

Die Kometen bei der B.O.A.C. brechen Rekord um Rekord

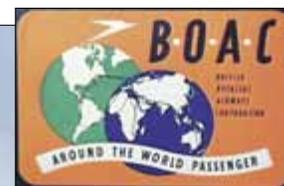
An keinem anderen Flugzeug der BOAC wirkten die royalblauen Streifen so königlich wie an der Comet. Und so souverän wie die BOAC sich bei der Entwicklung der Comet engagiert hatte, genauso souverän flog die Comet-Flotte für diese Fluggesellschaft Gewinne ein. Doch der Vorstand

des Unternehmens wußte von Anfang an um die Entwicklungsmöglichkeiten der Comet, weshalb er sich ein Vorkaufsrecht auf alle neuen Modelle gesichert hatte. So erwarb BOAC die risikobehaftete erste Serie mit der Gewißheit, daß mit der Comet 2 ihr Technikvorsprung uneinholbar wird.

Vorsprung durch Technik war das unausgesprochene Motto der frühen BOAC. Die enge Verknüpfung von BOAC und de Havilland bildete das finanzielle Fundament für den zügigen Fortgang der Entwicklungsarbeiten an der Comet. So half die frühe Bestellung von 14 Flugzeugen durch die BOAC und ihrer Südamerika-Linie BSAA de Havilland zum Serienanlauf, ohne daß ein fertiger Prototyp zur Verfügung stand. Allerdings mündeten mit der Wiedereingliederung der BSAA in die BOAC im Jahre 1951 deren sechs Bestellungen in die Fortschreibung auf die Comet 2, da der Comet 1 die Südamerika-Reichweite fehlte (Die eine Comet 1, die die BOAC zusätzlich erwarb, war einfach nur übrig. Sie konnte zu Ausbildungszwecken genutzt werden und zur Reserve).

Schon lange vor der Aufnahme des Liniendienstes am 2. Mai 1952 flogen die Kometen der BOAC auf den zukünftigen Strecken, um Erfahrungen mit Wind, Wetter und den Abfertigungsbedingungen in den einzelnen Ländern zu sammeln. Als erstes Flugzeug flog der zweite Prototyp in den BOAC-Farben als G-ALZK ab 2. April 1951 etwas über 30 Stunden für spezielle Leistungsmes-

Foto: FH Köln-Bonn



Deutsche Flughäfen lagen eigentlich nicht auf den Comet-1-Routen. Aber ab und an verirrte sich doch mal eine Maschine wie hier z.B. zur EG-Außenminister-Konferenz 1953 zum Flughafen Köln-Bonn, so daß auch Deutschland vom Jet-Zeitalter berührt wurde.
Die BOAC hatte 1952 ernsthaft vor, ihre ganze Flotte auf Comet-Flugzeuge umzustellen. Dazu hatte sie sich beim Hersteller ein Erstkaufsrecht gesichert, das die erste Serie der Comet 1 betraf sowie die ersten zwölf Comet 2 und die ersten zehn Comet 3. Damit wäre die BOAC allen anderen Fluglinien auf und davon geflogen. Aber das hatte anscheinend nicht sollen sein.

sungen wie Start- und Steigleistungen, Kraftstoffverbrauch in den einzelnen Roll- und Flugphasen. Es schlossen sich allgemeine Navigationsflüge mit der Erprobung verschiedener Methoden zur Bodenunterstützung an (in weiten Teilen Afrikas gab es keine Bodenstationen mit entsprechender Funk- und Peil-ausrüstung). Diese Versuche dauerten zwischen 20 und 30 Flugstunden. Den Abschluß bildeten zwölf Langstreckenflüge beginnend im Mai 1951 nach Rom, Kairo und Beirut, im Juli nach Johannes-



Foto: Internet

Bild links: Dieses Werbefoto soll die Lauf-ruhe der Turbinen bildhaft unterstreichen.

Zwei Farbfotos unten: Die Comet 1 der BOAC auf dem neuen Flughafen Entebbe, Uganda. Entebbe hatte eine neue Startbahn von 3.050 m Länge bekommen, damit auch die spätere Comet 3 mit voller Nutzlast aus 1.141 m starten konnte.



