

KOLEKCE KOVOVÝCH MODELŮ

VOJENSKÁ LETADLA

Cena: 129,90 Kč / 6 €*

S TÍMTO ČÍSLEM MODEL
Gloster Meteor F.8



*Cena platná pouze pro Slovensko

43

ISBN 978-83-252-1574-3



9 788325 212308

Cena: 129,90 Kč / 6 €*

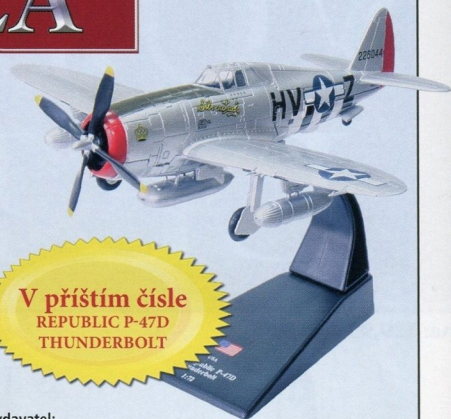
VOJENSKÁ
LETADLA

V KAŽDÉM ČÍSLE MODEL LETADLA S PEČLIVĚ
PROVEDENÝMI DETAILY KONSTRUKCE A V ORIGINÁLNÍ
KAMUFLÁŽI. MODELY TĚTO KOLEKCE REPREZENTUJÍ
VŠECHNA VÝVOJOVÁ OBDOBÍ VE VOJENSKÉM
LETECTVÍ OD 1. SVĚTOVÉ VÁLKY AŽ DO SOUČASNOSTI.

KAŽDÝCH 14 DNÍ NOVÉ MODELY

V KOLEKCI NAJDETE MEZI JINÝMI:

REPUBLIC P-47D THUNDERBOLT	LAVOČKIN LA-7
REPUBLIC F-84 THUNDERJET	BOEING P-26 PEASHOOTER
HAWKER TEMPEST	BAC LIGHTNING
GRUMMAN F9F PANTHER	MORANE-SAULNIER MS.406



V příštím čísle
REPUBLIC P-47D
THUNDERBOLT

Vydavatel:

Oxford Educational Sp. z o.o.
Grunwaldzka 2A, Słupsk, Polsko

Generální dodavatel titulu pro český a slovenský trh:

AMERCOM SA, O/POZNAN
Grochowe Łąki 6, 61 752 Poznaň, Polsko
Tel.: +48 618 515 147

Zákaznický servis v ČR a objednávky starších čísel:

AMER MEDIA s. r. o.
Modřanská 11, 143 00 PRAHA 4
Zákaznická linka: (+420) 296 188 900 (9–17 hod.)
Mobilní tel. kontakt: (+420) 725 600 872
E-mail: amercom@amercom.cz
www.amercom.cz

Příprava pro tisk:

PRESS-PYGMALION, s. r. o.
Mánesova 536, 737 01 Český Těšín
Redaktor: Milan Bronclík
Odborná spolupráce: Stanislav Komárek, Miloš Kmeč, Jiří Rataj

Předplatné v ČR:

A.L.L. production, s. r. o.
P. O. BOX 732, 111 21 PRAHA 1
Tel.: 840 306 090
E-mail: predplatne@predplatne.cz
Předplatné je možné objednat od 3. čísla. Předplatitelé obdrží každý
měsíc v jedné zásilce dvě čísla magazínu.
Pololetní předplatné (12 čísel) – cena 1 548 Kč.
Roční předplatné (24 čísel) – cena 3 096 Kč

Objednávky předplatného v SR:

MAGNET PRESS, SLOVAKIA s. r. o.
P. O. BOX 169
830 00 Bratislava
Tel.: 02/67 20 19 31-33
Fax: 02/67 20 19 30
E-mail: predplatne@press.sk
www.press.sk

Předplatné je možné objednat od 3. čísla. Předplatitelé obdrží
každý měsíc v jedné zásilce dvě čísla magazínu.

Předplatné za 6 čísel – 34,20 €

Předplatné za 12 čísel – 68,40 €

Předplatné za 24 čísel – 136,80 €

ISBN: 978-83-252-1574-3

Série: 978-83-252-1230-8

Pozor! Model není hračka. Je určen pro osoby starší 14 let.

Naše modely se mohou v detailech lišit od originálních letadel.

Vydavatel si vyhrazuje právo na změnu počtu čísel a pořadí
příložených modelů.

Model vyroben v ČR.



Pořídte si celou úžasnou sbírku kovových modelů!

V KAŽDÉM ČÍSLE KOVOVÝ MODEL LETADLA
S PEČLIVĚ PROVEDENÝMI DETAILY KONSTRUKCE.

