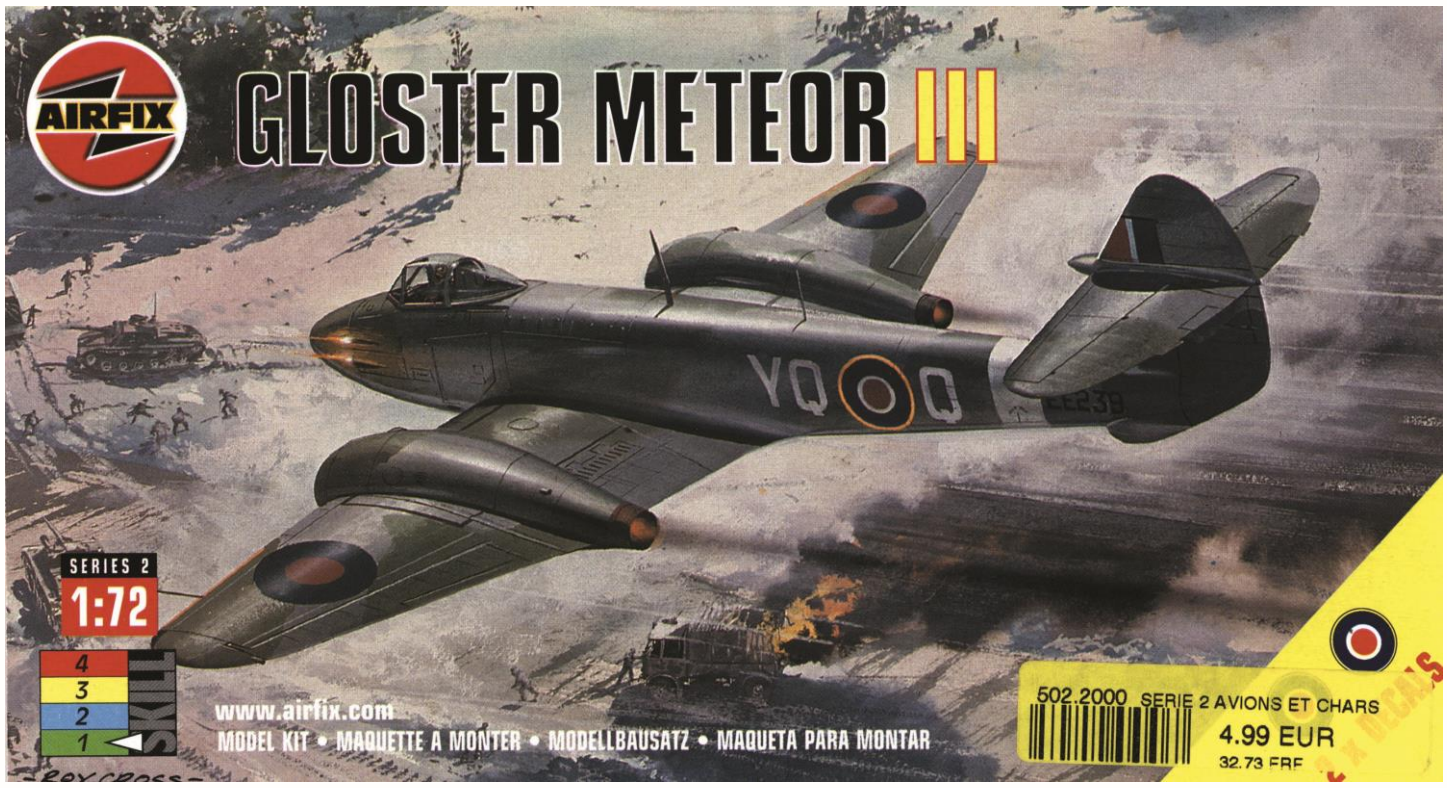




GLOSTER METEOR III



SERIE 2

1:72



www.airfix.com

MODEL KIT • MAQUETTE A MONTER • MODELLBAUSATZ • MAQUETA PARA MONTAR

502.2000 SERIE 2 AVIONS ET CHARS



4.99 EUR

32.73 FRF



PLUS

Pas de décalcomanies disponibles actuellement.



GLOSTER METEOR F.III

The Meteor was Britain's first and only operational jet powered fighter aircraft in service during the second world war and owed its existence to the pioneering work of Frank Whittle who invented the first turbojet engine capable of becoming the power unit for an operational aircraft. Development led to the Gloster E28/39 Pioneer test airframe, powered by a Whittle W.1 engine, which first flew on 15 May 1941. Gloster also built eight F9/40 twin-engined prototype aircraft; the first to fly on 5 March 1943 was the fifth machine, F9/40H fitted with de Havilland Halford H1 engines. Following prototype trials the first Meteor F.I powered by Welland engines flew on 12 January 1944 and production examples entered operational service with No.616 Squadron, Royal Auxiliary Air Force, at Manston in July 1944. The new jets were immediately used to counter the German V1 flying bomb threat, a total of 13 being destroyed by the squadron before the launch sites in France were overrun. Also at this time the Germans had introduced their new Messerschmitt Me262 jet fighter, although the Meteor never met it in combat. Meteor F.IIIs entered service in

December 1944 and in January 1945 an advanced flight of aircraft was sent to Melsbroek in Belgium; these were painted in white as winter camouflage and also as a recognition feature for the benefit of trigger happy allied gunners. The rest of the squadron moved to the Continent in March, seeing limited action before the war ended in May. No.504 Sqn, began forming with Meteor F.IIIs in April 1945 but was not operational before the end of hostilities. Post war the Meteor became the RAF's main day and night interceptor until the mid-1950s, also serving in the reconnaissance and trainer roles as well as being widely exported. Early Meteor F.IIIs (as this kit) were powered by two Rolls Royce-Whittle W.2B/23C Welland turbojets each rated at 907kg (2,000lbs.) thrust, giving a maximum speed of 756km/h (470mph) at 9,135m (30,000ft). (Later F.IIIs were powered by two Rolls Royce Derwent engines.) Wing span: 13.09m (43ft 0in.) Length: 12.56m (41ft 3in.) Height: 3.96m (13ft 0in.) Armament: four 20mm Hispano cannons.

