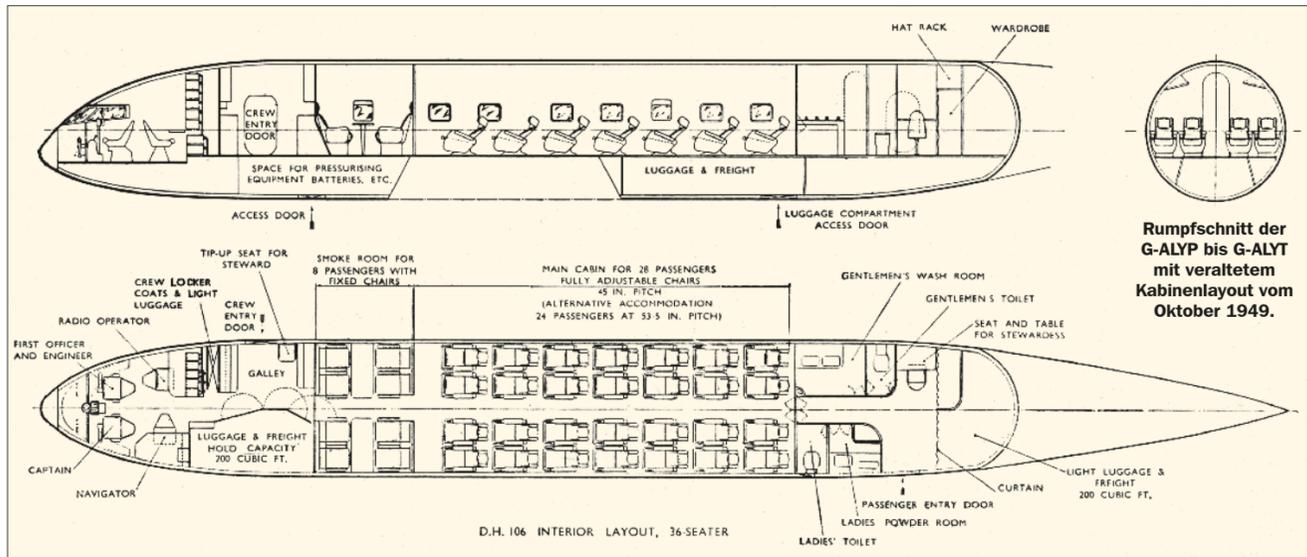




Das Wagenfahrwerk des 160-Tonnen-Bombers Convair B-36 A.



die beiden Comet-Prototypen erheblich zur Zulassung der Serienflugzeuge beitragen, aber eben nicht selbst absolvieren. De Havilland wollte mit der Ghost-Comet Zeit sparen und nicht aufs Avon-Triebwerk warten. Letztlich ist man im Juli 1949 bereits geflogen, aber zu wel-

chem Preis? Mindestens ein Prototyp ist umsonst gebaut worden, was einem Jahr Verlust entspricht. Das ganze Jahr 1951 würde mit der Erprobung der G-ALYP vergehen, was ein weiteres Verlustjahr bedeutet. Man hatte also durch diesen Produktionsablauf auf der einen



Die zwei Fotos oben zeigen den Convairbomber B-36, der mit dem Bogie-Fahrwerk erstmals am 4. Dezember 1947 als Vorseifenflugzeug YB-36 A flog.

Im November 1948 begannen bei de Havilland die Konstruktionsarbeiten am Bogie-Fahrwerk der Comet 1. Links die G-ALYP, oben die Fahrwerksschemel und rechts das Comet-Fahrwerk vor dem Einbau ins Flugzeug.

Seite zwei Jahre Flugerprobung gewonnen, auf der anderen Seite aber zwei Jahre am Auslieferungstermin verloren. Ein sogenanntes Nullsummenspiel, das aber nur für den Zeitplan zutrif. Finanziell betrachtet, war es ein Verlust, weil der Prototypenbau Zeit und Geld kostet



Das Wagenfahrwerk des 50-Tonnen-Passagierjets Comet 1.



