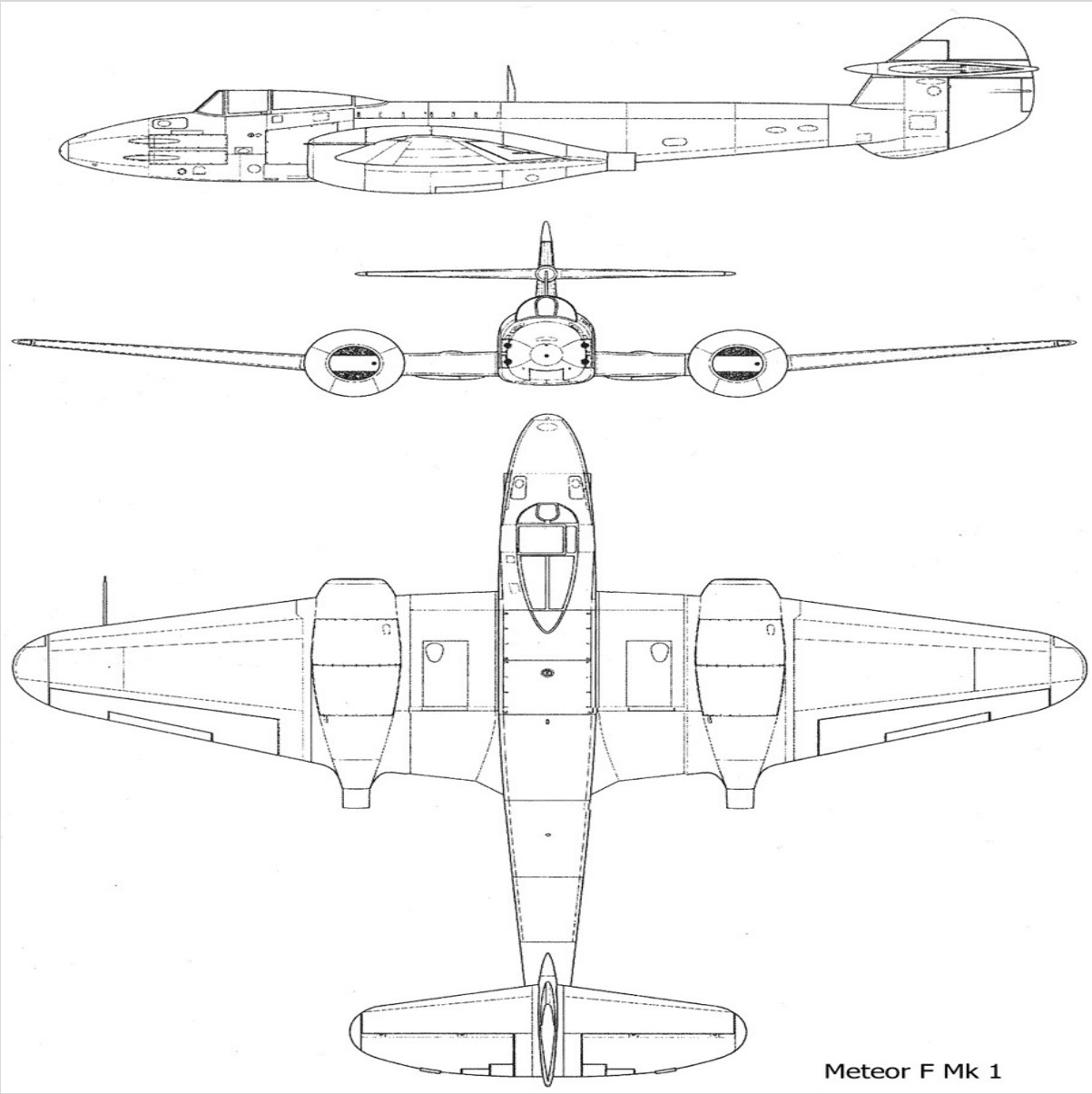
Nom de l'avion : Gloster Meteor Mk I

