

England verspielt Führung im Zivilflugzeugbau offenen Auges

Nach den frühen Erfolgen mit den Turbinenflugzeugen Vickers VC.2 „Viscount“, de Havilland „Comet“ und Bristol „Britannia“ kam es im Januar 1953 zu einer erneuten Produktoffensive, als die V-Bomber-Hersteller Vickers, Avro und Handley Page auf der Grundlage der „Valiant“, „Vulcan“ und

„Victor“ große Langstreckenflugzeuge ankündigten. Allein die Anzahl der laufenden und angekündigten Projekte zeigt, daß die englische Luftfahrtindustrie in der Euphorie der Comet-Erfolge weiter vereinzelt marschieren wollte. In den USA dagegen bastelte Boeing an seinem Monopol.

Churchill wollte das bröckelnde britische Empire durch technologische Spitzenleistungen zu neuen Ufern führen. Dieses jedoch mit den veralteten Mitteln der Konkurrenz. Die „freie Entfaltung der Marktkräfte“ sollte das heilige Mittel sein, mit dem der Weltmarkt wieder ein britischer werden

Foto: Vickers-Armstrong



Vickers-V.1000-Transporter



Das Rolls-Royce Conway 5 mit 5.900 kp Schub für die V.1000 in Le Bourget 1956.

sollte. Wie in den Anfangsjahren des Empire, als wohlfeile Waren aus England die Welt überschwemmen. Von der härteren Konkurrenz versprochen sich die Marktfetischisten auch eine Entlastung der gebeutelten Staatskasse. Hätte der Antikommunist Churchill nur einmal in das verhaßte „Kapital“ von Karl

Vickers hatte bereits an der VC.2 Viscount seine Bodenständigkeit zur technischen Führerschaft ausgebaut. Mit der Vickers V.1000 sollte nun ein Angriff auf die Führerschaft Amerikas erfolgen. Das Zeug dazu hatte die V.1000.

Marx gesehen, hätte er unter der Überschrift „Der Schein der Konkurrenz“ finden können, daß Konkurrenz die Preise nicht senkt, sondern erhöht, und daß Konkurrenz zwangsläufig zum Monopol führen muß. Und nur ein Monopol ist in der Lage, die enormen Entwicklungskosten moderner Düsenflugzeuge

allein zu schultern, d.h., ohne den Staat „anpumpen“ zu müssen.

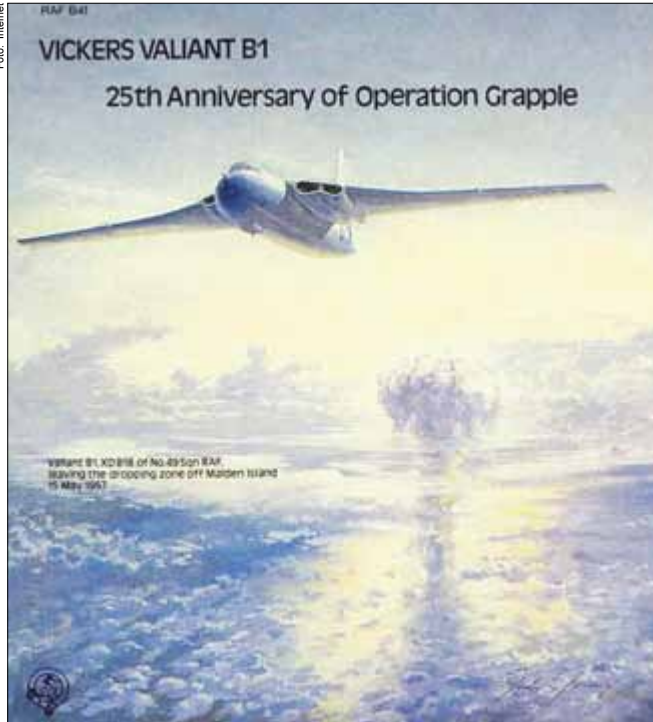
Der Kapitalismus hatte in seiner Entwicklung schließlich nicht umsonst zwei vernünftige Dinge hervorgebracht: die Kostenrechnung und das Monopol. Was jedoch die britische Luftfahrtindustrie betrifft, so endete die Wirtschaftspolitik