Le Meteor fut le premier et le seul avion à réaction opérationnel mis en service par la Grande-Bretagne au cours de la deuxième Guerre mondiale; il est le fruit des travaux de pionnier de Frank Whittle, qui inventa le premier moteur à turbine capable de devenir le moyen de propulsion d'un avion opérationnel. La mise au point de ce moteur permit de passer à la cellule d'essai Gloster E28/39 Pionnier propulsée par un moteur Whittle W.1, qui fit son premier vol le 15 mai 1941. Gloster construisit également huit avions prototypes bi-réacteurs F9/40; c'est le cinquième appareil qui effectua le premier vol le 5 mars 1943 - le F9/40H équipé de moteurs de Havilland Halford H1. A la suite des essais-prototypes, le premier Meteor propulsé par des moteurs Welland vola le 12 janvier 1944, et les premiers exemplaires de production entrèrent en service avec l'Escadron No.616 de la Royal Auxiliary Air Force sur la base de Manston, au mois de juillet 1944. Ces nouveaux avions à réaction furent immédiatement utilisés pour contrer la menace des bombes volantes allemandes V1; un total de 13 V1 furent ainsi détruits par l'Escadron avant la prise des sites de lancement en France. C'est également au cours de cette période que les Allemands mirent en service leur nouvel avion de chasse à réaction, le Messerschmitt Me262 - bien que le Meteor et le Messerschmitt ne se soient

jamais rencontrés au cours de combats aériens. Les Meteor F.III entrèrent en service au mois de décembre 1944; en janvier 1945, une unité opérationnelle avancée fut envoyée à Melsbroek en Belgique. Ces avions étaient peints en blanc comme camouflage d'hiver, mais également pour servir de repère aux mitrailleurs alliés nerveux de la gâchette. Le reste de l'Escadron fut muté en Europe continentale au mois de mars, et participa d'une manière limitée aux opérations avant la fin de la guerre au mois de mai. L'Escadron No.504 commença à se constituer au mois d'avril 1945 avec des Meteor F.III, mais cet Escadron ne fut pas opérationnel avant la fin des hostilités. Après la Guerre, le Meteor devint l'intercepteur de jour et de nuit le plus utilisé par la RAF jusqu'au milieu des années 50; il servit également dans les rôles de reconnaissance et d'instruction. Enfin, il fut exporté en grandes quantités. Les premiers Meteor F.III (comme ceux représentés dans ce kit) étaient propulsés par deux turbines Rolls-Royce Whittle W.2B/23C Welland ayant une poussée de 907kg, autorisant une vitesse maximum de 756km/h à 9.135m (les F.III de la génération suivante étaient propulsés par des Rolls-Royce Derwent). Envergure: 13,09m. Longueur: 12,56m. Hauteur: 3,96m. Armement: quatre canons Hispano de 20mm.

Die Meteor war Großbritanniens einziges einsatzfähiges Düsenkampfflugzeug während des zweiten Weltkrieges und verdankte seine Existenz der bahnbrechenden Arbeit von Frank Whittle, der das erste TL-Triebwerk erfand, das zum Antriebsaggregat für ein einsatzfähiges Flugzeug wurde. Die Entwicklung führte zum Testflugwerk des Typs Gloster E28/39 Pioneer mit einem Triebwerk vom Typ Whittle W.1, das am 15. Mai 1941 zum Jungfernflug startete. Gloster baute auch acht Prototyp-Maschinen vom Typ F9/40 mit Doppeltriebwerk. Die erste, die am 5. März 1943 flog, war die fünfte Maschine, eine F9/40H mit Triebwerken vom Typ de Havilland Halford H1. Nach Erprobung der Prototypen flog die erste Maschine mit Welland-Triebwerken vom Typ Meteor F.I am 12. Januar 1944, und Produktionsbeispiele wurden im Juli 1944 vom Geschwader 616 der Royal Auxiliary Air Force in Manston in Betrieb genommen. Die neuen Düsenflugzeuge wurden sofort gegen die fliegende Bombenbedrohung der Deutschen in Form der V1 eingesetzt. Von diesem Geschwader wurden insgesamt 13 zerstört, bevor die Abschussplätze in Frankreich überrannt wurden. Zu diesem Zeitpunkt hatten die Deutschen ihr neues Düsenkampfflugzeug vom Typ Messerschmitt Me262 eingeführt, obgleich die Meteor nie während ihres Einsatzes auf dieses stieß.