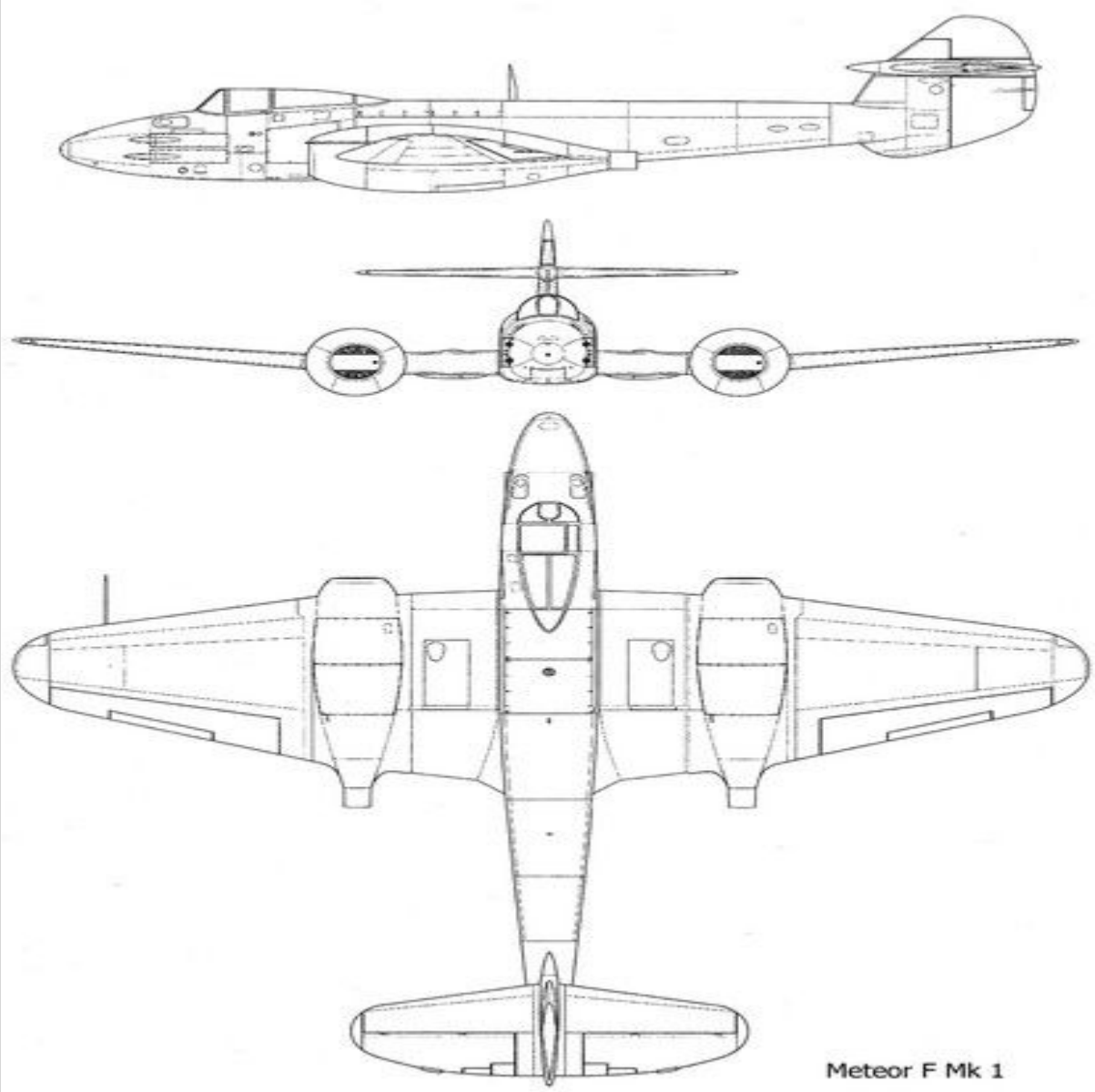
Type d'avion : Chasseur à réaction biturbine monoplace