POZOR: MODELY JSOU VYROBENY VE DVOU MĚŘÍTKÁCH:
1 : 72 (MENŠÍ LETADLA) A 1 : 100 (VĚTŠÍ LETADLA).

V BROŽUŘE UVÁDĚNÁ TECHNICKÁ DATA SE MOHOU LIŠIT PODLE
PODMÍNEK, ZA NICHŽ BYLA ZAZNAMENÁNA, NEBO PODLE PRAMENŮ,
Z NICHŽ BYLA PŘEVZATA.

GLOSTER METEOR

GLOSTER METEOR BYL NEJEN PRVNÍM BRITSKÝM, ALE ZÁROVEŇ PRVNÍM SPOJENECKÝM SÉRIOVÝM PROUDOVÝM LETADLEM, KTERÉ BYLO NA SKLONKU DRUHÉ SVĚTOVÉ VÁLKY DODÁVÁNO STÍHACÍMU LETECTVU. ZAŘAZENÍ TOHOTO STROJE DO BOJOVÉ SLUŽBY JEN O NĚKOLIK DNŮ PŘEDSTIHLO STEJNÝ KROK NA NĚMECKÉ STRANĚ A OPERAČNÍ ČINNOST ZAHÁJIL GLOSTER METEOR PRAKTICKY SOUČASNĚ S NĚMECKOU STÍHAČKOU ME 262. ÚČAST BRITSKÉHO LETADLA VŠAK BYLA KVANTITATIVNĚ SKROMNĚJŠÍ, K PŘÍPADNÉMU SOUBOJI OBOU STÍHAČEK NEDOŠLO A GLOSTER METEOR DODNES ZŮSTAL JAKOBY VE STÍNU SVÉHO NĚMECKÉHO KONKURENTA.

VÝVOJ PROUDOVÉ STÍHAČKY PRO RAF

V roce 1940 probíhala ve společnosti Gloster Aircraft Company licenční výroba letadel jiných firem, tudíž se její konstrukční kancelář mohla plně věnovat práci na stroji s novým typem pohonu. Výsledkem spolupráce podnikového šéfkonstruktéra George Cartera s firmou Power Jets Ltd., jejímž majitelem byl konstruktér proudových motorů Frank Whittle, byl projekt stíhačky prezentovaný v srpnu 1940. První britské proudové letadlo Gloster E.28/39 (známé též jako Gloster Whittle, Gloster Pioneer nebo Gloster G.40) se poprvé vzneslo do vzduchu 15. května 1941. Specifikace dvoumotorové proudové stíhačky obdržela označení F.9/40 a ministerstvo letectví objednalo pro začátek dvanáct prototypů k otestování a 500 sériových letadel (tento počet byl následně snížen na 300 exemplářů). Letadlo, které bylo zpočátku nazýváno Thunderbolt, mělo celokovovou konstrukci s poloskořepinovým trupem, nosnými i ocasními plochami bez šípovitosti a tříbodovým podvozkiem přídového typu. Motory měly být umístěny do gondol v křídlech, což vyžadovalo zkonstruování nosníků rozšířených ve výšce gondoly až na její průměr. Kabina byla přemístěna do předělu trupu a výzbroj měla být namontována do trupu ve výšce kabiny. První motory W.2B z podniku Rover v Coventry byly dodány se zpožděním, a proto zpočátku měly

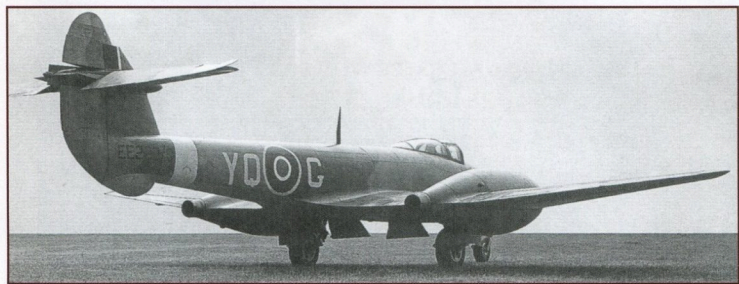
sloužit k pohonu prototypů motory H.1 Halford firmy De Havilland.

