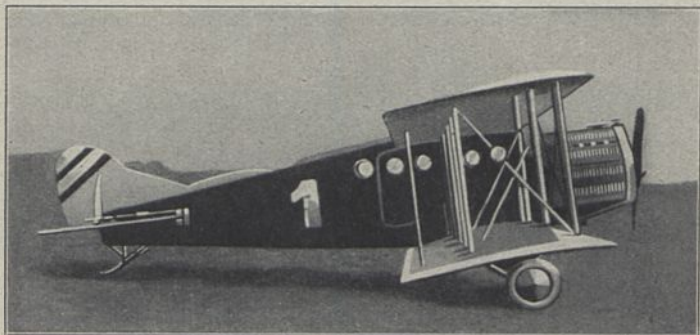
## Italien



Ansaldo „A. P. Postale“ (1923) P 1; E: Verduzzio  
 $b = 10,96 \text{ m}$ ;  $l = 8,30 \text{ m}$ ;  $T = 35,00 \text{ qm}$ ;  $L = 0,78 \text{ t}$ ;  $N = 0,50 \text{ t}$ ;  
 $G = 1,28 \text{ t}$ ;  $V = 180 \text{ km/h}$ ; M: S. P. A. 200 PS; Bst.: Holz, Stoff



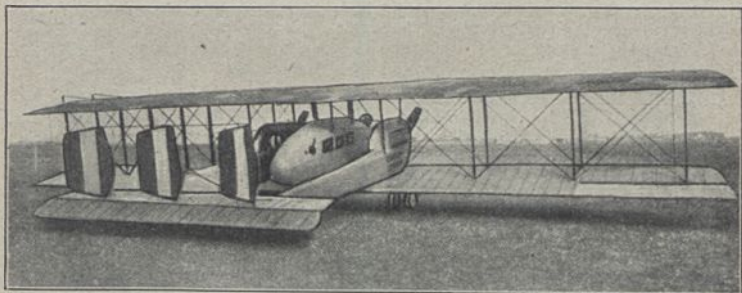
Ansaldo A 300 $\frac{1}{4}$  (1922) Ka 2; E: Verduzzio  
 $b = 11,24 \text{ m}$ ;  $l = 8,75 \text{ m}$ ;  $T = 39,50 \text{ qm}$ ;  $L = 1,14 \text{ t}$ ;  $N = 0,50 \text{ t}$ ;  
 $G = 1,64 \text{ t}$ ;  $V = 200 \text{ km/h}$ ;  $H = 6,5 \text{ km}$ ; M: Fiat 300 PS; MG: 2  
 Bst.: Holz, Stoff



Ansaldo A 300/c (1922) V 6; E: Verduzzio

b = 13,30 m; l = 9,80 m; T = 44,00 qm; L = 1,15 t; N = 0,75 t; G = 1,90 t;  
V = 181 km/h; M: Fiat 300 PS; Bst.: Holz, Stoff

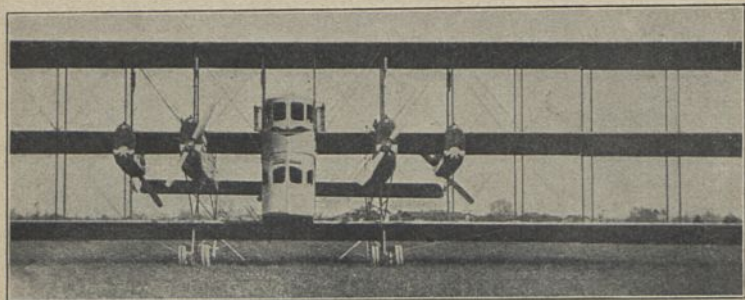
Soc. Anon. Aeronautica Ansaldo Turin



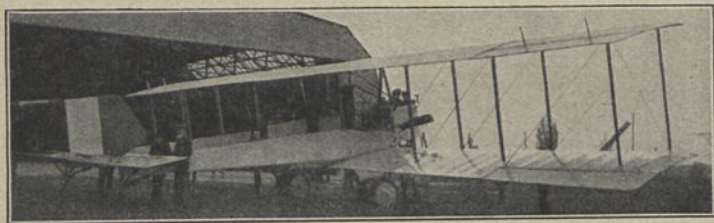
Breda BA 5 (1923); E: E. Breda

b = 27,00 m; l = 15,00 m; T = 160,00 qm; L = 4,00 t; N = 2,40 t;  
G = 6,40 t; V = 190 km/h; M: 4 × S.P.A. 200 PS = 800 PS; Bst.: Holz, Stoff

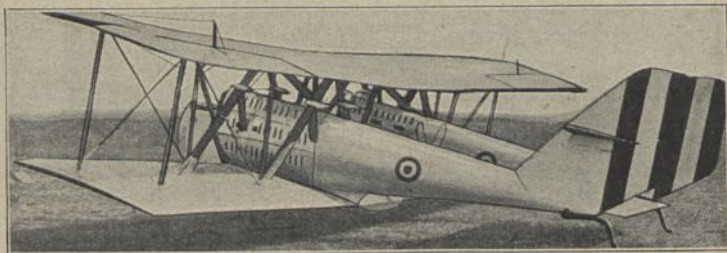
Soc. Italiana E. Breda, Mailand



Caproni (1921) V 33; E: G. Caproni  
 N = 3,50 t; M: 4 × Isotta Fraschini 400 PS = 1600 PS



Caproni (1917) Kbn 3; E: G. Caproni  
 b = 22,00 m; l = 11,50 m; T = 94,00 qm; L = 2,40 t; N = 1,50 t; G = 3,90 t;  
 M: 3 × Isotta 170 PS = 510 PS; MG: 3; Bst.: Holz, Stoff

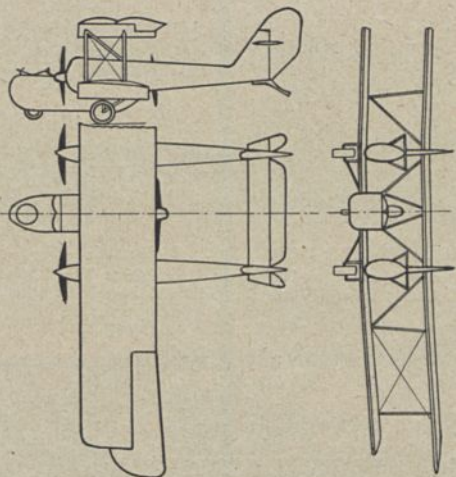


Caproni 600 (1923) Kbn 3; E: G. Caproni  
 b = 20,72 m; l = 10,80 m; T = 100,00 qm; L 2,30 t; N = 1,70 t; G = 4,00 t;  
 V = 160 km/h; M: 3 × S.P.A. 200 PS = 600 PS; MG: 4; Bst.: Holz, Stoff

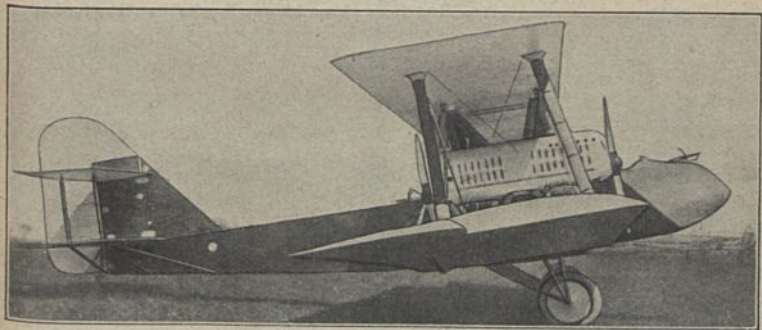
Soc. Per Lo Sviluppo Dell'Aviazione in Italia, Caproni, Mailand



## Italien



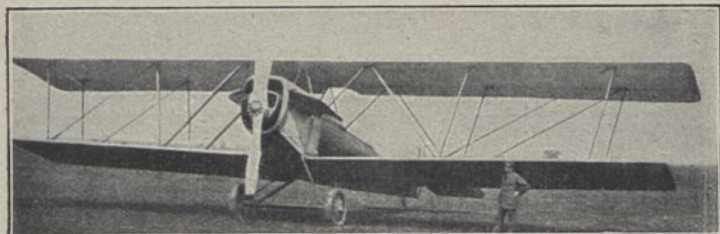
Caproni (1923)



Caproni LB 4 (1924) Kbn 4; E: G. Caproni

$b = 25,00 \text{ m}$ ;  $l = 12,50 \text{ m}$ ;  $T = 143,0 \text{ qm}$ ;  $L = 3,52 \text{ t}$ ;  $N = 1,98 \text{ t}$ ;  $G = 5,50 \text{ t}$ ;  
 $V = 180 \text{ km/h}$ ;  $H = 5,0 \text{ km}$ ;  $M: 4 \times \text{S. P. A. } 200 \text{ PS} = 800 \text{ PS}$ ;  $MG: 4$ ;  
 Bst.: Holz, Stoff

Soc. Per Lo Sviluppo Dell'Aviazione in Italia, Caproni, Mailand



Fiat BR 1 (1922) Sp 1; E: Rosatelli

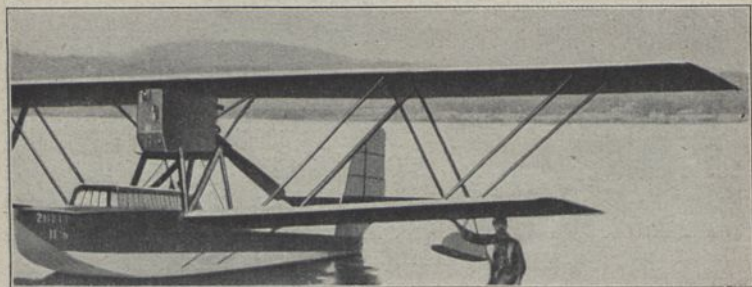
b = 15,50 m; l = 9,80 m; T = 72,00 qm; L = 2,25 t; N = 1,00 t; G = 3,25 t;  
V = 250 km/h; H = 5,0 km; M: Fiat 600 PS; Bst.: Holz, Stoff



Fiat AL (1923) V 6; E: Rosatelli

b = 14,75 m; l = 8,90 m; T = 56,25 qm; L = 1,50 t; N = 0,75 t; G = 2,25 t;  
V = 185 km/h; M: Fiat 300 PS; Bst.: Holz, Stoff

Soc. Anon. F. I. A. T., Turin

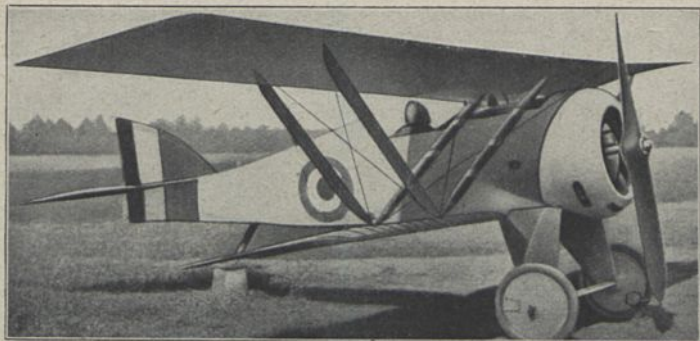


Nieuport-Macchi M 9 bis. (1921) Vs 5; E: G. Macchi

T = 44,5 qm; L = 1,10 t; N = 0,52 t; G = 1,62 t; V = 180 km/h; M: Isotta  
250 PS; Bst.: Holz, Stoff

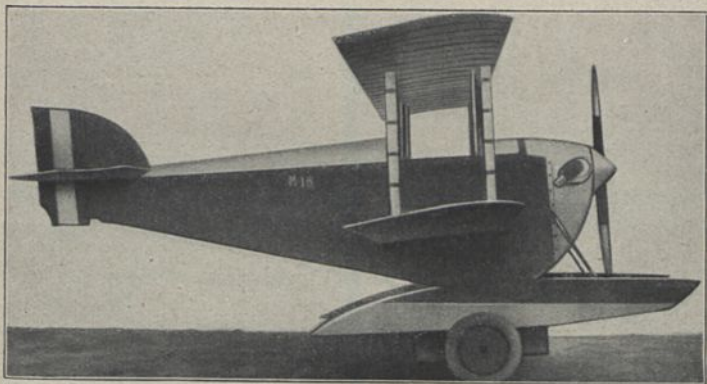
Soc. Anon. Nieuport-Macchi, Varese

## Italien



Nieuport-Macchi M 14 (1919) K<sub>1</sub> 1; E: G. Macchi

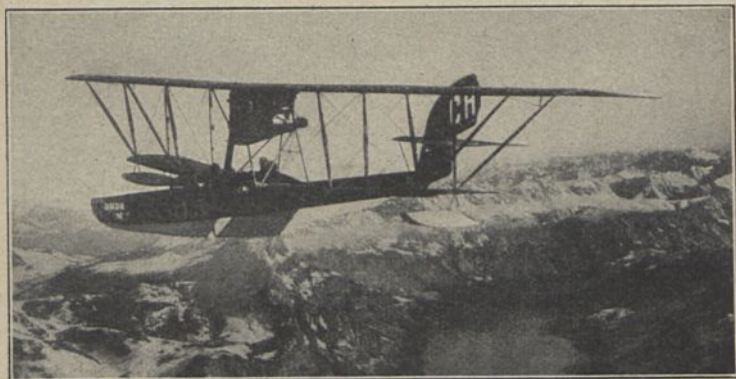
T = 16,60 qm; N = 0,20 t; V = 180 km/h; M: Le Rhône 180 PS; MG: 2  
Bst.: Holz, Stoff



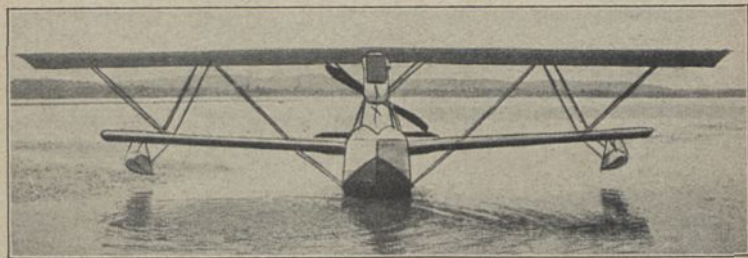
Nieuport-Macchi M 16 bis (1922) Spw 1; E: G. Macchi

b = 6,40 m; l = 5,20 m; T = 12,00 qm; L = 0,17 t; N = 0,09 t; G = 0,25 t;  
V = 126 km/h; H = 3,7 km; M: Anzani 30 PS; Bst.: Holz, Stoff

Soc. Anon. Nieuport-Macchi, Varese

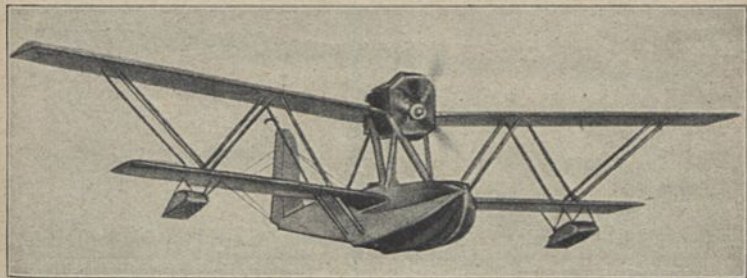


Nieuport-Macchi (1920) Vs 5; E: G. Macchi  
 L = 1,10 t; N = 0,52 t; G = 1,62 t; V = 180 km/h;  
 M: Isotta 250 PS; Bst.: Holz, Stoff



Nieuport-Macchi M 18; E: G. Macchi; Bst.: Holz, Stoff

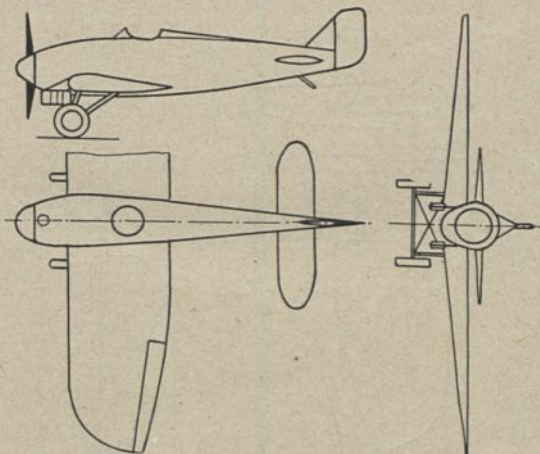
## Italien



„AEROPLANE“

Nieuport-Macchi M 19 (1923) Sp 1; E: G. Macchi  
 V = 216 km/h; M: Fiat 700 PS; Bst.: Holz, Stoff

Soc. Anon. Nieuport-Macchi, Varese



Piaggio (1924) Kj 1; E: Pegna

b = 10,40 m; l = 7,00 m; T = 18,00 qm; L = 0,65 t; N = 0,30 t; G = 0,98 t;  
 V = 255 km/h; H = 5,0 km; M: Hispano 300 PS; MG: 2;  
 Bst.: Holz, Stoff

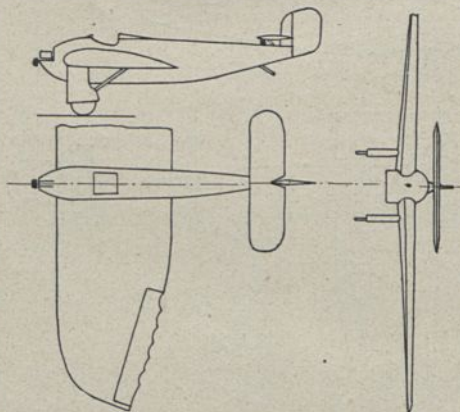
Soc. Anon. Piaggio Co., Genua



Pegna-Bonmartini-Bastianelli P. R. B. 1 (1923) Vs 24;

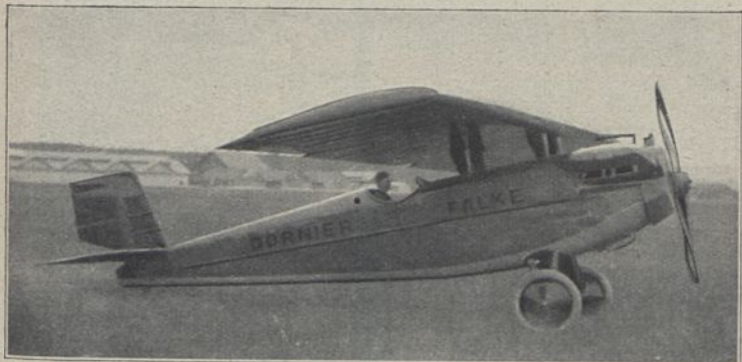
E: Pegna, Rossi, Bastianelli

b = 31,4 m; l = 18,00 m; T = 206,0 qm; L = 5,20 t; N = 3,00 t; G = 8,20 t;  
V = 170 km/h; M: 4 × Isotta 260 PS = 1040 PS; Bst.: Holz, Stoff



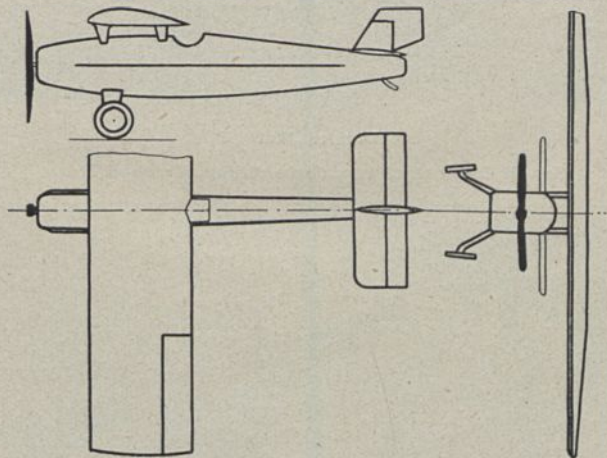
Pegna-Bonmartini „Rondine“ (1923) Sp 1; E: Pegna

b = 10,00 m; l = 5,00 m; T = 20,00 qm; L = 0,13 t; N = 0,08 t; G = 0,21 t;  
V = 100 km/h; M: A. B. C. 10 PS; Bst.: Holz, Stoff



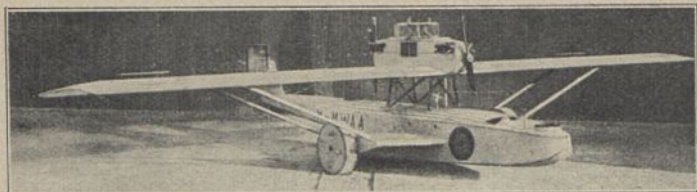
Dornier „Falke“ (1922) K1 1; E: C. Dornier

b = 10,00 m; l = 7,43 m; T = 20,00 qm; L = 0,90 t; N = 0,30 t; G = 1,20 t;  
 V = 260 km/h; H = 7,0 km; M: Hispano 300 PS; MG: 2; Bst : Dural



Dornier „Falke“

Soc. di Costruzioni Meccaniche di Pisa, Marina di Pisa

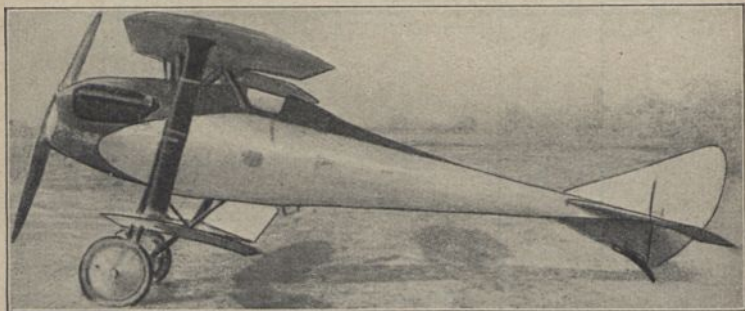


Dornier „Wal“ (1922) Ksb 5; E: C. Dornier  
 b = 22,50 m; l = 16,15 m; T = 96,00 qm; L = 3,25 t; N = 2,20 t; G = 5,45 t;  
 V = 185 km/h; H = 5,0 km; M: 2 × Rolls Royce 360 PS = 720 PS; MG: 4;  
 Bst.: Dural



Dornier „Wal“ (1923)

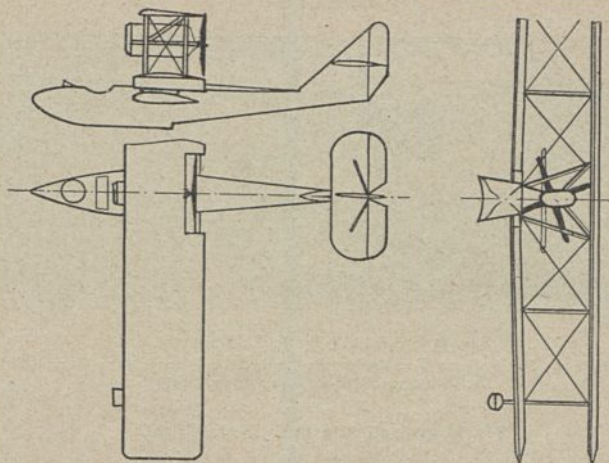
Soc. di Construzioni Meccainche di Pisa, Marina di Pisa



Savoia S 52 (1924) Kj 1; E: Marchetti  
 T = 24,00 qm; L = 0,80 t; N = 0,30 t; G = 1,10 t; V = 280 km/h; H = 5,0 km;  
 M: Hispano 300 PS; MG: 2; Bst.: Holz, Stoff

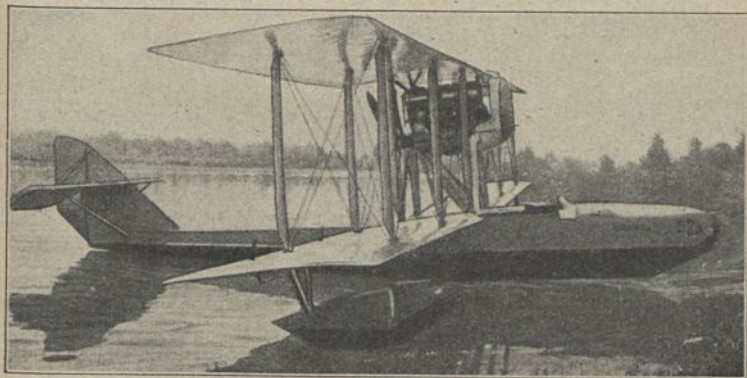
Soc. Idrovolanti Alta Italia, Sesto Calende





Savoia S 16 (1922) Ksa 2; E: Marchetti

b = 14,80 m; l = 10,00 m; T = 53,00 qm; L = 1,30 t; N = 1,30 t; G = 2,60 t;  
 V = 170 km/h; M: Fiat 300 PS; Bst.: Holz, Stoff

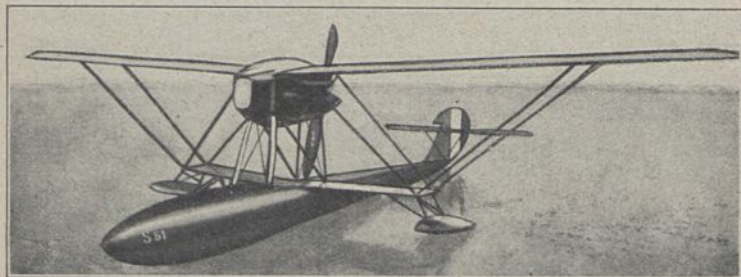


Savoia S 23 (1922) Us 2; E: Marchetti

b = 12,44 m; l = 10,00 m; T = 43,40 qm; G = 1,40 t;  
 V = 150 km/h; M: Isotta 160 PS; Bst.: Holz, Stoff

Soc. Idrovolanti Alta Italia, Sesto Calende

## Italien

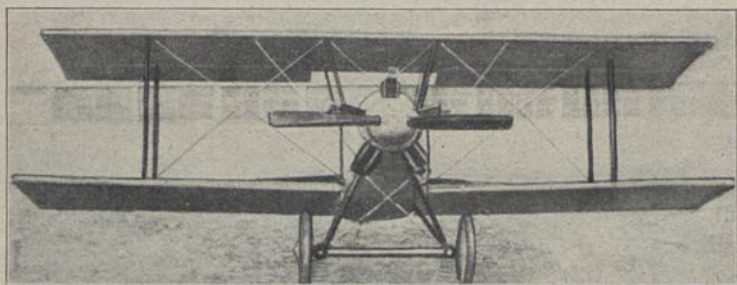


Savoia S 51 (1923) Sp 1; E: Marchetti

b = 10,00 m; l = 8,00 m; T = 23,00 qm; L = 0,78 t; N = 0,30 t; G = 1,08 t;  
M: Hispano 300 PS; Bst.: Holz, Stoff

Soc. Idrovolanti Alta Italia, Sesto Calende

## Japan



Itoh I (1922) Sp 1

b = 5,80 m; l = 5,11 m; L = 0,20 t; N = 0,10 t; G = 0,30 t; V = 129 km/h;  
M: Itoh 45 PS; Bst.: Holz, Stoff

Itoh Aeroplane Co., Tsudanuma, Chiba

## Japan

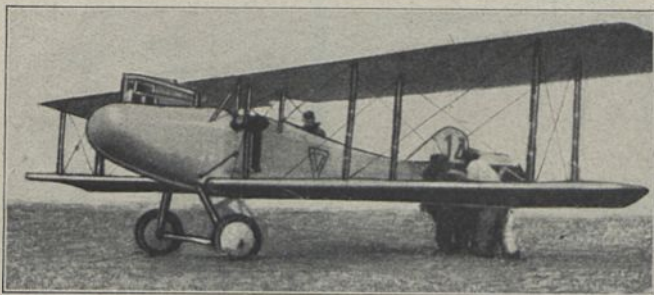


„AEROPLANE“

Itoh III (1922) Ka 1;

b = 10,60 m; l = 7,71 m; T = 28,80 qm; G = 1,57 t; V = 180 km/h;  
 M: Maybach 300 PS; MG 2; Bst.: Holz, Stoff

Itoh-Aeroplane Co., Tsudanuma, Chiba

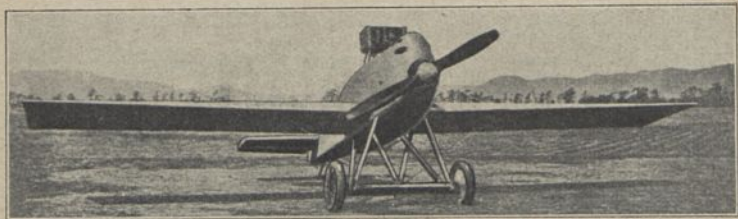


Nakajima B 6 (1922) Kb 2; E: C. Nakajima

b = 14,76 m; l = 8,98 m; T = 51,00 qm; L = 0,95 t; N = 1,00 t;  
 G = 1,95 t; V = 130 km/h; M: Rolls Royce 360 PS; MG: 1;  
 Bst.: Dural, Stoff

Japan-Flugzeugwerke Co., Ootamachi, Gunma

## Japan



Kawanishi Nr. 2 (1923) Ka 2

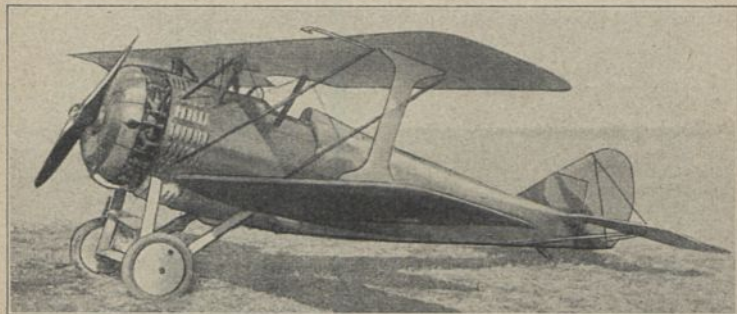
b = 6,58 m; l = 9,67 m; T = 13,70 qm; V 160 km/h; M: Hall Scott 200 PS;  
Bst.: Holz, Stoff



Kawanishi Nr. 3 (1923) Ka 2

b = 11,00 m; l = 7,50 m; T = 31,00 qm; V = 140 km/h;  
M: Maybach 300 PS; Bst.: Holz, Stoff

## Japan



Matsui (1924) Kij 1; E: G. Matsui

b = 9,25 m; l = 6,20 m; T = 22,00 qm; G = 1,10 t; V = 210 km/h  
 M: Salmson 250 Ps; MG: 2; Bst.: Holz, Stoff

Matsui, Tokorozawa

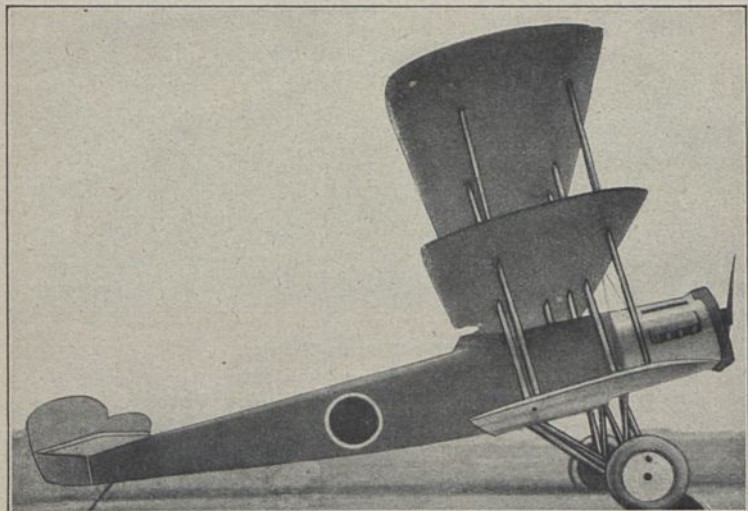


Mitsubishi Nr. 1 (1923) Kij 1; E: Smith

b = 9,75 m; l = 7,20 m; G = 1,02 t; M: Hispano 300 PS; MG: 2;  
 Bst.: Holz, Stoff

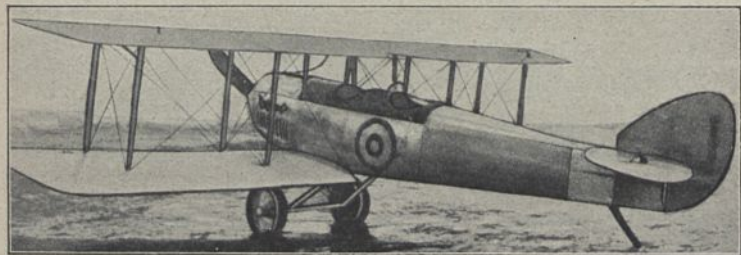
Mitsubishi, Nainenki Kaisha, Nagoya

## Japan

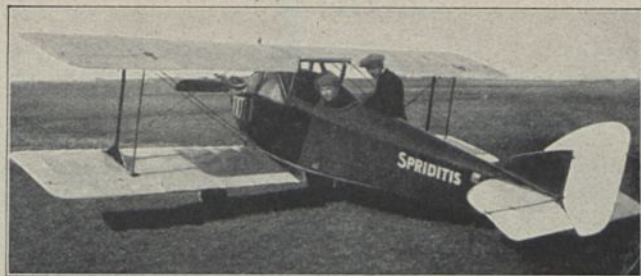


Mitsubishi Nr. 2 (1923) K 1; E: Smith  
 V = 130 km/h; M: Napier 450 PS; Bst.: Holz, Stoff

Mitsubishi, Nainenki Kaisha, Nagoya



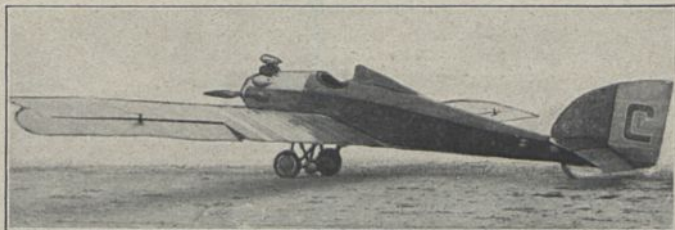
Shirato (1923) U 2  
 M: Hispano 180 PS; Bst.: Holz, Stoff  
 Shirato Flugzeugwerke, Samukawa, Chiba



Vitol „Spriditis“ (1924) Sp 1; E: Vitol

b = 5,80 m; l = 4,68 m; T = 10,40 qm; L = 0,16 t; N = 0,09 t; G = 0,25 t;  
V = 120 km/h; M: Anzani 25 PS; Bst.: Holz, Stoff

Vitol, Riga



Zukurs C I (1924) Sp 1; E: H. Zukurs

b = 13,20 m; l = 6,50 m; T = 14,00 qm; L = 0,17 t; N = 0,09 t; G = 0,26 t;  
V = 103 km/h; M: Harley 12 PS; Bst.: Holz, Stoff

H. Zukurs, Riga

## Litauen



Dobkevitch D 1 (1922) Sp 1; E: G. Dobkevitch

b = 7,90 m; l = 4,50 m; T = 7,50 qm; L = 0,16 t; V = 150 km/h;  
H = 3,8 km; M: Haacke 30 PS; Bst.: Holz, Stoff

G. Dobkevitch, Kowno

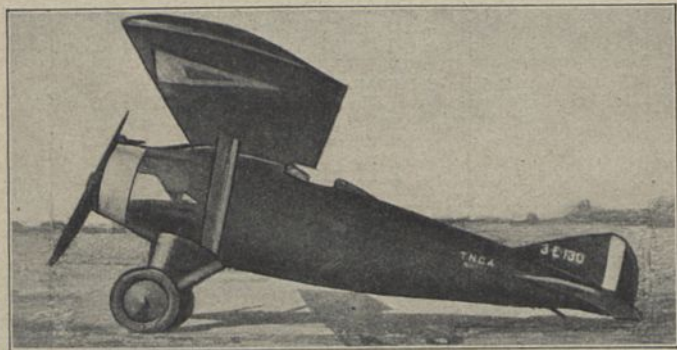
## Litauen



Dobkevitch D 2 (1924) Ka 2; E: G. Dobkevitch  
 b = 14,00 m; l = 6,12 m; L = 0,84 t; V = 248 km/h; H = 9,0 km;  
 M: Benz 200 PS; MG: 2; Bst.: Holz, Stoff

G. Dobkevitch, Kowno

## Mexiko

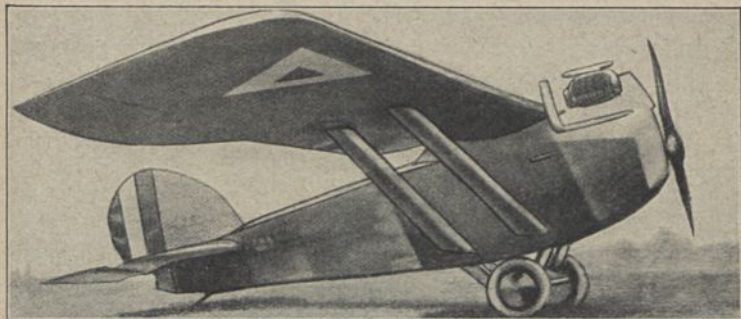


Quetzalcoatl 3 E 130 (1924) Kj 1; E: A. de Lascrain y Osio  
 T = 16,00 qm; L = 0,67 t; N = 0,19 t; G = 0,86 t; V = 140 km/h;  
 H = 6,0 km; M: Gnôme 160 PS; MG: 2; Bst.: Holz, Stoff

National Aircraft Factory, Valbuena



## Mexiko



„AEROPLANE“

Quetzalcoatl 4 E 113 (1923) Ka 2; F: A. de Lascrain y Osio  
 T = 33,00 qm; L = 1,13 t; N = 0,62 t; G = 1,75 t; V = 200 km/h;  
 H = 6,5 km; M: B. M. W. 185 PS; MG: 2; Bst.: Holz, Stoff

National Aircraft Factory, Valbuena

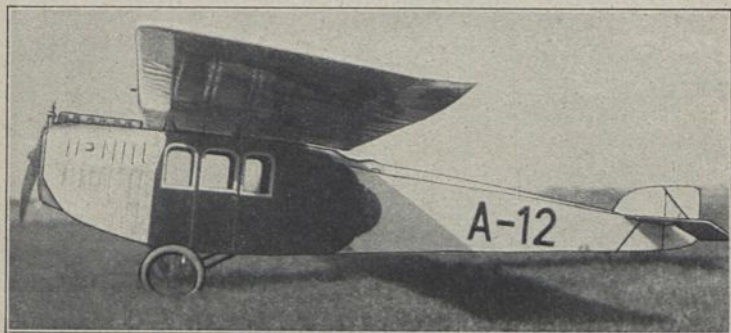
## Österreich



Avis BS-II (1924) U 2; E: J. v. Berg  
 b = 9,40 m; l = 7,67 m; T = 17,50 qm; L = 0,55 t; N = 0,21 t; G = 0,76 t;  
 V = 145 km/h; H = 3,0 km; M: Mercedes 100 PS; Bst.: Holz, Stahl, Stoff

„Avis“, Flugzeug- u. Autowerke G. m. b. H., Wien

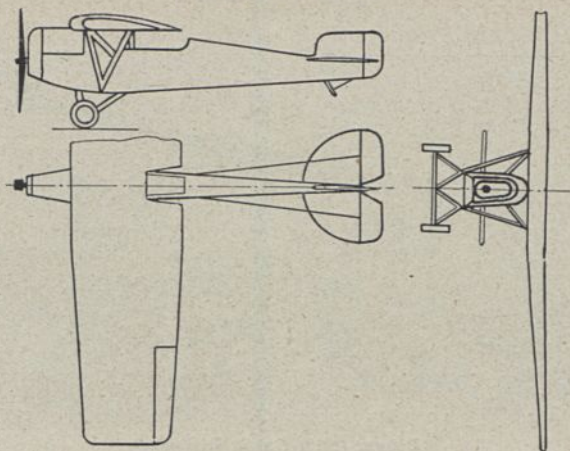
## Österreich



Avis BV-I (1924) V 5; E: J. v. Berg  
 M: B. M. W. 185 PS; Bst.: Holz, Stahl, Stoff

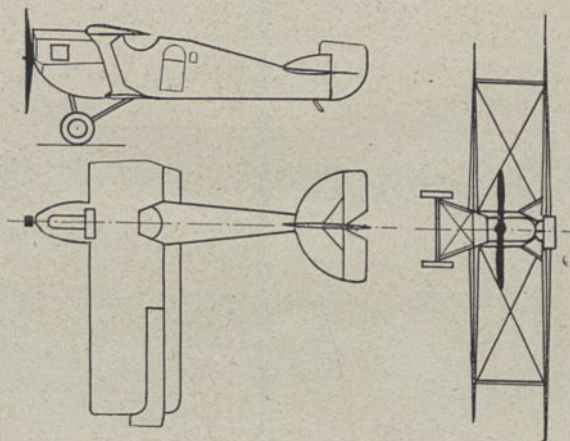


Avis BGV-I (1924) V 8; E: J. v. Berg  
 $b = 19,60 \text{ m}$ ;  $l = 13,20 \text{ m}$ ;  $T = 65,00 \text{ qm}$ ;  $L = 2,18 \text{ t}$ ;  $N = 0,92 \text{ t}$ ;  $G = 3,10 \text{ t}$ ;  
 $M = 2 \times 100 \text{ PS}$ ,  $1 \times 250 \text{ PS} = 450 \text{ PS}$ ; Bst.: Holz, Stahl, Stoff



Hopfner S t (1923) U 2; E: Th. Hopfner

b = 12,00 m; l = 7,53 m; T = 27,00 qm; L = 0,80 t; N = 0,70 t; G = 1,50 t;  
 V = 145 km/h; M: Fiat-Mercedes 100 PS; Bst.: Holz, Stoff  
 Th. Hopfner, Wien

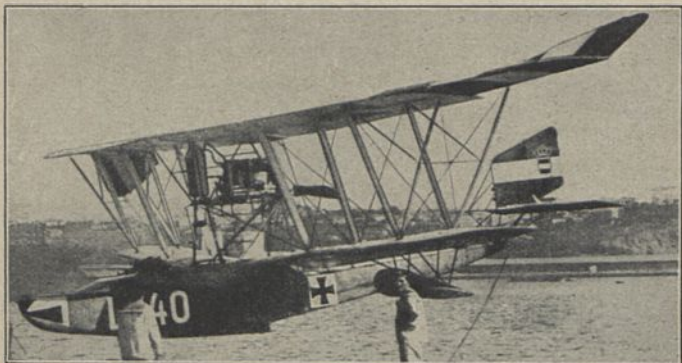


Ehrlich V (1924) V 3; E: Ehrlich

b = 10,00 m; l = 7,60 m; T = 31,00 qm; L = 0,85 t; N = 0,40 t; G = 1,25 t;  
 V = 160 km/h; M: Hiero 200 PS; Bst.: Holz

Zentral-Äviatik und Automobil-Ges., Wien

## Österreich



Lohner (1918) Ksa 2; E: Lohner  
M: Benz 150 PS; MG: 2; Bst.: Holz, Stoff

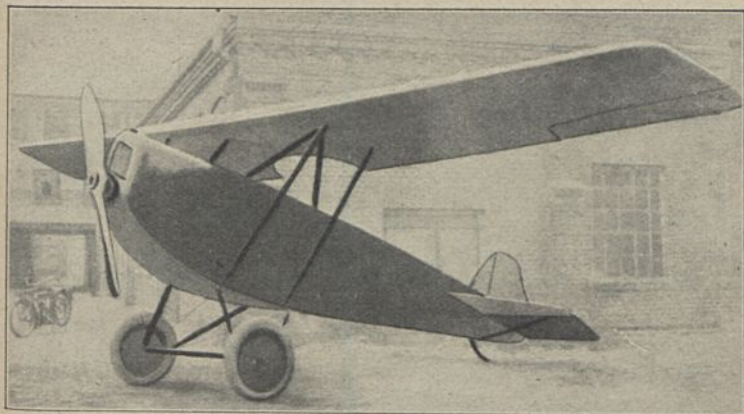
Motor-Luftfahrzeug-Gesellschaft, Wien

## Polen



Gabriel (1924) Sp 2; E: W. Gabriel  
T = 16,50 qm; L = 0,48 t; N = 0,24 t; G = 0,72 t; V = 175 km/h;  
M: Mercedes 75/85 PS; Bst.: Holz, Stoff

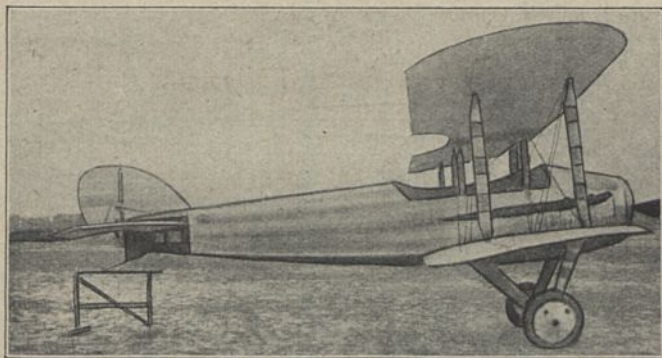
Möbelfabrik Gabriel, Bromberg



Gabriel (1924) Sp 2; E: W. Gabriel  
 T = 10,65 qm; L = 0,43 t; N = 0,24 t; G = 0,67 t; V = 195 km/h;  
 M: Mercedes 75/85; Bst.: Holz, Stoff

Möbelfabrik Gabriel, Bromberg

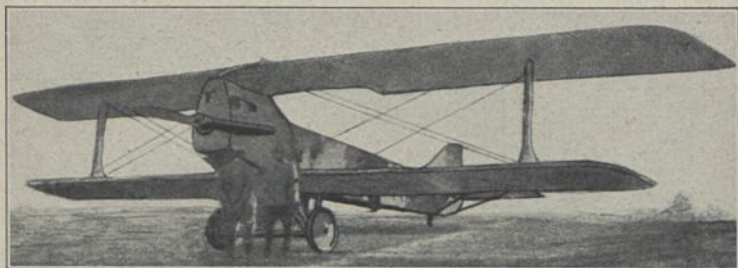
## Rumänien



Protopopescu Proto J-29 (1924) Ka 2; E: Protopopescu  
 b = 9,80 m; l = 6,50 m; T = 29,00 qm; L = 0,65 t; N = 0,30 t; G = 0,95 t;  
 V = 175 km/h; H = 5,5 km; M: Hispano 300 PS; Bst.: Holz, Stoff

Militär-Werke, Bukarest

## Rumänien

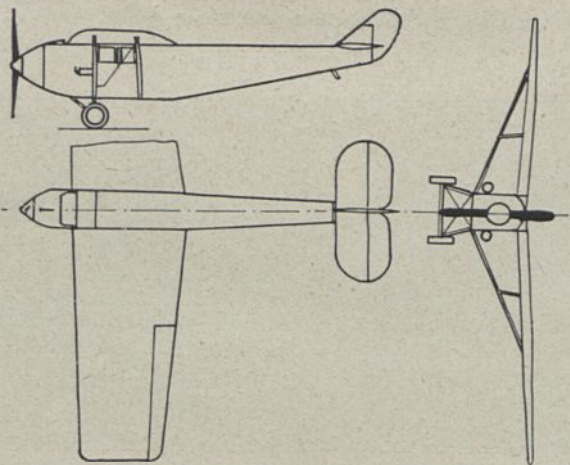


Astra (1923) Ka 2; E: Sesefsky

b = 12,60 m; l = 8,62 m; T = 36,60 qm; L = 1,12 t; N = 0,50 t; G = 1,62 t;  
 V = 185 km/h; H = 5,5 km; M: Benz 260 PS; MG: 1; Bst.: Holz, Stoff

Waggonfabrik Astra, Arad

## Rußland



Alexandroff AK 1 (1924) V 4; E: Alexandroff

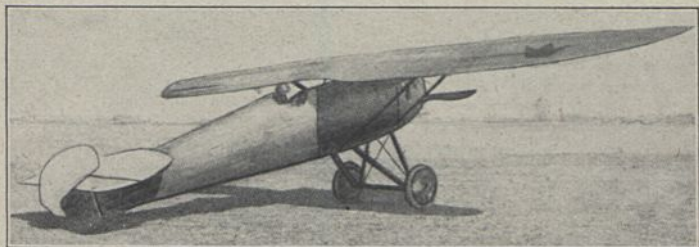
b = 14,00 m; l = 10,50 m; T = 37,00 qm; L = 0,55 t; V = 147 km/h;  
 M: Salmson 180 PS; Bst.: Holz, Stoff

Alexandroff, Moskau



AEROPLANE

Mälmslatt (1922) Ka 2,  
M: Maybach 260 PS; MG: 2; Bst.: Holz, Stoff



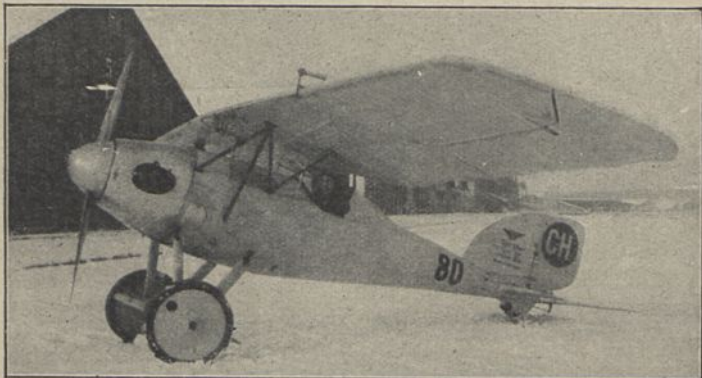
Mälmslatt J 23 (1923) Kj 1  
L = 0,76 t; N = 0,22 t; G = 0,98 t; V = 250 km/h; H = 8,0 km;  
M: B. M. W. 185 PS; MG: 2; Bst.: Holz, Stoff

Heeres-Flugzeugbau, Mälmslatt



Phoenix C 1 (1918) Ka 2; E: L. Kirste  
b = 11,00 m; l = 7,80 m; T = 29,00 qm; L = 0,82 t; N = 0,42 t; G = 1,24 t;  
V = 170 km/h; H = 5,0 km; M: Hiero 230 PS; MG: 2; Bst.: Holz, Stoff

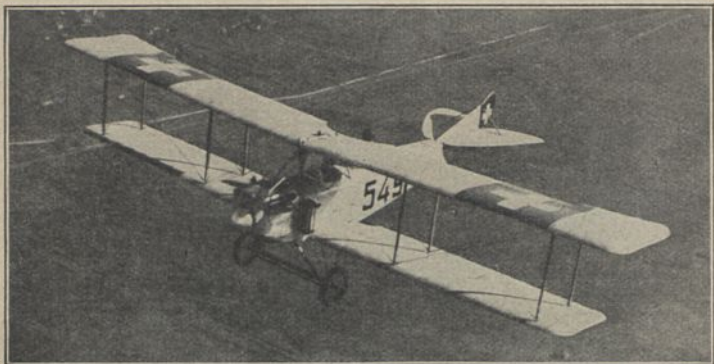
Nordiska Phoenix A. B., Gothenburg



AUS „DEUTSCHE MOTORZEITSCHRIFT“, VERLAG HELLMUT DROSCHA, DRESDEN A. 16

Spalinger (1923) Sp 1; E: E. Spalinger, Zürich  
M: Haacke 30 PS; Bst.: Holz, Stoff

E. Spalinger, Agis, Dübendorf



Haefeli D H 3 (1920) Ka 2; E: A. Haefeli  
N = 0,35 t; V = 150 km/h; M: Hispano 150 PS; MG: 2; Bst.: Holz, Stoff

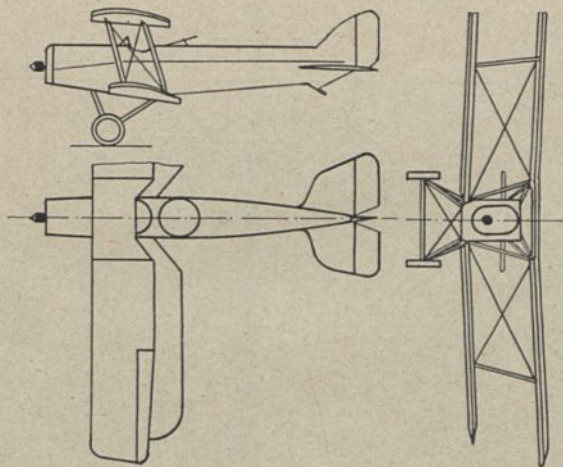
Staatliche Werkstätten, Thun





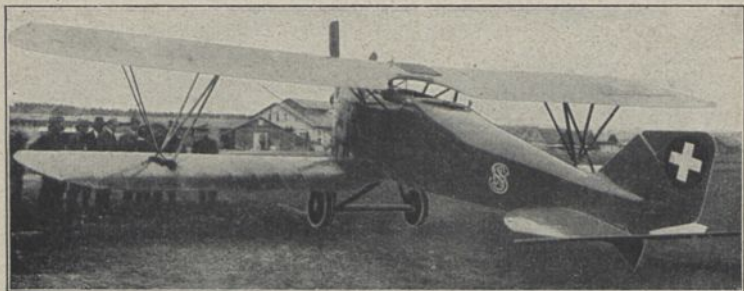
Haefeli D H 5 (1923) Ka 2; E: A. Haefeli

$b = 11,50 \text{ m}$ ;  $l = 7,60 \text{ m}$ ;  $T = 30,00 \text{ qm}$ ;  $L = 0,75 \text{ t}$ ;  $N = 0,43 \text{ t}$ ;  $G = 1,18 \text{ t}$ ;  
 $V = 175 \text{ km/h}$ ;  $H = 6,4 \text{ km}$ ;  $M$ : Winterthur 200 PS;  $MG$ : 2;  $Bst.$ : Holz, Stoff



Haefeli H D 5

## Schweiz

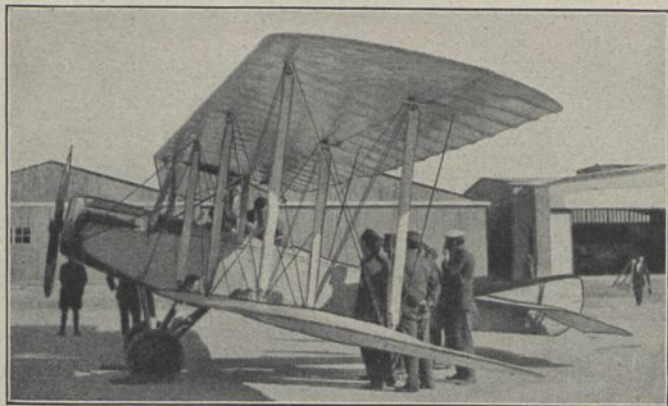


Schlieren CI (1921) Ka 2

b = 11,50 m; l = 7,85 m; L = 0,76 t; N = 0,40 t; G = 1,16 t;  
M: B. M. W. 185 PS; MG: 2; Bst.: Holz, Stoff

Waggonfabrik Schlieren, Zürich

## Spanien

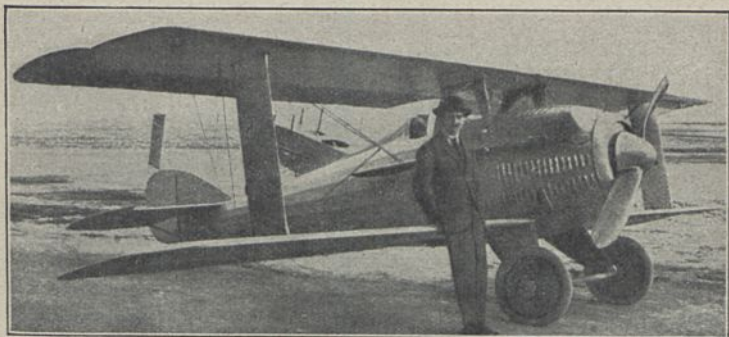


Alfaro III (1917) Ka 2; E: H. Alfaro

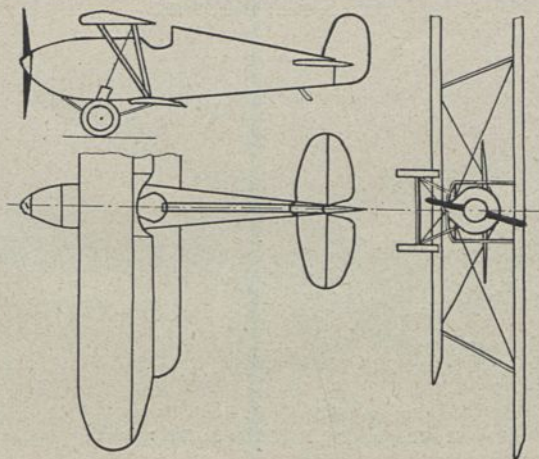
b = 12,40 m; l = 6,90 m, T = 20,00 qm; V = 140 km/h;  
M: Hispano 140 PS; Bst.: Holz, Stoff

H. Alfaro, Madrid

## Spanien



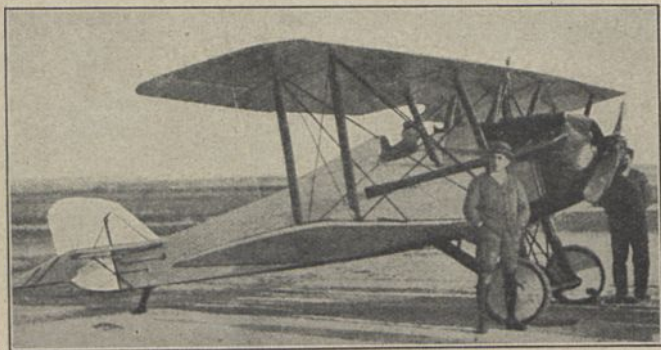
Alfaro (1919) KJ 1; E: H. Alfaro  
MG: 2; Bst.: Holz, Stoff



Alfaro XI (1924) Sp 1; E: H. Alfaro  
b = 7,00 m; l = 4,65 m; T = 10,30 qm; L = 0,15 t; N = 0,10 t; G = 0,25 t;  
V = 130 km/h; H = 4,8 km; M: Bristol 20 PS; Bst.: Holz, Stoff