Foto: BOAC / British Airways



Foto: The Aeroplane

burg, im August nach Indien und im Oktober 1951 nach Singapur und Djakarta. In dieser Zeit sammelte der zweite Prototyp 470 Flugstunden an. Noch vor der geplanten Aufnahme des Service am 2. Mai 1952 stießen weitere Serienflugzeuge zur Linien-erprobung hinzu. So erhielt die BOAC ihre erste Serienmaschine G-ALYS am 31. Dezember 1951. Am 6. März 1952 kam die G-ALYU, am 13. März die G-ALYP und am 23. April



Foto: The Aeroplane

Bild rechts: Die Gemütlichkeit der Comet-1-Kabine kam durch ihre genau auf den menschlichen Körper bemessene Größe zustande. Auf den Langstrecken der B.O.A.C. galt noch der Luxus der „Monarch-Klasse“. Schaut man sich die Flugpreise an, so wird deutlich, daß diese sich nur eine bestimmte Schicht der Oberklasse leisten konnte. 175 £ entsprechen nämlich damals 2.012 DM, so viel wie ein Facharbeiter 1952 in einem halben Jahr verdiente. Letztlich war das der Grund für den sang- und klanglosen Untergang der ersten Kometen, denn in Amerika entstand mit der B 707 ein 150-Sitzer, der die Sitzkosten auf die Hälfte reduzierte.



Foto: BOAC / British Airways

1952 die G-ALYP dazu, so daß die BOAC zu Servicebeginn über vier Serienflugzeuge verfügen konnte. Die G-ALYP eröffnete dann an diesem denkwürdigen 2. Mai 1952 den Linienverkehr nach Johannesburg. Das Flugzeug war als allererstes Serienflugzeug gebaut worden und wurde zum Flaggschiff der BOAC-Flotte mit den meisten Einsätzen.

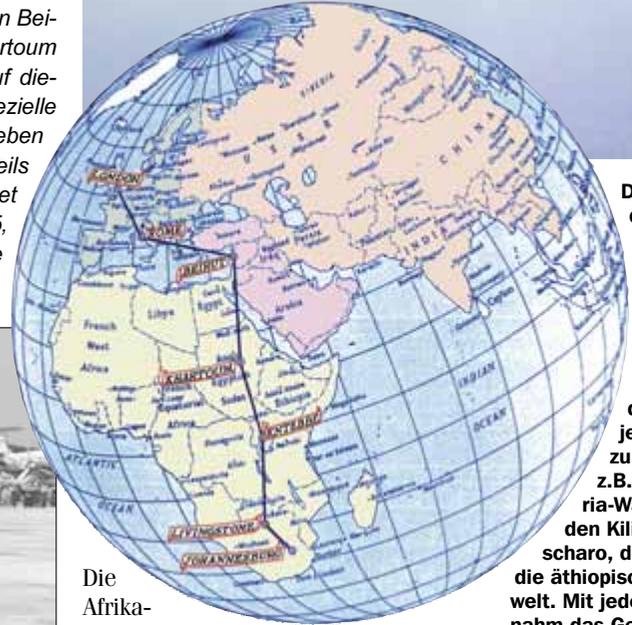
Überall, wo die Comet zum Einsatz kam, fielen die bis dahin geltenden Geschwindigkeitsrekorde. Das lag nicht allein am Flugzeug, sondern auch an den geschulten Bodenmannschaften, die Abfertigungszeiten von 30 Minuten schafften. Hier die Pressemeldung der englischen BBC zum Eröffnungsflug:

Das erste Strahlverkehrsflugzeug der Welt erschloß heute die Strecke London

Unterbringung der vier Ghost-50-Triebwerke in den Flügeln. Die Reisedauer der 7.000 Meilen nach Johannesburg wird mit 23 Stunden und 40 Minuten veranschlagt, inbegriffen die fünf Zwischenlandungen in Rom, Beirut, Khartoum, Entebbe und Livingstone. Sir Miles Thomas, der Vorsitzende der BOAC, wird in Livingstone zusteigen. Wegen der Länge der Reise wird die Mannschaft in Beirut und dann noch einmal in Khartoum ersetzt. Jeder Passagier erhält auf diesem historischen Flug eine spezielle Erstflugbescheinigung unterschrieben vom Flugkapitän des ersten Teils A.M. Majendie. Das einzelne Ticket kostet £175 und mit Rückflug £315, der selbe Preis wie auch für die BOAC-Kolbenmotorflugzeuge.



COMET OVER AFRICA



Die Reisen der Comet bekamen beim Flug über Afrika wegen der vielen Landungen jede Menge zu sehen, so z.B. die Victoria-Wasserfälle, den Kilimandscharo, den Nil und die äthiopische Bergwelt. Mit jeder Landung nahm das Gefühl für die Schönheiten der afrikanischen Natur zu.

