

GLOSTER METEOR

Hans Loeber



Een zes-tal Gloster Meteor MK.4's van het 325e LVA (Luchtvaartafdelings-) squadron ergens op een Nederlandse (?) basis.

De eerste straaljager in België en Nederland

Zo'n drieëndertig jaar geleden landde de eerste Gloster Meteor Mk. 4 straaljager op Nederlandse en op Belgische Bodem¹.

In 1949 verschenen de eerste Nederlandse meteors op de vliegbasis Leeuwarden².

In dat zelfde jaar³ werd ook het eerste Belgische Meteor-smaldeel opgericht.

Al deze data vormen belangrijke momenten in de luchtvaartgeschiedenis van Nederland en België. Bij een nadere oriëntatie en wat deskundigen-interviews bleek hoeveel interessant materiaal over deze episode reeds niet meer te achterhalen is. Vandaar dat Avia Hobby u graag een beknopt overzicht geeft omtrent de eerste Gloster's op vaderlandse bodem. Mocht u opmerkingen en/of aanvullingen hebben, dan houden Avia Hobby en ondergetekende zich hiervoor warm aanbevolen.⁴

De demonstraties

De eerste Meteor die na de Tweede Wereldoorlog, op het continent in Europa landde was een roodgeschilderde civiele Meteor Mk. 4 met de Britse registratie G-AIDC⁵. Op 15 april 1947

werd hiermee op het vliegveld Valkenburg gedemonstreerd. Deze scharlaken rode Meteor was van de Gloster-produktielijn (begin 1947) en nadien gereviseerd. De bewapening was verwijderd, een extra brandstoftank onder de romp en twee onder de vleugels waren aangebracht.⁶ Oorspronkelijk was een tweede zitplaats voorzien, achter de piloot in de munitieruimte. Deze werd helaas niet aangebracht ten einde toekomstige kopers 'solo' te laten vliegen.⁷ Op 18 april van dat jaar werd de G-AIDC voorgesteld aan de autoriteiten te Brussel. Luitenant Kolonel Donnet en de majoors Lallemand, Mullenders⁸ en Van Lierde testten allen de demonstratie-Meteor uit Engeland.

Tijdens een vlucht, enkele dagen later, kwam een deel van het hoofdlandingsgestel onver-

wachts bij 'n snelheid van 800 km/u op 3 km hoogte naar buiten. Dankzij de kundigheid van de Belgische Majoor Mullenders, wist deze de sterke rolbeweging van de straaljager op te vangen en de machine – in de goede stand – aan de grond te zetten. Tijdens de landing begaf echter de desbetreffende wielpoot het, waarbij de hoogteroeligger werd gebroken en de beide vleugels ernstig werden verbogen. De Majoor kwam desondanks met een 'schrik' van dit ongeluk vrij⁹, ¹⁰.

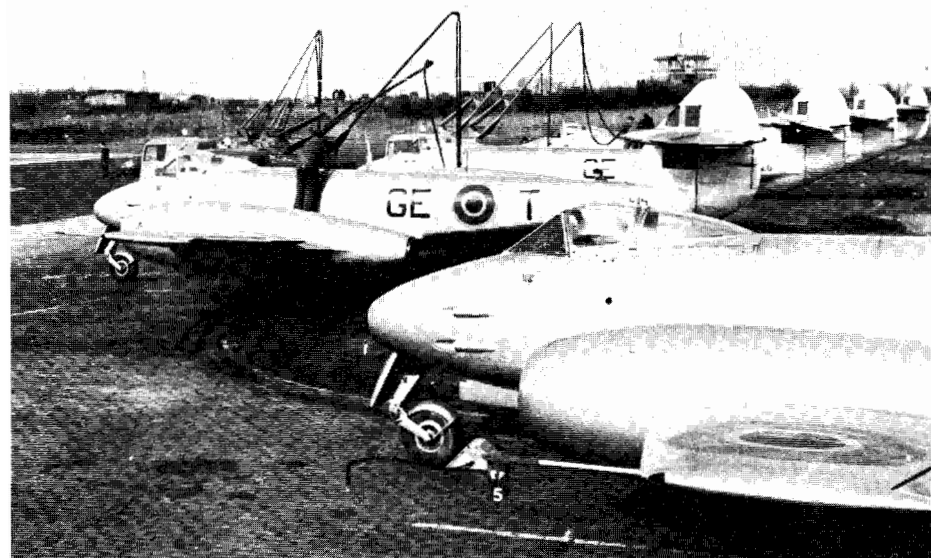
Hiermee was de geschiedenis van de G-AIDC nog niet afgelopen: later dienden het middenstuk, buitenvleugels en het staartstuk van dit vliegtuig voor de eerste straaltrainer van Gloster, de T.7. Maar daarover later meer¹¹.

De keuze voor de Gloster Meteor

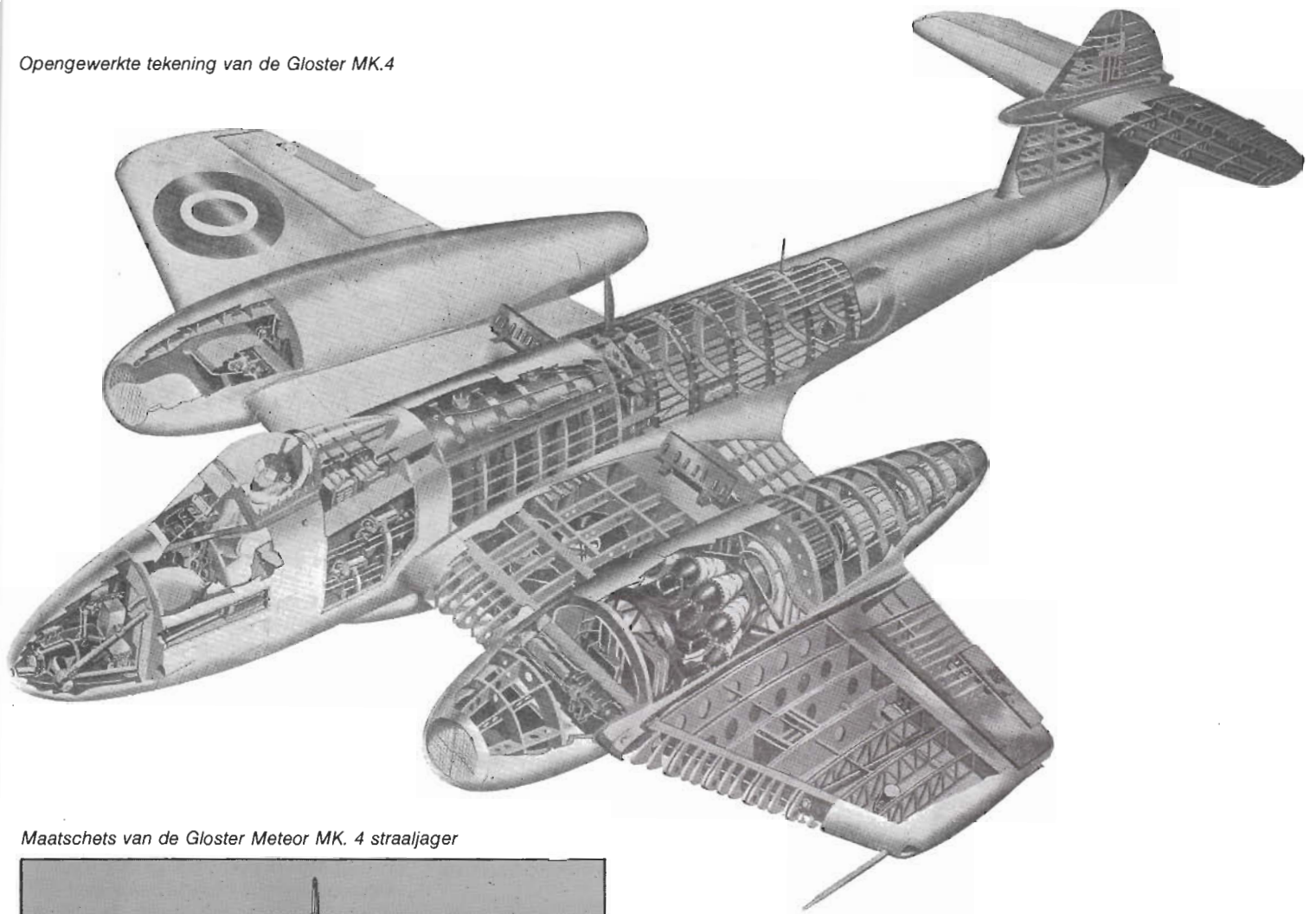
De keuze voor de Gloster Meteor straaljagers in België en Nederland kan niet los gezien worden van de situatie zoals die zich toen voordeed in de westerse wereld. De oorlog met Duitsland had onder meer duidelijk aangetoond dat moderne onderscheppingsjagers te allen tijde vereist zouden zijn én dat militaire samenwerking binnen de landen in West-Europa van levensbelang was¹². Na de vreugde van de beëindiging van de 2e wereldoorlog en de daaruit voortvloeiende demobilisatie in Europa en Amerika, ontstond al gauw een groeiende rivaliteit tussen de (oude) bondgenoten Rusland en Amerika. In 1947 ontstond het Marshallplan voor de wederopbouw van West-Europa, met Amerikaanse hulp¹³. Op 4.4.1949 ondertekenden 12 landen in Washington het NAVO-verdrag. E.e.a. was gezien vanuit het MDAP (Mutual Defense Assistance Plan via de Verenigde Staten), van doorslaggevende betekenis voor de spoedige wederopbouw van de Nederlandse en Belgische luchtstrijdkrachten.