H. Alfaro, Madrid

## Spanien



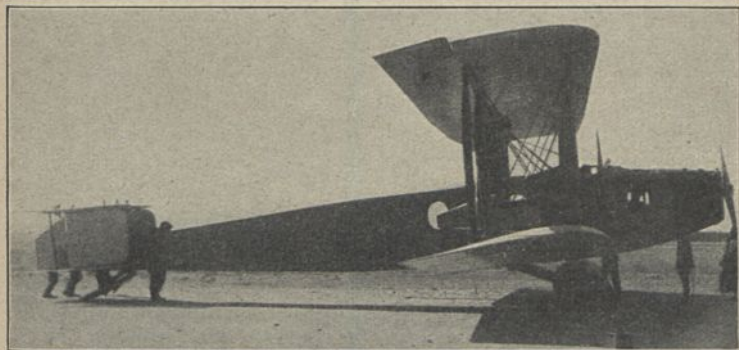
Barron (1920) K1 1; E: R. Barron  
MG: 2; Bst.: Holz, Stoff



Barron (1923) Ka 2; E: R. Barron  
M: Hispano 300 PS; MG: 3; Bst.: Dural

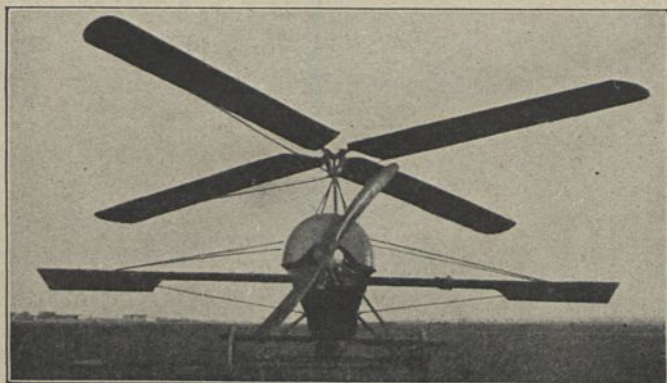
Barron, La Hispano-Loring, Sevilla

## Spanien



de la Cierva (1919) V 14; E: J. de la Cierva

b = 25,00 m; T = 134,0 qm; l = 14,00 m; L = 3,00 t; N = 1,00 t; G = 4,00 t;  
 V = 145 km/h; M: 3 × Hispano 220 PS = 660 PS; Bst.: Holz, Stoff



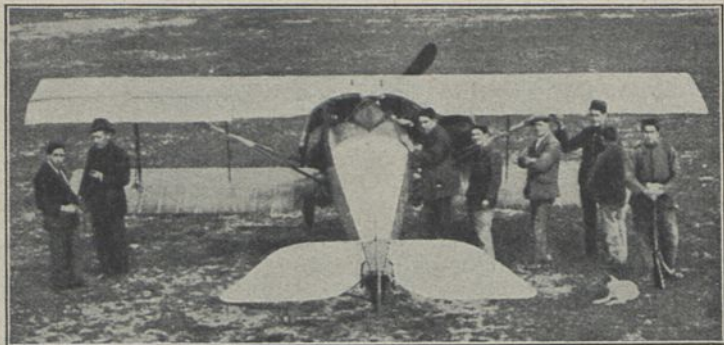
AUS BUTTNER, MENSCHENFLUG, VERLAG DIECK & CO., STUTTGART

de la Cierva „Autogiro“ (1922) Ex 2; E: J. de la Cierva

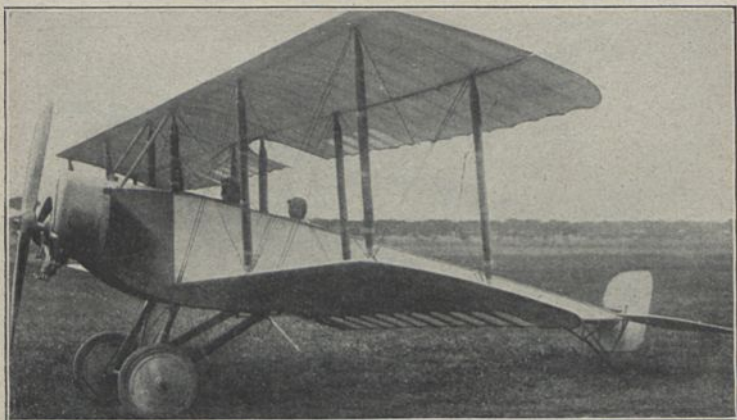
b = 8,00 m; T = 10,00 qm; G = 0,50 t; M: Le Rhône 80 PS;  
 Bst.: Holz, Stoff

J. de la Cierva, Madrid

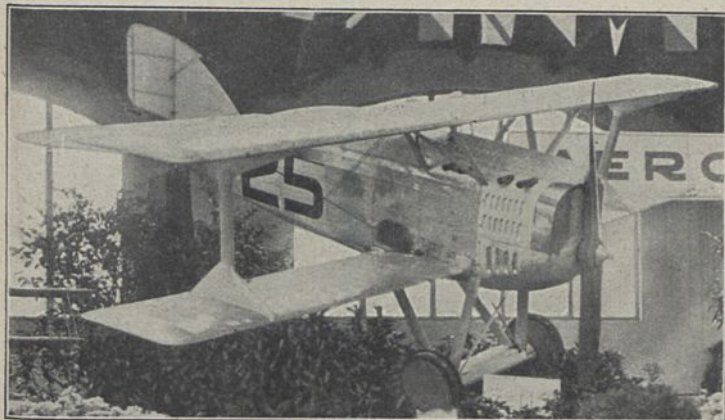
## Spanien



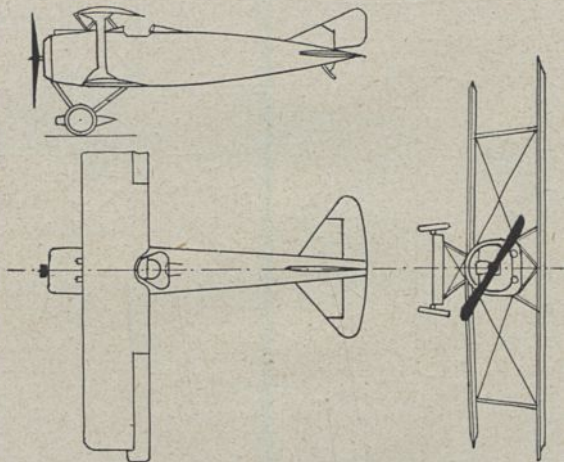
Díaz (1919) Kj 1; E: D. A. Díaz  
 Bst.: Holz, Stoff  
 D. A. Díaz, Getafe



Perojo (1917) Ka 2; E: J. Perojo  
 b = 8,20 m; l = 6,50 m; L = 0,35 t; V = 140 km/h; M: Gnôme 80 PS;  
 Bst.: Holz, Stoff  
 J. Perojo, Madrid



Aero 4 (1922) KJ 1; E: Husník, Vlasak  
 $b = 7,70 \text{ m}$ ;  $l = 5,60 \text{ m}$ ;  $L = 0,62 \text{ t}$ ;  $N = 0,25 \text{ t}$ ;  $G = 0,65 \text{ t}$ ;  
 $V = 220 \text{ km/h}$ ; M: B. M. W. 185, PS; MG: 2; Bst.: Holz, Stoff



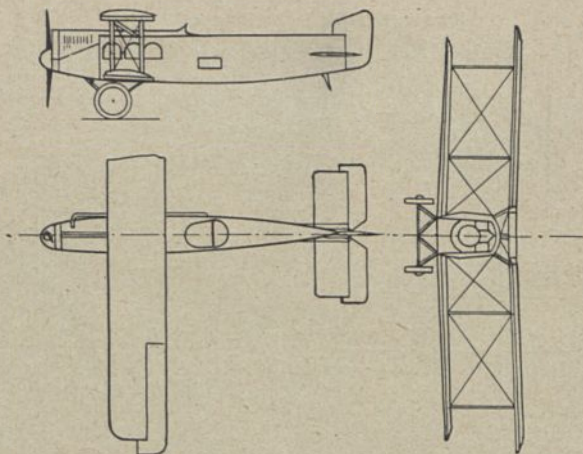
Aero 4  
 Aero-Flugzeugwerke, Prag

## Tschechoslowakei



Aero 10 (1922) V 6

b = 14,20 m; l = 10,00 m; T = 51,00 qm; L = 1,30 t; N = 0,75 t;  
 G = 2,05 t; V = 140 km/h; M: Maybach 260 PS; Bst.: Holz, Stoff



Aero 10

Aero-Flugzeugwerke, Prag





Aero A 12 (1924) Ka 2

b = 12,78 m; l = 8,34 m; T = 36,88 qm; N = 0,52 t; V = 193 km/h; H = 7,0 km;  
M: Maybach 260 PS; MG: 2; Bst.: Stahl, Holz, Stoff

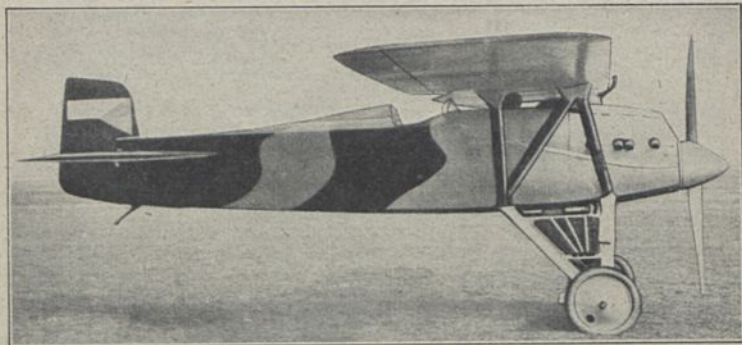


Aero 18 (1924) KJ 1; E: Husnik, Vlasak

b = 7,60 m; l = 6,40 m; T = 15,80 qm; L = 0,63 t; N = 0,25 t;  
G = 0,88 t; V = 220 km/h; H = 5,0 km; M: B. M. W. 185 PS; MG: 2;  
Bst.: Stahl, Holz, Stoff

Aero-Flugzeugwerke, Prag

## Tschechoslowakei



Avia B H 7 b (1923) KJ 1; E: Benes, Hajn

b = 9,00 m; l = 6,84 m; T = 13,00 qm; L = 0,81 t; N = 0,19 t; G = 1,00 t;  
 V = 300 km/h; M: Hispano 375 PS; MG: 2; Bst.: Holz, Stoff



Avia B H 9 (1923) Sp 2; E: Benes, Hajn

b = 9,72 m; l = 6,64 m; T = 13,60 qm; L = 0,34 t; N = 0,21 t;  
 G = 0,55 t; V = 155 km/h; M: Walther 60 PS; Bst.: Holz, Stoff

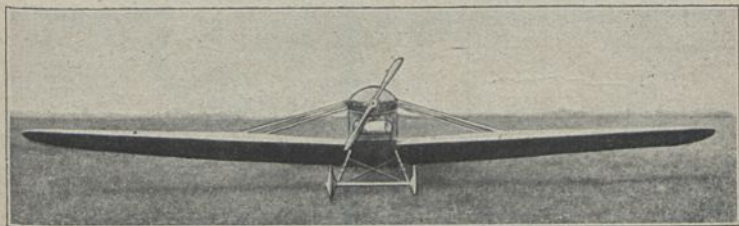
Avia Co., M. Bondy, Prag

## Tschechoslowakei



Avia B H 12 (1924) Sp 2; E: Benes, Hajn

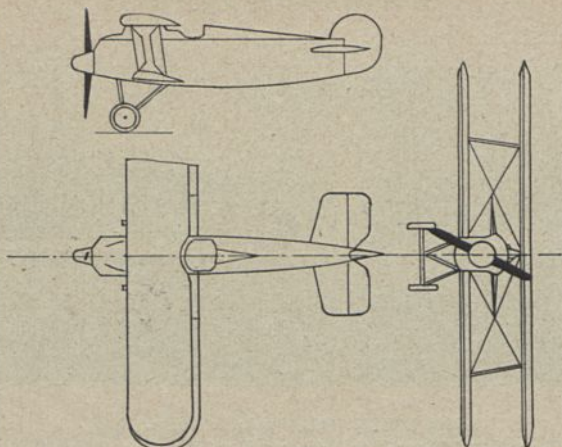
b = 9,72 m; l = 6,60 m; T = 13,60 qm; L = 0,30 t; N = 0,20 t; G = 0,50 t;  
 V = 150 km/h; M: Walther 60 PS; Bst.: Holz, Stoff



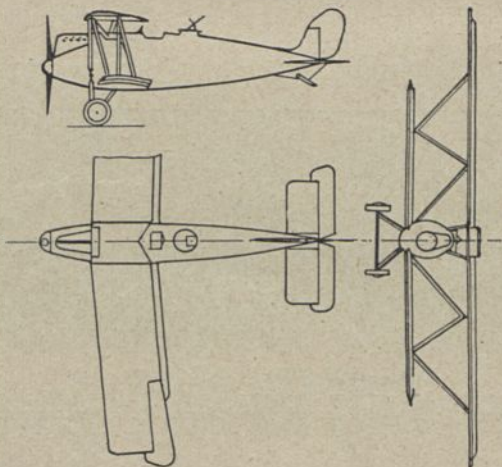
Avia B H 16 (1924) Sp 1; E: Benes, Hajn

b = 9,50 m; l = 5,45 m; T = 10,60 qm; L = 0,12 t; N = 0,09 t; G = 0,21 t;  
 V = 120 km/h; H = 5,0 km; M: Blackburne 24 PS; Bst.: Holz, Stoff

Avia Co., M. Bondy, Prag



Avia B H 17 (1924) KJ 1; E: Benes, Hajn  
 $b = 8,86$  m;  $l = 6,73$  m;  $T = 21,08$  qm;  $L = 0,83$  t;  $N = 0,30$  t;  $G = 1,13$  t;  
 $V = 240$  km/h;  $H = 5,0$  km; M: Hispano 300 PS; MG: 2; Bst.: Holz, Stoff  
 Avia Co., M. Bondy, Prag



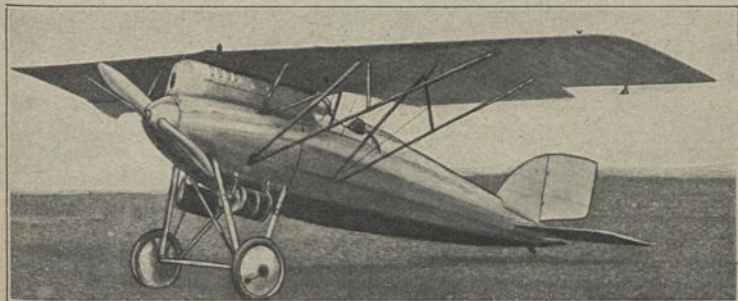
Smolik Sm 2 (1921) Ka 2; E: A. Smolik  
 $b = 13,00$  m;  $l = 8,52$  m;  $T = 38,90$  qm;  $L = 0,97$  t;  $N = 0,52$  t;  $G = 1,49$  t;  
 $V = 186$  km/h; M: Maybach 260 PS; MG: 2; Bst.: Holz, Stoff  
 Militär-Flugzeugwerke, Prag-Kbely

## Tschechoslowakei



Smolik Sm 5 (1922) Ka 2; E: A. Smolik

b = 12,70 m; l = 7,08 m; T = 33,30 qm; L = 0,94 t; N = 0,32 t; G = 1,26 t;  
 V = 195 km/h; M: Hiero 230 PS; MG: 2; Bst.: Holz, Stahl, Stoff



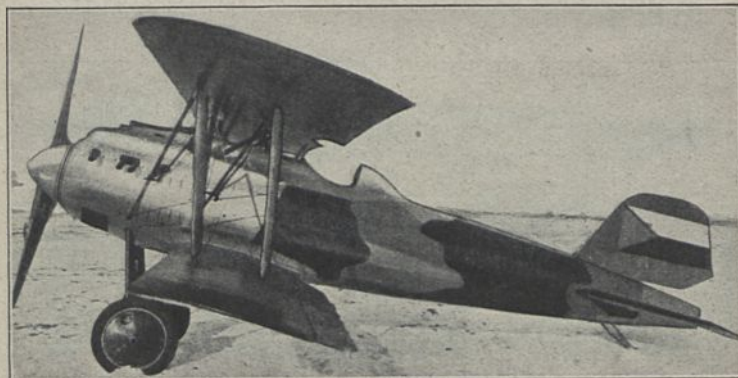
Smolik Sm 3 (1921) Kj 1; E: A. Smolik

b = 10,13 m; l = 7,08 m; T = 17,60 qm; L = 0,70 t; N = 0,22 t; G = 0,92 t;  
 V = 225 km/h; M: B. M. W. 185 PS; MG: 2; Bst.: Holz, Stahl, Stoff



Smolik Sm 4 (1921) K1 1; E: A. Smolik

b = 8,00 m; l = 6,58 m; T = 15,20 qm; L = 0,67 t; N = 0,31 t; G = 0,98 t;  
V = 230 km/h; M.: Hispano 220 PS; MG: 2; Bst.: Holz, Stahl, Stoff



Smolik Sm 7 a (1924) K1 1; E: A. Smolik

b = 10,00 m; l = 7,08 m; T = 20,80 qm; L = 0,70 t; N = 0,30 t; G = 1,00 t;  
V = 235 km/h; M.: Hispano 300 PS; MG: 2; Bst.: Holz, Stahl, Stoff



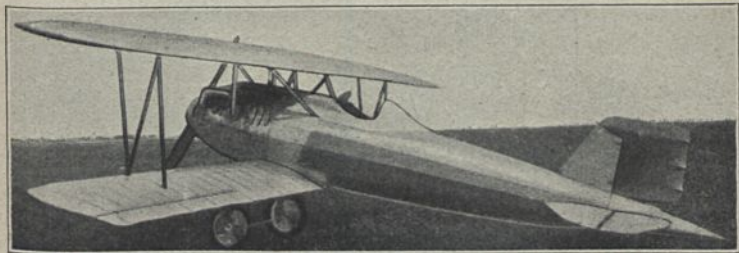
Smolik Sm 6 (1923) Kb 2; E: A. Smolik

b = 15,75 m; l = 8,85 m; T = 43,00 qm; L = 1,19 t; N = 0,65 t; G = 1,84 t;  
 V = 186 km/h; M: Maybach 260 PS; MG: 3; Bst.: Holz, Dural, Stahl, Stoff



Smolik Sm 8 (1924) KJ 1; E: A. Smolik

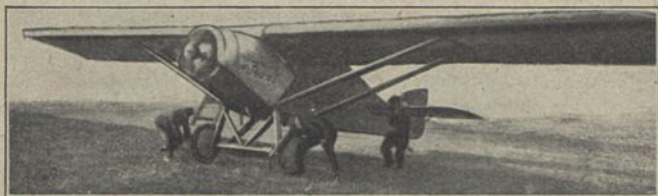
b = 11,40 m; l = 8,30 m; T = 15,10 qm; L = 1,03 t; N = 0,20 t; G = 1,84 t;  
 V = 355 km/h; M: Napier 450 PS; Bst.: Holz, Dural, Stahl, Stoff



Smolik Sm 13 (1924) KJ 1; E: A. Smolik

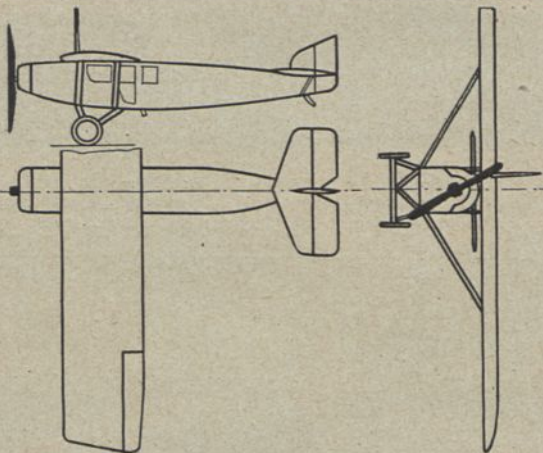
b = 8,40 m; l = 6,97 m; T = 21,20 qm; L = 0,97 t; N = 0,37 t; G = 1,16 t;  
 V = 230 km/h; M: Hispano 300 PS; BG: 2; Bst.: Holz, Dural, Stahl, Stoff

Militär-Flugzeug-Werke, Prag-Kbely



Feiro I (1924) V 4; E: L. Rotter

b = 14,25 m; l = 8,83 m; T = 26,00 qm; L = 0,75 t; N = 0,45 t; G = 1,20 t;  
 V = 160 km/h; M: Le Rhône 120 PS; Bst: Holz, Stoff

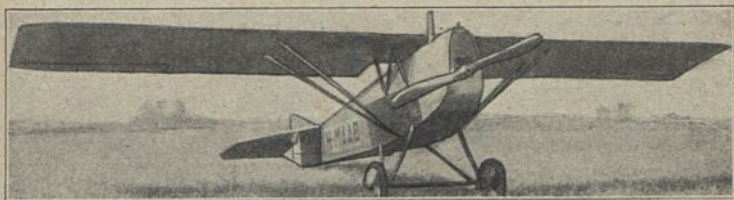


Feigl-Rotter Feiro I

Feigl u. Rotter, Flugzeugbau, Ofenpest



## Ungarn



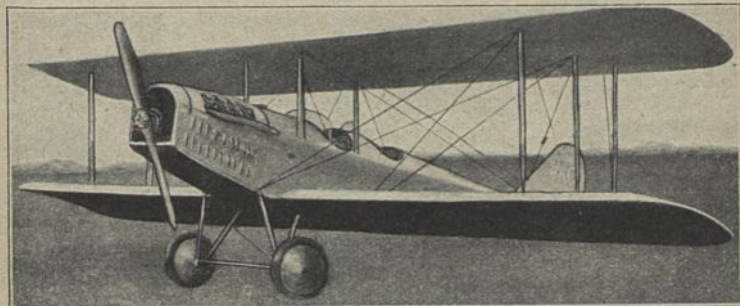
„AEROPLANE“

Neuschloss-Lichtig (1924) U 2; E: B. Oravec

b = 11,75 m; l = 8,00 m; T = 22,00 qm; L = 0,64 t; N = 0,24 t; G = 0,88 t;  
 V = 160 km/h; M: Mercedes 100 PS; Bst.: Holz, Stahl, Stoff

Neuschloss-Lichtig, Flugzeugbau-A.-G., Albertfalva

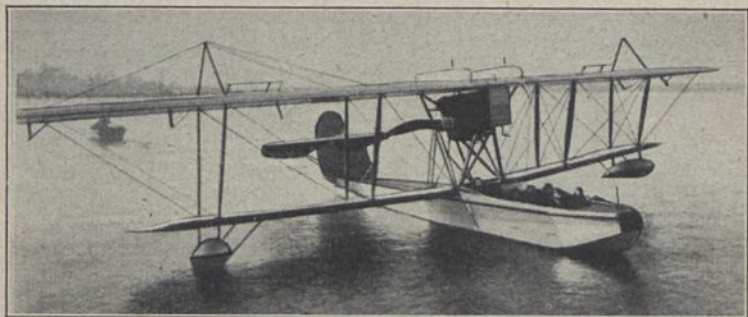
## Vereinigte Staaten von Nordamerika



Waco 6 (1924) U 3

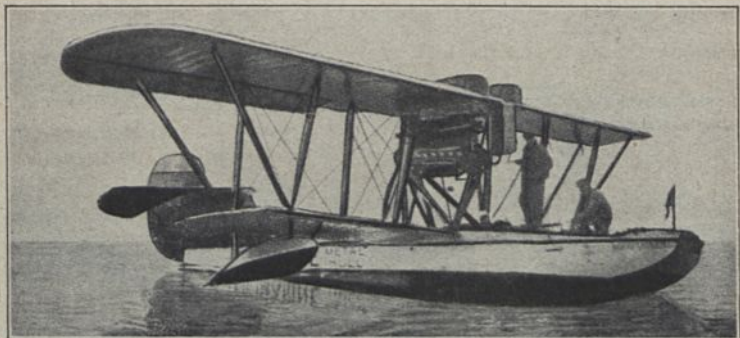
b = 9,14 m; l = 7,02 m; L = 0,51 t; N = 0,34 t; G = 0,85 t;  
 V = 142 km/h; H = 5,8 km; M: Curtiss 90 PS; Bst.: Holz, Stoff

Advance Aircraft Co., Troy, Ohio



**Aeromarine A M C (1924) Vs 6; E: P. Zimmermann**

b = 19,80 m; l = 10,00 m; T = 61,00 qm; L = 1,66 t; N = 1,10 t; G = 2,77 t;  
 V = 170 km/h; H = 4,2 km; M: Liberty 400 PS; Bst.: Holz, Stoff, Duralboot

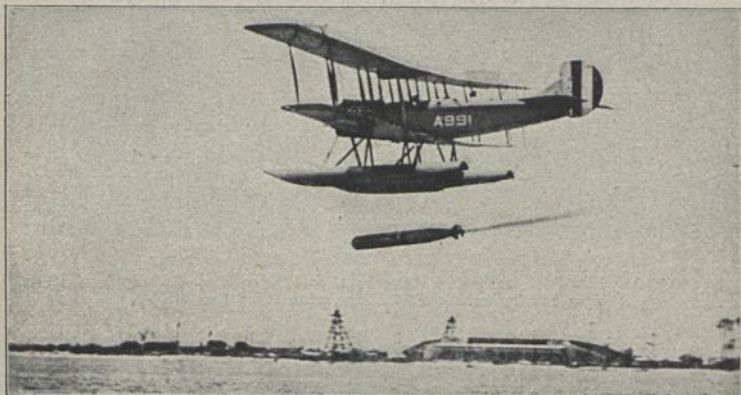


**Aeromarine 80 (1922) Vs 6; E: P. Zimmermann**

b = 22,50 m; l = 11,73 m; T = 74,60 qm; L = 1,95 t; N = 0,95 t; G = 3,31 t;  
 V = 146 km/h; H = 3,0 km; M: Liberty 400 PS; Bst.: Holz, Stoff, Duralboot

**Aeromarine Plane and Motor Co., Key Port, N. J.**

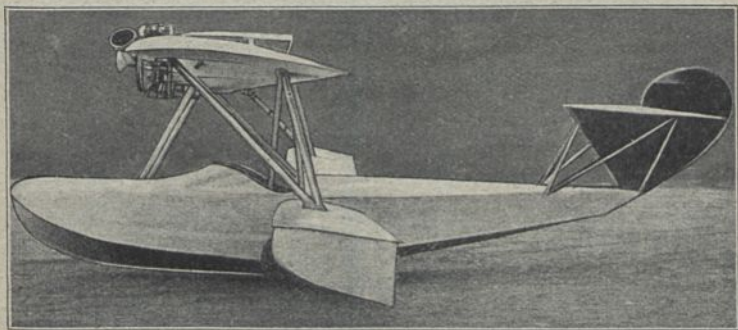
## Vereinigte Staaten von Nordamerika



AUS BUTTNER „MENSCHENFLUG“ VERLAG DIECK & CO., STUTTGART

**Aeromarine AS (1919) Kt 2; E: P. Zimmermann**

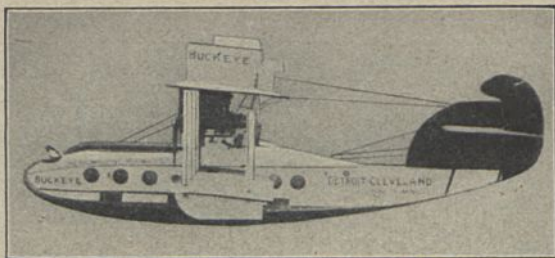
**b = 11,40 m; l = 9,20 m; T = 36,90 qm; L = 0,79 t; N = 0,45 t;  
G = 1,24 t; M: Wright 300 PS; MG: 1; Bst.: Holz, Stoff**



**Aeromarine EO (1924) Sp 3; E: P. Zimmermann**

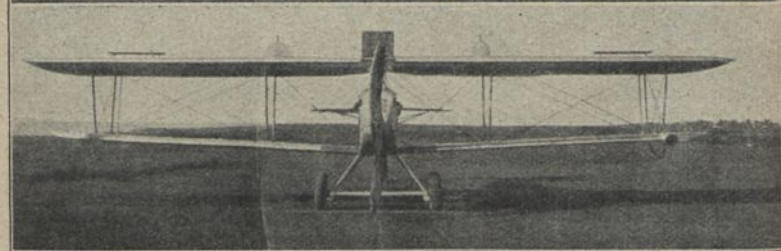
**b = 11,58 m; l = 7,63 m; T = 23,60 qm; L = 0,38 t; N = 0,11 t; G = 0,49 t;  
V = 118 km/h; M: Anzani 80 PS; Bst.: Holz, Stoff**

**Aeromarine Plane and Motor Co., Key Port., N. J.**



Aeromarine 60 U (1922) Vs 12; E: P. Zimmermann

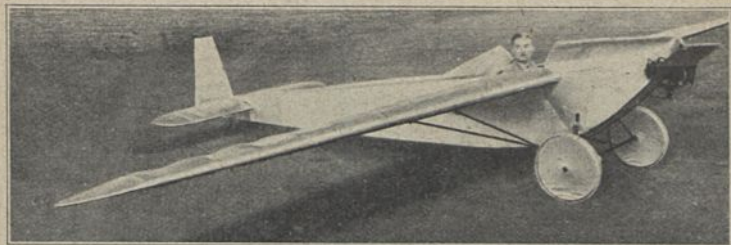
b = 16,90 m; l = 9,70 m; T = 53,60 qm; L = 1,20 t; N = 0,42 t; G = 1,40 t;  
 V = 122 km/h; M: 2 × Aeromarine 260 PS = 520 PS



Aeromarine (1924) Pn 1; E: P. Zimmermann

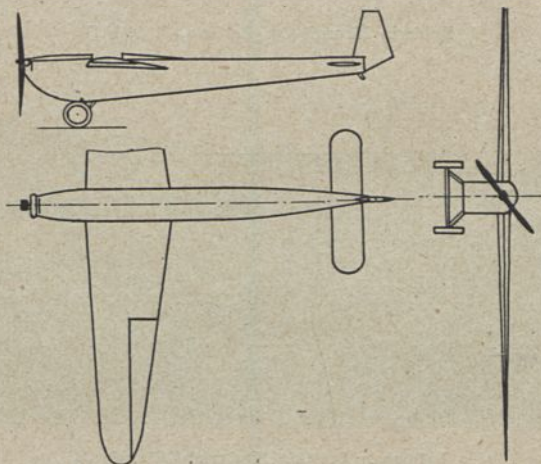
b 15,24 m; l = 10,00 m; T = 50,00 qm; L = 1,30 t; N = 0,71 t; G = 2,01 t;  
 V = 185 km/h; H = 5,2 km; M. Liberty 400 PS; Bst.: Holz, Stoff

Aeromarine Plane and Motor Co., Key Port, N. J.



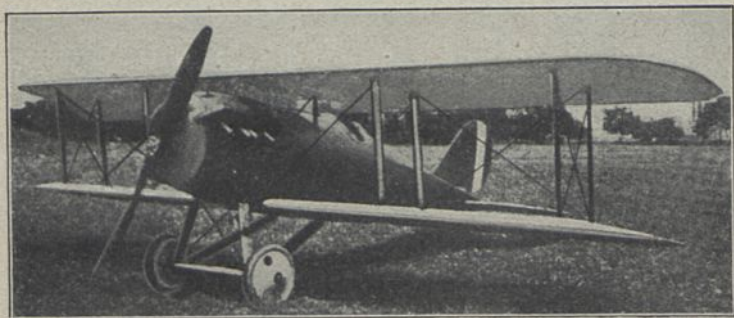
Allen A-4 (1924) Sp 1; E: E. T. Allen

b = 8,00 m; l = 5,50 m; L = 0,08 t; N = 0,07 t; G = 0,15 t;  
M: Harley 12 PS; Bst.: Holz, Stoff



Allen A-4

E. T. Allen, Washington D. C.



Orenko D (1922) KJ 1

b = 9,10 m; l = 7,30 m; T = 24,0 qm; L = 0,45 t; N = 0,35 t;  
 G = 0,80 t; V = 237 km/h; H = 6,8 km; M: Wright 300 PS; MG: 2;  
 Bst.: Holz, Stoff

Baldwin Aircraft Co., Baldwin, L. I., N. Y.



Bethlehem Ba. Co. „Skylark“ (1921) Sp 2

b = 9,10 m; l = 7,02 m; T = 19,90 qm; L = 0,31 t; N = 0,27 t; G = 0,58 t;  
 V = 145 km/h; H = 3,0 km; M: Lawrance 60 PS; Bst.: Holz, Stoff

Bethlehem Aircraft Corp., Bethlehem

## Vereinigte Staaten von Nordamerika



Boeing (1924) KJ 1; E: Boeing

b = 9,90 m; l = 6,90 m; G = 1,36 t; V = 266 km/h; H = 7,1 km;  
 M: Curtiss 400 PS; MG: 2; Bst.: Holz, Stahl, Stoff

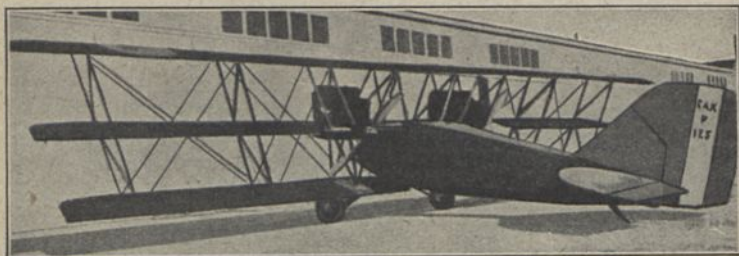


Boeing (1923) Uw 2; E: Boeing

b = 11,20 m; L = 0,89 t; N = 0,41 t; G = 1,20-t; V = 167 km/h;  
 M: Wright 200 PS; Bst.: Holz, Stahl, Stoff

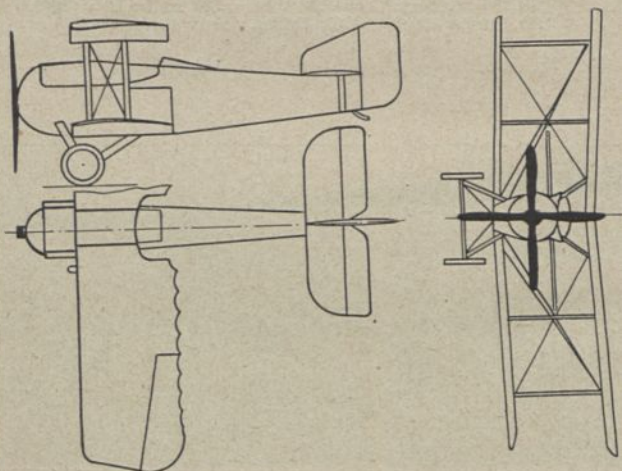
Boeing Airplane Co., Seattle, Wash.

## Vereinigte Staaten von Nordamerika



N. S. G. A. X (1921) Kb 3; E: Laddon

b = 20,00 m; l = 10,25 m; L = 3,43 t; N = 1,04 t; G = 4,47 t; V = 170 km/h;  
 H = 3,5 km; M: 2  $\times$  Liberty 400 PS = 800 PS; MG: 8; MK: 1;  
 Bst.: Holz, Stahl, Stoff; Gepanzert

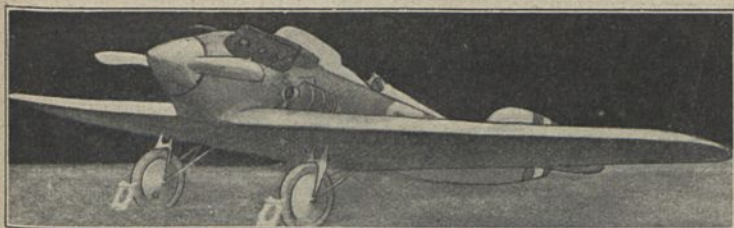


Boeing MB 3 A; (1923) KJ 1; E: Thomas-Morse

b = 7,90 m; l = 6,10 m; T = 23,00 qm; L = 0,62 t; N = 0,30 t; G = 0,92 t;  
 M: Wright 300 PS; MG: 2; Bst.: Holz, Stahl, Stoff; Lizenzbau Thomas-Morse  
 MB 3; s. Ver. Staat. v. Nordamerika

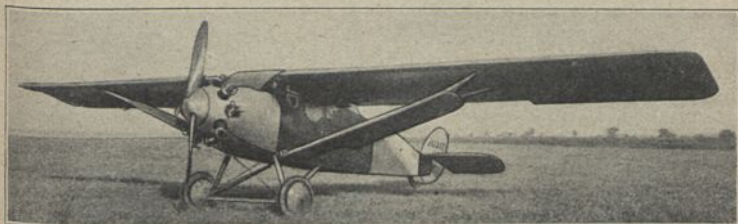
Boeing Airplane Co., Seattle, Wash.





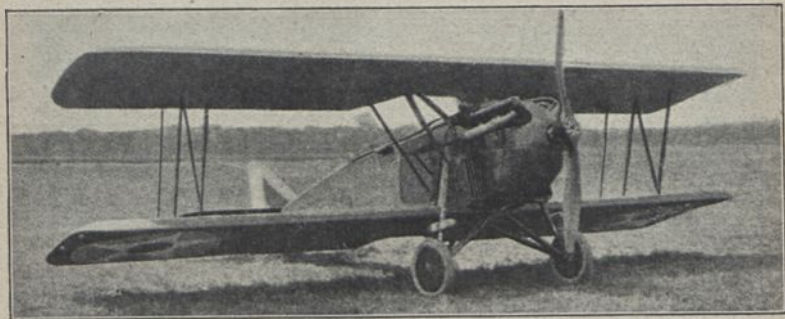
Booth BR 11 „Bee Line“ (1922) Sp 1; E: Booth, Thurston  
b = 8,75 m; l = 6,44 m; T = 10,10 qm; L = 0,74 t; N = 0,17 t; G = 0,91 t;  
V = 306 km/h; M: Wright 400 PS

Booth Aerial Engineering Corp., Hammondsport, N. Y.



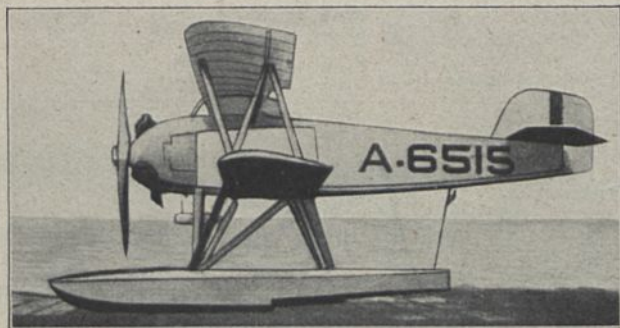
Bellanca C. F. (1922) V 5; E: Bellanca  
b = 12,20 m; l = 7,26 m; T = 26,00 qm; L = 0,47 t; N = 0,51 t; G = 0,98 t;  
V = 144 km/h; M: Anzani 90 PS; Bst.: Holz, Stoff

Columbia Aircraft Corp., Farmingdale L. I., N. Y.



Cox-Klemin CK 2 K (1923) U 2; E: Klemin

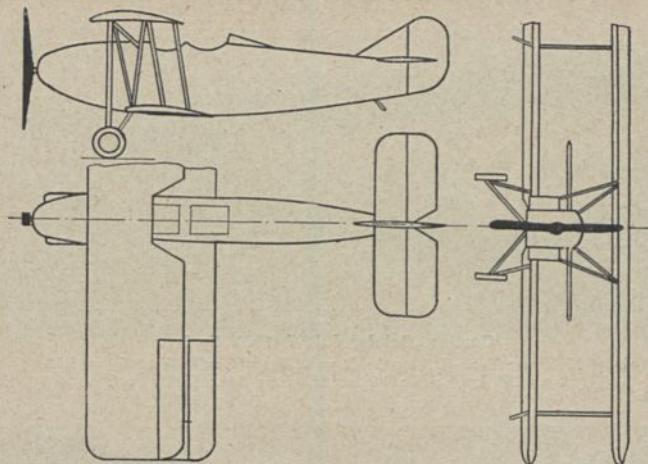
b = 9,81 m; l = 7,64 m; T = 27,20 qm; L = 0 68 t; N = 0.32 t; G = 1,00 t;  
 V = 200 km/h; M: Wright 190 PS; Bst.: Holz, Stahl, Stoff



Cox-Klemin X S 1 (1924) Kwa 1; E: Klemin

b = 5,50 m; l = 5,50 m; L = 0,24 t; N = 0,13 t; G = 0,37 t; V = 180 km/h;  
 H = 2,5 km; M: Wright 60 PS; Bst.: Holz, Stahl, Stoff

Cox Klemin Aircraft Co., College Point, L. I., N. Y.



Cox-Klemin-TW 2 (1923) U 2; E: Klemin

b = 8,80 m; l = 7,50 m; T = 27,00 qm; G = 1,09 t; V = 200 km/h;  
M: Wright 180 PS; Bst.: Holz, Stahl, Stoff

Cox-Klemin Aircraft Co., College Point, L. I., N. Y.

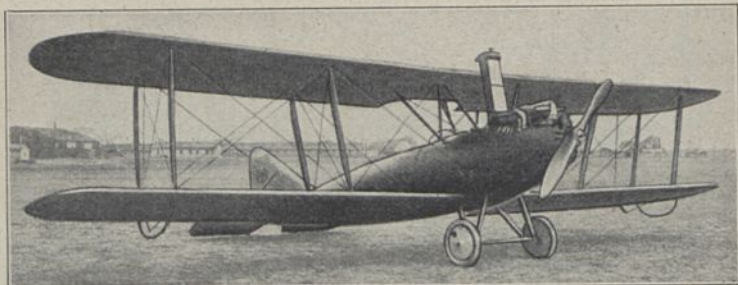


AUS BUTTNER „MENSCHENFLUG“ VERLAG DIECK & CO., STUTTGART

Curtiss I. N. 4 D „Jennie“ (1918) U 2; E: G. Curtiss

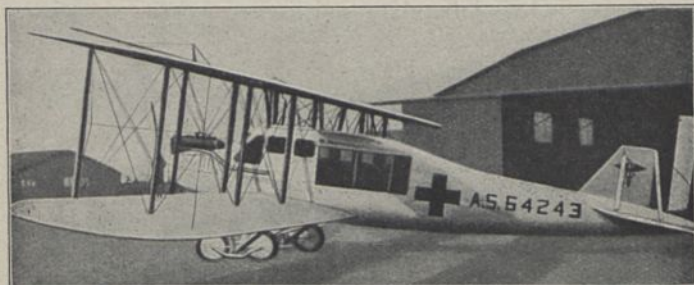
b = 11,90 m; l = 8,20 m; T = 39,00 qm; L = 0,70 t; N = 0,28 t;  
G = 0,98 t; V = 115 km/h; M: Curtiss 90 PS; Bst.: Holz, Stoff

Curtiss Aeroplane and Motor Co. Inc.; Garden City, L. I., L. Y.



Curtiss „Oriole“ L 72-7 (1923) Sp 3

b = 15,00 m; T = 37,10 qm; L = 0,77 t; N = 0,37 t; G = 1,14 t;  
V = 154 km/h; M: Curtiss 160 PS; Bst.: Holz, Stoff



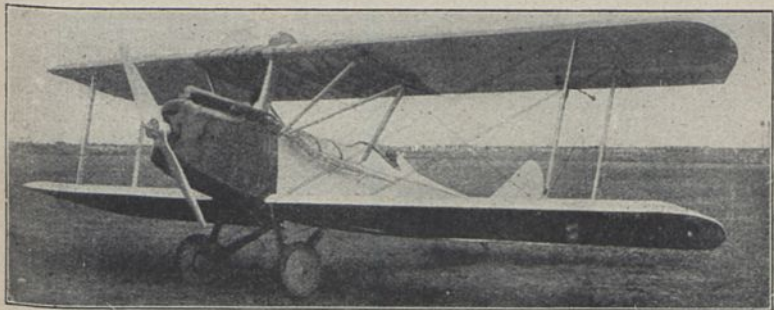
Curtiss „Eagle 1 Ambulanz“ (1922) Kk

b = 19,40 m; l = 11,30 m; T = 86,0 qm; L = 1,92 t; N = 1,44 t;  
G = 3,36 t; V = 160 km/h; H = 3,0 km; M: Liberty 400 PS;  
Bst.: Holz, Stoff



Curtiss N. B. S. 1 (1924) Kbn; E: Gl. Martin  
M: 2 × Liberty 400 PS = 800 PS; MG: 4; Bst.: Holz, Stahl, Stoff  
Lizenzbau: Gl. Martin Bomber. s. Vereinigte Staaten v. Nordamerika;  
Curtiss Aeroplane and Motor Co. Inc., Garden City, L. I., N. Y.

## Vereinigte Staaten von Nordamerika



Curtiss (1924) Pn 1

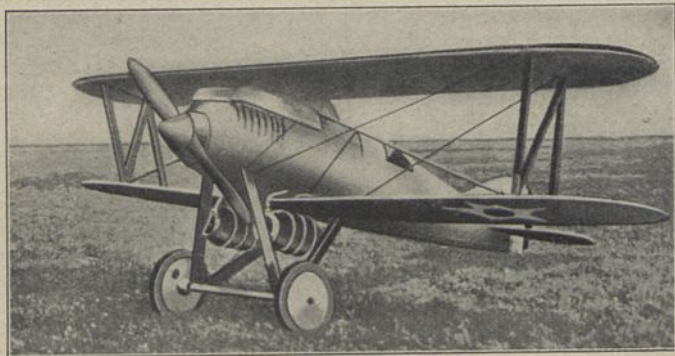
$b = 10,06 \text{ m}$ ;  $l = 7,92 \text{ m}$ ;  $T = 34,00 \text{ qm}$ ;  $L = 0,77 \text{ t}$ ;  $N = 0,37 \text{ t}$ ;  $G = 1,14 \text{ t}$ ;  
 $V = 170 \text{ km/h}$ ;  $H = 4,2 \text{ km}$ ;  $M$ : Curtiss 160 PS;  $Bst.$ : Holz, Stoff



Curtiss „Triplane“ (1922) Sp 1

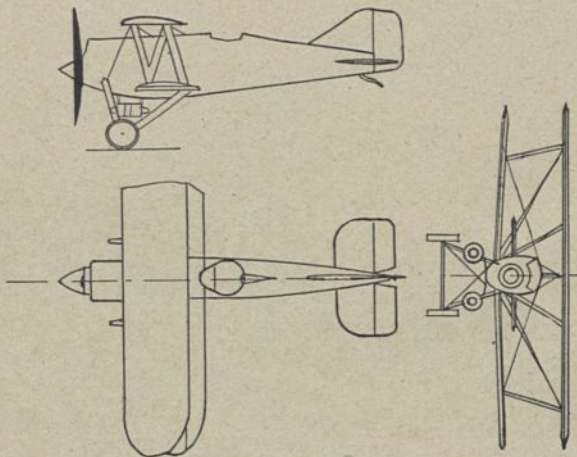
$b = 6,10 \text{ m}$ ;  $l = 5,87 \text{ m}$ ;  $T = 16,20 \text{ qm}$ ;  $M$ : Curtiss 400 PS;  $Bst.$ : Holz, Stoff

Curtiss-Aeroplane and Motor Co. Inc., Garden City, L. I., N. Y.



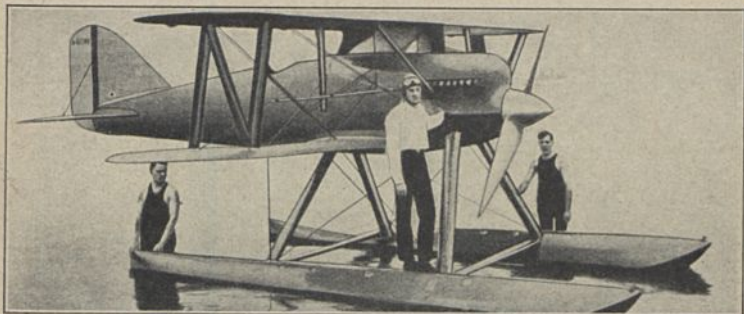
Curtiss „Navy Racer“ (1922) Sp 1

$b = 6,85 \text{ m}$ ;  $l = 6,11 \text{ m}$ ;  $T = 17,30 \text{ qm}$ ;  $L = 0,77 \text{ t}$ ;  $N = 0,19 \text{ t}$ ;  
 $G = 0,98 \text{ t}$ ;  $V = 310 \text{ km/h}$ ;  $M$ : Curtiss 400 PS; Bst.: Holz, Dural, Stahl, Stoff



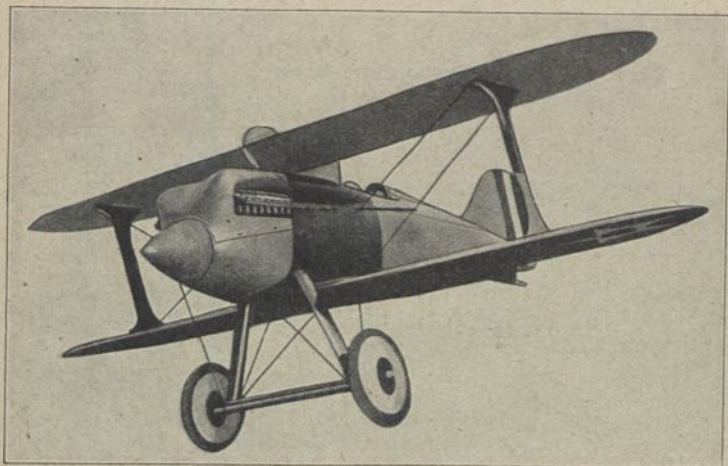
Curtiss Navy Racer

## Vereinigte Staaten von Nordamerika



Curtiss C R 3 (1923) Spw 1

b = 6,82 m; l = 7,64 m; T = 15,80 qm; L = 0,96 t; N = 0,28 t; G = 1,24 t;  
 V = 314 km/h; H = 7,1 km; M: Curtiss 465 PS; Bst.: Holz, Dural, Stahl, Stoff

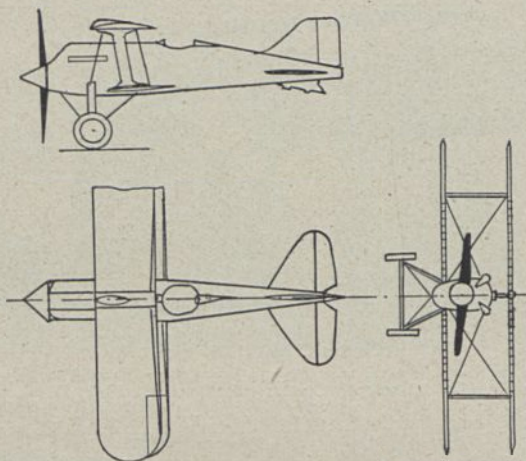


Curtiss „Army Racer“ (1922) Sp 1

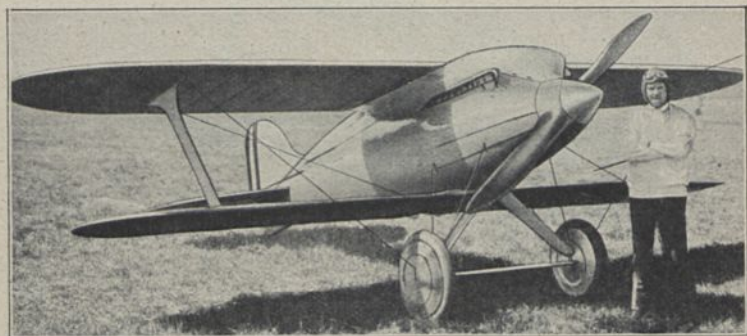
b = 5,80 m; l = 5,78 m; T = 9,10 qm; L = 0,66 t; N = 0,22 t; G = 0,88 t;  
 V = 325 km/h; M: Curtiss 375 PS; Bst.: Holz, Dural, Stahl, Stoff

Curtiss Aeroplane and Motor Co. Inc., Garden City, L. I., N. Y.

## Vereinigte Staaten von Nordamerika



Curtiss „Army Racer“



Curtiss R 2 C 1 „Navy Racer“ (1923) Sp 1

$b = 5,40 \text{ m}$ ;  $l = 6,01 \text{ m}$ ;  $T = 13,26 \text{ qm}$ ;  $L = 0,76 \text{ t}$ ;  $N = 0,17 \text{ t}$ ;  $G = 0,93 \text{ t}$ ;  
 $V = 428 \text{ km/h}$ ;  $M$ : Curtiss 500 PS; Bst.: Holz, Dural, Stahl, Stoff

Curtiss Aeroplane and Motor Co. Inc., Garden City, L. I., N. Y.



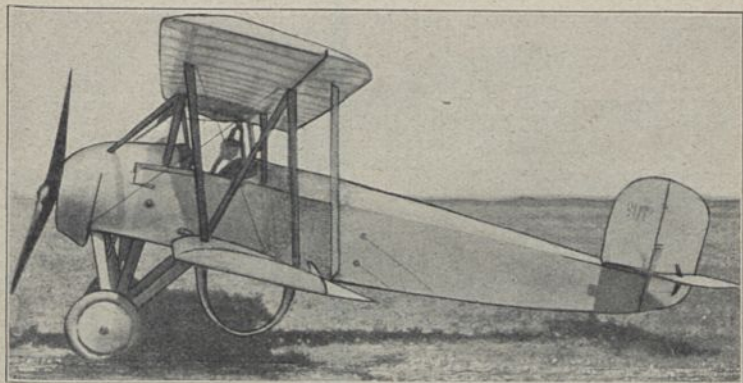
## Vereinigte Staaten von Nordamerika



Curtiss PW 8 (1924) KJ 1

b = 9,75 m; l = 7,01 m; L = 0,81 t; N = 0,35 t; G = 1,16 t; V = 280 km/h;  
H = 7,6 km; M : Curtiss 420 PS; Bst.: Holz, Dural, Stahl, Stoff

Curtiss Aeroplane and Motor Co. Inc., Garden City, L. I., N. Y

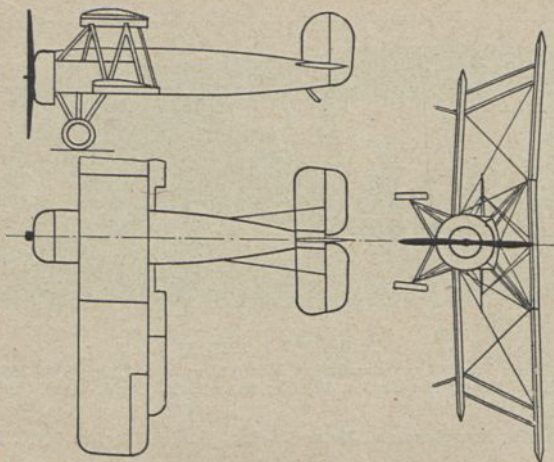


Dayton-Wright TA 3 „Chummy“ (1923) U 2; E: V. E. Clark

b = 9,20 m; l = 6,90 m; L = 0,42 t; N = 0,20 t; G = 0,62 t; V = 183 km/h;  
M : Le Rhône 80 PS; Bst.: Holz, Stahl, Stoff

Dayton-Wright Airplane Co., Dayton, Ohio

## Vereinigte Staaten von Nordamerika



Dayton-Wright T 3 „Chummy“

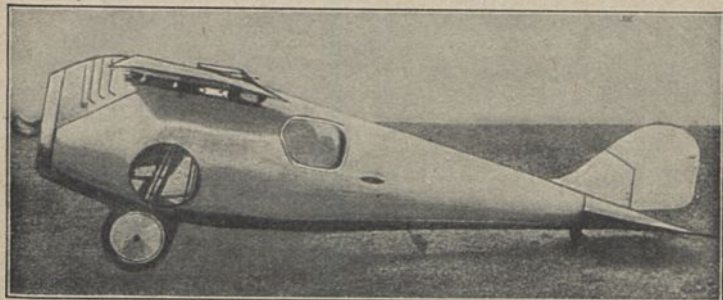


Dayton-Wright T W 3 (1923) U 2

b = 9,20 m; l = 6,90 m; L = 0,42 t; N = 0,20 t; G = 0,62 t;  
 M: Wright 180 PS; Bst.: Holz, Stahl, Stoff

Dayton-Wright Airplane Co., Dayton, Ohio

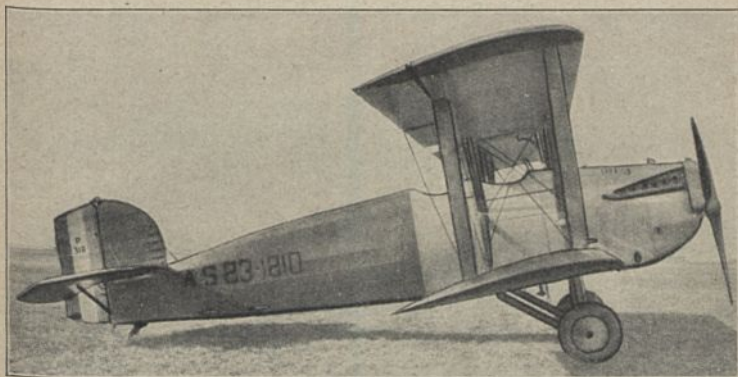
## Vereinigte Staaten von Nordamerika

Dayton-Wright ,RB<sup>4</sup> (1921) Sp 1

b = 6,90 m ; l = 6,60 m ; T = 9,50 qm ; L = 0,63 t ; N = 0,20 t ; G = 0,83 t ;

M: Hall Scott 250 PS ; Bst.: Holz, Stoff  
Verstellprofil gekuppelt mit einziehbarem Fahrgestell

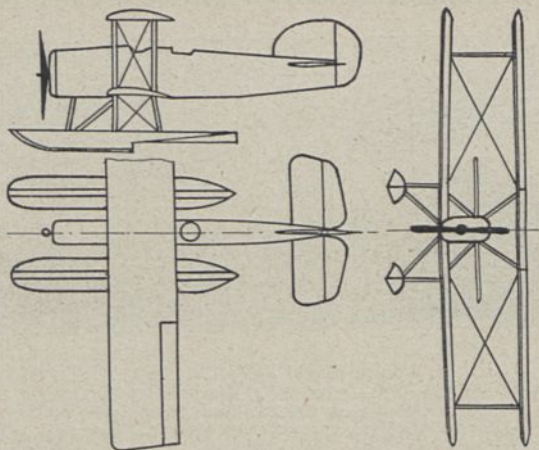
Dayton-Wright Airplane Co., Dayton, Ohio



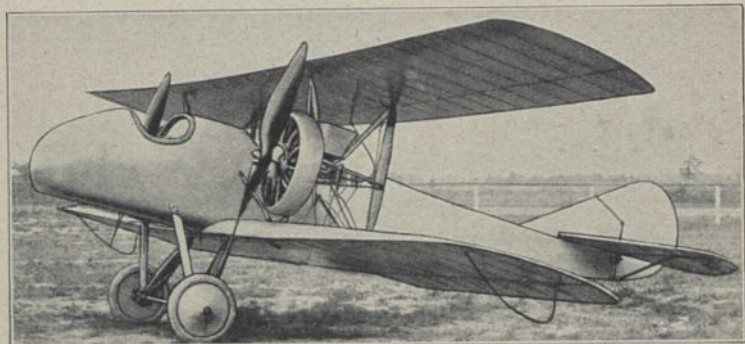
Douglas WC (1923) Kt 2 ; E: D. W. Douglas

b = 16,00 m ; l = 6,00 m ; T = 22,00 qm ; L = 1,60 t ; N = 0,97 t ; G = 2,56 t ;  
V = 160 km/h ; H = 3,0 km ; M: Liberty 400 PS ; MG: 4 ; Bst.: Holz, Stahl, Stoff

Davis Douglas Co., Santa Monica, Cal.



