

KLEINE ILLUSTRIERTE SCHRIFTENREIHE ZUR
GESCHICHTE DER LUFTFAHRT

Die Anfänge der Fliegerei

Teil V

Der Motorfluges
von 1911 bis 1914



Rainer Lüdemann

Die Anfänge der Fliegerei

Teil V

Der Motorflug von 1911 bis zu Beginn
des Ersten Weltkrieges

Rainer Lüdemann

Kleine Illustrierte Schriftenreihe zur
Geschichte der Luftfahrt

Die Anfänge der Fliegerei Teil V

Der Motorflug von 1911 bis zu Beginn des Ersten Weltkrieges

Zweite überarbeitete Ausgabe

Rainer Lüdemann

Impressum:

Texte: © Copyright by Rainer Lüdemann

Umschlag: © Copyright by Rainer Lüdemann

Verlag: Rainer Lüdemann, 59505 Bad Sassendorf, Von-Hardenberg-Straße 10,

Zweite überarbeitete Ausgabe

Bad Sassendorf, 2022

Druck: epubli- ein Service der neopubli GmbH, Berlin

„Wenn alles gegen Dich zu sein scheint, dann erinnere Dich, dass ein Flugzeug nur gegen den Wind abhebt und nicht mit dem Wind.“

Henry Ford

Inhaltsverzeichnis

- [1. Ein Wort vorab](#)
- [2. Gordon-Bennett-Rennen -Rückblick 1909 und 1910](#)
- [3. Technische Entwicklungen und Flugereignisse in Europa 1911/1912](#)
- [4. Die deutsche Heeresverwaltung bestellt erste Flugzeuge](#)
- [5. Das Kaisermanöver 1911](#)
- [6. Flieger der US Navy lassen aufhorchen](#)
- [7. Die Lehr und Versuchsanstalt in Döberitz](#)
- [8. Auswirkungen der Nationalflugspende](#)
- [9. Herausragende internationale Flugleistungen 1911/1912](#)
- [10. Die Entwicklung der Luftfahrt in Europa - 1913 bis zu Beginn des ersten Weltkrieges](#)
- [11. Ohne Rumpf und ohne Schwanz](#)
- [12. Sikorski baut Großflugzeuge in Russland](#)
- [13. Zuverlässigkeitsflug am Oberrhein und Wasserflug-Wettbewerb am Bodensee](#)
- [14. Der Pariser Aero-Salon und die Olympia Aero Exhibition 1913](#)
- [15. Einschätzungen des deutschen Militärflugwesens bis Ende 1913](#)
- [16. Prinz Heinrich Flug 1914](#)
- [17. Britische und französische Entwicklungen im Jahr 1914](#)
- [18. Die europäische Seefliegerei von 1913 bis zu Beginn des Ersten Weltkrieges](#)
- [19. Erster Wasserflug-Wettbewerb am Bodensee](#)
- [20. Schneider Trophy Monaco 1914](#)
- [21. Die Wright/ Smithsonian-Kontroverse - Curtiss und das Aerodrome](#)
- [22. Die weltweit erste Fluggesellschaft nach der DELAG](#)
- [23. Noch zwei Worte zum Schluss](#)
- [24. Flugzeuge 1911 bis 1914](#)
- [25. Quellen- Auswahl-literatur](#)

1. Ein Wort vorab

Ob es sich um den England-Rundflug, den Europa-Rundflug von 1911 oder um das Gordon-Bennet-Rennen in Reims handelte; alle drei Flugveranstaltungen waren absolute Highlights der damaligen Zeit. Zweifellos zählten auch jene Flüge, wie der des Brasilianers Geo Chavez, der im September 1910 mit seinem Bleriot-Eindecker die Alpen überquerte und bei der Landung tödlich verunglückte, ebenfalls zu den sportlichen Höhepunkten. Oder die Überquerung des Kontinents der USA von Cailbraith Perry Rodgers vom 17. September bis zum 5. November 1911 mit einem Wright-Baby. Ein halbes Jahr später verunglückte auch er, als er bei einem Erkundungsflug über Long Beach in einen Schwarm Vögel flog und das Flugzeug in den Ozean stürzte. Die Liste der Flugerfolge könnte beliebig weitergeführt werden.

