

Der überwältigende Komfort des neuen Comet Jet Airliners

Der sogenannte sprichwörtliche Luxus über den Wolken herrschte schon immer nur für diejenigen, die ihn sich leisten konnten, also die besitzende Klasse. Daran änderte die Comet reinweg gar nichts. Was sich jedoch nun änderte, war die Schnelligkeit und Bequemlichkeit der Luftreisen

für eben diese Klientel. Mit der Comet fühlten sie sich noch erhabener gegenüber dem Plebs, dem die Eisenbahn überlassen wurde. Erst die Amerikaner mit ihren großen Airlinern schenken der Mittelschicht bezahlbare Luftreisen. Die Comet indes begeisterte auch das Volk in seinen Träumen.

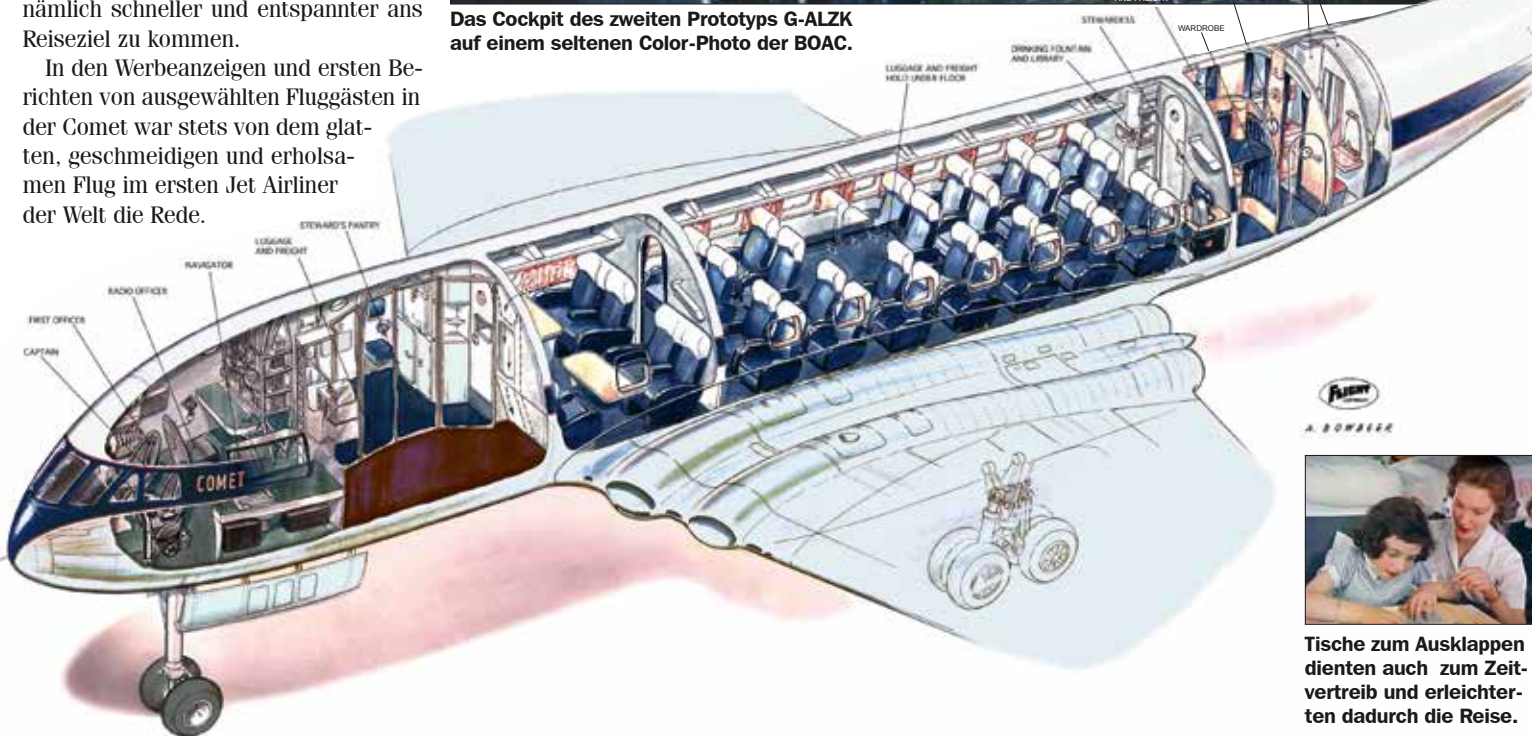
Revolutionär war die Comet nicht wegen ihres Düsenantriebs – den hatten einige britische und kanadische Prototypen auch schon durch einen Umbau vorhandener Propellerflugzeuge verwirklicht. Revolutionär war die Comet, da sie den Düsenantrieb mit einem Pfeilflügel, einem neu konzipierten Cockpit, einer modernen Passagierkabine sowie den Langsamflugeigenschaften der DC-4 kombiniert hatte, wodurch sie nahezu überall starten, landen und gleichzeitig in Höhen fliegen konnte wie kein anderes Flugzeug ihrer Zeit und das alles mit der Geschwindigkeit eines Jagdflugzeuges. Die Comet 1 versprach eine völlig neue Form des Reisens, eine Form, bei der man entspannt an seinem Reiseziel ankommen konnte. Wie aber sah das Versprechen in der Praxis aus?