Douglas WC (1923) Kwt<sup>2</sup>; E: D.<sup>W.</sup> Douglas  
 b = 16,00 m; l = 6,00 m; T = 22,00 qm; L = 1,90 t; N = 0,97 t; G = 2,88 t;  
 V = 160 km/h; H = 2,5 km; M: Liberty 400 PS; MG: 2; Bst.: Holz, Stahl, Stoff  
 Davis Douglas Co., Santa Monica, Cal.



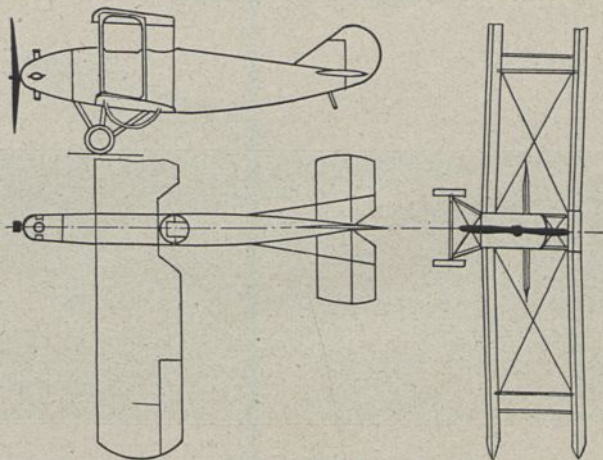
Elias ES<sup>1</sup> „Stupar“ (1922) V 5; E: G. Elias.  
 b = 10,52 m; l = 7,42 m; T = 35,70 qm; L = 0,71 t; N = 0,43 t; G = 1,41 t;  
 V = 145 km/h; M: 2 × Le Rhône 80 PS = 160 PS; Bst.: Holz, Stoff  
 G. Elias Bros., Buffalo, N. Y.

## Vereinigte Staaten von Nordamerika



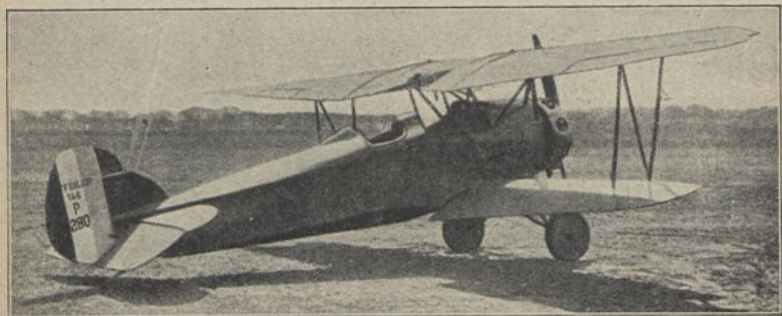
Elias T. A. 1 (1922) U 2; E: G. Elias

$b = 9,35 \text{ m}$ ;  $l = 7,04 \text{ m}$ ;  $T = 31,30 \text{ qm}$ ;  $L = 0,64 \text{ t}$ ;  $N = 0,27 \text{ t}$ ;  $G = 1,02 \text{ t}$   
 $V = 156 \text{ km/h}$ ;  $H = 4,9 \text{ km}$ ;  $M: \text{ABC } 170 \text{ PS}$ ;  $\text{Bst.: Holz, Stoff}$



Elias T. A. 1

G. Elias Bros., Buffalo, N. Y.



Huff-Daland T. A. 6 (1923) U 2

b = 9,44<sub>2</sub> m; l = 7,16 m; L = 0,57 t; N = 0,32 t; G = 0,89 t; V = 185 km/h;  
H = 5,5 km; M: Wright 200 PS; Bst.: Holz, Stahl, Stoff

Huff-Daland Co., Inc. Ogdensburg, N. Y.

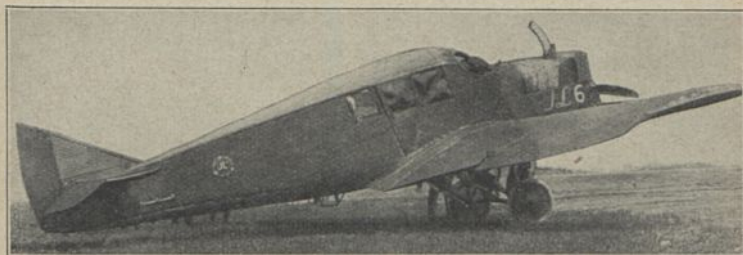


Johnson „Hartzell“ (1924) U 2

V = 144 km/h; M: Curtiss 90 PS; Bst.: Holz, Stahl, Stoff

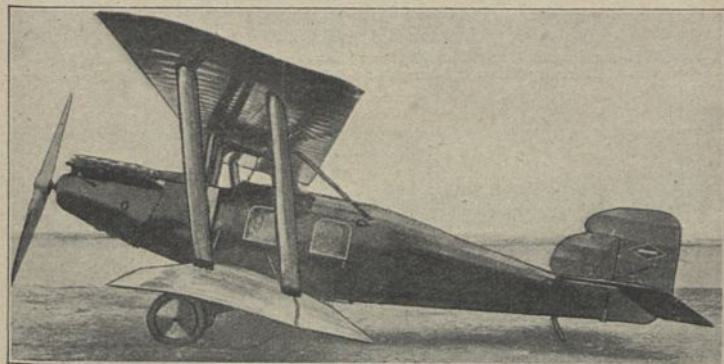
Johnson Airplane & Supply Co., Dayton, Ohio

## Vereinigte Staaten von Nordamerika



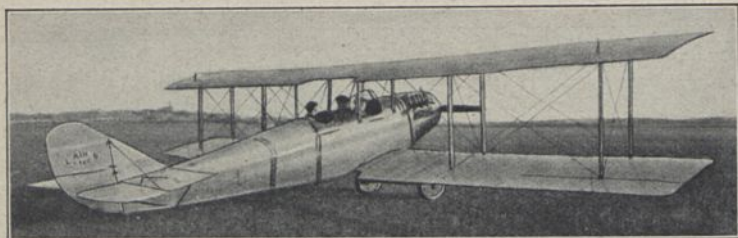
J. L. 6 (1921) V 6; E: Junkers  
 b = 17,75 m; l = 9,60 m; T = 40,00 qm; L = 1,15 t; N = 0,70 t; G = 1,85 t;  
 V = 170 km/h; M: B. M. W. 185 PS; Bst.: Dural  
 Lizenzbau: Junkers F 13 s. Deutschland

J. L. Aircraft Corp., Neu-York City



Laird (1923) V 6  
 b = 11,60 m; l = 8,70 m; N = 0,80 t; V = 153 km/h; M: Packard 300 PS  
 Bst.: Holz, Stoff

E. M. Laird Co., Wichita, Kansas.



Laird (1923) Sp 3

b = 10,90 m; l = 7,10 m; L = 0,49 t; N = 0,30 t; G = 0,79 t;  
V = 138 km/h; M: Curtiss 90 PS; Bst.: Holz, Stoff

E. M. Laird Co., Wichita, Kansas



Lawson L 4 (1921) V 28

b = 36,50 m; l = 19,00 m; T = 226,0 qm; L = 6,05 t; N = 3,70 t; G = 9,75 t;  
V = 112 km/h; H = 6,7 km; M: 3 × Liberty 400 PS = 1200 PS

Bst.: Holz, Stoff



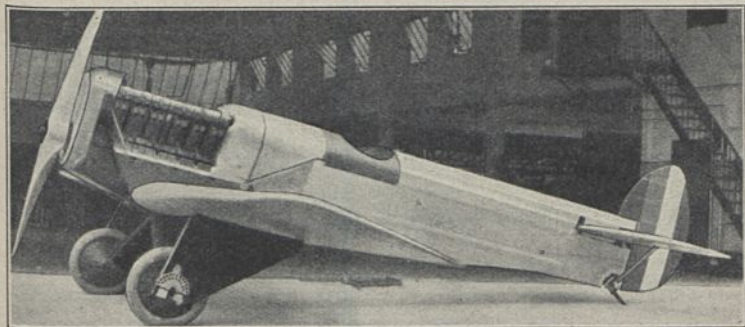
Lincoln L. C. 5 „Air Coach“ Standart (1923) U 2; E: W. O. Timm

b = 12,35 m; l = 8,00 m; T = 42,00 qm; L = 0,82 t; N = 0,61 t; G = 1,43 t;  
V = 153 km/h; M: Wright 220 PS; Bst.: Holz, Stoff

Lincoln Standard Aircraft Corp., Lincoln, Nebraska

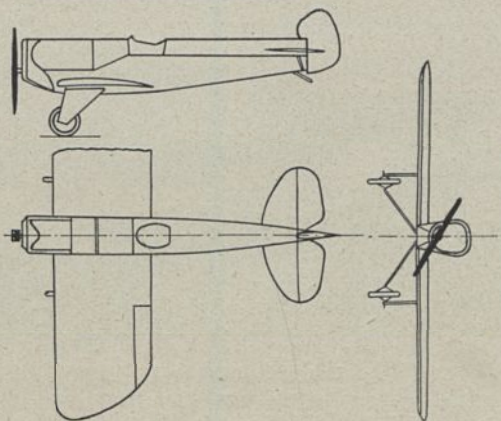


## Vereinigte Staaten von Nordamerika



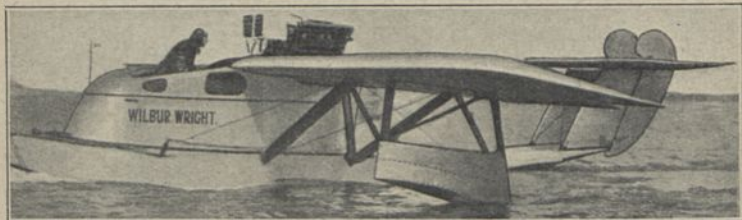
Loening R 4 (1923) KJ 1; E: Loening

$b = 8,24 \text{ m}$ ;  $l = 6,41 \text{ m}$ ;  $T = 16,10 \text{ qm}$ ;  $L = 0,91 \text{ t}$ ;  $N = 0,31 \text{ t}$ ;  
 $G = 1,22 \text{ t}$ ;  $V = 273 \text{ km/h}$ ; M: Packard 600 PS; Bst.: Holz, Dural, Stoff



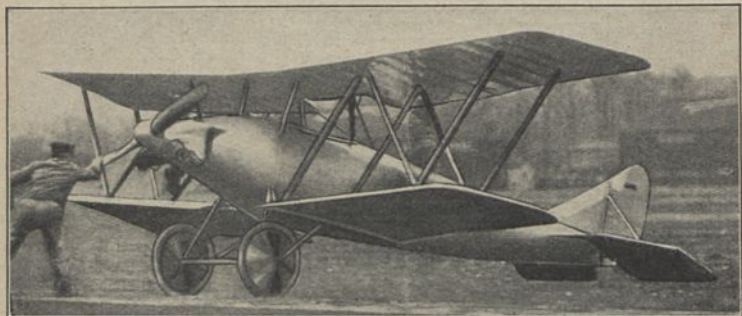
Loening R 4

Loening, Aeronautical Engineering Corp., NeuYork



Loening „Airyacht“ (1921) Vs 4; E: Loening  
M: Liberty 400 PS; Bst.: Holz, Stoff

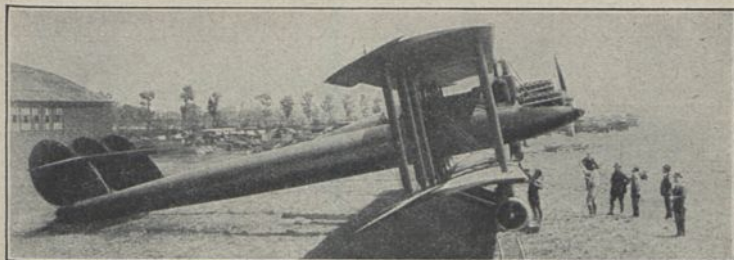
Loening Aeronautical Engineering Co., Neu-York



Longreen (1924) Sp 1

b = 8,50 m; l = 5,80 m; L = 0,25 t; N = 0,22 t; G = 0,48 t;  
M: Anzani 60 PS; Bst.: Holz, Stoff, Fiberrumpf

Longreen Aircraft Corp., Topeka, Kansas



L. W. F. „H“ (O W L) (1922) Kb 4

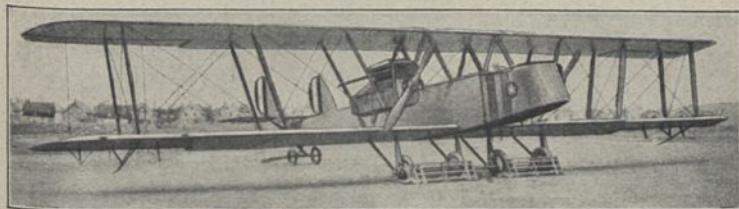
b = 32,00 m; l = 16,70 m; T = 200,0 qm; L = 5,56 t; N = 3,45 t;  
 G = 9,01 t; V = 177 km/h; H = 5,3 km; M: 3 × Liberty 400 PS = 1200 PS;  
 Bst.: Holz, Stahl, Stoff

L. W. F. Engineering Corp., College Point, L. I., N. Y.



Gl. Martin MB 2 (1922) Kb 4

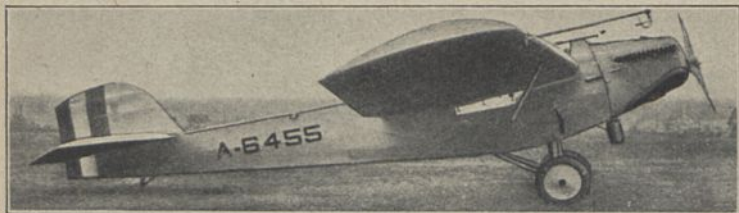
b = 22,50 m; l = 13,20 m; T = 103,0 qm; L = 3,32 t; N = 2,16 t;  
 G = 5,48 t; V = 190 km/h; H = 4,6 km; M: 2 × Liberty 400 PS = 800 PS;  
 MG: 4; Bst.: Holz, Stahl, Stoff



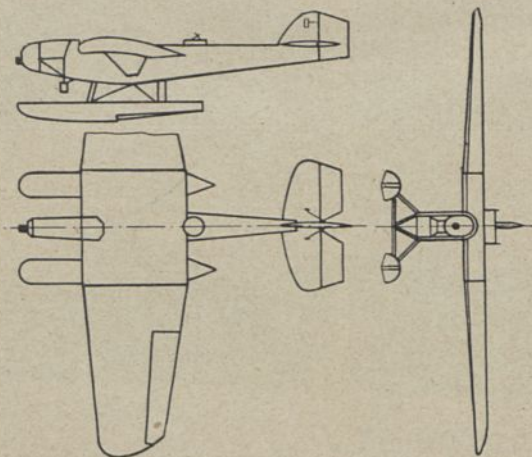
Gl. Martin M T (1921) Kb 4

b = 21,70 m; l = 13,90 m; T = 99,00 qm; L = 3,24 t; N = 2,25 t;  
 G = 5,49 t; V = 190 km/h; H = 4,5 km; M: 2 × Liberty 400 PS = 800 PS;  
 MG: 4; Bst.: Holz, Stahl, Stoff

Gl. L. Martin Co., Cleveland, Ohio



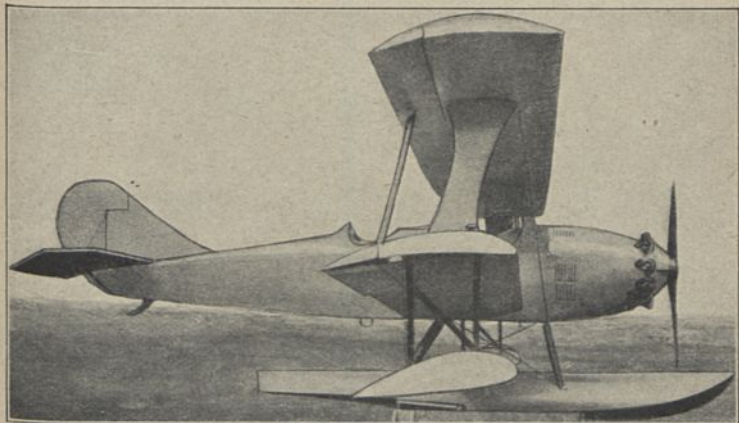
Gl. Martin MO-1 (1923) Ka 2; E: G. Madelung,  
L = 1,50 t; M: Curtiss 375 PS; MG: 2  
Bst.: Dural



Gl. Martin MO-1 (1923) Kwa 2; E: G. Madelung,  
L = 1,50 t; M: Curtiss 375 PS; MG: 2; Bst.: Dural

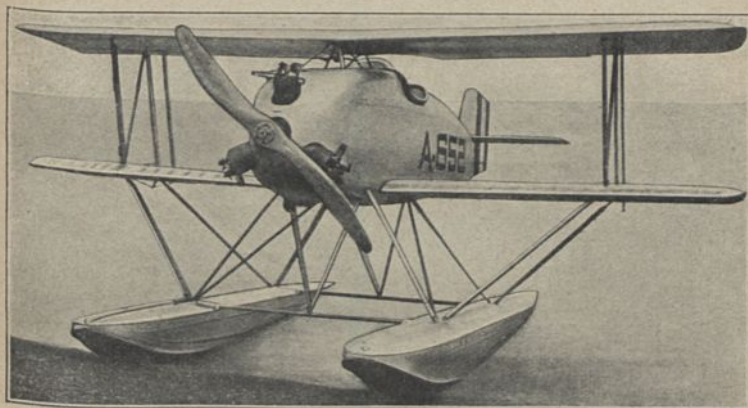
Gl. L. Martin Co., Cleveland, Ohio

## Vereinigte Staaten von Nordamerika



Gl. Martin M 67 (1924) Uw 2

b = 12,80 m; l = 9,82 m; T = 40,00 qm; L = 0,95 t; N = 0,29 t;  
 G = 1,24 t; V = 180 km/h; M: Wright 200 PS; Bst.: Holz, Stahl, Stoff



Gl. Martin MS-1 (1923) 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: Lawrence 60 PS; Bst.: Dural, Stahl

Gl. L. Martin Co., Cleveland, Ohio



Gl. Martin (1924) Pn 1

$b = 12,80 \text{ m}$ ;  $l = 8,53 \text{ m}$ ;  $T = 40,00 \text{ qm}$ ;  $L = 0,91 \text{ t}$ ;  $N = 0,65 \text{ t}$ ;  
 $G = 1,56 \text{ t}$ ;  $V = 170 \text{ km/h}$ ;  $H = 5,2 \text{ km}$ ;  $M: \text{Wright } 200 \text{ PS}$ ;  
 Bst.: Holz, Stahl, Stoff

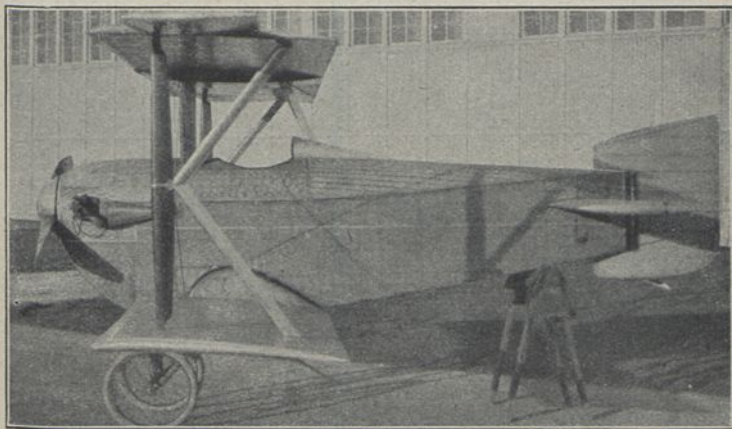


Gl. Martin M 70 (1924) Pn 1; E: G. Madelung

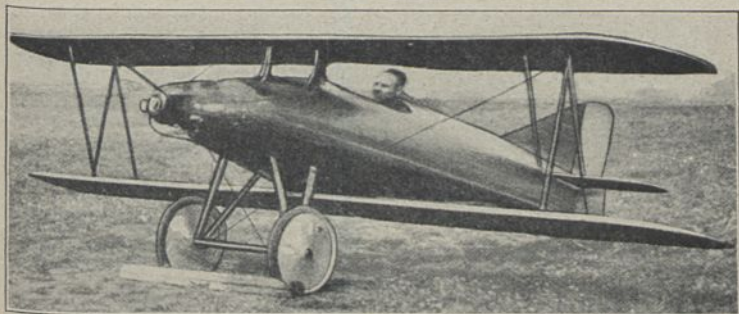
$b = 11,58 \text{ m}$ ;  $l = 8,22 \text{ m}$ ;  $T = 40,00 \text{ qm}$ ;  $L = 0,78 \text{ t}$ ;  $N = 0,52 \text{ t}$ ;  
 $G = 1,30 \text{ t}$ ;  $V = 160 \text{ km/h}$ ;  $H = 5,1 \text{ km}$ ;  $M: \text{Wright } 180 \text{ PS}$ ;  
 Bst.: Holz, Stahl, Stoff

Gl. L. Martin Co., Cleveland, Ohio

## Vereinigte Staaten von Nordamerika



J. V. Martin K III (1921) Sp 1; E: J. V. Martin  
 M: Lawrance 45 PS; Bst: Holz, Stoff; Einziehbares Fahrgestell  
 J. V. Martin, Aeroplane Factory, Garden City, N. Y.



Mummert „Cootie“ (1922) Sp 1; E: H. C. Mummert  
 $b = 5,50 \text{ m}$ ;  $l = 3,66 \text{ m}$ ;  $T = 8,35 \text{ qm}$ ;  $L = 0,16 \text{ t}$ ;  $N = 0,11 \text{ t}$ ;  
 $G = 0,27 \text{ t}$ ; M: Lawrance 25 PS; Bst.: Holz, Stoff

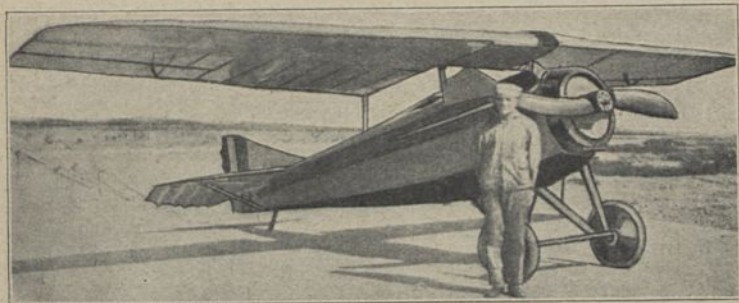
H. C. Mummert, Jamaica, N. Y.



AUS V. LANSDORFF „DAS LEICHTFLUGZEUG“ VERLAG W. RECHNOLD, FRANKFURT A. M.

Mummert „Sportplane“ (1923) Sp 1; E: H. C. Mummert  
 b = 6,08 m; l = 4,25 m; L = 0,13 t; V = 120 km/h;  
 M: Harley 12 PS; Bst.: Holz, Stoff

H. C. Mummert, Jamaica, N. Y.



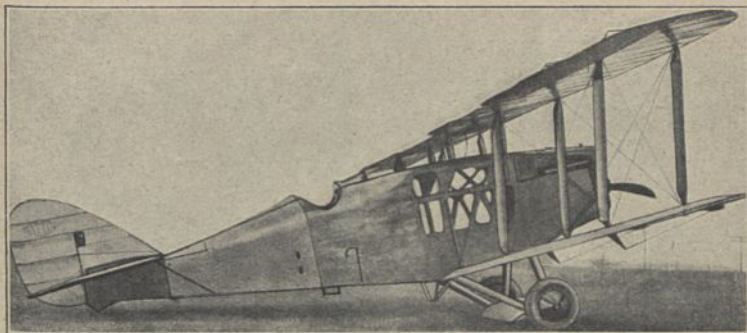
„AEROPLANE“

Rocheville (1923) Ex 1; E: C. F. Rocheville, San Diego  
 M: Hispano 300 PS; Bst.: Holz, Stoff; Flügel mit Verstellprofil

C. F. Rocheville, San Diego, Cal.



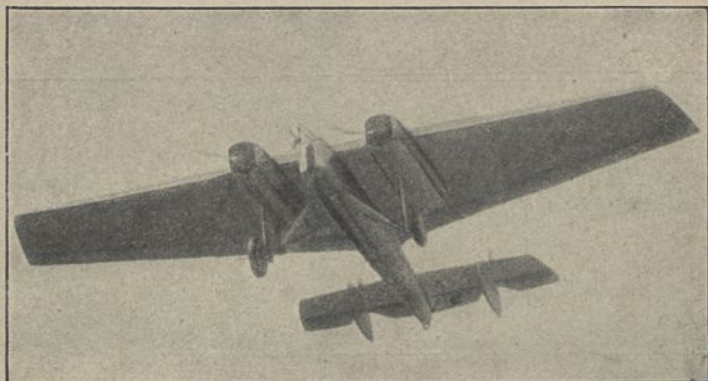
## Vereinigte Staaten von Nordamerika



Sattco (1923) V 7

$b = 13,25 \text{ m}$ ;  $l = 9,22 \text{ m}$ ;  $T = 44,50 \text{ qm}$ ;  $L = 1,23 \text{ t}$ ;  $N = 0,89 \text{ t}$ ;  $G = 2,12 \text{ t}$ ;  
 $V = 200 \text{ km/h}$ ;  $H = 5,1 \text{ km}$ ;  $M$ : Liberty 400 PS; Bst.: Holz, Stahl, Stoff

Sattco, Service Aviation Co., Wabash, Indiana

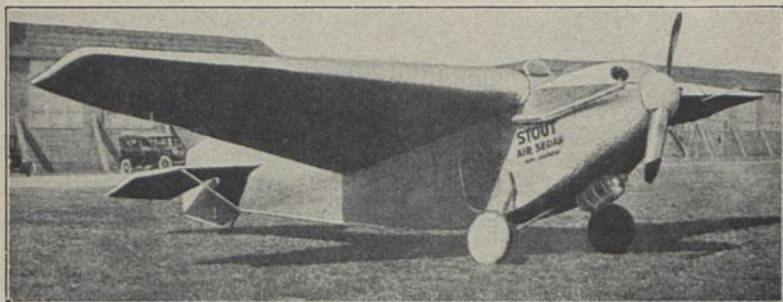


AUS „DEUTSCHE MOTORZEITSCHRIFT“ VERLAG HELLMUT DROBCHA, DRESDEN

Stout (1923) Kt 3; E: W. B. Stout

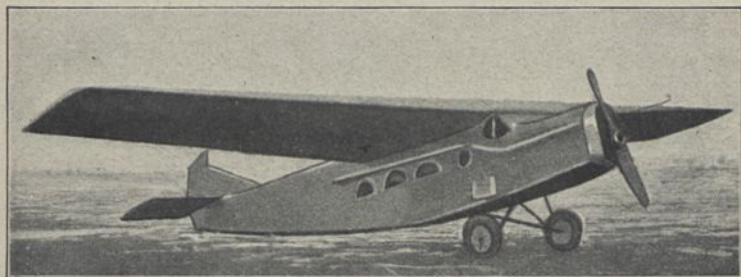
$b = 18,30 \text{ m}$ ;  $T = 73,10 \text{ qm}$ ;  $L = 3,00 \text{ t}$ ;  $N = 1,48 \text{ t}$ ;  $G = 4,50 \text{ t}$ ;  
 $V = 182 \text{ km/h}$ ;  $M$ :  $2 \times$  Liberty 400 PS = 800 PS; MG: 2; Bst.: Dural

Stout Engineering Laboratories, Inc., Detroit, Mich.



Stout „Air Sedan“ (1924) V 4; E: W. B. Stout

b = 12,40 m; l = 9,85 m; V = 135 km/h; M: Wright 180 PS Bst.: Dural



Stout „Air Pullmann“ (1924) V 8; E: W. B. Stout

b = 17,80 m; l = 14,00 m; T = 55,20 qm; L = 1,35 t; N = 0,89 t; G = 2,24 t;  
V = 160 km/h; H = 3,0 km; M: Liberty 400 PS; Bst.: Dural

## Vereinigte Staaten von Nordamerika



Swallow (1924) V 3; E: L. Stearman

b = 10,00 m; T = 46,00 qm; L = 0,46 t; N = 0,26 t; G = 0,62 t;  
 V = 160 km/h; H = 5,5 km; M: Curtiss 90 PS; Bst.: Holz, Stahl, Stoff

Swallow Airplane Mfg. Co., Wichita, Kansas



Swanson S S S 4 (1923) Sp 2; E: E. W. Freemann

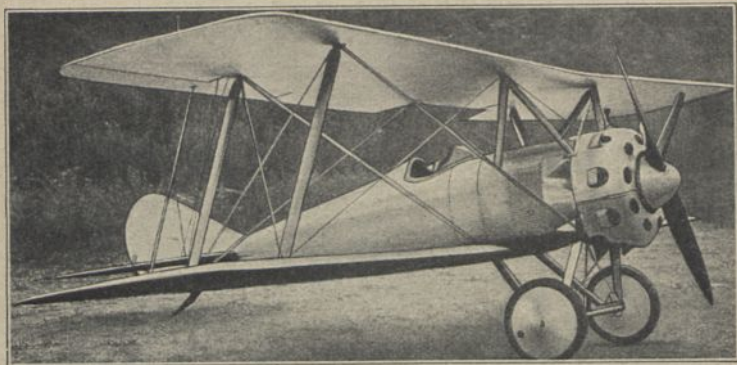
b = 8,50 m; l = 7,00 m; T = 35,00 qm; L = 0,36 t; N = 0,21 t; G = 0,57 t;  
 V = 160 km/h; M: Le Rhône 80 PS; Bst.: Holz, Stoff

S. S. Swanson, Vermillion, South Dakota



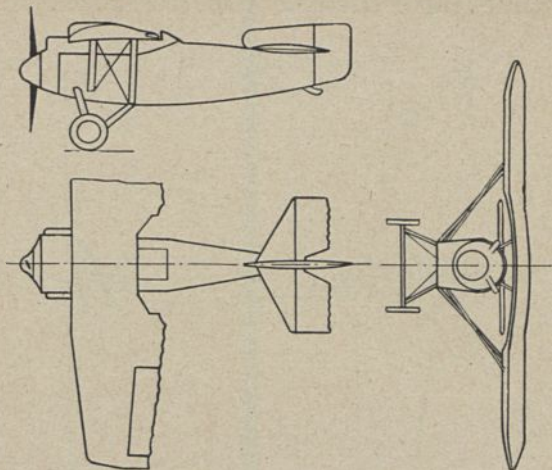
Thomas-Morse (1920) P 2

b = 10,80 m ; l = 7,70 m ; T = 59,20 qm ; L = 1,30 t ; N = 1,22 t ;  
 G = 2,52 t ; V = 217 km/h ; M: Wright 600 PS ; Bst.: Holz, Stahl, Stoff

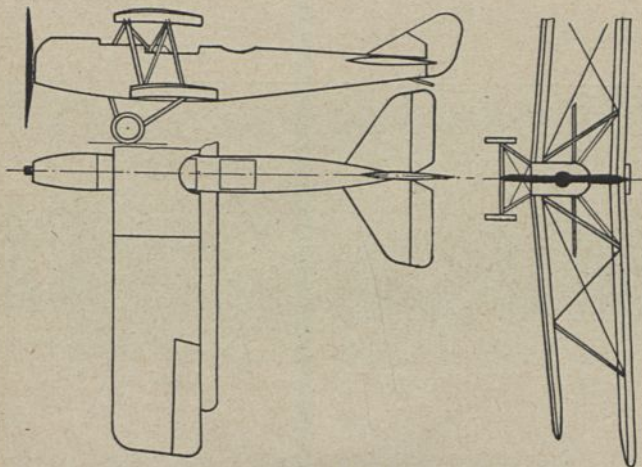


Thomas-Morse S 9 (1924) U 2

b = 8,74 m ; l = 6,35 m ; T = 27,50 qm ; G = 0,86 t ; V = 190 km/h ;  
 H = 6,0 km ; M: Wright 200 PS ; Bst.: Dural

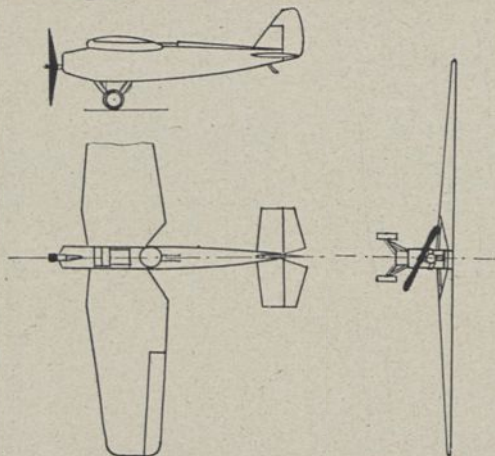


Thomas-Morse M B 7 (1923) KJ 1  
 $b = 7,33 \text{ m}$ ;  $l = 5,64 \text{ m}$ ;  $T = 10,80 \text{ qm}$ ;  $G = 0,90 \text{ t}$ ;  $V = 290 \text{ km h}$ ;  
 M: Wright 400 PS; MG: 2; Bst.: Dural  
 Thomas-Morse Aircraft Corp., Ithaka, N. Y.



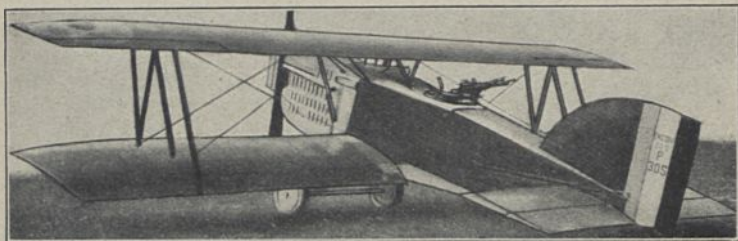
U. S. Army T. W. 1 (1923) U 2; E: J. C. Hunsaker  
 $b = 9,15 \text{ m}$ ;  $l = 6,73 \text{ m}$ ; M: Liberty 200 PS; Bst.: Holz, Stoff  
 U. S. Army Air Service, Engineering Division, Neu York

## Vereinigte Staaten von Nordamerika



U. S. Army CO 1 (1923) Ka 2

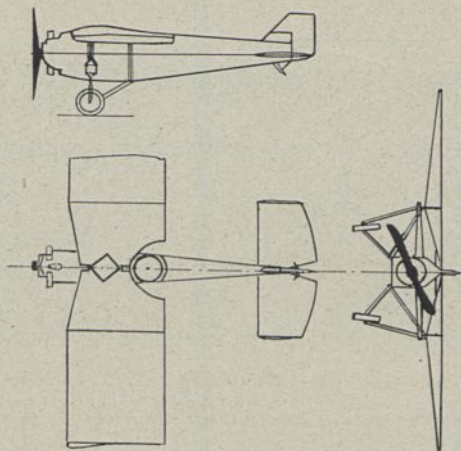
b = 17,20 m; l = 10,20 m; M: Liberty 400 PS; MG: 2;  
Bst.: Holz, Stahl, Stoff



U. S. Army C 0-5 (1924) Ka 2

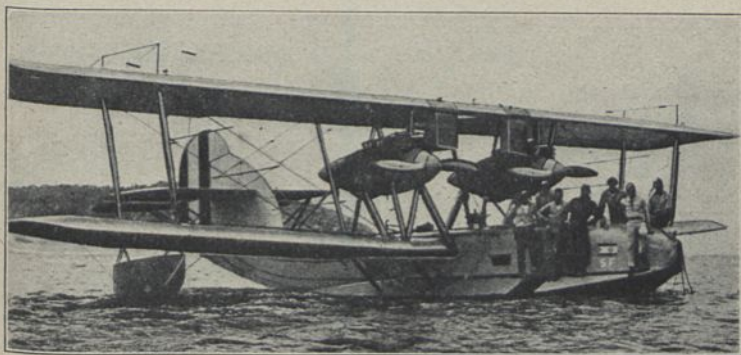
G = 1,08 t; M: Liberty 400 PS; MG: 2; Bst.: Holz, Stahl, Stoff

## Vereinigte Staaten von Nordamerika



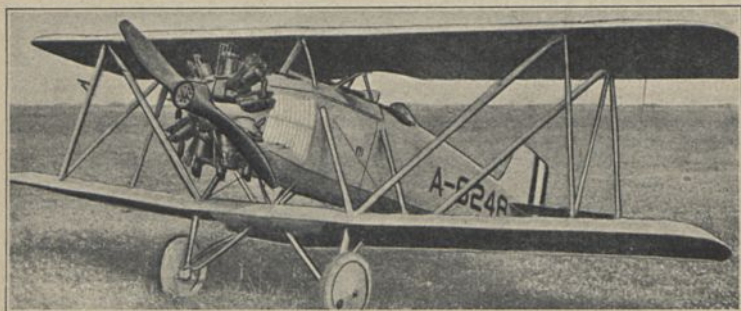
U. S. Army TA 4 (1923) U 2

b = 9,75 m; l = 6,75 m; M: Lawrence 140 PS; Bst.: Holz, Stoff  
 U. S. Army Air Service, Engineering Division, New York



U. S. Navy PN 7 (1924) Ksb 3

b = 31,50 m; l = 15,00 m; T = 130,0 qm;  
 M: 2 × Wright 650 PS = 1300 PS; Bst.: Holz, Stoff  
 U. S. Navy Air Service, Engineering Division, New York



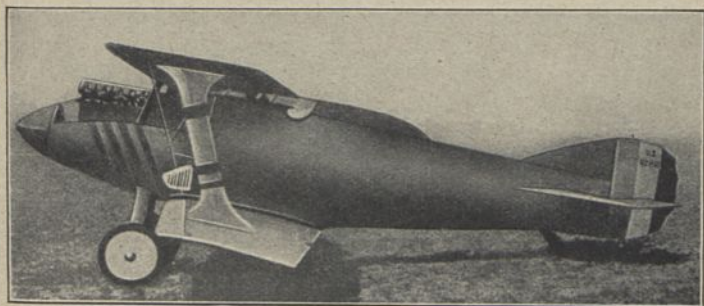
U. S. Navy TS 1 (1923) Ka 1; E: J. C. Hunsaker  
 b = 7,62 m; l = 7,50 m; T = 21,00 qm; G = 0,92 t; V = 210 km/h;  
 M: Lawrance 200 PS; Bst.: Holz, Stahl, Stoff



U. S. Navy TR 1 (1923) Kaw 1; E: J. C. Hunsaker  
 b = 7,62 m; l = 7,50 m; T = 21,00 qm; G = 0,81 t; V = 210 km/h;  
 M: Lawrance 220 PS; Bst.: Holz, Stahl, Stoff



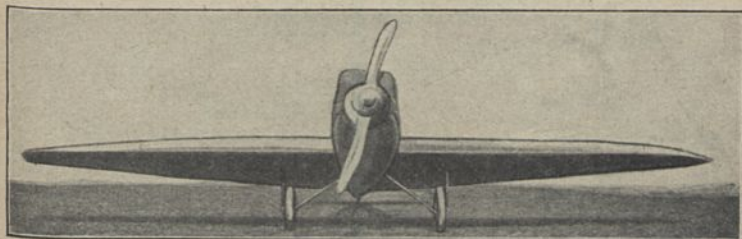
## Vereinigte Staaten von Nordamerika



Verville (1922) Sp 1; E: A. Verville

b = 8,60 m; l = 7,40 m; T = 20,90 qm; L = 1,10 t; N = 0,34 t;  
G = 1,47 t; M: Packard 600 PS; Bst.: Holz, Stoff

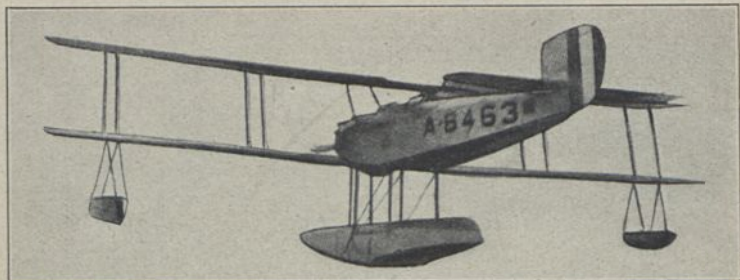
Bauausführung: U. S. Army Air Service, Engineering Division, Neu York



Verville (1923) Sp 1; E: A. Verville

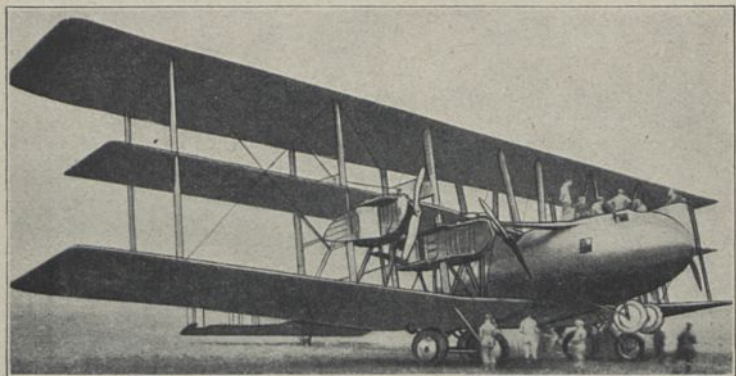
b = 9,34 m; l = 6,25 m; T = 13,60 qm; G = 1,12 t; V = 352 km/h;  
M: Curtiss 500 PS; Bst.: Holz, Stoff

Bauausführung: L. Sperry, Aircraft Co., Farmingdale, L. I., N. Y.



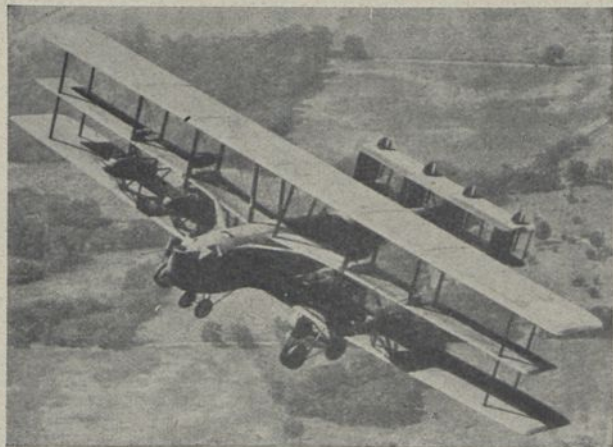
Vought (1921) Kwa 2;  
 $b = 10,50$  m;  $l = 8,80$  m;  $T = 29,00$  qm;  $M$ : Lawrence 140 PS;  
 Bst.: Holz, Stoff

Chance Vought Corp., Long Island City, N. Y.

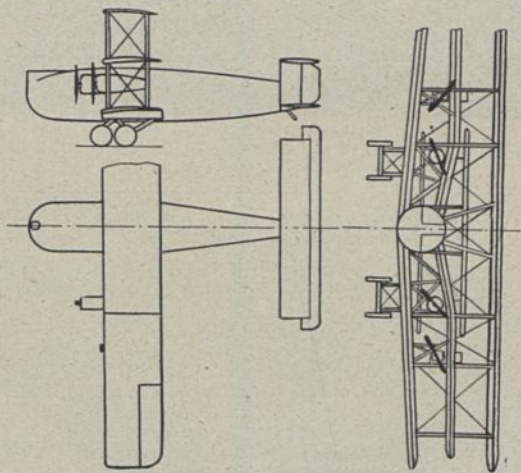


Barling NBL 1 (1923) Kbn 8; E: W. H. Barling  
 $b = 36,60$  m;  $l = 19,85$  m;  $G = 18,10$  t;  $V = 150$  km/h;  
 $M$ :  $6 \times$  Liberty 400 PS = 2400 PS;  $MG$ : 8; Bst.: Holz, Stahl, Stoff

Wittmann Aircraft Corp., Hasbrouck Heights, N. Y.

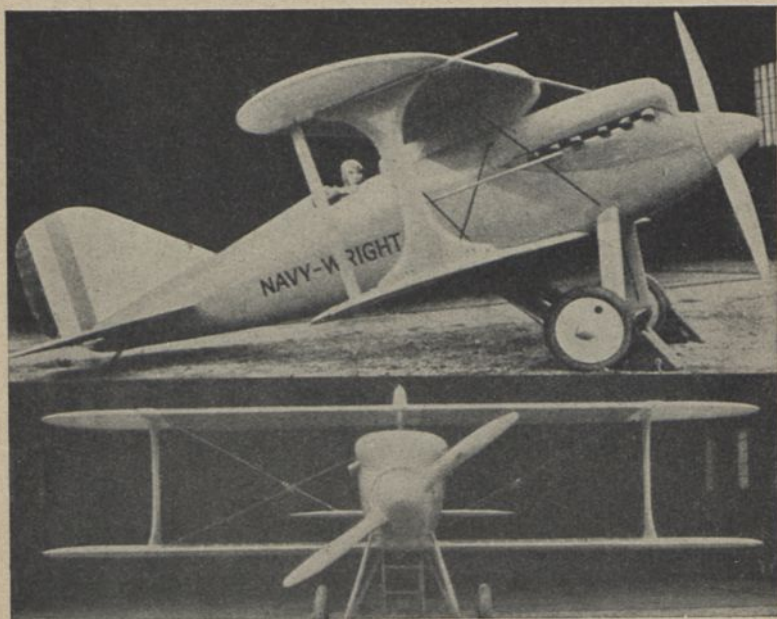


Barling N B L 1



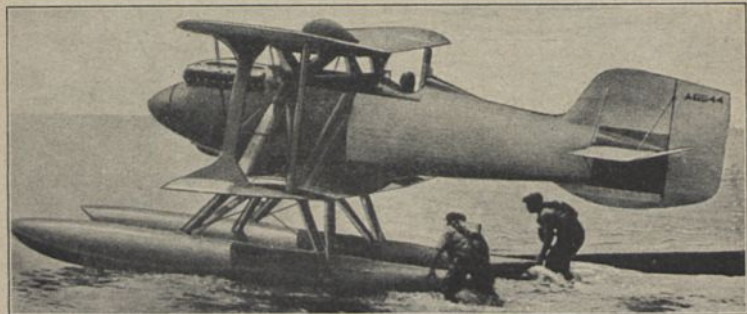
Barling N B L 1

Wittemann Aircraft Corp., Hasbrouck Heights, N. Y.



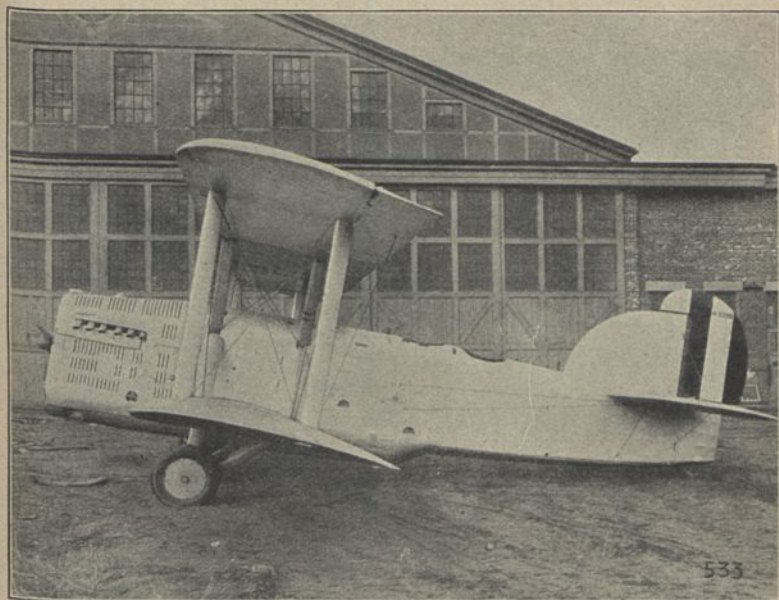
Wright F 2 W (1923) Sp 1

b = 6,85 m; l = 6,50 m; T = 16,20 qm; G = 1,32 t; V = 370 km/h;  
M: Wright 700 PS; Bst.: Holz, Stoff

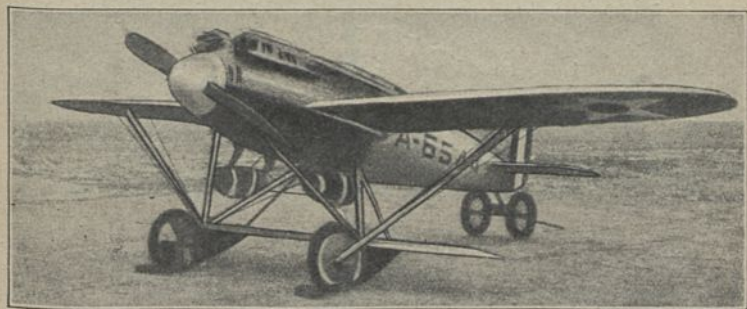


Wright N W 2 (1924) Kwj 1; E: Booth, Thurston

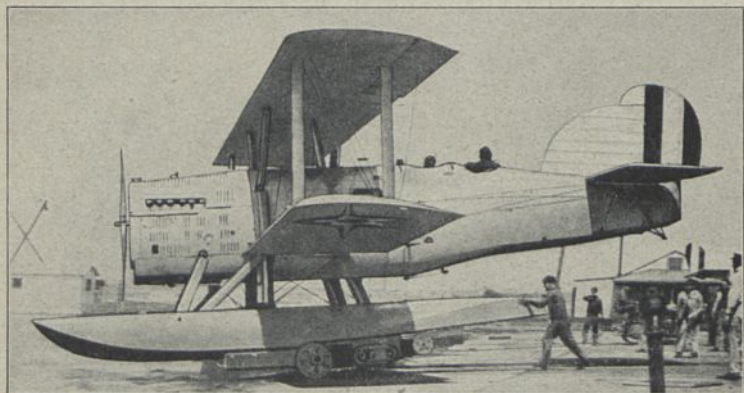
b = 8,28 m; l = 8,40 m; T = 23,20 qm; L = 1,63 t; N = 0,40 t;  
G = 2,03 t; V = 300 km/h; M: Wright 650 PS; MG: 2; Bst.: Holz, Stoff  
Wright Aeronautical Corp., Patterson, N. J.



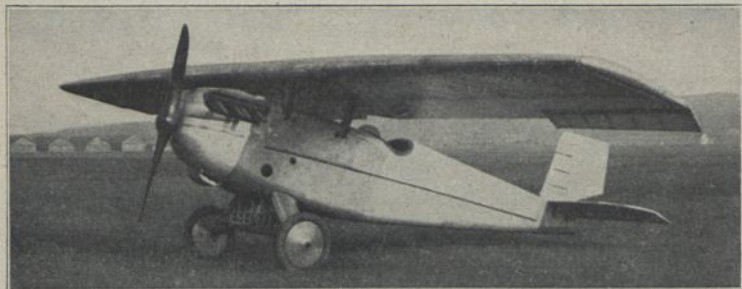
Douglas Wright S D W-1 (1924) Ka 2  
M : Wright 675 PS; MG : 2; Bst.: Holz, Stoff



Wright „Navy Mystery“ (1923) Kj 1; E: U. S. Navy  
V = 300 km/h; M: Wright 650 PS; MG: 2; Bst.: Holz, Stahl, Stoff  
Wright Aeronautical Corp., Patterson, N. J.



Douglas Wright S D W-1 (1924) Ka 2  
 \* M: Wright 675 PS; MG: 2; Bst.: Holz, Stoff

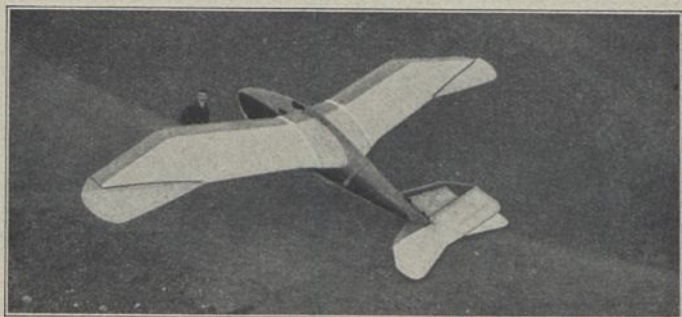


Wright Dornier „Falke“ (1923) KJ 1; E: C. Dornier  
 b = 10,00 m; l = 7,43 m; T = 20,00 qm; L = 0,90 t; N = 0,30 t;  
 G = 1,20 t; V = 260 km/h; H = 7,0 km; M: Wright 300 PS; MG: 2  
 Bst.: Dural; Lizenzbau: Dornier „Falke“ s. Italien

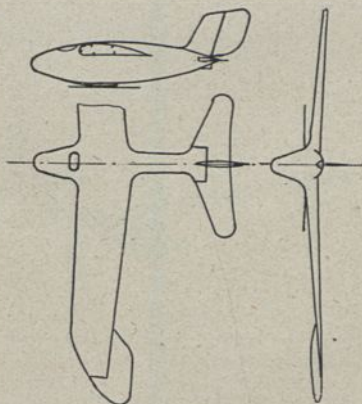
Wright Aeronautical Corp., Patterson, N. Y.

# Motorlose Flugzeuge

## Deutschland



Aachen „Rheinland“ (1923); E: W. Klemperer  
 $b = 12,70 \text{ m}$ ;  $t = 1,25 \text{ m}$ ;  $T = 15,00 \text{ qm}$ ;  $l = 5,60 \text{ m}$ ;  $L = 102,0 \text{ kg}$ ;  
 $G = 162,0 \text{ kg}$ ;  $G/T = 12,0 \text{ kg/qm}$ ; Bst.: Holz, Stoff

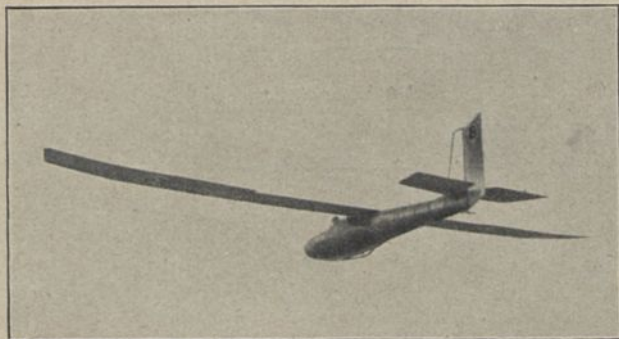


Aachen „Rheinland“

## Deutschland

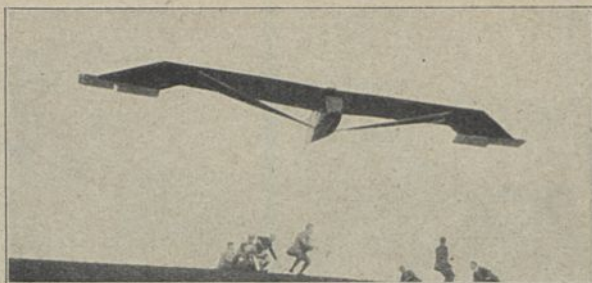


Darmstadt „Geheimrat“ (1922); E: F. Nikolaus\_Hoffmann  
 $b = 12,10$ ;  $t = 1,40$  m;  $T = 14,30$  qm;  $l = 5,50$  m;  $L = 90,0$  kg;  $G = 160,0$  kg;  
 $G/T = 11,6$  kg/qm; Bst.: Holz, Stoff



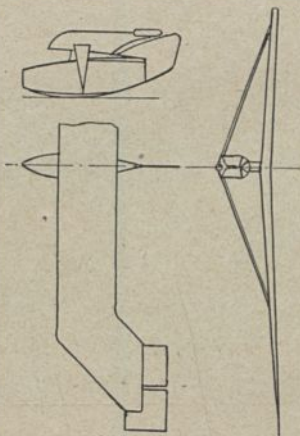
Darmstadt „Konsul“ (1923); E: A. Botsch, R. Spiess  
 $b = 18,70$  m;  $t = 1,20$  m;  $T = 22,00$  qm;  $l = 5,50$  m;  $L = 130,0$  kg;  
 $G = 200,0$  kg;  $G/T = 9,1$  kg/qm; Bst.: Holz, Stoff





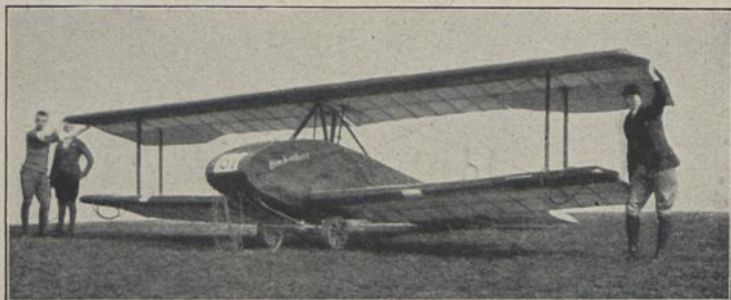
Berlin „Charlotte“ (1923); E: H. Winter

$b = 14,50 \text{ m}$ ;  $t = 1,50 \text{ m}$ ;  $T = 19,50 \text{ qm}$ ;  $l = 4,10 \text{ m}$ ;  $L = 133,0 \text{ kg}$ ;  
 $G = 203,0 \text{ kg}$ ;  $G/T = 10,0 \text{ kg/qm}$ ; Bst.: Holz, Stoff



Berlin „Charlotte“

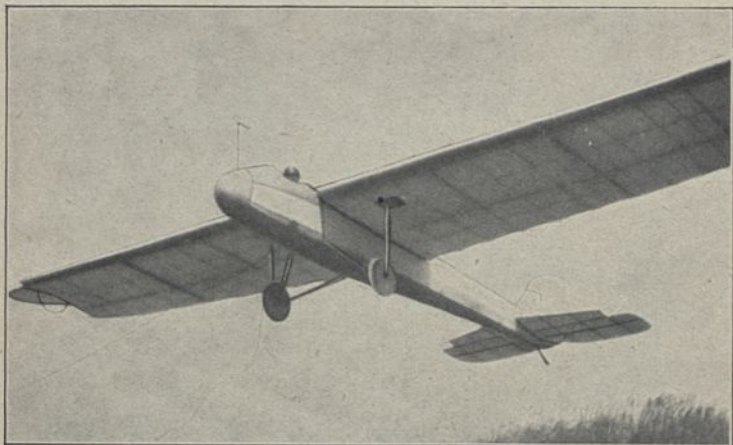
## Deutschland



Braunschweig S. B. 2 (1923)

$b = 8,40 \text{ m}$ ;  $T = 18,00 \text{ qm}$ ;  $l = 5,70 \text{ m}$ ; Bst.: Holz, Stoff

Akad. Fliegergruppe T. H. Braunschweig

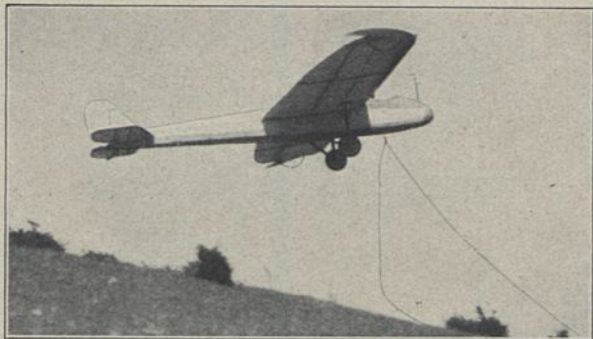


Daimler L 15 (1919); E: H. Klemm

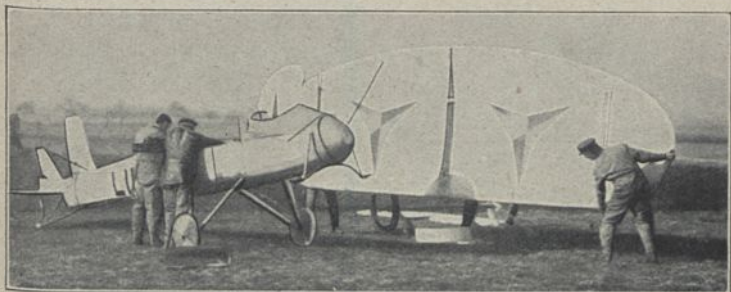
$b = 12,64 \text{ m}$ ;  $l = 7,17 \text{ m}$ ;  $T = 24,00 \text{ qm}$ ; Bst.: Holz, Stoff; Zweisitzer

Daimler-Motoren-Gesellschaft, Werk Sindelfingen/Wtbg.