PROTOTYPY

Nakonec bylo rozhodnuto, že vznikne pouze osm prototypů s vojenskou registrací DG202–DG209. Stavba jednotlivých exemplářů s továrním označením G-41 neprobíhala podle číselného pořadí. Prototypy nebyly vyzbrojeny. Letadlo dostalo rovněž nový název Meteor, aby nedocházelo k záměnám s americkým strojem Republic P-47 Thunderbolt. Jako první vzletl 5. března 1943 z letecké základny Cranwell prototyp DG206/G (Guarded = hlídáný). Poháněly jej dva motory H.1 Halford o tahu 10,2 kN a pilotoval jej Michael Daunt. V průběhu testů se ukázalo, že letadlo má tendenci prudce uhybat z kursu po překročení rychlosti 370 km/h. Z důvodu přísnějšího utajení pokračovaly letové zkoušky na základně Newmarket Heath a později na firemním letišti Moreton Valence. Dne 12. června 1943 poprvé vzletl exemplář DG205/G, který byl jako první poháněn motory Rover W.2B/23 o tahu 7,11 kN. Tento prototyp sloužil k letovým zkouškám, ale jeho kariéra skončila již 27. dubna 1944, když se krátce po startu zřítíl. Jako třetí byl 24. července 1943 zalétán prototyp DG202/G rovněž s motory W.2B/23. Tento stroj sloužil později ke zkouškám na letadlové lodi HMS Pretoria Castle a zachoval se dodnes. Prototyp DG203/G vzletl 9. listopadu 1943 již z nového letiště firmy Gloster v Moreton Valence. Poháněly jej motory Power Jets W.2/500 o tahu 7,55 kN. Po skončení testů sloužil jako výuková pomůcka. Prototyp DG204/G byl zalétán 13. listopadu a k jeho pohonu byly použity motory Metropolitan-Vickers F.2 o tahu 8 kN umístěné pod



GLOSTER METEOR F.4 – STÍHAČKY TÉTO VERZE ZAČALY BÝT PERUTÍM RAF DODÁVÁNY AŽ V ROCE 1947. OD DŘÍVĚJŠÍ VERZE SE ODLIŠUJÍ JINÝMI GONDOLAMI MOTORŮ DERWENT 5.



◀ GLOSTER METEOR F Mk. I z 616. PERUTĚ RAF (No. 616 SQUADRON RAF), KTERÉ BYLY STROJE TÉTO VERZE DODÁNY JIŽ 12. ČERVENCE 1944 JAKO PRVNÍ JEDNOTKY BRITSKÉHO LETECTVA VYZBROJENÉ PROUDOVÝMI LETADLY. V LEDNU 1945 JEJÍ PILOTI OBDŘELI PRVNÍ EXEMPLÁRE NOVĚJŠÍ VERZE F Mk. III.

GLOSTER METEOR

GLOSTER METEOR BYL PRVNÍM BRITSKÝM PROUDOVÝM STÍHAČÍM LETADLEM PŘIJATÝM DO VÝZBROJE BOJOVÝCH JEDNOTEK. NAVZDORY JEDNODUCHÉ KONSTRUKCI, NEVYHNUTELNÉ PŘI ZAVÁDĚNÍ REVOLUČNÍHO NOVÉHO POHONU, VYDRŽELY RŮZNÉ VERZE TOHOTO STROJE VE SLUŽBĚ AŽ DO SEDMDESÁTÝCH LET MINULÉHO STOLETÍ.

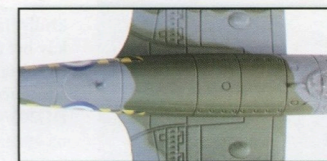
BRITŠTÍ PILOTI NEMĚLI METEORY VE VELKÉ OBLIBĚ, OBZVLÁŠTĚ PŘED TÍM, NEŽ BYLA DO SLUŽBY ZAŘAZENA VERZE F.8. Z DŮVODŮ MALÉ ZÁSOBY PALIVA A PORUCHOVÝCH POHONNÝCH JEDNOTEK DOCHÁZELO ČASTO K VÝPADKŮM ČINNOSTI MOTORU BĚHEM LETU, KTERÉ BOHUŽEL NEZŘÍDKA KONČIVALY TRAGICKY. BRITSKÉ LETECTVO TAKTO ZTRATIL O 890 STROJŮ TOHOTO TYPU A O ŽIVOT PŘIŠLO 450 PILOTŮ. V TOMTO OHLEDU BYLA NEJTRAGIČTĚJŠÍ BILANCE ROKU 1953, KDY SE ZŘÍTILO 145 METEORŮ.



VÝZBROJ:
VEŠKERÁ VÝZBROJ LETADLA BYLA UMÍSTĚNA V PŘÍDI TRUPU. TVOŘILI JI ČTYŘI KANONY HISPANO RÁŽE 20 MM. EXISTOVALA ROVNĚŽ MOŽNOST PODVĚŠENÍ 16 KUSŮ NEŘÍZENÝCH RAKET RP-3 RÁŽE 76,2 MM NA PODKŘÍDELNÍCH ZÁVĚSNÍCÍCH.



TRUP: TRUP LETADLA VERZE F.8 BYL OPROTI VERZI F.4 PRODLOUŽEN A POZMĚNĚN BYL ROVNĚŽ SVISLÝ STABILIZÁTOR. LETADLO MĚLO DELŠÍ DOLET NEŽ PŘEDCHOZÍ VERZE A KOKPIT BYL VYBAVEN KATAPULTOVACÍM SEDADLEM.



