

Die technologische Vorgabe lautet 24 Flugzeuge pro Jahr

Nach der Fusion der BOAC mit der BSAA im Dezember 1949 und der Zurücknahme der Serienstückzahl von 14 auf nur noch neun Maschinen begann im Frühjahr 1950 der Baufortschritt der Comet etwas auf der Stelle zu treten. Die im Aufbau befindliche Serienproduktion war auf einen

Selbstkostenpunkt von 50 Flugzeugen ausgelegt. Dafür mußten die entsprechenden Technologien ausgearbeitet und die dafür notwendigen Bearbeitungsmaschinen, Vorrichtungen und Spezialwerkzeuge hergestellt werden, und das fast alles mit den werkseigenen Fachkräften und Mitteln.

Die Größe und Modernität der Comet stellte an die Havilland noch nie dagewesene Anforderungen in fast jeder Hinsicht: an Größe und Umfang der Produktionsflächen; an die Güte der eingesetzten Materialien; an den Ideenreichtum und das Geschick der Ingenieure und Arbeiter; an die Entwicklung und praktische Einführung neuartiger Produktionsverfahren und Bearbeitungsmaschinen, an den Transport der fertigen Großbaugruppen; an eine präzisere Endmontage – und das alles unter der Prämisse, den von der Finanzabteilung vorgegebenen Kostenrahmen nicht zu sprengen. Doch die letztlich allerwichtigste Entscheidung war die, wie viele Flugzeuge pro Jahr gebaut werden sollten, um auf diese Stückzahl den gesamten technologischen Prozeß auszu-

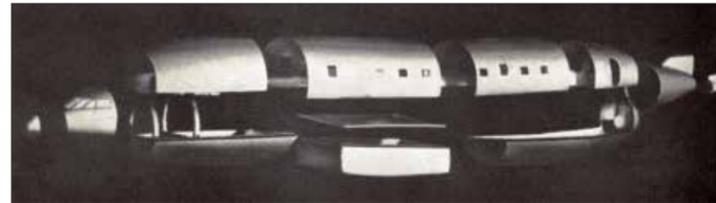


Produktionsmanager Harry Povey war der Mann hinter der technologischen Vorbereitung des Comet-Fertigungsprozesses.

richten! Dafür mußte man aber den gerade bestehenden und auch den zukünftigen Markt für Comet-Flugzeuge genau abschätzen können. Zum Zeitpunkt dieser Entscheidung, nämlich 1947, waren die Entwicklungszahlen der internationalen Luftverkehrs gerade im Wachsen begriffen, aber im Grunde genommen immer noch auf einem recht bescheidenen Niveau. Wieviele Flugzeuge würde man also von der Comet verkaufen können? Vielleicht 100, vielleicht auch nur 50 Stück oder noch weniger. Ideal wä-



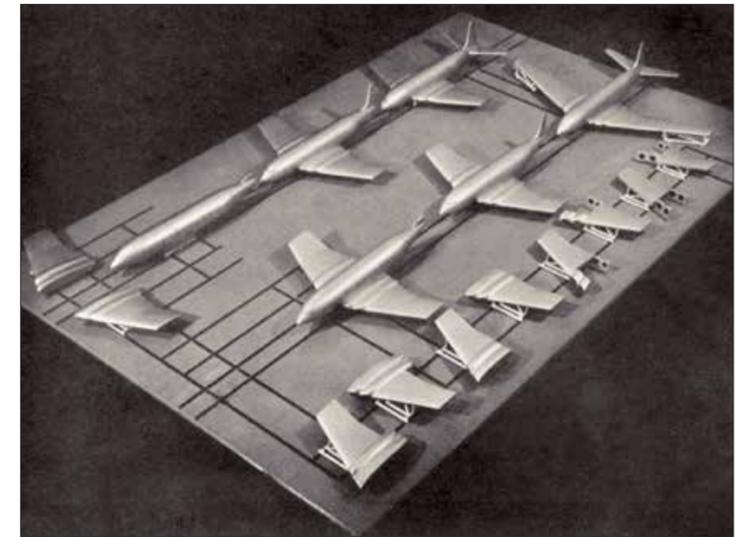
Der 2. Prototyp bildete die erste Maschine, die vollständig unter Serienbaubedingungen gebaut wurde (Bilder oben und unten). Rechts im Bild die Explosivdarstellung der 13 Rumpfsegmente mitsamt dem unteren Flügelmittelstück.



ren 200 Flugzeuge gewesen. Dann erst würde genügend Gewinn erwirtschaftet, um im Anschluß an die Comet noch modernere Flugzeuge bauen zu können.

Das Dilemma war also groß. Eine falsche Entscheidung, und man würde eine Menge Geld verlieren. Schließlich einigte man sich im Vorstand auf 24 Maschinen pro Jahr in einem geplanten 2-Schicht-System. Ein besonderes Augenmerk mußte dabei auf einen schnellen Rückfluß der eingesetzten Investitionen gelegt werden. Nach mindestens zwei Jahren sollte sich die Produktion amortisiert haben, das heißt, nach etwa 50 gebauten Comet. Das waren die finanziellen Rahmenbedingungen, der die Technologen Rechnung tragen mußten.

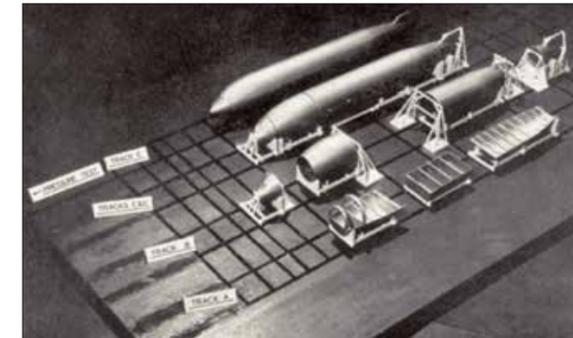
Die Rumpfmontage mit beweglichen Montagewagen auf Schienen in rechtwinkligen Richtungen rollend, war ein technologischer Meilenstein für flexible und extrem kostengünstige Fertigung. Die Hallender Hallen wurden von Schienen durchzogen, auf denen Rumpf- und Flügelteile hin und her rollten. Die Schienenverlegung war einfach und durch Beilegen von "Vee-Blöcken" konnte beim Rumpfsammensetzen eine Genauigkeit von unter 1 mm auf recht einfache Weise erreicht werden.



Die Aufgabe für die Technologie lautete also: Wie und mit wieviel Aufwand baut man eine Stückzahl von 24 Kometen in einem Jahr? Auch wenn die Comet ein anspruchsvolles Flugzeug war, bildeten 24 Stück pro Jahr eine Kleinserienproduktion. Dennoch mußte ein ansprechender Aufwand für den Vorrichtungsbau getrieben werden, da die hohe Genauigkeit der Außenkontur keine handwerkliche Produktion zuließ. Allein

dies war der von der Technologie zu lösende Widerspruch, den sie aber nicht allein lösen konnte. Auch die Konstruktion mußte ihren Beitrag dazu leisten, indem sie das Gesamtflugzeug in solch große Segmente zergliederte, die unter den Produktionsbedingungen in Hatfield hergestellt werden konnten.

Unter Leitung von Produktionsmanager Harry Povey gelangen den Technologen, Produktionsplanern, Transport-



Das erste Serien-Los der Comet umfaßte mit dem Fertigungs-Prototypen G-ALZK fünf Flugzeuge, die im Februar 1950 zur Endmontage bereitstehen. Im Hintergrund am Hallentor die G-ALZK, im Vordergrund der Rumpf der letzten Maschine des ersten Loses, die Werknummer 106 006.