## Deutschland

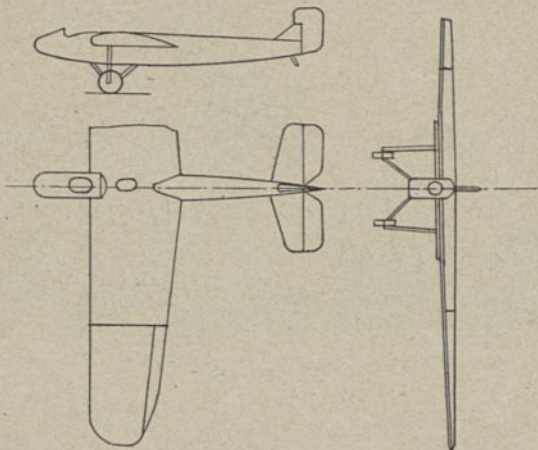


Daimler L 15



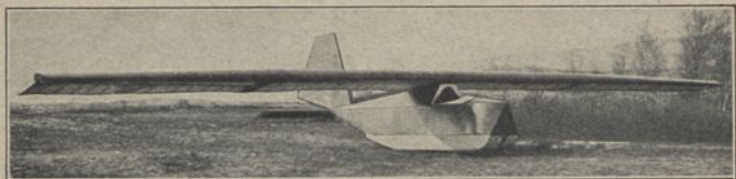
Daimler L 15; Aufbau

## Deutschland



Daimler L 15

Daimler-Motoren-Gesellschaft, Werk Sindelfingen/Wttbg.

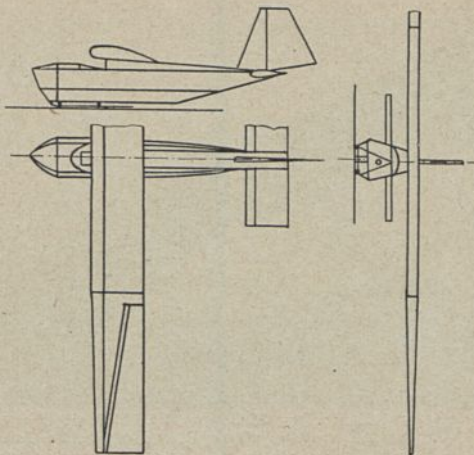


Danzig D 1 „Danzig“ (1924); E: H. Wiederhold

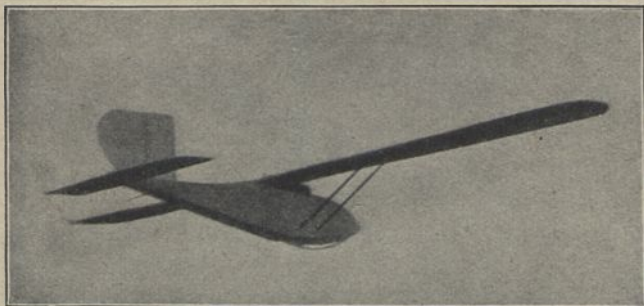
$b = 13,00$  m;  $t = 1,20$  m;  $T = 15,60$  qm;  $l = 5,45$  m;  $L = 110,0$  kg;  
 $G = 180,0$  kg;  $G/T = 11,2$  kg/qm; Bst.: Holz, Stoff; Schwimnfähiger Rumpf

Deutsche Akad. Fliegergruppe T. H. Danzig

## Deutschland



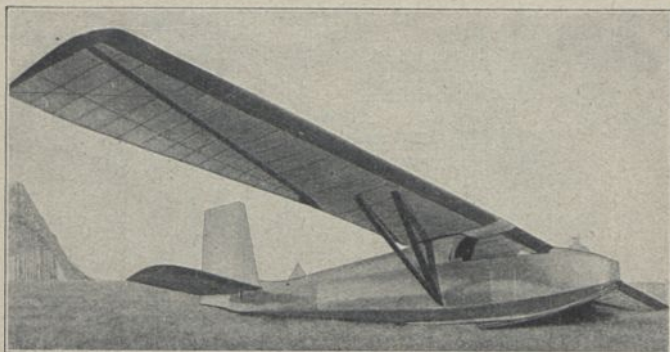
Danzig D. 1 „Danzig“  
Deutsche Akad. Fliegergruppe T. H. Danzig



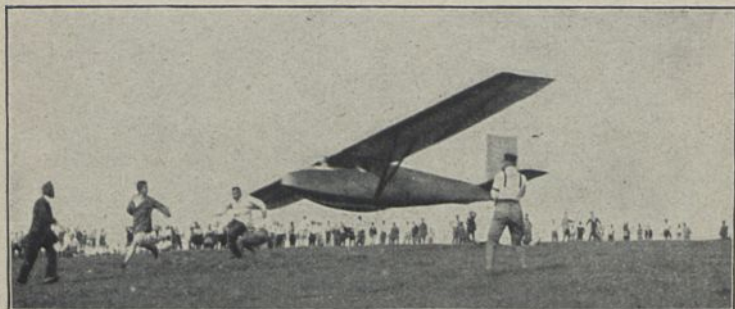
Darmstadt „Edith“ (1922) E: A. F. G. Darmstadt  
 $b = 12,60 \text{ m}$ ;  $t = 1,40 \text{ m}$ ;  $T = 15,00 \text{ qm}$ ;  $l = 5,10 \text{ m}$ ;  
 $L = 90,0 \text{ kg}$ ;  $G = 160,0 \text{ kg}$ ;  $G/T = 10,7 \text{ kg/qm}$ ; Bst.: Holz, Stoff

Akad. Fliegergruppe T. H. Darmstadt

## Deutschland



Darmstadt „Margarethe“ (1923); E: A. F. G. Darmstadt  
 $b = 15,00 \text{ m}$ ;  $t = 1,65 \text{ m}$ ;  $T = 25,00 \text{ qm}$ ;  $l = 6,60 \text{ m}$ ;  $L = 180,0 \text{ kg}$ ;  
 $G = 320,0 \text{ kg}$ ;  $G/T = 12,1 \text{ kg/qm}$ ; Bst.: Holz, Stoff; Zweisitzer



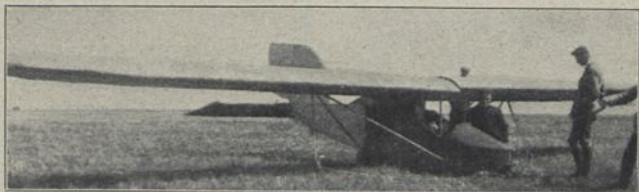
Darmstadt „Margarethe“



Dersau „Der Dessauer“ (1923); E: Hoffmann

$b = 12,60$  m;  $t = 1,23$  m;  $T = 15,50$  qm;  $l = 5,70$  m;  $L = 115,0$  kg;  
 $G = 135,0$  kg;  $G/T = 10,0$  kg/qm; Bst.: Holz, Stoff

Flugtechn. Verein Dersau.

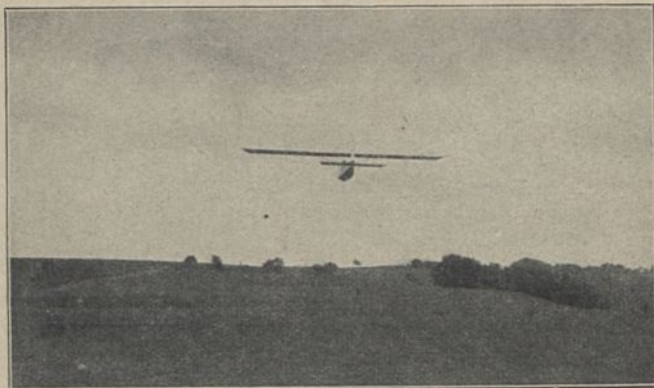


Dresden „Doris“ (1922); E: H. Muttray W. Seifert

$b = 12,60$  m;  $t = 1,50$  m;  $T = 15,50$  qm;  $l = 4,80$  m;  $L = 89,0$  kg;  
 $G = 155,0$  kg;  $G/T = 10,0$  kg/qm; Bst.: Holz, Stoff

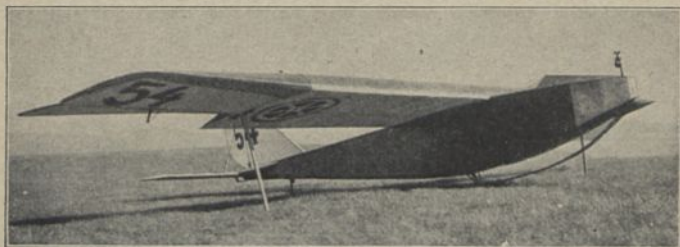
Flugtechn. Verein, Dresden

## Deutschland



Dresden M 27 Schoop (1923); E: Meyer  
 $b = 12,00 \text{ m}$ ;  $T = 18,00 \text{ qm}$ ;  $l = 5,40 \text{ m}$ ;  
 Bst.: Holz, Stoff

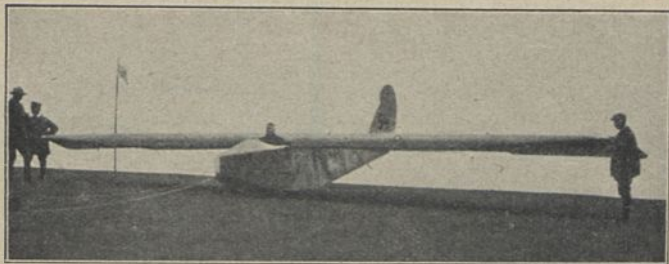
Dresdener Segelflugzeugbau, Dresden



Erfurt (1923)  
 $b = 12,00 \text{ m}$ ;  $T = 22,00 \text{ qm}$ ;  $l = 6,10 \text{ m}$ ;  $L = 150,0 \text{ kg}$ ;  $G = 220,0 \text{ kg}$ ;  
 $G/T = 10,0 \text{ kg/qm}$ ; Bst.: Holz, Stoff

Verein für Luftfahrt, Erfurt





Erfurt (1923)

Verein für Luftfahrt, Erfurt

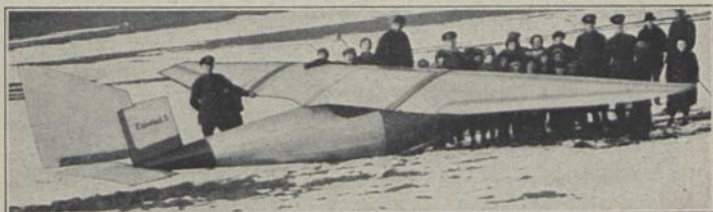


Espenlaub E 5 (1923); E: G. Espenlaub

$b = 12,00 \text{ m}$ ;  $t = 1,20 \text{ m}$ ;  $T = 14,00 \text{ qm}$ ;  $l = 5,00 \text{ m}$ ;  $L = 86,0 \text{ kg}$ ;  
 $G = 156,0 \text{ kg}$ ;  $G/T = 10,3 \text{ kg/qm}$ ; Bst.: Holz, Stoff

G. Espenlaub, Grünau

## Deutschland



Esenlaub E 5

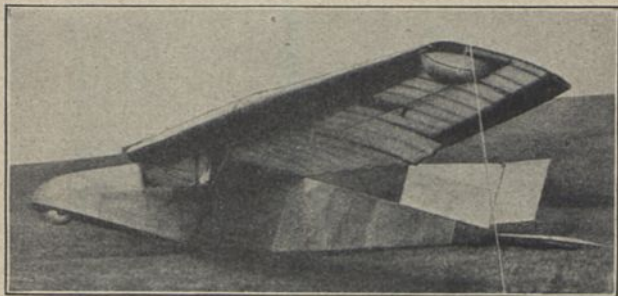


Esenlaub S (1924); E: G. Espenlaub

$b = 12,00 \text{ m}$ ;  $T = 22,00 \text{ qm}$ ;  $l = 6,10 \text{ m}$ ;  $L = 150,0 \text{ kg}$ ;  $G = 220,0 \text{ kg}$ ;  
 $G/T = 10,0 \text{ kg/qm}$ ; Bst.: Holz, Stoff

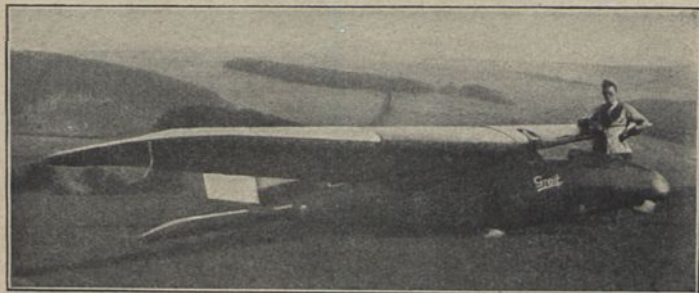
G. Espenlaub, Grünau *b. Hirschberg*

## Deutschland



Hannover „Vampyr“ (1921); E: G. Madelung

b = 12,60 m; t = 1,50 m; T = 16,00 qm; l = 5,20 m; L = 120,0 kg;  
G = 195,0 kg; G/T = 12,0 kg/qm; Bst.: Holz, Stoff

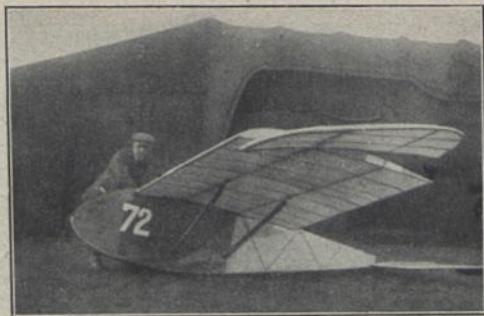


Hannover „Greif“ (1922); E: F. Hentzen, A. Martens

b = 11,60 m; t = 1,80 m; T = 15,00 qm; l = 5,20 m; L = 86,4 kg;  
G = 160,0 kg; G/T = 10,6 kg/qm; Bst.: Holz, Stoff

Hannoversche Waggonfabrik, Hannover-Linden

## Deutschland



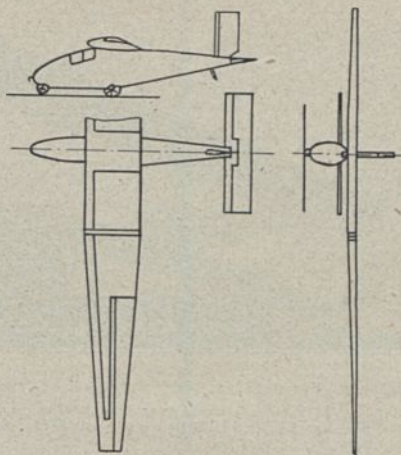
Hannover „Spatz“ (1923); E: Langer  
 $b = 8,00$  m;  $T = 11,00$  qm;  $l = 4,00$  m; Bst.: Holz, Stoff



Hannover H 6 „Pelikan“ (1924); E: Mertens, Koch, Meyer-Cassel  
 $b = 15,00$  m;  $T = 15,00$  qm;  $l = 5,26$  m; Bst.: Holz, Stoff

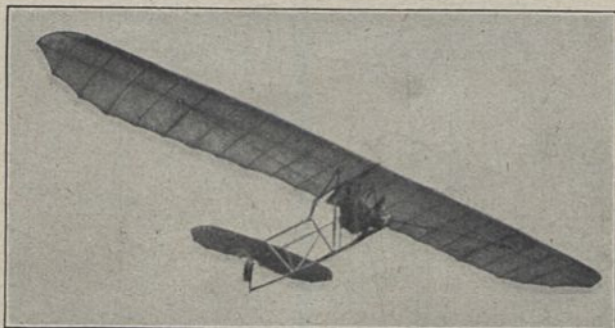
Hannoversche Waggonfabrik, Hannover-Linden

## Deutschland



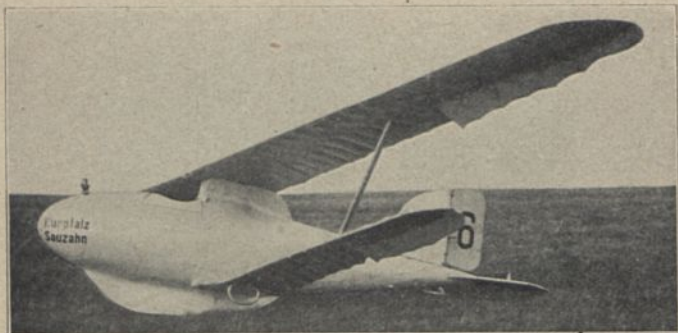
Hannover H 6 „Pelikan“

Hannoversche Waggonfabrik, Hannover-Linden

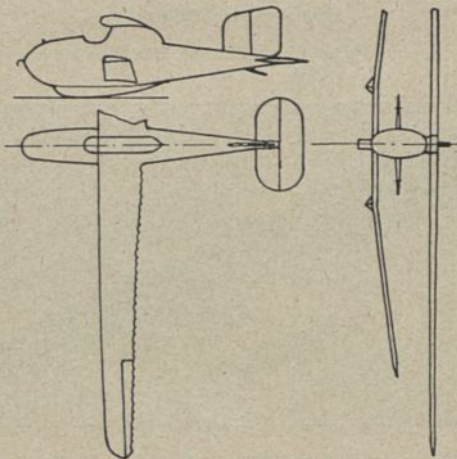


Harth-Messerschmitt S 10 (1922); E: F. Harth, W. Messerschmitt  
 $b = 14,00 \text{ m}$ ;  $t = 1,50 \text{ m}$ ;  $T = 19,00 \text{ qm}$ ;  $l = 4,50 \text{ m}$ ;  $L = 80,0 \text{ kg}$ ;  
 $G = 150,0 \text{ kg}$ ;  $G/T = 7,9 \text{ kg/qm}$ ; Bst.: Holz, Stahl, Stoff

Fr. Harth, Reg.-Baumstr., Bamberg

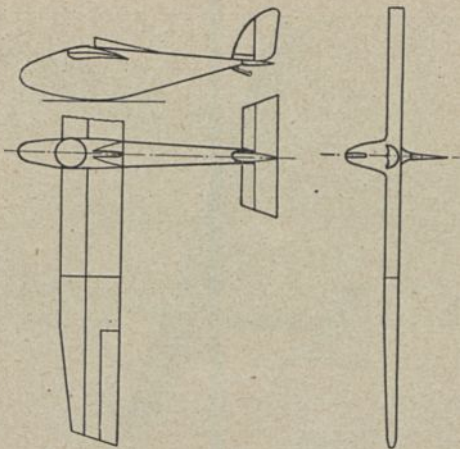


Heidelberg „Kurpfalz Sauzahn“ (1923); E: G. Bader  
 $b = 14,00$  m;  $t = 0,80$  m;  $T = 15,00$  qm;  $l = 4,90$  m;  $L = 120,0$  kg;  
 $G = 190,0$  kg;  $G/T = 12,0$  kg/qm; Bst.: Holz, Stoff

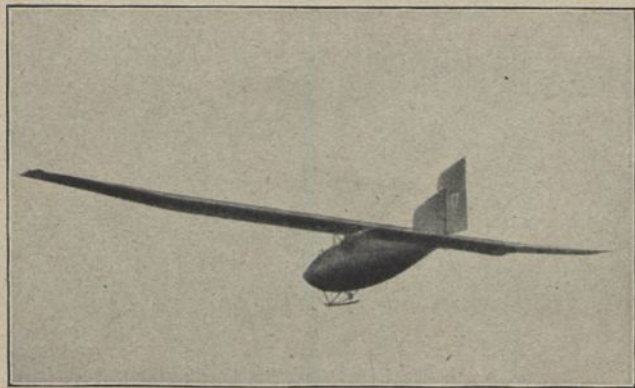


Heidelberg „Kurpfalz Sauzahn“

## Deutschland

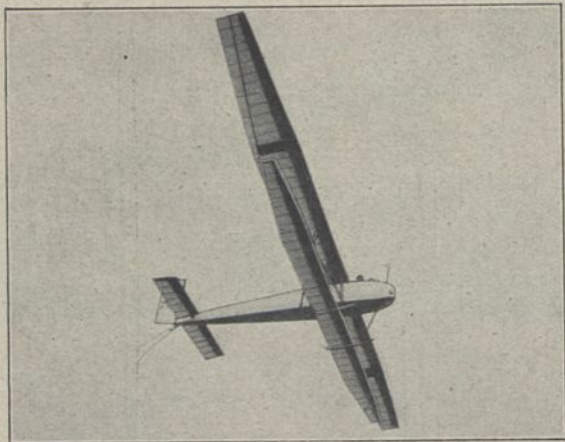


Krüger „Schlägel u. Eisen“ (1923); E: Nowack  
 $b = 13,00$  m;  $T = 16,00$  qm;  $l = 5,50$  m; Bst.: Holz, Stoff  
 K. Krüger, Mehlem

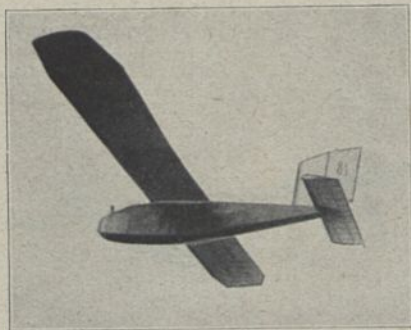


Ksoll „Galgenvogel I“ (1923); E: J. Ksoll  
 $b = 14,00$  m;  $T = 17,00$  qm;  $l = 5,50$  m;  $L = 125,0$  kg;  $G = 195,0$  kg;  
 $G/T = 11,0$  kg/qm; Bst.: Holz, Stoff  
 J. Ksoll, Schön-Ellguth

## Deutschland



Ksoll „Breslau“ (1924); E: J. Ksoll  
 $b = 18,00$  m;  $T = 28,00$  qm;  $l = 7,00$  m; Bst.: Holz, Stoff; Zweisitzer  
 J. Ksoll, Schön-Ellguth

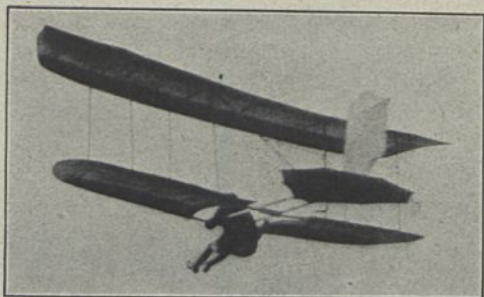


Messerschmitt S 14 (1923); E: W. Messerschmitt  
 $b = 14,00$  m;  $t = 1,35$  m;  $T = 17,50$  qm;  $l = 5,40$  m;  $L = 105,0$  kg;  
 $G = 175,0$  kg;  $G/T = 9,6$  kg/qm; Bst.: Holz, Stoff

Messerschmitt Flugzeugbau, Bamberg



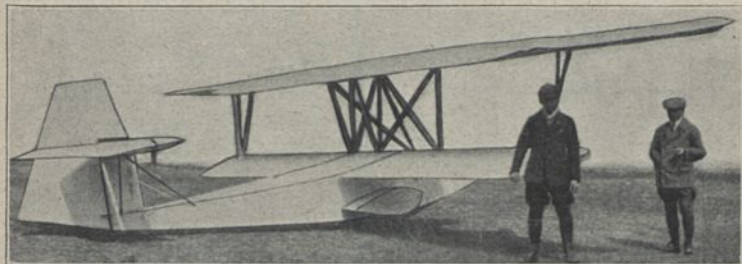
## Deutschland



Pelzner (1921); E: W. Pelzner

$b = 5,40$  m;  $t = 1,30$  m;  $T = 14$  00 qm;  $l = 2,70$  m;  $L = 11,5$  kg;  
 $G = 86,5$  kg;  $G/T = 6,2$  kg/qm; Bst.: Holz, Stoff

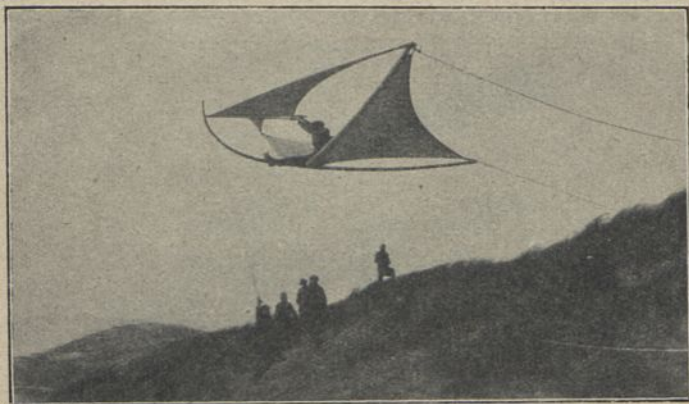
W. Pelzner, Würzburg-Nürnberg



Peyean (1924); E: K. Peyean

$b = 10,00$  m;  $t = 1,00$  m;  $T = 17,00$  qm;  $l = 5,00$  m;  
 Bst.: Holz, Stoff; Schwimnfähiger Rumpf

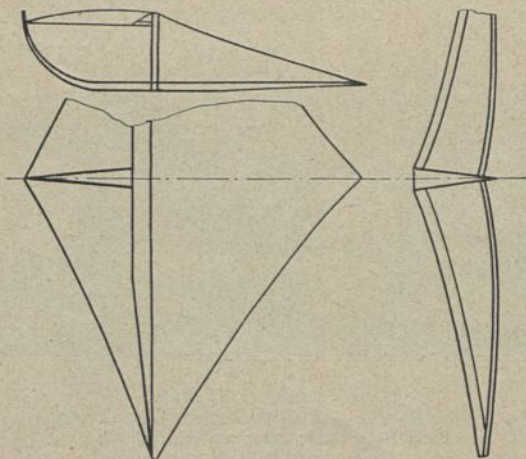
K. Peyean, Königsberg



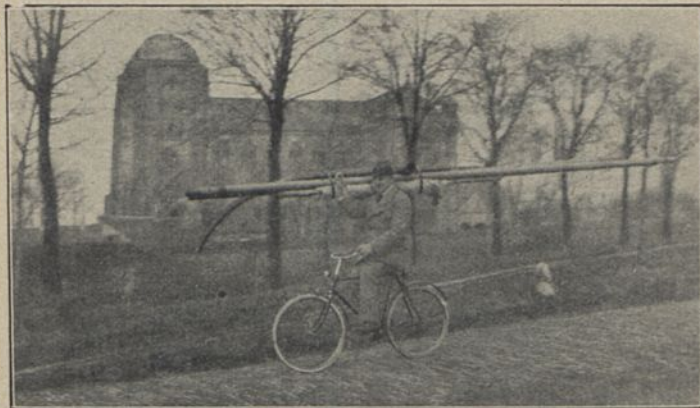
Platz (1923); E: R. Platz

$T = 16,00 \text{ qm}$ ;  $L = 40,0 \text{ kg}$ ;  $G = 100,0 \text{ kg}$ ;  $G/T = 6,2 \text{ kg/qm}$

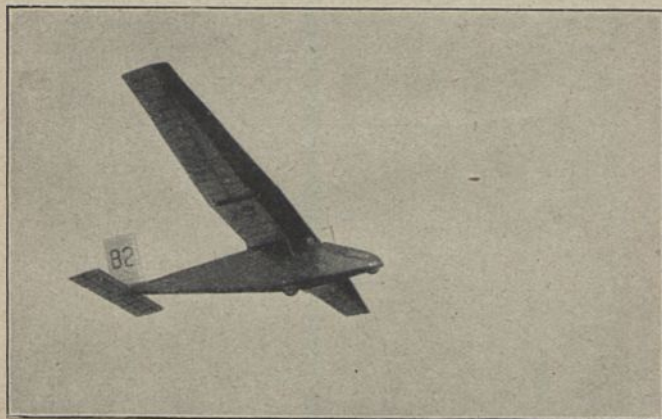
Bst.: Holz, Stoff



Platz (1923)



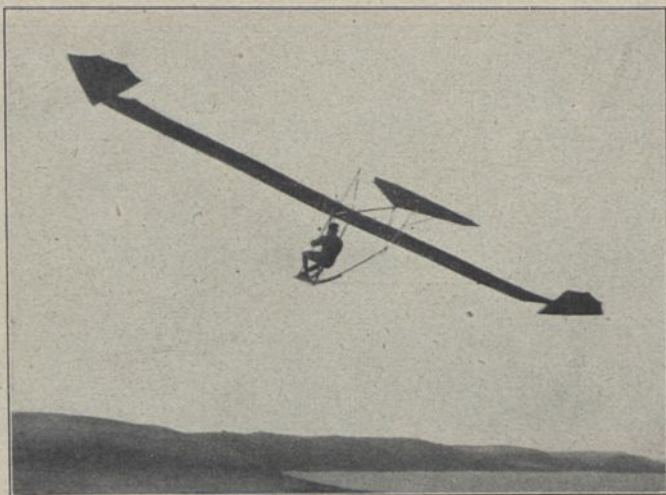
Platz (1923) Strassentransport, zerlegt



Prometheus „Storch“ (1923); E: A. Martens

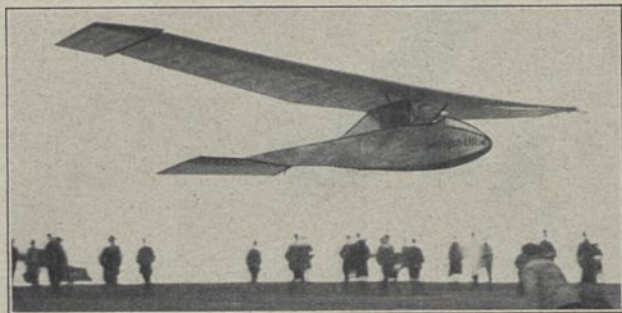
$b = 14,00 \text{ m}$ ;  $t = 1,00 \text{ m}$ ;  $T = 14,00 \text{ qm}$ ;  $l = 5,00 \text{ m}$ ;  $L = 85,0 \text{ kg}$ ;  
 $G = 155,0 \text{ kg}$ ;  $G/T = 10,7 \text{ kg/qm}$ ; Bst.: Holz, Stoff

Prometheus-Werke, Hannover-Herrenhausen



Schulz FS 3 (1922); E: F. Schulz

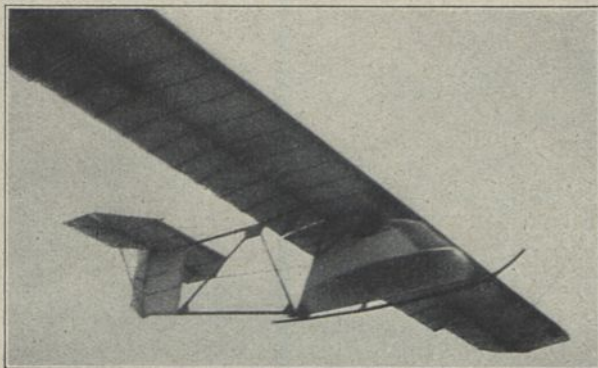
$b = 12,50 \text{ m}$ ;  $t = 1,60 \text{ m}$ ;  $T = 16,00 \text{ qm}$ ;  $l = 4,50 \text{ m}$ ;  $L = 47,3 \text{ kg}$ ;  
 $G = 122,0 \text{ kg}$ ;  $G/T = 7,6 \text{ kg/qm}$ ; Bst.: Holz, Stoff



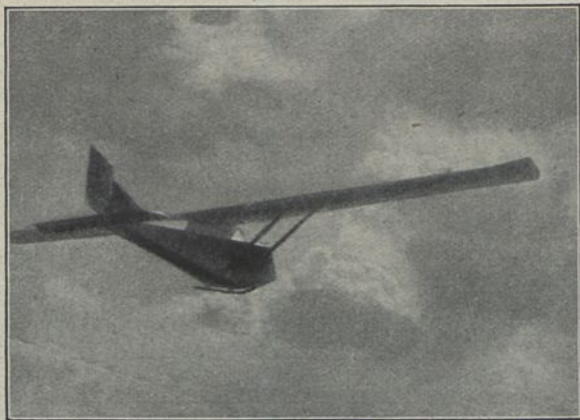
Schulz FS 9 „Königin Luise“ (1924 ; E: F. Schulz

$b = 14,00 \text{ m}$ ;  $t = 1,30 \text{ m}$ ;  $T = 15,50 \text{ qm}$ ;  $l = 5,00 \text{ m}$ ;  $L = 100,0 \text{ kg}$ ;  
 $G = 160,0 \text{ kg}$ ;  $G/T = 10,3 \text{ kg/qm}$ ; Bst.: Holz, Stoff

F. Schulz, Scharnick

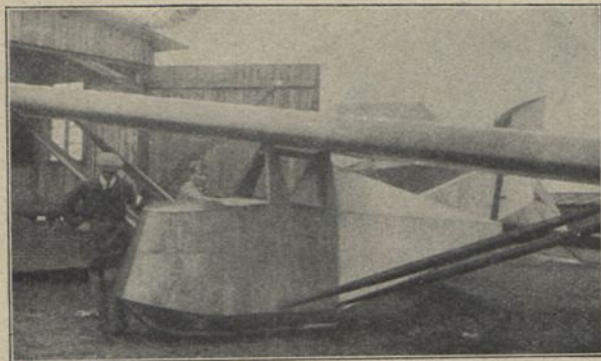


Baden „Hols der Teufel“; E: F. Stamer, A. Lippisch  
 $b = 12,00 \text{ m}$ ;  $T = 20,00 \text{ qm}$ ;  $l = 5,80 \text{ m}$ ; Bst.: Holz, Stoff

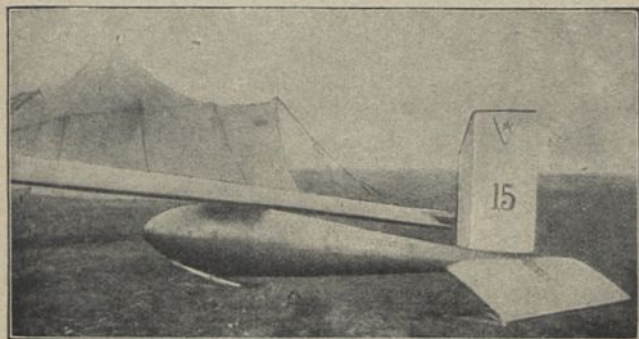


Baden „Bremen“ (1923); E: F. Stamer, A. Lippisch  
 $b = 13,20 \text{ m}$ ;  $t = 1,30 \text{ m}$ ;  $T = 17,00 \text{ qm}$ ;  $l = 5,00 \text{ m}$ ;  $L = 130,0 \text{ kg}$ ;  
 $G = 200,0 \text{ kg}$ ;  $G/T = 11,3 \text{ kg/qm}$ ; Bst.: Holz, Stoff  
 Weltensegler G. m. b. H., Segelflugzeugwerke G. m. b. H., Baden-Baden

## Deutschland



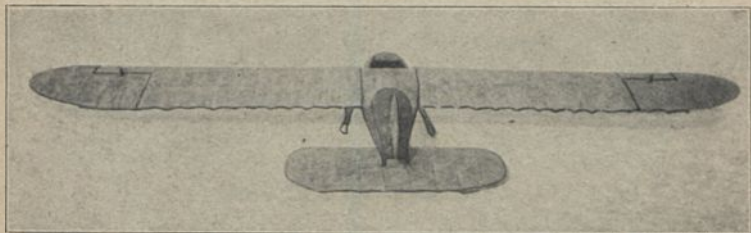
Baden „Nimm mich mit“ (1923); E: F. Stamer, A. Lippisch  
 $b = 21,00 \text{ m}$ ;  $t = 2,00 \text{ m}$ ;  $T = 40,00 \text{ qm}$ ;  $l = 7,00 \text{ qm}$ ;  $L = 250,0 \text{ kg}$ ;  
 $G = 320,0 \text{ kg}$ ;  $G/T = 8,0 \text{ kg/qm}$ ; Bst.: Holz, Stoff; Zweisitzer  
 Weltensegler G. m. b. H., Segelflugzeugwerke G. m. b. H., Baden-Baden



Wuppertal „Roemryke Berge“ (1924); E: Schatzky  
 $b = 16,00 \text{ m}$ ;  $T = 17,50 \text{ qm}$ ;  $l = 5,40 \text{ m}$ ; Bst: Holz, Stoff

Ndr. Verein f. Luftfahrt, Sektion Wuppertal

## Finnland

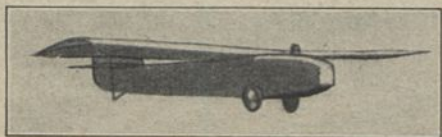


Adaridy S 22 (1923); E: H. Adaridy, M. u. S. Glutoreff

$b = 9,80 \text{ m}$ ;  $t = 1,25 \text{ m}$ ;  $l = 4,70 \text{ m}$ ;  $L = 100,0 \text{ kg}$ ;  $G = 180,0 \text{ kg}$ ; Est.: Holz, Stoff

H. Adaridy, M. u. S. Glutoreff, Helsingfors

## Frankreich



Bardin (1923); E: Bardin

$b = 11,65 \text{ m}$ ;  $T = 21,00 \text{ qm}$ ;  $l = 7,50 \text{ m}$ ;  $L = 140,0 \text{ kg}$ ;  $G = 210,0 \text{ kg}$ ;  
 $G/T = 10,0 \text{ kg/qm}$ ; Bst.: Holz, Stoff

Bardin, Paris



Dewoitine (1923); E: E. Dewoitine

$b = 14,40 \text{ m}$ ;  $T = 18,00 \text{ qm}$ ;  $l = 5,70 \text{ m}$ ;  $L = 160,0 \text{ kg}$ ;  $G = 300,0 \text{ kg}$ ;  
 $C/T = 16,5 \text{ kg/qm}$ ; Bst.: Holz, Stoff

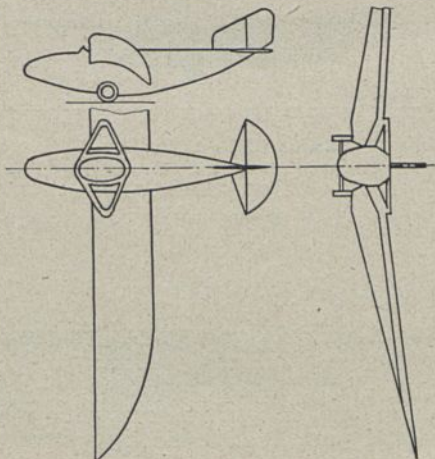
Constructions Aéronautiques E. Dewoitine, Toulouse

## Frankreich



Leyat (1924); E: Leyat  
Bst.: Holz, Stoff; Zweisitzer

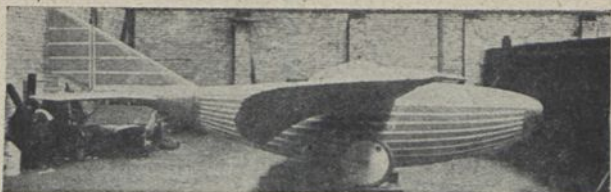
Assoc. Française Aérienne, Paris



Mangan (1924)

Mangan, Paris



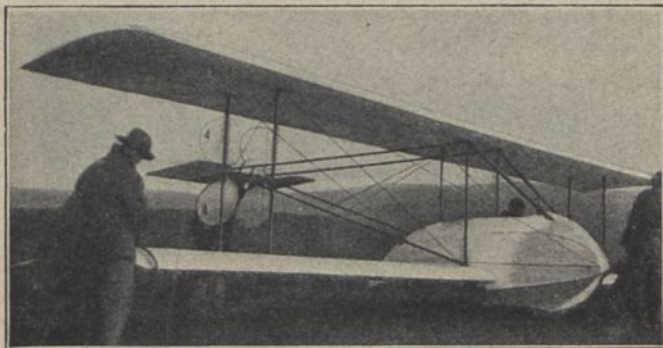


Mangan (1924); E: Mangan  
 $b = 11,50 \text{ m}$ ;  $t = 1,30 \text{ m}$ ;  $T = 10,25 \text{ qm}$ ;  $l = 4,95 \text{ m}$ ;  $L = 130,0 \text{ kg}$ ;  
 $G = 200,0 \text{ kg}$ ;  $G/T = 19,0 \text{ kg/qm}$ ; Bst.: Holz, Stoff  
 Mangan, Paris



Peyret (1922); E: L. Peyret  
 $b = 6,60 \text{ m}$ ;  $t = 1,10 \text{ m}$ ;  $T = 14,20 \text{ qm}$ ;  $l = 5,30 \text{ m}$ ;  $L = 67,5 \text{ kg}$ ;  
 $G = 138,0 \text{ kg}$ ;  $G/T = 9,7 \text{ kg/qm}$ ; Bst.: Holz, Stoff  
 L. Peyret, Courtevoie

## Holland

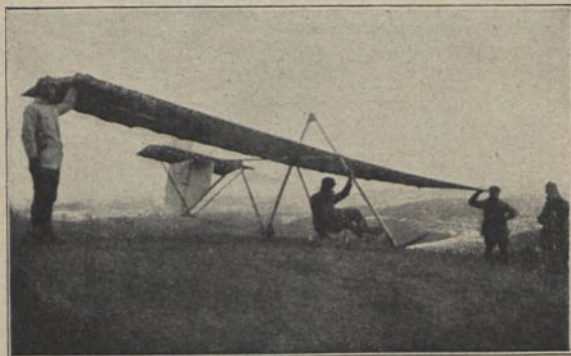


Fokker 4 (1922); E: A. H. G. Fokker

b = 12,00 m; t = 1,50 m; T = 36,00 qm; l = 6,50 m; L = 93,0 kg;  
G = 163,0 kg; G/T = 4,5 kg/qm; Bst.: Holz, Stahl, Stoff; Zweisitzer

N. V. Nederlandsche Vliegtuigenfabriek, Amsterdam

## Österreich



Graz „Maulwurf II“ (1924); E: A. S. G. Graz

b = 10,00 m; T = 14,00 qm; Bst.: Holz, Stoff

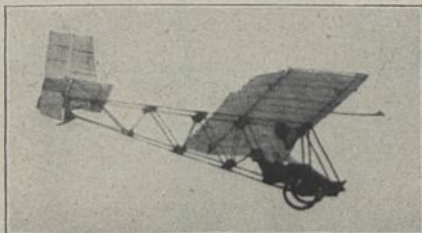
Akad. Segel-Fliegergruppe T. H. Graz

Zürich-Kempf J. K. F. 6 (1923);<sup>7</sup>E: J. Kempf

b = 6,80 m; T = 14,50 qm; l = 4,20 m; L = 29,0 kg; G = 149,0 kg;  
G/T = 10,3 kg/qm; Bst.: Holz, Stoff

Verbindung für motorlosen Flug Zürich u. J. Kempf, Frankfurt a. Main

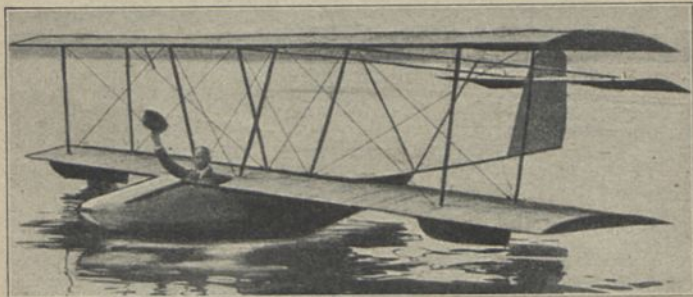
## Vereinigte Staaten von Nordamerika



Allen (1922) E: E. Allen

b = 7,40 m; T = 10,50 qm; l = 4,50 m; L = 34,0 kg; G = 104,0 kg;  
G/T = 9,4 kg/qm; Bst.: Holz, Stoff

E. T. Allen, Washington D. C.



Curtiss (1922)

$b = 8,52 \text{ m}$ ;  $l = 6,75 \text{ m}$ ;  $t = 1,52 \text{ m}$ ;  $T = 24,80 \text{ qm}$ ;  $L = 68,0 \text{ kg}$ ;  
 $G = 140,0 \text{ kg}$ ;  $G/T = 5,6 \text{ kg/qm}$ ; Bst.: Holz, Stoff; Schwimmfähiger Rumpf

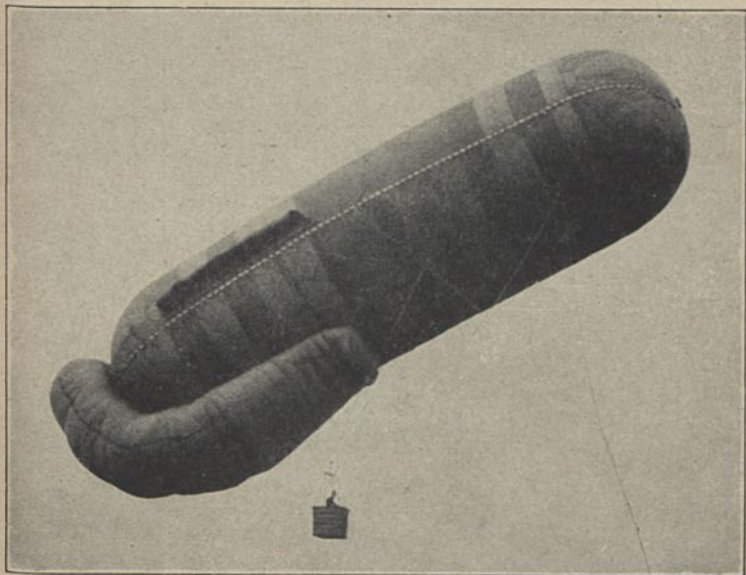
Curtiss Aeroplane and Motor Co., Inc. Garden City, L. I., N. J.



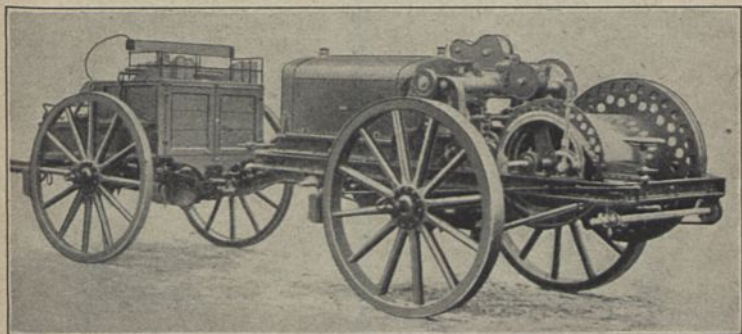
Nordman (1923); E: Nordman

$b = 12,20 \text{ m}$ ;  $t = 1,40 \text{ m}$ ;  $L = 90,0 \text{ kg}$ ;  $G = 150,0 \text{ kg}$ ;  
 Bst.: Holz, Stoff

Nordman Flush, U. S.

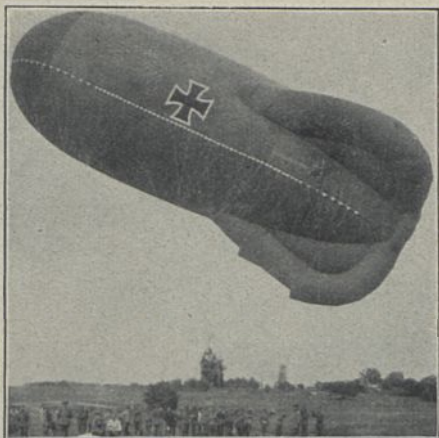


Parseval-Sigsfeld (1908) I = 1000 cbm



Fahrbare Kabelwinde mit Motorantrieb  
August Riedinger, Ballonfabrik G. m. b. H., Augsburg

## Deutschland



F. E. (1918)

$l = 850 \text{ cbm}$ ;  $H = 1500 \text{ m}$



Handwinde für Fesselballon

August Riedinger, Ballonfabrik G. m. b. H., Augsburg

# Fallschirme. Deutschland

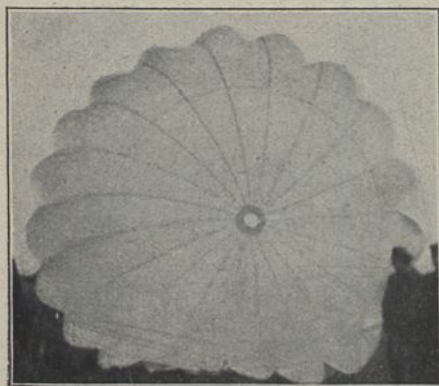
453



**Heinecke-Sitzkissen (1916)**  
verpackt  
Seilverbindung zwischen Schirm u. Luft-  
fahrzeug. Schirmhülle in Sackform.



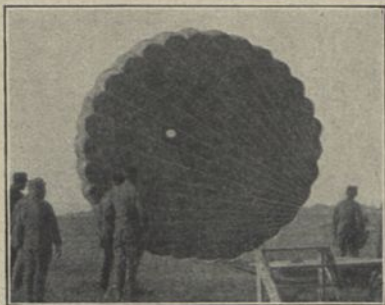
**Unz-Rückenpolster (1918)**  
Keinerlei Seilverbindung zwischen Schirm  
und Luftfahrzeug. Öffnen geschieht durch  
Hilfsfallschirm. Schirmhülle in Briefum-  
schlagform.



**Heinecke-Fallschirm (1916)**  
entfaltet  
E: Heinecke

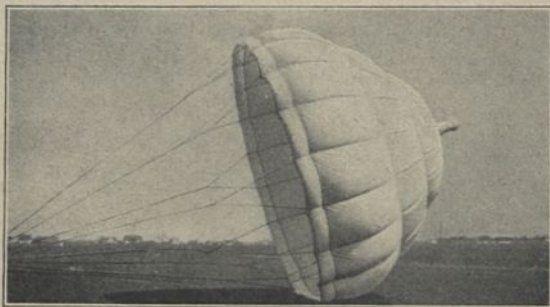
Schroeder Co., G. m. b. H.  
Berlin

## Deutschland



Unz entfaltet (1918); E: M. Unz

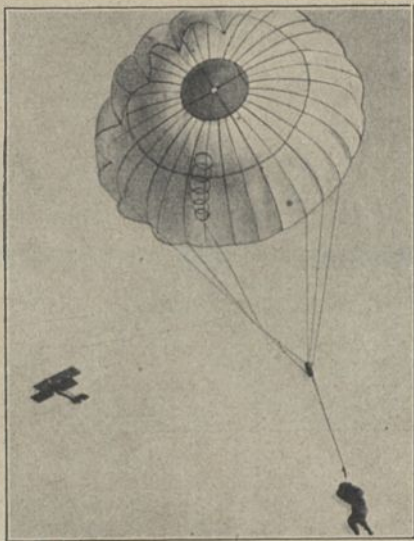
M. Unz, Frankfurt/M.



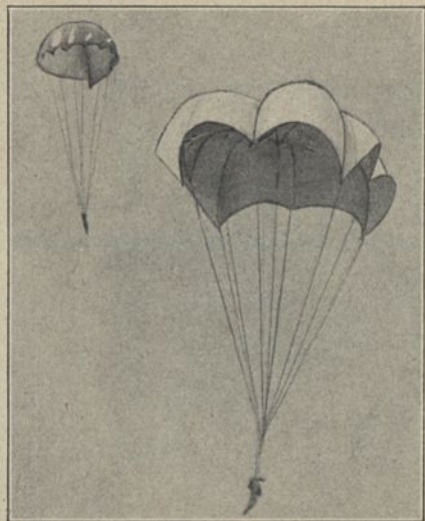
Bä-Gu (1924) entfaltet; E: Bäumlcr, Gunnermann

Bä-Gu, Fallschirme, München

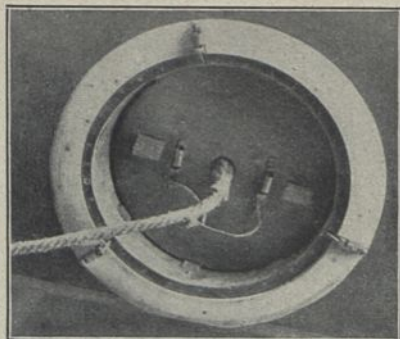




Ors (1923); E: J. Ors  
J. Ors, Paris

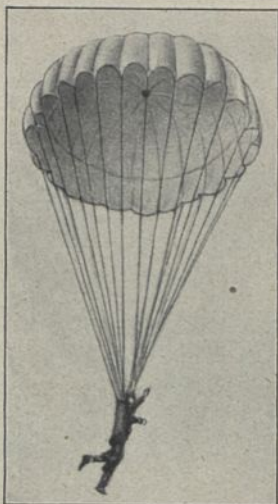


Cormier (1923), Froidure (1923); E: G. Cormier  
G. Cormier, Paris



Tubus (1918); Einbau im Rumpf von unten gesehen

Vereinigte Staaten von Nordamerika



Harding (1923); E: Harding  
Harding, Parachute Co. Inc., Minneapolis, Min.

## 5. Luftfahrzeug-Motoren

Bemerkungen: In der Spalte Zylinderanordnung bedeuten St=Stern-Standmotor; U=Umlaufmotor; R=Reihenmotor; F=Fächermotor; W=W-Motor; V=V-Motor; Gradzahlen geben die Winkel der Zylinderstellung an.