Die Afrika-Route nach Johannesburg wurde unter dem Namen „Springbock-Route“ bekannt, weil die BOAC durch die beschränkte Reichweite der Comet zu ständigen Zwischenlandungen gezwungen war. Dasselbe galt auch für die Routen nach Colombo, Bangkok und Tokio, die wenig später mit der Comet 1 befliegen wurden. Die

Bild rechts: Mit der ersten Comet 1A will die Canadian Pacific Airline ab 1953 auch einen ähnlichen Aufschwung nehmen wie die BOAC in den Jahren 1952/53.

Foto: BOAC / British Airways



– Johannesburg für den Düsenverkehr. Der BOAC-Komet G-ALYP startete um 15.12 Uhr lokaler Zeit auf dem Londoner Flughafen mit 36 Passagieren an Bord unter dem Jubel der Menge. Die de Havilland Comet 1 wird, während sie die technische Führung Britanniens unterstreicht, gemeinhin als der Beginn einer neuen schnelleren Ära im Flugverkehr betrachtet. Zum aerodynamisch sauberen Entwurf des Flugzeuges gehört die

Bild oben: Die G-ALYP wird am 2. Mai 1952 für den ersten kommerziellen Jet-Flug verabschiedet. Die Maschine war mit 36 Passagieren bis auf den letzten Platz ausgebucht.

Farbbild rechts: Auftanken in Entebbe mit dem damals sehr exotischen Öl namens Kerosin JP1.

Foto: The Aeroplane





Bild links: Die G-ALYU in Livingstone 1953 beim typischen Nachtanken, bei dem die Passagiere das Flugzeug verlassen mußten.

Bild unten: Formationsflug der ersten Serienmaschine G-ALYP am 11. Juli 1951 in Begleitung der beiden Prototypen G-ALVG (ganz oben) und G-ALZK (ganz hinten).

Bild rechts: Erster Flugplan der Comet 1 ab Mai 1952 für die Verbindungen nach Afrika.

Durchschnittstemperaturen von 32,6° C in Khartoum, von 32° C in Kalkutta und von 27,4° C in Colombo. Im 1.141 Meter hoch gelegenen Entebbe ließ die BOAC gleich einen neuen Flughafen errichten mit einer Bahnlänge von 3.050 Metern. Besserung versprach erst die mit leistungsstarken Avons ausgerüstete Comet 2 mit einer Startstrecke von 2.100 Metern unter Berücksichtigung eines Triebwerksausfalls beim Start.

Die BOAC beflog Ende 1952 drei extrem lange Strecken, die nach Südafrika mit 10.800 km, die nach Colombo in Vorderindien mit 9.590 km und die nach Singapur mit 12.600 km. Ab April 1953

ersten drei Serienflugzeuge hatten ein maximales Abfluggewicht von 107.000 lb (48.434 kg), die letzten sechs kamen auf 110.000 lb (49.895 kg). Die Startbahnen der Flughäfen reichten aber für das maximale Abfluggewicht unter widrigen Wetterverhältnissen nicht aus. In der Praxis muß aber für alle Eventualitäten vorgesorgt werden, so daß man bei der BOAC gezwungen war, die Entfernungen zwischen den Flughäfen auf maximal 1.850 km zu begrenzen. Die normale Comet 1 soll Bahnängen von 2.450 Metern benötigt haben. Kritisch waren die Startbahnängen in Khartoum (2.150 m), Kalkutta (2.135 m) und Colombo (1.830 m). Hinzu kamen hohe

Foto: Internet



TABLE No. 12									
From	To	Class	Time	Days	Remarks	From	To	Class	Time
London	Livingstone	Y	12:00	Mo, Tu, We, Th, Fr, Sa, Su		Livingstone	London	Y	12:00
London	Colombo	Y	12:00	Mo, Tu, We, Th, Fr, Sa, Su		Colombo	London	Y	12:00
London	Singapore	Y	12:00	Mo, Tu, We, Th, Fr, Sa, Su		Singapore	London	Y	12:00

flog sie dann zweimal die Woche noch nach Tokio. Auf dieser 16.700 km langen Strecke waren neun Zwischenlandungen nötig. Trotzdem florierte das Geschäft, denn die Reisezeit verkürzte sich von 86 Stunden auf 36 Stunden. Die acht eingesetzten Comet waren im Schnitt täglich mindestens acht Stunden in der Luft. Die vielen Starts belasteten aber auch sehr stark die Zelle.

Foto: AU Collection