Für kurze Zeit trug die G-ALYP diese über die ganze Flügeltiefe reichenden Grenzsichtzäune.

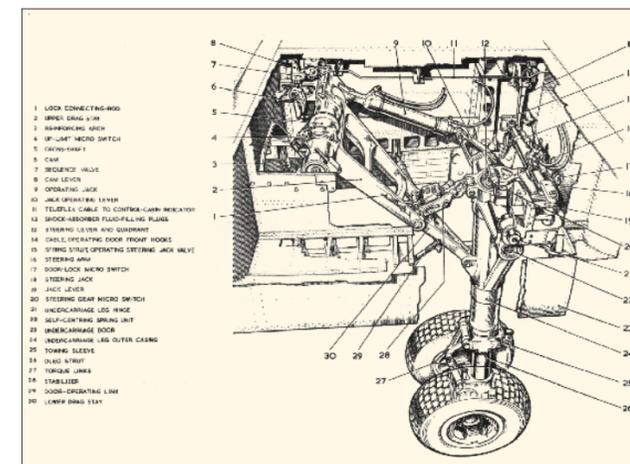
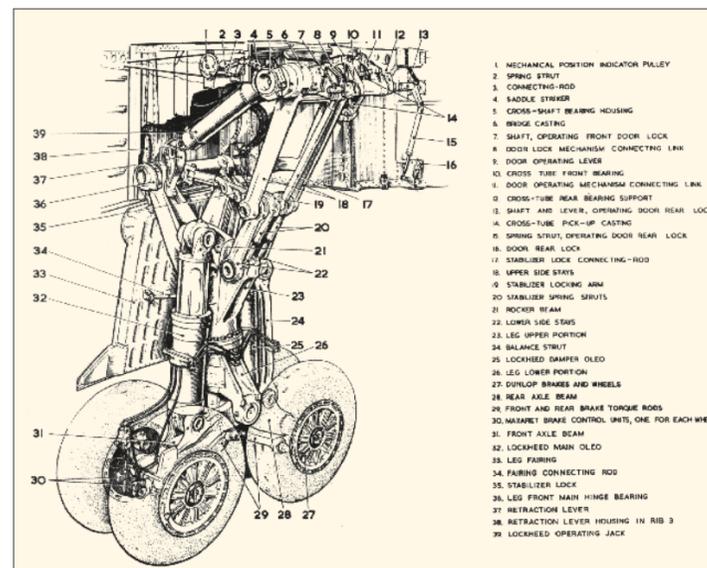


bei geringen Vorteilen durch das frühzeitigere Erprobungsfliegen.

Auf alle Fälle addierte der 9. Januar 1951 zu den 442 h und 45 min des ersten Prototyps und zu den 81 h und 25 min des zweiten Prototyps noch 42 min eigene Flugzeit hinzu, so daß die Comet insgesamt auf 524 h und 53 min reine Flugzeit gekommen war.

Die BOAC plante im Januar 1951 mit der Indienststellung der Comet am Ende des Jahres, spätestens aber im Frühjahr 1952, sofern sie bis dahin drei Serienflugzeuge erhalten haben würde.

De Havilland gab vor, bis Jahresende 1951 noch mindestens zwei Flugzeuge auszuliefern, die dann noch vor ihrer Indienststellung mit BOAC-Besatzungen Post- und Frachtflüge ohne Passagiere auf der ersten Route ausführen sollten. Für die Erprobungsflüge bei de Havilland war Pilot Peter Bois engagiert worden.



Mit den Fahrwerken der Comet war den De-Havilland-Konstrukteuren ein Meisterstück gelungen. Das Bugfahrwerk soll zwar etwas getrampelt haben, aber Spurhaltung und Lenkung waren in Ordnung. Das neue Hauptfahrwerk brauchte mehr Zeit zur Entwicklung wegen der größeren Kompliziertheit, dafür war die Bremswirkung besser.