Erbauer	Bau- muster	Art der Kühlung W=Wasser L=Luft	Zylinderzahl	Zylinder- An- ordnung	Bohrung mm	Hub mm	Hub- volumen l	Dreh- zahl U/min	mittlere Leistung PS	Höchst- Drehzahl U/min	Höchst- Leistung PS	Nenn- leistung PS	Gesamt-Ge- wicht kg.	Einheitsge- wicht kg/PS	Mittlerer Be- triebsstoff- verbrauch g/PS h	Verdich- tungs- verhält- nis	Unter- setzungs- verhältnis	
<b>Deutschland</b>																		
Argus-Motoren- Fabrik, Berlin- Reinickendorf		W	6	R	140	140		1350	145	1400	150	150	250,0	1,66	238			
Benz u. Cie., Mannheim	BZ3V	W	6	R	130	180		1400	150		150	150	250,0	1,66				
		W	6	R	140	190		1400	195	1500	250	185	275,0	1,49	227			
	BZ3BV	W	8	90°V	135	135		1800	200	200	275	195	310,0	1,59	232			
	BZ 4	W	6	R	145	190		1400	225	1500	275	200	370,0	1,85	237			
	BZ 5 B	W	12	60°V	135	150		1800	300	2000	400	300	430,0	1,43	237			
	BZ 5 (1)	W	12	60°V	145	170		1500	320	1700	450	300	480,0	1,60	237			
Bayer. Motoren- werke B.M.W.- München, Oberwiesenfeld	BZ 6	W	12	60°V	145	200		1400	500	1600	625	500	675,0	1,35	240			
	BZ 6 V	W	12	60°V	155	200		1500	575	1600	675	500	695,0	1,39	240			
	II	W	6	R	119	160		1400	120			120	465	3,87	200			
	IIIA	W	6	R	149	181		1400	185			185	630	3,46	200			
Daimler Mo- toren-Gesell- schaft, Stutt- gart-Unter- türkheim	IV	W	6	R	160	191		1400	220			220	650	2,95	200			
		W	6	R	120	140		1250	95	1350	105	100	225,0	1,87	240	1:6,08		
		W	6	R	140	160		1250	160	1450	165	160	280,0	1,74	252			
		W	8	R	140	160		1450				220	412,0					
Gandenbergsche Maschinenfa- brik, G.Goebel, Darmstadt	VI	L	7	U	165	180		1400	252	1500	264	260	430,0	1,40	264			
	II	L	7	U	138	150		1150	100	1200	110	100	123,0	1,23		1:4,5		
	III	L	9	U	138	290		1150	200	1200	230	200	183,0	0,91		1:5,2		
	V	L	7	U	105	105		1150	50	1200	65	50	75,0	1,50		1:5,2		
H. Haacke, Ber- lin-Johannistal		L	2	180°	120	140	3,1	1300	30	1500	35	30	65,0	2,16	245			
		L	3	St	112	140	4,7	1400	45		48	45	110,0	2,44				
Ilo, N. D. M. W. Pinneberg,	Ilo	L	2	180°	56	66	0,2	2400		3000	5	5	15,0	3,00				
Junkers-Mo- torenbau G. m. b. H., Dessau	B M W	W	6	R	140	190		1400	195	1500	250	185	275,0	1,49	227			
Stahlwerk Mark, Breslau, Ost- handelshaus, Teichstraße 21	Bär	L	3	St	105	120	3,1	1380	36	1420	39,5	35	70,0	2,33	242	1:4,7		
	Bär	L	5	St	105	120	5,2					60	104,0	1,89		1:4,7		
	Bär	L	9	St	105	120	9,3					110	149,0	1,35		1:4,7		
Maybach-Mo- torenbau G. m. b. H., Fried- richshafen B.		W	6	R	160	140		1200	180	1300	190	180	462,0	2,56	235			
		W	6	R	160	190		1250	200	1650	252	210	414,0	1,97	235			
		W	6	R	140	240		1400	240			240	365,0	1,52	215			
	Mb IV a	W	6	R	165	180		1400	245	1800	270	260	400,0	1,63	215			
Prüssing-Sfe- nersen, Zürn- Gleneke, G. m. b. H. Ber- lin, Cottbuser- straße 23		L	2	180°	72	72		1800	10	2000		10	20,0	2,00	240			
Siemens und Halske, Berlin- Siemensstadt	Sh 4	L	5	St	100	120	4,7	1500	58	1600	60	58	102,0	1,73	260	1:4,7		
	Sh 5	L	7	St	100	120	6,6	1500	55			77	124,0	1,61	270	1:4,7		
	Sh 6	L	9	St	100	120	8,5	1500	100			100	145,0	1,45	270	1:4,7		
<b>England</b>																		
A. B. C. Motors Ltd. früher All British'Engine Co., jetzt Wal- ton-Motors Ltd., Walton- on-Thames.	Wasp. 2 Dragonfly IA	I.	2	180°	69	54	0,3	4000	7	4500		8	4	18,20	2,60			
		L	7	St	120	159	10,9	1650	160			176	160	156,0	0,89	333		
		L	9	St	140	165	22,8	1650	340			360	360	272,0	0,78	383		

Erbauer	Bau- muster	Art der Kühlung W=Wasser L=Luft	Zylinderzahl	Zylinder- An- ordnung	Bohrung mm	Hub mm	Hub- volumen l	Dreh- zahl U/min	mittlere Leistung PS	Höchst- Drehzahl U/min	Höchst- Leistung PS	Nenn- Leistung PS	Gesamt-Ge- wicht kg	Einheitsge- wicht kg/PS	Mittlerer Be- triebsstoff- verbrauch g/PS h	Verdich- tungs- verhält- nis	Unter- setzungs- verhältnis
Armstrong-Sid- deley Motors Ltd., Coventry	„Puma“	W	6	R	145	190		1400	246	1500	255	240	239,9	0,96	178	1:4,9	—
	„Tiger“	W	12	V	160	180		1500	500			500	596,8	1,17	198		—
	„Jaguar“	L	14	St	127	140	24,8	1500	320	1650	360	325	322,0	1,03	183	1:5	—
	„Lynx“	L	7	St	127	140	12,4	1500	160	1650	180	160	213,0	1,33	176	1:5	—
	„Ounce“	L	2	180°	127	127	3,2	1600	45			45	77,0	1,49	272	1:5,1	—
„Panther“	L	14					1500	300			300	263,0	0,87	237		—	
Beardmore Aero Engine Ltd., Parkhead, Glas- gow, Scotland		W	6	R	142	175		1400	180			180	223,8	1,24	205		—
		W	6	R	142	175	16,6	1250	175	1450	186	160	223,8	1,27	218	1:4,76	—
		W															—
Burney and Blackburne Ltd. Atlas Works, Bookham, Surrey		L	2	60° V	71	88	0,6	3250	20	4500	24	24	31,8	1,59	236		3:2
B. R.-R Bently and AirDepart- ment, Admiral- ty, London	„B R 2“	L	9	U	140	180		1300	230	1350	234	200	186,5	0,70	268	1:5,26	—
Bristol Aero- plane Co. Ltd. Filton, Bristol	„Jupiter“	L	9	St	146	190	31,3	1550	350	1700	400	400	330,0	0,81	275	1:5,0	—
	„Lucifer“	L	3	St	146	150	7,5	1600	100	1650	102	100	140,0	1,25		1:4,8	—
	„Cherub“	L	2	180°	85	94	1,0	2200	15,4	2400	19,2	18	38,6	2,14	284	1:4,5	2:1
Clerget-Gwyn- nes Ltd., Ham- mersmith, London	„Blin“	L	2	180°	85	120	0,6	1300	12	1800	16,5	16	27,0	1,6			—
	„9 J.“	L	9	U	105	140		1300	100			100	93,9	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		120	190		1300	230			280	290,0	1,09	331	1:5,0	—
Coventry Douglas	Victor	L	2	180°				1,0				38	48,0				—
		L	2					0,5	4000	17		20	5	30,8	1,81	277	3:1
		L	2	180°				0,7	4000	22,6		24	18	32,6	1,44		—
Fairey Aviation Co. Ltd., Hayes, Middlesex and Hamble, Hants	„Felix“	W	12	V				2000	400			400	250,2		241	1:5,3	—
The Green En- gine Co. Ltd., 166 Piccadilly W. London	„C 4“	W	4	R	105	120			30		35	35	80,0	2,29			—
D. Napier and Son Ltd., 14, New Burlington Street, London W 1	„Lion“	W	12	W	140	130	23,8	2000	450	2200		450	400,0	0,88	260	1:5,8	U
	„Cub“	W	16	X	158	190	60,0	1800	1000			1000	1110,0	1,11	230	1:5,2	1:2,04
Rolls-Royce Ltd., Derby and Conduit Street, London W.	„Condor“	W	12	60° V	140	190	34,1	1900	650	2000	670	650	705,0	1,08	240		0,47:1
	„Eagle IX“	W	12	60° V	115	162	19,8	1800	360	2000	370	370	408,0	1,13	240		U
	„Falcon III“	W	12	60° V	101	146	14,2	2000	264	2200	280	280	275	320,0	1,28	240	1:5,3
	„Eagle VIII“	W	12	60° V	114	165		1800	354	1900	365	360	425,0	1,17	183	1:5	U
	„Hawk“	W	6	R	101	152		1500	91	1600	95	75	150,0	1,96	193	1:5,1	—
The Sunbeam Motor Car Co. Ltd., Wolver- hampton	„Dyak“	W	6	R	120	130	8,6	1200	100	1400	116	100	180,0	1,46	235		—
	„Manitou“	W	12	60° V	110	135	15,3	2000	300			300	382,0	1,05	235	1:1,57	—
	„Matabele“	W	12	60° V	122	160	22,4	2000	420			400	373,0	0,93	237	1:1,63	2:1
	„Sikh“	W	12	60° V	180	210	64,1	1400	850			800	728,0	0,91		1:1,52	—
	„Maori“	W	12	60° V	100	135	12,7	2100	270	2200	284	250	415,9	1,23	220	1:5,3	U
	„Arab“	W	8	90° V	120	130	11,8	1600	200			200	234,0	1,17	235		—
	„Cossack“	W	12	60° V	110	160	15,1	2000	350			350	544,0	1,55	243		—
	Sikh	W	6	R	131	213	31,6	1400	450			450	510,0	1,13	240		—
Wolseley Motors Ltd. Adderley Park, Birming- ham	„Viper“	W	8	90° V	120	130	11,7	2000	210	2100	220	210	222,0	0,98	362	1:5,3	—

Erbauer	Bau- muster	Art der Kühlung W= Wasser L= Luft	Zylinder- zahl	Zylinder- An- ordnung	Bohrung mm	Hub mm	Hub- volumen l	mittl. Dreh- zahl U/min	mittlere Leistung PS	Höchst- Drehzahl U/min	Höchst- Leistung PS	Nenn- Leistung PS	Gesamt-Ge- wicht kg	Einheitsge- wicht kg/PS	Mittlerer Be- triebsstoff- verbrauch g/PS h	Verdich- tungs- verhält- nis	Unter- seizungs- verhältnis	
<b>Frankreich</b>																		
Anzani Moteurs d'Aviation, 112 Boulevard de Verdun Courbevoi Seine	3 A 2 6 A 4	L	3	St	100	120	1200	18	1500	24	25	65,0	2,70					
		L	3	St	105	120	3 0 1450			35	30	56,0	1,87	370				
		L	6	St	90	120	4,7 1250	40	1450	55	50	72,0	1 80	375				
		L	6	St	105	125					60							
		L	10	St	105	145	1230	90			90	170,0	1,88	373				
		L	10	St	105	145	1200	95	1250	120	100	224,0	2,24	257				
10 A 4 10 A 6	L	10	St	125	175	1500	200						1,25	370				
	L	10	St	125	175	1500	200						1,25	370				
Soc. Anonyme des Ateliers d' Aviation Louis Bréguet, Rue de la Pompe 115, Paris	„Bugatti“	W	16	V	108	160	2200					450	500,0	1,25	250	2:1		
		W	32	V	108	160	2200					900	1100 0	1,30	260	2:1		
Clerget Blin et Cie, 37RueCavé, Levallois Seine	„2 A“ „R 92“	L	2		65	100	1,1 1600	15	2150	16	15	27,2	1,81	290				
		L	9	U	120	160	1250	134	1300	140	130	155,0	1,19	290	1:4,5			
Soc. Anonyme Darracq - Coa- talen, 35 Quai du Général Gal- lieni, Suresnes Seine	Talbot	W	2	180°	130	120	1200	22	1300	25	22	55,0	2,20					
		W	12	St	122	160	2000					420	500,0	1,19	250	U		
Soc. des Avions H. et M. Far- man, Rue de Silly 167, Billan- court Seine	18 WD 12 WD	W	18	40° W	130	180	700	225	2100	810	600	900,0	1,50	230	1:6,0	2:1		
		W	12	60° W	130	160	1450	400	2200	520	400	560,0	1,40	220	2:1			
Soc. des Moteurs Gnôme et Rhô- ne, 41 Rue la Boétie, Paris	R Z 9 ABC C 1 b J Jupiter	L	9	U	115	170	1300	170				180	166,0	0,91	330			
		L	9	U	84	106	1450	60				60	68,0	1,13	330			
		L	2	180°	68,5	54	0,3 4000	10				10	18,2	1,81				
		L	7	U	105	140	1250	90	1300	92	80	128,0	1,60	330	1:4,5			
		L	9	U	112	175	1300	131	1350	133	110	147,0	1,33	330	1:4,8			
		L	9	St	146	190	29,0 1700	420			480	450	330,0	0,80	280			
La soc Hispano- Suiza, Rue du Capitaine Guy- nemer, Bois de Colombes, Seine et Oise	H A E	W	8	90° V	140	150	2,3 1850	308	1950	318	300	275,0	0,71	270	1:5,3			
		W	8	90° V	120	130	1450	150	1600	160	150	221,0	1,47	259	1:4,8			
		W	8	90° V	120	130	1750	185	1800	185	180	232,0	1,28	271	1:5,3			
		W	12	W	140	150			1800	500	450	360,0	0,80	230				
		W	12	V							450							
		W	12	V														
Soc. Lorraine des anciens établis- sements de Diet- rich Cie., Argen- teuil Seine et Oise	W	W	24	W	126	200	1600	1000				1000	850,0	0,91	260			
		W	12	60° V	120	180	1850	450				450	380,0	0,90	247	1:5,3		
		W	12	60° V	120	170	1700	400				400	400,0	1,00	265	1:5,2		
		W	12	1 V	126	200	1600	475				500	435,0	0,87	260			
Soc. Anonyme des anciens établissements Panhard et Le- vassor, 19 Aven- ued' Ivry, Paris	W	W	12	60° V	115	170	1800	350				350	464,0	1,32		U		
		W	12	60° V	165	170	1556	500				500	566,0	1,13	260			
		W	16	45° F	165	170	1650	650				650	640,0	0,99				
Soc. Anonyme des Automobiles et bycles Peugé- ot, 80 Rue Danton, Leval- lois-Perret Seine	12 L 16 L	W	12	60° V	160	175	1600	600				600	700,0	1,16	260			
		W	8	V	100	180	1600	140				140						
		W	16	50° V	130	180	400	2100	700	400				260				
Louis Renault, 15 Rue Gustav Sandoz, Billan- court Seine	12 J	L	8	90° V	105	130	9,0 1800	102	1900	104	100	236,0	2,36	333	1:4,1	U		
		L	12		105	130	2000	130				130						
		W	8		125	150	1400	160				160						
		W	12		125	150	1400	240				240						
		W	12	50° V	125	150	1550	300	1600	320	300	380,0	1,23	285	1:5,0			

# Frankreich—Italien—Österreich—Rußland

464

Erbauer	Bau- muster	Art der Kühlung W·Wasser L·Luft	Zylinderzahl	Zylinder- An- ordnung	Bohrung mm	Hub mm	Hub- volumen l	Dreh- zahl U/min	mittlere Leistung PS	Höchst- Drehzahl U/min	Höchst- Leistung PS	Nenn- Leistung PS	Gesamt-Ge- wicht kg	Einheitsge- wicht kg/PS	MittlererBe- triebsstoff- verbrauch g/PS h	Verdich- tungs- verhält- nis	Unter- setzungs- verhältnis
Louis Renault, 15 Rue Gustav Sandoz, Billan- court Seine	12 K	W	12	60° V	134	180		1550	450	1600	455	450	450,0	1,00	285	1:5,0	—
	12 M	W	12	60° V	160	180		1550	550	1600	575	550	650,0	1,18	285	1:5,3	—
Soc. des moteurs Salmson, 9 ave- nue des Mou- lineaux, Billan- court Seine	A B 9	L	9	St	125	170	18,7	1500	200		245	250	240,0	0,94	275	1:5,0	—
	A C 9	L	9	St	100	130	9,1	1550	100	1600	120	120	140,0	1,40	250	1:5,0	—
	A Z 9	W	9	St	140	170	33,3	1500	260	1750	350	300	330,0	1,16	255		—
	Z 18	L	18	St	125	170		1550	500			500	435,0	0,87	260		—
	A D 3	L	3	St	70	86	0,9	1800	12	2400	16	12	34,0	2,83	265	1:5,5	—
	C M 18	L	18	St	125	170	37,4	1600	500			560	425,0	0,76	265	1:5,4	—
	C M 9	L	9	St	125	170	18,7	1600	260			285	260	250,0	0,98	260	1:5,4
Z 9	W	9	St	125	170		1550					250	225,0	0,90	260		—
A. Sergant, 9 rue de Grane Ceinture, Argenteuil		L	4	R	54,5	80	0,7	3200	16		17,5	16	45,0	2,81			U
Vasilin, G. Bel- lais, 12 Ave Gambetta Chi- sey le Roi, Seine		L	4	180°	65	85	1094	1600	15	1850	17	15	40,8	2,72	255	1:6,5	
		L	4	180°	70	85	1310	2000	20	3000	30	30	43,6	1,45			

## Italien

Ansaldo, Soc. Anonyma, 20 Via Cuneo, Turin	4 E 145	W	6	R	145	180		1650	290	1800	310	300	290	1,00	235		
	4 E 284	W	12	V	140	180		1650	520	1800	570	550	510	0,98	235		
Construzioni Meccaniche Na- zionali, Ponte- dera C. Combi	4 E 15		6	R	145	180		1750	325								
		W	6	R	85	120		1500	50			50					

Soc. Anonima F. I.A.T., 35 Corso Dante, Turin	A 18	W	9	St	130	150		1800	300	2000	320	300	285,0	0,99	240	1:5,5	—
	A 14	W	12	V	170	210		1650	625	1700	750	700	845,0	1,20	265	1:4,5	—
	A 12	W	6	R	160	180		1600	310	1750	330	300	340,0	1,12	255	1:4,7	—
La fabbrica Auto- mobili Isotta Frachini, 79, Via Monte Rosa, Mailand	V 4 B	W	6	R	130	180	2,3	800	105	1300	177	160	265,0	1,37	250	1:5,1	—
	V 6	W	6	R	140	180		1700	260	1850	275	260	290,0	1,16	240		—
	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	350	1850	370	350	333,0	0,95	225		—
Piaggio-Pegna Genua		L	2	180°	112	85	1,6	1550	26	1650	30	26	55,0	2,11			
Soc. Piemontese Automobili, S. P. A., Turin			6		135	170		1600		1600	210	205	256,0	1,25	245		—
			6		135	170		1600		1600	220	220	256,0	1,16	245		—
			6		135	170		1650		1650	220	220	256,0	1,11	245		—

## Österreich

Austro-Daimler Motoren-Ge- sellschaft, Wie- ner-Neustadt		W	6	R	140	175		1400	225			225	315,0	1,40	265		—
		W	6	R	180	180		1400	360				360	520,0	1,44	275	
Warchalowsky- Eissler Co., Wien, Sandei- tengasse 26.	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		—

## Rußland

Bolschewik- Werke (Gnome Co.), Moskau	Nachbauten Hispano-Suiza 180 PS und 220 PS und Renault 240 PS (s. Frankreich)																
Moskova-Werke, Moskau	Nachbauten Le Rhône 110 PS (s. Frankreich)																
Russo-Baligny- Werke, Lenin- grad	Nachbauten Renault 240 PS (s. Frankreich)																

Erbauer	Bau- muster	Art der Kühlung W-Wasser L-Luft	Zylinderzahl	Zylinder- An- ordnung	Bohrung mm	Hub mm	Hub- volumen l	mittl. Dreh- zahl U/min	mittlere Leistung PS	Höchst- Drehzahl U/min	Höchst- Leistung PS	Nenn- Leistung PS	Gesamt-Ge- wicht kg	Einheitsge- wicht kg/PS	Mittlerer Be- triebsstoff- verbrauch g/PS h	Verdich- tungs- verhält- nis	Unter- stunzes verhältnis
---------	----------------	--	--------------	-----------------------------	---------------	--------	-------------------	----------------------------	-------------------------	------------------------------	------------------------	----------------------	------------------------	----------------------------	--	---------------------------------------	---------------------------------

## Schweiz

Soc. suisse pour la construction des Locomo- tives, Winter- thur		W	8	V	150	125		1520	200	1600	210	200	228,0	1,14			
--	--	---	---	---	-----	-----	--	------	-----	------	-----	-----	-------	------	--	--	--

## Tschechoslowakei

Brelfeld und Daneck Co., Karlin-Prag	Blesk	W	6	R	120	140		1400	100			100	205,0				
	Perun I	W	6	R	150	180		1400	180			180	285,0				
	Perun II	W	6	R	160	190		1400	240			240	305,0				
	B D	W	12	60° V	160	190		1400	450			450	550,0				
Skodovy Zavody, Pilsen	H S „H“	W	8	90° V	140	150	2,3	1850	308	1950	318	300	221,9	0,71	270	1:5,3	
		W			150	180		1400	220			220					
J. Walther Co., Prag, Jinovice		L	5	St	105	120	5,2	1400	60			60	94,0	1,56	245	1:5,0	
		W			160	190		1400	240			240					

## Ungarn

Ung. Blech- motoren A.-G., Ofenpest			6	R	90	140		1600	50	1760	75	75	150,0	1,86	224		
---	--	--	---	---	----	-----	--	------	----	------	----	----	-------	------	-----	--	--

## Vereinigte Staaten von Nordamerika

The Aeromarine Plane and Motor Co. Keyport, New Jersey	U-8	W	8	60° V	108	165		1750	180		200	180	258,0	1,42	219	1:5,3	
	U-873	W	8	V	125	166	14,8	1700	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	
	A-L	W	12	45° V	127	178		1800	450			450	313,3	0,69			
	B	W	8	45° V	92	130		2275	150			150	203,0	1,35	241	1:5,1	1:1,75
L-6-D	W	6	R	108	165		1625	130				130	201,0	1,54	345	1:5,1	
The Curtiss Aeroplane and Motor Corp., Buffalo, Neu York	K 6	W	6	R	114	152		1700	150			150	196,0	1,30	250	1:4,9	
	OX 6	W	8	90° V	108	127		1400	100			100	187,0	1,87	286	1:4,8	
	OX 5	W	8	90° V	102	127	8,2	1400	90			90	177,0	1,96	286	1:4,9	
	K 12	W	12	60° V	114	152		2500	375		420	400	326,0	0,81	263	1:5,6	1:1,6
	C 12	W	12	60° V	114	152		2250	385	2420	405	400	261,1	0,65	193		1:1,6
	C 6 A	W	6	R	114	152	9,3	1750	160	2070	176	150	156,6	1,04	192		
	D-12	W	12	V	114	152	18,7	2000	375	2500	400	375	305,0	0,81		1:5,3	
D-12	W	12	V	114	152	18,7	2250	450			450	250,2	0,56	241	1:5,7		
C D-12	W	12	60° V	114	152		1800	325			300	315,0	1,05	214	1:5,46		
The Hall Scott Motor Car Co. Inc., Berkely, California	L 4	W	4	R	127	178		1300	130			120	241,7	2,00	212	1:5,5	
	L 6	W	6	R	127	178		1700	200			200	297,6	1,48	212	1:5,5	
	L 12	W	12		128	179		1700	400			400				1:5,5	
	A-5-A	W	6	R	133	178		1350	160			160	270,0	1,69	267	1:4,6	
	A-7-A	W	4	R	133	178		1400	110			110	252,0	2,24	279	1:4,6	
Lawrence Aero- Engine Corp., New York	J 1	L	9	St	114	140	14,3	1700	215	2000	250	200	159,9	0,78	193	1:5,0	
	R	L	9	St	112	137	12,2	1600	150			150	149,2	0,99	190	1:5,2	
	L-3	L	3	St	104	133		1800	60			60	64,0	1,06	256	1:5,0	
	D 1								1800		220	220	193,0	0,88			
	L-4	L	3	St	114	127	3,6	1800	60		65	60	800,0	1,23	231		
Liberty, Vin- cent: Packard Co. and Hall: Hall Scott Co., United States Government. — The Liberty Engineering Corp.	A	W	12	45° V	127	178		1650	405	1750	422	400	395,0	0,98	251	1:5,5	
	6	W	12	45° V	127	178		1600	380			380	395,0	1,04	251	1:5,0	
	E	W			127	178		1700		1850	240	230	258,0	1,11	250		

# Vereinigte Staaten von Nordamerika

468

Erbauer	Bau-muster	Art der Kühlung W=Wasser L=Luft	Zylinderzahl	Zylinder-Anordnung	Bohrung mm	Hub mm	Hub-volumen l	mittl. Drehzahl U/min	mittlere Leistung PS	Höchst-Drehzahl U/min	Höchst-Leistung PS	Nenn-Leistung PS	Gesamt-Gewicht kg	Einheitsgewicht kg/PS	Mittlerer Betriebsstoffverbrauch g/PS h	Verdichtungs-Verhältnis	Verhältnis
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-2025	W	12	60° V	145	168		1750	580			600	533,0	0,88	236	1:5,0	—
	1-A-825	W	8		129	131		1800	230								—
	1-A 1116	W	12		110	131		1600	270								—
	1-A-1237	W	12	60° V	127	133		1800	540			500	400,0	0,88	246	1:6,5	—
	1-A-1300 1551	W W	12 6	60° V W	180 168	191	25,4	1400	400 300			340	400 300	365,1 200,0	0,91 0,87	248 204	
Rausie-Steel products Engineering Co., Springfield, Ohio	E 6	W	6	R	127	152		1650	175			175	244,0	1,39	253	1:5,5	—
	Flat	L	2	180°	75	75		2000	12	3000	20	20	25,0	1,25			—
Sturtevant Co., Neu York	SA	W	8	90° V	102	140	9,0	2000	140			140	226,0	1,61	267		U
	SA-4 1/2	W	8	90° V	102	140	11,4	2250	210			200	218,0	1,09	258		U
The Union Gas Engine Co., Oakland, Cal., U. S. A.	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, Mc Cook Field	ED 700	W	18	40° V	138	168		1700	700			700					
	ED 1000	W	18	40° V	169	192		1400	1000			1000					

The Wright Aeronautical Engineering Corp. Paterson, New Jersey U. S. A.	J 3		9	St	114	139	13,1	1800	220			200	200,0	1,00				
	E 2	W	8	90° V	120	130		1800	190			190	238,0	1,25	227	1:5,5	—	
	H 2	W	8	90° V	140	150		1800	150			150	310,0	2,06	245	1:5,5	—	
	E 4	W	8	90° V	120	130		1800	200			200	179,0	0,89	185		—	
	T 4	W	8	90° V	140	150		2100	400			400	223,8	0,55	185		—	
	T 2	W	12	60° V	143	159		1500	500	1800	525	500	500,0	1,00	185	1:5,5	—	
	D 1	W	6	R	179	207		1350	350	1400	400	400	600,0	1,48	185		—	
	L 4	L	3	St	107	133	3,6	1300	60			60	80,0	1,33	247		—	
	T 3	W	12	60° V	146	159	31,9	1800	575	2000	780	650	500,0	0,77	250		—	
	4	W	8	90° V	140	151	18,4	2000	375			380	380	172,0	0,71	223		—
	F-2	W	12	90° V	146	159	31,8	1800	500			530	500	500,0	0,95	236		—
	Luftschiff	W	6		178	204		1350	350	1400	400	400	600,0	1,50	220		—	

469



## II. Teil.

## Die Luftfahrt der Staaten.

## a) Militär-Luftfahrt.

Bemerkungen: Standort der einzelnen Formationen ist in Klammer gesetzt.

**Deutschland:**

Auf Grund der Artikel 198 und 202 des Versailler Vertrages darf die bewaffnete Macht Deutschlands keine Land- oder See-luftstreitkräfte umfassen. Das gesamte bis 1918 zu Kriegszwecken dienende Luftfahrzeug-Material ist ausgeliefert bzw. zerstört worden. Militärische Luftformationen bestehen nicht.

**Argentinien:**

Heer: Haupthafen: (El Palomar).  
 Geschwader: Aufklärung (El Palomar).  
 „ Jagd (El Palomar).  
 „ Bombenwurf (El Palomar).  
 Schule: Flug (El Palomar).  
 Häfen: (Monte Caseros, Rosario, Salta, Cordoba, Mendoza, Nouquen, Collegos).  
 Marine: Hauptstation (San Fernando).  
 Division: Flug (San Fernando).  
 Schule: Flug (Puerto Militar).  
 „ Ballon (Puerto Barragon).  
 Häfen: (San Fernando, Puerto Militar, Puerto Barragon).

**Belgien:**

Heer: Luftfahrt Direktion (Brüssel).  
 Brigade (Brüssel).  
 Schwadronen: Aufklärung (Gossoucourt, Evère, Bierset).  
 „ Fernaufklärung (Gossoucourt, Evère, Bierset).  
 „ Jagd (Schaffen, Nivelles).  
 „ Bomben (Gossoucourt, Evère, Bierset).  
 Abteilung: Schul (Asch).  
 Ballon und Luftschiff (Zellick).  
 Technik (Evère).  
 Häfen: (Brüssel, Zellick, Gossoucourt, Evère, Schaffen, Bierset, Asch, Diest).

**Bolivien:**

Heer: Haupthafen: (La Paz).  
 Schule: Flug (La Paz).

**Brasilien:**

- Heer: Gruppen: Bombenwurf (Alegrete).  
 „ Jagd (Alegrete).  
 „ Aufklärung (Alegrete).  
 Schulen: Flug (Rio de Janeiro, Sao Paulo, Guapira).  
 Marine: Hauptstation (Rio de Janeiro).  
 Schwadronen: Aufklärung (Rio de Janeiro).  
 Schulen: Flug (Rio de Janeiro).  
 Geschwader (Porto Alegre).  
 Stationen: Rio de Janeiro, Santos.

**Bulgarien:**

- Heer: Gruppe: Flug (Bojurische).  
 Schule: Flug (Bojurische).  
 Werft: (Bojurische).  
 Anstalt: Versuchs- (Bojurische).

**Chile:**

- Heer: Haupthafen: (Lo Espejo).  
 Schule: Flug (Lo Espejo, El Bocque).  
 Häfen: Lo Espejo, Santiago, El Bocque.  
 Marine: Hauptstation (Las Torpederas).  
 Häfen: (Las Torpederas, Quinteros).

**China:**

- Heer: Haupthafen (Peking).  
 Abteilungen: Aufklärung (Peking).  
 Bombenwurf (Peking).  
 Schul (Peking).  
 Marine: Hauptstation: Peking.

**Cuba:**

- Heer: Schule: Flug (Cuba).

**Dänemark:**

- Heer: Hauptquartier (Kopenhagen).  
 Schule: Flug (Kopenhagen).  
 Werft: (Kopenhagen).  
 Marine: Hauptstation (Kopenhagen).  
 Stationen: (Kopenhagen, Slipshavn).  
 Schule: Flug (Kastrup).

**England:**

- The Royal Air Force. Verbände: Inland-Gebiet (Uxbridge),  
 Küstgebiet (London), Cranwell, Halton, Middle East  
 (Kairo), Irac (Bagdad), Indien (Karachi), Mittelmeer  
 (Malta).  
 Gruppen (Kenley, Spittlegate, Andover, Lee-on-Solent,  
 „ Aegypten, Palestina, Transjordanien, Armour,  
 „ Basrah).

- Schwadronen: Aufklärung (Manston, Kenley, South, Farnborough, Old Sarum, Amman, Peshawar, Ambala, Quetta, Dardoni.
- „ Jagd (Duxford, Kenley, Biggin Hill, Northolt, Hawkinge, Upavon, Hinaidi.
- „ Erdkampf.
- „ Bombenwurf (Eaſtchurch, Spittlegate, Martlesham, Bircham Newton, Netheravon, Andover, Worthy Down, Helwan, Heliopolis, Moascar, Hinaidi, Mosul, Shaibar, Risalpur.
- Schulen: Flug (Upavon, Lee-on-Solent, Abu-Sueir), Reserveflug (Dalmuir, Bristol, Egdware, Coventry, Hull).
- „ Ingenieur (Manston, Halton).
- „ Lichtbild (Farnborough).
- „ Feld (Old Sarum).
- „ F. T. (Flowerdown).
- „ Ballon (Larkhill).
- Lager (Kidbrooke, Ickenham, West Ascot, Milton, Altrincham, Hampstead, Cattewater, Aboukir, Abbassia, Heliopolis, Sarafand, Jerusalem, Magil, Basrah, Hinaidi, Mosul, Bagdad, Makina).
- Werften: Versuch Flugzeug (Martlesham, South Farnborough, Felixtowe).
- „ „ Waffen (Martlesham, Felixtowe).
- Häfen: Aldergrove, Andover, Bedford, Biggin Hill, Bircham Newton, Brooklands, Brough, Calshot, Castle Bromwich, Cattewater, Cranwell, Cricklewood, Croydon, Dalmuir, Digby, Donibristle, Duxford, Eastchurch, Egdware, 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, Southampton, Spittlegate, Stag Lane, Upavon, Waddon, Whitley, Wittering, Woolston, Worthy Down, Yeovil.

Flugzeug-Mutterschiffe: Hermes, Eagle, Argus, Furious, Pegasus, Ark Royal, Vindictive.

### Englische Besitzungen:

Australien:

Hauptquartier: (Point Cook, Victoria).

Schule: Flug (Point Cook, Victoria).

Canada:

Hauptquartier: (Camp Borden).

Stationen: Flug (Vancouver, Winnipeg, Camp Borden, Dartmouth).

Südafrika:

Hauptquartier: (Kapstadt).

Abteilungen: Ballon.

„ Lichtbild.

„ F. T.

Schwadronen: Aufklärung.

„ Bombenwurf.

„ Jagd.

### Estland:

Heer: Haupthafen (Reval).

Staffel (Reval).

Werft (Reval).

Schule (Reval).

Marine: Hauptstation (Reval).

Staffel (Reval).

Werft (Reval).

Schule (Reval).

### Finnland:

Heer: Luftfahrstab (untersteht Kriegsministerium) (Helsingfors).

Marine: Bataillon: Luftfahr (Sandham).

Abteilung: Ballon (Sandham).

Schulen: Flug (Sandham).

Beobachter (Sandham).

Werft (Sandham, Sveaborg).

Stationen: Flug (Utti, Wiborg, Sordavola, Perkjarvi, Sandham).

### Frankreich:

Aéronautique militaire (untersteht Kriegsministerium, 12. Direktion).

Heer: Abteilungen: (Organisation-, Personal-, Nachrichten-, Ausrüstung-, Waffen-, Intendantur-, Material).

Regimenter: Jagd (Straßburg, Chateauroux, Dijon, Mainz, Le Bourget, Thionville, Algier, Oran, Setif, Tunis, Pau).

Bombenwurf (Metz, Neustadt, Nancy, Chartres).

Aufklärung (Tours, Dijon, Mainz, Le Bourget, Bron, Marocco, Thionville, Syria, Algier, Oran, Setif, Tunis, Pau).

Bataillone: Fesselballon (Epinal, Compiègne, Versailles, Angers, Nevres, Toulouse, Privas).

Schulen: Flug (Versailles, Istres).

„ Ingenieur (Versailles).

„ Schieß- und Bombenwurf (Cazeaux).

„ Sonder (Bordeaux).

„ Beobachter (Avord).

Häfen: Abbeville, Algiers, Agadir, Agen, Ajaccio, Ambérieu, Antibes, Angers, Azemmour, Angoulême, Arbaoua, Avord, Beauvais, Berck, Biarritz, Biserta, Bordeaux, Bordj, Le Bourget, Carcassonne, Casablanca, Cazeaux, Chalon sur Saône, Chalons sur Seine, Chatillon, Chauv, Chissey, Compiègne, Dakar, Dijon, Fez, Gabes, Le Havre, Lyon, Macon, Marseille, Moulins, Mülhausen, Nancy, Nantes, Nizza, Nimes, Oran, Orleans, Perpignan, Pontarlier, St. Inglevert, Straßburg, Touggourt, Toulouse, Tunis, Valenciennes.

Marine: Hauptstationen: Seeflug: Fernaufklärung, Küstendienst (Cherbourg), Aufklärung (St. Raphael).

„ Luftschiffe: Prallschiffe (Saint Cyr, Rochefort), Prall- und Starrschiffe (Cuers).

Schulen: Seeflug (Saint Raphael).

„ Fortbildung (Saint Raphael).

Abteilung: Seeflug-Versuch (Saint Raphael).

„ Luftschiff-Versuch (Cuers).

Flugzeug-Mutterschiffe: Bearn, Bapaume.

Häfen: Algiers, Agadir, Ajaccio, Antibes, Azemmour, Bayonne, Bizerte, Bone-Bougie, Gabes, Marseille, Oran, Perpignan, Sousse, Sfax, Thonon.

Kolonien: Schwadronen: Gemischt (Indo-China, Westafrika, Madagaskar).

**Griechenland:**

Heer: Hauptquartier (Athen).

Häfen: (Athen, Goudi, Lamia, Larissa, Jannina, Saloniki, Drama, Suda).

Marine: Hauptstation (Athen).

Stationen: (Athen, Suda).

**Guatemala:**

Heer: Abteilung: Flug, Gemischt.

**Holland:**

Heer: Luftfahrt-Abteilung.

Hauptquartier (Soesterberg).

Abteilung: Flug (Soesterberg).

Schule: Flug (Soesterberg).

Häfen: (De Kooy, Schiphol, Gilze-Rijen, Flushing, Soesterberg, Soerabaja).

Marine: Abteilung: Flug.

Hauptquartier (Den Holder).

Stationen: Flug (De Mok, De Kooy, Schellingwoude, Vere, Flushing, Tandjong, Priok, Soerabaja, Samarang).

**Honduras:**

Heer: Gruppe: Flug.

**Italien:**

General-Direktion des Militär-Luftfahrwesens.

Oberkommando des Luftfahrwesens (untersteht Kriegsministerium).

Heer: Gruppe: Jagd (Cinisello, Ghedi, Venedig, Aviano, Campoformido).

„ Aufklärung (Rom, Centocelle, Parma, Malpensa, Capodichino, Pisa, Mirafiori, Bologna, Padua, Campoformido).

„ Bombenwurf (Mirafiori, Malpensa).

„ Luftschiff (Ciampino).

Schule: Flug (Cerveteri).

„ Sonder (Capua).

Häfen: (Mirafiori, Alessandria, Novi Ligure, Malpensa, Lonate Pozzuolo, Torretta, Costa, Ghedi, Piacenza, Parma, Verona, Gardolo, Arcade, Aviano, Udine, Gorizia, Zaule, Pola, Bologna, Ravenna, Pisa, Rom, Capua, Neapel, Benevento, Venosa, Foggia, Brindisi, Catania, Sardegna).

Marine: Gruppe: (Spezia, Neapel, Taranto, Pola).  
 Stationen: Flug (Spezia, Sesto Calende, Orbetello,  
 Ferranuova Pausania, Neapel, Syra-  
 kus, Taranto, Leros, Brindisi, Varano,  
 Pola, Venedig, Zara, Ancona).

Kolonien: Schwadronen: Flug: (Mellaha, Bengasi).

### Japan:

Heer: Bataillone: Flug (Kagamigahava, Yokkaichi, Tachiarai,  
 Tatekawa, Phyeong-yeng).

„ Ballon (Tokorozawa).

Schulen: Flug (Tokorozawa).

„ Beobachter (Simoslidzu).

„ Schieß- und Bombenwurf (Akenohara).

„ Ingenieur (Tokorozawa).

Häfen: (Tokorozawa, Kagamigahara, Shimeshidzu, Yok-  
 kaichi, Tachiarai, Akenohava, Phyeong-yeng).

Marine: Hauptflotten (Yokosuka, Saseba).

Schwadronen: Flug (Yokosuka, Saseba).

„ Ballon (Oppama).

„ Luftschiff (Yokosuka).

Schulen: Flug (Kasumigaura).

Flugzeug-Mutterschiffe: (Amagi, Akagi, Hosho, Wako-  
 mieya).

### Jugoslawien:

Heer: Staffel: Flug, Gemischt (Belgrad).

### Kolumbien:

Heer: Schule: Flug (Barranquilla).

### Lettland:

Heer: Staffel: Flug (Riga, Dünaburg).

Schule: Flug (Riga).

Werft: (Riga).

Häfen: (Riga, Dünaburg, Krustpils, Rezekne, Vec Gul-  
 bene).

Marine: Abteilung: Flug (Libau).

Schule: Flug (Libau).

Werft: (Libau).

Hafen: (Libau).

### Litauen:

Heer: Haupthafen (Kowno).

Schwadron: Gemischt (Kowno).

Schule: Flug (Kowno).

Werft: (Kowno).

**Mexiko:**

Heer: Haupthafen (Valbuena).  
 Schwadron: Flug (Valbuena).  
 Werft: (Valbuena).  
 Häfen: (Valbuena, San Benita).

**Nicaragua:**

Heer: Gruppe: Flug.  
 Schule: Flug.

**Norwegen:**

Heer: Hauptquartier (Oslo).  
 Schwadronen: Flug (Kjeller, Vaernes, Ovrevand).  
 Stationen: Flug (Christiansund, Bergen).  
 Schule: Flug (Kjeller).  
 Werft: Heeres-Flugzeug-Fabrik (Kjeller).  
 Marine: Hauptquartier (Horten).  
 Stationen: Flug (Horten, Christiansand, Bergen).  
 Schule: Flug (Horten).  
 Werft: Marine-Flugboot-Fabrik (Horten).

**Österreich:**

Auf Grund des Friedensvertrages darf die bewaffnete Macht Österreichs keine Luftstreitkräfte umfassen. Das bis 1918 zu Kriegszwecken dienende Luftfahrzeug-Material ist ausgeliefert bzw. zerstört. Militärische Luftfahrformationen bestehen nicht.

**Peru:**

Heer: Schwadron: Flug (Lima).  
 Werft (Lima, Arequipa).  
 Hafen (Lima, Arequipa).

**Polen:**

Heer: Regimente: Flug (Warschau, Posen, Thorn).  
 Schule: Flug (Warschau).  
 Werft: (Doblin).  
 Häfen: (Posen, Doblin, Krakau, Thorn, Lemberg).

**Portugal:**

Heer: Hauptquartier (Lissabon).  
 Staffel: Flug (Amadera).  
 Schule: Flug (Villa Nova de Rainha).  
 Häfen: (Amadera, Villa Nova de Rainha, Alverca de Ribatejo, Cunha, Ponte do Sôr, Monte Velho).  
 Marine: Haupthafen (Lissabon).



**Rumänien:**

Heer: Direktion des Armeeflugwesens (Bukarest).

Haupthafen (Bukarest).

Gruppen: Gemischt (Bukarest, Galaz, Jassy).

Schulen: Flug (Tecuci).

„ Beobachter (Tecuci).

„ Schieß (Tecuci).

„ Monteur (Bukarest).

Werft: (Bukarest).

Häfen: (Bukarest, Galatz, Jassy, Tecuci, Clug, Kishinoff, Arad).

**Rußland:**

Heer: Rote Luftflotte (Moskau).

Geschwader: Aufklärung (Moskau, Smolensk, Podosinsk, Sebastopol, Tamboff, Kiew, Kazan, Samara).

„ Bombenwurf (Moskau, Podosinsk, Leningrad, Rostoff, Sebastopol, Orloff, Omsk, Taschkent.)

Parks: (Moskau, Smolensk, Podosinsk, Leningrad, Rostoff, Sebastopol.)

Werften: (Smolensk, Leningrad, Moskau, Kazan, Samara, Orloff, Kiew, Rostoff, Omsk, Tamboff, Sebastopol, Taschkent).

Schulen: (Moskau, Leningrad).

Marine: Stationen (Leningrad, Rostoff, Sebastopol).

**San Salvador:**

Heer: Gruppe: Flug (San Salvador).

Schule: Flug (San Salvador).

Hafen: (San Salvador).

**Schweden:**

Heer: Geschwader (Malmstätt).

Schule: Flug (Malmstätt).

Werft: (Malmstätt).

Häfen: (Stockholm, Orebro, Gothenburg, Ljungbyhed, Kristianstad, Malmö).

Marine: Schule (Karlskrona, Hågernäs).

Häfen: (Karlskrona, Hågernäs).

**Schweiz:**

Heer: Militär-Flug-Direktion untersteht Chef des Generalstabs (Bern-Zürich).

Haupthafen (Dübendorf).

Schulen: Flug (Dübendorf).

„ Beobachter (Dübendorf).

Werft: Staatl. Konstruktionswerkstätten (Thun).  
 Häfen: (Dübendorf, Bern, Bellinzona, Interlaken, Lausanne, Genf, Frauenfeld, Thun, Horgen, Locarno, Lugano, Luzern, Rorschach, Romanshorn).

### Siam:

Heer: Hauptquartier (Bangkok).  
 Schwadron: Flug, Gemischt (Bangkok).  
 Werft: (Bangkok).  
 Häfen: (Singora, Ubon, Chiangmai, Dannuang-Bangkok).

### Spanien:

Heer: Luftfahrt-Abteilung im Kriegsministerium (Madrid).  
 Haupthafen (Cuarto Vientos).  
 Gruppen: Flug (Cuarto Vientos).  
 „ Ballon (Guadalajara).  
 Schulen: Flug (Cuarto Vientos, Sevilla, Saragossa, Los Alcares, Getafe).  
 „ Beobachter (Cuarto Vientos).  
 Anstalt: Versuch (Cuarto Vientos).  
 Werft: (Cuarto Vientos).  
 Häfen: (Cuarto Vientos, Guadalajara, Getafe, Sevilla, Los Alcares, Saragossa, Granada, Arcifa, Tetuan, Zeluán).  
 Marine: Gruppe: Flug (untersteht Admiralität).  
 Schule: Flug (Barcelona).  
 Station: Flug (Barcelona).  
 Flugzeugmutterschiff: (Dedalo).

### Tschechoslowakei:

Heer: Flug-Abteilung (untersteht Kriegsministerium).  
 Regimenter: Aufklärung, Bombenwurf, Jagd (Prag, Olmütz, Pressburg, Neutra, Kaschau).  
 Abteilung: Ballon (Prag).  
 Schulen: Flug-, Beobachter-, F.T.-, Bewaffnung-, Monteur-, Ingenieur- (Eger).  
 Anstalt: Versuch (Prag).  
 Werft: (Prag, Olmütz, Pressburg, Neutra, Kaschau).  
 Häfen: (Prag, Olmütz, Pressburg, Neutra, Uzhorod, Kaschau).

### Türkei:

Heer: Haupthafen: (Konstantinopel).  
 Marine: Haupthafen: (Konstantinopel).

### Ungarn:

Auf Grund des Friedensvertrages besteht keine Luftfahrtruppe.  
 Früheres Kriegsluftfahrmaterial ist ausgeliefert oder zerstört.

**Uruguay:**

Heer: Staffel: Flug (Asuncion).  
 Schule: Flug (Montevideo).

**Vereinigte Staaten von Nordamerika:**

Heer: Schwadronen: Aufklärung (Bolling, Bliss, Chanute, Crissy, Wilbur Wright, Langley, Maxwell, Michel, Riley, Sill, France, Kindley, Wheeler).

„ Jagd (Clark, Selfridge, France, Luke).

„ Erdkampf (Kelly).

„ Bombenwurf (Langley, Phillips, Luke).

Parks: Flug (Fairfield, Little Rock, Middletown, Rockwell, San Antonio, Scott, Nichols).

„ Ballon (Akron).

Kompagnien: Ballon (Akron).

„ Luftschiff (Langley, Phillips, Scott).

„ Hafendienst (Brooks, Bolling, Fairfield, Kelly, Michel, Selfridge, France, Luke, Nichols).

Abteilungen: Lichtbild (Brooks, Bolling, Bliss, Chanute, Crissy, Fairfield, Kelly, Langley, Maxwell, Michel, Riley, Scott, Sill, France, Luke, Nichols).

„ Nachrichtendienst (Bliss, Crissy, Michel, France, Luke, Nichols).

Schulen: Flug (Brooks, Kelly).

„ Ballon-, Luftschiff (Scott).

„ Ingenieur (Chanute, Mc Cook).

„ Feld (Langley).

„ Sanitäts- (Michel).

„ Feldartillerie (Sill).

Lager: (Fairfield, Little Rock, Middletown, Rockwell, San Antonio, Scott, Nichols).

National-Garde: Schwadronen: Flug (Miller, Boston, Logan, Birmingham, Nashville, Wilber, Fagley).

Häfen: (Akron, Brooks Field, Bolling Field, Boston, Fort Brown, Fort Bliss, Chanute Field, Clark Field, Crissy Field, Crook Field, Fairfield, Wilbur Wright Field, Kelly Field, Langley Field, Little Rock, Mc Cook Field, Maxwell Field, Michel Field, Middletown, Norton Field, Phillips Field, Pope Field, Fort Riley, Rockwell

Field, San Antonio, Scott Field, Selfridge Field, Fort Sheridan, Fort Sill, France Field, Kindley Field, Luke Field, Nichols, Wheeler Field, Bowman Field, Clover Field, Fort Douglas, Grisard Field, Langin Field, Logan Field, Pittsburgh, Richardsfield, Sand Point, Shoen Field, Miller Field, Birmingham, Nashville, (Wilber Fagley Field).

#### Marine:

##### Aufklärungsflotte:

Schwadronen: Aufklärung-, Torpedo-, Bomben-, Fesselballon.

##### Schlachtflotte:

Schwadronen: Aufklärung-, Kampf-, Torpedo-, Bomben.

Stationen: Flotte (San Diego, Hampton Roads, Coco Solo, Pearl Harbor).

„ Küstenwache (Chatham, Cape May, Rockaway).

Schulen: Flug (Pensacola).

„ Monteur (Great Lakes).

Werften: Versuch (Anacostica).

„ Luftschiff (Lakehurst)

„ Seeflugzeug (Philadelphia).

„ Torpedoversuch (Newport, Dahlgren).

##### Marine-Corps:

Schwadronen: Aufklärung (Quantico, San Domingo, Porte-au-Prince, Sumay).

„ Kampf (Quantico).

„ Fesselballon (Quantico).

Häfen: Quantico, Santo Domingo, Porte-au-Prince, Sumay, Parris Island).

Flugzeug-Mutterschiffe: Lexington, Saratoga, Langley, Patoka, Wright).

# Typenbezeichnung für Kriegsluftfahrzeuge

482

Verwendungszweck	Staaten													
	Zahl der Sitze	Zahl der Motoren	Deutschland (bis Ende 1918)	Frankreich		Japan		Spanien		Verein. Staaten von Nordamerika		Taschenbuch der Luftflotten		
				Heer	Marine	Heer	Marine	Heer	Marine	Heer	Marine	Heer	Marine	
												Schwim- merflugz.	Flugboote	
Schul	2	1	A, B	EP 2	HE 2	A	A	M	N			U 2	Uw 2	Us 2
Übung	2	1	A, B	ET 2	HET 2	A	A	M	N	TA, TW	V N	U 2	Uw 2	Us 2
Übung	1	1		ET 1		A	A	M	N	TA, TW		U 1	Uw 1	Us 1
Tag-Jagd	1	1	D, E, Dr.	C 1		C	B	M	N	PW, PA	V F	Kj 1	Kwj 1	Ksj 1
Tag-Jagd	2	1	Cl							TP		Kj 2	Kwj 2	Ksj 2
Nacht-Jagd	1	1								NP		Kj 1	Kwj 1	Ksj 1
Nacht-Jagd	2	1								TP		Kj 2	Kwj 2	Ksj 2
Kampf	3	1	C	CAN 2		C		M	N	AO				
Nahaufklärung	2	1	C	M	B 3	C	B	M	N	CO	V S	Ka 2	Kwa2	Ksa 2
Aufklärung	2	1	C	A 2	B 3	B	D	M	N	CO	V P	Ka 2	Kwa2	Ksa 2
Fernaufklärung	2-3	1	C	CAP 2	B 3	B	D	M	N	AO	V O	Ka 2 (3)	Kwa 2 (3)	Ksa 2 (3)
Nachtaufklärung	2	1	N, C	CAN 2		B		M	N	NO		Ka 2	Kwa 2	Ksa 2
Erdkampf	2	1	I, Cl			B		M	N	PG, GA	IL	Ki 2		
Tag-Bombenwurf	2-3	1-2	C, Gl, G,	B 2		B, E		M	N	DB		Kb 2 (3)	Kwb 2 (3)	Ksb2(3)
Nachtbombenwurf	2-3	1-2	G, GLN, C	B N 2		D, E		M	N	N B-S		Kb 2 (3)	Kwb 2 (3)	Ksb 2 (3)
Nachtbombenwurf	2-5	3-5	R, L	B N 4		D, E		M	N	N B-A		Kb 2(-5)	Kwb 2(-5)	Ksb 2 (-5)
Torpedourf	1-3	1-2			T		C	M	N			Kt 1 (-3)	Kwt 1 (-3)	Kst 1 (-3)
Transport	3	2-4						M	N		VM, VI	Ktr 3	Kwtr 3	Kstr 3
Krankentransport	2	1-4		S				M	N			Kk 2	Kwk 2	Ksk 2
Bordflugzeug	1-2	1					B					KS 1 (2)	KwS 1	KsS 1 (2)

## b) Luftschiffe. Ballone.

Luftschiff		LZ, EL, SL, P				DM	DN						
Fesselballon								ZK	ZK				
Freiballon						EM	EN						

# Hoheitsabzeichen für Kriegsluftfahrzeuge. 483

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
Deutschland (bis 1919)	Kreuz: schwarz auf weißem Felde	Kreuz: schwarz auf weißem Felde
Argentinien	Kokarde: hellblau-weiß-hellblau	Streifen (senkr.): hellblau-weiß-hellblau. Mitte: gelbe Sonne
Belgien	Kokarde: schwarz-gelb-rot	Streifen (senkr.): 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
England	Kokarde: rot-weiß-blau	Streifen (senkr.): blau-weiß-rot
Estland	Dreieck: blau-schwarz-weiß	Streifen (wagr.): 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	Kokarde: blau-weiß-rot	Streifen (wagr.): blau-weiß-rot
Lettland	Hakenkreuz: auf Spitze stehend: karminrot auf weißem Felde	Streifen (senkr.): karminrot-weiß karminrot
Mexiko	Dreieck: rot-weiß	Dreieck: rot-weiß
Norwegen	Streifen (senkrecht): rot-weiß-blau-weißrot	Streifen (senkr.): rot-weiß-blau-weiß-rot
Österreich (bis 1919)	Kreuz: schwarz auf weißem Felde	Kreuz: schwarz auf weißem 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	Streifen (senkr.): hellblau-gelb-rot
Rußland	Fünfsackstern: rot	Fünfsackstern: 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	Kokarde: weiß-blau-rot	Streifen (wagr.): weiß-rot mit Dreieck: blau
Türkei	Quadrat: schwarz auf weißem Felde	Quadrat: schwarz auf weißem Felde
Ungarn (bis 1919)	Kreuz: schwarz auf weißem Felde	Kreuz: schwarz auf weißem Felde
Uruguay	Scheibe mit Streifen (wagrecht): blau-weiß-blau und rotem Querbalken	Streifen (wagr.): blau-weiß-blau mit rotem Querbalken
Ver. Staaten von Nordamerika	Kokarde: rot-blau mit weißem Fünfsackstern	Streifen (senkr.): rot-weiß-blau

## b) Zivil-Luftfahrt.

Bemerkungen: Aufgeführt sind nur Firmen bzw. Körperschaften usw., die Luftfahrzeuge bauen bzw. in Betrieb halten. Die in den Luftfahrzeuglisten angegebenen Anschriften sind manchmal von den nachstehenden verschieden, je nachdem ob die Anschrift des Werkes oder eines Stadtbüros usw. angegeben ist.

Es bedeuten:

B	=	Bau von motorlosen oder Motorflugzeugen.
L-B	=	„ „ Luftschiffen.
Sch	=	„ „ Fallschirmen.
V	=	Verkehr (regelmäßig, gelegentlich, Rundflug usw.) mit Flugzeugen.
L-V	=	„ (regelmäßig, gelegentlich, Rundflug usw.) mit Luftschiffen.
K	=	Kunstflug.
lb	=	Lichtbildherstellung.
Vertr.	=	Vertrieb.
NR	=	Nachtreklame.
F	=	verwendetes Flugzeugmuster.
L	=	„ Luftschiffmuster.

Außer den aufgeführten Häfen bestehen fast durchweg zahlreiche kleinere Landeplätze.

### Deutschland:

Aachener Segel-Flugzeugbau G. m. b. H., Aachen, Königstraße 29 (B.).  
 Aero Union A. G., Berlin, Sommerstraße 4 (V.).  
 Albatros Werke, Ges. für Flugzeugunternehmungen, Berlin-Johannisthal (B., S.).  
 Arbeitsgemeinschaft Würzburg (S.). F: Udet, Messerschmitt, Espenlaub.  
 Bahnbedarf A.-G., Darmstadt (B.).  
 Bayerischer Luft-Lloyd, G. m. b. H., München, Prannerstraße (V.). F: Junkers.  
 Bae-Gu-Fallschirme, München, Adelgundenstr. 5/III (Sch).  
 Bäumer Aero G. m. b. H., Hamburg-Fuhlsbüttel (Vertr., S., B.). Udet, Dietrich-Gobiet.  
 Blume und Hentzen, Berlin-Adlershof, Flugplatz (B.).  
 Bodensee-Luftverkehrs-Ges., Konstanz (V.). F: Junkers.  
 O. Bornemann, Berlin-Staacken (S.). F: Dietrich-Gobiet.  
 Bremer Luft-Verkehrs-Ges., Bremen (V.). F: Focke-Wulf.  
 Caspar-Werke K. G. a. A., Lübeck-Travemünde (B.), liiert mit Dansk Aero Industrie A. B., Kopenhagen.

- Daimler - Motoren - Gesellschaft, Werk Sindelfingen (Wttbg.) (B.).
- Danziger Luftpost, G. m. b. H., Danzig (V.). F: Junkers.
- Deutscher Aero-Lloyd A.-G., Berlin, Sommerstr. 4 a (V.).
- Deutsche Lloyd-Flugzeugwerke G. m. b. H., Berlin-Johannisthal, Sternplatz 4 (B., S.).
- Deutscher Luft-Lloyd, Berlin-Johannisthal, Sternplatz 4 (V.). F: L. V. G.
- Deutsche Luft-Reederei, Berlin, Sommerstraße 4 a (V.).
- Deutsche Luftschiffahrts A.-G., Delag, Friedrichshafen (Bodensee) (V.). L: Zeppelin.
- Deutsch-Russische Luftverkehrs-A.-G., Deruluft, Berlin, Sommerstraße 4 a (V.). F: Fokker.
- C. Deville, Flugzeugbau, Frankfurt a. M., Mainzerlandst. 112 (B., S.). F: Hansa-Brandenburg.
- Elektrizitätswerk E. Dieck, Königsberg, Hinter-Tragheim 52 (Vertr., S.). F: Dietrich-Gobiet.
- Dietrich-Gobiet Flugzeugwerk A.-G., Kassel (B., S.).
- Dietrich-Gobiet Luftverkehr, Kassel-Waldau (V.).
- Dornier-Metallbauten G. m. b. H., Friedrichshafen/B.-Seemoos (B.), liiert mit Soc. di Construzioni Meccaniche di Pisa.
- Entler-Werk G. m. b. H., Bremen, Bismarckstraße 92 (B.).
- Espenlaub Flugzeugbau, Grünau-Riesengebirge (B., S.).
- Fabeck und Gaa, Hannover (S.).
- Focke-Wulf-Flugzeugbau A.-G., Bremen, Loeningstraße 21/22 (B., S.). F: Focke-Wulf.
- Waggonfabrik Fuchs, Heidelberg (B.).
- Hannoversche Waggonfabrik A.-G., Hawa, Hannover-Linden (B.).
- Ernst Heinkel Flugzeugwerke, Warnemünde 2 (B.). liiert mit Svenska Aero A. B., Stockholm.
- Hüffer-Werke, Münster/Westf., Loddenheide (B., S.).
- Junkers-Flugzeugwerk A. G., Dessau, Kaiserplatz 21 (B., V.). F: Junkers.
- Junkers-Luftverkehr A. G., Dessau, Kaiserplatz 21 (B., V.). F: Junkers.
- O. Kannenberg, Danzig-Langfuhr (S.). F: Mark.
- Lloyd Luftdienst G. m. b. H., Bremen (V.).
- Lloyd Luftverkehr Sablatnig, Berlin W. 9, Bellevuestraße 4 a (V.). F: Sablatnig.
- Lloyd Ostflug G. m. b. H., Berlin SW. 11, Schönebergerstraße 11 (V.). F: Junkers.
- Paul Lösche, Leipzig-Mockau, Immelmanstr. 8 (B.).
- Luftfahrzeug G. m. b. H., Berlin W. 62, Kleiststraße 8 (L-B., B.).



