

Erste Streckenanalysen werden den Kunden offeriert

Bei den Fluggesellschaften herrschte Skepsis angesichts des angebrochenen Düsenzeitalters. Es war zwar klar, daß die neue Technik nicht aufzuhalten war. Doch unklar blieb auch 1950 weiterhin, welche zusätzlichen Kosten auf die Airlines zukommen würden und wie die gemischte Abfertigung von Kolbenmotorflugzeugen und Düsenflugzeugen am Boden oder im Warteraum funktionieren würde. Die Briten konnten also nicht einfach neue Düsenflugzeuge in den Markt drücken, die BOAC mußte auch vorangehen und der Welt die Vorteile der Düsenteknik aufzeigen.



Dieses Foto zeigt den Prototyp G-ALVG mit Datum 4. September 1950, wahrscheinlich bei einem Vorbereitungsflug auf die Farnborough-Ausstellung, die am darauf folgenden Dienstag, den 5. September 1950, beginnen und bis zum 10. andauern wird.

Vertreter einer kanadischen Delegation in Farnborough im September 1950 vor ihrem Modell der "Empress of Vancouver": Rechts der Präsident der Canadian Pacific Airlines Grant McConachie und links CPA-Manager W. Townley und in der Mitte aus dem Verteidigungsministerium Alan McDonald.

Im Mai 1950 hatte die International Air Transport Association (IATA) eine technische Konferenz in New Jersey veranstaltet, bei der die Flugzeugproduzenten den Fluggesellschaften eine Orientierung geben sollten, worauf es im beginnenden zivilen Düsenverkehr ankommen würde. Seit dem Erstflug der Comet war fast ein Jahr vergangen und mittlerweile hatten sich auch Hersteller anderer Länder Gedanken zu dem Thema gemacht. Dennoch dominierten hier eindeutig die Engländer, die den anderen Ländern doch einige Jahre voraus waren. Die De-Havilland-Vertreter konn-



ten viele Details über den bisherigen Einsatz der Comet zur Diskussion stellen, inzwischen auch schon zu den Besonderheiten der Bodenabfertigung und dem Zusammenspiel mit Kolbenmotorflugzeugen.

Ein wichtiger Punkt war das Verhältnis von Reichweite und den mitzuführenden Reservekraftstoffmengen beim Landen an hochfrequentierten Airports und das bei schlechtem Wetter.

Hierzu konnten die DH-Vertreter auf die bisher gemachten Comet-Erfahrungen zurückgreifen und folgendes mitteilen: Der Fakt, daß ein Düsenflugzeug ei-



nen hohen Spritverbrauch in geringer Flughöhe hat, bedeutet, daß ein prozentual größerer Kraftstoffanteil als Reserve mitgeführt werden muß, wobei wiederum Gegenwindinflüsse gegenüber Kolbenmotorflugzeugen geringer sind.

Aufgrund der Messungen beim Prototyp ergab sich eine ökonomische Reichweite der Comet zwischen 1.000 und 2.000 Meilen (1.600 bis 3.200 km). Als



Die vier Fotos zeigen die G-ALVG beim Anflug auf Farnborough, unmittelbar nach der Landung, dann während eines Schaufluges über der Zuschauermenge und schließlich auf ihrem Platz am Rollfeldrand. An diesem 6. September 1950 trägt die G-ALVG eine wieder veränderte BOAC-Livree, diesmal mit einer weißen Schrift "DE HAVILLAND COMET" und einem bis zur Rumpfspitze heruntergezogenen königsblauen Fensterstreifen.

Maßstab diente die längste Strecke, auf der eine vernünftige Nutzlast befördert werden konnte in Abhängigkeit von den Witterungsverhältnissen und den Daten des Flughafens. Dabei zeigte sich, daß auf den Haupttrouten des internationalen Flugverkehrs die Comet gewinnbringend eingesetzt werden kann, auch falls Zwischenlandungen notwendig sind. Es bestünde auch die Möglichkeit der Luftbetankung, wodurch die Comet mit ihrer vollen Nutzlast von 14.000 lb bei al-



len Wetterlagen fliegen könne. Andererseits könne das Flugzeug, falls das Betanken fehlschläge, auch bei schlechtem Wetter zum Ausgangsflughafen zurückkehren.

Inbezug auf die Luftverkehrskontrolle bemerkten die DH-Vertreter, daß es hier grundsätzlich neuer Wege bedürfe, um den wachsenden Weltluftverkehr zu bewältigen. Der Düsenverkehr würde den Prozeß nur beschleunigen.

Die doppelte Geschwindigkeit des Düsenflugzeuges erfordere von der Besatzung ein schnelleres Handeln insbeson-