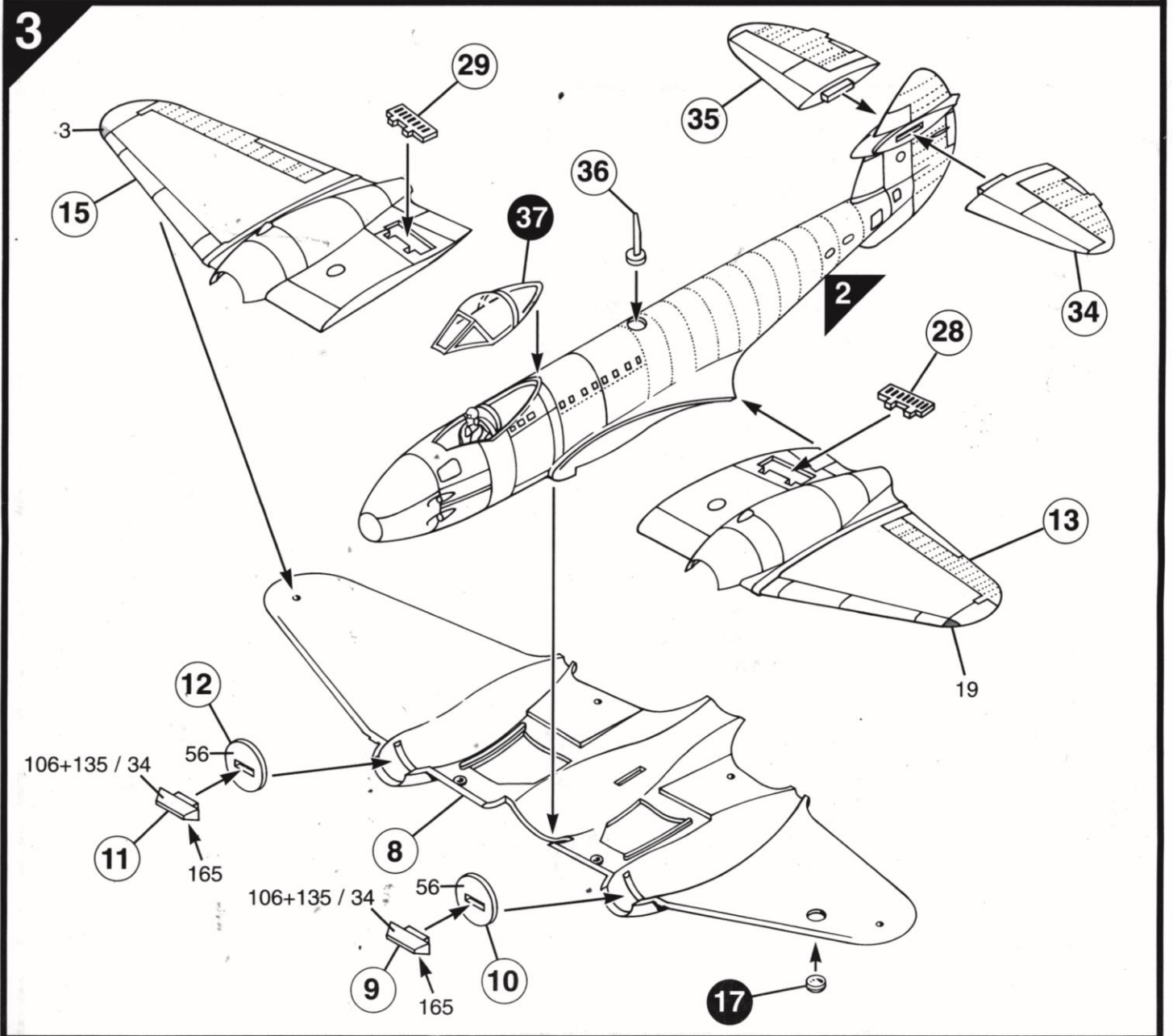
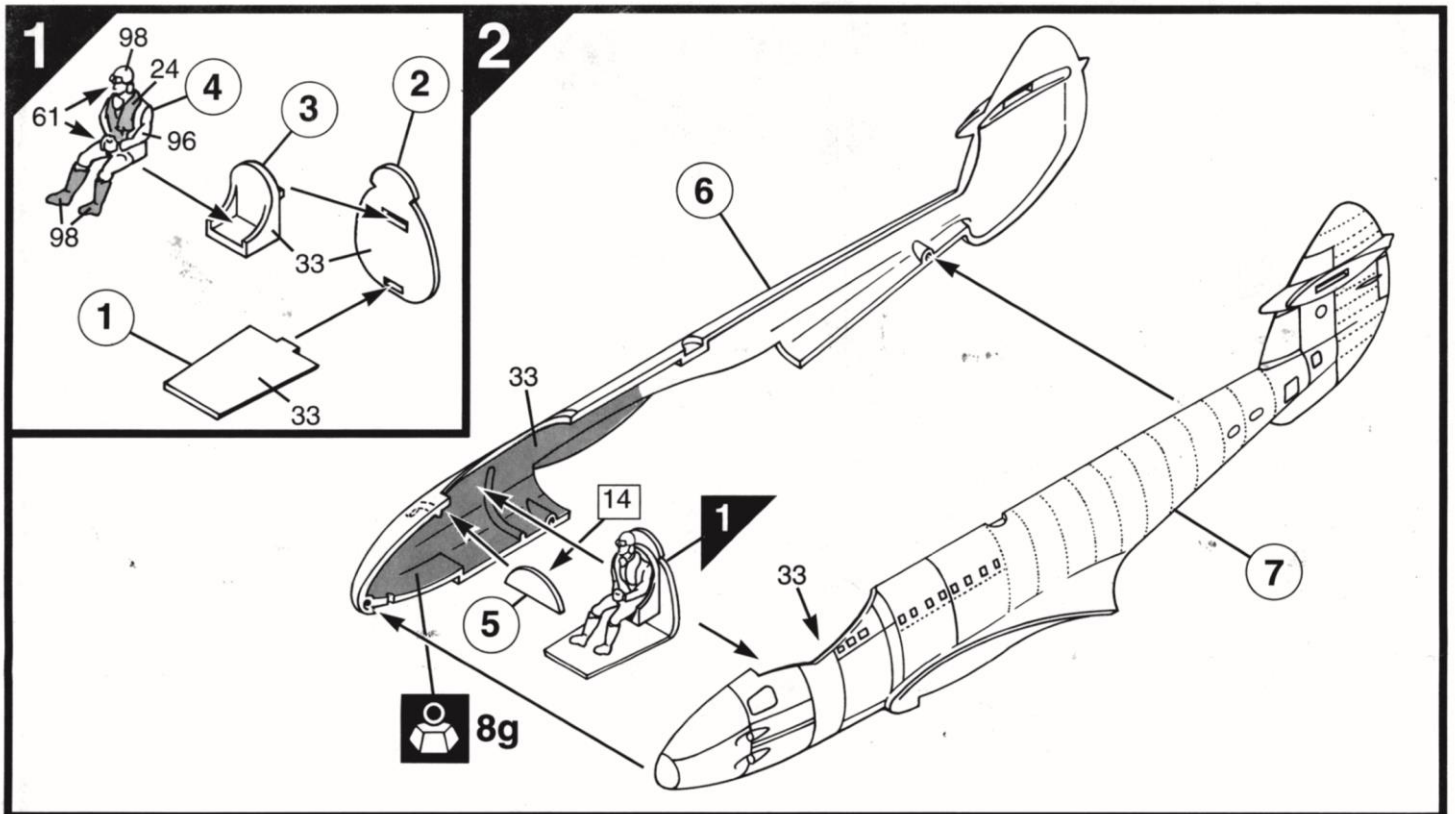
Maschinen vom Typ Meteor F.III wurden im Dezember 1944 in Betrieb genommen, und im Januar 1945 wurde eine hochentwickelte Kette dieser Maschinen nach Melsbroek in Belgien entsandt. Sie wurden als Winterarnung und auch als Erkennungsmerkmal für die schießwütigen Schützen der Alliierten weiß lackiert. Der Rest des Geschwaders wurde im März auf das europäische Festland verlegt und sah nur beschränkte Einsätze, bevor der Krieg im Mai endete. Geschwader 504 begann mit der Formation von Meteor F.III im April 1945, war jedoch vor Ende der Feindseligkeiten nicht einsatzfähig. Die Nachkriegs-Meteor wurde bis Mitte der 50er Jahre zum hauptsächlich eingesetzten Tag- und Nacht Verteidigungsjäger und wurde ferner als Aufklärungs- und Ausbildungsflugzeug eingesetzt, abgesehen davon, daß sie im breiten Maße exportiert wurde. Die ersten Meteor F.III (wie dieser Bausatz) wurden von zwei Welland-TL Triebwerken vom Typ Rolls Royce-Whittle W.2B/23C von je 907kg Schubleistung angetrieben und erzielten bei einer Flughöhe von 9.135m eine Höchstgeschwindigkeit von 756km/h. (Spätere F.III wurden von zwei Triebwerken vom Typ Rolls Royce Derwent angetrieben.) Spannweite: 13,09m, Länge: 12,56m, Höhe: 3,96m. Angriffsbewaffnung: vier 20-mm-Hispano Geschütze.