MOTORISATION

Rolls-Royce Derwent Mk I

Moteur de 12 cylindres en V inversé refroidi par liquide
Puissance développée: 1050 ch au décollage, 1100 ch à 3700 m et 2950 ch



ARMEMENT

4 canons Hispano-suiza de 20 mm



PERFORMANCES

Vitesse maximale= 670 km/h à 3050 m
Vitesse ascension= 655 m/mn
Plafond pratique= 12190 - 13410 m
Rayon action= 1610 km sur fuel interne

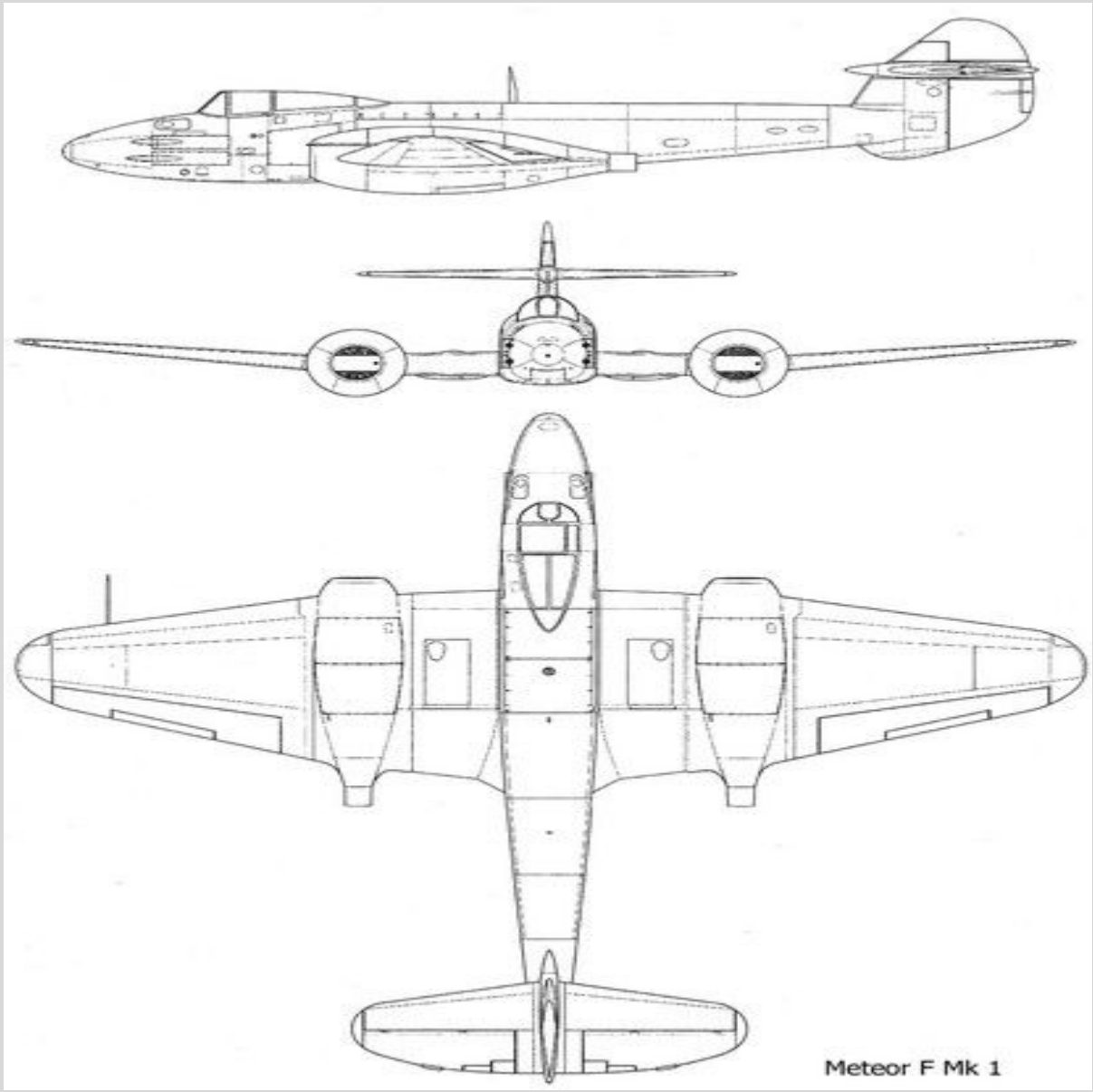


DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
13,10 m	12,60 m	3,95 m	34,75 m2