De ervaring van vooraanstaande piloten zoals Mullenders en Flinterman met het vliegen van Gloster Meteors na de oorlogsdagen en de brede ervaring met Engels materieel maakten de keuze voor de Meteor niet moeilijk. Dit te meer, daar de de Havilland Vampire niet ver genoeg ontwikkeld was, de conceptie van de Lockheed Shooting Star¹⁴ te veel onzekerheden in die dagen bood en de licentie van Messerschmitt Me 262 'Schwalbe' politiek niet te verwezenlijken was(!)¹⁵Na een eerste kennisgeving in Engeland in 1946, de proefnemingen

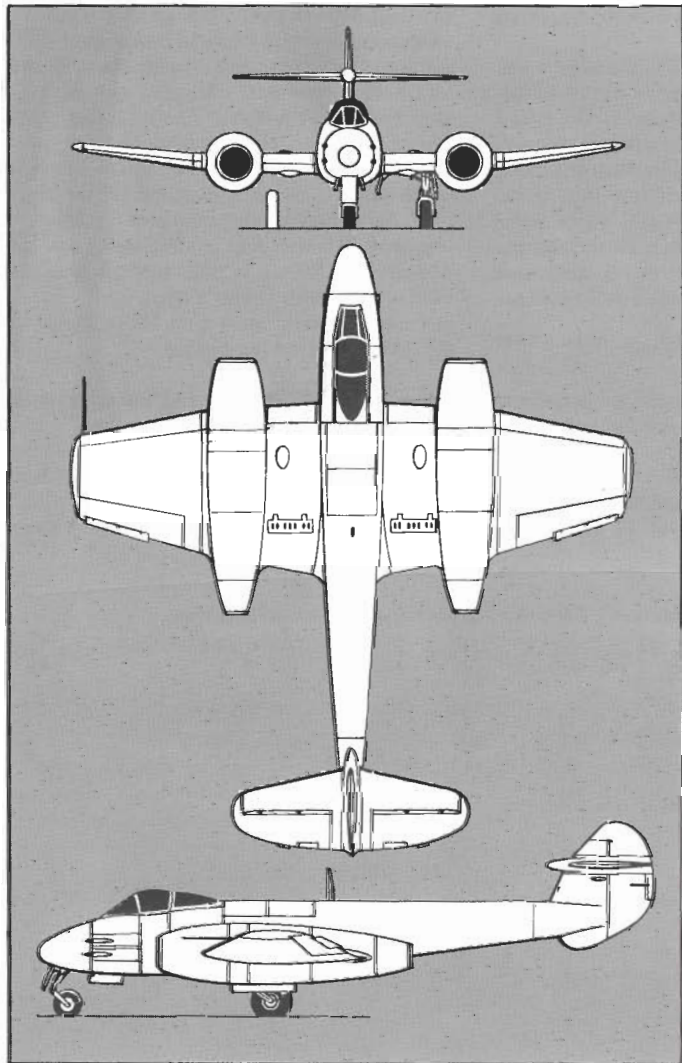
Een overzichtsfoto van kerosine-tankende Belgische MK.4 Meteor's. (Met dank aan het Lucht- en Ruimtevaart Museum te Brussel).



Opengewerkte tekening van de Gloster MK.4



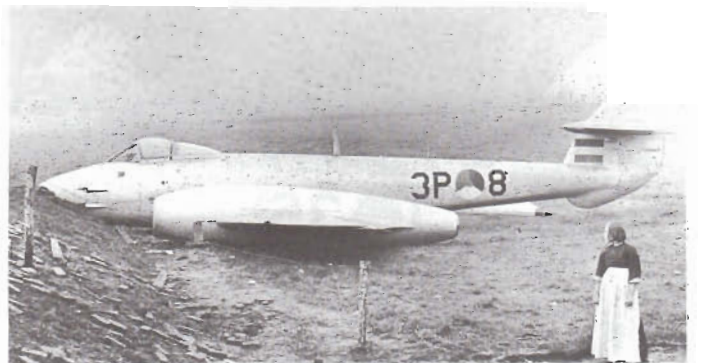
Maatschets van de Gloster Meteor MK. 4 straaljager

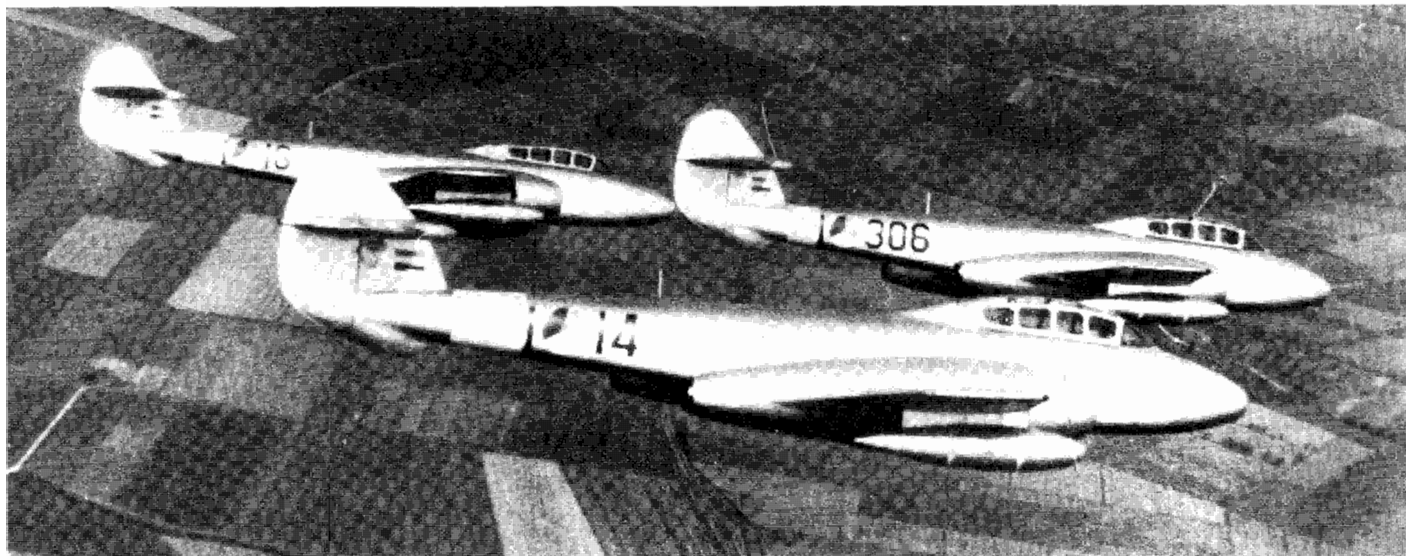


Een Gloster Mk.4 Meteor, welke later door Avions Fairey werd omgebouwd tot een Belgische T.7 (via dHr. Rudy Binnenmans/IPMS Belgium).



Een onfortuinlijke Mk.4 uit Leeuwarden van het 325e squadron 'bijt' met z'n licht-rode neus in een Volendamse dijk. De extra tank is vanonder de romp weggeslagen en ligt iets verderop.





Een formatie Nederlandse Gloster T.7 trainers. Deze drie toestellen behoorden tot de 45 tweezitter Meteor's die de LVA bezat.

in april 1947 c.q. de vergelijkingen met de de Havilland Vampire viel dan ook de keuze op de Gloster Meteor Mk.4.

De Nederlandse Meteor's Mk.4

Volgens opgave zouden in eerste instantie zo'n 38 Mk.4's door de Nederlandse regering besteld zijn bij Gloster. De levering hiervan geschiedde in het tijdvak 24.4.1948 t/m 18.6.1949. Het betrof hier de LVA-registraties: I-21 t/m I-54, excl. I-24¹⁶. De Meteor's I-25 (JachtVliegSchool) en I-31 (323 sq.) werden op 22.5.1951 ten gevolge van een botsing (boven de gemeente Baarn?) afgeschreven. De registraties v.a. I-21, zoals vermeld, werden toebedeeld aan de kisten van de squadrons 323 t/m 328 en aan de JVS op de vliegbasis Twente. Opvallend is dat volgens de officiële gegevens 57,6% van de desbetreffende Meteor's eerst in 1957 door de LVA werd afgeschreven (incl. één crash met de I-33 op 12.1.1957). De gemiddelde leeftijd van de Meteor's was toen 8 jaar. Van deze 19 oudgedienden, vloog iets minder dan de helft voor vier of meer squadrons gedurende die tijd. Van de volgende de KLu, in dienst geregistreerde Meteor's (33 stuks) zijn er voorts nog acht stuks 'gecrashed'¹⁷. Zonder de, overigens beperkte, vliegtuigen van de eerste Meteor's in berekeningen te betrekken mag toch wel gesteld worden dat 27,3% afschrijvingen binnen vier jaar na in dienstneming een triest record is voor de Meteor¹⁸. Voor de goede orde, dit is zeker geen kritiek op de moedige piloten of op de desbetref-

fende legerleiding. Verre van dat; zowel in Amerika (P-80) als in andere landen waar de (toen) revolutionaire straaljagers in gebruik werden genomen, vielen toen veel ongelukken te betreuren.