- Magdeburger Luftreederei, Magdeburg (V., S.). F: Dietrich-Gobiet.
- Stahlwerk Mark, Breslau, Osthandelshaus, Teichstr. 21 (B.).
- Messerschmitt-Flugzeugbau, Bamberg, Langestr. 41 (B., S.).
- Niedersächsische Flugzeugwerke G.m.b.H., Osnabrück-Westf. (B.).
- Nord-Europa Union, Reval, Kingatän 1 u. Dessau (V.). F: Junkers.
- Nordflugwerke G. m. b. H., Berlin-Teltow. (B.).
- Ortloff A.-G., Berlin (S.). F: Udet.
- W. Pelzner, Gersfeld/Rhön (B.).
- Prometheus-Werke, Hannover-Herrenhausen (B.).
- Relakraft G. m. b. H., Königsberg (S.). F: Udet.
- W. Rieseler, Berlin-Johannisthal (B.).
- Rohrbach-Metallflugzeugbau G. m. b. H., Berlin, Friedrichstraße 203 (B.).
- Rumpler-Luft-Verkehr A.-G., München (V.). F: Junkers.
- Sablatnig Flugzeugbau G. m. b. H., Berlin, Bellevuestr. 4a (B.).
- Sächsische Luftverkehrs A.-G., Dresden (V.). F: Junkers.
- Schroeder G. m. b. H., Berlin C. 19, Jerusalemerstraße 31 (Sch.).
- Luftreederei Max Schüler, Osnabrück/Westf. (B.).
- Luftfahrzeugbau Schütte-Lanz, Königswusterhausen (L-B., B.).
- Segelflugzeug-Werke G. m. b. H., Baden-Baden, Langestraße 112 (B.).
- Süd-West-Deutsche Luftverkehrs A. - G., Frankfurt/M. (V.). F: Junkers.
- Trans-Europa Union, München, Neuhauserstr. 21 (V.). F: Junkers.
- Udet-Flugzeugbau G.m.b.H., München-Ramersdorf (B.,S.).
- Weimarer Flugzeugbau, Weimar-Webicht (B.).
- Weltensegler G. m. b. H., Baden-Baden, Langestr. 112 (B., S.).
- Westfalen Werk, Münster/Westf. (V., Vertr., S.).
- Luftschiffbau Zeppelin G. m. b. H., Friedrichshafen/Bodensee (L-B.), liiert mit Goodyear-Zeppelin Co., Akron.
- Häfen: Augsburg, Braunschweig, Bremen, Breslau, Danzig, Dessau, Dresden, Elbing, Frankfurt/M., Friedrichshafen/B., Friedrichshagen, Hamburg, Hannover, Fürth, Gelsenkirchen, Johannisthal, Kassel, Königsberg, Konstanz, Leipzig, Lübeck, Magdeburg, München, Münster/Westf., Rossitten, Schneidemühl, Staacken, Stettin,

Stralsund, Stuttgart, Teltow, Travemünde, Warnemünde, Wangeroog, Wasserkuppe, Westerland, Würzburg, Zeesen. /38

### Argentinien:

- Curtiss Aeroplane Export Corp., Buenos Aires (S., Vertr.). F: Curtiss.  
 Co. Argentina Aeroplanos Udet, Buenos Aires (S., Vertr.). F: Udet.  
 Soc. Anglo Argentino de Aviacion, Buenos Aires (V., S.). F: Avro, Short.  
 Soc. Rio Platense de Aviacion, Buenos Aires (V., B.). F: Bristol, Dornier, de Havilland, Morane-Saulnier, Potez, Vickers.  
 Häfen: El Palomar, Monte Casares, Rosario, Salta, Mendoza, San Fernando.

### Belgien:

- Compagnie Aérienne Belge. C. A. B., Brüssel (Ib.).  
 Entreprises Générales d'Aéronautiques, Gosselies. (B., S.). F: Centaur.  
 S. A. B. C. A. Soc. Anon. Belge de Constructions Aéronautiques, Brüssel-Haren (B., S.).  
 S. A. B. E. N. A. Soc. Anon. Belge d'Exploitation de la Navigation Aérienne, Brüssel, 13 rue Brédérode (V.)  
 S. N. E. T. A. Soc. Nationale pour l'étude des Transports Aériens, Brüssel, 13. rue Brédérode (V.).  
 Soc. Coopérative „Aviator“, Brüssel (B.).  
 M. J. Stampe u. M. Vertongen, Antwerpen (B.).  
 Zeebrügge Aéronautique, Zeebrügge (B.).  
 Häfen: Antwerpen, Brüssel-Haeren-Èvere, Ostende, Malchamps, Spa, Gosselies-Charleroi.

### Bolivien:

- Soc. Boliviana de Transportes Aeros, Cochabamba (V.).  
 Häfen: Cochabamba, El Palomar, La Paz, Santa Cruz.

### Brasilien:

- Escola Brasil, Sao Paulo (S.). F: Aviatik.  
 Escola Campineira, Sao Paulo (S.). F: Caudron.  
 Escola Chavez, Rio de Janeiro (S.).  
 Escola Curtiss, Orten Hover, Rio de Janeiro (S.). F: Curtiss.  
 Escola da forca publica, Sao Paulo (S.). F: Curtiss.  
 Lage Irmaos Co., Rio de Janeiro (S., B.).  
 Escola Robert, Sao Paulo (S.).  
 Häfen: Ilha do Governador, Santos, Sao Paulo, Rio de Janeiro.

**Bulgarien:**

Häfen: Sofia.

**Chile:**

Häfen: Lo Espejo, Santiago, El Bocque, Valparaisc, Quinteros.

**China:**

Foochow Dock Engineering Works, Futschan (B.).  
Pekinger Flieger-Schule, Peking.

**Cuba:**

Häfen: Cuba, Havana.

**Dänemark:**

Dansk Aero-Industrie A. B. Kopenhagen (B.) liiert mit Caspar-Werke, Travemünde.

Dansk Luftfartselskab A. S., Kopenhagen, Amaliezarde 27b (V.).

Dansk Luftrederi A. S., Lyngby, Lundtoft Aerodrome (V.).

Rohrbach Metal Aeroplan Co., Kopenhagen (B.) liiert mit Rohrbach Metallflugzeugbau, Berlin.

Häfen: Avedöre, Christianshavn, Fanö, Kastrup, Lundtoft, Odense, Ringsted.

**England:**

Aerofilms Ltd., Hendon, N.W. 9 (lb.).

Aircraft Disposal Co., Ltd., London, W. C. 2, 89, Kingsway (Vertr.). F: Avro, Bristol, de Havilland, Martinsyde, Sopwith.

Aircraft Operating Co. Ltd., New Court, Lincoln's Inn W. C. 2 (V.).

A. N. E. C., Air Navigation and Engineering Co., Ltd., Addlestone, Surrey (B.), liiert mit Blériot-Aéronautique, Suresnes.

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.).

Beardmore Co. Ltd., Dalmuir, Glasgow (L-B., B.).

Berkshire Aviation Tours, Wantage, East Hanney (V.).

Blackburn Aeroplane and Motor Co., Ltd., Leeds, Olympia (B., S.).

Boulton and Paul Ltd., Norwich, Rose Lane (B.).

Bristol Aeroplane Co. Ltd., Bristol, Filton House (B.).

- British Aerial-Transport Co., B. A. T., London, W. 1, 38  
Conduit Street (B.).
- Central Aircraft Co. 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, Bradford (B.).
- Fairey Aviation Co. Ltd., Hayes, Middlesex (B.).
- Gloucestershire Aircraft Co. Ltd., Cheltenham, Sunning-  
end (B., S.).
- Gosport Aircraft Co., Ltd., Gosport, Hants (B.).
- Handasyde Aircraft Co. Ltd., London S. W., 11 a Regent  
Street (B.).
- Handley Page Ltd., Cricklewood, Claremont Road (B.).
- Handley Page Transport Ltd., Cricklewood, Claremont  
Road (V.).
- de Havilland Aircraft Co. Ltd., Stag Lane, Egdware,  
Middlesex (B., V., S.).
- H. G. Hawker Engineering Co. Ltd. Kingston-on-Thames (B.).
- Imperial Airship Scheme, London (L-V.).
- Instone Air Line Ltd., Surrey, Croydon, Aerodrome (V.).
- F. H. Lowe Co., Malburian (B.).
- Manchester Aviation Co., Manchester, 41. John Dalton  
Street (V.).
- Martinsyde Ltd., Brooklands, Weybridge and Woking,  
Surrey (B.).
- Midland Aviation Co., Castle Bromwich (V.).
- Nieuport and General Aircraft Co., Ltd., London W. 1,  
38. Conduit Street (B.).
- 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.).
- Short-Brothers Ltd., London, S. W. 1, 29.—30. Charing-  
Cross (L-B., B.).
- Supermarine Aviation Works Ltd., Southampton, Wool-  
ston (B.).
- Surrey Flying Services, Croydon, Aerodrome (V.).
- Vickers Ltd., London S. W., Vickers House, Broadway (L-B.,  
B., S.).
- Westland Aircraft Works Ltd., Yeovil Somerset (B.).
- Häfen: Alderrove, Andover, Bedford, Biggin Hill, Bircham  
Newton, Brooklands Brough, Calshot, Castle Brom-  
wich, Cattewater, Cranwell, Cricklewood, Croydon,  
Dalmuir, Digby, Donibristle, Duxford, Eastchurch,

Edgware, Farnborough, Felixstone, 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. /56

### Englische Besitzungen.

#### Australien:

Australian Aerial Mail Services Ltd., Sydney N.S. W. (V.).

Australian Aircraft and Engineering Co. Ltd., Sydney, 247. George Street (B.), liiert mit Avro Ltd., Manchester.

Larkin Aircraft Supply Co., Melbourne (Vertr.). F: Sopwith, Handasyde.

Queensland and Northern Territory Aerial Services Ltd., Charleville, Queensland (V.).

Western Australien Airways Ltd., Geraldton, Western Australia (V.).

Häfen: Sydney, Brisbane, Melbourne, Adelaide, Charleville, Cloncurry, Derby, Geraldton.

#### Bermuda:

Bermuda and West Atlantic Aviation Ltd., Co. London W. 1, 166. Piccadilly (V.). F: Avro, Supermarine.

Häfen: Bermuda.

#### Canada:

Aerial Service Co., Regina, Sask (V.).

Aircraft Manufacturers Ltd., Vancouver B. C., 1004. Standard Bank Building (B., V.).

Canadian Aerial Services Ltd., Montreal, St. Lawrence Boulevard.

Ericson Aircraft Ltd., E. Toronto, Ont., 120. King Street (V.).

Fairchild Aerial Surveys Co. of Canada Ltd., Quebec, Grand Mere (lb.).

Laurentide Air Service Ltd., Montreal, 407. Lake of the Woods Bldg. (V.).

Mc Call-Hanrahan Aero Service, Calgary, Alberta., 515. Grain Exchange Building (V.).

Mc Clelland Aircraft Ltd. Saskatoon, Sask., 104. Cobbold Block (V.).

Niagara Air Services, Toronto, Ont., 618. Dominion Bank (V.).

**Englische Besitzungen: (Canada):**

Plante Aerial Service, W. Montreal, 161. Craig Street.  
Vancouver Island Aerial Transport Co., Comox B. C.  
(V.).

Vickers-Works, Montreal (B.).

Winnipeg Airco Ltd., Winnipeg, Man., 408. Confederation  
Life Building (V.).

Häfen: Vancouver, Winnipeg, Camp Borden, Dartmouth.

**Indien:**

Häfen: Karachi, Calcutta, Bombay, Kathiawar, Lahore, Svi-  
nagar, Allahabad.

**Neufundland:**

Aerial Survey Co. Ltd., St. Johns, 166. Duckworth Street  
(V.).

Häfen: St. Johns, Botwood, Hawkes Bay, St. Anthony, Battle  
Harbour, Cartwright, Rigolet.

**Neuseeland:**

New Zealand Aero Transport Co., Washdyke, Timaru  
(V.).

Häfen: Sockburn, Timaru, Christchurch.

**Südafrika:**

South African Airways Co. Ltd., Johannesburg (V.).

Häfen: Kapstadt.

**Estland:**

„Aeronaut“ A. S. Reval, Kinga-Tän 1 (V.). F: Junkers,  
L. V. G., Sablatnig.

Nord-Europa-Union, Reval-Kinga-Tän 1, Dessau (V.). F:  
Junkers.

Waggonfabrik Dwigatel, Reval (B.).

Häfen: Reval.

**Finnland:**

Aero O. Y., Helsingfors (V.). F: Junkers.

Finska Lufttraffik A. B., Helsingfors, 13. Skillnaden (V.).

Häfen: Helsingfors, Munksnäs, Paloholmen.

**Frankreich:**

Audenis-Vialle, Lyon (B., S.).

Bellanger frères Paris, I, 35 rue de la revolte (B.).

Bernard Soc. industrielle des Metaux et du Bois, La  
Courneuve, 2. rue Villot (B.).

Marcel Besson, Soc. d. constr. Aéronautiques et navales,  
Boulogne-sur-Seine, rue St. Denis 5 (B.).

Constr. Aéron. Blanchard, Les Côteaux, St. Cloud (B.).

Blanquier Co., Paris, 137. Faubourg-du-Temple (Sch.).

- Blériot Aéronautique, früher Spad., Suresnes, Seine,  
3 Quai Général Gallieni (B.).
- L. Bréguet, Soc. Anon. d. Ateliers d'aviation, Paris, 115.  
Rue de la Pompe (B.).
- Etablissements Buscaylet et de Monge, Paris, 15. rue  
Cler (B.).
- René Caudron, Issly-les-Moulineaux (Seine) (B., S.).  
Aéronautique Militaire, Chalais-Meudon (L-B.).
- Chantiers Aéro-Maritimes de la Seine, C. A. M. S. Paris,  
72. rue la Boétie (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.). F: Latécoère.
- Co. des grands express aériens, Paris, 3. rue d'Anjou.  
(V.).
- Co. des messageries aériennes S. A., Paris, 2. rue Gali-  
lée (V.).
- Co. des transaériens de tourisme et de messagerie,  
Paris, 72. rue la Boétie (V.).
- G. Cormier, Paris, 237. rue St. Martin (Sch.).
- Descamps-Brunet, 2 rue de Bellevue, Sèvres (B.).
- Constr. Aéronautiques E. Dewoitine, Chatillon (Seine)  
12. Bd. Félix Faure u. Toulouse, 22 rue Lafayette.
- Etablissements Henri Dits-Moineau, 49 rue de la  
Tombe Issoire, Paris (B.).
- Hydravions Donnet, Neuilly-sur-Seine 57, rue de Villiers (B.).
- M. Ernoul, Aérotransports, Toulouse (B., V.).
- H. et M. Farman, Billancourt (Seine), 67. rue de Silly  
(B., S.).
- Franco British Aviation F. B. A., Louis Schreck, Ar-  
genteuil, Quai de la Seine.
- Gourdou et Leseurre, Parc St. Maur, 25. rue Krueger (B.).
- R. Hanriot, Neuilly-sur-Seine, 194. Boulevard Bineau (B., S.).  
Latécoère, Paris, 182. Boulevard Haussmann (B., V.).
- Soc. Ind. Latham Cie., Caudebec (B.).
- P. Levasseur, Paris, 17—21. Place Félix Faure (B.).
- Etablissements Lioré et Olivier, Levallois-Perret, 46. rue  
de Villers (B.).

Etablissements de Marçay, Neuilly-sur-Seine 5. Av. du Roule (B.).

Aéroplanes Morane-Saulnier, Puteaux, 3. rue Volta (B., S.).

Ateliers des Mureaux, Les Mureaux (B.).

Nieuport-Astra, Issy-les-Moulineaux (Seine), 46. Boulevard Gallieni (B.).

J. Ors, Paris, 27. rue de Chambéry (Sch.).

L. Peyret, Courtever (B.).

Chantier et Ateliers de St. Nazaire Penhoet, Grand Ouevilly (B.).

H. Potez, Levallois-Perret, 14. rue Clément (B.).

Soc. des moteurs Salmson, Billancourt (Seine) (B.).

Etablissements Schneider, Paris, 42. rue d'Anjou (B.).

Soc. des Avions. Simplex, Paris (B.).

Soc. Gen. des Constructions Industrielles et mécaniques, Borel, Puteaux, 64. Quai National (B.).

Soc. d'emboutissage et de constructions mécaniques (S. E. C. M.) Colombes, Boulevard du Havre (B.).

Soc. Générale de transport aérien, Billancourt, 167. rue de Silly (V.). F: Farman.

René Tampier, Boulogne-sur-Seine, 1. rue de Bellevue (B.).

Etablissements Vinot Deguingand, Nanterre, 59. Av. G. Clemenceau (B.).

Michel Wibault, Billancourt, 94. Av. des Moulineaux (B.).

Soc. Zodiac, Puteaux, 15. Av. du Havre (L-B.).

Häfen: Abbeville, Algier, Agadir, Agen, Ajaccio, Amberieu, Antibes, Angers, Azemmour, Angoulême, Arbaoua, Avord, Bayonne, Beauvais, Berck sur Mer, Biarritz, Bordeaux, Bordj, Le Bourget, Bizerte, Bone, Bougie, Carcassone, Casablanca, Cazeaux, Chalon-sur-Saone, Chatillon-sur-Seine, Chaux, Chissey, Compiègne, Constantine, Dakar, Dijon, Fez, Gabes, Le Havre, Hyers, Kairouan, Lyon, Macon, Marseille, Montelimar, Moulins, Mülhausen, Nanzig, Nantes, Nizza, Nimes, Oran, Orléansville, Orléans, Oudja, Paray-le-Monial, Perpignan, Pezenas, Poitiers, Poix, Pontarlier, Pujault, Romorantur, Romilly-sur-Seine, Rouen, Saint Dizier, Saint Inglevert, Saint-Nazaire, Saint Quentin, Saint Raphael, Saint Rambert-d'Albon, Saarbùrg, Sousse, Straßburg, Sfax, Touggourt, Toulouse, Tours, Thonon, Tunis, Valenciennes, Villeneuve-Orly. 179

### Griechenland:

Häfen: Athen, Goudi, Lamia, Jannina, Saloniki, Drama, Suda.

### Guatemala:

Janneau (V.).



**Holland:**

Koninklijke Luchtvaart Maatschappij voor Nederland en Kolonien, Haag, 13. Heerengracht (V.). F: Fokker. N. V. Nationale Vliegtuigindustrie, s'Gravenshage (B.). N. V. Nederlandsche Vliegtuigenfabriek, Amsterdam, Rokin 84 (B.).

Häfen: Schiphol, Waalhaven, Schellingwoude, Soesterberg, de Kooy, de Mok, Gilze-Rijen, Oldebroek, Flushing, Veere, Bussum, Rijssen, Helesvoetsluis.

**Italien:**

A. E. R. Orbossano, Via Governolo, Turin (B.).

Aeronautica Ansaldo, Soc. Anon., Turin 17, Corso Francia 366 (B.).

Cantieri Aeronautico Breda, Sesto San Giovanni-Mailand (B., S.).

A. Chiribiri, Turin, Via Montenegro.

Co. Nazionale Aeronautica, Rom, 45. via Aurora (S.).

Co. di Navigazione aerea, Rom, 45. via Aurora (V.).

Costruzioni Navali-Aeronautiche Pegna-Bonmartini, Rom, 45. via Aurora (B.).

Navigazione Aerea Italiana, Taliedo (V., lb.).

S. A. I. di Costruzioni Meccaniche Marina di Pisa, liiert mit Dornier-Metallbauten G. m. b. H., Friedrichshafen (B.).

Soc. Anon. F. I. A. T., Fabrica Italiana Automobil Torino, Turin, Corso Dante 35 (B.).

Soc. Incremento Aviazione Gabardini, Novara-Cameri (S.).

Soc. Anon. Nieuport-Macchi, Varese (B.).

Piaggio Co., Genua (B.).

Fratelli Ricci, Lago Lucrino, Neapel (B.).

Soc. Idrovolanti Alta Italia S. I. A. I., Mailand, 12. Via Silvio Pellico.

Soc. Aeronautica Italiana, Rom (B.).

Soc. Aeronautica Meccanica „Airone“, Bergamo, Ponte S. Pietro (B., S.).

Soc. industrio Alto Mediterraneo S. I. A. M., Neapel, Possillippo (B.).

Soc. Anon. Meccanica Lombarda S. A. M. L., Monga 4. Via Broggi (B.).

Soc. per lo sviluppo dell' aviazione in Italia Caproni, Vizzola (B.).

Soc. Italiana sviluppo Aviazione, Triest, Portorose (V., S.).

Soc. Italiana Brevetti Antoni, Florenz, Piazza dell' Olio (B., V., S.).

Soc. Italiana Aviazione Civile, Mailand, Via Monte Napoleone 28 (V., S.).

Soc. Italiana Servizi Aerei S.I.L.A., Portorose (Triest) (S.).

Soc. Anon. Cooperativa Transporti Aerei S. A. C. T. A., Genua, Via 20 Settembre (V.).

Soc. Anon. Rilievi Aerofotogrammetrici S. A. R. A., Rom, Via Germanico 109 (L.).

Soc. Anon. Cooperativa P. Soro, Rom, Via Vicena 30 (V.).

Soc. Aviazione Commerciale Italiana S. A. C. I., Turin, via Vigentina 44 (V.).

Soc. Leonardo da Vinci, Mailand (L-B.).

Soc. Sarri, Centocelle (B., S.).

Stabilimento di Costruzioni Aeronautiche, Rom (L-B.).

Häfen: Ancona, Bologna, Brindisi, Cagliari, Capua, Catania, Florenz, Foggia, Loreto, Mailand, Neapel, Novara, Palermo, Pisa, Rom, Sarzana, Triest, Turin, Venedig, Verona, Udine. /21

### Japan:

Aichi-Werke, Yobitsuzui-machi, Nagoya (B.).

Fukunaga-Flugzeugwerke, Kaketsuka, Shidzuoka (B.).

Itoh-Flugzeugwerke, Tsudanuma, Chiba (B.).

Japan-Flugtransport Co., Tokio (V.).

Japan-Flugzeug-Werke, Ootomachi, Gnuma, (B.).

Kaiserl. Marinewerft, Jokosuka (L-B.).

Kawasaki-Werft, Higashi-Kawasaki-Machi, Kobe (B.).

Kawanishi-Flugzeugwerke, Chiko-Umetatechi, Nishiku-Osaka (B.).

Mitsubishi-Werft, Nainenki Kaisha, Nagoya (B.).

Nippon Sharyo Seizo Co., Atsuta-Machi, Nagoya (B.).

Oguri-Flugzeugwerke, 2. Nakasarugakucho, Kandaku, Tokio (B.).

Shirato-Flugschule, Samukawa, Chiba (S.).

Tokio Gas- und Elektrizitäts Co., Ootemachi, Kojimachi-Ku, Tokio (B.).

Tokorozawa Co., Tokio (S.).

Häfen: Ojima, Tsudanuma, Samukawa, Susaki, Akabane, Haneda.

### Jugoslavien:

Häfen: Belgrad.

### Kolumbien:

Soc. Colombo-Alemana de transportes Aereos S. C. A. D. T. A. Barranquilla (V.). F: Junkers.

Co. Colombiana de Aviacion, Barranquilla (V.). F: Farman.

Häfen: Barranquilla, Neiva, Cartagena.

**Lettland:**

Lettländische Luftverkehrs A.-G., Riga, Rainisboulevard 33 (V.). F: Junkers.

Häfen: Riga, Libau, Dünaburg.

**Litauen:**

Dobkevitsch-Flugzeugbau, Kowno.

Häfen: Kowno.

**Mexiko:**

Aerial Navigation Co., Mexiko (V.). F: Junkers.

Cia. Mexicana de transportes Aereos, Mexico City (V.).

National Aircraft Factory, Valbuena (B.).

Enrique Schoendube, Mexico City (S.). F: Udet.

Häfen: Valbuena, San Benito.

**Norwegen:**

Heeres-Flugzeug-Fabrik, Kjeller (B.).

Marine-Flugboot-Fabrik (Horten (B.).

Häfen: Horten, Kristianssand, Bergen, Kjeller, Vaernes, Ovre-  
revand.

**Österreich:**

„Avis“ Flugzeug u. Auto-Werke G. m. b. H., Wien I, Frey-  
ung 3.

Austria Flugverkehrs-A.-G., Wien (B., V., S.). F: Austria.  
Th. Hopfner, Wien (B.).

Kriger u. Weismayer, Wien (S.). F: Ansaldo.

Österreichische Luftverkehrs-A.-G., Wien (V.). F: Jun-  
kers.

Technische Werkstätten G. m. b. H., Wien (V., B.).  
F: Fokker.

Wiener Karosserie-Fabrik, W. K. F., Wien-Rennersdorf  
(B.).

Zentral Aviatik u. Automobil-G. m. b. H., Wien (B.),  
Reißnerstr. 27—29. F: Ehrlich.

Häfen: Aspern, Jedlesee, Graz.

**Peru:**

Cia. Nacional Aeronautica, Lima (V., S.).

Curtiss Aeroplane Export Corp., Lima (Vertr.).

Häfen: Lima, Arequipa, Callao, Bellavista, Parcoy.

**Polen:**

Aero Lloyd, Warschau (V.). F: Junkers.

Deblin-Militärwerft, Deblin (B.).

Möbelfabrik Gabriel, Bromberg (B.).

Fabrika Lotnicza, Biala (B.).

Plague Laszkiewicz, Lublin (B.).

Podlaska Wydwornia, Samolotar, Biala-Poslaska (B.).

Samolot-Werke, Posen (B.).

Soc. d'établissements polonaise d'automobile et d'aviation, Warschau (B.).

Häfen: Warschau, Lemberg.

### Portugal:

Häfen: Alverca do Ribatejo, Cintra, Ponte do Sôr, Monte Velho.

### Rumänien:

Astra-Waggonfabrik, Arad, Transylvania.

Häfen: Bukarest, Galatz, Jassy, Tecucin, Klausenburg, Kischineff, Arad.

### Rußland:

Anatra Co., Taganrog (B.).

Bolschewik-Werke, Moskau (B.).

Deruluft, Berlin, Sonnenstr. 4a (V.). F: Fokker.

Dobroljet, Moskau (V., B., S.). F: Junkers.

Dux-Werke, Moskau (B.). F: de Havilland.

Moskwa-Werke, Moskau (B.).

Russo-Batigny Co., Leningrad (B.).

Häfen: Leningrad, Moskau, Smolensk, Podosinsk, Rostoff, Sewastopol.

### San Salvador:

Häfen: San Salvador.

### Schweden:

Aero Transport A. B., Stockholm (V.). F: Junkers, de Havilland.

Nordiska Phoenix A. B., Gothenburg (B.).

Malmö Flygkompani, Malmö (S.).

Orebro Flyg A. B., Orebro.

Svenska Aeroaktiebolaget, Lidigön, Stockholm (B.), liiert mit E. Heinkel, Flugzeugwerke, Warnemünde.

Svenska Lufttrafik A. B., Stockholm, Kungsgatan 7 (V.).

Thulin Aeroplane A. B., Landskrona, Lymnigbyhed (B.).

Häfen: Stockholm, Malmö, Gothenburg, Orebro, Malmstätt, Norrköping, Hesselholm, Ljungbyhed, Kristiansand.

### Schweiz:

Ad Astra Aero Co., Zürich (V.). F: Junkers, Nieuport-Macchi.

A. Comte Luftverkehr u. Sportfliegerschule, Horgen (V., S.).

Ecole Aéro, Lausanne (S.).

H. Kunkler, St. Gallen (S.).

Ouchy Aviation S. A., Lausanne (S.).

Romanshorn Flugzeugbau, Romanshorn a. B. (B.).

Staatliche Werkstätten Thun (B.).

Waggonfabrik Schlieren (B.).

Häfen: Lausanne, Dübendorf, Genf, Luzern, Lugano, Rorschach, Bern, Basel.

**Siam:**

Häfen: Singora, Ubon, Chiengmai, Dannuang-Bangkok.

**Spanien:**

H. Alfaro, Madrid (B., S.).

J. de la Cierva, Madrid (B.).

Cia. Aero Maritima Mallorquina, Barcelona (V.).

Cia. Espagnola de trafico Aereo, Sevilla (V.). F: de Havilland.

D. A. Diaz, Getafe (B.).

Häfen: Cuarto Vientos, Sevilla, Saragossa, Los Alcazares, Getafe, Guadalajara, Granada, Arcila, Tetuan, Zeluan.

**Tschechoslowakei:**

Aero Flugzeugwerke, Prag (B.).

Avia Co. M. Bondy, Prag (B.).

Staatl. Aero-Linie (V.). F: Aero.

Vojenska Tovarna na Letadla, Prag-Kbely (B.).

Häfen: Prag, Olmütz, Pressburg, Nitra, Uzhorod, Kaschau.

**Türkei:**

Häfen: Konstantinopel.

**Ungarn:**

Feigl u. Rotter, Flugzeugbau, Ofenpest (B.).

Neuschloß-Lichtig, Flugzeugbau A.-G., Albertfalva (B.).

Ungarische Aero Expres A.-G., Ofenpest (V.). F: Junkers.

Ungarische Luft-Verkehrs-A.-G., Ofenpest (V.). F: Fokker.

Häfen: Albertfalva, Ofenpest, Szegedin, Miscolec, Szombathely.

**Uruguay:**

Häfen: Montevideo.

**Vereinigte Staaten von Nordamerika:**

Ace Aircraft Corp. (V., S.). F: Boeing, Curtiss.

Adams Aircraft Co., Oklahoma City, Okla (S.).

Advance Aircraft Co., Troy (Ohio) (B.).

Aerial Navigation and Engineering Co., Denver, Colo. Forster Building (V.).

Aero Ads. Co., Neu York City (N-R.). F: Ansaldo.

Aerocruiser Corp. of America, Washington D. C., Union Trust Building (B.).

Aero Import Co., Neu York, 1819 Broadway (Vertr.). F: Ansaldo.

Aero Ltd., Neu York City, 20 West 34 th Street (V.).

- Aeromarine Airways, Inc., Neu York City, 1800 Times Building (V.).
- Aeromarine Engineering and Sales Co., Neu York City, 1800 Times Building (V.).
- Aeromarine Plane and Motor Co., Neu York City, 1800 Times Building (V.).
- Airship Manufacturing Co. of America, Hammondsport, N. Y. (L-B.).
- American Aircraft Inc., Baltimore, Md. (B.).
- American Airways, Neu York, College Point (V.).
- American Investigation Corp., Neu York, 37/39 Pine Street (L-B.).
- Ashmussen Aeronautical Co., Omaha, Neb. 65 th and Center Streets.
- Atlantic Aircraft Corp., Teterboro, Hasbrouck Heights, N.Y. (B.).
- Aurora Aviation Co. Inc. Aurora Ill. (S.).
- Aviation Engineering Co., Lawrence, Kansas (S., B.).
- Babcock Airplane Co. Dayton, Ohio (B.).
- Baldwin Aircraft Co., Baldwin, Long Island, N. Y. (B.).
- Balsams Air Service, Garden City, Long Island (V.).  
F: Curtiss.
- Barnhardt Ltd., Little Pasadena Cal. (B.).
- B. B. and B. Aerial Co., Marshfield, Wis. (S.).
- Beaty Aviation Co., Dallas Texas (S.).
- Bethlehem Aircraft Corp., Bethlehem, Pennsylvania (B.).
- Nimmo Black Airport Inc., Chicago, Ill. (S.).
- Boeing Airplane Co. Seattle, Wash. (B.).
- Booth Aerial Engineering, Hammondsport, Neu York (B.).
- Booth and Thurston, Mitchel Field, Long Island (B.).
- H. A. Bruno and Associates, Neu York, 1457 Broadway (Vertr.) F: Fokker.
- California-Curtiss Aeroplane Co., Los Angeles, Cal. (Vertr.). F: Curtiss.
- Central Aircraft Co., Holdrege, Neb. (S.).
- Chamberlin Aircraft Co., Hasbrouk, Hts., N. Y. (S.).  
F: Avro, de Havilland, Sopwith, Thomas Morse, Boeing, Bellanca, Martinsyde).
- Clark Aircraft Co., Akron O., 310 Water Street (S.). F: Ansaldo.
- Cleveland Air Service, Coventry, Vt. (V.).
- Columbia Aircraft Corp. Bellanca-Sperry, Farmingdale (B.).
- Concord Aircraft Co., Concord, N. H. (S.).
- Cooke Aero Import, Watertown, S. Dak (S.).
- E. P. Cooper Airplane and Motor Co., San Francisco, Cal., Sutton and Gough Streets (Vertr.). F: Curtiss.

- H. D. Copland, Cambridge, Mass (S.).  
 Cox-Klemin Aircraft Corp., College Point, L. I. N. Y. (B.).  
 Curtiss Aeroplane and Motor Corp., Garden City, Long Island, N. Y. (B., S.).  
 Curtiss Aeroplane Export Corp., Neu 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., 15 th Street (Vertr.).  
 Curtiss Indiaia Co., Kokomo, Ind. (Vertr.).  
 Curtiss Humpreys Airplane Co., Denver, Colo., 1 st. National Bank Building (Vertr.).  
 Curtiss Jowa Aircraft Corp., Fort Dodge, Jowa (Vertr.).  
 Curtiss Metropolitan Airplane Co., Neu York, 505 Fifth Avenue (V., S.).  
 Curtiss New England Airplane Co., Garden City, Long Island, N. Y.  
 Curtiss Northwest Airplane Co., Minneapolis, Minn., 707 Metropolitan Bank Building (Vertr.).  
 Curtiss Wisconsin Airplane Co., Milwaukee, Wis., 330. Clinton Street (Vertr.).  
 Dayton Wright Airplane Co., Dayton, Ohio (B.).  
 Davis Douglas Co., Los Angeles, 421. Colyton Street (B.).  
 I. W. Mc Dermott, Houston, Texas (B.). F: Curtiss, Thomas-Morse.  
 R. C. Diggins Co.-Jakey., Chicago, Ill., 140. Dearborn Street (S.).  
 Dornier Metallbauten G. m. b. H., Harry Vissering, Chicago, Ill. (Vertr.). F: Dornier.  
 Douglas Davis and Ted Fadon School., Detroit (S.). F: Curtiss, L. V. G.  
 Easter Airways, Inc., Baltimore, Md. (V.).  
 Edgewater Beach Air Service, Chicago, Ill., 3158 N. Clark Street (V.).  
 G. Elias and Brother, Bufallo, Neu York, 965. Elk Street.  
 Essington Aviation School, Philadelphia (S.).  
 Fairchild Aerial Camera Corp., Neu York City, 136 West 52 nd Street (lb.). F: Fokker, Curtiss, Huff-Daland, Hanriot.  
 Finger Lakes Air Service, Inc., Auburn N. J. (V.).  
 Fluton Airway of Michigan, Inc., Long Lake (V., S.). F: Curtiss.  
 Friesley Aircraft Corp., Gridley, Calif. (B.).  
 Gallaudet Aircraft Corp., Neu York City, 522 Fifth Avenue (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 Tire and Rubber Co., Akron (Ohio) (L-B.).  
 Goodyear-Zeppelin Corp., Akron (Ohio) (L-B), liiert mit Luftschiffbau Zeppelin G. m. b. H., Friedrichshafen/B.  
 Grand Island Aero Co., Grand Island, Neb. (Vertr., S.). F: Curtiss.  
 Gravers Flying Circus, Belleville, Kans. (K., S., V.). F: Laird, Swallow, Waco.  
 Great Lakes Airways Co., Inc., Cleveland, Ohio (V.).  
 Gulf States Aircraft, Shreveport, La (V.).  
 Hamilton Maxwell, Inc., Neu York City, 141 West 33 rd Street (lb.).  
 Harding Parashute Co., Inc., Minneapolis, Min., 1706 Queen Avenue (Sch.).  
 Hasbrough Heights, N. Y., New Jersey (S.).  
 Heath Airplane Co. Inc. Chicago, 2856 Broadway (B., S.).  
 Heddon Aviation Co., Inc., Dowagiac, Mich. (S.).  
 Henderson-Mauldin Aero Service Co., Fulton, Mo. (S.).  
 W. Hill Aeroplane Co., Arkansas City, Kans. (S.).  
 Huff-Daland, Co. Inc., Ogdensburg, Neu York (B.).  
 Humphreys Airplane Co., Tulsa, Oklahoma, First National Bank Building (B.).  
 Hunt Aviation Co., Detroit (B.).  
 Huron Aerial Rapid Transit Co., Huron, S. Dak (V.).  
 Irvin Aircraft Co., Sacramento, Cal. (B.).  
 Jakey Aircraft Co., Chicago, Ill., Flying Field (S.). F: Avro, de Havilland, Ansaldo.  
 Johnson Airplane and Supply Co., Dayton, Ohio (B., S.).  
 J. L. Aircraft Corp., Neu York City, 347 Madison Ave (V.). F: Junkers.  
 Wallace Kellet Co., Inc., Philadelphia, Pa., Widener Building (Vertr.). F: Farman.  
 Kokomo Aviation Co., Kokomo, Indiania (S.). F: Curtiss, Avro, de Havilland, Ansaldo, Jakey.  
 E. M. Laird Co. Kansas, jetzt Swallow Aeroplane Mfg. Co., Wichita Kans. (B.).  
 Levis and Vought Corp., Long Island N. Y. (B.).  
 Lexington Aviation Co., Inc., Lexington, Ky. (V., S.).  
 Lincoln Aircraft Corp., Nebraska, Lincoln (B., S.).  
 Loening Aeronautical Engineering Corp., Neu York City (B.).  
 Lloyd J. Logan, Aviation Co., Cleveland, Ohio, 712 Superior Ave., N. W. (Vertr.). F: Curtiss.



- Longreen Aircraft Corp., Topeka, Kansas (B.).  
 L. W. F. Engineering Co., Inc., College Point, L. I., N. Y. (B.).  
 Lynchburg Air Service Corp., Lynchburg, Virginia, 218 Wall Building (S., Vertr.). F: Curtiss.  
 Lynnway Aerial Transportation Co., Lynn, Mass, T. Central Square (V.).  
 Lundington Exhibition Co., Philadelphia, 810 Atlantic Building (S., V., Vertr.). F: Farman.  
 A. L. Markwell, Los Angeles, Cal. (B.).  
 Glenn L. Martin Co., Cleveland, Ohio (B.).  
 I. V. Martin Aeroplane Factory, Garden City, New York (B.).  
 Massachusetts Aircraft Corp., Point of Pines, Mass., Delano Ave. (V., S.).  
 Mayer Aircraft Corp., Bridgeville, Pa. (S.).  
 Michigan Aero Service Corp., Lansing, Mich. (V., S.).  
 Mid-West Airways Corp., Monmouth, Ill. (S., V.).  
 Mobridge Aerial Co., Inc., Mobridge, S. Dak. (S.).  
 Morane Saulnier Aeroplanes, Baltimore, Md., 709 Equitable Building.  
 H. L. Morrer Co., Charlotte N. C., 540 S-Fryon Street (Vertr.). F: Curtiss.  
 Naval Aircraft Factory, Philadelphia (L-B., B.).  
 Netherlands Aircraft Mfg. Co., New York City, 286 Fifth Avenue (B.). Fokker-Werke Amsterdam, jetzt liiert mit Wittemann Aircraft Corp. als Atlantic Aircraft Corp.  
 Nevada Aviation Corp., Reno, Nev.  
 Nicholas Aerial Shows and Flying School, Marshall, Mo., (K., S., V.). F: Curtiss.  
 Night Aero Advertising Corp., 552 Seventh Avenue, New York City (N-R).  
 North Central Aviation Co., Marceline, Mo. (V.).  
 Omaha Aircraft Co., Bellanca, Omaha, Nebr. (B.).  
 Oregon, Washington and Idaho Airplane Co., Portland, Ore, 1209 Jeon Building (Vertr.). F: Curtiss.  
 Parker Aircraft Co., Perry, Iowa (S.).  
 Paterson Aircraft Co., Minnesota (S.).  
 Patridge Inc., Chicago, Ill., 430 S. Michigan Ave. (S.).  
 Pioneer Aero Co., Topeka, Kans. (Vertr.). F: Longreen.  
 Remington-Burnelli Aircraft Corp., New York (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: Avro, de Havilland, Bellanca, Boeing, Martinsyde, Sopwith.

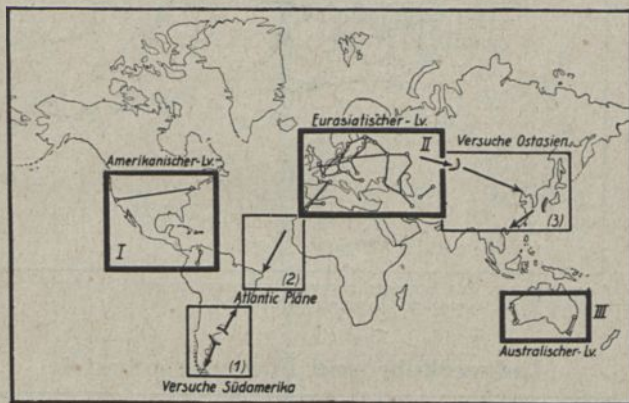
- F. Russel Aviation Co., Inc., Spokane, Washington (V.).  
 Ryan School of Aviation, San Diego, Cal. (S.).  
 San Antonio Aviation and Motor School, San Antonio,  
 Texas, 509 Navarro Street.  
 Sattco, Service Aviation Co. Wabash, Indiana (B.).  
 Seaboard Consolidated Airlines Inc., New York City  
 (V.). F: Fokker.  
 Seattle and Puget Sound Airway Co., Seattle, Wash.  
 1519 3rd Ave.  
 Sikorsky. Aero Engineering Corp., Roosevelt, L. I.  
 Skysyne Corp., Baltimore, 711 Keyser Bldg. (V.).  
 Skywriting Corp., New York. F: S. E.  
 Slinger, Chester F. Palo-Alte Reedwood City, San Francisco  
 (B.).  
 Southland-Yobbing House Norfolk, Va. (Vertr.).  
 F: Curtiss.  
 L. Sperry Aircraft Co., Farmingdale, Long Island N. Y.  
 St. Louis-Curtiss Airplane Co., St. Louis, Mo. (Vertr.)  
 F: Curtiss.  
 Stout-Engineering Lbrt. Inc., Detroit, Mich. (B.).  
 St. Petersburg Air Boat Line, St. Petersburg, Fla. (V.).  
 Sturtevant Aeroplane Co., Boston, Mass., Jamaica Plain  
 (B.).  
 Swallow-Airplane Mfg. Co., Wichita, Kom. (B.).  
 S. S. Swanson, Vermillion, South Dakota (B.).  
 Syracuse Air Line, Syracuse (V.). F: Dornier.  
 Thomas-Morse Aircraft Corp. Ithaca. N. Y. (B., S.).  
 Thomson Airplane Co., Detroit, Mich., 2927 Woodward  
 Ave. (Vertr.). F: Curtiss.  
 Walter T. Varney, San Francisco, Cal. 832 Post Street (S.).  
 Weaver Aircraft Co., Crain, Ohio (B.).  
 Western Airway Co., San Francisco (V.).  
 Williams and Hill Airplane Co., Arkansas City, Kansas  
 (Vertr.). F: Curtiss.  
 Witteman Aircraft Corp., Hasbrouck Heights, New Jer-  
 sey, jetzt Atlantic-Corp. (B.). F: Fokker.  
 Wren Big Stone Gap Virginia (S., V., lb.). F: Avro, Curtiss.  
 Wright Aeronautical Corp., Paterson N. J., 238 Lewis  
 Street.  
 Häfen: Aberdeen, Anacostia, San Antonio, Romtoul, San  
 Francisco, Ft. Bliss, Hampton, Garden City, Mont-  
 gomery, Fort Sill, Riley, Belleville, Mt. Clemens,  
 Fairfield, Oahu, Philippinen, San Diego, Coco Solo,  
 Pearl Harbor, Pensacola, Great Lakes, Chatam, Cape  
 May, Rockaway, Lakehurst, Philadelphia, Newport,  
 Dalgren, Quantico, Santo Domingo, Port-au-Prince,  
 Parris Island, Chicago, Cheyenne. /34

Staat	Abzeichen		Staat	Abzeichen		
	Staatsangehörigkeits-	Eintragungs-		Staatsangehörigkeits-	Eintragungs-	
Deutschland	D	Nr...	Panama	S	P	<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 einer schwarzen 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>
Albanien	B	A	Jugoslawien	X	S	
Belgien	O	B	Kolumbien	A	Nr...	
Bolivien	C	B	Kostarica	R	S	
Brasilien	P	B	Lettland	B	L	
Bulgarien	B	B	Liberia	L	L	
China	X	C	Litauen	Z	L	
Cuba	C	C	Luxemburg	L	U	
Dänemark	T	D	Monaco	M	O	
Danzig	Dz	Nr...	Nicaragua	A	N	
England	G	Vokal	Peru	O	P	
Ecuador	E	E	Polen	P	P	
Estland	E	A	Portugal	C	P	
Finnland	K	S	Rumänien	C	R	
Frankreich	F	Vokal	Schweden	S	A	
Griechenland	S	G	Schweiz	C	H	
Guatemala	L	G	Siam	H	S	
Haiti	H	H	Spanien	M	A-N	
Hedjaz	A	H	Tschechoslowakai	L	B	
Holland	H	N	Ungarn	H	M	
Honduras	X	H	Uruguay	C	U	
Italien	I	Vokal	Ver. Staaten v. N.-Amerika	N	Vokal	
Japan	J	Vokal				

# Der Weltluftverkehr 1924<sup>\*)</sup>

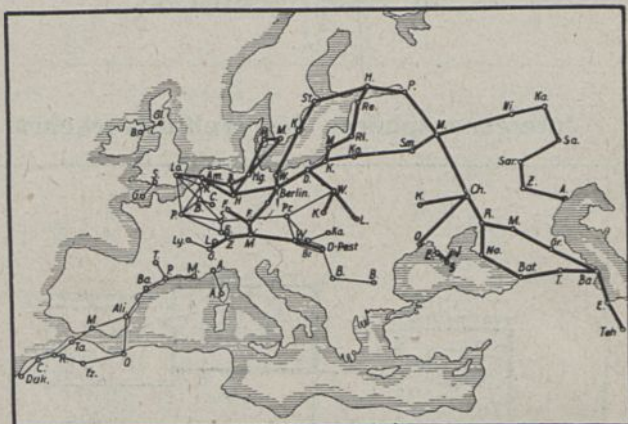
von Fischer von Poturzyn

## Interessensphären des Weltluftverkehrs



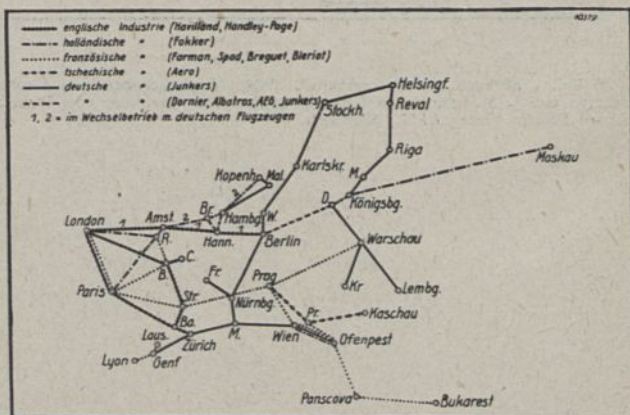
\*) Vgl. „Jahrbuch für Luftverkehr“, 1924, Herausgegeben von Fischer von Poturzyn und J. M. Jurinek (in Verbindung mit dem Aeroklub von Deutschland) Richard Pflaum Verlag A.-G., München.

## Europäischer Luftverkehr 1924 (Juli/August)



Anmerkung: Die hervorgehobenen Linien werden mit Flugzeugen deutscher Herstellung bzw. deutscher Organisation betrieben.

## Luftverkehr und Flugzeugindustrie



# Übersicht des Weltluftverkehrs (Juli/August 1924)

Nr.	Strecke	Verkehr	km	Gesellschaft	Flugzeug	Anmerkung
<b>1. West-Europa</b>						
	Belfast-Glasgow	wtgl.	200	Imperial Airways Ltd.	hauptsächlich Havilland und Handley Page	Fortsetzung Cher- bourg geplant
	Southampton-Guernsey	wtgl.	400	Imperial Airways Ltd.		
	London-Paris	4×tägl.	350	Imperial Airways Ltd.	Handley Page und Dornier	
	London-Paris-Basel-Zürich	3×w.	840	Imperial Airways Ltd.		
	London-Ostende-Brüssel-Köln	wtgl.	540	Imperial Airways Ltd.	Fokker	
	London-Amsterdam-Hannover-Berlin	wtgl.	965	Imp. Airw. Ltd., Deutscher Aero-Lloyd		
	London-Rotterdam-Amsterdam	wtgl.	365	Koninklijke Luchtvaart Maat- schappij	Fokker	
	Amsterdam-Rotterdam-Paris	wtgl.	460	Koninklijke Luchtvaart Maat- schappij		
	Rotterdam-Amsterdam-Bremen- Hamburg-Kopenhagen	wtgl.	670	Kon. Lucht. Matsch., Deutsch. A.-Ll. und Danske Luftfart Selskab	Fokker u. Dornier	
	Paris-London	2×tägl.	350	Air-Union		
	Paris-Brüssel-Amsterdam	wtgl.	465	Société Générale de Transport Aérien	Farman, Blériot	
<b>2. Mittel-Europa</b>						
	Paris-Straßburg-Prag-Wien- Ofenpest-Bukarest	wtgl.	1790	Franco-Roumaine	Spad, Goudron	
	Prag-Warschau	—	500	Franco-Roumaine	Spad, Berl.-Blériot	eingest. s. 1. Juni
	Lausanne-Genf-Lyon	wtgl.	110	Soc. Lyonnaise d'aviation und Aéro-Lausanne	Brèguet	
	Rotterdam-Antwerpen Brüssel- Straßburg-Basel	wtgl.	580	Soc. a Belge d'exploitation de la navigation aérienne (Sabena)	—	*) Trans-Europa- Union Betr. Gemein- schaft von Ad Astra Aero, Zürich, Österr. Luftverkehrs - A.-G. Wien, Aeroexpress- Ofenpest, Rumpler-
	Prag-Preßburg-Kaschau	wtgl.	650	Staatl. Aero-Linie	Aero Junkers	
	Genf-Zürich-München-Wien- Ofenpest	2×tgl.	1070	Trans-Europa-Union*)	Junkers	
	München-Fürth-Nürnberg- Frankfurt a. M.	wtgl.	330	Trans-Europa-Union	Junkers	

# Übersicht des Weltluftverkehrs (Juli/August 1924)

508

Nr.	Strecke	Verkehr	km	Gesellschaft	Flugzeug	Anmerkung
	Nürnberg-Dresden-Berlin	wtgl.	400	Trans-Europa-Union	Junkers	Luftverk. München Bayr. Lid. München, Sächs. Luftv.-A.-G. Dresden, Südwestd. Luftverkehrs-A.-G. Frankfurt a. Main, Junkers Luftverkehr A.-G., Berlin
	Wien-Ofenpest	wtgl.	210	Ungar. Luftverk.-A.-G. (Ullag)	Fokker	
	Hamburg-Hannover	wtgl.	150	Deutscher Aero-Lloyd	} Albatros, Dornier A.E.G. u. Junkers	
	Bremen-Hannover	wtgl.	100	Deutscher Aero-Lloyd		
	Berlin-Danzig-Königsberg	wtgl.	620	Deutscher Aero-Lloyd	Junkers	
	Berlin-Dresden-München	wtgl.		Trans-Europa-Union		

### 3. Süd-Europa

	Toulouse-Perpignan-Barcelona	tgl.	1600	Lignes Aériennes Latécoère	Latécoère (Bréguet)	
	Alicante-Málaga-Rabat-Casablanca			Lignes Aériennes Latécoère	Latécoère (Bréguet)	
	Marseille-Perpignan	tgl.	110	Comp. L'Aéronavale	Donnet Denhaut	Forts. Tunis geplant
	Antibes-Ajaccio	3xw.	220			

### 4. Nord-Europa

	(Berlin)-Königsberg-Memel	wtgl.	790	Nord-Europa-Union**		**Nord-Europa- Union Betr. Gemein- schaft von Danziger Luftpost, Lettlän- dische Luftverk. A. G., Aeronaut Reval, Aero-Helsingfors, Junkers Luftverk., Rußland, Junkers Luftverkehr A. G.
	Riga-Reval-Helsingfors	wtgl.	970	Junkers Luftverkehr (Reichs- postdienst)	Junkers	
	Berlin-Warnemünde- Karlskrona-Stockholm	wtgl.	440	Aero-Transport-Stockholm, D. Aero-Lloyd	Junkers	
	Hamburg-Malmö	3xwgl.	60	Aero-Transport Stockholm	Junkers	
	Malmö-Kopenhagen	wtgl.	350	Schwedische Luftverkehrs A. G.	Junkers	
	Stockholm-Helsingfors	wtgl.				

### 5. Ost-Europa (1923)

	Danzig-Warschau-Lemberg	wtgl.	640	Polnischer Aero-Lloyd	Junkers	
	Warschau-Krakau	wtgl.	240	Polnischer Aero-Lloyd	Junkers	
	Königsberg-Kowno-Smolensk- Moskau	wtgl.	1100	Deutsch-Russische-Luftverk.- Ges.	Fokker	

### 6. Asienanschlüsse

	(Stockholm)-Helsingfors- Leningrad-Moskau-Charkow- Rostow-Noworossysk-Batum- Tiflis-Baku-Enseli-Teheran		4180	Junkers-Luftverkehr Rußland	Junkers	Betriebsaufnahme unbestimmt
	Baku-Grossny-Mineralniwodo- Rostow		1190	Junkers-Luftverkehr Rußland	Junkers	Betriebsaufnahme unbestimmt
	Charkow-Poltava-Lübnl-Kiew	2xw.	400	Ukrowosduchputj	Dornier	
	Charkow-Poltava-Elisawetgrad- Odessa	1xw.	590	Ukrowosduchputj	Dornier	
	Moskau-Nischninowg-Kasan	2xw.	700	Dobroljot	Junkers	
	Kasan-Samara-Saratow-Zarizyn- Astrachan	1xw.	1300	Dobroljot	Junkers	

### 7. Übrige Erdteile

	Taschkent-Aulicata-Wjernyi	1xw.	800	Dobroljot	Junkers	Asien
	Casablanca-Fez-Oran	2xw.	610	Lignes Aériennes Latécoère	Latécoère	Afrika
	Oran-Alicante	4xw.	200	Lignes Aériennes Latécoère	Latécoère	Nordamerika
	Neu York-Chicago-Omaha- St. Francisco	wtgl.	4600	Airmail Ltd.	am. Havilland	
	Buenos Aires-Bahia-Blanca		600			Südamerika
	Buenos Aires-Monte Casevos- Asuncion		1175	Im Versuchsstadium	Junkers	
	Barranquilla-Honda-Girardot	2xw.	850	Servicio Aero de Columbia	Junkers	Südamerika
	Cartagena-Barranquilla-Santa Maria	2xw.	220	Servicio Aero de Columbia	Junkers	
	Derby-Geralton-Perth	1xw.	1100	Western Australian Ltd.	Bristol	Australien
	Brisbane-Sidney-Melbourne	1xw.	800	Australian Aerial Mail S.	Bristol	

509

# Betriebsergebnisse der regelmäßigen Luftverkehrslinien Europas, einschließlich der afrikanischen und asiatischen Anschlüsse.\*)

519

Mit Flugzeug- typen	Im Luftverkehr verschiedener Staaten	Passagiere				Post und Fracht in Tonnen				Demnach Gesamttransport in Tonnen				Umrechnung: 1 Passagier = 60 Kilogramm	Summe 1920-23 ts	Quellen
		1920	1921	1922	1923	1920	1921	1922	1923	1920	1921	1922	1923			
englischer Her- stellung		5799	5256	9777	12902	137	19	182	329	437	319	722	1049		1527	Englische und französische Statistiken auf der Prager Aus- stellung Mai 1924
französischer Herstellung		1778	10619	9502	11658	77	261	556	969	137	861	1096	1620		2723	
deutscher Her- stellung		—	2230	11005	28818	—	2	16	102	—	135	676	1739		2550	Angaben der Gesellschaften
holländischer Herstellung		1920 bis 1923: 7400				1920 bis 1924: 17				1920 bis 1923: 461					461	Nur Angaben der K.L.M. — daher etwa 30% zu niedrig

### Bemerkungen:

Die Aufstellung einer europäischen Luftverkehrsstatistik begegnet mannigfachen Schwierigkeiten, da drei Faktoren zu berücksichtigen sind: 1. Bestimmte Nationalität des Flugzeuges aber zwischenstaatlicher Charakter der Betriebsgemeinschaften. 2. Flugreisen gehen meistens über mehrere Staaten, werden aber in jedem Flughafen registriert. 3. Verschiedene Systeme der Statistik der einzelnen Gesellschaften und Staaten (z. B. bei den einen Briefzahl, bei den anderen Postkg.). Dies ergibt eine schwer zu beurteilende Mannigfaltigkeit von Statistiken, deren Angaben für den Einzelfall wohl richtig sind, aber eine internationale Übersicht unmöglich machen. Weit einfacher gelangt man dagegen zu verwertbaren Resultaten, wenn man das Herstellungsland der Flugzeugtypen in Betracht zieht, da in den Jahren 1920 bis 1923 überhaupt nur vier Fabrikheimatländer für die im Luftverkehr verwandten Typen berücksichtigt werden brauchen. Auf diese Weise ergibt sich obige Zusammenstellung, welche zwar in einzelnen Tonnen verbesserungsbedürftig sein mag, aber dafür den Vorteil hat, richtige Gesamtvergleiche zu ergeben, und vor allen Dingen den Fortschritt des Luftverkehrs im ganzen zu beweisen.

