



Serie 1A wird Englands Exportschlager

Als krönenden Abschluß der ersten Comet-Serie unterstrich die 1A ihre eleganten Linien mit einer weiter optimierten Oberflächenqualität und verbesserten Flugleistungen. Diese basierten auf einem auf 115.000 lb angehobenen Startgewicht, wodurch rund 4.000 l Kraftstoff zusätzlich aufgenommen werden konnten. Um die 52.163 kg schwere 1A auf der gleichen Flughafenkategorie starten lassen zu können wie die Comet 1, kam bei der 1A die Wasser-Methanol-Einspritzung für die überarbeiteten Triebwerke Ghost 50 Mark 2 zur Anwendung. Sie lieferten jetzt jeweils 125 lb mehr Schub, was zusammen 227 kp ausmachte. Trotzdem dürfte sich die Startstrecke ein wenig verlängert haben. Interessant ist in Bezug auf die Triebwerke, daß diese in Versuchen bis an die 17.000 u/min gefahren wurden, ohne daß irgendwelche negativen Folgen (bis auf die Lebensdauerverkürzung) beobachtet worden wären. Im normalen Startregime drehten die Mk-1-Triebwerke bis 10.250 u/min und die Mk-2 der Comet 1A bis 10.350 u/min. Aber insgesamt war die schwache Leistung der Ghost-50-Triebwerke verantwortlich für die bis über alle vernünfti-

gen Grenzen hinausgetriebene Reduktion des Konstruktionsgewichts. Das betraf nicht allein den zu geringen Schub, sondern auch den spezifischen Brennstoffverbrauch von 1,08 – 1,02 kg/kph. Kurz, wäre das Avon mit 3.000 kp zwei Jahre früher serienreif gewesen, hätte de Havilland die Rumpfkonstruktion nicht so weit ausdünnen müssen, daß sie geradeso 1.000 Flüge überstand.

Doch im August 1952 ahnte man davon noch nichts, als am 11. August die erste Comet 1A, die 13. insgesamt produzierte Comet, zu ihrem Jungfernflug startete. Während die ersten beiden Comet 1A für die Canadian Pacific Airlines bestimmt waren, die sie bereits im Dezember 1949 bestellt hatten (CF-CUM u. CF-CUN), gingen die nächsten beiden an die französische Gesellschaft

Bild oben: Die VC 5301 der Royal Canadian Air Force in den Auslieferungsfarben am 12. März 1953 auf dem Werksflugplatz Hatfield.

Unten: Der RCAF-Komet beim Flug von Kanada nach Marville in Frankreich im Mai 1960 über den Weiten des Atlantik.



Fotos: 2 x Royal Canadian Air Force

Bild rechts: Die letzte an UAT ausgelieferte Comet 1 A im Mai 1953 in Casablanca (Afrika). Die F-BGSC stand nur 7 Wochen bei der Union Aéromaritime de Transport im Einsatz. Sie verunglückte am 25. Juni 1953 beim Landen ohne Personenschaden in Dakar, als sie über die Bahn hinauschoß. Beim Rollen durch einen Quergraben brach das Fahrwerk weg. Neben der F-BGSC flog die französische UAT noch zwei Kometen der Serie 1 A (F-BGSA und SB). Außerdem waren schon zwei Comet 2 für die Langstrecken der UAT bestellt worden.

Union Aéromaritime de Transport (UAT). Diese bekamen die französischen Kennungen F-BGSA und F-BGSB. Die UAT setzte diese beiden Flugzeuge auf ihren westafrikanischen Linien nach Dakar, Brazaville und später über Brazaville nach Johannesburg ein. Während der Streckenerprobung flog eine der Maschinen von Paris nach Brazaville und wieder zurück in genau 24 Stunden. Der Start erfolgte in Paris-Orly am 11. Mai 1953 um 22.16 Uhr. Den Hinflug schaffte die Besatzung in 12 Stunden und 13 Minuten mit Tankstopps in Casablanca und Abidjan. Der Rückflug dauerte 11 Stunden und 51 Minuten. Die Gesamtstrecke von 15.125 km legte die Comet 1A also mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 630 km/h zurück. Zieht man die Zeit für das Tanken ab, kommt man auf etwa 690 km/h. Die einzelnen Streckenabschnitte lagen rund 2.500 km auseinander. Das



Bild oben: Air France entschied sich früh für den Strahlverkehr mit der Comet. Man erwägte vor 1952 sogar, die Lizenz für die Comet zu erwerben, weil die Franzosen von der Comet fasziniert waren.

heißt, die Comet 1A flog durchschnittlich 700 km weiter als die Comet 1 der BOAC. Nach den ICAO-Vorschriften konnte die Comet 1A sogar 3.200 km lange Strecken befliegen, dafür konnte sie dann aber nur noch 28 Passagiere mit Gepäck an Bord nehmen. Ausgelegt

war die 1A jedoch für 44 Passagiere, 36 in der großen Kabine und acht in der kleinen vorn. Die UAT eröffnete am 19. Februar 1953 mit der F-BGSA die Strecke Paris–Dakar mit einer Zwischenlandung in Casablanca.

Im März und Juni 1953 übernahm die Royal Canadian Air Force ihre zwei neuen Comet 1A. Diese waren im Gegensatz zu den UAT-Maschinen als luxuriöse VIP-Transporter gebaut. Für die Reichen, Wichtigen und Schönen hatte man auf die hintere Fensterreihe wegen der Triebwerksgeräusche verzichtet. Statt dessen gab es in der VC 5301/02 drei abgeteilte Kabinen. Die vordere – wie in den BOAC-Maschinen – als Club eingerichtet, die beiden hinteren für 16 und zwölf Passagiere waren mit den Schlafsesseln im Abstand der Comet 1 versehen, während die im täglichen Service stehenden Comet 1A mit Sitzen im Abstand von 99 cm auskommen mußten.