De toevloed van piloten die geen ervaring in bijvoorbeeld de RAF (WO II) hadden, de geheel andere wijze van motorbediening, en speciaal start en landing, zullen daar zeker wel debet aan zijn. En ...in een latere fase zijn pas schietstoelen in de Meteor's ingebouwd. Het z.g. 'uitstappen' en gebruik van de (conventionele) parachute was met deze snelle straaljagers niet vrij van grote risico's.

Terug naar de overige Mk.4 registraties in Nederland. Via de RAF werden nog een 27-tal Meteor's betrokken. Dit gebeurde in het tijdvak 16.1.1950 t/m 7.9.1950. De kisten werden wederom aan voornoemde squadrons toebedeeld. Van deze Meteor's verongelukte 48% gedurende de zeven jaar dat de Mk. 4's in dienst waren. Al met al een trieste balans, zoals gezegd, voor de squadrons op de vliegbases Leeuwarden, Soesterberg en de JVS op Twente.

N.B.

Zie voor cijfer/lettercombinaties en squadronkleuren de opgave in het hoofdstuk v.d. Mk.8.

De Belgische Meteor Mk.4

Volgens Shacklady en Ph. Doppagne¹⁹ bestelden de Belgische autoriteiten 48 Meteor's bij

Gloster in Engeland. De prijs per vliegtuig bedroeg £ 29,400. De datum in deze was 12.3.1949, zo'n twee jaar na de demonstratie van de Gloster G-AIDC. De levering van de vliegtuigen geschiedde van april t/m september 1949. De Meteor's kregen de registraties EF-1 t/m EF-48. Eind mei 1949 was waarschijnlijk het eerste smaldeel (het 349e) van de 1ste Wing te Beauvechain volledig bevoorrad.

In de maanden juni/juli van dat jaar ontving het 350e smaldeel de Meteor's. Waarschijnlijk hebben deze 349e en ook 350e smaldelen elk ca. 15 vliegtuigen bevat, want vanaf 5 augustus 1950 werden de toestellen met de registraties EF-31 tot EF-48 op een paar uitzonderingen na, 'gestockeerd', te Wevelgem'. Een en ander aldus onze zuidereburen. Gedurende de laatste maanden van '49 werd binnen het 1ste Wing een derde eenheid 'dagjacht' gevormd: het 4e smaldeel. Aanvankelijk vloog men met Spitfires die vrijgekomen waren door modernisering van het 349ste en het 350ste. In 1950 werd ook dit smaldeel voorzien van Meteor's Mk.4.

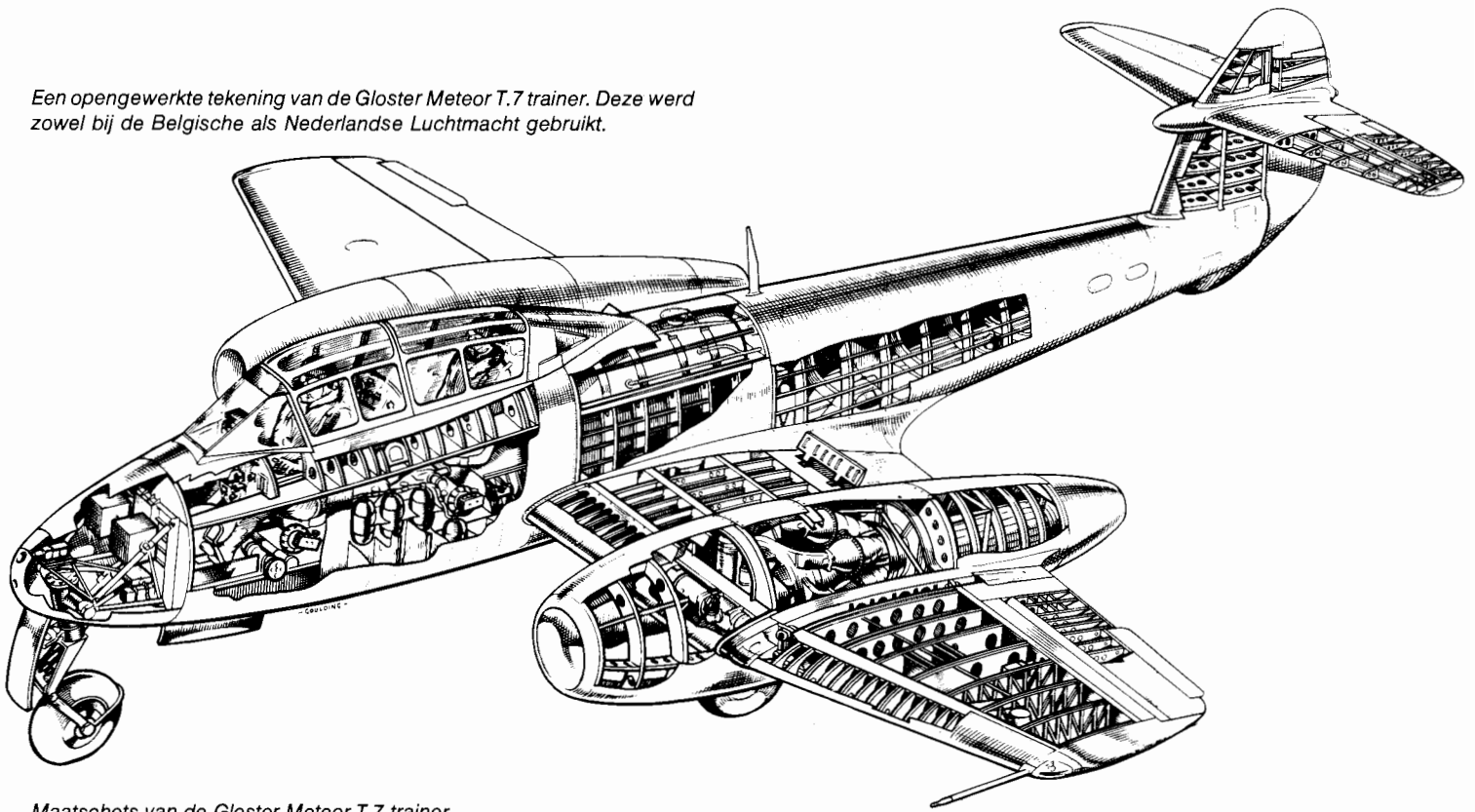
Het laatste operationele type Mk. 4 verliet in 1953 de Belgische luchtmacht

Teneinde omschakeling van schroefjagers naar straaljagers bij de Belgische 'jachtschool' te bevorderen, werd vanaf maart '53 een twintigtal Mk. 4's in dienst gesteld. Deze werden gebruikt voor de solovluchten samen met de Spitfire's en enkele Meteor's Mk. 8. In 1955 is er een nieuw

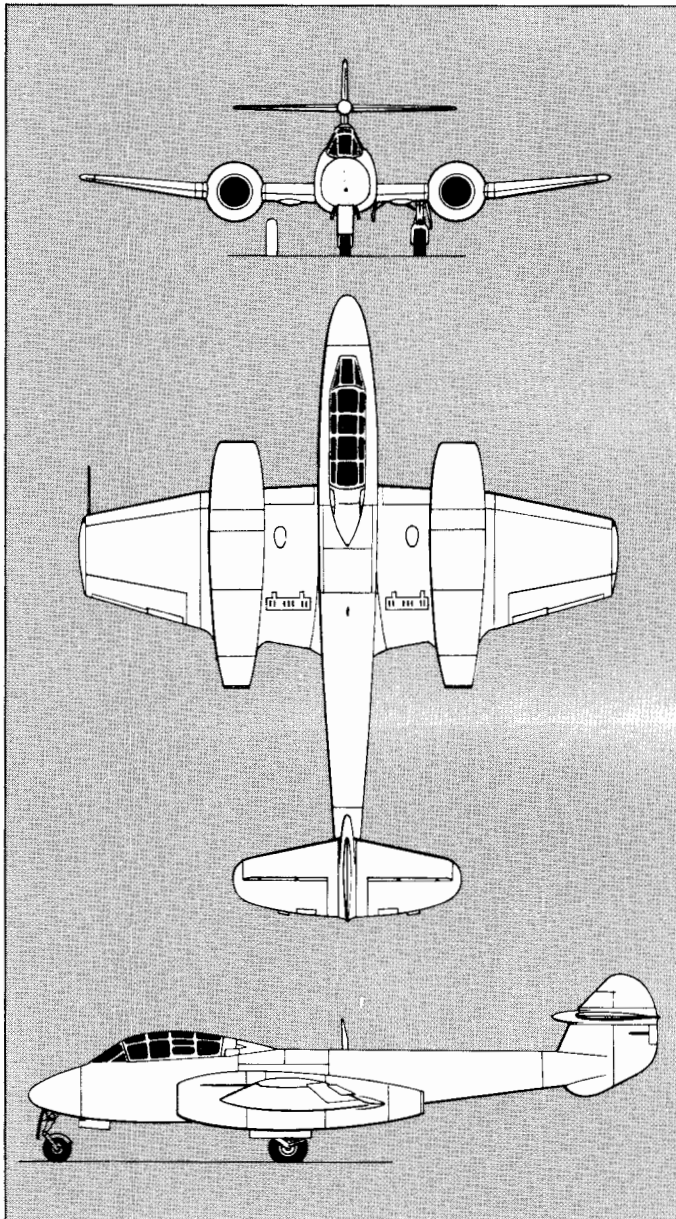
Een prachtige 'line-up' van Nederlandse Gloster Mk. 4 straaljagers rond de jaren 1950. De kisten waren van een zilververf voorzien.



