

bzw. Französisch lernen, um eine solide Kommunikation sowie einen wirksamen Informationsaustausch zu gewährleisten.

Um die im Vertrag von 1962 vereinbarte 50/50-Arbeitsteilung einzuhalten, wählten die Bürokraten beider Länder die Zulieferfirmen häufig aus politischen und nicht aus praktischen (oder zeit- bzw. kostensparenden) Gründen aus.

Aus diesem Grund gab es zahlreiche Beispiele, in denen ein Unternehmen entweder in Großbritannien oder Frankreich einen Auftrag für den Entwurf oder Bau eines bestimmten Gerätes erhielt, obwohl eine Firma in dem jeweils anderen Land besser für die Auf-

gabe geeignet war. Solche unpraktischen Entscheidungen verursachten in Verbindung mit der immensen Komplexität des Programmes mehrere Verzögerungen bei der Fertigstellung der beiden Prototypen.

Der Bau der insgesamt 20 Concorde erfolgte im Grunde nach dem gleichen Muster, entwickelte sich aber zwischen den ersten zwei Prototypen, den folgenden vier Testflugzeugen und den 14 späteren Serienmaschinen weiter, da die diversen Erprobungen zu einigen Entwurfsmodifikationen führten, die wiederum neue Fertigungstechniken erforderten. Diese Änderungen reichten von leichten

Überarbeitungen bis hin zu aufwändigen Verbesserungen. Die bedeutendsten Unterschiede zwischen den beiden Prototypen und allen späteren Varianten waren die Nase mit ihrem verglasten Visier (Schutzblende), die Flügel sowie die hintere Rumpfsektion.

Zuerst erfolgte der Zusammenbau des mittleren Rumpfabchnittes mit den vormontierten Flügeln aus sechs Sektionen, die an verschiedenen französischen Standorten entstanden. Dann wurden der Bug und die Hecksektionen aus britischer Herstellung angebaut, gefolgt von der Fertigstellung der Flügel und der Hinzufügung von weiteren Teilen wie dem

Seitenruder und dem Fahrwerk. Darauf folgte der Einbau der vier Triebwerke des Typs Olympus 593. Nach der Installation von Kilometern von Kabeln im Inneren erhielt die Flugzeugzelle schließlich ihre zahlreichen Instrumente und technische Ausrüstung im Cockpit sowie die Kabinenausstattung einschließlich der Wandverkleidungen, Sitze, Teppiche, Toiletten und Bordküchen.

Philip Cairns, der später zu einem lizenzierten Flugzeugmechaniker für die Concorde wurde, half beim Bau des britischen Prototypen 002 (G-BSST):

»Es hat mich immer beeindruckt, wie viel Sorgfalt und wie viele Ins-

pektionen im Laufe der Zeit in die Konstruktion einfließen. Dies gab dem ganzen Concorde-Projekt eine zweifellose Integrität. Dieses Grundprinzip gab mir die Gewissheit, dass sie ein wahrlich hochwertiges Flugzeug war. Es half mir auch, mich stets nach bestem Wissen und Gewissen auf ihre Wartung zu konzentrieren. Es war für mich ein Privileg, bis zuletzt zur Concorde-Flotte zu gehören. Meine Philosophie war, dass wenn ich mich um die Concorde kümmerte, sie sich auch um mich kümmerte.«

thus requiring close cooperation between the French and British teams working as they were in two different countries. Therefore, many members of the Concorde project had to overcome the language barrier and learn either French or English to establish a solid means of communication and information exchange. In order to honour the 50/50 split defined by the treaty signed in 1962, bureaucrats in both nations often chose the subcontractors on political rather than practical (or time- and cost-efficient) grounds.

As a result, there were numerous examples in which a company in either Britain or France received a contract to design or construct a particular device for Concorde although a company in the respective other country might be better suited for the task. These impractical decisions, in combination with the immense complexity of the programme, caused various delays in the completion of the two prototypes.

The building process for the total number of twenty Concorde basically followed the same pattern but evolved between the first two prototypes, the four test aircraft and the

fourteen later production ones as prototype testing resulted in some design modifications requiring different manufacturing techniques. These alterations ranged from minor changes to elaborate revisions. The most significant difference between the two prototypes and the later variants were the nose and visor, the wings and the rear section of the fuselage. First the central fuselage was assembled, with the wings pre-attached, from the six sections built in various locations in France. Then the British-manufactured nose and tail sections were added, followed by the completion of the wings, the addition of further external parts such as the rudder, and the fitting of the landing gear. Next came the fitting of the four Olympus 593 engines.

After the installation of miles of wiring throughout Concorde's interior, the airframe finally received its numerous instruments and technical equipment on the flight deck (cockpit), and the cabin fixtures such as panelling, seats, carpets, toilets and galleys. Philip Cairns who later would become a licensed ground engineer for Concorde helped build the British prototype 002 (G-BSST): »I was

always impressed by the amount of care and inspections that were carried out as the construction progressed. This gave the whole Concorde project a certain integrity and with this as a background I was always aware that Concorde was truly a quality aircraft. This helped me to be focused on maintaining this aircraft to the best of my ability. It was a privilege to be on the Concorde fleet to the very end. My philosophy was if I look after Concorde well, she would look after me.«

Ein Concorde-Modell während der ausführlichen Windkanalproben. [© BAE Systems]

A model of Concorde during the extensive wind tunnel tests.