El Meteor fue el primero y el único avión a reacción británico operativo que entró en servicio durante la segunda guerra mundial y debe su existencia al trabajo pionero de Frank Whittle, que inventó el primer motor turboreactor capaz de convertirse en la unidad propulsora de un avión operativo. El desarrollo de este motor condujo al avión de prueba Gloster E28/39, propulsado por un motor Whittle W.1, que voló por primera vez el 15 de mayo de 1941. Gloster también construyó ocho aviones prototipo de dos motores, los F9/40; el primero en volar, el 15 de marzo de 1943, fue el quinto aparato, el F9/40H, equipado con los motores Havilland Halford H1. Después de pruebas de prototipo, el primer Meteor F.I, propulsado por motores Welland, voló el 12 de enero de 1944 y las unidades de la línea de producción entraron en servicio con el Escuadrón N°616, Royal Auxiliary Air Force (Fuerzas reales aéreas auxiliares) en Manston durante el mes de julio de 1944. Los nuevos aviones a reacción se usaron inmediatamente para contrarrestar la amenaza de la bomba volante alemana V1, 13 de las cuales fueron destruidas por el escuadrón antes de que los sitios de lanzamiento de Francia fueran destruidos. También en esta época los alemanes habían introducido el nuevo caza a reacción Messerschmitt Me262, aunque el Meteor nunca se enfrentó en combate con él. Los

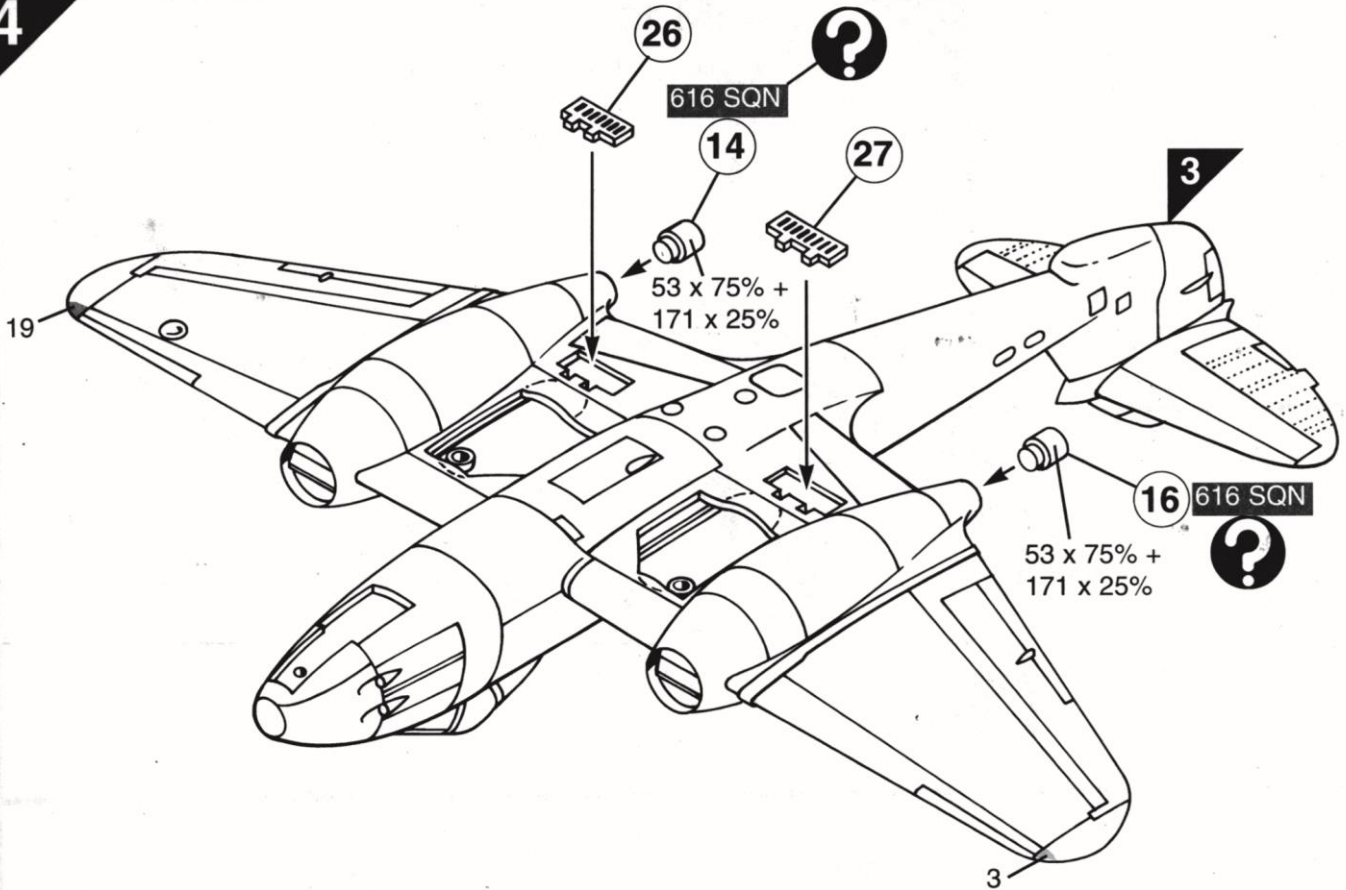
Meteor F.III entraron en servicio en diciembre de 1944 y en enero de 1945 se envió a Melsbroek, Bélgica, un vuelo avanzado de estos aviones; estos iban pintados de color blanco, como camuflaje de invierno y también como una característica distintiva que pudiera ser reconocida, sobre todo por aquellos artilleros aliados más ansiosos de darle al gatillo. El resto del escuadrón se trasladó al continente europeo en marzo, participando en acción limitada antes de que la guerra terminara en mayo. El Escuadrón N°504 empezó a formarse con aviones Meteor F.III en abril de 1945 pero no fue operativo antes del final de la guerra. En la postguerra, el Meteor se convirtió en el principal interceptor diurno y nocturno de la RAF hasta mediados de los cincuenta, desempeñando también funciones de reconocimiento y entrenamiento además de ser exportado en grandes cantidades. Los primeros Meteor F.III (como el de este kit) eran propulsados por dos turboreactores Rolls Royce-Whittle W.2B/23C Welland, cada uno de ellos con un nominal de propulsión de 907kg., produciendo una velocidad máxima de 756km/h. a 9.135m. de altitud (posteriormente los F.III fueron propulsados por dos motores Rolls Royce Derwent). Envergadura: 13,09m. Longitud: 12,56m. Altura: 3,96m. Armamento: cuatro cañones Hispano de 20mm.