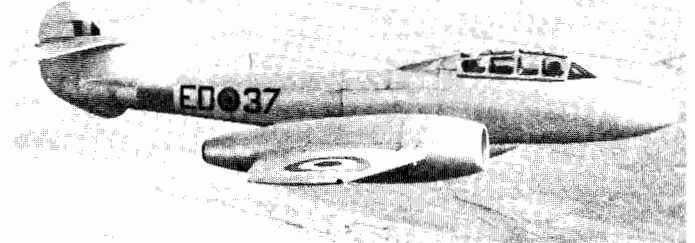
Een opengewerkte tekening van de Gloster Meteor T.7 trainer. Deze werd zowel bij de Belgische als Nederlandse Luchtmacht gebruikt.



Maatschets van de Gloster Meteor T.7 trainer.



© PILOT PRESS



Een foto van een Belgische Meteor-trainer boven de duinen (via dHr. Rudy Binnenmans/IPMS Belgium).

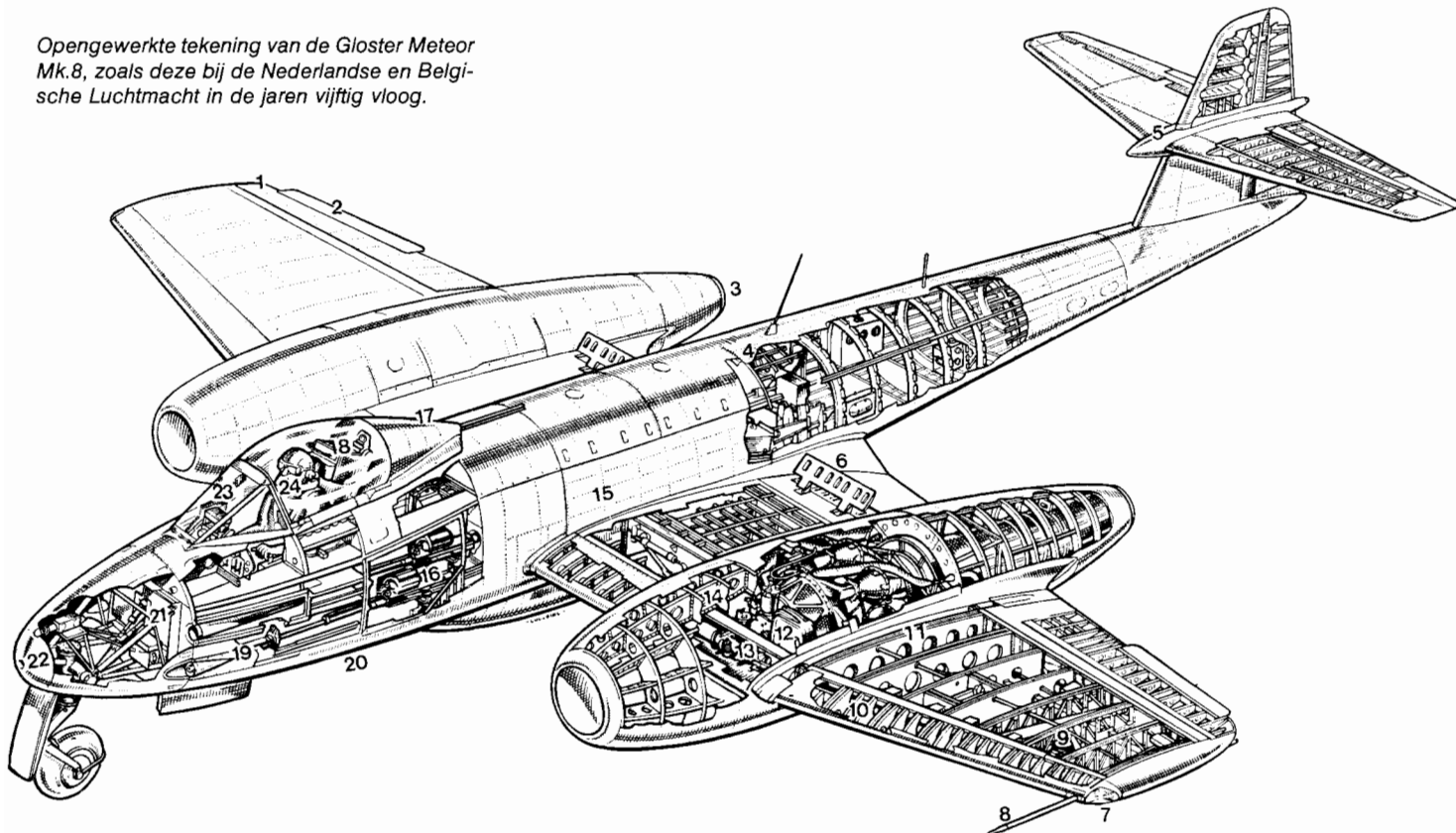
Een interessante opname van een Belgische T.7 trainer boven eigen grondgebied. De positie van de extra tank onder de romp en de stand van de wielpoten is duidelijk te zien.



Een Nederlandse Meteor Mk.8 van het 32e squadron (Soesterberg).



Opengewerkte tekening van de Gloster Meteor Mk.8, zoals deze bij de Nederlandse en Belgische Luchtmacht in de jaren vijftig vloog.



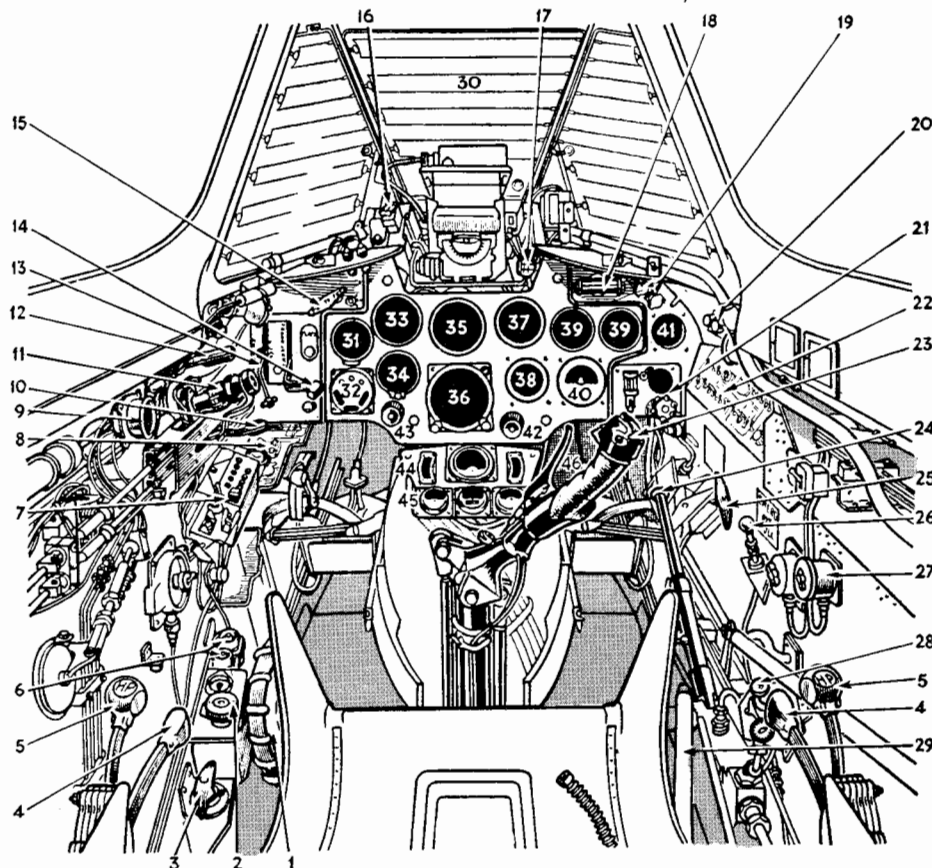
Verklaring der cijfers:

