

Der Serien-Prototyp G-ALZK erfliegt die Streckenerprobung

Nach der Übergabe des zweiten Prototyps an die BOAC am 2. April 1951 begannen nur einen Monat später vom 24. bis 28. Mai Übersee Flüge zunächst nach Kairo gefolgt von weiteren Flügen in europäische Großstädte, um im Juli erstmals Johannesburg mit den geplanten Zwischenstationen einschließlich der Ausweichflugplätze Wadi Halfa, Juba und Nairobi anzufliegen. In den anschließenden Wochen bis Ende Oktober wurden dann auch die für später geplanten indischen Destinationen wie Delhi, Bombay oder Karatschi in Angriff genommen mit gesamt 460 Flugstunden.



Nach bevor die G-ALZK überhaupt am Londoner Airport eintraf, hatten die Flugkapitäne Alderson und Majendie ein ausgeklügeltes Programm aufgestellt, um die praktischen Leistungen der Comet einer knallharten Überprüfung zu unterziehen.

Die Operationale Entwicklungseinheit der BOAC für die Comet sah eine ganze Serie von Tests zwischen April und Juni 1951 mit dem zweiten Prototypen vor,

um die dabei erflungenen Leistungsdaten mit denen der von de Havilland offerierten Daten abzuklären. In einer zweiten Serie von Flügen sollten dann die günstigsten Prozeduren für den praktischen Flugbetrieb auf dem Streckennetz nach Afrika und Südostasien erprobt werden.

Aerodynamisch unterschied sich der zweite Prototyp von allen zukünftigen Serienmaschinen nur durch den Buckel auf der Flügeloberseite, der durch den

Hauptfahrwerksschacht bedingt war. In den Serienmaschinen befand sich der Buckel dann auf der Unterseite, die als Druckseite keinerlei Strömungsprobleme verursachte. Der Buckel war 20 cm hoch und etwas über einen Meter breit. Die entstehenden Auftriebsverluste lagen weit unter einem Prozent.

In der G-ALZK waren die Triebwerke DGT 50 mit den Seriennummern 2034, 2037, 2027 und 2038 (v.l.n.r.) installiert

Die G-ALZK in ihrer vollen Schönheit direkt von vorn fotografiert in Kallang, dem britischen RAF-Stützpunkt in Singapur bei ihrer letzten und zwölften Übersee-Reise am 11. Oktober 1951. Am 27. Oktober übergab die BOAC das Flugzeug wieder an de Havilland und erhielt die G-ALYR als Ersatz.



und später die Nummern 2025, 2004, 2027 und 2034, wobei mit letzteren eine 5-prozentige Leistungssteigerung zu verzeichnen war.

Die G-ALZK war von de Havilland aus noch mit folgenden zusätzlichen Geräten für die Flüge ausgerüstet: dem Automatischen Beobachter mit Filmkamera für den Höhenmesser, für das Machmeter, für vier Ghost-Drehzahlanzeigen, für die vier Abgastemperaturen, für die Staudruckmessung im Einlauf des vierten Triebwerks und für die Anzeige der höhenabhängigen Außentemperatur.

Desweiteren waren eingebaut für visuelle Beobachtung: Drehzahlanzeigen, Stroboskope für die akkurate Drehzeleinstellung der Triebwerke, Abgastemperaturmesser, Temperaturanzeigen für den hinteren Gehäusebereich der Triebwerksräume und ein Durchflußmesser für den Kraftstoff. Außerdem befanden sich in allen Tanks Füllstandsanzeigen, die aber nur unzureichend funktionierten und deshalb wieder rausgeschmissen wurden. Bei den späteren Übersee-flügen waren in den Flügeltanks einige Temperaturmesser eingebaut, da zu befürchten stand, daß der Kraftstoff bei

den extrem langen Flügen bei bis zu 70 Grad unter Null fest werden konnte.

Die stationären Reiseflugprozeduren wurden mit konstanter Motordrehzahl und konstantem Auftriebsbeiwert geflogen. Um dies zu erreichen, mußte entsprechend die durch Kraftstoffverbrennung zunehmende Flughöhe um 40 ft/min reduziert werden.

Noch in England wurde mit den Leistungsflügen am 18. April 1951 begonnen und nach insgesamt neun Flügen erst am 18. Mai 1951 abgeschlossen.

Das maximale Startgewicht lag dabei bei 105.000 lb und das maximale Lan-

Bild ganz oben: Mit eingezogenem Fahrwerk unterscheidet sich der Prototyp G-ALZK nur noch von den Serienmaschinen durch den auf der Flügeloberseite statt der -unterseite liegenden Fahrwerksbuckel (2. April 1951).

Bild unten: Die G-ALZK in Singapur am 11. Oktober 1951. Singapur war ein wichtiger Flughafen im späteren Service der Comet-1-Flotte der BOAC.

Übersee-Flüge G-ALZK (1951)

Zeitraum	Flugroute	Strecke
Tour 1 24. – 28. Mai	London – Rom – Kairo – Nikosia – Kairo – Beirut – Kairo – Rom – London	9.500 km
Tour 2 1. – 4. Juni	London – Mailand – Rom – Kairo – Fayid – Kairo – Rom – London	7.490 km
Tour 3 11. – 12. Juni	London – Rom – Kairo – Rom – London	7.158 km
Tour 4 14. – 15. Juni	London – Rom – Kairo – Rom – London	7.158 km
Tour 5 20. – 21. Juni	London – Nizza – Rom – Malta – London	4.612 km
Tour 6 29. Juni – 3. Juli	London – Kairo – Wadi Halfa – Khartum – Juba – Entebbe – Nairobi – Entebbe – Kairo – Rom – London	14.926 km
Tour 7 17. – 29. Juli	London – Kairo – Entebbe – Johannesburg – Pietersburg – Johannesburg – Lusaka – Livingstone – Entebbe – Wadi Seidna – Kairo – Rom – London	21.388 km
Tour 8 10. – 15. Aug.	London – Kairo – Bagdad – Basra – Kairo – Rom – London	10.550 km
Tour 9 21. – 24. Aug.	London – Castel Benito (bei Algier) – London	4.733 km
Tour 10 30. August – 5. September	London – Kairo – Karatschi – Ahmadabad – Delhi – Allahabad – Kalkutta – Karatschi – Basra – Kairo – Rom – London	19.455 km
Tour 11 29. Sept. – 4. Oktober	London – Rom – Kairo – Basra – Kairo – Rom – London	16.637 km
Tour 12 10. – 18. Oktober	London – Kairo – Karatschi – Bagkok – Singapur – Bangkok – Kalkutta – Gaja – Kalkutta – Karatschi – Basra – Kairo – Rom – London	25.929 km
gesamte Flugstrecke der G-ALZK		149.536 km