MOTORY: VERZE F.8 BYLA POHÁNĚNA DVOJICÍ PROUDOVÝCH MOTORŮ ROLLS-ROYCE DERWENT 8 O JEDNOTKOVÉM TAHU 15,6 kN, DÍKY NIMŽ LETADLO DOSAHOVALO MAXIMÁLNÍ RYCHLOSTI 953 km/h U HLADINY MOŘE.



KAMUFLÁŽ: NA ILUSTRACI JE METEOR F.8 S ČÍSLEM WF714 MAJORA DESMONDA DE VILLIERSE, VELITELE 500. PERUTĚ POMOCNÉHO LETECTVA (No. 500 [COUNTY OF KENT] SQUADRON RAUXAF – ROYAL AUXILIARY AIR FORCE), KTERÁ V ROCE 1954 OPEROVALA Z LETECKÉ ZÁKLADNY WEST MALLING.



TECHNICKÉ ÚDAJE LETOUNU GLOSTER METEOR F.8

Typ: jednomístná záchytná a eskortní stíhačka, dolnoplošník celokovové konstrukce se zatahovatelným příďovým podvozkem.

Motor: 2x proudový Rolls-Royce Derwent 8 o jednotkovém tahu 15,6 kN s axiálním kompresorem.

Výkony: maximální rychlost ve výšce 3 050 m – 965 km/h; cestovní rychlost 666,3 km/h, počáteční stoupavost 2 134 m/min (35,6 m/s), stoupavost do výšky 9 145 m – 5 min; dostup 13 411 m; dolet 836 km.

Hmotnost: prázdného letadla 4 846 kg, vzletová 7 121 kg.

Rozměry: rozpětí 11,32 m, délka 13,6 m, výška 3,96 m, nosná plocha 32,51 m².

Výzbroj: 4x kanon British Hispano Mk. III ráže 20 mm, pod křídly možnost podvěšení 16 neřízených raket RP-3 ráže 76,2 mm o jednotkové hmotnosti 27,2 kg, 2x bomba o jednotkové hmotnosti 454 kg.



**MODEL GLOSTER METEOR F.8
MĚŘÍTKO 1 : 100**

Model představuje letadlo Gloster Meteor F.8 č. WL164 ze 74. perutě RAF (No. 74 Squadron RAF) v podobě z roku 1955. Jednotka byla v té době dislokována na letecké základně Horsham St Faith v Norwichi v hrabství Norfolk.



GLOSTER METEOR F.9/40, ČTVRTÝ PROTOTYP S ČÍSLEM DG205/G. Byl to zároveň druhý prototyp tohoto stroje, který se vznesl do vzduchu, a to 12. června 1943. Letadlo mělo na horní straně standardní kamufláž denních stíhaček RAF z té doby, kdežto na spodní straně mělo stejně jako všechny britské prototypy k usnadnění identifikace žlutou barvu. Písmeno „P“ v kruhu označuje prototyp.

křídly. Jeho testování pokračovalo do 1. dubna 1944, kdy byl zničen při havárii. Přestože se v tomto měsíci rozbil také exemplář DG205/G, zkoušky pokračovaly bez přerušení. V té době byl již testován také prototyp DG208/G s motory W.2B/23, který byl zalétán 20. ledna 1944. Vzhledem k dřívějším problémům s řízením byla na tomto stroji modifikována kormidla, ale podařila se jen částečná náprava. Přesto se tento exemplář stal vzorem pro sériovou výrobu. Prototyp DG209/G s motory W.2B/37 Derwent I o tahu 8,9 kN, který poprvé vzlétl 18. dubna 1944, byl určen k testování motorů firmy Rolls-Royce. Prototyp DG207/G s motory De Havilland H.1 Halford se měl stát vzorem pro verzi Meteor F.2. Původně byla dokonce plánována výroba 50 letadel s tímto pohonem, ale motor H.1 byl rezervován pro letadlo De Havilland Vampire. Tento poslední prototyp však byl zalétán až 24. července 1945, kdy již byl výrobní program verze F.2 neaktuální.