1. Trimwiel hoogteroer
2. Trimknop richtingsnoer
3. Brandstof-omschakelkraan
4. Lage-druk brandstofkraan
5. Hoge-druk brandstofkraan
6. Camera bediening
7. Bedieningspaneel VHF-radio
8. Startpaneel
9. Remdruk aanwijzing
10. Handel duikremklappen
11. Motorregeling ('gas')
12. Regeling cabinedruk en verwarming
13. Handel vleugelklappen
14. Onderstel bediening
15. Afwerphandel voor buiktank
16. Viziervstelling
17. Knop voor wegklappen vizier
18. Afwerphandel cockpitkap
19. Brandblusknoppen voor motoren
20. Schakelaars voor elektrisch openen en sluiten van cockpitkap.
21. Regeling zuurstoftoevoer.
22. Schakelaars voor uitwendige bewapening en verlichting
23. Vuurknop
24. Hydraulische handpomp
25. Noodhandel voor onderstel
26. Noodzuurstof handel
27. Omschakeling vizier voor gebruik van raketten of kanonnen
28. IJsbestrijder voorruit
29. Stoelverstelling
30. Verwarmingselementen voorruiten
31. Machmeter
32. Standaanwijzer onderstel
33. Snelheidsmeter
34. Hoogtemeter
35. Kunstmatige horizon
36. Kompas
37. Stijgsnelheidsmeter
38. Bochtaanwijzer
39. Toerentellers.
40. Thermometer straalpijp
41. 'Hoogtemeter' voor aanwijzing cockpitdruk
42. Regeling instrumentenbord verlichting
43. Idem
44. Oliedruk
45. Brandstofvoorraad
46. Remhandel

Verklaring van de cijfers:

- | | |
|-----------------------------------|--------------------------------------|
| 1. stuurboordrolroer | 13. generator |
| 2. trimvlak | 14. doorlopende hoofdlijger |
| 3. uitlaat Rolls Royce Derwent 8 | 15. hoofdbrandstoftank |
| 4. radio-set | 16. 2 x bakboord 20 mm Aden kanonnen |
| 5. 'fairing' van het kielvlak | 17. versterkte cockpit-kap |
| 6. duikremkleppen | 18. Martin Baker schietstoel |
| 7. bakboord navigatielicht (rood) | 19. uiteinden kanonlopen |
| 8. pitot-buis | 20. hulzenopening |
| 9. landingslicht (alleen bkbrd.) | 21. neus-wiel Chassis |
| 10. bedieningsstangen rolroer | 22. gun-camera |
| 11. bakboord buitenvleugel | 23. gyro-gunsight |
| 12. olietank | 24. piloot |

De cockpit van de Meteor Mk.8



contract ter sprake, maar daar blijft het dan ook bij. In 1955 ging de Jachtschool over naar Brustum en de nog vliegklare 12 Meteor's Mk.4 volgden. De desbetreffende registraties waren: EF-6, 8, 20, 29, 31, 33, 34, 37, 44, 45, 48.

In de loop van datzelfde jaar werden ze echter afgevoerd naar Wevelgem, waar de kisten gedeclasseerd werden en overgemaakt aan het Bestuur der Domeinen.

Slechts een enkele van deze eerste Meteor's kon het maximaal aantal vluchten behalen (ca. 800 uur).

Ten aanzien van het gebruik van de Meteor's bij de diverse smaldelen, speciale verrichtingen en ongevallen waren bij het ter perse gaan van dit artikel te weinig gegevens voorhanden om hiervan een goed overzicht te maken (dit geldt helaas ook voor de overige Belgische Meteor's).

Oefeningen in het Europese luchtruim

Air Marshall Sir Basil Embry verklaarde voor de operatie 'Foil' aan de pers dat dit bepaald geen

imitatie-oorlogje²⁰ was. De ver voortgeschreden ontwikkelingen, zoals die van de (Meteor) straaljagers waren van groot belang ten aanzien van de Operation 'Foil'. Om hun verdediging te beproeven, hadden de Engelsen een aanvallende macht geconcentreerd uit de RAF-gelederen + B-29 USAF Superforten. De tegenpartij bestond uit vrijwel het gehele RAF-Fighter Command, LVA-squadrons o.l.v. 'Majoor' Flinterman en Amerikaanse F-80 Shooting Stars. Operatie Foil bleek een goede leermeester. Tijdens de gefingeerde aanval met de B-29's op zo'n tien kilometer hoogte en een snelheid van 644 km/h hadden de Meteor's en Vampire's weinig snelheidsoverschot en wendbaarheid om effectief de 'Superfortresses' aan te kunnen vallen. Speciaal de tweede Nederlandse 'aanval' op B-29's leerde dat²¹. Volgens de (Canon) camera's werden door Majoor Flinterman en z'n 11 man toch 31 vijandelijke bommenwerpers (plus acht waarschijnlijk) gedurende 21 vluchten neergehaald. Een uitstekend resultaat én bewijs dat geoefende piloten de onaantastbaar

geachte vliegende fortten naar beneden kunnen zenden... Dat was een van de lessen van 'Operation Foil'. Later volgden nog meer oefeningen zoals 'Bulldog', 'X Ray', 'Coronet' en 'Cupola'. Aan o.m. laatstgenoemde oefening deden de Belgische Spitfire's uit Coxyde, de Mosquito's en Meteor's uit Beauvechain met succes mee.

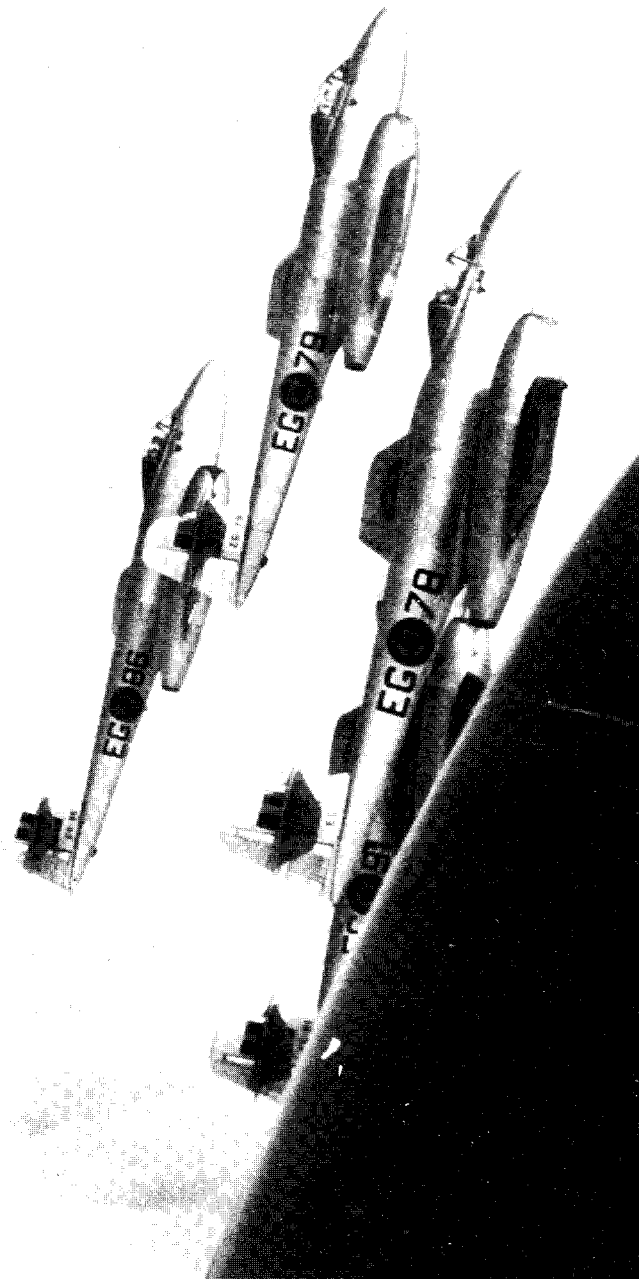
Recordvluchten

Dat hier erg summier op de recordvluchten²² in Nederland wordt ingegaan, is een kwestie van ruimtegebrek.

