

Am 31. Dezember 1951 rollt die Avon-Comet aus der Halle

Ein neues Triebwerk ist wie ein neues Flugzeug. Die Avon-Comet G-ALYT räumt mit den wichtigsten Leistungsschwächen der Ghost-Comet auf, die da wären: lange Startstrecken bei Temperaturen über 15 Grad Celsius und Höhenlagen über 1.000 Metern, extrem lange Steigzeiten auf Reihöhe zwischen 43 und 52 Minuten, sehr hoher Kraftstoffverbrauch in Bodennähe und damit hoher Reservekraftstoffbedarf. Darüberhinaus drehen die Avon-Turbinen rund 2.000 Umdrehungen pro Minute langsamer, was die Sicherheit der gesamten Triebwerksanlage verbessern hilft.

Es ist der letzte Tag des Jahres 1951. Noch bevor die Silvesterparty steigt, soll die neue Comet mit den ebenfalls neuartigen Axial-Triebwerken Rolls-Royce RA.9 ihren Sound von viermal dreitausend Kilogramm Standschub auf der Platze vor der Experimentalhalle erklingen lassen. Es ist kurz nach der Mittagszeit, als die G-ALYT

rückwärts aus der Experimentalhalle rollt. Das Werksgelände hat sich an diesem Montag, dem 31. Dezember 1951, weitgehend geleert. Die Versuchsmannschaft ist also fast ungestört bei ihren Vorbereitungen auf diesen wichtigen Testlauf. Die vier RA.9 stellen eine Sonderform des RA.7 dar, das bereits einige Monate in einigen Canberra-

Bombern umfassend getestet wird. Technisch gesehen ist das RA.9 ein RA.7, denn es hat dessen Komponenten und dessen Aufbau. Aber um die notwendige Sicherheit für zivile Jets zu erfüllen, wurde eine Drehzahlreduktion von 7.950 u/min auf die Drehzahl des RA.3, nämlich 7.800 u/min, vorgenommen. Damit sank zwar die Schublei-



Linkes Bild: Der größere Triebwerkseinlauf für das Avon RA.9 von Rolls-Royce.

Rückwärts wird die mit Avon 501 ausgerüstete G-ALYT aus der Versuchsbauhalle mittels Schlepper gedrückt. Links die G-ALVG und dahinter die G-ALYU, die an diesem Tag ihren Erstflug verbuchen kann.

stung etwas ab, aber man hoffte, diese Maßnahme nach entsprechenden Erprobungsstunden wieder auf den alten Wert setzen zu können, sobald die Comet in den Liniendienst ginge. Weil für die Erprobung der Comet 2 einschließlich des Baus der ersten Serienmaschinen mit Sicherheit zwei Jahre ins Land



Die G-ALYT mit der Seriennummer 106 006 spielte am Silvestermorgen des Jahres 1951 doch noch eine hervorragende Rolle im Produktionsplan von de Havilland. Denn die eigentlich ohne Käufer wegen der Pleite der BSAA dastehende Maschine wurde so relativ frühzeitig der Vorreiter einer neuen Comet-Serie, der Serie 2 mit RA.25.

gehen würden, hätte also Rolls-Royce noch reichlich Zeit, an einem höheren Standschub zu arbeiten.

In der Zwischenzeit flog der Canberra-Bomber Versuche für die Avon-Comet, um wertvolle Daten über das Verhalten des Avon in den verschiedensten Flugphasen zu erhalten. So flog eine Canberra über den Nordatlantik nach Amerika sozusagen als Pfadfinder für die Comet 2.

Die Canberra stellte gewissermaßen eine halbe Comet 2 dar. Sie besaß zwei Avon RA.3, sie hatte das halbe Gewicht und die gleiche Flächenbelastung, etwa die Hälfte der Kraftstoffzuladung und

die halbe Nutzlast. Selbst die Reisegeschwindigkeit war gleich. Aus all diesen Gründen eignete sie sich hervorragend, um die zukünftigen Strecken der Comet im voraus zu befliegen und dabei Daten wie Reichweite, Steiggeschwindigkeiten und Kraftstoffverbräuche dabei zu registrieren. So flog eine Canberra über den Nordatlantik nach Amerika sozusagen als Pfadfinder für die Comet 2.

Die G-ALYT indes rollte nach den erfolgreichen Triebwerksläufen zurück in die Halle. Jetzt erst konnten die vielen Meßeinrichtungen eingebaut werden.



Die Canberra spielte bei der Erprobung der Triebwerke RA.3 und RA.7 (Bild) und der Flugstundenansammlung für diesen Triebwerkstyp eine herausragende Rolle.