

# Die G-ALVG unterzieht sich in Afrika der Tropenerprobung

Am 24. April 1950 startete die G-ALVG von Hatfield aus zur Tropenerprobung nach Kairo, von wo aus weitere Flüge auf signifikante Flugplätze in Afrika durchgeführt werden sollten, wobei unterschiedliche Kombinationen von hohen Temperaturen und hoch gelegenen Flugplätzen auszupro-

bieren waren. Schon beim Hinflug nach Kairo in Ägypten war die Comet auf der 3.511 km langen Strecke bis an ihre Grenzen ausgelastet. Um auf der nur 1.852 m langen Startbahn von Hatfield abheben zu können, mußte die Nutzlast auf nur 8.000 lb (gleich 34 Passagiere) begrenzt werden.



Start in Hatfield mit einer äquivalenten Nutzlast von 8.000 lb (3.629 kg) in Wasserbehältern und vollen Kraftstofftanks, was 34 Passagieren mit Gepäck und voller Airline-Ausstattung einschließlich zweier Stewardessen entspricht, bei ziemlich mistigem Wetter – aber Afrika winkt bereits.

**T**ropen- und Kälteerprobungen gehören immer mit zu den Härtesten während der Flugerprobung. Nach einem dreiviertel Jahr und 250 Stunden in der Luft, flog die G-ALVG am 24. April 1950 zur Tropenerprobung nach Kairo, um unter schwierigen klimatischen Verhältnissen die Comet auf Herz und Nieren zu prüfen.

Es ging um differenzierte Messungen von Reichweite, Nutzlast und dazugehörigen Kraftstoffmengen, außerdem um Start- und Landevermessungen bei hohen Temperaturen und von hochgelegenen Flugplätzen aus, wofür die Flughäfen in Ägypten, Sudan und Nairobi sehr gut geeignet waren. Sie würden es auch sein, auf denen die Kometen der BOAC später verkehren sollten, wodurch wertvolle Daten für die Airlines gleich mit gesammelt würden.

Eine ordentliche Herausforderung für die Beteiligten stellte der erste Flug von



Die beiden Versuchspiloten John Cunningham und Peter Buggee flogen ab 1949 viele Jahre gemeinsam die unterschiedlichsten Flugzeuge ein. Der Norweger Peter Buggee war 1949 zu de Havilland gestossen, Cunningham gleich nach dem Kriege.

Nächtliches Klarmachen des Prototyps in Hatfield, hier noch am 25. Oktober 1949 für den Flug ins Castel Benito bei Tripolis.

Hatfield nach Kairo dar, bei dem 3.511 km nonstop zu bewältigen waren, und das mit der eher notdürftigen navigatorischen Ausrüstung des Prototyps über nur wenig von Funkfeuern abgedecktem

Gebiet einschließlich des Mittelmeeres. Der Flug wurde wieder zu einem Rekord gemacht, da die Comet nach 5 h 9 min auf dem Farouk-Airport in Kairo landete mit einer Block-zu-Block-Geschwin-

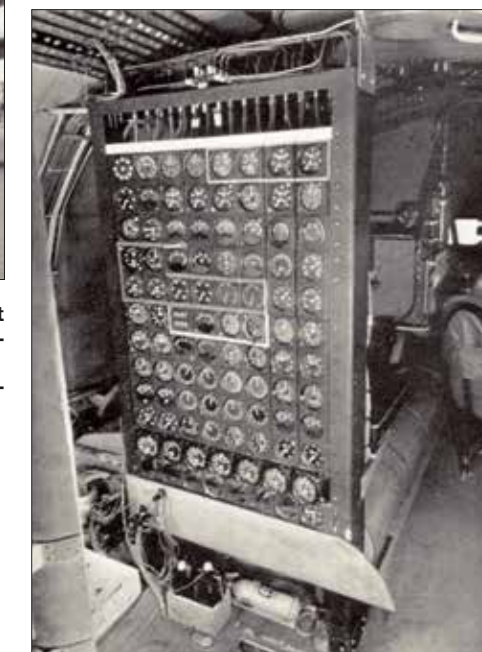


Nach 5 h und 9 min rollt die G-ALVG auf dem Airport Kairo-Farouk am Tower vorbei zur Abstellfläche. Die 3.511 km lange Strecke schaffte sie mit einer Geschwindigkeit von 686 km/h.

Nach 17 Tagen und 40 Flugstunden wieder in Hatfield: John Cunningham führt die Mitgereisten am 11. Mai 1950 in die Quartiere.

Start vom Airport Eastleigh in Nairobi, der 1.637 hoch gelegen ist. Im Hintergrund der 2.133 m hohe Berg Ol Donyo Sabuk.

digkeit von 686 km/h. Bereits am nächsten Tag ging es zum 1.637 m hoch gelegenen Flugplatz in Nairobi, der noch dazu nur 145 km vom Äquator entfernt liegt. Auf dem Rückweg flog die Comet Khartum für extrem hohe Temperaturen an. Nach 17 Tagen konnte am 11. Mai 1950 das Erprobungsprogramm erfolgreich abgeschlossen werden und die G-ALVG flog von Kairo zurück nach Hatfield in 5 h 39 min mit starken Gegenwinden auf der gesamten Strecke.



Ein interessanter Blick auf die Gerätetafel des Automatischen Beobachters, der sich im Bereich des späteren vorderen Gepäckraumes befunden hat. Wie ebenfalls zu sehen, ist ein zusätzlicher Beobachtungssitz im Gang zum Cockpit eingebaut. Oben ist die Cockpittür zu sehen.