MASSES

Vide	Charge	Maximale
3690 kg	0 kg	6260 kg


Meteor F Mk 1

HISTOIRE

Seul avion à réaction allié à avoir été utilisé en opérations au cours de la Seconde Guerre mondiale, le Gloster Meteor fut conçu par George Carter, dont l'étude préliminaire reçut l'approbation de l'Air Ministry en novembre 1940 sous la forme de la spécification F.9/40. Le fait que cet appareil ait été propulsé par deux réacteurs tenait à la faible poussée des turboréacteurs alors disponibles. Le 7 février 1941, douze prototypes furent commandés, sur lesquels seulement huit furent construits. Le premier d'entre eux reçut des Rover W.2B de 454 kgp, les essais au sol débutant à Newmarket Heath en juillet 1942. Par suite de retards rencontrés dans la mise au point des réacteurs d'une puissance suffisante, le cinquième prototype, équipé de Halford H.1 de 860 kgp développés par De Havilland, fut le premier à prendre l'air, le 5 mars 1943 à Cranwell. Des propulseurs modifiés W.2B/23 furent installés dès leur livraison sur les premier et quatrième prototypes, qui volèrent respectivement les 12 juin et 24 juillet suivants. Le 13 novembre 1943, le troisième prototype quitta le sol à Farnborough avec deux Metrovick F.2 montés dans des nacelles sous voilure, le second appareil, doté de réacteurs Power Jets W.2/500, s'envolant quelques jours plus tard. Le sixième avion, qui devait devenir le prototype du Gloster Meteor F Mk II avec deux réacteurs De Havilland Goblin de 1 225 kgp, effectua sa première sortie le 24 juillet 1944. Il avait été précédé, le 20 janvier 1944, par le septième exemplaire, employé pour tester une dérive et un gouvernail modifiés ainsi que des aérofreins. Le huitième et dernier Gloster Meteor expérimental, pourvu de Rolls-Royce W.2B/37 Derwent I, prit l'air, quant à lui, le 18 avril 1944. La première tranche de série réalisée se composait de vingt G.41A Gloster Meteor F Mk I de chasse, munis de réacteurs W.2B/23C Welland et mettant en œuvre quelques améliorations de détail, notamment une verrière à vision panoramique. Après son vol initial du 12 janvier 1944, le Gloster Meteor Mk I tête de série fut livré aux Etats-Unis, en février, en échange d'un Bell YP-59A Airacomet, premier avion américain à réaction. D'autres exemplaires de cette tranche furent réservés à des essais de développement de la cellule et des réacteurs, le dix-huitième appareil devenant par la suite le Trent- Meteor, premier avion du monde turbopropulsé qui quitta le sol le 20 septembre 1945. Dérivé de la turbine à gaz Derwent, le Trent disposait d'un réducteur et d'un arbre entraînant une hélice Rotol à cinq pales de 2,41 m de diamètre, d'où la nécessité de le doter de jambes de train plus longues afin de lui donner une garde au sol suffisante. La première formation combattante à prendre en compte ce chasseur à réaction fut le Squadron 616, qui, pourvu de Supermarine Spitfire F Mk VII, était basé à Culmhead (Somerset), les deux premiers Gloster Meteor F Mk I lui étant livrés le 12 juillet 1944. Neuf jours plus tard, l'unité faisait mouvement sur Manston (Kent) où, le 23, elle perçut quelques appareils supplémentaires qui lui permirent de former un détachement de sept avions. Les premières missions de combat furent menées le 27 juillet, le Flying Officer Dean abattant, le 4 août, près de Tonbridge, la première bombe volante V 1 créditée à un chasseur à réaction, et ce, en utilisant l'extrémité d'une des ailes de son avion pour faire basculer la machine volante adverse. Le même jour, le Flying Officer Roger revendiquait la destruction d'une autre bombe V 1 près de Tenterden. La transformation du Squadron 616 s'acheva à la fin août, l'automne étant mis à profit pour préparer les futures opérations depuis le continent . Cependant entre le 10 et le 17 octobre, quatre Gloster Meteor furent détachés à Debden afin de participer à un exercice, avec la 2nd Bombardment Division et le 65th Fighter Wing de l'USAAF, visant à mettre au point des tactiques défensives contre les chasseurs Messerschmitt Me 163 et Me 262 de la Luftwaffe . Le premier Gloster Meteor F Mk III arriva à Manston le 18 décembre, le Squadron 616 quittant cette base pour Colerne (Wiltshire) le 17 janvier 1945 . Trois jours plus tard, un élément de cette unité fut placé sous les ordres du 84th Group de la 2nd Tactical Air Force en Belgique, le Squadron 504 recevant des Gloster Meteor F Mk III, en Grande- Bretagne, en mars . Le Gloster Meteor F Mk III, second et