Gloster Meteor var Storbritanniens första och enda funktionsdugliga jetmotordrivna jaktplan under andra världskriget, och tillkom tack vare Frank Whittle som upplann den första turbojetmotorn användbar som drivkraft för ett funktionsdugligt flygplan. Utveckling ledde till provflygplanet Gloster E28/39 Pioneer, som drevs av en Whittle W.1 motor och provflögs för första gången den 15 maj 1941. Gloster byggde också åtta st. F9/40 tvåmotoriga testplan, och det första av dessa att flyga den 5 mars 1943 var den femte maskinen, F9/40H som var försedd med motorer av typ Havilland Halford H 1. Efter prototyptester flögs en första Meteor F.I driven av motorer typ Welland den 12 januari 1944 och produktionsmodeller togs sedan i tjänst med Division 616 Royal Auxiliary Air Force i Manston i juli 1944. Dessa nya jetplan användes omedelbart mot Tysklands flygande V-1 bomber, och allt som allt förstörde divisionen tretton V1:or innan deras avskjutningsbas i Frankrike invaderades. Då hade också Tyskland introducerat sitt nya jetjaktplan, Messerschmitt Me262, men de två jetplanen möttes aldrig i strid. Meteor F.III togs i

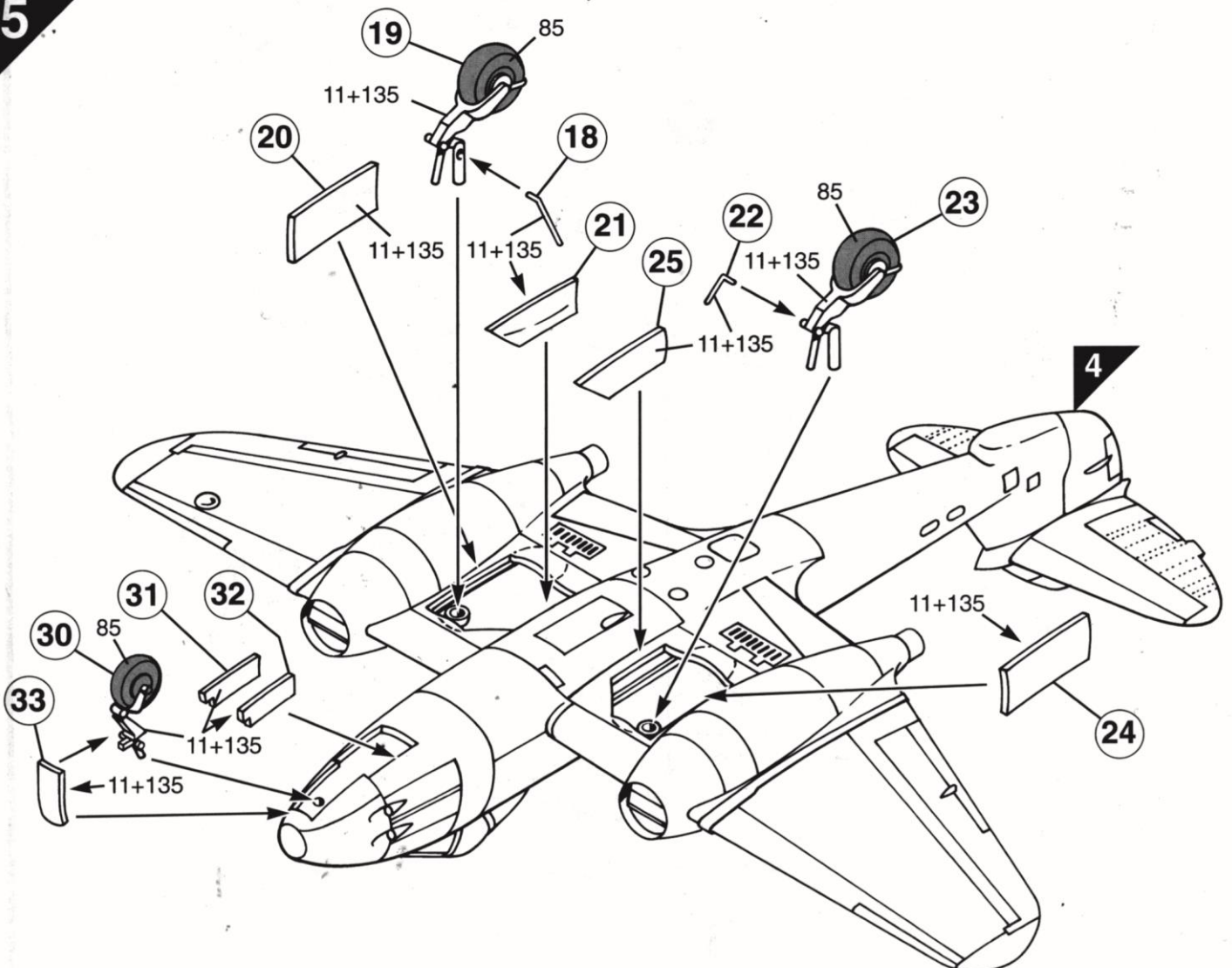
tjänst i december 1944, och i januari 1945 sändes en första flygplansgrupp till Melsbroek i Belgien. Dessa var vitmålade, delvis som vinterkamouflage, men också som igenkänningsstecken för de allierade truppers skjutglada kanonbetjäningar. Resten av divisionen flyttades till europeiska fastlandet i mars och deltog till en viss grad i stridsverksamheten innan kriget slutade i maj. Man hade börjat upprätta Division 504 med Meteor F.III i april 1945, men divisionen hann inte bli stridsklar innan krigets slut. Under efterkrigstiden var Meteor RAFs huvudsakliga dag- och nattjaktplan fram till mitten av femtiotalet, och tjänstgjorde också i roller som spaningsplan och skolflygplan. Planet exporterades också till ett flertal länder. Tidiga Meteor F.III (som denna byggsats) drevs av två turbojetmotorer av typ Rolls Royce-Whittle W.2B/23C Welland, vardera med en drivkraft av 907kg som gav en maxfart av 756km på 9135 meters höjd. (Senare modeller F.III drevs av två motorer typ Rolls Royce Derwent.) Spännvidd: 13,09m. Längd: 12,56m. Höjd: 3,96m. Bevärning: fyra 20mm kanoner av typ Hispano.