SÉRIOVÁ LETADLA

Meteor F Mk. I. První exemplář verze G-41A (č. EE210/G) byl připraven na začátku roku 1944 a poprvé vzlétl 12. ledna. Bylo vyrobeno 20 letadel této verze, z nichž letectvo převzalo 14 kusů. Do prvního exempláře byly namontovány motory W.2B/23C Welland I firmy Rolls-Royce a poté byl poslán do Spojených států na srovnávací zkoušky s americkým strojem Bell YP-59A Airacomet (č. 42-22611). První let nad oceánem se uskutečnil 15. dubna. Na rozdíl od prototypů byla verze F Mk. I vyzbrojena čtyřmi kanony Hispano Mk. V ráže 20 mm. Pro zlepšení výhledu byla změněna zadní část kokpitu. Tah použitých motorů činil 7,58 kN na jednotku, což bylo příliš málo pro letadlo o prázdné hmotnosti 3 823 kg a vzletové hmotnosti 6 270 kg. Dosahovalo maximální rychlosti 670 km/h ve výšce 3 000 m a jeho dolet činil 1 610 km. Stroj byl dlouhý 12,58 m a měl rozpětí křídel 13,11 m. Navzdory jeho slabým výkonům mi-

nisterstvo letectví rozhodlo, že z propagandistických důvodů bude zařazen do služby – ovšem zpočátku pouze k výcvikovým účelům. Oficiálně k tomu došlo 1. června 1944, nicméně první exempláře obdržela 616. peruť RAF teprve 12. července. Tato jednotka dosáhla bojové pohotovosti 21. července a 27. července podnikla první bojový let proti německým raketovým střelám V-1 (Fieseler Fi-103). Do konce války meteory sestřelily 14 těchto střel. Nad kontinentem nebyla verze F Mk. I použita.

Do exempláře č. EE227 byly namontovány dva turbovrtulové motory Rolls-Royce RB.50 Trent. Jednalo se o první letadlo s tímto typem pohonu, které poprvé vzlétlo 20. září 1945.

Meteor F Mk. III. Zlepšení výkonů měla zajistit montáž motorů RR Derwent I (W.2B/37) o tahu 8,9 kN v podstatně větších gondolách. Přesto byly do prvních 15 strojů s továrním označením G-41C instalová-



ny motory z verze F Mk. I. Hmotnost této verze se zvýšila na 4 771 kg a vzletová hmotnost na 6 052 kg. Také maximální rychlost letadla se zvýšila na 793 km/h a objemnější palivové nádrže umožnily prodloužit trvání letu o hodinu. Kryt kabiny již nebyl otevírán od strany, nýbrž odsouván dozadu. První exemplář verze F Mk. III byl zalétán 11. září 1944 a 616. peruť dostala první letadla této verze 18. prosince téhož roku. První čtyři stroje 616. peruť byly 20. ledna 1945 přemístěny do Belgie a do konce války podnikaly útoky na německá letiště, na nichž zneškodnily 46 letadel. Ve vzduchu byl sestřelen pouze jediný německý stroj Fieseler Fi 156 Storch, byl však zničen během přistávacího manévru. Dva meteory se rozbily při haváriích. Poněvadž bylo britské proudové letadlo běžně zaměňováno za německý letoun Me 262, byly všechny meteory 616. peruť nalakované na bílo. Celkem bylo vyrobeno 210 kusů verzí G-41C, D a E.

Meteor F.4. Konec války umožnil dopracování konstrukce, omezení problémů s řízením a odstranění vibrací. Celkově byla zpevněna struktura draku a přepracovány motorové gondoly letadla G-41F. Po vyrobení asi 100 kusů bylo zjištěno, že zesílení křídla není dostatečné, ale kvůli riziku zdržení dodávek pro RAF nebyla rekonstrukce možná. Proto bylo provedeno pouze částečné zesílení křídla a zároveň zmenšeno jeho rozpětí. Takto upravený letoun dostal tovární označení G-41G, ale vojenské označení F.4 mu zůstalo. Použití motorů Derwent 5 o tahu 15,6 kN zvýšilo rychlost na 941 km/h. Prototypem se stal přestavěný stroj č. EE360 verze F Mk. III a jeho první let se uskutečnil 17. července 1945. Po testech bylo rozpětí křídel

► NOČNÍ STÍHAČKA ARMSTRONG WHITWORTH METEOR NF.12 ZE 153. PERUTĚ RAF (NO. 153 SQUADRON RAF) DISLOKOVANÉ V ROCE 1957 NA ZÁKLADNĚ WEST MALLING V KENTU. LETADLO MĚLO DVOUČLENNOU OSÁDKU, VÝZBROJ TVOŘILY ČTYŘI KANONY RÁŽE 20 MM V KŘÍDLECH A V PŘÍDI TRUPU BYL INSTALOVÁN RADAR AN/APS 21.

PRVNÍ LETADLO S TURBOVRTULOVÝM POHONEM – PŘESTAVĚNÝ STROJ METEOR F Mk. I č. EE227 S MOTORY ROLLS-ROYCE TRENT. PO SKONČENÍ TESTŮ BYL TENTO EXEMPLÁŘ KONCEM ROKU 1948 UPRAVEN ZPĚTKY NA PŮVODNÍ VARIANTU.

