

Comet soll weiterer Edelstein in der britischen Krone werden

Die Modernität und Eleganz der Comet 1 war bei ihrem Erscheinen 1949 beispiellos. Ab 1946 im Geheimen entwickelt, überraschte das neue Muster das Publikum durch seine überlegene Geschwindigkeit, seine enorme Flughöhe, seine Vibrationsfreiheit und nicht zuletzt durch seine

schlichte Schönheit, den Fachmann jedoch durch das bis dahin nicht für möglich gehaltene Zuladungsverhältnis von 56 Prozent. In diesem Wert steckte eine gewaltige Entwicklungsarbeit und das neue Redux-Klebeverfahren. Jedoch, die Comet-Katastrophe war bereits programmiert.

Bis zum 27. Juli des Jahres 1949, dem 67. Geburtstag des Firmengründers Geoffrey de Havilland, war die De Havilland Aircraft Ltd. vor allem durch kleine schnelle Flugzeuge in Erscheinung getreten. Am bekanntesten war die DH 98 „Mosquito“, einem in Holzschalenbauweise 1941 konstruierten Schnellbomber, der den Deutschen im Krieg mehr als nur ein paar Mückenstiche versetzt hatte. Nun aber stand ein Flugzeug so groß wie die amerikanische Douglas DC-6 auf dem Rollfeld des Werkflugplatzes von Hatfield, um, von vier neuartigen Düsentriebwerken angetrieben, zum Erstflug zu starten.

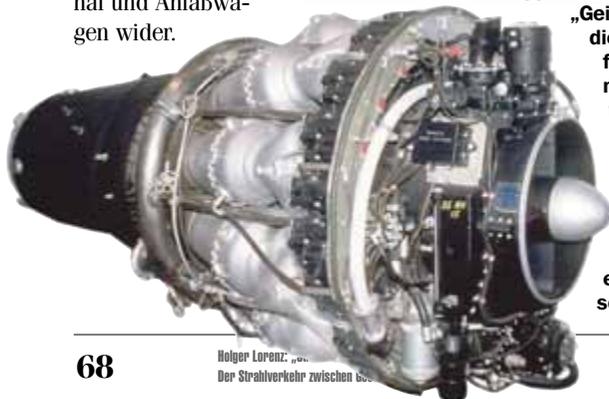
In der blank polierten Aluminiumhaut spiegeln sich Himmel und Erde, Personal und Anlaufwagen wider.

Das bei de Havilland ab 1940 entwickelte Radialtriebwerk mit dem doppeldeutigen Namen „Geist“ bildete die Grundlage für die Comet und ihre frühe Existenz. Von Anfang an aber war klar, daß das „Ghost“ nur ein Beginn sein konnte.

Techniker entfernen die knallig roten Verschlussdeckel von den Triebwerkeinläufen. Als die Turbinen endlich nacheinander hochfahren, kommt Leben in die Maschine. Das Abbremsen der vier Turbinen wird von einem infernalisch lauten Zischen begleitet, das den anwesenden Reportern und Fotografen erst so richtig die Bedeutung dieses Tages vor „Ohren“ führt. Die Ghost-Triebwerke hatten gerade einen Monat zuvor, nämlich am 28. Juni 1949, als erste zivile Düsentriebwerke ihre Musterzulassung erhalten. Jetzt

laufen sie mit über 10.000 Umdrehungen pro Minute auf Höchstdrehzahl und verbreiten den noch weitgehend unbekanntes Kerosingestank und einen Höllenlärm, der anscheinend die ganze Maschine zum Zittern bringt. Schon aber werden die Motoren wieder abgestellt und die Techniker strömen auf das Flugzeug zu, öffnen die Klappen und kontrollieren alles zum x-ten Male.

Wenig später speien die Triebwerke erneut Rauch und Feuer. Jetzt aber werden tatsächlich die beiden Bremsklötze von den Haupträdern entfernt und der



Holger Lorenz: „...
Der Strahlverkehr zwischen 650

Prototyp rollt der Piste entgegen. Vorm Eindreihen auf die Startbahn tippt Chef-pilot John Cunningham leicht die Bremsen an und die Maschine antwortet ihm mit einem sanften Kopfnicken. Cunningham bringt die Comet am Anfang der Startbahn zum Stehen und erbittet vom Kontrollturm die Erlaubnis fürs Funktionsrollen. Wieder heulen die Triebwerke auf, doch das mühsame Anrollen der G-5-1 steht im krassen Gegensatz zum hochtourigen Zischen aus den Düsen. Erst nach 150 Metern beginnt die Rollgeschwindigkeit mit dem Pfeifgeräusch Schritt zu halten und es sogar langsam zu überflügeln, aber bereits wenige hundert Meter später erstirbt das Pfeifen erneut, das kurz darauf vom Quietschen der Bremsen abgelöst wird. Der



Foto: Internet

Dieses Plakat verströmt einen Hauch von Exotik, wie er so typisch ist für die Empire-Routen der BOAC nach Afrika, Arabien und Indien.

Der 1. Prototyp G-5-1 auf dem Vorfeld des Werksflugplatzes der de Havilland Werke in Hatfield unweit von London an der Themse. Seit April 1949 wartete die Comet auf den Erstflug. Das Bodenprogramm mit den Standläufen der Triebwerke, dem Standschwingversuch und einigen kleineren Änderungen verzögerten den Start dann doch bis zum 27. Juli 1949.

Chefpilot wendet am Ende der Bahn die Maschine und kommt zum Start zurückgerollt.

Dieses Schauspiel wiederholt sich an diesem 27. Juli 1949 noch ein paar Mal. Erst als die Reporter gegen Abend alle Hoffnung auf einen Start aufgegeben haben und abgezogen sind, setzt John Cunningham um 18.17 Uhr tatsächlich zum historischen Erstflug an. Bei einer großen Platzrunde, die in 31 Minuten durchflogen wird, bleibt das Fahrwerk ausgefahren und auch noch Zeit für einen Tiefflug über die Startbahn zum erhebenden Gruß an die Erbauer dieses einzigartigen Flugzeugs. Spätestens ab jetzt wird die düsengetriebene Comet zu einer Angelegenheit der ganzen Nation und zu einer Aufgabe des Prestiges.

Foto: Internet