\* Vgl. Jahrbuch für Luftverkehr 1924 (Herausgeber Fischer v. Poturzyn und J. M. Jurinek, Verlag R. Pflaum, München).



# Die Entwicklung der Luftfahrzeuge.\*)

## 1. Luftschiffe.

Die Fortschritte in der Entwicklung des Luftschiffes während der letzten Jahre sind nur gering gewesen. Der großzügige Bau von Luftschiffen ist in sämtlichen Staaten eingestellt worden. Für militärische oder Verkehrszwecke sind allenthalben Luftschiffe nur vereinzelt in Dienst gestellt worden.

Als Hauptgrund für diesen Stillstand in der Entwicklung hat das Versailler Diktat zu gelten, welches gerade Deutschland, das unzweifelhaft die besten Erfahrungen im Bau und Betrieb von Luftschiffen besitzt, den Bau wirklich brauchbarer Luftschiffe unmöglich macht. Die Begriffsbestimmungen für den deutschen Luftfahrzeugbau besagen u. a. „Die Lenkluftschiffe, deren Rauminhalt die nachfolgenden Ziffern überschreitet, werden als militärisch angesehen und sind deshalb Kriegsgeräte:

- |                       |            |
|-----------------------|------------|
| 1. starre Luftschiffe | 30 000 cbm |
| 2. halbstarre „       | 25 000 „   |
| 3. unstarre „         | 20 000 „   |

Wie aus den im „Taschenbuch der Luftflotten“ befindlichen Zahlentafeln hervorgeht, besaßen alle bedeutenderen, neueren Lenkluftschiffe starrer Bauart mehr als 55 000 cbm, halbstarre Bauart mehr als 30 000 cbm. Für wirtschaftlichen Fernverkehr wären Schiffe von wenigstens 100 000 bis 200 000 cbm nötig. Es ist daher erklärlich, daß keine der drei führenden deutschen Luftschiffwerften in den letzten Jahren den Bau eines diesen Zwangsbestimmungen entsprechenden Verkehrsluftschiffes aufgenommen hat. Durch Auslieferung der nach dem Kriege gebauten Zeppelin-Schiffe „Bodensee“ und „Nordstern“ an den Feindbund, wurde auch die Möglichkeit eines Inner-Europäischen Nahverkehrs mit Luftschiffen genommen. Versuche eines derartigen Verkehrs, selbst mit deutschen Schiffen, vom Ausland aus sind an dem Mangel an Fahrpraxis des Auslandes gescheitert. So besitzt heute rund 25 Jahre nach den ersten erfolgreichen Zeppelifahrten die Welt noch keinen Luftschiffverkehr. Es ist aber notwendig hervorzuheben, daß dies seinen Grund einzig und allein in der Knebelung der deutschen Luftfahrt hat. Daß der Luftschiffverkehr an sich möglich ist, bestreitet, überzeugt durch die Leistungen der deutschen Luftschiffe während des Krieges, heute auch im Ausland kein Fachmann mehr.

\*) Vgl. Taschenbuch der Luftflotten 1923 (Verlag J. F. Lehmann, München). Vgl. W. v. Langsdorff, Das deutsche Luftschiff (Schiffbau, Berlin 1922). H. Ecker, Abenteuer der „Shenandoah“ (Luftfahrt, Berlin 1923). Engberding, Tragik des Luftschiffes (Z. F. M., München 1924). W. Scherz, Dixmuiden (Luftfahrt, Berlin 1924).

Auch die militärische Verwendung des Luftschiffes ist in den letzten Jahren stark eingeschränkt worden. Hieran ist das Fehlen eines brauchbaren Höhenluftschiffes in erster Linie schuld. Nur ein in großer Höhe fahrendes Schiff kann der Erdabwehr entgegen. Derartige Schiffe besaß bei Kriegsende aber nur Deutschland. Alle im Ausland konstruierten und gebauten Luftschiffe sämtlicher Systeme haben bisher nicht die deutschen Leistungen zu erreichen vermocht. Starrschiffe sind in England durch R. A. F., Armstrong-Witworth, Beardmore, Short und Vickers entwickelt worden. Ihre Leistungen haben nicht befriedigt, sodaß der Bau und Betrieb dieser Schiffe ganz aufgegeben worden ist. Von den übrigen Staaten haben nur die Vereinigten Staaten von Nordamerika neuerdings Starrschiffe gebaut und mit dem nach dem deutschen Zeppelin-System gebauten Luftschiff „Shenandoah“ gute Erfahrungen gemacht. Die Erfolge dieses Schiffes sind aber, ebenso, wie die des Z. R. 3 zum größten Teil auf deutsches Konto zu buchen, da an der Konstruktion Deutsche führenden Anteil hatten. Auch der Betrieb der Schiffe wurde durch deutsche Mannschaften sichergestellt. Das bekannte Ankermast-Abenteuer der „Shenandoah“ hat vor aller Welt u. a. einen erneuten Beweis der Sturmtüchtigkeit von Luftschiffen erbracht.

Das Zeppelin-Luftschiff Z. R. 3 ist in Friedrichshafen für die Regierung der Vereinigten Staaten als Reparationsleistung gebaut worden.\*)

Es wurde von der Werft Friedrichshafen/B. nach mehreren Europaflügen über den Atlantischen Ozean in 80stündiger Fahrt trotz teilweise ungünstiger Wetterlage glatt überführt. Dabei betrug die Fahrtdauer über den Ozean nur 61 Stunden!

Ausgiebigeren Gebrauch von den ausgelieferten deutschen Starrluftschiffen hat nur Frankreich gemacht. Mit „Nordstern“ — „Mediterranée“ und „L. 72“ — „Dixmuiden“ wurden zahlreiche Fahrten unternommen, welche in erster Linie zunächst Schulzwecken dienen. Im Anschluß an diese Fahrten wurden Dauerfahrten, besonders mit „Dixmuiden“ unternommen, welche von 18 auf 24, ja 60 und schließlich 118<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Stunden ausgedehnt wurden. Diese letzte Fahrt, die über eine Strecke von 8000 km führte, stellte eine für Luftfahrzeuge aller Art unerreichte Höchstleistung dar. Im Verlauf einer neuen Dauerfahrt über dem Mittelmeer ist dann das Schiff etwa am 21. XII. 1923 verloren gegangen. Wenn auch die letzte Ursache des Unfalles ungeklärt bleiben wird, so scheint doch der Hauptgrund der falsche Einsatz dieses für kürzere Angriffsfahrten in großer Höhe gebauten Luftschiffes zu sein. Schon während des Krieges sind unter

\*) Vgl. W. v. Langsdorff, Großluftschiffe (Technisches Blatt, Frankfurt a. M. 1924).

wesentlich schwierigeren Verhältnissen von deutschen Luftschiffen Fahrten bis zu 101 Stunden Dauer ausgeführt worden. Als bester Beweis für die Brauchbarkeit des Luftschiffes für den Fernverkehr kann auch heute noch die hervorragende Fahrt des L. 59 von Bulgarien zu den Nilquellen und zurück im Herbst 1917 gelten.

Kleinere Prallschiffe sind sowohl von den Vereinigten Staaten, als auch von Italien und Frankreich, sowie Japan entwickelt worden. Sie sollen in erster Linie für Aufklärungszwecke eingesetzt werden. Besonders beteiligt an der Entwicklung des Prallluftschiffes sind Goodyear, Chalais-Meudon, Astra-Torres, Zodiac, Jokosuka, Forlanini und Nobile-Usuelli. Nach der letzten Bauart wurde auch ein größeres Verkehrsluftschiff entwickelt.

## 2. Motor-Flugzeuge.

Im Flugzeugbau macht sich zunehmende Typengliederung bemerkbar. Die beiden Hauptgruppen Militär- und Zivilflugzeuge werden den verschiedenen Sonderzwecken entsprechend unterteilt. In militärischer Hinsicht hat sich das Flugzeug heute aus einem Hilfskriegsmittel in eine unabhängige Waffe verwandelt, die der Land- oder Seestreitmacht gleichgestellt ist. Hieraus ergibt sich starker Ausbau der Luftstreitkräfte fast sämtlicher Großmächte, unter völliger Ausschaltung Deutschlands auf Grund des Versailler Vertrages.

Die höchste Entwicklung haben allenthalben die Jagdflugzeuge erfahren. Außer dem Jagdeinsitzer, sind Jagdweisitzer in großer Zahl entstanden, dazu Sonderbauarten für Nachtflüge, Kurvenkampf usw. Verschiedentlich finden gepanzerte Jagdflugzeuge Eingang. Die Bewaffnung ist im allgemeinen weniger verbessert, als lediglich verstärkt worden. So findet man verhältnismäßig häufig statt der früher üblichen beiden Maschinengewehre der Jagdeinsitzer vier Gewehre usw. Weiter wird die Konstruktion des Flugzeuges mehr den Sonderanforderungen angepaßt. Vor allen Dingen wird höhere Flug- und Sturzfluggeschwindigkeit erstrebt, dazu Steigerung der Gipfelhöhe. So kommt es, daß das Problem des Höhenfluges viel Beachtung findet.\*)

Aufklärungsflugzeuge werden für Nah- und Fernaufklärung gesondert entwickelt. Auch besondere Nachterkundungsflugzeuge werden den Nachtjagdeinsitzern zur Seite gestellt. Für Bombenangriffe werden leichte, schwerere und schwere Flugzeuge als einmotorige, zweimotorige und mehrmotorige Flugzeuge entwickelt. Besonders das bis Kriegsende nur in Deutschland erfolgreiche Riesenflugzeug wird allenthalben entwickelt.

\*) Vgl. die Fußnote auf der folgenden Seite.

Dazu findet das Torpedoflugzeug immer weiter Eingang. Meist handelt es sich hier um einmotorige Landflugzeuge, welche z. T. von Bord starten können.\*)

Für den Seekrieg werden wie bisher Schwimmerflugzeuge und Flugboote nebeneinander weiterentwickelt. Für große Flugzeuge gewinnt die Flugbootbauart an Bedeutung. Viel Beachtung wird dem kleinen Bordflugzeug geschenkt, das auf Rädern startet und bei schwimmfähiger Ausbildung des Rumpfes wohl auf dem Wasser niedergehen, aber nicht wieder starten kann. Außerdem werden kleinere Schwimmerflugzeuge, leicht zerlegbar, vorwiegend als Unterseebootflugzeuge gebaut.

Für Schul- und Übungszwecke sind in fast allen Staaten neue Flugzeuge entstanden, welche besonders durch gute Flugeigenschaften auffallen. Grundsätzlich unterscheiden sich hier die in Deutschland entwickelten Flugzeuge von denen des Auslandes durch die Verwendung wesentlich schwächerer Motoren. Sind im Ausland Schulflugzeuge mit weit über 100 PS. nicht selten, so haben die deutschen Schulflugzeuge bei ebenbürtigen Leistungen fast durchweg weniger als 50 PS. Die guten mit Leichtflugzeugen gemachten Erfahrungen lassen eine weitere wesentliche Verbilligung des Schulbetriebes durch Indienststellung von Schulflugzeugen mit 10 bis 20 PS. erhoffen.)\*

Die Entwicklung des Zivil-Flugzeuges in Deutschland ist besonders nachhaltig durch die Bestimmungen des Friedens von Versailles beeinflusst worden.

Bei Aufhebung des Bauverbotes am 5. Mai 1922 wurde folgende Bestimmung erlassen. (Anl. zu Artikel II und IV der Verordnung über Luftfahrzeugbau): A) Luftfahrzeuge schwerer als die Luft

1. Bei Einsitzern darf der Motor nicht mehr als 60 PS. entwickeln.
2. Flugzeuge dürfen nicht so eingerichtet sein, daß sie ohne Führer fliegen können.
3. Flugzeuge dürfen nicht gepanzert oder in ähnlicher Weise geschützt, noch mit einer Einrichtung zur Bewaffnung — Geschützen, Abwurfbomben — oder Visiervorrichtung hierfür versehen sein.
4. Die Höchstgrenzen für Flugzeuge sind:
  - a) 4000 m Gipfelhöhe bei voller Belastung,
  - b) 170 km/Stundengeschwindigkeit in 2000 m Höhe bei voller Belastung.

---

\*) Vgl. A. R. Weyl, Weiterentwicklung der Heeresflugzeuge (J. F. W., Berlin 1924). W. v. Langsdorff, Jagd-, Artillerie-, Bomben-, Großflugzeuge (Motorwagen, Berlin 1918). Seeflugzeug (Schiffbau, Berlin 1918), Torpedoflugzeug (Schiffbau, Berlin 1920). G. P. Neumann, Deutsche Luftstreitkräfte im Weltkrieg (Mittler, Berlin 1920). E. Meyer, Entwicklung des Metallflugzeugbaues (D. M. Z., Dresden 1924).

- c)  $800 \times 170$  g/PS. an Öl und Kraftstoffen (bezogen auf  $\frac{V}{V}$  bestes Fliegerbenzin), wobei V die Stundengeschwindigkeit bei voller Belastung und voller Motorleistung in 2000 m Höhe bedeutet.
- d) 600 kg Nutzlast einschließlich der Luftfahrer und der Instrumente, sofern die Grenzen unter a) bis c) erreicht sind.

5. Flugzeuge dürfen keine Motoren mit Einrichtung zur Überverdichtung haben.

Der Bau von Flugzeugen, wie sie ein großzügiger Weltluftverkehr benötigt, ist damit Deutschland nicht erlaubt. Die zunehmende Ausbreitung des Luftverkehrs fordert aber dringend die In-Dienst-Stellung großer, mehrmotoriger Verkehrsflugzeuge. Die in Deutschland vor Kriegsende mit Groß- und Riesenflugzeugen geleisteten Arbeiten sind für die Entwicklung dieser Flugzeugklasse grundlegend gewesen. Erst verhältnismäßig spät begann das Ausland mit dem planmäßigen Einsatz großer Verkehrsflugzeuge.\*)

Außer dem normalen, einmotorigen Verkehrsflugzeug, sind gerade in letzter Zeit verschiedene kleine Verkehrsflugzeuge entstanden, welche vor allem als Zubringerflugzeuge auf Nebenlinien Verwendung finden. Hier geht die Entwicklung in allen Staaten etwa parallel. Allgemein ist die völlig geschlossene Kabine für Verkehrszwecke übernommen worden. Auch sonst wird in konstruktiver Hinsicht versucht, den besonderen Anforderungen des Verkehrs Rechnung zu tragen. Dabei ist festzustellen, daß der deutsche Konstrukteur im allgemeinen Hauptwert auf Wirtschaftlichkeit legt, während gerade das Ausland für diesen Punkt weit geringeres Verständnis zeigt. So kommt es, daß in Deutschland mit gleicher PS.-Leistung oft das Mehrfache als im Ausland durch die Luft befördert wird.

Besondere Bedeutung haben bisher die Vereinigten Staaten von Nordamerika dem Nacht-Postflugzeug beigemessen. Auch in Deutschland sind entsprechende Versuche gemacht worden.

Zu Sportzwecken ist auch heute noch im Ausland das starkmotorige Flugzeug nicht selten. Dagegen tritt es in Deutschland völlig gegenüber dem leichteren und leichten Flugzeug zurück. Seit Jahren sind gute Erfahrungen gerade mit deutschen Kleinflugzeugen von 30 bis 50 PS. gemacht worden.

\*) Vgl. W. v. Langsdorff, Auf dem Wege zum Leichtflugzeug (Luftfahrt, Berlin 1924), Rentabilität von Luftverkehrsunternehmen, Bemerkungen zum Verkehrsflugzeugbau (Motorwagen 1923), Moderne Verkehrsflugzeuge (Jahrbuch für Luftverkehr, R. Pflaum, München 1924), „Fortschritte der Luftfahrt“, Jahrbuch (Verl. H. Bechhold, Frankfurt a. M.).

Die als Ergebnis der Segelflugforschung entstandenen schwachmotorigen Leichtflugzeuge mit weniger als 30 PS. beginnen sich neuerdings sehr zu verbreiten. Die während der verschiedenen Wettbewerbe in Deutschland, England und Frankreich mit derartigen Flugzeugen gemachten Erfahrungen haben sehr befriedigt. Es ist heute schon möglich, Zweisitzer mit rund 10 PS. zu bauen. Das erste brauchbare Leichtflugzeug als Ein- und Zweisitzer stammt aus Deutschland. (Klemm-Daimler.)\*

Das Gebiet des Rennflugzeuges konnte in Deutschland, ebenso wie das des Höhenflugzeuges infolge der Friedensbestimmungen nicht bearbeitet werden. Im Ausland dagegen, besonders in den Vereinigten Staaten, England und Frankreich und Italien sind verschiedentlich gute Neubauten für diese Sonderzwecke entstanden. Im Bau brauchbarer Höhenflugzeuge ist Frankreich, im Bau von Rennflugzeugen (Land und Wasser) Amerika führend.

Hinsichtlich des statischen Aufbaues der Flugzeuge ist langsames Zunehmen der verspannungslosen Bauart festzustellen. Dabei ist der völlig freitragende Flügel, wie bisher, in Deutschland am häufigsten vertreten, während das Ausland mehr abgestrebte Flügel, aber in der Hauptsache für sämtliche Arten von Flugzeugen noch verspannte Zellen verwendet. Dies trifft sogar für Rennflugzeuge zu. Dreistieler sind allerdings bereits selten geworden, Zweistieler werden ebenfalls seltener, sodaß der normal verspannte Einstieler die Regel bildet. In engem Zusammenhang hiermit steht die Bevorzugung dicker Flügelschnitte in Deutschland gegenüber der dünnen im Ausland. Wie aus den vorstehend veröffentlichten Typenbildern hervorgeht, steht das deutsche Flugzeug fast durchweg dem idealen Nur-Flügel-Flugzeug heute näher, als das ausländische. Der Anstoß zu dieser Entwicklung, mit dem die Wirtschaftlichkeit des Fluges eng zusammenhängt, ist bekanntlich durch den deutschen Forscher Junkers gegeben worden.

Auch hinsichtlich des verwendeten Baustoffes ist Deutschland bahnbrechend gewesen. Auf die Bedeutung der Arbeiten der deutschen Forscher Junkers und Dornier ist bereits im „Taschenbuch der Luftflotten 1923“ hingewiesen. Während in Deutschland das Metallflugzeug schon seit Jahren in brauchbarer Ausführung vorliegt und bereits unzählige Beweise seiner Brauchbarkeit für bestimmte Zwecke erbracht hat, befindet sich das Metallflugzeug des Auslandes heute immer noch mit ganz geringen Ausnahmen im Versuchsstadium. Die bisher dort entwickelten Verkehrs- und Kriegsflugzeuge sind meist noch nicht zum

\* Vgl. W. v. Langsdorff, Das Leichtflugzeug (Verl. H. Bechhold, Frankfurt a. M. 1924). Das deutsche Daimler-Leichtflugzeug (I. F. M., München 1924).

Reihenbau gelangt. Heute gibt es aber kaum noch ein Land, geschweige denn einen Erdteil, über welchem nicht deutsche Metallflugzeuge fliegen.

Da der Holzbau für gewisse Zwecke sicher nicht zu vernachlässigen ist, finden wir eine eingehende Durchbildung desselben nicht nur im Ausland, sondern auch in Deutschland. Zudem ist eine ständig wachsende Verfeinerung der Flugzeuge in aerodynamischer Hinsicht, dank eingehender Forschungen im Windkanal usw., festzustellen.

Die obenerwähnte Typengliederung ist sowohl im Militär-, als auch im Zivil-Flugwesen nicht immer streng durchgeführt. So werden z. B. vielfach Bombenflugzeuge für Tagesflug nachts eingesetzt, Seeflugzeuge für Fernerkundung zum Tagesbombenwurf, Erkundungsflugzeuge zum leichten Bombenwurf usw. — Besonders hinderlich für die schnelle Entwicklung des Verkehrsflugzeuges im Ausland, besonders in Frankreich, ist die Forderung staatlicher Stellen, Verkehrsflugzeuge leicht in Kriegsflugzeuge umwandeln zu können. So unterscheiden sich zahlreiche französische Bombenflugzeuge von den Verkehrsflugzeugen lediglich durch entsprechende Kriegsausrüstung und umgekehrt. Die bemerkenswert schlechten Betriebserfahrungen im französischen Luftverkehr im Gegensatz zum deutschen zeigen, wie falsch und schädlich eine derartige Forderung ist.

Neben den verschiedenen Neubauten werden fast allenthalben ehemalige Kriegsflugzeuge aus den Baujahren 1916 bis 1918 aufgebraucht. Besonders groß ist die Zahl derartiger Flugzeuge in den Vereinigten Staaten von Nordamerika, wo außerdem viele Neubauten derartiger Bauarten, für Übungs-, Post- und Verkehrszwecke verwendet werden. In Deutschland ist das umgebaute, ehemalige Kriegsflugzeug fast ganz aus dem Luftverkehr verschwunden, wird dagegen z. B. in Frankreich, Belgien, England usw. noch sehr häufig, selbst auf Fernstrecken verwendet. Ehemalige Jagdeinsitzer sind dabei vielfach in Zwei- oder Dreisitzer umgebaut. Die großen Fernflüge: der amerikanische Rund-um-die-Welt-Flug und der französische Flug Paris-Shanghai, wurden aber auf neuzeitlichen Kriegsflugzeugen durchgeführt. — Merkwürdig mutet daneben das Auftreten ganz alter Flugzeuge aus den Vorkriegsjahren an. So ist z. B. der alte Caudron Gitterschwanz Caudron G 3 von 1913, der alte Hanriot-Eindecker von 1911, der Henri Farman-Doppeldecker von 1912 noch nicht ausgestorben. Als besonders markantes Beispiel zum Thema: „Deutschland als bahnbrechendes Land des Fortschritts“ kann der abgebildete Farman-Gitterschwanz gelten, der mit dem freitragenden deutschen Junkersflugzeug verglichen werden sollte.

Sämtliche Versuche mit Schraubenflugzeugen sind bisher über

die ersten Anfänge nicht hinausgekommen. Erfolge hat der Autogiro von de la Cierva aufzuweisen.

In diesem Zusammenhang sei auf die Entwicklung der Luftfahrzeugmotoren hingewiesen, welche leider seit Kriegsende in Deutschland fast vollkommen eingestellt wurde. Das Ausland entwickelte besonders verschiedene Gruppen starker Motoren von 300, 500, 600 und 1000 PS.-Leistung. Zur Konstant-Erhaltung der Höhenleistung werden neben überbemessenen und überverdichteten Motoren vor allem vorverdichtete entwickelt. Gute Erfahrungen wurden mit Abgasturbinen mit Kreiselvorverdichtern gemacht. Starke Motoren mit Luftkühlung sind besonders in England hoch entwickelt. Sonst wird der wassergekühlte Motor bevorzugt. Für Sportzwecke sind verschiedene kleinere Motoren, auch in Deutschland entwickelt worden. Allgemein macht sich aber das Fehlen eines leichteren Motors geringer Leistung für Leichtflugzeuge bemerkbar. Die bisher meist benutzten Krafradmotoren können nur als Notersatz gelten. Der Schwerölmotor größerer Leistung verdient Beachtung, ist aber noch nicht genügend entwickelt.

Außer der üblichen Holz-Propeller-Bauart sind besonders in Deutschland und Amerika gute Erfahrungen mit Metallflugschrauben gemacht worden. Von Bedeutung sind hier besonders die Versuche mit der schnellaufenden amerikanischen Reedschraube ohne Untersetzung.

### 3. Motorlose Flugzeuge.

Die von Deutschland, als natürliche Reaktion gegen die Knebelung der deutschen Luftfahrt durch das Diktat von Versailles, ausgegangene Segelflugbewegung hat auch im Ausland zu Segelflugversuchen und entsprechenden Wettbewerben in Frankreich, England, der Schweiz, Rußland und Italien geführt. Im Gegensatz zu den deutschen Wettbewerben in der Rhön und bei Rossitten wurde aber im Ausland die sportliche Seite des Segelfluges stärker betont. So kommt es, daß technisch-wissenschaftlich wertvolle Arbeit in dieser Hinsicht fast nur in Deutschland geleistet wurde. Von den motorlosen Flugzeugen kommen die Hängegleiter nur noch für kleine Sportflüge in Betracht. Sitzgleiter werden unter Verzicht auf aerodynamische Vorzüge in leicht ausbesserungsfähiger Form zu Schulzwecken gebaut. Für den statischen Segelflug im Hangwind an der Luvseite von Gebirgen ist der Hochdecker mit freitragenden Flügeln in den verschiedensten Ausführungen weiter verfeinert worden. Diese Bauarten gehen sämtlich auf den klassischen Entwurf des Hannover-Eindeckers „Vampyr“ durch Madelung zurück. Zur Ermöglichung des dynamischen Segelfluges werden die verschie-



densten Wege eingeschlagen. Die Versuche sind als noch nicht abgeschlossen zu betrachten.)\*

Bereits heute macht sich aber die Verwertung der im Bau motorloser Flugzeuge gesammelten Erfahrungen für den Motor-Flugzeugbau bemerkbar. Unmittelbar aus dem Segelflugzeug sind auch die im In- und Ausland recht erfolgreichen schwachmotorigen Leichtflugzeuge entwickelt worden.

Die Segelflugversuche können nach wie vor als wertvolle Untersuchungen an Flugzeugen in natürlicher Strömung aufgefaßt werden.

#### 4. Fesselballons.

Seit Kriegsende hat sich auf dem Gebiete des Fesselballons verhältnismäßig wenig Neues ergeben. Neue Ballonformen sind nicht entwickelt worden. Lediglich Einzelteile und Zubehör wurden verbessert.)\*

#### 5. Fallschirme.

Trotz guter Erfahrungen mit Fallschirmen während des Krieges und nach demselben ist die Verwendung von Schirmen in Flugzeugen oder Luftschiffen heute noch keineswegs allgemein. In Verkehrsflugzeugen vermissen wir den Schirm heute noch fast durchweg und selbst in Kriegsflugzeugen bleibt der Fallschirm heute noch eine Ausnahme. Er ist allerdings in der letzten Zeit etwas in der Verbreitung begriffen. Darauf deuten auch einzelne Fallschirmwettbewerbe hin, welche die Züchtung eines wirklich brauchbaren Schirmes bezwecken.)\*

---

\*) Vgl. W. v. Langsdorff, Das Segelflugzeug (Verl. J. F. Lehmann, München 1923), Taschenbuch der Luftflotten 1923, Flugzeugfallschirm (Techn. Blatt, Frankfurt a. M., 1921), „Fortschritte der Luftfahrt“, Jahrbuch (Verlag H. Bechhold, Frankfurt a. M.).

## Verschiedenes

## Bewölkungs-Tabelle

Höhe	Benennung	Bezeichnung	Höhe in m	Geschwin- digkeit in m/sek.
Höchste Wolken	Cirrus	Federwolke	9000—20000	40
	Cirrhostratus	Schleierwolke	9000—15000	30
	Cirrhocumulus	fedrige Haufenwolke	7000— 8000	35
Mittelhohe Wolken	Alto cumulus	Lämmerwolke	5500—6000	15
	Altostratus	hohe Schichten	4500	20
Niedrige Wolken	Strato cumulus	getürmte Haufenwolke	2500	10
	Nimbus	Regenwolke	1500	—
Wolken im aufsteigenden Luftstrom	Cumulus	Haufenwolke	1500	10
	Cumulo- Nimbus	Gewitterwolke	bis 5000	15
Gehobener Nebel	Stratus	Wolkenfetzen	500—900	7

## Sichtweiten-Tabelle bei klarer, sichtiger Luft

Höhe in m	Sichtweite in km	Höhe in m	Sichtweite in km
1	3,570	90	33,865
2	5,048	100	35,696
3	6,183	200	50,482
4	7,139	300	61,828
5	7,982	400	71,394
6	8,744	500	79,821
7	9,444	600	87,440
8	10,096	700	94,446
9	10,709	800	100,967
10	11,288	900	107,092
20	15,964	1000	112,886
30	19,552	2000	160,121
40	22,576	3000	194,571
50	25,241	4000	225,913
60	27,650	5000	251,872
70	29,866	6000	276,921
80	31,928	10,000	356,715

## Verwandlung von Kilometer per Stunde in Meter per Sekunde.

km per Stunde	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

Für die Umrechnung in Seemeilen — für die Praxis genügend genau — dient der Satz: Ein Fahrzeug macht in der Stunde doppelt so viel Seemeilen, wie in der Sekunde Meter.

**Gedächtnisregel:** Geschwindigkeit in Kilometer per Stunde = 4 mal Geschwindigkeit in Meter per Sekunde — 10%.

**Gedächtnisregel:** Windgeschwindigkeit in Metern per Sekunde = 2 mal Windstärke nach Beaufort — 1.

## Bezeichnung der Windstärken.

Windstärke	Windgeschwindigkeit pro Sekunde m	Windgeschwindigkeit pro Stunde km	Winddruck pro qm Fläche kg		
					Druck auf Zylinderfläche 0,57 Druck auf Kugelfläche 0,25
1	$V = 2,5$	9	1	Leichter Luftzug	Laub regt sich
2	4	14,4		Schwacher Wind	Zweige bewegen sich
3	5,5	19,1	4	Leichter Wind	Dünne Äste bewegen sich leicht
4	7	25,2		Mäßiger Wind	Stärkere Äste bewegen sich
5	8,5	30	9	Frischer Wind	Baumkronen rauschen lebhaft
6	10	36		Sehr frischer Wind	Pappeln biegen sich
7	11,5	41,4	17	Starker Wind	Reißt junge Blätter ab
8	13,5	48,6		Stürmischer Wind	Dünne Zweige knicken
9	15,5	55,8		Voller Sturm	Stärkere Zweige brechen
10	19	68,4	42	Starker Sturm	Kräftigere Äste brechen
11	25	90	75	Schwerer Sturm	Kiefern werden entwurzelt
12	30	108	110	Orkan	Verheerend
	40	144	134		



## Meilenmaße.

Geographische Meile (15 auf 1° des Äquators)	Kilometer zu 1000 Meter	Seemeile zu 1852 Meter (60 auf 1 Meridiangrad)	Engl. Statute mile à 6280 engl. Fuß	Engl. Admiralty knot u. japan. Kai ri à 1853, 1 Meter	Russische Werst zu 3500 russische Fuß	Schwed. und norweg. Meile à 10000 Meter
1	7,4204	4,0067	4,6109	4,0043	6,9558	0,7120
0,2169	1,6093	0,8690	1	0,8684	1,5085	0,1609
0,1438	1,0668	0,5760	0,6629	0,5757	1	0,1607
0,1348	1	0,5400	0,6214	0,5396	0,9374	0,1000
0,2496	1,8520	1	1,1508	0,9994	1,7360	0,1852
0,2500	1,8551	1,0017	1,1527	1,0011	1,7389	0,1855
0,2497	1,8531	1,0006	1,1516	1	1,7370	0,1853
1,3476	10,0000	5,3996	6,2139	5,3963	9,3739	1

## Kabellängen.

Deutschland	} 185 m	Frankreich	} 200 m	Holland . . . . .	225 m
Oesterreich		Spanien		Dänemark . . . . .	188 m
England				Rußland . . . . .	183 m

## Tiefenmaße.

Deutschland	} . . . . . 1 Meter	Niederlande: 1 Vadem =	1,699 Meter
Frankreich		Norwegen: 1 Favn =	1,883 "
Italien		Portugal: 1 Braça =	2,200 "
Oesterreich		Rußland: 1 Saschen =	1,829 "
Dänemark: 1 Favn =	1,883 "	Schweden: 1 Favn =	1,781 "
England: 1 Fathom =	1,829 "	Spanien: 1 Braza =	1,672 "

## Knoten der Logleine.

	Meter	Log Glas
Deutschland: . . . . .	= 6,84	14 Sekunden
England: . . . . .	= 14,22	28 "
Frankreich: . . . . .	= 14,62	30 "
Vereinigten Staaten: . . . . .	= 13,68	28 "
Oesterreich: . . . . .	= 14,62	30 "

## Verschiedene Maße.

1 Seemeile zu 1852 m =	0,99941 engl. Nautical miles
1 " " 1852 m =	1,150817 " Statute "
1 russ. Werst =	1,067 km
1 engl. Nautical mile =	1,00059 Seemeile
1 " Statute =	0,86895 "
1 " Liter =	61,03 cubic inches
1 Register ton =	100 cubic feet = 2,83 Kubikmeter
1 Kubikmeter =	61028,59 cubic inches = 35,3175 cubic feet
	= 1,308 cubic yards
1 Kubikmeter =	0,853 Register tons.

## Gewichte.

Drams (dr.)	Ounces (oz.)	Pounds (lb.)	Stones (St.)	Quarters (qr.)	Hundredweights (cwt.)	Tons	Kilogramm
1	0,0625	.	.	.	.	.	0,00177
16	1	0,0625	.	.	.	.	0,02885
256	16	1	0,0714	0,0357	0,0089	0,00044	0,45359
3584	224	14	1	0,5	0,125	0,00625	6,35030
7168	448	28	2	1	0,25	0,0125	12,70059
28672	1792	112	8	4	1	0,05	50,802377
573440	35840	2240	160	80	20	1	1016,04754

## Troy-Gewicht in metrisches.

Grain (gr.)	Pennyweight (dwt.)	Ounze (troy oz.)	Pound (troy lb.)	Gramm (des Dezimalsystems)
1	0,0416666	0,0020833	0,0001736	0,06479895
24	1	0,05	0,0041667	1,55517480
480	20	1	0,0833333	31,10349600
5760	240	12	1	373,241952

## Metermaße in englische Zoll (inches) und Fuß (Feet).

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	492,13	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	524,95	2000	6561,8	38	14,96	82	32,28
25	82,02	69	226,38	165	541,34	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			44	17,32	88	34,65
31	101,71	75	246,07	195	639,78	1	0,894	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	38,99
42	137,80	86	282,16	300	984,27	12	4,725	56	22,05	100	39,3
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		

## Englische Gallons in Liter.

(1 Gallon = 4,5436 Liter.)

Gallons	Liter	Gallons	Liter	Gallons	Liter
1	4,54	50	227,18	900	4 089,2
2	9,09	60	272,62	1000	4 543,6
3	13,63	70	318,05	2000	9 087,2
4	18,17	80	363,49	3000	13 630,8
5	22,72	90	408,92	4000	18 174,4
6	27,26	100	454,36	5000	22 718,0
7	31,81	200	908,72	6000	27 261,6
8	36,35	300	1 363,1	7000	31 805,2
9	40,89	400	1 817,4	8000	36 348,8
10	45,44	500	2 271,8	9000	40 892,4
20	90,87	600	2 726,2	10000	45 436,0
30	136,31	700	3 180,5		
40	181,74	800	3 634,9		

1 Gallon = 4 Quarts (zu je 1,1359 Liter).

1 Quart = 2 Pints (zu je 0,5679 Liter).

## Englische tons in metrische Tonnen zu je 1000 Kilogr.

tons	Tonnen	tons	Tonnen	tons	Tonnen	tons	Tonnen
1	1,02	50	50,80	950	965,25	22000	22353,06
2	2,08	60	60,96	1000	1016,05	23000	23369,11
3	3,05	70	71,12	2000	2032,10	24000	24385,16
4	4,06	80	81,28	3000	3048,14	25000	25401,21
5	5,08	90	91,44	4000	4064,19	26000	26417,26
6	6,10	100	101,60	5000	5080,24	27000	27433,31
7	7,11	150	152,41	6000	6096,29	28000	28449,36
8	8,13	200	203,21	7000	7112,33	29000	29465,41
9	9,14	250	254,01	8000	8128,38	30000	30481,46
10	10,16	300	304,81	9000	9144,43	35000	35561,75
11	11,18	350	355,62	10000	10160,48	40000	40642,00
12	12,19	400	406,42	11000	11176,52	45000	45722,25
13	13,21	450	457,22	12000	12192,57	50000	50802,50
14	14,22	500	508,02	13000	13208,62		
15	15,24	550	558,83	14000	14224,67		
16	16,26	600	609,63	15000	15240,71		
17	17,27	650	660,43	16000	16256,76		
18	18,29	700	711,23	17000	17272,81		
19	19,30	750	762,04	18000	18288,86		
20	20,32	800	812,84	19000	19304,91		
30	30,48	850	863,64	20000	20320,96		
40	40,64	900	914,44	21000	21337,01		

## Englische Zoll, Fuß und Yards in Meter.

Fuß	Yards	Meter	Fuß	Yards	Meter	Fuß	Yards	Meter	Fuß	Yards	Meter	Zoll	mm
1		0,305	85		10,668	69	23	21,031	103		31,394	1/8	3,17
2		0,610	36	12	10,973	70		21,336	104		31,699	1/4	6,34
3	1	0,914	37		11,277	71		21,640	105	35	32,003	3/8	9,51
4		1,219	38		11,582	72	24	21,945	106		32,308	1/2	12,68
5		1,524	39	13	11,887	73		22,250	107		32,613	5/8	15,85
6	2	1,829	40		12,192	74		22,555	108	36	32,918	3/4	19,03
7		2,134	41		12,497	75	25	22,860	109		33,223	7/8	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					



## Kilogramm in englische Pfund (avdp.) und Zentner (cwt.).

kg	lbs.	cwts.	kg	lbs.	cwts.	kg	lbs.	cwts.	kg	lbs.	cwts.
1	2,20	0,020	31	68,34	0,610	61	134,48	1,201	91	200,62	1,791
2	4,41	0,039	32	70,55	0,630	62	136,69	1,220	92	202,82	1,811
3	6,61	0,059	33	72,75	0,650	63	138,89	1,240	93	205,03	1,831
4	8,82	0,079	34	74,96	0,669	64	141,09	1,260	94	207,23	1,850
5	11,02	0,098	35	77,16	0,689	65	143,30	1,280	95	209,44	1,870
6	13,23	0,118	36	79,37	0,709	66	145,51	1,299	96	211,64	1,890
7	15,43	0,138	37	81,57	0,728	67	147,71	1,319	97	213,85	1,909
8	17,64	0,158	38	83,78	0,748	68	149,91	1,339	98	216,05	1,929
9	19,84	0,177	39	85,98	0,768	69	152,12	1,358	99	218,26	1,949
10	22,05	0,197	40	88,18	0,787	70	154,32	1,378	100	220,46	1,968
11	24,25	0,217	41	90,39	0,807	71	156,53	1,398	101	222,67	1,988
12	26,45	0,236	42	92,59	0,827	72	158,73	1,417	102	224,87	2,008
13	28,66	0,256	43	94,80	0,846	73	160,94	1,437	103	227,07	2,028
14	30,86	0,276	44	97,00	0,866	74	163,14	1,457	104	229,28	2,047
15	33,07	0,295	45	99,21	0,886	75	165,35	1,476	105	231,48	2,067
16	35,27	0,315	46	101,41	0,906	76	167,55	1,496	106	233,69	2,087
17	37,48	0,335	47	103,62	0,925	77	169,75	1,516	107	235,89	2,106
18	39,68	0,354	48	105,82	0,945	78	171,96	1,535	108	238,10	2,126
19	41,89	0,374	49	108,03	0,965	79	174,16	1,555	109	240,30	2,146
20	44,09	0,394	50	110,23	0,984	80	176,37	1,575	110	242,51	2,165
21	46,30	0,413	51	112,44	1,004	81	178,57	1,594	111	244,71	2,185
22	48,50	0,433	52	114,64	1,024	82	180,78	1,614	112	246,92	2,205
23	50,71	0,453	53	116,84	1,043	83	182,98	1,634	113	249,12	2,224
24	52,91	0,472	54	119,05	1,063	84	185,19	1,654	114	251,32	2,244
25	55,12	0,492	55	121,25	1,083	85	187,39	1,673	115	253,53	2,264
26	57,32	0,512	56	123,46	1,102	86	189,60	1,693	116	255,73	2,283
27	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 Pfund (avoirdupois = avdp. = lbs.) in Kilogramm.

Pfund lbs.	Kilogr.	Pfund lbs.	Kilogr.	Pfund lbs.	Kilogr.	Pfund lbs.	Kilogr.	Pfund lbs.	Kilogr.	Pfund lbs.	Kilogr.
1	0,453 <sub>5</sub>	21	9,525 <sub>0</sub>	41	18,597 <sub>4</sub>	61	27,669 <sub>9</sub>	81	36,741 <sub>0</sub>	101	45,812 <sub>5</sub>
2	0,907 <sub>2</sub>	22	9,979 <sub>4</sub>	42	19,050 <sub>9</sub>	62	28,122 <sub>8</sub>	82	37,194 <sub>0</sub>	102	46,266 <sub>5</sub>
3	1,360 <sub>8</sub>	23	10,432 <sub>8</sub>	43	19,504 <sub>4</sub>	63	28,576 <sub>3</sub>	83	37,648 <sub>2</sub>	103	46,720 <sub>1</sub>
4	1,814 <sub>4</sub>	24	10,886 <sub>2</sub>	44	19,958 <sub>1</sub>	64	29,029 <sub>8</sub>	84	38,101 <sub>5</sub>	104	47,173 <sub>7</sub>
5	2,268 <sub>0</sub>	25	11,339 <sub>5</sub>	45	20,411 <sub>7</sub>	65	29,483 <sub>5</sub>	85	38,555 <sub>4</sub>	105	47,627 <sub>3</sub>
6	2,721 <sub>6</sub>	26	11,793 <sub>4</sub>	46	20,865 <sub>5</sub>	66	29,937 <sub>1</sub>	86	39,009 <sub>0</sub>	106	48,080 <sub>9</sub>
7	3,175 <sub>2</sub>	27	12,247 <sub>0</sub>	47	21,318 <sub>9</sub>	67	30,390 <sub>7</sub>	87	39,462 <sub>8</sub>	107	48,534 <sub>5</sub>
8	3,628 <sub>7</sub>	28	12,700 <sub>6</sub>	48	21,772 <sub>5</sub>	68	30,844 <sub>3</sub>	88	39,916 <sub>2</sub>	108	48,988 <sub>1</sub>
9	4,082 <sub>3</sub>	29	13,154 <sub>2</sub>	49	22,226 <sub>1</sub>	69	31,297 <sub>9</sub>	89	40,369 <sub>8</sub>	109	49,441 <sub>7</sub>
10	4,535 <sub>9</sub>	30	13,607 <sub>8</sub>	50	22,679 <sub>7</sub>	70	31,751 <sub>5</sub>	90	40,823 <sub>4</sub>	110	49,895 <sub>3</sub>
11	4,989 <sub>5</sub>	31	14,061 <sub>4</sub>	51	23,133 <sub>3</sub>	71	32,205 <sub>1</sub>	91	41,276 <sub>9</sub>	111	50,348 <sub>9</sub>
12	5,443 <sub>1</sub>	32	14,515 <sub>0</sub>	52	23,586 <sub>9</sub>	72	32,658 <sub>7</sub>	92	41,730 <sub>5</sub>	112	50,802 <sub>5</sub>
13	5,896 <sub>7</sub>	33	14,968 <sub>6</sub>	53	24,040 <sub>5</sub>	73	33,112 <sub>3</sub>	93	42,184 <sub>1</sub>	113	51,256 <sub>1</sub>
14	6,350 <sub>3</sub>	34	15,422 <sub>2</sub>	54	24,494 <sub>1</sub>	74	33,565 <sub>9</sub>	94	42,637 <sub>7</sub>	114	51,709 <sub>7</sub>
15	6,803 <sub>9</sub>	35	15,875 <sub>8</sub>	55	24,947 <sub>7</sub>	75	34,019 <sub>5</sub>	95	43,091 <sub>3</sub>	115	52,163 <sub>3</sub>
16	7,257 <sub>5</sub>	36	16,329 <sub>4</sub>	56	25,401 <sub>3</sub>	76	34,473 <sub>1</sub>	96	43,544 <sub>9</sub>	116	52,616 <sub>9</sub>
17	7,711 <sub>1</sub>	37	16,783 <sub>0</sub>	57	25,854 <sub>9</sub>	77	34,926 <sub>7</sub>	97	43,998 <sub>5</sub>	117	53,070 <sub>5</sub>
18	8,164 <sub>7</sub>	38	17,236 <sub>6</sub>	58	26,308 <sub>4</sub>	78	35,380 <sub>3</sub>	98	44,452 <sub>1</sub>	118	53,523 <sub>1</sub>
19	8,618 <sub>3</sub>	39	17,690 <sub>2</sub>	59	26,762 <sub>0</sub>	79	35,833 <sub>9</sub>	99	44,905 <sub>7</sub>	119	53,976 <sub>7</sub>
20	9,071 <sub>9</sub>	40	18,143 <sub>8</sub>	60	27,215 <sub>6</sub>	80	36,287 <sub>4</sub>	100	45,359 <sub>3</sub>	120	54,431 <sub>3</sub>

1 cwt. (Hundredweight) = 112 lbs. = 50,80 kg.

## Englische Zentner (cwt. = Hundredweight) in Kilogramm.

Zent- ner	Kilogr.	Zent- ner	Kilogr.	Zent- ner	Kilogr.	Zent- ner	Kilogr.	Zent- ner	Kilogr.	Zent- ner	Kilogr.
1	50,8	20	1016,2	39	1981,5	58	2946,9	77	3912,2	96	4877,6
2	101,6	21	1067,0	40	2032,3	59	2997,7	78	3963,0	97	4928,4
3	152,4	22	1117,8	41	2083,1	60	3048,5	79	4013,8	98	4979,2
4	203,2	23	1168,6	42	2133,9	61	3099,3	80	4064,6	99	5030,0
5	254,0	24	1219,4	43	2184,7	62	3150,1	81	4115,5	100	5080,8
6	304,8	25	1270,2	44	2235,6	63	3200,9	82	4166,3	110	5588,9
7	355,6	26	1321,0	45	2286,4	64	3251,7	83	4217,1	120	6097,0
8	406,4	27	1371,8	46	2337,2	65	3302,5	84	4267,9	130	6605,0
9	457,2	28	1422,6	47	2388,0	66	3353,3	85	4318,7	140	7113,1
10	508,0	29	1473,5	48	2438,8	67	3404,1	86	4369,5	150	7621,2
11	558,9	30	1524,3	49	2489,6	68	3454,9	87	4420,3	160	8129,2
12	609,7	31	1575,1	50	2540,4	69	3505,8	88	4471,1	170	8637,3
13	660,5	32	1625,9	51	2591,2	70	3556,6	89	4521,9	180	9145,4
14	711,3	33	1676,7	52	2642,0	71	3607,4	90	4572,7	190	9653,5
15	762,1	34	1727,5	53	2692,8	72	3658,2	91	4623,5	200	10161,6
16	812,9	35	1778,3	54	2743,6	73	3709,0	92	4674,3	300	15242,4
17	863,8	36	1829,1	55	2794,4	74	3759,8	93	4725,1	400	20323,2
18	914,6	37	1879,9	56	2845,3	75	3810,6	94	4776,0	500	25404,0
19	965,4	38	1930,7	57	2896,1	76	3861,4	95	4826,8		

## Metertonnen in englische Fußtons.

Meter- tonnen	Fußtons	Meter- tonnen	Fußtons	Meter- tonnen	Fußtons	Meter- tonnen	Fußtons	Meter- tonnen	Fußtons
1	3,227	32	103,264	63	203,301	94	303,338	300	968,100
2	6,454	33	106,491	64	206,528	95	306,565	400	1290,800
3	9,681	34	109,718	65	209,755	96	309,792	500	1613,500
4	12,908	35	112,945	66	212,982	97	313,019	600	1936,200
5	16,135	36	116,172	67	216,209	98	316,246	700	2258,900
6	19,362	37	119,399	68	219,436	99	319,473	800	2581,600
7	22,589	38	122,626	69	222,663	100	322,700	900	2904,300
8	25,816	39	125,853	70	225,890	101	325,927	1000	3227,000
9	29,043	40	129,080	71	229,117	102	329,154	2000	6454,000
10	32,270	41	132,307	72	232,344	103	332,381	3000	9681,000
11	35,497	42	135,534	73	235,571	104	335,608	4000	12908,000
12	38,724	43	138,761	74	238,798	105	338,835	5000	16135,000
13	41,951	44	141,988	75	242,025	106	342,062	6000	19362,000
14	45,178	45	145,215	76	245,252	107	345,289	7000	22589,000
15	48,405	46	148,442	77	248,479	108	348,516	8000	25816,000
16	51,632	47	151,669	78	251,706	109	351,743	9000	29043,000
17	54,859	48	154,896	79	254,933	110	354,970	10 000	32270,000
18	58,086	49	158,123	80	258,160	111	358,197	11 000	35497,000
19	61,313	50	161,350	81	261,387	112	361,424	12 000	38724,000
20	64,540	51	164,577	82	264,614	113	364,651	13 000	41951,000
21	67,767	52	167,804	83	267,841	114	367,878	14 000	45178,000
22	70,994	53	171,031	84	271,068	115	371,105	15 000	48405,000
23	74,221	54	174,258	85	274,295	116	374,332	16 000	51632,000
24	77,448	55	177,485	86	277,522	117	377,559	17 000	54859,000
25	80,675	56	180,712	87	280,749	118	380,786	18 000	58086,000
26	83,902	57	183,939	88	283,976	119	384,013	19 000	61313,000
27	87,129	58	187,166	89	287,203	120	387,240	20 000	64590,000
28	90,356	59	190,393	90	290,430	130	419,510		
29	93,583	60	193,620	91	293,657	140	451,780		
30	96,810	61	196,847	92	296,884	150	484,050		
31	100,037	62	200,074	93	300,111	200	645,400		

1 Metertonne = 3,227 englische Fußtons.

## Engl. Fußtonnen (foot tons) in Meterkilogramm.

Fußtons f. t.	mkp	Fußtons f. t.	mkp	Fußtons f. t.	mkp	Fußtons f. t.	mkp	Fußtons f. t.	mkp
1	309,719	26	8052,694	51	15795,669	76	23588,644	101	31281,619
2	619,438	27	8362,413	52	16105,388	77	23848,363	102	31591,338
3	929,157	28	8672,132	53	16415,107	78	24158,082	103	31901,057
4	1238,876	29	8981,851	54	16724,826	79	24467,801	104	32210,776
5	1548,595	30	9291,570	55	17034,545	80	24777,520	105	32520,495
6	1858,314	31	9601,289	56	17344,264	81	25087,239	106	32830,214
7	2168,033	32	9911,008	57	17653,983	82	25396,958	107	33139,933
8	2477,752	33	10220,727	58	17963,702	83	25706,677	108	33449,652
9	2787,471	34	10530,446	59	18273,421	84	26016,396	109	33759,371
10	3097,190	35	10840,165	60	18583,140	85	26326,115	110	34069,090
11	3406,909	36	11149,884	61	18892,859	86	26635,834	111	34378,809
12	3716,628	37	11459,603	62	19202,578	87	26945,553	112	34688,528
13	4026,347	38	11769,322	63	19512,297	88	27255,272	113	34998,247
14	4336,066	39	12079,041	64	19822,016	89	27564,991	114	35307,966
15	4645,785	40	12388,760	65	20131,735	90	27874,710	115	35617,685
16	4955,504	41	12698,479	66	20441,454	91	28184,429	116	35927,404
17	5265,223	42	13008,198	67	20751,173	92	28494,148	117	36237,123
18	5574,942	43	13317,917	68	21060,892	93	28803,867	118	36546,842
19	5884,661	44	13627,636	69	21370,611	94	29113,586	119	36856,561
20	6194,380	45	13937,355	70	21680,330	95	29423,305	120	37166,280
21	6504,099	46	14247,074	71	21990,049	96	29733,024	130	40263,470
22	6813,818	47	14556,793	72	22299,768	97	30042,743	140	43360,660
23	7123,537	48	14866,512	73	22609,487	98	30352,462	150	46457,850
24	7433,256	49	15176,231	74	22919,206	99	30662,181		
25	7742,975	50	15485,950	75	23228,925	100	30971,900		

1 engl. Fußton = 309,719 Meterkilogramm = 0,30972 Metertonnen.

Engl. Pfund per □ Zoll in Kilogramm per □ Zentimeter.

Pfd. per □ sq. inch.	Kilogr. pro cm <sup>2</sup>	Pfd. per □ sq. inch.	Kilogr. pro cm <sup>2</sup>	Pfd. per □ sq. inch.	Kilogr. pro cm <sup>2</sup>	Pfd. per □ sq. inch.	Kilogr. pro cm <sup>2</sup>	Pfd. per □ sq. inch.	Kilogr. pro cm <sup>2</sup>
1	0,0708576	27	1,9004652	53	3,7805428	79	5,5606204	105	7,3906980
2	0,1407752	28	1,9708528	54	3,8009304	80	5,6310080	106	7,4610856
3	0,2111628	29	2,0412404	55	3,8713180	81	5,7013956	107	7,5314732
4	0,2815504	30	2,1116280	56	3,9417056	82	5,7717832	108	7,6018608
5	0,3519380	31	2,1820156	57	4,0120932	83	5,8421708	109	7,6722484
6	0,4223256	32	2,2524032	58	4,0824808	84	5,9125584	110	7,7426360
7	0,4927132	33	2,3227908	59	4,1528684	85	5,9829460	111	7,8130236
8	0,5631008	34	2,3931784	60	4,2232560	86	6,0533336	112	7,8834112
9	0,6334884	35	2,4635660	61	4,2936436	87	6,1237212	113	7,9537988
10	0,7038760	36	2,5339536	62	4,3640312	88	6,1941088	114	8,0241864
11	0,7742636	37	2,6043412	63	4,4344188	89	6,2644964	115	8,0945740
12	0,8446512	38	2,6747288	64	4,5048064	90	6,3348840	116	8,1649616
13	0,9150388	39	2,7451164	65	4,5751940	91	6,4052716	117	8,2353492
14	0,9854264	40	2,8155040	66	4,6455816	92	6,4756592	118	8,3057368
15	1,0558140	41	2,8858916	67	4,7159692	93	6,5460468	119	8,3761244
16	1,1262016	42	2,9562792	68	4,7863568	94	6,6164344	120	8,4465120
17	1,1965892	43	3,0266668	69	4,8567444	95	6,6868220	121	8,5168996
18	1,2669768	44	3,0970544	70	4,9271320	96	6,7572096	122	8,5872872
19	1,3373644	45	3,1674420	71	4,9975196	97	6,8275972	123	8,6576748
20	1,4077520	46	3,2378296	72	5,0679072	98	6,8979848	124	8,7280624
21	1,4781396	47	3,3082172	73	5,1382948	99	6,9683724	125	8,7984500
22	1,5485272	48	3,3786048	74	5,2086824	100	7,0387600	130	9,1503880
23	1,6189148	49	3,4489924	75	5,2790700	101	7,1091476	140	9,8542640
24	1,6893024	50	3,5193800	76	5,3494576	102	7,1795352	150	10,5581400
25	1,7596900	51	3,5897676	77	5,4198452	103	7,2499228	200	14,0775200
26	1,8300776	52	3,6601552	78	5,4902328	104	7,3203104		

## Verwandlung von engl. Kubikfuß in Kubikmeter.

Kubikfuß (Zehner)	Kubikfuß (Einer)									
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
	cbm	cbm	cbm	cbm	cbm	cbm	cbm	cbm	cbm	cbm
0	0,000	0,028	0,057	0,085	0,113	0,142	0,170	0,198	0,226	0,255
10	0,283	0,311	0,340	0,368	0,396	0,425	0,453	0,481	0,509	0,538
20	0,566	0,594	0,623	0,651	0,679	0,708	0,736	0,764	0,792	0,821
30	0,849	0,877	0,906	0,934	0,962	0,991	1,019	1,047	1,075	1,104
40	1,132	1,160	1,189	1,217	1,245	1,274	1,302	1,330	1,358	1,387
50	1,415	1,443	1,472	1,500	1,528	1,557	1,585	1,613	1,641	1,670
60	1,698	1,726	1,755	1,783	1,811	1,840	1,868	1,896	1,924	1,953
70	1,981	2,009	2,038	2,066	2,094	2,113	2,151	2,179	2,207	2,236
80	2,264	2,292	2,321	2,349	2,377	2,406	2,434	2,462	2,490	2,519
90	2,547	2,575	2,604	2,632	2,660	2,689	2,717	2,745	2,773	2,802

## Englische Fußfund in Meterkilogramm.

Fuß- pfund	mk <sub>g</sub>	Fuß- pfund	mk <sub>g</sub>	Fuß- pfund	mk <sub>g</sub>	Fuß- pfund	mk <sub>g</sub>	Fuß- pfund	mk <sub>g</sub>	Fuß- pfund	mk <sub>g</sub>
1	0,1382	23	3,1798	45	6,2214	67	9,2629	89	12,3045	111	15,3460
2	0,2765	24	3,3181	46	6,3596	68	9,4012	90	12,4427	112	15,4843
3	0,4148	25	3,4563	47	6,4979	69	9,5394	91	12,5810	113	15,6225
4	0,5530	26	3,5946	48	6,6361	70	9,6777	92	12,7192	114	15,7608
5	0,6913	27	3,7328	49	6,7744	71	9,8159	93	12,8575	115	15,8991
6	0,8295	28	3,8711	50	6,9126	72	9,9542	94	12,9957	116	16,0373
7	0,9678	29	4,0093	51	7,0509	73	10,0924	95	13,1340	117	16,1756
8	1,1060	30	4,1476	52	7,1891	74	10,2307	96	13,2723	118	16,3138
9	1,2443	31	4,2858	53	7,3274	75	10,3689	97	13,4105	119	16,4521
10	1,3825	32	4,4241	54	7,4656	76	10,5072	98	13,5488	120	16,5903
11	1,5208	33	4,5623	55	7,6039	77	10,6455	99	13,6870	130	17,9728
12	1,6590	34	4,7006	56	7,7422	78	10,7837	100	13,8253	140	19,3554
13	1,7973	35	4,8388	57	7,8804	79	10,9220	101	13,9635	150	20,7379
14	1,9355	36	4,9774	58	8,0187	80	11,0602	102	14,1018	160	22,1204
15	2,0738	37	5,1154	59	8,1569	81	11,1985	103	14,2400	170	23,5029
16	2,2120	38	5,2536	60	8,2952	82	11,3367	104	14,3783	180	24,8855
17	2,3503	39	5,3919	61	8,4334	83	11,4750	105	14,5165	190	26,2680
18	2,4886	40	5,5301	62	8,5717	84	11,6132	106	14,6548	200	27,6505
19	2,6268	41	5,6684	63	8,7099	85	11,7515	107	14,7930	300	41,4758
20	2,7651	42	5,8066	64	8,8482	86	11,8897	108	14,9313	400	55,3010
21	2,9033	43	5,9449	65	8,9864	87	12,0280	109	15,0695	500	69,1263
22	3,0416	44	6,0831	66	9,1247	88	12,1662	110	15,2078	600	82,9516

# Schlagwörterverzeichnis.

## A

Aachen 32, 42, 88, 96,  
421, 484  
A. B. C. 42, 51, 52, 54,  
55, 61, 64, 66, 70, 82,  
104, 171, 183, 257, 288,  
395, 459  
Adams 498  
Adaridy 57, 91, 445  
A. D. C. 164, 165, 488  
Advance 79, 375, 498  
Aecherli 93  
A. E. G. 32  
A. E. R. 68, 494  
Aerial 490, 491, 496, 498  
Aero 38, 77, 365-367,  
484, 488, 491, 496-498  
Aeromarine 11, 33, 39,  
79, 81, 86, 376-378,  
467, 498, 499  
Aeronaut 226, 491  
Aéronautique 492  
Aéronaval 492  
A. F. A. 92, 446  
Agitago 71  
Aichi 71  
Aircraft 50, 488, 490  
Airone 494  
Airship 499  
Airway 491  
Albatros 32, 36, 38, 42,  
77, 97, 98, 484  
Alexandroff 37, 75, 356  
Alfaro 77, 360, 361, 498  
Allen 3, 79, 93, 379, 449  
Alliance 488  
American 499  
A. M. M. 498  
A. N. C. 496  
A. N. E. C. 50, 165, 488  
Anglo Argentinio 487  
Ansaldo 10, 22, 32, 35-39,  
68, 69, 71, 331-333,  
464, 494, 496, 501  
Antoni 35, 36, 68, 494  
Anzani 10, 21, 49, 50, 52,  
59-63, 65-67, 69, 70,  
73, 75, 77, 79, 80, 83,  
245, 246, 258, 287, 299,  
309, 310, 337, 349, 377,  
383, 400, 462  
Argus 44, 120, 458  
Armstrong 9, 19, 33, 38,  
50, 166, 167, 460, 488, 512

Arnaux 307  
Asch 32  
Astra 10, 37, 75, 293-298,  
356, 513  
Atlantik 79, 499  
Aubin 92  
Audenis 57, 491  
Austin 33, 50, 488  
Australian 57, 490  
Austria 37, 74, 496  
Austro 77, 465  
Avia 38, 77, 78, 368-370,  
498  
Aviatik 32, 37, 70, 487  
Aviator 487  
Avis 37, 74, 351, 352, 496  
Avro 32-34, 36-38, 50,  
51, 57, 168-171, 487,  
488, 490, 501-503.