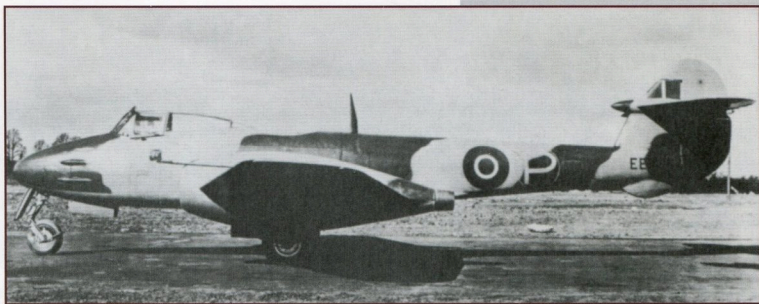


zkráceno na 11,3 m. V porovnání s verzí F Mk. III se prakticky jednalo o jinou konstrukci. Britské letectvo si objednalo 500 kusů a argentinské letectvo 100 kusů této verze. Firma Gloster vyrobila 489 strojů a společnost Armstrong Whitworth 46 strojů. Z této produkce bylo do Argentiny prodáno 50 kusů a dalších 50 letadel bylo vyráběno zvlášť. Do Belgie bylo exportováno 48 kusů, do Dánska 20 kusů, do Egypta 12 kusů a do Nizozemska 38 kusů.

Exemplář č. RA382 byl experimentálně prodloužen o 762 mm v přední části trupu. Na sériových letadlech probíhaly zkoušky tankování paliva za letu. V plánu byla výroba nevyzbrojené průzkumné varianty FR.5 (G-41H) se svislými kamerami v přední trupu a šikmými kamerami v jeho zadní části, avšak přestavěný sériový stroj verze F.4 se rozbil již při prvním letu 15. června 1949 a další práce na této variantě byly zastaveny. Existoval též projekt verze F.6 (G-41J) se šipovitými křídly.

Meteor T.7 Jakmile se stal Gloster Meteor základní stíhačkou RAF, bylo nutno vyrobit rovněž jeho cvičnou verzi (Trainer). Firma Gloster připravila v vlastní iniciativě dvě letadla G-43. Šlo o přestavěné exempláře verze F.4 s prodlouženou přídi (celková délka 13,26 m) a demontovanou výzbrojí. Druhé místo v kokpitu bylo vyšetřeno na úkor trupové nádrže na pohonné hmoty, která byla nahrazena dvěma nádržemi podvěšenými pod křídly. Pod trup mohla být podvěšena ještě jedna nádrž proudnicového tvaru. Kryt kabiny byl jednodílný a odklápěl se na stranu. Tato cvičná verze dosahovala maximální rychlosti až 942 km/h, měla prázdnou hmotnost 4781 kg a vzletovou hmotnost 7983 kg. První exemplář s civilní registrací G-AIDC byl zalétán 19. března 1948. Letadlo bylo nalakováno na červeno a posláno na propagační lety po Evropě. Během ukázky v Belgii však byl tento stroj rozbit tamním pilotem při seznamovacím letu. Druhý exemplář s registrací G-AKPK byl představen zástupcům ministerstva letectví, kteří okamžitě doporučili verzi T.7 do sériové výroby. Pro RAF bylo vyrobeno 597 letadel a pro námořní letectvo (FAA – Fleet Air Arm) 43 letadel. Dále bylo vyrobeno 72 těchto cvičných strojů na export do Belgie (43 kusů), Brazílie, Dánska (devět kusů), Egypta (šest kusů), Francie, Izraele (pět kusů), Nizozemska a Sýrie (dva kusy). Kromě toho přestavěla belgická firma Avions Fairey 20 exemplářů verze F.4 na standard T.7. Jeden z nich se dostal do Izraele.

Meteor F.8. Jednalo se o poslední model G-41K, který prošel výraznými konstrukčními úpravami. Jako prototyp posloužil přestavěný stroj verze F.4, který dostal delší příď a větší kryt kabiny. Když se během zkoušek ukázalo, že po vystřelení munice zadní část letadla příliš ztěžkne, kvůli zlepšení stability byl trup prodloužen o 760 mm a byla instalována zcela nová hranatá kormidla z experimentálního prototypu Gloster G.42 (specifikace E.1/44). Skutečný prototyp č. VT150 se zavedenými změnami poprvé vzletl 12. října 1948. Letadlo poháněly výkonnější motory Derwent 8 o tahu 15,6 kN. Byly zvětšeny palivové nádrže a použito ka-



GLOSTER METEOR F Mk. I – DRUHÝ SÉRIOVÝ EXEMPLÁŘ S ČÍSLEM EE211/G. STÍHAČKA BYLA VYZBROJENA ČTYŘMI KANONY RÁŽE 20 MM A POHÁNĚNA DVĚMA PROUDOVÝMI MOTORY WELLAND I.

tapultovací sedadlo Martin Baker. V srpnu 1949 byly zahájeny dodávky pro britské letectvo, jehož základní stíhačkou zůstal Meteor F.8 až do roku 1955, ačkoliv se již v době zahájení služby v roce 1950 nemohl rovnat americkému stíhacímu letounu F-86 Sabre ani sovětskému stroji MiG-15.