Das Fliegen war zwischenzeitlich nicht mehr aus dem alltäglichen Leben wegzudenken. Neue Aufgaben waren für die Flugapparate vorgesehen. Gerade in den Jahren unmittelbar vor dem 1. Weltkrieg war die Entwicklung der Fliegerei nicht mehr zu bremsen. Auch wenn die Wright-Brüder der US Air Force zum ersten Militärflugzeug verhalfen, so waren es doch die italienischen Militärs, die aus der sportlichen und friedlichen Erfindung ein Instrument des Krieges machten. Die gesamte Kunst des Krieges musste neu definiert und militärische Vorschriften neu geschrieben werden. Der bekannte General Giulio Douhet erkannte als Erster den strategischen Wert dieser neuen Waffe. Der Übergang von der Theorie zur praktischen Anwendung wurde sehr schnell vollzogen und wurde bereits im libyschen Krieg 1911 realisiert. Große Manöver im August und der italienisch-französische Rundflug im September bestätigten die Kriegsverwendungsfähigkeit des Flugzeuges. Wenige Tage später brach der Krieg in Libyen aus. Es

wurden insgesamt 9 Flugzeuge nach Tripolis verschifft. Dabei waren 2 Bleriot-Eindecker XI, 3 Nieuport-Eindecker, 2 Farman-Doppeldecker und zwei Etrich-Tauben. Die ersten Aktionen erfolgten am 22. Oktober, als vorab Trainingsflüge absolviert werden mussten. Einen Tag später wurde der erste Aufklärungsflug der Luftkriegsgeschichte durchgeführt. Am 1. November erfolgte der erste Bombenabwurf und im März 1912 führte Hauptmann Carlo Piazza den ersten Foto-Aufklärungsflug durch. Das Flugzeug wurde zur Waffe. Wie diese neue Ära der Luftfahrt begann und wie sie sich bis zum ersten Weltkrieg weiterentwickelte, soll in diesem fünften Band beschrieben werden.

Bad Sassendorf 2017

2. Gordon-Bennett-Rennen -Rückblick 1909/1910

Das Gordon-Bennett-Luftrennen wurde von dem amerikanischen Zeitungsverleger James Gordon Bennett ins Leben gerufen. Der enthusiastische Sportsmann ließ diese jährliche Rennveranstaltung für Yachten, Ballone und Flugzeuge organisieren. Der erste Wettbewerb war ausschließlich für Ballone und Ballonfahrer vorgesehen und wurde erstmalig 1906 in Paris durchgeführt. Die Amerikaner Lt. Frank Purdy Lahm und Co-Pilot-Henry Hersey gewannen diesen Wettbewerb in ihrem Kohle-Gas-Ballon »United States« (Vereinigte Staaten).

Die Gordon-Bennett Ballon-Wettbewerbe finden immer noch in dem Land der jüngsten Gewinner statt. Das letzte Ballon-Rennen fand im letzten Jahr im August bei Pau, Frankreich, statt und wurde von den beiden Schweizern Kurt Frieden und Pascal Witprächtiger gewonnen

Der erste Gordon-Bennett-Wettbewerb für Flugzeuge, wie schon in Teil VI dieser Schriftenreihe beschrieben, war das Geschwindigkeitsrennen, das im Jahre 1909 in Reims nach den Flug-Meeting von Glenn Hammond Curtiss gewonnen wurde. Die großen europäischen Hersteller, ausschließlich französische Firmen, waren auf den verschiedensten Veranstaltungen mit einer großen Vielfalt von Flugzeugtypen vertreten. Da waren Flugzeuge von Blériot, Voisin, Antoinette und Farman und sogar mehrere, von französischen Firmen gebauten Wright-Flieger. Die Wright's selber waren auf dieser Veranstaltung nicht dabei, ihr Name war aber durch die zahlreichen Nachbauten ihrer Flugzeuge stets präsent.

Der Aero Club of America, nominierte Glenn Curtiss, der die Scientific American Trophäe ein Jahr zuvor gewann. Der Entwurf des Curtiss' June Bug war nicht ganz so gut gelungen wie der des Wright Flyers, das wussten übrigens

die Wright-Brüder. Insgeheim hofften sie den Sieg mit einem ihrer Flieger klar zu machen. Leider gelang dies nicht, denn, obwohl ihr Flieger wendiger als die europäischen Flugzeuge war, konnte er in punkto Geschwindigkeit nicht mithalten