dernier modèle à être utilisé opérationnellement pendant la guerre, possédait une capacité en carburant accrue et une verrière en goutte d'eau coulissante, qui remplaçait de manière avantageuse la canopée à ouverture latérale du Gloster Meteor F Mk I . Quinze Gloster Meteor F Mk III reçurent des réacteurs Welland, les cent quatre-vingt- quinze suivants étant équipés de Derwent, certains montés dans des nacelles allongées . Le Derwent fut aussi installé sur le Gloster Meteor F Mk IV, dont les derniers exemplaires furent modifiés par une réduction de 1,78 m de l'envergure . Sur les 657 unités de ce type construites, 465 furent prises en compte par la RAF, ce qui permit d'équiper en Gloster Meteor F Mk III les formations auxiliaires . Un allongement de 0,76 m du fuselage, destiné à permettre l'installation d'un second habitacle dans une cellule de Gloster Meteor F Mk IV, constituait la principale caractéristique du Gloster Meteor Trainer, proposé par Gloster en dehors de tout programme officiel et qui vola pour la première fois le 19 mars 1948. Dépourvu d'armement et doté d'une double commande, l'appareil fut commandé par la RAF sous l'appellation de Gloster Meteor T Mk VII, sept cent douze exemplaires étant assemblés, dont certains pour la Royal Navy et des forces aériennes étrangères. La version la plus prolifique fut cependant le Gloster Meteor F Mk VIII, qui se caractérisait par un fuselage allongé, un empennage nouveau, un réservoir supplémentaire de 432 L et une verrière en goutte d'eau. Son équipement, plus complet, comportait un collimateur gyroscopique et un siège éjectable Martin-Baker. Les réacteurs Derwent 8 qui fournissaient une poussée de 1 633 kg conféraient à l'appareil une vitesse maximale de l'ordre de 966 km/h. Le premier des 1 183 Gloster Meteor F Mk VIII effectua son vol inaugural le 12 octobre 1948, le Gloster Meteor FR Mk IX, une version spécialisée de reconnaissance tactique à basse altitude de l`appareil précédent, mettant en oeuvre une batterie de caméras dans le nez de même qu`un armement défensif. Le premier des cent vingt-six exemplaires de cette variante réalisés prit l'air le 22 mars 1950, la version de reconnaissance à haute altitude non armée produite par la suite recevant la dénomination de Gloster Meteor PR Mk X; il s`agissait d'un avion hybride, construit à partir de la voilure du Gloster Meteor F Mk III .

Sitographie

Site Cyber Aéro breton = http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/index.htm

Site Cyber Aéro breton du pays = http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/angleter/angleter.htm 

Site Cyber Aéro breton de l'avion = http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/angleter/meteor_1.htm 