O tuto stíhačku projevil zájem také zahraniční zákazníci. Belgie si objednala až 240 kusů. Část z nich pocházela z britské produkce, ale většina byla smontována v podniku Avions Fairey z komponentů dodaných firmou Fokker. Nizozemsko používalo 160 meteorů, z nich bylo pět kusů britské výroby a zbytek vyrobila firma Fokker. Dánsko zakoupilo 20 letadel, která zůstala ve službě do konce padesátých let minulého století. Tato verze byla exportována také na Blízký východ, kde sloužila v Egyptě, Sýrii (19 kusů) a v Izraeli. Dne 1. září 1955 sestřelila dvojice izraelských meteorů dva meteory egyptské. Za dodávky bavlny zakoupila 60 kusů verze F.8 a 10 kusů verze T.7 také Brazílie.

Australské letectvo zakoupilo 84 letadel verze F.8. Jejich dodávky byly zahájeny v roce 1951. Tyto stroje se zúčastnily korejské války, během níž podnikly 4836 bojových letů, sestřelily šest letadel MiG-15, zničily 1500 motorových vozidel a 3500 různých vojenských objektů při vlastních ztrátách 32 letounů, většinou zničených protiletdeckou obranou protivníka.

Do prodloužené přídi jednoho letadla verze F.8 (č. WK935) byla umístěna experimentální kabina pro ležícího pilota. V jednom exempláři vznikla bitevní varianta s přídavnou výzbrojí, nádržemi na koncích křidel a pomocnými startovacími raketami. Byla zalétána 4. září 1950.

Meteor FR.9. Průzkumná varianta G-41L vznikla úpravou verze F.8, do jejíž přídi prodloužené o 200 mm byly instalovány tři fotokamery. Byla zachována standardní výzbroj, ale přibýly přídavné trupové i podvěšené nádrže. Prototyp poprvé vzletl 23. března 1950. Bylo vyrobeno celkem 126 letadel této průzkumně-stíhací varianty upravené k letům v malých výškách. Později byla část z nich prodána do zahraničí – 12 kusů do Ekvádoru, sedm kusů do Izraele a dva kusy do Sýrie.

Meteor PR.10. Tato nevyzbrojená průzkumná varianta byla na rozdíl od předchozí určena k letům ve velkých výškách. Prototyp byl zalétán 29. března 1950. Konstrukčně šlo v podstatě o trup verze F.4 s nosnými plochami verze F Mk. III. Jedna kamera byla umístěna



▶ TŘI STÍHAČKY METEOR F Mk. III z 616. PERUTĚ RAF VYFOTOGRAFOVANÉ NA LETECKÉ ZÁKLADNĚ MELS BROEK V BELGIU, ZE KTERÉ JEDNOTKA OPEROVALA V ÚNORU A BŘEZNU 1945. HLAVNÍM ÚKOLEM BRITSKÉ PERUTĚ BYLO V TĚ DOBĚ SEŠTŘELOVÁNÍ NĚMECKÝCH LETOUNOVÝCH ŠTŘEL V-1.

v přídi a dvě za křídly. Modifikován byl kryt kabiny. Bylo vyrobeno celkem 59 těchto průzkumných letadel, a to výhradně pro RAF, kde sloužily od prosince 1950 do roku 1956.

Meteor NF.11. Noční verze G-47 byly vyvíjeny a vyráběny ve společnosti Armstrong Whitworth. První z nich byla zkompletována ze součástí několika dřívě vyrobených letadel. Střední část trupu s kokpitem pocházela z verze T.7 zadní část s ocasními plochami z verze F.8 a nosné plochy z verze F Mk. III. Příď trupu byla prodloužena kvůli instalaci radaru AI Mk.10. Jelikož se zvýšila hmotnost přední části trupu, byla výzbroj přemístěna do vnějších částí křidel za motory. Byly zachovány podvěšené palivové nádrže. Prototyp byl zalétán 31. května 1950. Bylo vyrobeno 311 kusů této verze pro RAF, 20 kusů pro letectvo dánské, 24 kusů pro letectvo belgické, 41 kusů pro letectvo francouzské a jediný kus byl dodán letectvu australskému.