4

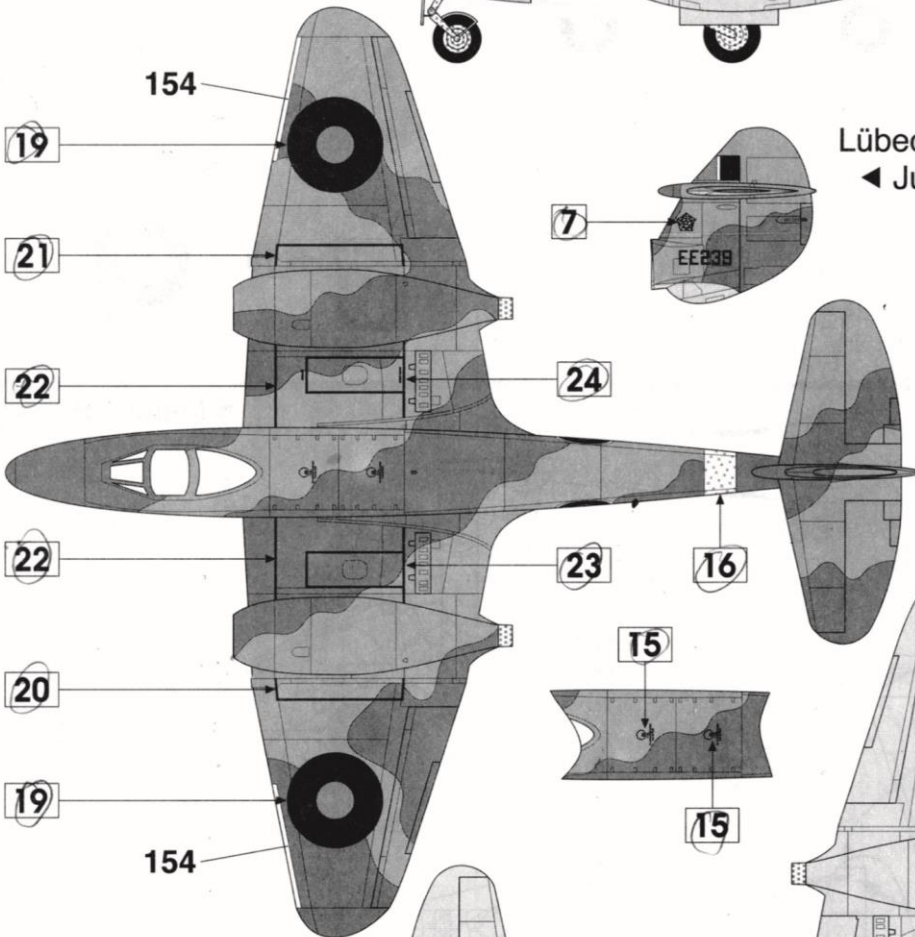
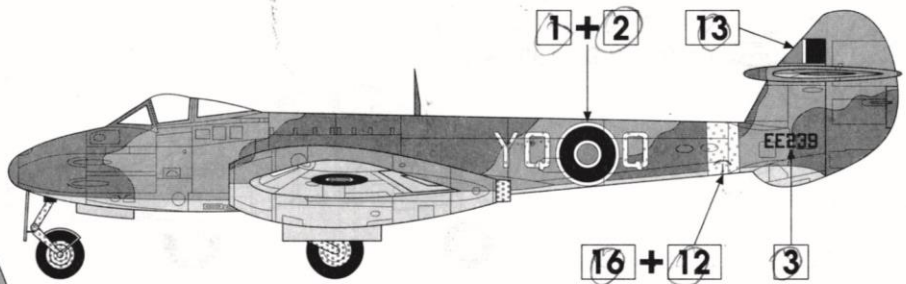
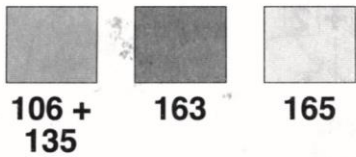


5

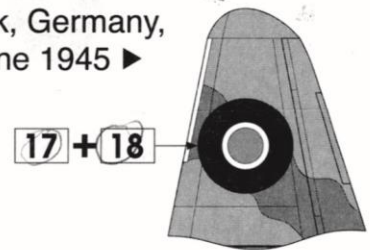
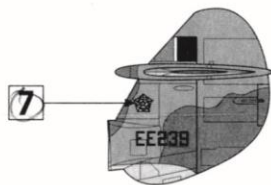


Gloster Meteor F.III

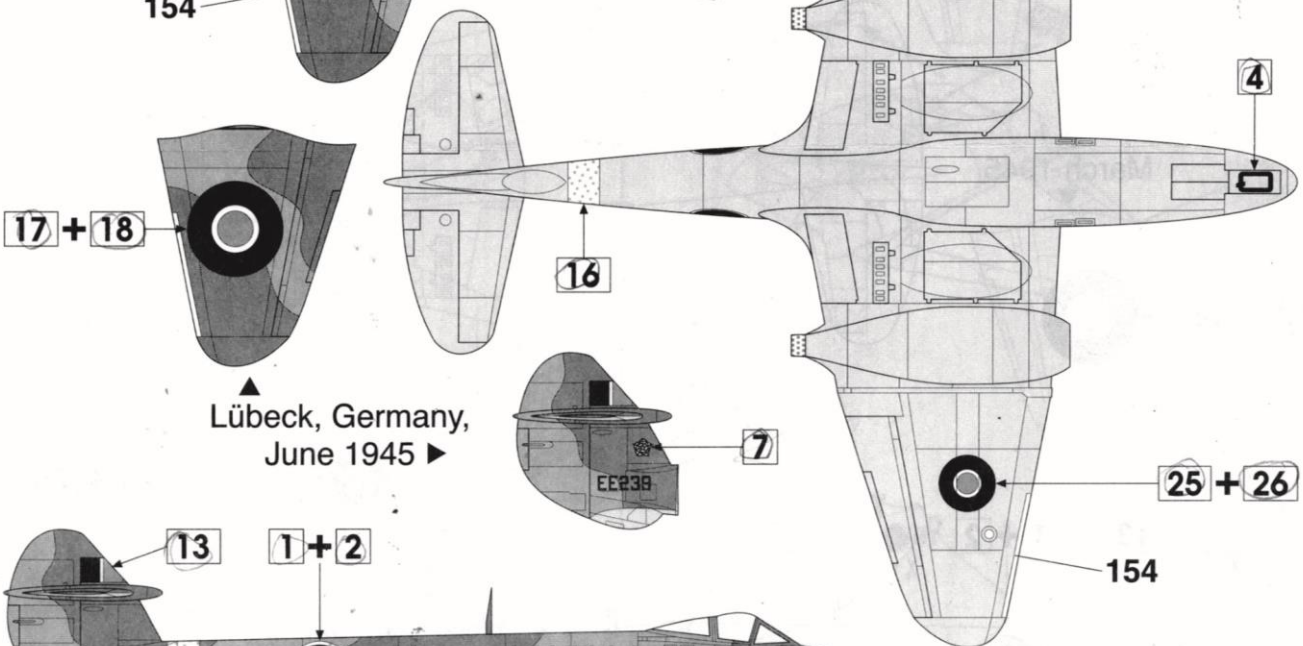
No. 616(F) Squadron, Royal Auxiliary Air Force, RAF Manston, UK, December 1944.



