

# Das Katz-und-Maus-Spiel der Amis mit den Engländern

Um die "geruhsamen Engländer" aus der Reserve zu locken und die us-amerikanischen Flugzeughersteller zum Bau von Passagier-Jets zu zwingen, veranstalteten die beiden großen Bosse von Pan American Airways und Eastern Airlines, Juan Trippe und Eddie Rickenbacker, ein ziemlich mie-

ses Spiel mit dem englischen Hersteller de Havilland, der auf mehr Comet-Bestellungen angewiesen war. Während aber Juan Trippe noch solide Kaufgespräche im Sommer 1952 geführt hatte, trieb es der Eddi von Eastern Airlines gar zu deftig. Er verhöhnte die "Geruhsamen" regelrecht.



Augenblick mal technisch nicht mithalten konnte, verlegte sie sich eben auf kommerzielle oder politische Fallstricke im Niemandsland der Konkurrenz.

Weil die US-Flugzeughersteller weitgehend mit militärischen Aufträgen ausgelastet waren und kein Interesse am wenig lukrativen Zivilmarkt zeigten, die US-Airlines aber zukünftig mit den auf Comet-Flugzeugen umgestiegenen Air-



**Die für Kanada hergestellte Comet 1A dominierte 1952 in Farnborough die Messe. Im Cockpit diskutieren der Sekretär im Außenministerium, Anthony Eden, und der amerikanische Botschafter in London, Walter Gifford, über die Vorzüge der Comet in der internationalen und nationalen Luftfahrt.**

liest man die Schlagzeilen über die Farnborough-Messe 1952, so bekommt man einen ziemlich euphorischen Eindruck von den Erfolgen der britischen Luftfahrtindustrie. Natürlich glänzten die Engländer mit ihren Turbinen-Flugzeugen Britannia und Viscount neben dem Spitzenprodukt Comet, aber die US-Konkurrenz schlief nicht, im Gegenteil. Wenn sie in einem gegebenen



EAL-Boss Eddie Rickenbacker



PAWA-Boss Juan Trippe

Die allererste Comet 1A "CF-CUM" in Farnborough 1952 war der vielbesuchte Star der Ausstellung.

lines mitkonkurrieren mußten, war z.B. Juan Trippe von Pan Am zu dem Schluß gekommen, den US-Herstellern "Feuer unterm Arsch" zu machen, indem er eine geringe Zahl an Comet-Flugzeugen kaufen wollte. Damit brach er aber das ungeschriebene Gesetz, daß keine US-Airline ausländisches Material kaufen durfte. Juan Trippe tat es dennoch, um



eben die eigenen Hersteller wachzurütteln. Nur sechs Wochen nach der Farnborough-Messe verkündete Pan Am am 20. Oktober 1952, daß es drei Comets der Serie 3 fest bestellt hat und desweiteren eine Option über sieben Maschinen hält. Lieferfrist für die ersten drei solle 1956 sein und für die sieben 1957. Dieser solide Vertrag mit de Havilland