Dieses Versprechen wurde durch die Comet Wirklichkeit. Die Düsentriebwerke brauchten für einen wirtschaftlichen Betrieb große Höhen und hohe Fluggeschwindigkeiten. Der Düsenantrieb war wegen seiner rein rotierenden Betriebsweise nahezu vibrationsfrei. Diese drei Faktoren zusammen sorgten für genau das, was das Versprechen ausmachte – nämlich schneller und entspannter ans Reiseziel zu kommen.

In den Werbeanzeigen und ersten Berichten von ausgewählten Fluggästen in der Comet war stets von dem glatten, geschmeidigen und erholsamen Flug im ersten Jet Airliner der Welt die Rede.



Das Cockpit des zweiten Prototyps G-ALZK auf einem seltenen Color-Photo der BOAC.



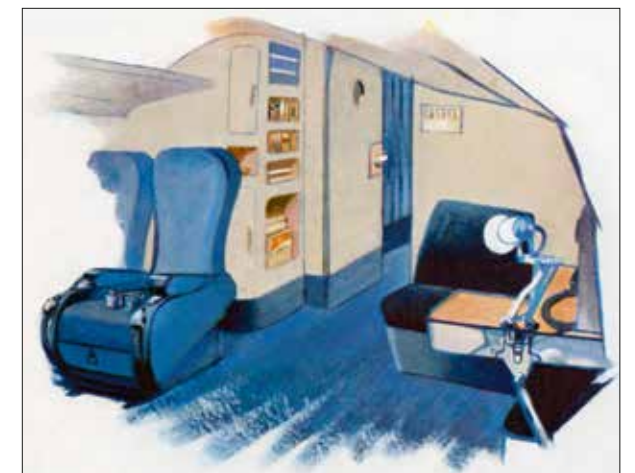
Tische zum Ausklappen dienten auch zum Zeitvertreib und erleichterten dadurch die Reise.



Dies war der Eingangsbereich mit der Mantelablage links und den Türen zu den Toiletten.



Männer und Frauen hatten verschiedenen Toiletten, hier der Ladies' Puderraum.



Im hinteren Teil der Hauptkabine befand sich der Wasserspender mit Zeitungsständer und rechts der Sitz der Stewardess.



Die Farbfotos auf dieser Seite sind in der Holzattrappe des Cometumpfes in Hatfield im Januar 1951 entstanden.



Das ist ein kecker Vibrationsfreiheitstest.

Das war in der Tat der Fall. Was hingegen weniger geglaubt wurde, war die behauptete Geräuscharmheit. Denn beim Starten piffen die vier Düsentriebwerke ein infernalisches Lied, das im richtigen Winkel und Abstand allen Kolbenmotor-

lärm übertönte. Doch auch hier übertrafen die Tatsachen die Vorurteile. Im Fluggastraum selbst war das Pfeifen in allen Tönen zwar auch zu hören, jedoch nur beim Rollen am Boden und natürlich beim Start, aber trotzdem viel leiser als



Da die BOAC die 8 Sitze des vorderen Raucher- und Clubraums mit verkaufen wollte, die BOAC ihn also nicht als Clubraum nutzen wollte, kam es bei den Passagieren, die dort Platz nehmen mußten, immer wieder zu Beschwerden über die harten Sitzbänke. Der Raum war zu klein, um darin die verstellbaren Schlummersitze unterzubringen. In der Boeing 377 Stratocruiser war der Clubraum ein beliebter Ort zum Beinevertreten.



von außen. Sobald sich aber die Comet in die Lüfte schwang und der mächtige Gasstrahl nicht mehr auf den Betonboden traf und die Geräusche von umstehenden Gebäuden nicht mehr reflektiert wurden, begann die Comet wunderbar leise zu summen. Im Innern herrschte ein angenehmer Geräuschpegel. Unterhaltungen waren ohne schreien zu müssen möglich, was man von Kolbenmotorflugzeugen nicht sagen konnte. Allerdings war das Düsenpfeifen in der Kabine unterschiedlich verteilt. In der Küche war es z.B. kaum zu vernehmen. Je näher man aber den Düsenrohren am Ende der Kabine kam, desto lauter wurde es, weshalb bei den BOAC-Maschinen das letzte (9.) Fenster entfallen war.

Zum ersten Male in der Zivilluftfahrt-Geschichte sorgten die Triebwerke für den nötigen Luftdruck in der Kabine. Es