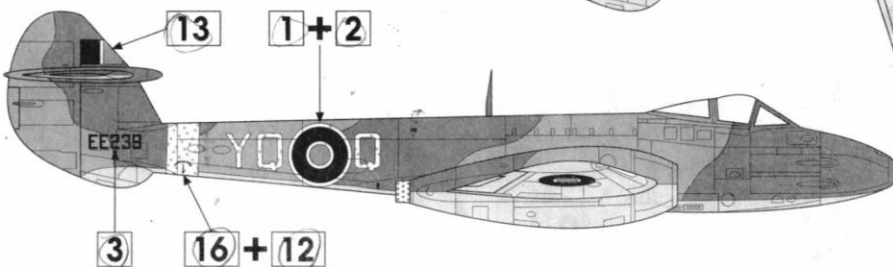
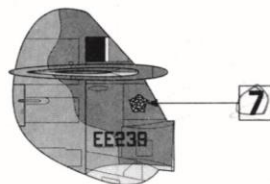
Lübeck, Germany,
◀ June 1945 ▶



3 11 19 24 33 53 56
61 85 96 98 106 135
163 165 171



Lübeck, Germany,
June 1945 ▶



Gloster Meteor F.III

No. 616(F) Squadron, Royal Auxiliary Air Force, Melsbroek, Belgium, January 1945.