Am letzten Tag des Meetings in Reims fand das Rennen um den Gordon-Bennett-Preis statt. Der Wettbewerb wurde vornehmlich von Eugene Lefebvre , Hubert Latham , Louis Blériot, George Cockburn (ein Schotte mit Farman Doppeldecker) und Glenn H. Curtiss ausgetragen, der mit seinem »Rheims-Racer«, ein etwas abgespecktes Modell seines Goldenen Flyers, an den Start ging. Der Kurs bestand aus zwei 6-Meilen (10km)-Strecken, an deren Wendepunkte große Pylonen standen, die umflogen werden mussten. Jedes Flugzeug ging allein an den Start und musste die Hin- und Rückstrecke schnellstmöglich durchfliegen. Cockburn war der einzige Teilnehmer, der die Prüfung nicht abschließen konnte. Sein Flugzeug stürzte nach der ersten Runde auf einem Feld in einen Heuhaufen. Die anderen begeisterten das Publikum und machten mit ihren scharfen Kurven und mit ihren Tiefflügen das Rennen ausgesprochen spannend. Aufgrund starker Winde war Curtiss' Flug sehr holprig und er war ständig bemüht sein Flugzeug unter Kontrolle zu halten, um die Umrundung der Pylonen möglichst effektiv gestalten zu können. Der Pilot zeigte eine außergewöhnliche fliegerische Leistung, denn als er landete, standen 15 Minuten und 50,4 Sekunden auf der Stoppuhr. Die Franzosen Lefebvre und Latham kamen nicht einmal ansatzweise an diese Zeit heran. Die französischen Hoffnungen ruhten jetzt allein auf Blériot, der sich dazu entschloss, selbst mit seinem Flugzeug zu fliegen und Leon Delagrangé zu ersetzen, der die Blériot-Flugzeuge während des ganzen Meetings geflogen hatte. Delagrangé war es auch, der in der Luft eine Beinahe-Kollision mit dem Flieger von Louis Paulhan am Tag zuvor herbeiführte.

Während eines Testfluges hatte er mit seiner Blériot XII eine Runde zehn Sekunden schneller absolviert als Curtiss, der

von der Seitenlinie aus den Flug beobachtete. Aber während des offiziellen Rennens nahm Bleriot die Wenden zu weit, schwang weiter aus als nötig und verlor dabei wertvolle Zeit. Obwohl alles so aussah, dass er trotzdem gewonnen hatte, stand der Zeiger der Uhr erst bei 15 Minuten und 56,2 Sekunden still. Er brauchte also 5,8 Sekunden länger als Curtiss. Übermotivation und vielleicht auch sein größeres Gewicht, denn er war einige Kilogramm schwerer als Delagrange, nötigten ihn mit Sicherheit über seine Leistung nachzudenken. Ob sein Gewicht verantwortlich für diese zusätzlichen 5,8 Sekunden war, steht in den Sternen. Curtiss hingegen wurde als »Champion-Aviator of the World« in allen französischen Gazetten und natürlich auch in Dayton gefeiert.

Als Glenn Curtiss 1909 das erste Gordon-Bennett-Rennen für sich entschied, machten es sich die USA zur Pflicht ein zweites Mal auf dem Siegereck zu stehen zu wollen. Dies war beim ersten großen Luftrennen in den USA vom 22. bis 30. Oktober in Belmont Park, Long Island, New York auch so geplant. Den Termin für dieses Rennen im späten Oktober des Jahres 1910 festzulegen, war nach Expertenmeinung doch eine recht ungeschickte Wahl, da man zu dieser Jahreszeit, durch die unmittelbare Nähe des Atlantiks, mit sehr schlechten Flugbedingungen auf der Halbinsel rechnen musste.

Das zweite Gordon-Bennett-Rennen ging über 20 Runden auf einem 5-km langen mit Pylonen markierten Rundkurs. Der Brite Claude Grahame-White legte die Messlatte in seinem neuen modifizierten 100 PS-Bleriot XIbis-Eindecker sehr hoch und erzielte mit einer Gesamtflugzeit von 1 h 10 min 04s und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 61,0 Meilen pro Stunde (98,16 km/h) einen neuen Weltrekord für diese Strecke. Danach startete der Franzose Alfred Leblanc in einer Blériot XI. Jede seiner Rundenzeiten war schneller als jene von Graham-White, und das sehr deutlich. Bis zum

Ende der 19. Runde führte Leblanc um mehr als fünf Minuten (!!!)