Churchills im Desaster. Noch überstrahlten die Erfolge der Comet und der Viscount die Fehler bei den staatlichen Finanzhilfen. Aber das böse Ende ließ nicht lange auf sich warten. Die mit wenig Geld und in aller Eile entwickelte Comet platzte Anfang 1954 zweimal in großer Höhe auseinander, ohne daß die Verantwortlichen auch nur ahnten, woran es gelegen haben könnte. Indessen lief die geistlose staatliche Förderpoli-



V.1000/VC.7

tik munter weiter. Sie war sogar noch steigerungsfähig. Die Insel leistete sich die Entwicklung gleich dreier Großbomber für den Einsatz der Atombombe. Als die „V“-Bomber Valiant, Victor und Vulcan zwischen 1951 und 1952 flügel geworden waren, „leistete“ sich der englische Staat sogleich erneut die Entwicklung dreier Verkehrsflugzeuge auf Grundlage der V-Bomber, so, als ob die Menge allein schon die Qualität ausma-



che. Aber bekanntlich geht der Krug solange zu Wasser, bis er bricht.

Vickers hatte bereits 1948 das erste Passagier-Strahlflugzeug geschaffen. Es war die Vickers-Commercial VC.1 „Viking“ mit zwei Nene-Turbinen, genannt Nene-Viking, die Erfahrungen im Passagierdienst sammelte. Und bereits die VC.2 „Viscount“ wurde als erstes PTL-Verkehrsflugzeug der Welt das kommerziell erfolgreichste in den 1950er Jah-

Bild links: Die V.1000 in der Draufsicht.

Bild oben: Der erste britische Wasserstoffbombenabwurf von 1,8 Megatonnen am 15. Mai 1957 durch eine Valiant aus 11,9 km Höhe.

Bild rechts: Eine Vickers Valiant B.1 in Farnborough im Sept. 1955.

ren. Von der Viscount wurden 444 Flugzeuge in fünfzehn Jahren gebaut. Knapp 400 waren es bis 1957, weil seine Betriebskosten unschlagbar waren (Über 100 Millionen Pfund soll Vickers allein mit der Viscount umgesetzt haben). Mit der Valiant baute Vickers 1951 den ersten britischen Großbomber mit Strahltriebwerk mit vier Avon RA3. Ein Valiant-Bomber warf am 11. Oktober 1956 sogar die erste britische Atombombe und am 15. Mai 1957 die erste Wasserstoffbombe. Kurz, die Valiant war dafür prä-



destiniert, ein richtiges großes und modernes Verkehrsflugzeug zu werden.

Darüberhinaus hatte Rolls-Royce das revolutionäre Zweistromtriebwerk Conway RCo.2 im Test, das 4.536 kp Schub leistete bei 13 % weniger Kraftstoffverbrauch als das gleichstarke B-52-Triebwerk J-57. Mit dieser Kombination aus bewährter Valiant-Technik (Erstflug war am 18. Mai 1951) und spritsparendem Zweistromtriebwerk ließ sich ein vorzügliches Langstreckenflugzeug bauen, das deutlich über dem Leistungsvermögen der Comet 3 lag und deshalb auch eine ernsthafte Konkurrenz zur amerikanischen Herausforderung B 707 darstellte. Eine DC-8 gab es noch nicht.

Als die Entwicklung der VC.7 mit den 5.900-kp-Turbinen RCo.5 offiziell im Januar 1953 bekanntgegeben wurde, bestand bereits seit September 1952 ein Vertrag mit dem Beschaffungsministerium zum Bau des Tankers und Transporters Vickers V.1000, der die Grundlage für die zivile VC.7 bilden sollte.



Vickers V.706 Valiant B.1 Atombomber

Vickers V.1000 Tanker/Transporter