

# Inhaltsverzeichnis

Die B.O.A.C. eröffnet 1952 mit der Comet 1 das Jet-Zeitalter.....	4	<b>Die Triebwerks-Frage wird gelöst</b>	
<b>Theoretische Grundlagen und Zusammenhänge</b>		Erste schubstarke und langlebige Zivilturbinen entstehen.....	142
Der Strahltrieb ist für den Schnellflug wie geschaffen.....	10	Zweistrom-Triebwerk schlägt den Einkreiser um Längen.....	148
Das Luftmeer, die Machzahl und die ominöse Schallmauer.....	18	<b>Veränderungen am Himmel und am Boden</b>	
Die Flächenregel als grundlegende neue Entwurfsmethode.....	20	Luftstraßen bringen mehr Sicherheit in den Liniendienst.....	154
Junkers gibt mit Ju 287 die Richtung vor.....	22	Flughäfen müssen nachrüsten.....	156
Flächenregel beinhaltet den Pfeilflügel.....	24	<b>Die Comet-Nachfolger</b>	
<b>Die Vorgeschichte des Jet-Zeitalters</b>		B 367-80 begründet das klassische Strahlflugzeug-Design.....	160
Die Vorherrschaft amerikanischer Kolbenmotor-Flugzeuge.....	28	Boeings Doppelstrategie zahlt sich doppelt und dreifach aus.....	168
Die Amerikaner lehnen die Turbine ab.....	30	Den Fluggesellschaften ist die Dash-80 schon wieder zu klein.....	172
Die Betriebskosten der DC-6B bleiben einfach konkurrenzlos.....	32	Chrustschow schockt England mit „geheimnisvoller“ Tu-104.....	176
Die Douglas-Commercials erobern die Märkte im Sturm.....	36	Auch die sowjetische Aeroflot muß mit jeder Kopeke rechnen.....	186
Der ideale Motor für die Douglas DC-6.....	40	Die Caravelle ist eine Comet für die Kurz- und Mittelstrecke.....	194
Lockheed's Constellation hat nur auf langen Strecken Erfolg.....	42	Kleine Caravelle hat's schwer beim Verkauf nach Übersee.....	198
Douglas-Muster im Vergleich zu Connies und Super-Connies.....	48	England verspielt Führung im Zivilflugzeugbau offenen Auges.....	204
Das Flugzeug konkurriert mit dem Schiff über den Atlantik.....	54	Die direkten Betriebskosten als das Kriterium der Wahrheit.....	212
<b>Allgemeines und Besonderes zum dynamischen Auftrieb</b>		Die neue Boeing 707 zeigt die Entwicklungsrichtung auf.....	214
Die Energiebilanz verlangt nach einer „Flügel-Zirkulation“.....	56	Die bequemere DC-8 unterliegt der ökonomischeren 707.....	218
Zusatzauftrieb mittels gewölbter Dicke.....	60	In der jungen DDR übernimmt Junkers wieder die Führung.....	226
Strömungsverhältnisse beim Fliegen nahe der Schallgrenze.....	62	Die Genesis eines Junkers-Kollektivs.....	228
<b>Die Entwicklungsgeschichte der de Havilland „Comet“</b>		Diskrepanz von modernem Zellenbau und zurückbleibender	
Brabazon-Komitee denkt über die Zukunft des Empire nach.....	66	Geräteindustrie.....	234
Comet soll weiterer Edelstein in der britischen Krone werden.....	68	Die weiterentwickelte 152/II mutiert immer mehr zu einer	
Englische Schwalbe D.H. 108 fliegt eher schlecht als recht.....	70	Fehlenwicklung.....	238
De Havilland muß auf Erfahrungen mit der deutschen		Westdeutscher Staat hat für zivile HFB-314 kein Geld übrig.....	242
Schwalbe zurückgreifen.....	72	<b>Direktvergleich von Verkehrsflugzeugen</b>	
Ein Entwurf zum „Stretchen“.....	74	Verkehrsflugzeuge im Fokus ihrer direkten Betriebskosten.....	244
Flugerprobung mit Gewichtsproblemen aber ohne technische		<b>Anhang</b>	
Komplikationen.....	76	Bruchlasterprobung erklärt am Beispiel der Dresden-152.....	252
1. Prototyp fliegt in Farnborough.....	78	Bauweisen, Umrechnungseinheiten, Formelzeichen, Daten.....	262
Vom Reißbrett auf die Fertigungsstraße.....	80	Inhaltsverzeichnis / Impressum.....	264
Die Flugleistungen der Comet 1 und 1A.....	84		
Die Vorbereitungen auf den Liniendienst erfordern neue Mittel			
und Methoden.....	86		
Die Kometen bei der B.O.A.C. brechen Rekord um Rekord.....	88		
Der Siegeszug der Comet 1A wetterleuchtet bis in die USA.....	94		
Serie 1A wird Englands Exportschlager.....	96		
Comet 2 fliegt mit Axial-Avons bis an ihre Leistungsgrenzen.....	108		
Kunden ziehen ihre Bestellungen zurück.....	114		
Comet 3 soll die DH-106-Reihe krönen.....	116		
Die beispiellose Unglücksserie der Comet nimmt ihren Lauf.....	118		
Die explosive Dekompression einer aufgeladenen Druckzelle.....	122		
Druck- und Böenbelastung unterschätzt.....	124		
Neues Konstruktionsprinzip erhöht dynamische Festigkeit.....	128		
Die Renaissance der kolbenmotorgetriebenen Flugzeuge.....	132		
<b>Kriterien für Kabinen-Entwürfe</b>			
Die Rumpfbreite bestimmt maßgeblich die Betriebskosten.....	134		
Ein Rumpf will sorgfältig entworfen sein.....	138		

ISBN-978-3-931770-75-4

Nicht gekennzeichnetes Bildmaterial  
aus Archiv des Verfassers

## IMPRESSUM

### 1. Auflage 2008

Copyright by Holger Lorenz / hollipress-Eigenverlag  
Nachdruck, auch einzelner Teile, ist verboten. Übersetzung, Speicherung, Vervielfältigung und Verbreitung einschließlich Übernahme auf elektronische Datenträger sowie Übertragung in andere Medien sind nur mit Genehmigung des Herausgebers erlaubt.

Redaktionsschluß: 19. Februar 2008

Layout/Satz: Holger Lorenz

Bildbearbeitung: Holger Lorenz

Druck/Buchbinderei: Druck- und Verlagsgesellschaft Marienberg mbH

**Vertrieb:** Druck- und Verlagsgesellschaft Marienberg mbH, Industriestraße 7  
in 09496 Marienberg, Fax: 03735/234 86, Tel.: 03735/916 40,  
www.buecher-aus-dem-erzgebirge.de

Printed in Germany