

Zeitschrift:	Prisma : illustrierte Monatsschrift für Natur, Forschung und Technik
Band:	7 (1952)
Heft:	5
Artikel:	Luftreise im Düsenflugzeug : das Reaktionsflugzeug setzt sich auch im Zivilluftverkehr durch
Autor:	Killer, Jakob
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-653936

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 11.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

LUFTREISE

im Düsenflugzeug

Das Reaktionsflugzeug setzt sich auch im Zivilluftverkehr durch

Von Jakob Killer

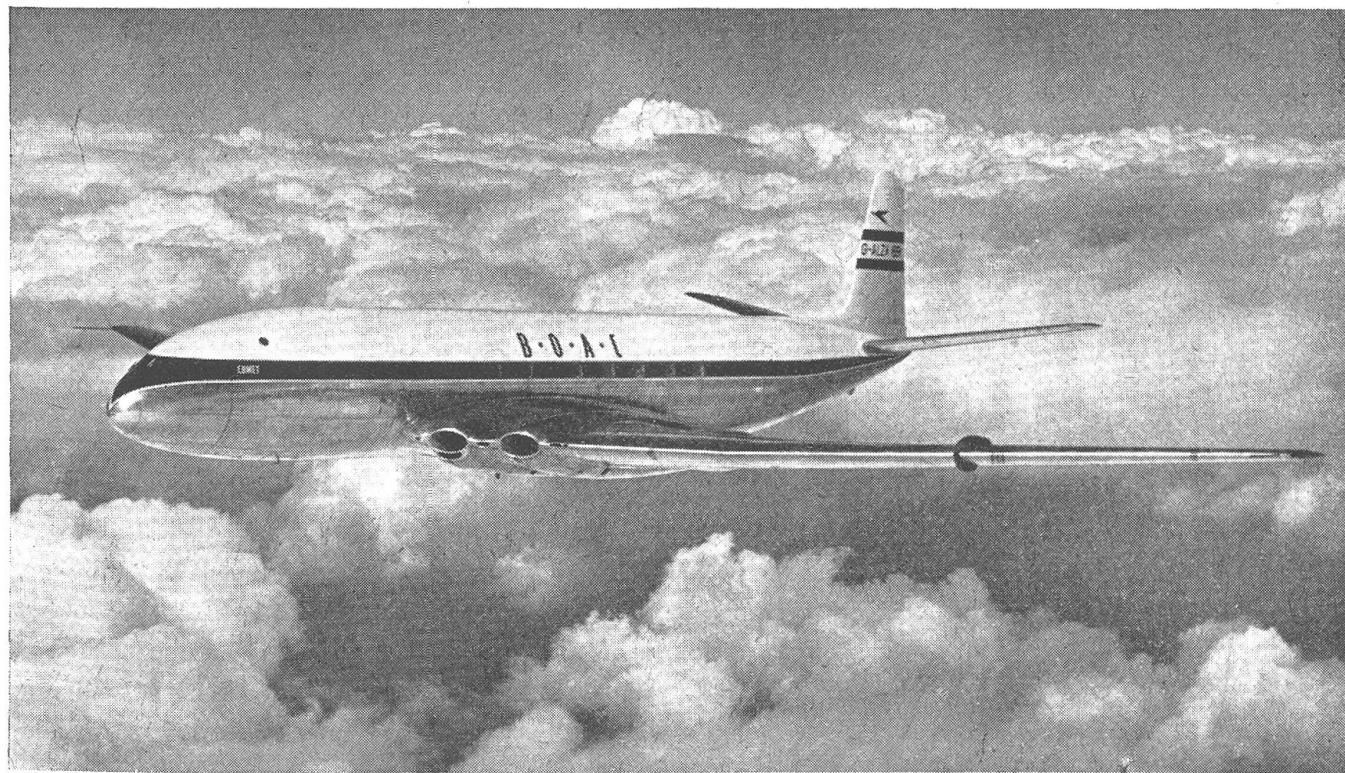
DK 656.7 : 629.13.035.4

Es mehren sich die Anzeichen, daß der Zivilluftverkehr vor einer neuen Epoche steht. Das Düsenflugzeug, bisher nur der Luftwaffe vorbehalten, setzt sich nun auch im Passagierverkehr durch. In England hat man die Versuchsflüge mit dem von der Firma De Havilland gebauten Düsen-Verkehrsflugzeug „Comet“ schon vor einigen Monaten erfolgreich abgeschlossen, die Serienfabrikation hat begonnen und der Maschinentyp ist bereits in den gewerbsmäßigen Luftverkehr eingebaut.

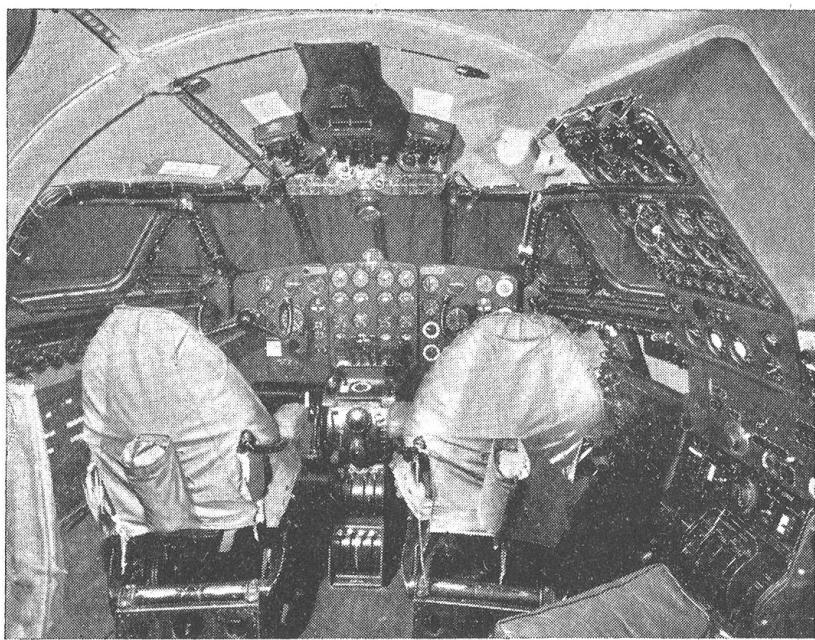
Selbstverständlich sind die Fluggesellschaften von einer plötzlichen Umstellung von Kolbenmotor- auf Düsenflugzeuge wenig erbaut, haben