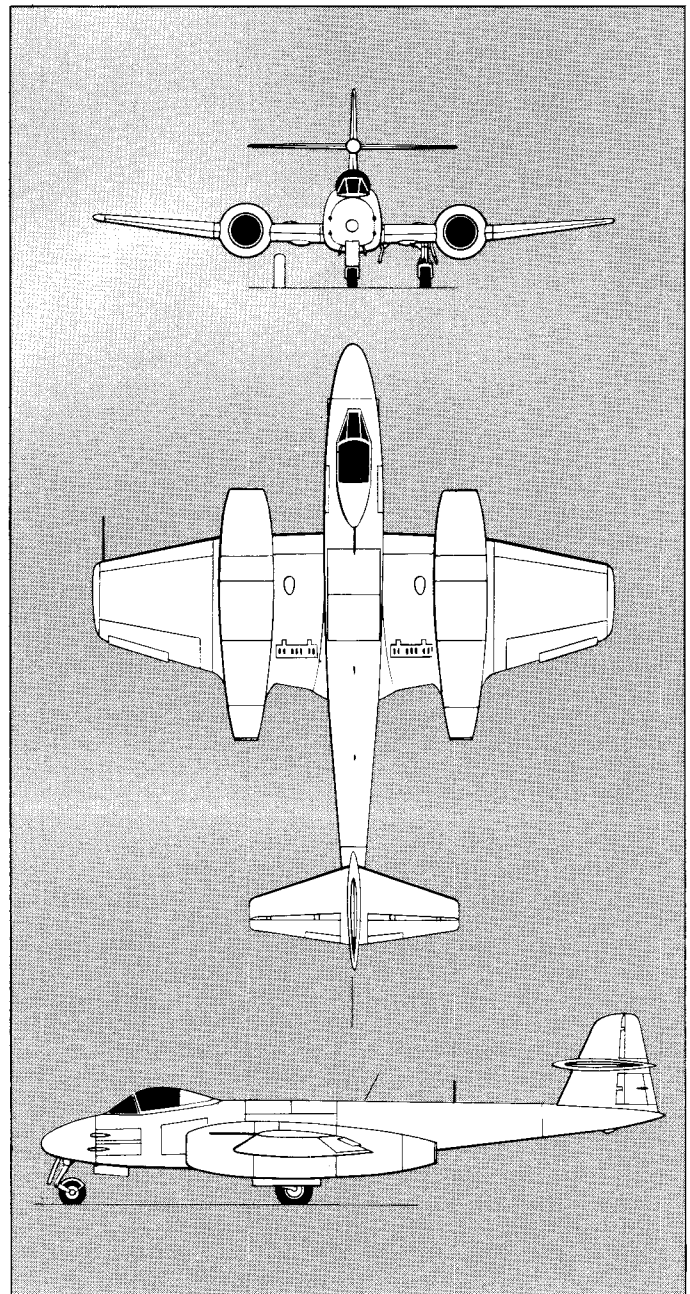
Lt. Kol. b.d. J. L. Flinterman vertelde me onlangs nog dat de recordvluchten van de LVA in die dagen op twee aspecten toegespitst waren: 1e uit te vinden wat de operationele prestaties waren (vandaar hier de vermelding) en 2e via de publiciteit meer aandacht op de LVA te vestigen en op die wijze de werving van jonge piloten te vergemakkelijken. De Gloster Meteor Mk.4 van (toen) Majoor Flinterman bereikte op 15.8.1949 een hoogte van 14.821 meter. Het oude record stond op naam van dhr. Leegstra. Op 28.8.1949

Vervolg op pag. 56

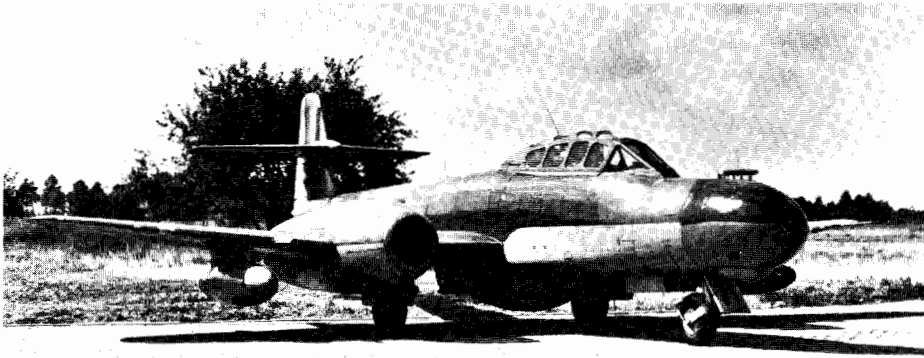
Een mooie opname van een typische Meteor-formatie boven België. (foto via dHr. Bart v.d. Klaauw)



Maatschets van de Gloster Meteor Mk.8 straaljager.



© PILOT PRESS



Een foto van een Belgische Gloster NF.11 nachtjager. In 1957 werden 24 stuks van de RAF betrokken. (Lucht- en Ruimtevaart Museum, Brussel)

vervolg van pagina 53

werd met dezelfde (standaard bewapende) LVA-Meteor een maximale snelheid van 953,1 km/h gehaald. Nog 'n succes voor de 'Majoor'!

Stuntteams

De verrichtingen met stuntteams van de eerste straaljagers bleken een geweldig succes bij het publiek²³. Ook de Meteor's bleken geschikt voor dit soort vluchten. Met de Meteor werd na lange tijd weer iets origineels aan de luchtacrobatiek toegevoegd: 'Zurabatic cartwheel' waarbij tijdens het klimmen één Derwent-motor werd uitgeschakeld en een driekwart draai werd gemaakt, daarna werd ook de andere motor afgezet, dan werd de neus naar beneden gebracht; een spin volgde, etc. Verplichte hoogte: 1 km Enfin, Alphonse Pégoud zou zich met graf en al omkeren indien hij hiervan mocht horen²⁴. Een extra vermelding voor het Meteor Mk.8-team van de Belgische 'Acrobob Boys'²⁵: Kapitein 'Bobby' Blatt, Bill Omega, De Prins en Pol Dewulf. Ondanks beperkingen²⁶, werd in 1951 en de daarop volgende jaren duchtig geoefend. De eerste kans werd gegeven gedurende de meeting te Gosselies op 18.5.1952. Major Ewans, leider van de Skyblazers was kort omtrent de 'Acrobobs': 'The best team I ever saw in Europe...' Overigens, laten we hier ook wijlen Kapt. Y. van Bodart van het 4e Belgische smaldeel – met ere – memoreren.

Slotopmerking inzake de Mk.4

Daar betrekkelijk weinig gepubliceerd werd over de Meteor Mk.4 in Nederland en België, is ten aanzien van de tekeningen en de bijbehorende tekst het accent op dit type gelegd. Veel wetenswaardigheden werden reeds gepubliceerd over de latere Meteor-versies in de bladen van de Belgische en Nederlandse 'International Plastic Modeller's Association' en ook in Avia²⁷.

Technische gegevens Mk.4:

Spanwijdte: 11,30 m, lengte: 12,50, 2x Rolls Royce Derwent 5 van 1750 kg stuwdruk elk. Snelheid: maximaal 940 km/h (Mach. 0,76 max.) kruis- 870 km/h, landingssnelheid 200 km/h. Plafond 14,9 km hoogte. Bewapening 4x 20 mm kanonnen.

De Gloster Meteor T.7 trainer

In mei 1948 werden de eerste drie T.7's door de autoriteiten in België besteld voor £ 31.000 per stuk. De levering vond plaats op 9.9.1948 en 20.12.1948. De registraties waren ED-1, 2 en 3. Later werden nog eens 39 T.7 trainers besteld, waarvan 19 ex-RAF kisten waren. De registra-

ties van deze vliegtuigen waren ED-4 t/m ED-12, ED-33 t/m ED-42. De laatste 20 trainers waren in feite surplus-kisten (Mk.4) die tot T.7 bij Avions Fairey werden omgebouwd²⁸. De Gloster Trainers werden tot 1961 in België voortgezet vliegonderrwijs gebruikt en dienden in sommige gevallen als doelslepers of waren ingedeeld bij het 1e, 7e en 13e Wing. Avions Fairey modificeerde ook een aantal T.7's voor de E.1/44 staartstukken tot T.7^{1/2} (de zogenaamde 'Mulat'). Een klein aantal hiervan werd later naar Israël geëxporteerd.

Teneinde de conversie van Spitfire-piloten in Nederland te bespoedigen, werden in het totaal 45 Gloster 'twee-zits' Meteor's besteld. De stuksprijs bedroeg toen £ 29.975. De levering geschiedde vanaf 1949 t/m 1956.

Ze deden dienst op de vliegvelden Soesterberg, Leeuwarden en op Twenthe (JVS). De registraties waren: I-1 t/m I-20 en I-301 t/m I-325.

Tien T.7's werden aan de Nederlandse Marine Luchtvaart Dienst overgedragen in december 1958. Deze droegen de MLD-registraties 131 t/m 140. Twee ervan 'dienden' tot januari 1962. Tenslotte nog een voetnoot bij de Gloster Meteor Trainers. Majoor Flinterman, destijds, heeft toen er in de beginperiode nog geen T.7's direct beschikbaar waren een alternatieve oplossing voor het piloten-onderricht bedacht. Hij liet de munitie-bakken uit de standaard Mk.4 demontieren en nam zelf plaats achter de leerling. Na een misverstand, c.q. bijna-start is deze originele wijze van opleiding toch maar gestaakt!

Technische gegevens T.7:

Spanwijdte: 11,33 m, lengte: 13,59 m, 2x Rolls Royce Derwent 8 van 1588 kg stuwdruk. Snelheid: maximaal 956 k/h, kruis-667 km/h, landingssnelheid 185 km/h. Plafond 14,9 km. Geen bewapening.

