

Nach dem Erstflug ist die G-5-1 regelmäßig in der Luft

Die Flugerprobung eines neuen Modells ist jedes Mal ein langwieriger Prozeß, bei dem man konsequent Schritt für Schritt vorgehen muß. Beginnend mit Werksflügen in der Flughafenzone zur Feststellung, ob all die eingebauten Anlagen auch voll funktionstüchtig sind, über die sich anschließenden Leistungsflüge bis hin zu den Risikoflügen, bei denen die Grenzen der Konstruktion unter zuvor genau festgelegten Bedingungen ausgetestet werden. Insgesamt werden dabei um die 1.500 Flugstunden angesammelt, wobei mehrere Flugzeuge dafür verwendet werden können.



Bereits drei Tage nach dem Rollout vom Montag, dem 25. Juli 1949, den Motorläufen und Rollversuchen am 26. und 27. Juli mit dem am Abend stattgefundenen Erstflug, begann am 28. Juli das eigentliche Flugprogramm, bei dem der Prototyp den Leistungs- und Sicherheitsnachweis für das neue Muster erbringen sollte.

Beim Erstflug war die G-5-1 nur 31 min in der Luft gewesen. Das Fluggewicht hatte weit unter dem Maximalgewicht, vielleicht bei 36 t, gelegen. Der Pilot John Cunningham hatte eine erweiterte Platzrunde geflogen und das Fahrwerk eingezogen. Danach kehrte er zum Platz zurück, überflog diesen

zum Gruß an die dort unten zu ihm Hinaufblickenden in nur 100 m Höhe, um anschließend mit ausgefahrenen Landeklappen eine exakte Landung hinzulegen.

Nachdem der Erstflug gezeigt hatte, daß die Comet im unteren Geschwindigkeitsbereich – beim Starten, Steigen und Landen gut steuerbar ist, konnte nun daran gegangen werden, die einzelnen Anlagen der Maschine im Fluge, statisch wie dynamisch, zu überprüfen. Insbesondere die sichere Kraftstoffversorgung in allen Fluglagen mußte garantiert werden. Die umfangreiche Meßanlage, die eingebaut war und einige Daten während des Fluges direkt per Funk an den

Boden schicken konnte, verhalf hier wertvolle Zeit einzusparen. Der Rest der Daten mußte nach der Landung aber erst aufbereitet werden, das bedeutete, die Fotofilme zu entwickeln, sie anschließend mit den jeweiligen Flugphasen, Tonbandmitschnitten und anderen Aufzeichnungen zu synchronisieren. Daraus konnten dann wieder Tabellen und Diagramme aufgestellt werden, um das Gemessene mit den Eindrücken der Besatzungsmitglieder in Einklang zu bringen. Man kann sagen, daß für jede einzelne Flugstunde ein bis zwei Tage Aufbereitung und Auswertung ins Land gehen konnten, ehe der nächste Flug möglich wurde.

Der Prototyp G-5-1 bei seinem zweiten Flug am 31. Juli 1949. Das Flugzeug war dabei eine Stunde in der Luft. Es wurde ohne Druckaufladung der Kabine in den ersten Monaten aus Sicherheitsgründen geflogen.

Nichtsdestotrotz war die G-5-1 in der ersten Woche vom 27. Juli bis 5. August 1949 sechs Mal in der Luft. Dies waren bis auf den Erstflug jeweils einstündige Werksflüge. Das bedeutete, daß die Comet jeden zweiten Tag geflogen ist. Ein in dieser frühen Phase mehr als ordentlicher Wert. Und in der zweiten Woche, nachdem der Nachweis erbracht wor-



Am 4. August 1949 war in Hatfield durchwachsenes Wetter. Dennoch paßte der Werksfotograf die kurzen Momente ab, wo sich mal die Sonne zeigte. Denn nur da schillerte die Comet mit ihrer auf Hochglanz polierten Oberfläche in den schönsten Umgebungsfarben. Die nagelneue Maschine machte auf den Betrachter mit ihrer schwungvollen Figur mächtig Eindruck. Eine solche Linienführung hatte die Welt bis dahin noch nie gesehen. Propellermaschinen wirkten dagegen nur hoffnungslos veraltet.

den war, daß alle Systeme einschließlich des Automatischen Beobachters mit- samt der Funkübertragung zum Boden einwandfrei funktionierten, war die Comet an manchen Tagen mehrfach in der Luft. Dabei wurden nochmals 27 Flugstunden bewältigt. Dies waren jedoch in der Regel keine Flüge im eigentlichen Sinne, sondern Starts und Landungen zur Ermittlung der Start- und Landestrecken, der dazugehörigen Zeiten, der dabei besten Anstellwinkel, um das günstigste Verhältnis von Beschleunigung und Steiggeschwindigkeit zu ermitteln, d.h. die Bahngeschwindigkeit.

Wichtig war in dieser Phase auch die Bestimmung der sogenannten Stabilitätsreserve, also nichts anderes als den Abstand des Schwerpunktes vom Auftriebspunkt, und das bei verschiedenen Startgewichten, bei wechselnden Beladungszuständen und Anstellwinkeln. In jedem Falle mußte eine ausreichende Sicherheitsreserve gegeben sein, um das Flugzeug mit den vorhandenen Rudermomenten steuern zu können. Erst, wenn hier Klarheit herrschte, konnte zum nächsten Flugabschnitt übergegangen werden.

Interessant ist auch, daß von Anfang an die Druckbetankung, die extra für die großen zu tankenden Kraftstoffmengen bei der Comet in möglichst kürzester Zeit entwickelt worden war, dabei zur Anwendung kam und so ebenfalls gleich mit erprobt werden konnte, insbesondere die Entlüftung der Tanks.