## B

Baatz 137-145  
Baden 48, 91, 443, 444, 486  
Bader 436  
Bahnbedarf 32, 42, 88,  
99, 484  
Baldwin 39, 79, 380, 499  
Bü-Gu 454, 484  
Bär 459  
Bardin 92, 445  
Barling 39, 87, 416, 417  
Barnhard 79, 499  
Barnwell 175-177, 182  
Barron 38, 77, 362  
Bastianelli 36, 70, 340  
B.A.T. 33, 51, 171, 488, 489  
Bauer 74  
Bäumer 32, 42, 99, 484  
Bäumier 454  
Beardmore 9, 19, 33, 50,  
51, 55, 56, 165, 172,  
213, 488, 512  
Bechereau 303, 304  
Bellanca 39, 383, 499, 502  
Bellanger 35, 57, 227,  
228, 491  
Benes 368-370  
Bently 460  
Benz 42-47, 73, 74, 108, 111,  
122-124, 137, 141, 146,  
147, 154, 156, 157, 226,  
250, 354, 356, 458  
Berg 351, 352  
Berger 226

Berkel 35  
Berkshire 488  
Berlin 42, 88, 99, 423  
Berliet 9  
Bermuda 490  
Bernard 35, 57, 228, 229  
Berr 88  
Besa 66  
Besson 35, 58, 230, 491  
Bethlehem 80, 380, 499  
Blackburn(e) 33, 36-38,  
42, 50, 51, 55, 56, 78, 99,  
171-174, 193, 214, 218,  
369, 460, 488  
Blanchard 58, 231, 254, 491  
Blériot 32, 35-38, 50, 58,  
59, 232-239, 488, 491  
Blume 32, 42, 100, 484  
B. M. W. 43-46, 67, 68,  
73, 76-78, 100, 116, 118,  
139, 142, 143, 145, 313,  
316, 324, 351, 352, 357,  
360, 365, 367, 371,  
397, 458  
Boccacio 239  
Bodensee 8, 12, 15, 484  
Boeing 39, 80, 381, 382,  
499, 502  
Bohemia 38  
Bolas 209-212  
Bolschewik 465  
Bonmartini 35, 70, 340  
Bonnet 92  
Borel 35, 59, 239, 493  
Booth 39, 80, 383, 499  
Botsch 99, 422  
Boulton 33, 51, 174,  
+175, 488  
B.R. 189, 190, 192, 208, 209  
Brandenburg 33-35, 37,  
38, 45, 73, 76, 123, 124  
Brasil 487  
Braunschweig 88, 424  
Breda 35, 36, 69, 333, 494  
Bréguet 32, 33, 35-39,  
462, 492  
Breitfeld 466  
Bremen 484  
Bristol 32-35, 37, 38, 43,  
51, 52, 55, 56, 59, 60,  
65, 67, 77, 117, 175-182,  
206, 207, 209, 212, 214,  
224, 245, 303, 312, 361,  
460, 487, 488

Bruce 224, 225  
 Brunet 60, 251, 492  
 Buchanan 91  
 Budig 32, 45, 100  
 Bumpus 172, 173  
 Burnelli 84  
 Burney 460  
 Bucaylet 35, 59, 244,  
 245, 492

## C

C. A. B. 487  
 C. A. C. 33, 52, 489  
 C. A. F. N. 492  
 California 93  
 Call 490  
 Cambier 32, 162  
 Cambilargin 93  
 Campineira 487  
 C. A. M. S. 35, 36, 60,  
 249-251, 492  
 Canadian 490  
 Caproni 32, 35, 36, 69,  
 70, 334, 335, 494  
 Carden 53, 188  
 Carley 35, 309-311  
 Carnier 59, 246  
 Casais 3  
 Caspar 32, 33, 36, 37, 39,  
 42, 46, 88, 101-104,  
 484, 488  
 Cato 83  
 Caudron 32-38, 59, 60, 68,  
 246-249, 487, 492, 517  
 C. C. A. 495  
 Centaur 32, 487  
 Chalais 9, 492, 513  
 Chavez 487  
 Clelland 490  
 Chiribiri 37, 494  
 Cierva 77, 363, 498, 518  
 Clark 193, 499  
 Clément 60  
 Clerget 55, 58, 59, 62, 65,  
 71, 207, 247, 270, 273,  
 299, 460, 462  
 C. N. A. 494, 496, 500  
 Coatalen 463  
 Columbia 80, 383, 499  
 Combi 10, 22, 464  
 Comte 497  
 Coventry 461  
 Cormier 455, 492  
 Cosmos 55  
 Coupet 92  
 Cox 80, 81, 384, 385, 499  
 Cranwell 52, 83  
 C. T. T. M. 492  
 Curtiss 10, 11, 24, 32-34,  
 36, 37, 71, 73, 79-87,  
 93, 375, 381, 385-391,

396, 398, 402, 409, 415,  
 450, 467, 487, 496, 499,  
 500-503.  
 C. W. S. 91

## D

Daimler 32, 43, 88, 105-  
 107, 424-426, 458, 484,  
 489, 516  
 Daland 39, 396, 501  
 Danek 466  
 Dansk 49, 488  
 Danzig 88, 426, 427, 485  
 Darmstadt 43, 99, 422,  
 427, 428  
 Darracq 63, 65, 462  
 Davis 39, 81, 393, 394, 500  
 Day 85, 502  
 Dayton 81, 391-393, 500  
 Deblin 74, 496  
 Delag 485  
 Delage 293-298  
 Denhaut 57, 227  
 Deruluft 497  
 Descamps 60, 251, 492  
 Dessau 88, 429  
 Deville 32, 43, 180, 485  
 Dewoitine 32, 35, 36, 38, 60,  
 92, 252, 253, 445, 492  
 D. F. W. 32, 34, 43, 108  
 Diaz 38, 77, 364, 498  
 Dieck 485  
 Dietrich 32, 43, 109-113,  
 463, 485  
 Dits 35, 61, 492  
 D. L. R. 485  
 Dobkevitch 36, 73, 349,  
 350, 496  
 Dorner 122, 123  
 Dornier 32, 35-39, 42,  
 70, 87, 114-118, 341,  
 342, 485, 487, 497,  
 500, 503  
 Douglas 39, 42, 46, 48,  
 49, 51, 53, 55, 56, 81,  
 83, 99, 151, 159, 170,  
 195, 206, 211, 212, 218,  
 393, 394, 461, 500  
 Dresden 88, 429, 430  
 Drude 89  
 Dux 75, 497  
 Dwigatel 34, 57, 226, 491

## E

Eckener 511  
 E. E. C. 33, 52, 183, 489  
 E. G. A. 487  
 Ehrlich 37, 353, 496  
 Elias 39, 82, 394, 395, 500  
 Engberding 512  
 Entler 32, 44, 119, 485

Erfurt 89, 430, 431  
 Ericson 490  
 Ernoul 61, 492  
 Espenlaub 89, 431, 432, 485  
 Essen 89  
 E. T. A. 498  
 Eversbusch 152

## F

Fabek 485  
 Fairey 33, 37, 52, 53,  
 184-188, 461, 489  
 Fairchild 490  
 Farman 32, 33, 35, 38,  
 61, 92, 253-266, 462,  
 492, 495, 502, 517  
 F. B. A. 35, 62, 266,  
 267, 492  
 Feigl 38, 78, 374, 498  
 Feiro 78, 374  
 Ferber 62  
 Fiat 9, 35, 36, 45, 69-71,  
 74, 75, 332, 333, 336,  
 339, 343, 353, 465, 494  
 Finska 226, 491  
 Foochow 33, 49, 163, 488  
 Focke 32, 44, 120, 121, 485  
 Fokker 32, 33, 35-39,  
 44, 67, 68, 79, 92,  
 313-330, 448, 494, 497,  
 498, 500, 502, 503  
 Folland 188-192  
 Forlanini 11, 513  
 Formier 62  
 Franco-Roumaine 492  
 Freemann 409  
 Friedrichshafen 32, 34, 35,  
 37, 44, 122  
 Fuchs 89, 485  
 Fukunaga 71

## G

Gaa 485  
 Gabardini 35, 36, 93, 494  
 Gabriel 37, 354, 355, 496  
 Gafner 93  
 Gallaudet 39, 82, 500  
 Gastambide 35, 62, 267  
 Gloucestershire 33, 35, 36,  
 53, 188-192, 489  
 Glutreff 445  
 Gnôme 43, 58, 62-64,  
 73, 74, 77, 108, 109,  
 231, 237, 268, 290, 350,  
 364, 463  
 Gnosspellius 53, 193  
 Goebel 45, 136, 458  
 Goodyear 23-28, 486,  
 501, 513  
 Gordon 91  
 Gosport 32, 33, 36, 37,  
 53, 193, 489

Gosselies 32  
 Gotha 89  
 Gourdou 34 — 36, 62,  
 268, 492  
 Graham 53  
 Gray 91  
 Graz 448  
 Green 50, 166, 167,  
 170, 461  
 Grégoire 49  
 Gunnermann 454

## H

Haacke 42—44, 46—48,  
 73, 75, 76, 98, 112, 119,  
 147, 153, 155, 157, 349,  
 358, 459  
 Haefeli 38, 358, 359  
 Hajn 368—370  
 Halberstadt 32, 34, 36, 44  
 Hall 49, 72, 80, 81, 83,  
 163, 346, 393, 467  
 Halle 89  
 Handasyde 33, 50, 53, 91,  
 194, 195, 489, 490  
 Handley Page 32, 33, 53,  
 54, 195—198, 489  
 Hanriot 32, 35—38, 62,  
 63, 72, 74, 269—278,  
 492, 500, 517  
 Hansa 32, 35, 37, 38, 45,  
 73, 76, 123, 124  
 Harding 456  
 Harley 73, 79, 84, 86,  
 349, 379, 406  
 Harth 89, 435  
 de Havilland 32—39, 54,  
 75, 79, 80, 85, 87, 91,  
 198—206, 487—489, 497,  
 498, 501, 502  
 Hawa 32, 36, 37, 44, 89,  
 122, 123, 433—435, 485  
 Hawker 33, 54, 55, 206—  
 208, 489  
 Hayden 74  
 Heath 82, 501  
 Heidecke 89  
 Heidelberg 89, 436  
 Heinecke 453  
 Heinkel 32, 38, 45, 76,  
 101, 123—125, 485, 497  
 Hentzen 32, 42, 100,  
 433, 484  
 Herbeumont 232—235  
 Herrmann 157—160  
 H. H. F. 37, 73  
 Hiero 78, 353, 357, 371  
 Hild 82  
 Hirth 45  
 Hispano 10, 11, 20, 51,  
 52, 55—73, 75—78, 208,

227—229, 231—234, 238,  
 239, 244, 248—252,  
 264—266, 268, 273—277,  
 282, 284, 286, 288, 289,  
 291—298, 301, 305, 307,  
 308, 314, 315, 339, 341,  
 342, 347, 348, 355, 358,  
 360, 363, 368, 370, 372,  
 373, 406, 463, 465  
 Hoffmann 422, 429  
 Holland 309  
 Hopfner 37, 74, 353, 496  
 Hübner 90  
 Huff 39, 82, 396, 500, 501  
 Hüffer 32, 45, 125, 485  
 Hull 82  
 Hunsacker 411, 414  
 Huntington 82  
 Husnik 365

## I

I. A. C. 494  
 Ilo 45, 47, 48, 136, 151, 459  
 Imperial 489  
 Indian 87  
 Instone 489  
 Irmaos 487  
 I. S. A. 494  
 Isotta 11, 69—71, 334,  
 336, 338, 340, 343, 465  
 Itoh 36, 71, 344, 345, 495  
 I. V. L. 35

## J

Jamagata 36, 71  
 Japan 72, 345, 495  
 Jaray 161  
 Johnson 83, 396, 501  
 Jokusuka 11, 513  
 Jullien 32, 162  
 Junkers 32—39, 45, 83,  
 126—135, 397, 459,  
 484—486, 491, 495—  
 498, 516

## K

Kaigunishi 36  
 Kannenberg 485  
 Kawanishi 36, 72, 346, 495  
 Kawasaki 36, 72, 495  
 Kehr 89  
 Kempf 93  
 Kinen 36, 71  
 Klemin 80, 81, 384,  
 385, 499  
 Klemm 105, 424, 516  
 Klempere 96, 421  
 K. L. M. N. 494  
 Kober 122  
 Koch 434  
 Komta 37, 75

Kondor 38, 45, 136  
 Koolhoven 35, 67, 311, 312  
 Krüger 89, 437  
 Ksoll 45, 89, 136, 437, 438  
 Kunkler 497

## L

Lachassange 63  
 Laddon 382  
 Laird 83, 397, 398, 501  
 Lamprich 78  
 v. Langsdorff 3, 511, 513—  
 516, 518  
 Larcin 490  
 de Lascrain 350, 351  
 Laskievitz 75, 496  
 Latécoère 35, 63, 279,  
 280, 492  
 Latham 63, 281, 492  
 Laurentide 57, 490  
 Lawrence 11, 27, 80—86,  
 380, 403, 405, 413, 414,  
 416, 467  
 Lawson 83, 398  
 Lay 83  
 Leonardo 11, 495  
 Lescurre 34—36, 62, 268  
 Levasseur 35, 63, 92,  
 282—284, 492  
 Levassor 463  
 Levasseur 35, 62, 267  
 Levis 501  
 Levy 35, 254  
 Leyat 92, 446  
 L. F. G. 32, 46, 90,  
 137—145, 485  
 Liberty 28, 52, 53, 69, 71,  
 79—85, 178, 179, 292,  
 317, 376, 378, 382, 386,  
 393, 394, 398, 400, 401,  
 407, 408, 411, 412, 416, 467  
 Lichtig 38, 79, 375, 498  
 Lincoln 35, 39, 83, 398, 501  
 Lioré 35, 63, 284—287, 492  
 Lippisch 443, 444  
 L. L. A. G. 496  
 Lloyd 485  
 Loening 39, 83, 399,  
 400, 501  
 v. Loessl 102—104  
 Lohner 36, 38, 354  
 Longreen 83, 400, 501  
 Lorraine 57—61, 63—67,  
 71, 78, 230, 235, 238,  
 242, 243, 251, 259, 263,  
 275, 280, 283, 286, 300,  
 302, 304, 463  
 Löring 77  
 Lösche 32, 45, 100, 485  
 Lotnicza 75, 496  
 Lowe 54, 489

Luftrederei 485  
L. V. G. 32, 34—37, 46,  
146, 147, 500  
L. W. F. 39, 83, 401, 502

**M**

Mabeco 42, 196  
Macchi 35, 36, 38, 69, 70,  
336—339, 494, 497  
Madelung 3, 402—404, 433  
Mälmslatt 38, 76, 357  
Malmö 497  
Manchester 489  
Mangan 92, 447  
Manning 183  
Marais 63, 287  
Marble 87  
Marçay 35, 64, 288, 493  
Marchetti 35, 342—344  
Mark 32, 46, 147—150,  
459, 486  
Markwell 84  
Marshonet 82  
Martens 47, 90, 151, 433  
Martin 39, 83, 84, 401—  
405, 502  
Martinsyde 33—36, 55,  
208, 488, 489, 502  
Matsui 36, 72, 347  
Maybach 8, 9, 14—18, 23,  
42, 44, 48, 71, 72, 76—  
78, 103, 104, 140, 161,  
345, 346, 357, 366, 367,  
370, 373, 459  
Meinigen 90  
Melville 3  
Mercedes 42—47, 67, 73—  
75, 79, 80, 97, 123, 144,  
150, 329, 330, 351, 353—  
355, 375  
Merriam 91  
Mertens 344  
Messerschmitt 32, 46, 90,  
151, 435, 438, 486  
Meyer 430, 434, 514  
M. F. F. 37, 73  
Midland 489  
Militär-Werke 75, 78, 355,  
370—373  
Mitchell 215—218  
Mitsubishi 36, 72, 347,  
348, 495  
Moineau 35, 61  
Monge 35, 59, 92, 244,  
245, 492  
Montagne 92  
Morane 32, 35—38, 64,  
289—292, 487, 493, 502  
Morse 11, 39, 86, 410,  
411, 503  
Moskova 465

Motor L. F. G. 354  
M. T. A. 496  
Mummert 84, 405, 406  
Mureaux 35, 64, 292, 493  
Muttrey 429

**N**

Nakajima 36, 345  
Nationale Vliegtuigen  
Fabriek 67, 309—312, 494  
N. A. F. 11, 28, 73, 350,  
351, 496  
Napier 50—53, 55, 56, 67,  
68, 72, 78, 169, 172—174,  
184, 185, 187, 189, 195,  
197, 198, 201, 203, 210,  
211, 215, 216, 219, 220,  
222—225, 315, 320, 322,  
323, 348, 373, 461  
Niederlandsche Vlieg-  
tuigen Fabriek 67, 68,  
313—330, 494  
Nessler 64  
N. E. U. 485, 491  
Neumann 514  
Neuschloss 38, 79, 375, 498  
Niagara 490  
Nickolaus 422  
Nieuport 10, 20, 32, 34—  
38, 64, 65, 69, 70, 72,  
293—298, 336—339, 492,  
494, 497  
Nippon 36, 72  
Nobile 10, 513  
Nordflug 32, 47, 152, 486  
Nordiska Phoenix  
76, 357, 497  
Nordman 93, 450  
North 174  
Nowack 437  
Nürnberg 90  
N. V. 67, 68, 92, 313—  
330, 494  
N. V. I. 494

**O**

Oberursel 44, 46, 68,  
137, 313  
Oguri 36, 72, 495  
O. L. V. G. 496  
Opel 44, 122  
Oravez 38  
Orebro 497  
Orenko 79, 380  
Ors 455, 493  
Ortloff 486  
Oshosiki 36  
Ouchy 497

**P**

Packard 83, 85, 86, 397,  
399, 415, 468  
Paglierini 93

Panhard 61, 63, 463  
Parnall 33, 36, 55, 209—  
212, 489  
v. Parseval 7, 8, 14, 451  
Paul 304, 305  
Pavin 65  
Pegua 35, 36, 70, 339,  
340, 465, 494  
Peyean 90, 439  
Peking 488  
Pelzner 90, 439, 486  
Penhoet 65  
Perojo 38, 77, 364  
Peugeot 463  
Peyret 65, 92, 298, 447  
Pfalz 32, 47, 152  
Phoenix 38, 76, 357  
Piaggio 35, 36, 70, 339,  
340, 465, 494  
de Pischoff 65, 299  
Plante 491  
Platz 90, 440, 441  
Podlaska 75, 496  
Ponceler 32, 163  
Potez 32, 35, 37, 65, 75,  
92, 300—303, 487, 493  
Prometheus 32, 46, 90,  
151, 441, 486,  
Protropesku 355  
Prüssing 42, 99, 459

**Q**

Queensland 490  
Quetzkoatl 36, 73, 350,  
351

**R**

R. A. E. 55, 212, 489  
R. A. F. 9, 18, 205, 513  
Raine 55  
R. A. W. 47, 155  
Raynham 91, 195  
Reid 178—182  
Relakraft 486  
Remington 84  
Renault 10, 20, 50, 60,  
61, 63, 67, 168, 240,  
241, 253—255, 257, 260,  
280—282, 285, 308,  
463—465  
Rennie 174  
Rethel 136  
Rhône 45, 50, 57—64, 66,  
67, 235—237, 259, 269,  
272, 278, 293, 306, 311,  
328, 330, 337, 363, 374,  
391, 409, 463, 465  
Rhönmöbelwerke 151  
Ricci 36, 70, 494  
Riedinger 451, 452  
Rieseler 32, 47, 147, 148,  
153, 486



Rio Platense 49, 487  
 Rocheville 85, 406  
 Rogers 85, 502  
 Rohrbach 33, 36, 47, 48,  
 50, 51, 161, 164, 486, 488  
 Roland 34  
 Rolls Royce 9, 11, 43,  
 49-57, 67, 68, 70, 72,  
 116, 118, 164, 175, 176,  
 184, 187, 188, 192-194,  
 196, 197, 200, 203, 204,  
 216, 217, 221, 223, 318,  
 319, 321, 325-327, 342,  
 345, 461  
 Rossier 66  
 Rotter 38, 78, 374, 498  
 Ruhnamo 90  
 Rumpfer 32, 47, 153, 486  
 Russo-Batigny 465

## S

S. A. B. C. A. 32, 49, 487  
 S. A. B. E. N. A. 487  
 Sablatnig 32, 34, 38, 47,  
 57, 154-156, 226, 486  
 S. A. C. I. 495  
 Sage 55, 489  
 S. A. I. 70, 494  
 Salmson 9, 36, 57-64,  
 66, 72, 75, 234, 249,  
 253, 256, 261-263, 271,  
 276, 279, 281, 303, 304,  
 306, 347, 356, 464  
 Saml 35-37, 70, 494  
 Samolot 75, 496  
 Sanchez 66  
 S. A. R. A. 495  
 Sarri 70, 495  
 Sattco 85, 407, 503  
 Saulnier 32, 36-38, 64,  
 289-292, 487, 492, 502  
 Saunders 55, 489  
 Savoia 32, 35, 36, 38, 71,  
 331, 342-344, 494  
 S. C. A. 495  
 S. C. A. D. T. A. 495  
 Schatzky 444  
 Schenk 90  
 v. Schertel 32, 47, 90  
 Scherz 511  
 Schlieren 38, 76, 360, 497  
 Schneider 35, 66, 304,  
 305, 493  
 Schoendube 496  
 Schoop 430  
 Schreck 35, 266, 267, 492  
 Schrenk 3  
 Schroeder 3, 453  
 Schubert 97, 98  
 Schüler 32, 47, 486  
 Schulz 48, 90, 442

Schütte 7, 8, 14, 29, 486  
 Schweinfurt 91  
 Scott 72, 467  
 S. E. C. M. 35, 66, 305,  
 306, 493  
 Seehaase 154, 155, 226  
 Seifert 429  
 Seikritt 3  
 Seishiki 36  
 Sergeant 49, 61, 65, 66,  
 243, 258, 464  
 S. E. S. 38  
 Sesefsky 356  
 S. G. T. A. 493  
 Shakleton 165  
 Shirato 36, 73, 348, 495  
 Short 9, 32, 33, 36, 55,  
 82, 213-215, 487, 489, 512  
 S. I. A. I. 71, 494  
 Siddeley 49-55, 67, 68,  
 166, 167, 177, 186, 199,  
 204, 210, 213, 311,  
 325, 460  
 Siemens 38, 42-48, 57,  
 97, 98, 100-102, 104,  
 110, 111, 113, 114, 120,  
 124, 125, 128, 132, 145,  
 148, 152, 156, 158, 160,  
 226, 489  
 Sikorsky 85, 503  
 Simplex 35, 66, 307, 493  
 S. J. L. A. 495  
 Skodovyy 466  
 Slinger 85  
 S. L. V. G. 486  
 Smith 347, 348  
 Smolik 38, 370-373  
 S. N. E. T. A. 487  
 Sopwith 32-34, 36-38,  
 55, 207, 208, 488, 490, 502  
 Soro 495  
 S. P. A. 10, 69-71, 331-  
 335, 465  
 Spalinger 38, 76, 358  
 Sperry 39, 84, 85, 415, 503  
 Spiess 422  
 Stabilimento 10, 21-23,  
 495  
 Stamer 443, 444  
 Stampe 32, 487  
 Stearmann 409  
 Stinson 85  
 Stout 39, 85, 407, 408, 503  
 Sturtevant 468  
 Stuttgart 91  
 Sultani 91  
 Sunbeam 9, 19, 64, 461  
 Supermarine 33, 34, 36-  
 38, 56, 215-218, 489, 490  
 Surrey 489  
 Svenska 76, 497

Swallow 86, 409, 501, 503  
 Swanson 86, 409, 503  
 S. W. S. 38  
 S. W. D. L. V. G. 486  
 Szebeny 38

## T

Tai'hokugo 71  
 Tampier 35, 66, 307, 493  
 Teichfuß 71  
 Thomas 11, 39, 80, 86,  
 92, 410, 411, 503  
 Thulin 38, 67, 76, 497  
 Thun 76, 358, 359, 497  
 Torotzkai 78  
 Torres 10, 514  
 Toupaloff 37, 75  
 Travemünde 46, 157  
 Treu 486

## U

Udet 32, 48, 157-160,  
 466, 487, 496  
 Ukravosduchputj 497  
 U. L. V. G. 498  
 Union 11, 25-27, 468  
 Unz 453, 454  
 U. S. Army 86, 411-413,  
 415  
 U. S. Navy 86, 413, 414,  
 419  
 Usuelli 10, 513

## V

Vaillant 62  
 Vancouver 490  
 Varney 503  
 Vaslin 60, 62, 162, 464  
 Verduzzi 331, 333  
 Vertongen 49, 487  
 Verville 85, 415  
 Vialle 57  
 Vickers 9, 32, 33, 35-37,  
 56, 57, 64, 71 218-223,  
 487, 491, 512  
 Violet 64  
 Visco 93  
 Vitol 36, 73, 349  
 Vlasak 365  
 Voisin 32, 35, 67  
 Vought 39, 86, 416, 501

## W

Waco 375, 501  
 Walther 77, 78, 368, 369,  
 466  
 Warcholovsky 465  
 Watermann 87  
 Wattine 32, 87  
 Weaver 87, 503  
 Weimar 486  
 Weltensegler 32, 48, 91,  
 486

Westfalen 486  
 Westland 33, 56, 224, 225,  
 489  
 West Virginia 87  
 Weyl 3, 157, 514  
 Whitworth 9, 19, 33, 38,  
 50, 166, 167, 488, 512  
 Wibault 35, 67, 308, 493  
 Wiederhold 3, 426  
 Wild 38  
 Winnipeg 491  
 Winter 423  
 Winterthur 35<sup>o</sup>, 466  
 Withe 53, 87

Wittemann 39, 87, 416,  
 417  
 W. K. F. 38, 74, 496  
 Wolff 156  
 Wolseley 9, 18, 164,  
 168, 461  
 Wright 11, 25, 39, 58, 79,  
 83-87, 377, 380-385,  
 391-393, 396, 398, 403,  
 404, 408, 410, 411, 418-  
 420, 469, 500, 503  
 Wulf 32, 44, 120, 121, 485  
 Würzburg 484  
 Wuppertal 91, 444

**Z**

Zeebrügge 32, 49, 487  
 Zentral-Aviatik 74, 353,  
 496  
 Zeppelin 7-9, 12, 14-18,  
 30, 31, 38, 48, 161, 485,  
 486, 511, 512  
 Zimmermann 376-378  
 Zittau 91  
 Zodiac 10, 20, 493, 513  
 Zuckurs 36, 73 349  
 Zwickau 91



# MERCEDES



Krahn

DAIMLER-MOTOREN-GESELLSCHAFT  
STUTT GART-UNTERTÜRKHEIM



# Wer fremde Sprachen lernen will,

bedient sich am besten der Lehrbücher nach der  
**Methode Gaspey-Otto-Sauer,**

die sich sowohl im Schulunterricht wie im Privat- und Selbstunterricht hervorragend bewährt haben.

Bis jetzt erschienen folgende  
Grammatiken bezw. Sprachlehren für Deutsche

Arabisch . . . . .	Mk. 8,—	Neugriechisch . . . . .	6,—
Bulgarisch . . . . .	„ 5,—	Neupersisch . . . . .	„ 8,—
Chinesisch . . . . .	„ 6,—	Niederländisch . . . . .	„ 5,—
Dänisch . . . . .	„ 5,—	Polnisch . . . . .	„ 5,—
Duala . . . . .	„ 3,—	Portugiesisch . . . . .	„ 5,—
Englisch . . . . .	„ 4,80	Rumänisch . . . . .	„ 5,—
Ewhe . . . . .	„ 3,—	Russisch . . . . .	„ 5,—
Finnisch . . . . .	„ 3,—	Schwedisch . . . . .	„ 5,—
Französisch . . . . .	„ 5,50	Serbisch . . . . .	„ 5,—
Hausa . . . . .	„ 4,—	Spanisch . . . . .	„ 5,50
Japanisch . . . . .	„ 6,—	Suahili . . . . .	„ 6,—
Italienisch . . . . .	„ 4,80	Tschechisch . . . . .	„ 5,—
Koreanisch . . . . .	„ 8,—	Türkisch . . . . .	„ 8,—
Marokkanisch . . . . .	„ 3,—	Ungarisch . . . . .	„ 5,—

Als Ergänzung sind dazu Schlüssel und teilweise kleine Sprachlehren, Lese- und Gesprächsbücher vorhanden.

Man verlange ausführliche Prospekte, auch über die Ausgaben in fremden Sprachen. Zu beziehen durch alle Buchhandlungen des In- und Auslandes.

**Julius Groos, Verlag in Heidelberg**

So sicher  
wie am lichten Tage  
ist das Fliegen bei Nacht,  
im Nebel und über den Wolken mit dem

## **ANSCHÜTZ-FLIEGERHORIZONT**



## **ANSCHÜTZ-KREISELKOMPASS**

der Steuerkompaß des

**Amerika-Luftschiffs.**

---

# **ANSCHÜTZ & Co.**

**Kiel-Neumühlen**

Generalvertrieb: Nederl. Techn. Handel My. GIRO,  
's-Gravenhage, Hofweg 11.

# FLUGTECHNIK

## Zeitschrift für Flugtechnik und Motorluftschiffahrt.

Organ der Wissensch. Gesellschaft für Luftfahrt. Mit Beiträgen der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt in Berlin-Adlershof, des Verbandes Deutscher Luftfahrzeug-Industrieller in Berlin und der Modell-Versuchsanstalt für Aerodynamik in Göttingen. Schriftleitung: Wissensch. Gesellschaft für Luftfahrt. Wissensch. Leitung: Prof. Dr. Prandtl und Prof. Dr. Höff. 15. Jahrg. 1924. Erscheint monatlich zweimal. Für Deutschland vierteljährlich M. 1.80. Auslandspreis: jährlich 2.40 Doll.

## Berichte und Abhandlungen der Wissenschaftlichen Gesellschaft für Luftfahrt.

(Beihefte zur „Zeitschrift für Flugtechnik und Motorluftschiffahrt“). Schriftleitung und wissenschaftliche Leitung wie bei dieser Zeitschrift. Die Besitzer der „Zeitschrift für Flugtechnik und Motorluftschiffahrt“ genießen einen Preisnachlaß von 15 vH. Bis Herbst 1924 erschienen 10 Hefte.

### Luftfahrzeugbau und -führung

Herausgegeben von Georg Paul Neumann.

3. Band: Chemie der Gase. Von Friedr. Brähler, 152 S., 8°, 1911, gebunden Mk. 3.—
4. u. 5. Band: Der Maschinenflug. Von Joseph Hofmann, 239 S., 8°, 1911, gebunden Mk. 4.50
6. Band: Luftschrauben. Von Paul Béjeuhr. 188 S., 8°, 1912 geb. Mk. 3.—
7. bis 8. Band: Bau und Betrieb von Prall-Luftschiffen. Von R. Basenach.
  - I. Teil: Allgemeine Darstellung der Grundlagen und des Entwurfs, 108 S., 8°, 1912 gebunden Mk. 2.25
  - II. Teil: Allgemeine Darstellung des Entwurfs und der Konstruktion, 125 S., 8°, 1912 gebunden Mk. 2.25
10. bis 11. Band: Mechanische Grundlagen des Flugzeugbaues. Von A. Baumann. I. Teil: 161 S., 8°, 1913 gebunden Mk. 3.40  
II. Teil: 119 S., 8°, 1913 gebunden Mk. 3.—
14. Band: Die Wasserdrachen. Von Joseph Hofmann, 87 S., 8°, 1913 gebunden Mk. 3.—
15. Band: Anlage und Betrieb von Luftschiffhäfen. Von Christians, 154 S., 8°, 1914 gebunden Mk. 3.40
16. Band: Die angewandte Chemie in der Luftfahrt. Von Géza Austerweil, 207 S., 8°, 1914 gebunden Mk. 4.20  
Bd. 1, 2, 13 vergriffen, 9, 12 nicht erschienen.

## Ergebnisse der aerodynamischen Versuchsanstalt zu Göttingen. Von L. Prandtl.

1. Lieferung, 2. Aufl., 144 S., Lex. 8°, 1923 brosch. Mk. 7.—
2. Lieferung, 84 S., Lex. 8°, 1923 brosch. Mk. 6.—

### Flugtechnik. Von Arthur Pröll.

342 S., 8°, 1919, broschiert Mk. 7.—, gebunden Mk. 8.20

### Der 1000 PS-Flugmotor. Von Edmund Rumpler.

64 S., 4°, 1921, gebunden Mk. 9.—

**R. OLDENBOURG VERLAG,**  
**MÜNCHEN, Glückstr. 8**

# Junkers-Ganzmetall- Flugzeuge

**Größte Wirtschaftlichkeit und Betriebssicherheit  
Unbeschränkte Lebensdauer**

## Type F13: 6 sitziges Kabinen-Verkehrs- Flugzeug mit 185 PS Standmotor

im Luftfrachtverkehr seit 5 Jahren bewährt  
1923 beförderten Junkers-Flugzeuge der Type F 13 26500 Personen und  
67000 kg Fracht. — 1924 täglicher Verkehr Berlin-Helsingfors; Berlin-  
München-Genf; München-Budapest-München-Frankfurt a. M.

✕

## Type A20: 2 sitziges Kurier-Flugzeug mit 185 PS Standmotor

Täglicher Post- und Frachtverkehr Warnemünde-Stockholm, Tag- und  
Nachtverkehr. — Erster Postflug Berlin-Angora in 27 Stunden

✕

## Type K16: 3 sitziges Kleinverkehrs-Flug- zeug mit 70 u. 90 PS Sternmotor

Das Ideal-Flugzeug für den Geschäftsmann. — Bequemste Verbindung  
nach den entlegensten Plätzen, unabhängig von der Eisenbahn

# Junkers Flugzeugwerk A.-G. Dessau (Anhalt)

Drahtanschrift: Ifa

Fernsprech-Anschlüsse: Dessau 3041,

Abt. Vertrieb: Dessau 3121

# Luft-Fahrzeug-Gesellschaft

Berlin, Seddin, Stralsund.

Luftschiffe, Freiballone,  
Fesselballone, Motorwinden, Reklameballone.

Land- und Seeflugzeuge aus Metall und Holz,  
Flugzeugschwimmer aus Hartalumin.

Yachten und Motorboote für Sport und Verkehr.

Dampfplastwagen, Kleinkrafträder,  
Zentrier- und Integrier-Instrumente.

Reparaturen an Lokomotiven und Kesselwagen,  
Holz- und Metallbearbeitung jeder Art.

## E. v. Liebert

### Aus einem bewegten Leben

Die Erinnerungen des Mitkämpfers 1866, 1871 und 1914—18, Gouverneurs von Deutschostafrika, Begründers des Reichsverbandes gegen die Sozialdemokratie, Reichstagsabgeordneter und Vorkämpfers für den deutschen Gedanken.

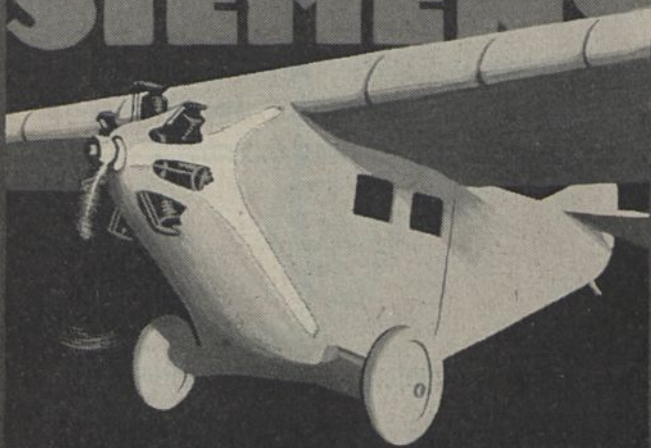
Soeben erschienen. Geh. 5.—, gebd. 7.— G.-M.

Durch die zahlreichen Beziehungen des Verfassers zu den bedeutendsten Persönlichkeiten des politischen Lebens, zu Bismarck, Waldersee, Carl Peters, Lüderitz u. a. erhebt sich der Wert seines Buches weit über die persönlichen Erinnerungen, er wendet sich an alle nationalen Kreise in Deutschland. Als Lehrer an der Kriegsakademie war General von Liebert der Lehrer fast aller deutschen Heerführer.

J. F. LEHMANN'S VERLAG / MÜNCHEN



# SIEMENS



LUFTGEKÜHLTE  
**STERNMOTOREN**  
FÜR FLUGZEUGE

SIEMENS & HALSKE AG  
B L O C K W E R K  
SIEMENSSTADT & BERLIN

# FLUGZEUGE

für alle Zwecke

liefern

**CASPAR-WERKE, Komm.-Ges. a. Akt.,  
Travemünde (Ostsee)**



**Polymer**

**Quecksilberbarometer**

**Psychrometer**

**Thermometer**

**Barograph**

**Flugzeugbarograph**

**Meteorograph**

**Thermo- u. Hygograph**

sowie sämtliche anderen Instrumente zur Wetter-  
beobachtung.

Prospekt 187 kostenlos.

**Wilh. Gambrecht, A.G., Göttingen**

Gegründet 1859

Gegründet 1859

## Kunststoffe

Monatsschrift für die Erzeugung, Prüfung und Verwendung veredelter oder chemisch hergestellter Stoffe. Unter besonderer Berücksichtigung von: Zelluloid, Aluminium, Isolierstoffe, Kunstleder, künstlicher Kautschuk und Ersatzstoffe.

**Wichtig für den Flugzeug- und Ballonbau**

Bezugspreis vierteljährlich M. 6.—, Probehefte kostenlos

**J. F. Lehmanns Verlag, München, Paul Heyse-Str. 26.**

# Eine vornehme Drucksache

E. MÜHLTHALER'S  
BUCH- UND KUNSTDRUCKEREI GMBH  
MÜNCHEN

DACHAUERSTR. 15 FERNRUF 56114

p f l e g t

feinsten Werk-, Katalog-, Illustrations-,  
Kfzidenz- und Mehrfarben-Buchdruck

f e r t i g t

Aktien und alle sonstigen Wertpapiere  
in vornehm gediegener Ausstattung

b i e t e t

volle Gewähr für Einhaltung selbst  
der kürzesten Lieferungsbedingungen

EIGENE STEREOTYPIE UND  
GALVANOPLASTISCHE ANSTALT

GEGRÜNDET 1848



## ist die beste Empfehlung!

## **Pelzner Hängegleiter**

zur ersten Ausbildung im motorlosen Flug. Start ohne fremde Hilfe und ohne Wind. Gewicht 15 kg. Größte Zerlegbarkeit und Reparaturfähigkeit. Größte Gesamtflugdauer aller Klassen Rhön 1921.

Preis 210.— R.-Mk.

## **Pelzner Sitzgleiter**

Zweidecker einkufig Preis 450.— R.-Mk.

Eindecker einkufig Preis 550.— R.-Mk.

ermöglichen Flugversuche ohne Wind. Leicht zerlegbar, geringes Gewicht. Best bewährt.

Alle Preise verstehen sich frei Verpackung und frei Fracht für Deutschland. Schnellste Lieferung.

**W. Pelzner, Flugzeugbau, Würzburg**

Am Galgenberg 23



**Ingenieur-Akademie  
Oldenburg i. O.**

Städtisches Polytechnikum.

**Architektur, Bauingenieurwesen,  
Elektrotechnik, Maschinenbau.**

**Besondere Fachrichtungen für Automobil-  
und Flugtechnik.**

Drucksachen durch das Sekretariat.



# Vier Personen

mit **75 PS** befördert der Focke-  
Wulf Kabinenhochdecker Typ A 16  
mit Siemens & Halske Sternmotor

**Geschwindigkeit 136 km/Std.**  
**Steigfähigkeit 1000 m/14 Min.**

Das zur Zeit wirtschaftlichste Zubringerflugzeug!  
Im Verkehr der Bremer Luftverkehr-Gesellschaft  
m. b. H. und der Deutschen Aero-  
Lloyd A.-G., Berlin

**Focke-Wulf Flugzeugbau A.-G.,**  
**Bremen, Lönningstr. 21/22**

# Deutsche Motor=Zeitschrift

**Fachzeitschrift für den motorischen  
Verkehr und Transport, für die  
Motoren-, Fahrzeug- und Flugtechnik  
und für die einschlägige Industrie**

**Preis Mk. 9.60 jährlich**

**Erscheinungsweise: monatlich**

**Probenummer auf Wunsch vom Verlag**

**Verlag Hellmut Droscha,  
Dresden=A. 19, Müller=Bersetzstraße 17**

**Albatroswerke A.-G.**  
**Berlin-Johannisthal**  
Flugplatz Eingang V



Verkehrs- und  
Sportflugzeuge  
Fliegerschule

# **Das Leichtflugzeug für Sport und Reise**

von

**Dr. Ing. W. von Langsdorff**

Oktav, 200 Seiten, 121 Bilder, 9 Zahlentafeln  
holzfreies Papier

Preis brosch. 3.—, gebd. 4.— Goldmark

---

Das Buch gibt in allgemeinverständlicher Form einen Überblick über das gesamte Leichtflugwesen. Unter dem Namen Leichtflugzeuge sind leichte Flugzeuge mit schwachen Motoren unter 30 PS zusammengefaßt. Es werden also neben „Segelflugzeugen mit Hilfsmotor“ auch Flugzeuge mit stärkeren Motoren behandelt, bei denen eine Verwertung der in der Luft lebenden Energie in weiterem Maße angestrebt ist, als bei starkmotorigen Flugzeugen. Als Ergänzung sind außerdem „Kleinflugzeuge“ unter 30 PS gebracht.

Aus dem Inhalt:

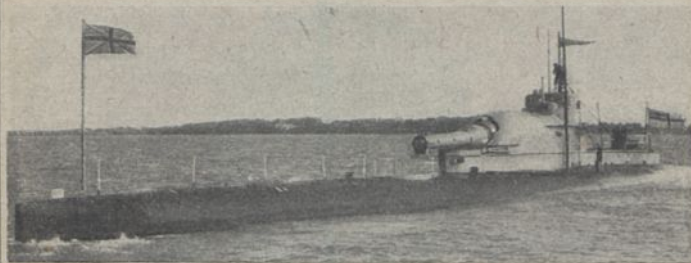
Starkmotoriger, motorloser und schwachmotoriger Flug — Entwicklung des Leichtflugzeuges — Konstruktive Anforderungen an das Leichtflugzeug — Konstruktiver Aufbau des Leichtflugzeuges: a) Tragwerk, b) Leitwerk, c) Rumpf, d) Fahrwerk, e) Triebwerk — Übersichts-Zahlentafeln über sämtliche bestehenden Konstruktionen des In- und Auslandes.

Für jeden Interessenten und Fachmann der Luftfahrt  
ein unentbehrliches Hilfsbuch!

**H. Bechhold Verlagsbuchhandlung**  
**Frankfurt am Main**



J. F. LEHMANN'S VERLAG / MÜNCHEN



England: U Boot M 1—M 3 [17—18].

## TASCHENBUCH DER KRIEGSFLOTTEN

22. Jahrgang 1924/25.

Herausgegeben von B. WEYER, Korvettenkapitän a. D.

Mit 383 Schiffsbildern, Skizzen, Schattenrissen und zwei farbigen  
Flaggentafeln. Geb. 10 M.

INHALT: I. Flottenlisten, Bilder, Bestückungsskizzen und Schattenrisse der Kriegsschiffe aller Staaten. Vergleich der neuesten Bauten. Rangtafel. II. Die Reichsmarine. Der Versailler Vertrag. III. Schiffsartillerie. IV. Marinepolitischer Rundblick. Abrüstungsvertrag von Washington. Marinepolitik der Staaten. V. Statistik über Weltwirtschaft und Seeinteressen. Staatsgebiete / Bevölkerung der Staaten / Die Verluste Deutschlands / Entwicklung der Welt-handelsflotte 1913 bis 1924 / Antriebsarten in der Welt Handelsflotte 1924 / Die Seehandelsflotten vor und nach dem Kriege / Verluste der deutschen Handelsflotte infolge des Krieges / Die wichtigsten deutschen Reedereien und ihr Schiffsbesitz 1913 und 1924 / Der Seeverkehr in den wichtigsten deutschen Seehäfen 1923 / Entwicklung des Weltschiffbaues / Baubestand des Weltschiffbaues / Schiffbautätigkeit der deutschen Privatwerften / Ein- und Ausfuhr wichtiger Länder / Verkehr im Kaiser-Wilhelm-Kanal, im Panamakanal, im Suezkanal., VI. Verschiedenes.

Das Weyersche Taschenbuch ist seit 20 Jahren in den Marinen der ganzen Welt als das zuverlässigste, praktischste und handlichste Nachschlagebuch für alle Flottenfragen geschätzt und teilweise amtlich eingeführt. Der neue Jahrgang weist große Änderungen auf, da viele neue leichte Seestreitkräfte aufzunehmen waren, während zahlreiche Großkampfschiffe nach ihrer Abrüstung aus den Listen gestrichen wurden. Alle Angaben sind z. T. unter amtlicher Mitwirkung nachgeprüft und auf den neuesten Stand gebracht.

Bebilderte Prospekte stehen zur Verfügung.

Alte Jahrgänge: 1907, 1909, 1911, 1912 je 2 M., 1914/15, 1915, 1916 je 2,50 M., 1918 3 M., 1922 (enthält die gesamte deutsche Kriegsflotte 1914 bis 1918 und ihren Verbleib) 4 M., 1923 4 M.

J. F. LEHMANN'S VERLAG / MÜNCHEN



*Jenny Schick*

## AUF SEE UNBESIEGT / 2 BÄNDE

Erlebnisse im Seekrieg, erzählt von Mitkämpfern. Herausgegeben von E. von MANTEY, Vizeadmiral a. D. Mit 57 Bildern gefallener Helden. Geb. je 5 M.

### I. BAND.

AUS DEM INHALT: Mit Scheer auf der Kommandobrücke / Die Vernichtung des englischen Linienschiffes „Goliath“ vor den Dardanellen / Mit dem Marinekorps vor Antwerpen / Belagerung Tsingtau / Die Marine am Euphrat / S. M. S. „Königsberg“ / Das Maschinenpersonal auf einem Schlacht-Kreuzer in der Skagerrakschlacht / Die „Möve“ auf dem Tanganjikasee / Als Schiffsarzt in der Skagerrakschlacht / Der letzte Kampf von S. M. S. „Leipzig“ / Die Versenkung der „Lusitania“ / Der Endkampf von S. M. S. „Cöln“ / Die letzten Stunden von S. M. S. „Wiesbaden“ / U-Boot gegen U-Boot / An der flandrischen Küste u. a.

### II. BAND.

AUS DEM INHALT: Der Untergang der „Mainz“ / Eine U-Bootsfalle (U 93) / Weddigen mit „U 9“ / „Goeben“ und „Breslau“ / Minensuchfahrten in der Nordsee / Todesfahrt der VII. Torpedobootshalf-Flottille / Mit „UC 67“ im Mittelmeer / S. M. S. „Blücher“ / S. M. S. „Ariadne“ / Die brave alte „Augsburg“ / Im Schwarzen Meer / Im Krieges rings um die Erde / Kriegsfahrt nach Odessa / Durchbruch des Hilfskreuzers „Berlin“ / Mit „V 99“ und „V 100“ im Rigaischen Meerbusen / Bei Gibraltar / S. M. S. „Regensburg“ beim letzten Flottenvorstoß.

J. F. LEHMANN'S VERLAG / MÜNCHEN

## DEUTSCHLANDS HELDENKAMPF

Von General der Kavallerie FRIEDRICH v. BERNHARDI.  
Mit 100 Kartenskizzen, 544 Seiten. Gebunden 8.— Goldmark.

Die klare, leicht verständliche, durch zahlreiche Skizzen unterstützte Darstellung macht das Werk zu einem wahren Volksbuch. Zurzeit kann ihm in der deutschen Kriegsliteratur kein ähnliches zusammenfassendes Werk gleichwertig an die Seite gestellt werden. (General v. Kuhl, Deutsche Allg. Ztg.)  
Die beste kurzgefaßte Darstellung des Weltkrieges 1914/18!

## FRIEDRICH DER GROSSE

unser Held und Führer.

Von OSKAR FRITSCH. Mit 31 Tiefdrucktafeln nach Bildern von Menzel, Graff, Pesne, Röchling, Camphausen u. a., sowie 23 Holzschnitten nach Zeichnungen von Adolf Menzel. Kartonierte 4.— M. Gebunden in preußischblaues Leinen 5.— M.

Ein Buch, das durch die lebendige Gestaltungskraft des Verfassers ebenso sehr für sich einnimmt, wie durch die geschmackvolle Aufmachung und die ausgezeichneten Tiefdrucktafeln und Textabbildungen. Das Wirken und Schaffen Friedrichs erstet in starken Bildern und mahnt uns Heutige, die in Parteikleinkram ihre Kraft nutzlos verschwenden, zu endlichem Besinnen und fruchtbringendem Schaffen. Ein schönes Buch für die Jugend, der es ein sicherer Pflichtweiser sein kann.  
O. N., Weserztg., Bremen.

## DIE WELTPOLITISCHEN KRÄFTE DER GEGENWART

Von ERNST BERG. Geheftet 80 Pf.

Vorliegende Schrift zeigt in knappen Zügen und doch mit reichem Material das Kräftespiel, wie es hinter den Kulissen der Weltpolitik vor sich geht, aber dank der Presse, die sich in der Hand jener sich immer mehr um die goldene Internationale gruppierenden Mächte befindet, nicht an die Öffentlichkeit gelangt. — Das deutsche Gewissen schärfen und den Willen stärken will diese Schrift, indem sie die Kräfte aufzeigt, die uns gegenüberstehen und keinen Platz mehr lassen für leichtfertigen Optimismus. Diese rücksichtslos aufrichtig geschriebene Arbeit gehört in die Hand eines jeden Deutschen.  
(Alldeutsche Blätter.)

## DIE OFFIZIERSHETZE ALS POLITISCHES

Kampfmittel und Kulturerscheinung. Von G. A. BOEHM. 1922.  
Geheftet 1.80 M.

J. F. LEHMANN'S VERLAG / MÜNCHEN

## VOLAMEKUM

Handbuch für Luftfahrer (Ballon, Flugzeug, Luftschiff)  
zusammengestellt von

ANSBERT VORREITER und HANS BOYKOW.

Mit 30 Abbildungen, 13 Tabellen und Diagrammen, sowie einer farbigen Standertafel der Vereine des Deutschen Luftfahrer-Verbandes. 1912 erschienen. In Ganzleinen 4 M.

KURZE INHALTSANGABE: Freiballonführung. Wichtige Gesetze, die ein Ballonführer wissen muß. / Praktische Winke für den Ballonführer. Fahrordnung. / Luftschiffführung. / Flugzeugführung. / Navigation. / Astronomische Navigation. / Verschiedene Instrumente zur Führung (Navigation) von Luftfahrzeugen. / Ballonphotographie. / Telegraphie, Post, Geld. / Sprachführer (11 Sprachen). / Wörterbuch für Luftfahrer (deutsch, englisch, französisch). / Bestimmungen des Deutschen Luftfahrer-Verbandes.

## JAHRBUCH DER LUFTFAHRT

Unter Mitarbeit vieler Fachleute herausgegeben von

ANSBERT VORREITER, Ingenieur in Berlin.

I. Jahrg. 1911. Mit 641 Abbildungen, davon 54 auf 18 Tafeln, 16 Tabellen und einer farbigen Standertafel. Gebd. 5 M.

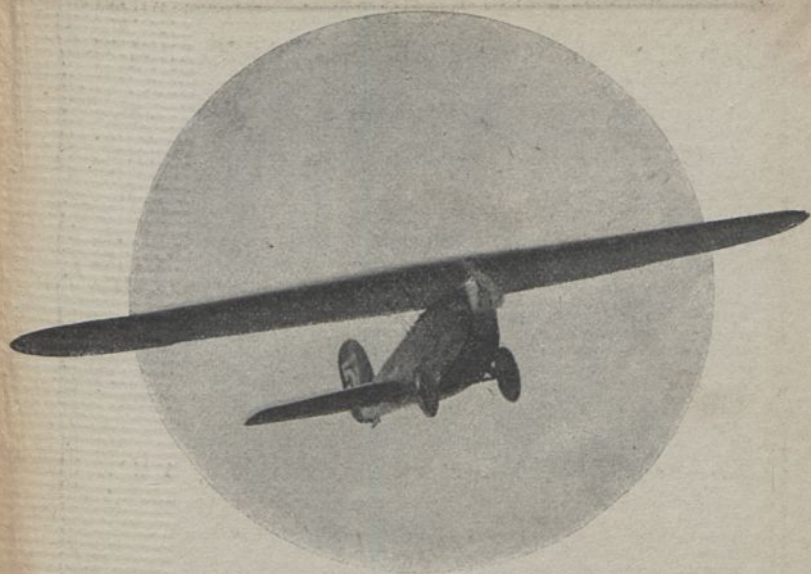
II. Jahrgang 1912. Mit 669 Abbildungen, davon 120 auf 27 Tafeln, 27 Tabellen und 1 farbigen Tafel: Die Ständer der Vereine des Deutschen Luftfahrer-Verbandes. Gebd. 6 Mk.

(Dies sind auf die Hälfte herabgesetzte Preise!)

INHALT des II. Jahrgangs: I. Luftschiffe. — II. Flugzeuge. — III. Luftfahrzeug-Motoren und Propeller. — IV. Gleitflieger und Drachen. — V. Freiballone und Fesselballone. — VI. Luftschiffhallen, Luftschiffhäfen, Luftschiffwerften. — VII. Fortschritte in der Erzeugung von Ballongas. — VIII. Kampf- und Bekämpfungswaffen von Luftfahrzeugen. — IX. Flugplätze und Fliegerschulen. — X. Wissenschaftl. Forschung. — XI. Orientierung und Navigation. — XII. Die bedeutendsten deutschen Patente. — XIII. Zusammenstellung der flugsportlich bedeutendsten Ergebnisse. — XIV. Die Entwicklung des Militärflugwesens. — XV. Vereinswesen. — XVI. Bezugsquellenverzeichnis. — Alphabetisches Schlagwörter- und Namensverzeichnis.

20/II 256

Büh



Sport-Flugzeuge

Schul-Flugzeuge

Schnell-Verkehrs-Limousinen

4 motorige Groß-Flugzeuge

**Udet-Flugzeugbau**

G. m. b. H.

**München**



BIBLIOTEKA GŁÓWNA

351383L11