De Gloster Meteor Mk.8

De omschakeling van Mk.4 naar Mk.8 Meteor's gebeurde in beide landen vrij geleidelijk. Vandaar de foto's waar beide typen gebroederlijk naast elkaar te zien zijn.

In Nederland werd Fokker als licentie-bouwer van de Mk.8's aangesteld. Sub-contracten werden toebedeeld aan Aviolanda en De Schelde. Later werden z.g. 'knock-down components' geleverd aan Avions Fairey te België. Fokker leverde 155 Mk.8's af aan de KLu (I-101 t/m I-255); 150 aan de Belgische Luchtmacht (EG-1 t/m EG-150) en 30 (in onderdelen) aan Avions Fairey (29) (EG-151-180).

De eerste order bij Fokker voor Mk.8's werd op 21.4.1949 gegeven. De desbetreffende 50 vliegtuigen werden op 30.11.1949 geleverd.

Op 21.7.51 verwierf de LVA nog vijf Mk.8's met

de registraties I-90 t/m I-94.

Op 26.7.1951 kwam de eerste Mk.8 bij de Nederlandse luchtmacht in dienst (t.w. de I-90). De laatste (I-249) verliet de dienst op 31.1.54. Zo'n veertig Mk.8's zijn in de loop van die jaren verongelukt.

De Nederlandse Meteor Mk.8's waren gestationeerd op de bases Leeuwarden, Twenthe, Soesterberg en Woensdrecht. Het betreft hier de squadrons: 322 (v.a. '51 Soesterberg), 323 (Leeuwarden), 324 (Leeuwarden), 326 (v.a. april '52 Twenthe, in december '56 naar Woensdrecht), 327 en 328 (beide Soesterberg) en bij de Jacht Vlieg School (JVS) (eerst Twenthe, in 1956 Woensdrecht).

De cijfer/letter-combinaties, met de bijbehorende kleuren per squadron waren:

322:3W (lichtblauw)

323:9Y (idem)

324:3P (lichtrood)

325:4R (geeloranje)

326:9I (lichtrood)

327:7E (idem)

328:8S (geeloranje)

JVS:m.i. niet bekend.

NB. Tot oktober '53 waren de 322-squadronregistraties 3W-37 t/m 3W-54, hernummering vond plaats tussen oktober '53 en maart '54 (3W-1 t/m 3W-22). Bij deze hernummering werd ook het zwart van Soesterberg aangebracht. Interessant is het te weten, dat hoewel officieel het 323-squadron de cijfer/lettercombinatie 9Y had, er foto's bestaan waarop duidelijk Y9 staat aangegeven.

Nauwkeurige bestudering van de Fokker-fabrieksfoto's leverde trouwens nog een onopgeloste vraag op. Op een van de machines is naast de Nederlandse rozet bij een luik 'Desert Equipment' te lezen. Was de rozet 'waterverf' en was de kist voor echt woestijngebruik bestemd of was dit standaard voor bepaalde Mk.8's? Het laatste lijkt de schrijver niet waarschijnlijk!

De Mk.8 in België

In België zijn niet minder dan 240 Meteor Mk.8's in dienst geweest. Behalve de voornoemde Fokker levering en de gemelde productie bij Avions Fairey, werden ondermeer eind 1949 in Engeland 23 Meteor's van dit type besteld. De registraties luiden EG201 t/m EG 223. Vanuit Gloster werden overigens ook nog in het begin 37 machines, in onderdelen geleverd. Deze kregen de registraties EG224 t/m EG260.

Net zo als in Nederland, bleek de industriële bedrijvigheid rond de Gloster Meteor in België een grote stimulans voor de wederopbouw van de nationale vliegtuigindustrie. Fabrique Nationale (FN) te Herstal bouwde sinds 1949 de Rolls Royce Derwent 8 motoren voor zowel Nederland als België. Ten overvloede: FN verkreeg met deze productie internationale faam.

In het totaal waren in België twaalf dagjacht-smaldelen met Mk.8's uitgerust. Ook de jacht-school te Koksijde en het Hulp-smaldeel te Beauvechain kregen deze machines (hiermee konden militaire vliegers van het reservékader weekeind-training uitvoeren).

De eerste door Fokker gebouwde Mk.8's gingen naar het 7e Jachtwing te Chièvres (1951). Dit bestond uit het 7e smaldeel en het 8e. Later werd hieraan nog het 9e toegevoegd.

De 23 Engelse toestellen werden vanaf juli 1951 door het 1e Jachtwing (350e smaldeel) te Beauvechain gevestigd. In februari 1953 volgden het 349e en het 4e smaldeel met de omwisseling naar de Gloster Meteor Mk. 8. In december 1953 werd te Brustem een nieuw Jachtwing opgericht,

het 13e. Het bezat de smaldelen 25, 29 en 33. Een en ander diende als Belgisch aandeel in de NAVO.

Sommige Meteor Mk.8's droegen in België het roepnummer 'XO' (24e smaldeel, 5e Jachtwing). Daar de 5e Jachtwing nooit werd opgericht, zijn de desbetreffende kisten toegewezen voor het slepen van doelen (Towing Flight, Silt, ca. 1955).

Een jaar voordien, v.a. juli 1956, werd het 9e Wing Jager-Bommenwerpers (Bierset) omgevormd tot een Dagjachtwing en uitgerust met de Meteor's Mk.8 van het 7e Wing. (Dit 7e Dagjachtwing kreeg toen de modernere Hawker Hunters F.4 toebedeeld).

Technische gegevens Mk. 8:

Spanwijdte: 11,30 m, lengte: 13,26 m, 2x Rolls Royce Derwent 8 van 1588 kg stuwdruk. Snelheid: maximaal 956 km/h, kruis- 862 km/h, landingssnelheid 185 km/h. Plafond: 12,3 km. Bewapening: 4 Aden kanonnen van 20 mm.

De Gloster Meteor NF.11

Daar de voorkeur uiteindelijk in Nederland naar de North American F-86K (Kaasjager) ging, is deze interessante kist uitsluitend bij onze Belgische vrienden gebruikt³⁰. In '50-'56 werden daar 2 x 12 stuks van de RAF betrokken. Deze voer-

den de registraties: EN-1 t/m EN-24. Zij deden dienst bij de Smaldelen 10 en 11 van het 1e Wing te Beauvechain. De Belgische NF.11's werden in 1959 afgelost door de Canadese CF-100's. Daarmee was een belangwekkend hoofdstuk 'Glostervlieggeschiedenis' in België en Nederland afgesloten.

Technische gegevens NF.11:

Spanwijdte 13,10 m, lengte: 14,63 m, 2x Rolls Royce Derwent 8 of 9, resp. 3770 of 3800 kg stuwdruk. Snelheid: maximaal 795 km/h (Mach 0.78 max.), landingssnelheid 213 km/h. Plafond: max. 13,1 km hoogte. Bewapening: 4 Aden kanonnen van 20 mm in de buitenvleugels.

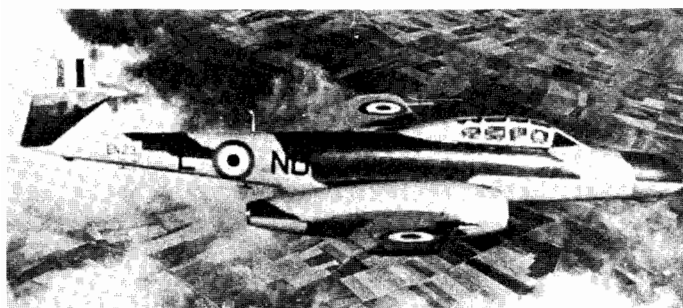
Literatuur en verwijzingen:

1. Zie Avia januari en juli 1978.
2. Eerste levering d.d. 26.6.48 (Twenthe).
3. T.w. het 349e smaldeel te Beauvechain.
4. H. Loeber/Avia Hobby p/a Postbus 37, 2130 AA Hoofddorp, Nederland, tel. 030-513948.
5. G-AIDC en niet zoals vaak vermeld AIDO.
6. Totaal 1.727,48 liter.
7. Vgl. The Gloster Meteor, Edward Shacklady, MacDonald Aircraft Monographs.
8. Deze deed, net zoals Major Flinterman destijds, dienst bij de RAF en had eveneens reeds op een ouder type Meteor gevlogen.
9. Veroorzaakt door een 'ground-rol'.
10. De wrakstukken werden door de Engelse douane geweigerd: men geloofde niet dat deze afkomstig waren van de G-AIDC.