Meteor NF.12. Verze téměř identická s předchozí, pouze příď byla prodloužena o 432 mm, aby do ní mohl být umístěn americký radar AN/APS 21. K vyvážení letadla bylo třeba zvětšit horní část svislého stabilizátoru. K pohonu stíhačky sloužily motory Derwent 9 o tahu 16,9 kN. Prototyp poprvé vzlétl 21. dubna 1953. Bylo vyrobeno celkem 100 letadel používaných v letech 1953–1959. Poněvadž použitý radar byl utajovanou technologií, nebyla tato verze exportována.

Meteor NF.13. Tropikalizovaná varianta verze NF.11 určená k použití na základnách na Maltě, Kypru a v Egyptě. Prototyp byl zalétán 21. prosince 1952. Bylo vyrobeno celkem 40 těchto letadel, z nichž později Francie zakoupila dva kusy a Egypt, Sýrie a Izrael po šesti kusech.

Meteor NF.14. Modernizovaná verze NF.12, u níž se prodloužením přidě zvětšila celková délka trupu na 15,63 m. Kompletně byl změněn kryt kabiny; namísto dřívějšího s četnými zasklenými rámkami byl použit kratší ze dvou ohnutých tabulí plexiskla spojených jen jednou příčkou. Nový kryt byl také o něco vyšší. Stroj této verze měl prázdnou hmotnost 5724 kg a vzletovou hmotnost 7841 kg. Maximální rychlost činila 930 km/h a dostup

12 192 m. Prototyp, který vznikl konverzí letadla verze NF.11, poprvé vzlétl 23. října 1953. Bylo vyrobeno celkem 100 sériových strojů, které byly používány do roku 1961. Po vyřazení z operační služby bylo 14 exemplářů přestavěno na cvičná letadla NF(T).14, která sloužila v 2. letecké navigační škole (No. 2 Air Navigation School) na základně Thorney Island v Sussexu do roku 1965.

Do ukončení produkce v roce 1954 bylo celkem vyrobeno 3947 meteorů všech verzí. Z toho počtu ztratilo pouze britské letectvo při různých haváriích 890 strojů (145 kusů jen v roce 1953) a 450 pilotů.

ADAPTAČE PRO ZVLÁŠTNÍ ÚKOLY

Stroje stahované od operačních útvarů britského letectva byly různě adaptovány, nejčastěji na letadla pro vlečení terčů a na cvičné cíle. Firma Flight Refueling přestavěla na cvičné cíle 92 kusů verze F.4, které dostaly označení Meteor U.15, a 108 exemplářů verze F.8, které byly přeznačeny na Meteor U.16. Pro námořní letectvo konvertoval podnik Armstrong Whitworth verzi NF.11 na letadla pro vlečení terčů označená TT.20. Na rychlé vlečné stroje bylo přestavěno 20 meteorů, z nichž poslední byly vyřazeny až v roce 1980. Podobně byly přestavěny čtyři meteoory patřící dánskému letectvu. Pro potřeby australského letectva vypracovala firma Flight Refueling konverzi cílového letadla pod označením U.21 a na základě tohoto vzoru modifikovala australská firma Fairey Aviation of Australasia několik dalších letadel.

UŽIVATELÉ

Navzdory celkem průměrným výkonům a omezeným bojovým možnostem se Gloster Meteor dočkal rozšíření do mnoha států. Vedle britského letectva byl používán nebo alespoň testován v celkem 18 zemích. V Argentíně

bylo do roku 1970 používáno celkem 100 letadel F.4. V Austrálii bylo od roku 1946 do roku 1963 používáno 104 meteorů. V Belgii sloužilo 40 letadel F.4, 43 letadel T.7 240 letadel F.8 a 24 letadel NF.11. Biafra disponovala na konci šedesátých let dvěma exempláři verze NF.14. Brazílie zakoupila celkem 62 letadel F.8 a T.7 Kanada prováděla testy s jedním strojem F Mk. III a jedním letonem T.7 Dalšími uživateli byly vzdušné síly Dánska, Egypta, Ekvádoru (do roku 1980 jako bojové stroje), Francie, Izraele, Jihoafrické republiky (verze F Mk. III v letech 1946–1949), Nizozemska, Nového Zélandu (dvě letadla T.7), Spojených států (testovaný prototyp), Spolkové republiky Německa (verze TT.20), Sýrie a Švédsko. V britských vzdušných silách používalo meteoory 62 perutí RAF a 12 perutí FAA.



▶ GLOSTER METEOR T.7 (č. WL364), KTERÝ JISTOU DOBU SLOUŽIL K FOTOGRAFOVÁNÍ PRVKŮ LETECKÉ AKROBACIE. DVOUMÍSTNÝ CVIČNÝ STROJ VERZE T.7 KONSTRUKČNĚ VYCHÁZEL Z VERZE F.4.