Dann verließ ihn das Rennglück. In der letzten Runde ging ihm der Sprit aus und Leblanc musste eine Notlandung (mit stehendem Propeller) durchführen. Dabei blieb er mit der Tragfläche an einem Telegraphenmast hängen und machte Bruch. Sein Flugzeug wurde dabei vollständig demontiert, er aber überstand den Unfall mit nur leichten Verletzungen. Fast eine Stunde zurück und damit weit abgeschlagen auf dem zweiten Platz flog der Amerikaner John Moissant mit seiner Blériot XI mit durchschnittlich nur 33,7 mph (54,23 km/h).

Das Treffen endete mit einem säuerlichen Beigeschmack, da am Ende wieder einmal um die Auslegung der Regeln für das Rennen um die Freiheitsstatue gestritten wurde und einen Rechtsstreit hervorbrachte. Viele der Piloten boykottierten im Anschluss das große Awards-Banquet. Trotzdem demonstrierte diese Veranstaltung den raschen Fortschritt in der Luftfahrttechnik und hat damit das steigende Leistungsvermögen des Flugzeuges der Welt gezeigt.

Folgende Platzierungen müssen festgehalten werden:

1. Platz - Claude Grahame-White (10) mit Bleriot XIbis ; Zeit 1:01:04.74 bei 61.04 mph (98,23 km/h)
2. Platz - John Moissant (21) mit Bleriot XI; Zeit 1:57:44.85 bei 33.74 mph (54,29 km/h)
3. Platz - Hubert Latham (16) Antoinette 6:45:28.73
4. Platz - Alfred Leblanc (17)- mit Bleriot XI, Abbruch durch Crash in der 19/20 Runde mit bis dahin V 67 mph (107,82 km/h)

Weiterhin nahmen teil:

- Armstrong Drexel (7) mit Bleriot XI, Abbruch in der 8. Runde
- Charles Hamilton mit Hamiltonian, Disqualifizierung , nicht rechtzeitig gestartet



Gordon-Bennett-Trophäe

3. Entwicklungen und Flugereignisse in Europa

Um die Jahreswende 1910/1911 war an eine Verwendungsfähigkeit des Flugzeuges für den Krieg noch gar nicht zu denken. Es konnten jedoch erhebliche technische Fortschritte, vor allem in Bezug auf die Betriebssicherheit, erzielt werden. Waren noch ein Vielzahl von Brüchen von Spanndrähten, Flügeln und anderen Bauteilen zu verzeichnen, die jedes Mal Ursache schwerer Unfälle waren, so sind diese in der zweiten Hälfte des Jahres 1911 seltener vorgekommen. Der technische Fortschritt stellte sich derzeit vor allem durch die überdurchschnittliche Tragfähigkeit der Flugapparate dar. Hier sei besonders an den Flug von Simon Brunnhuber mit seinem Albatros-Flugzeug erinnert. Brunnhuber hatte im August 1910 sein Flugzeugführerzeugnis abgelegt und absolvierte im Dezember des gleichen Jahres schon mit 4 Passagieren einen 5 km-Flug über dem Platz in Johannisthal. Aber auch in Frankreich wurden hervorragende Leistungen vollbracht. So stieg das in Europa erste „Großflugzeug“ von Blériot, der „Luftomnibus“, mit 8 Passagieren in die Luft. Dabei brachte das Flugzeug ein Gesamtgewicht von 500 kg in die Höhe. Dieses Fluggerät war für den bekannten Förderer der französischen Luftfahrt, Émile Deutsch de la Meurthe, bestimmt. Es besaß eine abgeschlossene Kabine und wurde Anfang 1911 fertig gestellt. Die aus der üblichen Bleriot-Type entwickelte Version wurde von einem 100 PS-Gnôme-Motor angetrieben und besaß ein vorgesetztes Höhensteuer nach Farman.

Wenig später folgten kurze Flüge der Doppeldecker von Bréguet und Sommer mit 11 bzw. 12 Personen an Bord. Das entsprach jeweils einem Fluggewicht von 578 kg bzw. 653 kg. Dem nicht genug; Sommer legte noch einem drauf und flog mit 7 Passagieren 100 km weit und legte die Strecke in

1 ½ Stunden zurück. Auch die Fluggeschwindigkeit nahm erheblich zu. Während im Jahr 1910 noch 100 bis 110 km/h geflogen werden konnten, wurden im ersten Halbjahr 1911 schon 133 km/h erreicht. Die vorab genannten Eigenschaften der Flugzeuge ließ die Heeresverwaltungen aller großen Nationen aufhören. Schnelligkeit und Stabilität ließen auf eine vielfältige Nutzung der Apparate hoffen, auch militärisch. Auf der anderen Seite musste man lernen, die zunehmende Geschwindigkeit gerade bei der Landung in den Griff zu bekommen (geeignete Landebahnen, stabileres und gefedertes Fahrwerk etc.)