34

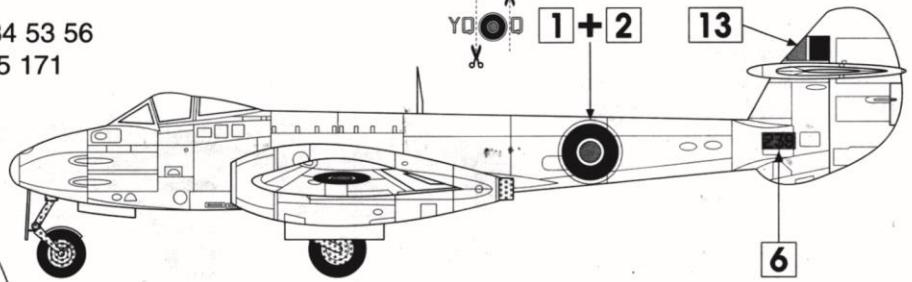


3 11 19 24 33 34 53 56
61 85 96 98 135 171



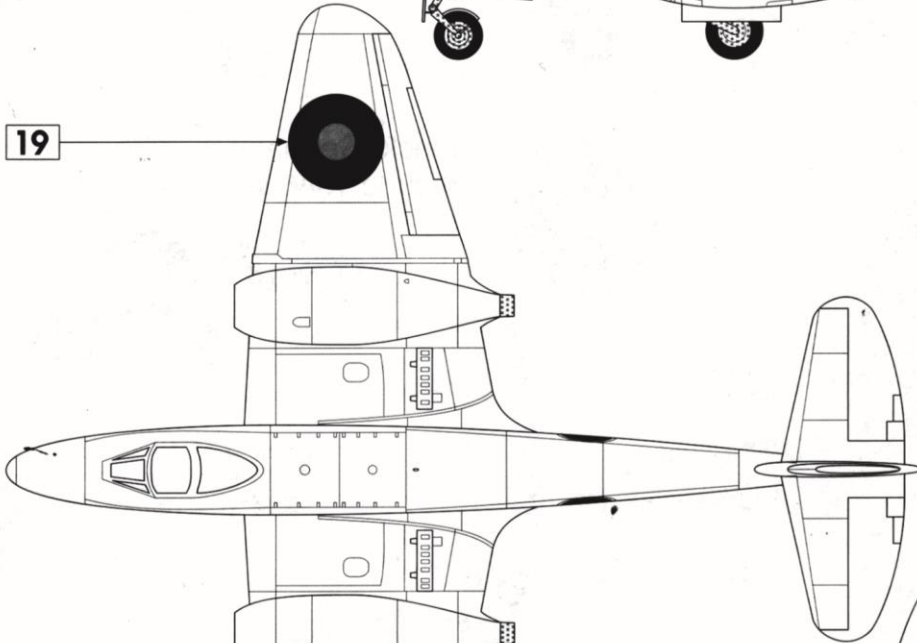
1 + 2

13

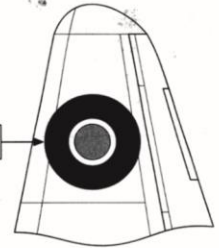


6

19

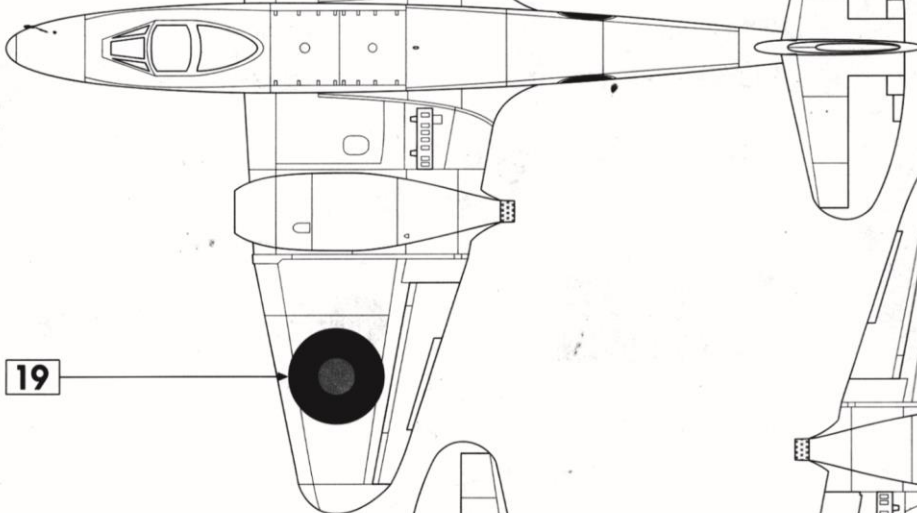


17 + 18

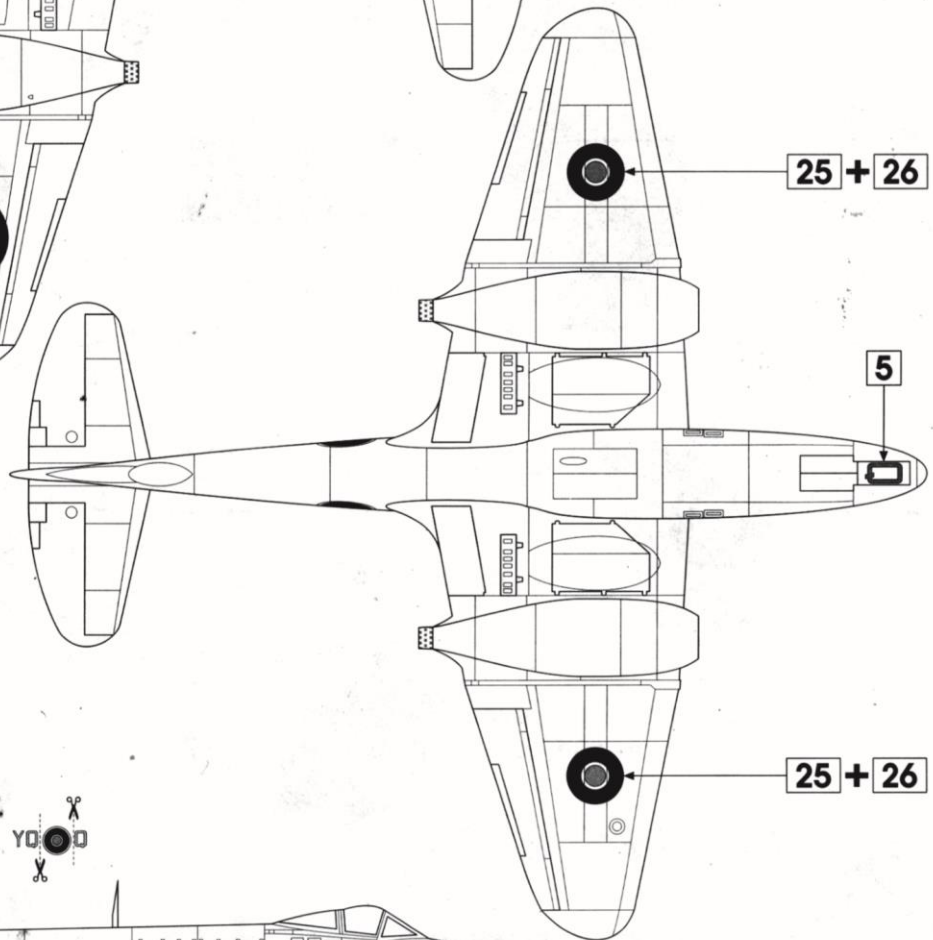


◀ March 1945

19



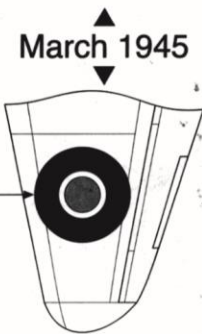
25 + 26



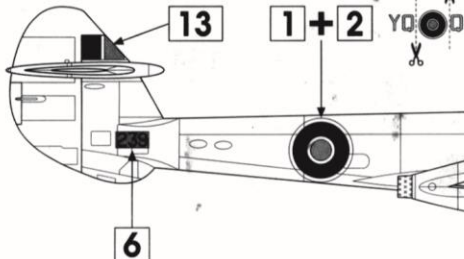
5

March 1945

17 + 18



25 + 26



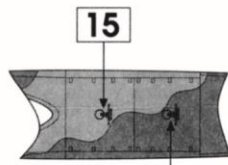
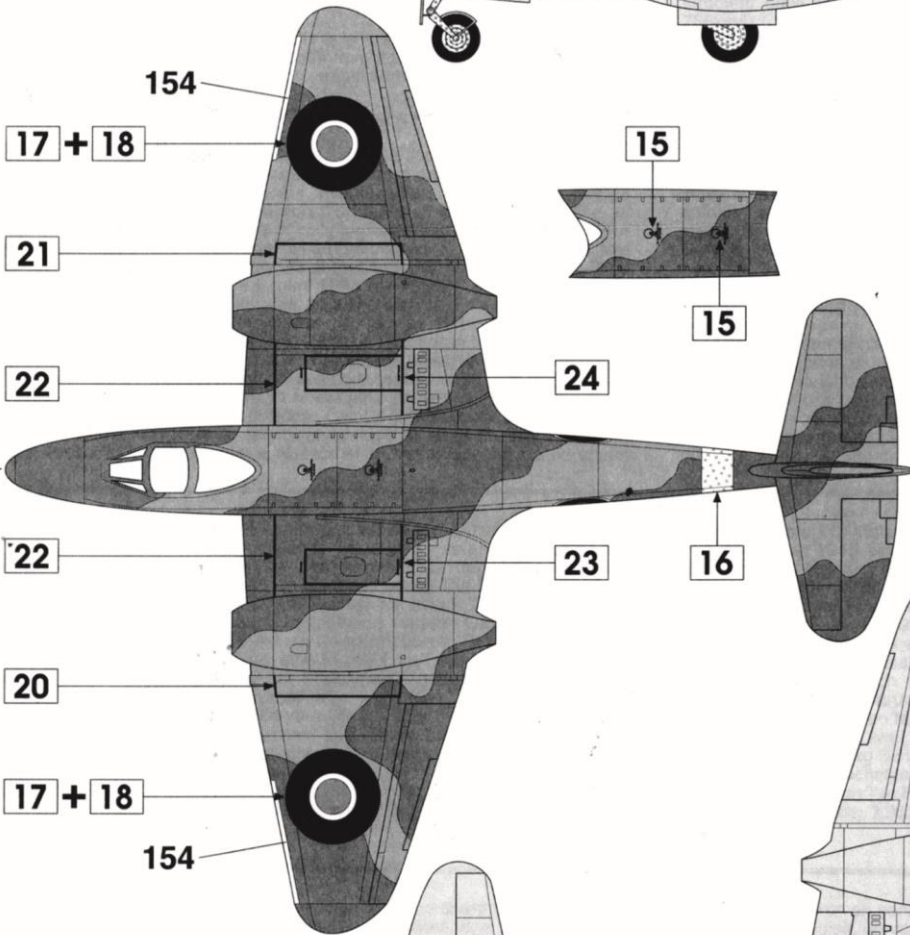
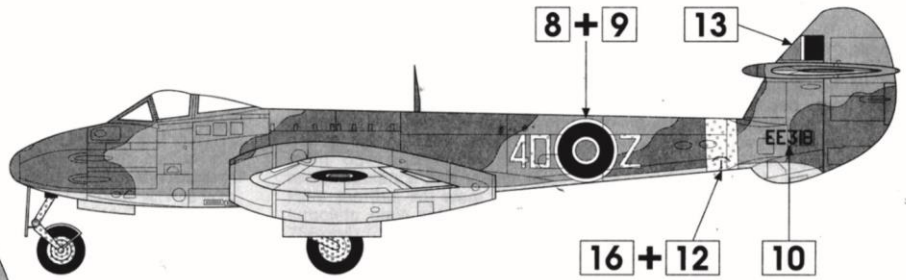
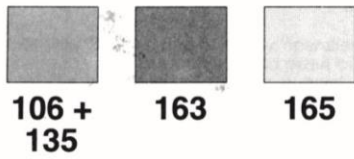
13

1 + 2

6

Gloster Meteor F.III

No. 74(F) Squadron, Royal Air Force, RAF Colerne, UK, 1945.



3 11 19 24 33 53 56
61 85 96 98 106 135
163 165 171