sie doch gerade erst Millionen und aber Millionen in Kolbenmotorflugzeuge investiert. Sie gehen deshalb nur sehr zögernd an die Verwendung von Reaktionsflugzeugen heran, denn sie ersehen darin die Gefahr, ihre heutigen Flugzeuge nicht mehr voll ausnutzen zu können und frühzeitig aus dem Flugdienst zurückziehen zu müssen, bevor diese eigentlich abgeschrieben sind.

Trotz solcher Gegenargumente hat sich die englische Luftverkehrsgesellschaft BOAC (British Overseas Airways Corporation) dennoch entschlossen, eine Anzahl „Comet“-Düsenflugzeuge in den regulären Luftverkehr einzube-



Mit diesem Flugzeugtyp, der De-Havilland-„Comet“, die mit vier Düsenmotoren ausgerüstet ist, hat die BOAC den Passagierverkehr von London nach Südafrika aufgenommen



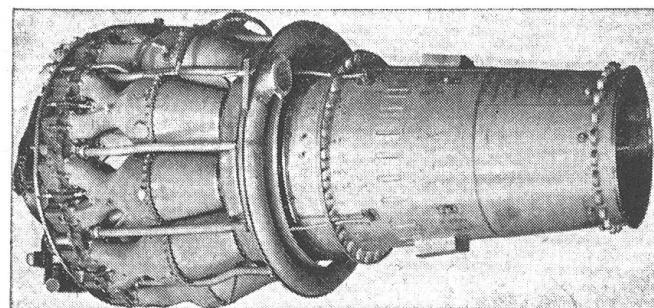
Im Führerraum der „Comet“ sind die vielen Instrumente und Bedienungshebel übersichtlich angeordnet. Links der Sitz des Kommandanten, rechts der des Piloten

ihrer 4000 km messenden Nonstop-Fluglinie von Rio de Janeiro nach Lima die bisherigen Constellation-Maschinen durch Comets ersetzen. Die Canadian Pacific-Airlines will diese Maschine auf ihrer Pazifikstrecke in Dienst nehmen.

Unter kontinental europäischen Gesellschaften wäre die Compagnie Nationale „Air France“ zu nennen, die sich entschlossen hat, drei Düsenflugzeuge vom Typ „Comet“ anzuschaffen. Ebenso gedenkt die „Union Aéromaritime de Transport“ ab kommenden Herbst diesen Typ auf ihren Linien von Frankreich nach Afrika und Indochina einzusetzen.

ziehen und zunächst auf den Linien des Commonwealth einzusetzen. Die Linie London—Johannesburg, die seit Anfang Mai mit dem Düsenflugzeug „Comet“ beflogen wird, trennt die zwei Städte nur noch mit einer Flugdauer von 19 Stunden voneinander, während es bisher noch 36 Stunden waren.

Auch einige andere Fluggesellschaften haben in letzter Zeit ihre bisherigen Vorurteile gegenüber dem Düsen-Verkehrsflugzeug aufgegeben und zeigen bereits reges Interesse für Reaktionsflugzeuge. Außer den 14 für die BOAC bestimmten „Comets“ will die südamerikanische Panair do Brasil voraussichtlich ab 1954 auf



Das De-Havilland-Comet-Düsentrtriebwerk. Jeder dieser Motoren, von denen die Düsenverkehrsflugzeuge vier Stück besitzen, hat eine Schubleistung von 2,275 kg. Die Apparate, die über 36 Passagierplätze verfügen, 28 m lang, 8,65 m hoch sind und eine Spannweite von 28,35 m haben, können eine Höchstgeschwindigkeit von 860 km/st und eine durchschnittliche Reisegeschwindigkeit von 790 km/st entwickeln. Sie haben einen Aktionsradius von 5700 km

Wie aus England berichtet wird, ist für das Jahr 1954 die Einführung der „Comet II“ in den zivilen Flugdienst vorgesehen. Diese „Comet II“, der als Antrieb die großen Rolls Royce-„Avon“-Axialdüsenmotoren dienen und die einen Gipelpunkt in der Entwicklung der Düsenverkehrsflugzeuge darstellen dürfte, wird einen größeren Flugbereich, etwas höhere Geschwindigkeit und wahrscheinlich auch einen größeren Rumpf haben, so daß sie mindestens 44 bis 48 Passagiere wird befördern können, wogegen die „Comet I“ derzeit nur für 36 Passagiere Platz hat. Die „Comet II“ wird Flugstrecken bis zu 4000 km Länge ohne Zwischenlandung bewältigen können.

Damit ist zwar noch keineswegs das Schicksal der Kolbenmotorflugzeuge an sich entschieden, aber man darf annehmen, daß das Reisepublikum die Schnelligkeit des Düsen-Verkehrsflugzeuges bevorzugen wird und bei Bewährung dieser Typen mit der Zeit wohl sämtliche Luftverkehrsgesellschaften gezwungen sein werden, ihre Kolbenmotor- durch Düsenflugzeuge zu ersetzen.