Das dritte Gordon-Bennett-Rennen 1911 in England fand bei Eastchurch auf dem Flugfeld der Royal Aeronautical Society am 1. Juli statt und zog rund 10.000 Zuschauern an, trotz des etwas abgelegenen Standortes. Sowohl Frankreich als auch Großbritannien gingen mit jeweils drei Piloten an den Start. Unter den britischen Teilnehmern befand sich auch ein Bristol-Prier-Eindecker von Grahame Gilmour, der aber nicht rechtzeitig fertig wurde um an dem Rennen teilnehmen zu können.

Der Bristol-Prier-Eindecker wurde in verschiedenen Konfigurationen mit Zugpropeller für die Bristol Aeroplane Company und für Pierre Prier, dem ehemaligen Chef-Pilot der Bleriot-Schule in Hendon, gebaut. Prier trat der Firma Bristol im Juli 1911 bei. Zu diesem Zeitpunkt fehlte bei Bristol ein fähiger Designer, da George Challenger und Archibald Low, die ehemaligen Macher bei Bristol, das Unternehmen verlassen hatten, um für die neu gegründete Aircraft Division Vickers zu arbeiten. Prier's erste Arbeit bei Bristol war dieser Eindecker, der der Bleriot XI glich und von einem 50 PS Gnome Umlaufmotor angetrieben wurde.

Der Wettbewerb fiel mit dem »Circuit of Europe Air Race« zeitlich zusammen. Der britische Pilot James Valentine entschied sich für diesen Flugwettbewerb weil Charles Weymann, der einzige amerikanische Teilnehmer, seine Nominierung zu diesem Rennen für en Rundflug in Europa

zurückzog und dafür die Teilnahme am Gordon-Bennett-Wettbewerb bevorzugte.

Der Beginn des Wettbewerbs wurde durch schlechtes Wetter verzögert, und der erste Teilnehmer, Gustav Hamel, kam zur festgelegten Startzeit 14.50 Uhr an die Startlinie. Er flog einen Blériot XXIII Eindecker, der kurz vor dem Rennen modifiziert wurde. Hamel ließ die Flügel seines Flugzeuges um etwa einen Meter (39 Zoll) verkürzen. Durch eine Fehleinschätzung beim Durchflug der erste Kurve und stürzte er bei hoher Geschwindigkeit, wahrscheinlich wegen Strömungsabriss, ab. Glücklicher Weise kam er ohne schwere Verletzungen davon. Um 15:00 startete Louis Chevalier. Er flog mit einer Nieuport II, die von einem 28 PS (21 kW) Nieuport Motor angetrieben wurde.

Nach fünf Runden zeigte sein Motor technische Schwierigkeiten und schließlich musste er nach elf Runden notlanden. Das Fahrwerk wurde dabei stark beschädigt. Er unternahm sofort einen Versuch mit dem Ersatzflugzeug zu starten, aber kurz nach dem Start erlitt er ebenfalls einen Motorschaden und war gezwungen aufzugeben. Weymann hob um 15:45 ab und beeindruckte die Zuschauer mit seinen Steilkurven bei den Wendemanövern. Eine Stunde später, um 16:47 h, startete Alexander Ogilvie . Er flog das Flugzeug, mit dem er den Wettbewerb im Jahr zuvor als Dritter beendet hatte. Das Flugzeug wurde nun von einem 50 PS N.E.C Motor angetrieben. Zum Schluss starteten Edouard Nieuport und Alfred Leblanc. Leblanc hatte sich gerade von einer Grippe erholt und flog etwas vorsichtiger, aufgrund des Unfalls von Hamel. Vor allem flog er die Kurven nicht so steil wie Weymann oder Nieuport. Mit einem weniger leistungsstarken Motor konnte er so keine ernsthafte Konkurrenz für Weymann und Leblanc sein und belegte nur den 3. Platz.

Die weiteren Platzierungen wurden wie folgt festgelegt:

1. C.T. Weymann mit Nieuport II in 71 min und 36,2 Sekunden, Geschwind. 125,69 km/h