

In den Jahren von 1948 bis 1950 erhöhte sich die Zahl der Flugreisenden allerdings erheblich, nämlich um 10 bis 15 %, bei der BOAC sogar um 44 %. Mit einem Wort, die anfänglich 24 Passagiere fassende Comet-Kabine mußte vergrößert werden, ohne die Zelle grundlegend zu verändern. Ein gewisser Luxus war dennoch angesagt. Die Comet sollte schließlich etwas Besonderes sein!

Um also mehr Platz im Innern des gesamten Rumpfes zu schaffen, wurde alles hinter dem unverändert gebliebenen Cockpit neu gestaltet. Kombüse und Laderaum wurden optimiert und deutlich verkürzt, was besonders der Kombüse zum Vorteil gereichte. Dadurch konnte der Clubraum weiter zum Cockpit rücken, wodurch die gesamte Passagierkabine sich um etwa 2 m verlängerte. Das bedeutete acht Sitze mehr in der Hauptkabine. Der Einstiegsbereich erhielt so auch etwas mehr Raum, wodurch Mantel- und Hutablage auf Steuerbord- und Backbordseite aufgeteilt wurden. Deutlich besser konnten auch die getrennten Toiletten für Männer und Frauen in den Kabinenabschluß hineinverlegt werden. Inwieweit bei all diesen Verbesserungen die Fachleute der BOAC mitgewirkt haben, muß offen bleiben. Letztlich war es aber gelungen, die Platzverhältnisse im Rumpf erstens so zu optimieren, daß in die Kabine acht Passagiere mehr hineinpaßten, und daß zweitens dabei die Abläufe von Be- und Entladen, Einsteigen und Aussteigen der Passagiere, die Zugänge zu den Toiletten und den Kleiderablagen verbessert wurden.

Die dekadente bürgerlich-aristokratische Elite Großbritanniens sonnte sich allzu gern im Glanze der Comet, wie hier der Marshal of the RAF, Lord Trenchard mit Ehegattin, am 1. März 1950 in Hatfield. Dieses furchtbare Foto hätte keinen Einzug in dieses Buch gefunden, wenn es nicht eines der wenigen Bilder wäre, die die Stringernietung des Rumpfvorderteils sowie das Speedbird-Signum mal aus nächster Nähe zeigten. Erst vom zweiten Prototyp an war das Rumpfvorderteil wie auch das Rumpfhinterende weitgehend mit Redux geklebt und somit dichter als genietet.

Die Start- und Landeversuche mit dem Bogie-Fahrwerk erfolgten größtenteils am Londoner Flughafen. Da waren die Startbahnen länger, und es gab auch mehr Möglichkeiten für das Rollen um Kurven oder das Einparken am Gate. Das Fahrwerk sollte ja unter Praxisbedingungen erprobt und studiert werden.



Mit dem neuen Wagenfahrwerk sieht der Prototyp G-ALVG gleich viel hochwertiger aus. Einziehbar war das Fahrwerk nicht und auch die inneren Fahrwerksklappen mußten entfernt werden, während die äußeren Fahrwerksklappen fest den Fahrwerksschacht verschlossen. Insgesamt 56 Flüge mit Start- und Landevermessungen führte die G-ALVG mit dem Bogie-Fahrwerk bis zum Rückwechsel im Januar aus.



Eben das zeichnet eine zum gegenseitigen Vorteil ablaufende Zusammenarbeit zwischen Hersteller und späterem Nutzer aus. Die neue Kabine für jetzt 36 Passagiere bildete für andere Betreiber die Blaupause für ihre eigenen Vorstellungen. Auch die späteren Comet 1A erhielten diese Kabine, allerdings mit einer zusätzlichen neunten Sesselreihe.



Rückkehr vom 126. Testflug bei Flugstunde 154: Es war der letzte Flug mit den großen Hauptfahrwerksrädern am 7. Dezember 1949. Danach erfolgte der Umbau auf das Bogie-Fahrwerk, einer DH-Eigenentwicklung.