11. Vgl. Gloster Aircraft since 1917, Derek N. James, Putnam.
12. Modern History, from 1500 to the present day, prof. Marcel Dunan, Larousse-Hollier, Parijs.
13. Idem.
14. In 1948 kwamen P-80's over i.v.m. de Berlijnse blokkade.
15. Bij Avia in Tsjechoslowakije werden Me 262's uit de resterende onderdelen gebouwd.
16. Tot 27 maart 1953 viel de Luchtvaartafdeling (LVA) onder het Leger, nadien werd de Luchtmacht zelfstandig en verkreeg het predikaat 'Koninklijk'.
17. Zijn er 4 Mk.4's in de kratten gebleven?
18. Om statistische redenen is het ongeluk met de I-33 (12.1.1957) niet meegerekend.
19. Vgl. Bulletin Vrienden van het Lucht- en Ruimtevaartmuseum, voorjaar '74 (plus nr. 11/12) Brussel.
20. Vgl. Avia 15.7.1949.
21. Vgl. Avia 1.8.1949.
22. Nog afgezien van Engelse records, w.o. dat van Grp. Capt. E. M. Donaldson (991,40 km/h).
23. Er waren in die tijd nogal wat stuntteams: Major Flinterman demonstreerde al in 1949 (zie Flight 16.6.1949); later werd het team 'Ruiten Vier' o.m. beroemd op de IJsvliegfeesten in Nederland.
24. Grondlegger aerobatiek: vloog met Blériot eendekker in 1913 als eerste de verticale S-figuur.
25. Vgl. De Rode Duivels, J. P. Scruel, A. Grisard, Soumagne.
26. D.w.z. geen eigen vliegtuigen, trainen buiten de diensturen, geen speciale kisten.
27. Vgl. Modelbouw in Plastic (MIP) zie modelbouw-artikel.
28. Vanuit door Gloster geleverde midden- en rompvorststukken.
29. Vgl. Sous Nos Ailes, G. Everling, Arlon en ook de Belgen en de verovering van het Luchtruim, Hayez, Brussel.
30. Tenminste t.a.v. de Benelux!

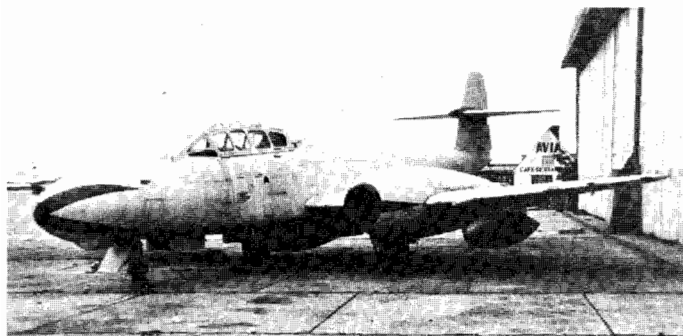


Een mooie foto van Nederlandse MK.8's in lijn-formatie.

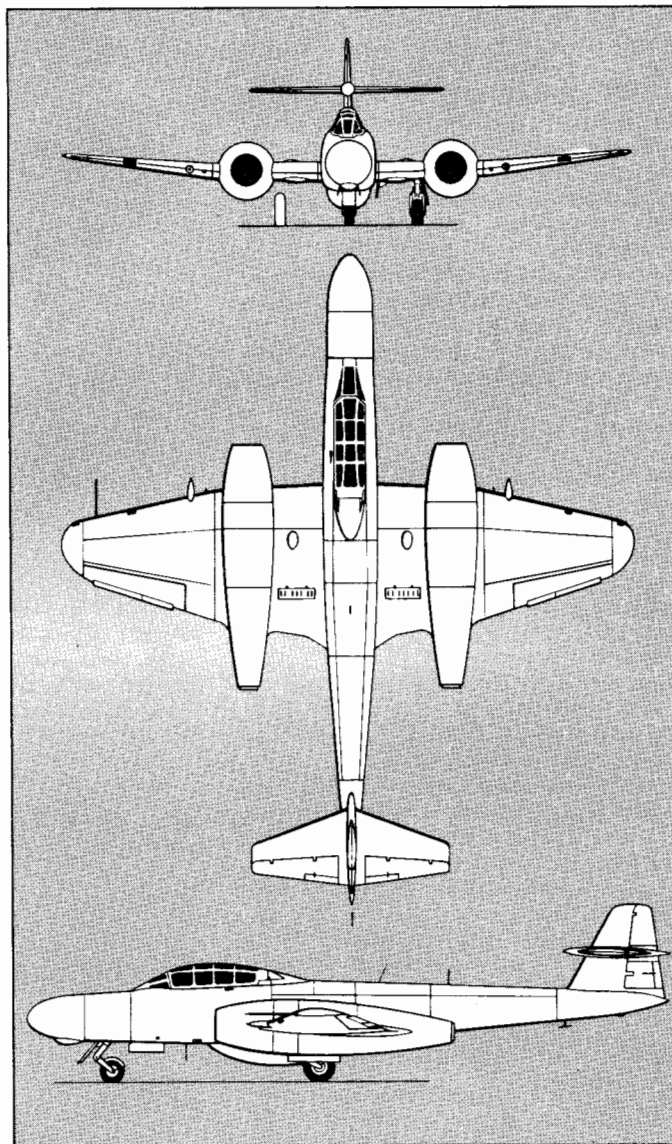


Een foto van de Gloster NF.11 'EN-23, L-ND' uit België. (Via dHr. Rudy Binnenmans/IPMS Belgium)

De civiele Belgische NF.11 voor het 'Avia'-restaurant!



Maatschets van de Belgische Gloster NF.11 nachtjager.



© PILOT PRESS

GLOSTER METEORS IN PLASTIC

Paul Gols en Hans Loeber

Er kan veel worden gezegd over de verschillende typen van de Meteor. Binnen deze beperkte ruimte kunnen we niet meer dan enkele aanwijzingen geven voor de bouw van een interessant toestel.

Van de Mk 4 is in de schaal 1:72 door Frog een model uitgebracht. Dit model is nog slechts met moeite in de winkel te vinden, maar te verwachten valt dat het model onder de merknaam Novo opnieuw zal worden uitgebracht. Wanneer is echter niet bekend.

Het opnieuw uitbrengen is toe te juichen. Het is namelijk een goed model en bovendien het enige model van Belgische en Nederlandse Meteor-versies, dat in kant-en-klare bouwdoosvorm is te verkrijgen.

De cockpitkap van het model is zeer helder, waardoor het interieur om extra aandacht voor detail vraagt. Veiligheidsriemen e.d. dienen dan ook aangebracht te worden, zo ook wat meer details aan de schietstoel. Voor de goede orde: de eerste Mk.4's hadden géén schietstoel, maar een kuipstoel. In dat geval moeten vanzelfsprekend de desbetreffende transfers (rode driehoekjes) niet op het model gemaakt worden. Het verdient aanbeveling een instrumentpanel van plasticard in de cockpit te bevestigen. Zwartgeverfd, met zwarte 'klokken' en witte cijfers en idem aanwijzernaalden.

De stand van het neuswiel is niet juist. De achterste stijl van de wielpoot moet iets worden ingekort. De juiste stand is het beste op foto's te zien.

In de neus moeten enkele loden kogeltjes (een vishengelartikel) ter verzwarening worden aangebracht. Anders valt het model achterover.

Bij de bouwdoos worden transfers voor een Nederlandse Meteor geleverd. Voor een Belgische uitvoering zult U in uw voorraad oude transfers moeten duiken.

Het merk Modeldecal levert een vel met transfers voor de Belgische driekleur. Modeldecal is evenals de in het vervolg van dit verhaal genoemde vacuformmodellen van de Meteor, alleen in buitenlandse gespecialiseerde modelbouwzaken verkrijgbaar.

De mk 4's waren silverdope (aluminium) gespoten.

Airfix heeft in de schaal 1:72 een Mk 3 op de markt gebracht. De romp zou voor een Mk 4 zijn te gebruiken, was het niet dat de rompdorsnede voor een Meteor slecht is.

De Mk 8 is alleen in de zgn. vacuformuitvoering verkrijgbaar, echter alleen zoals al gezegd in het buitenland.

In de schaal 1:48 is een zeer goede Mk 8 uitgebracht door de Engelse firma Pamela Veal Ltd. Door de Duitse firma Airmodel is in de schaal 1:72 een Mk 8 romp uitgebracht, welke met een Frog Mk 4 gecombineerd kan worden.

Airmodel-producten zijn echter van zeer matige kwaliteit, grof en met weinig detaillering.

Van de Mk 7 en NF 11 zijn door Airmodel rompstukken geproduceerd, welke eveneens met de Frog Mk 4 moeten worden aangevuld tot complete modellen.

De latere Meteor-versies vlogen eerst in een silver-dope uitvoering of meteen in natoschutkleur (Humbrol HX 1, Dark Green; HX 2, Dark Sea Grey en, voor de onderkant HX 3, PRU Blue).

Wanneer men zich aan andere dan de MK 4-versies wil wagen, kan men zich in de genoemde literatuur verdiepen of lid worden van



Een goede actie-foto van de Gloster Meteor SX-31 van de LVA.

de International Plastic Modellers Society, Sekretariaat Nederland, Piersonlaan 28, Naarden en/of Redaktie KIT, Te Couwelaarlei 103 bus, 21, 2100 Deurne.

Literatuur:

- IPMS-Nederland:
 - jrg. 2, no. 4, Mk 7
 - jrg. 3, no. 1, Mk 4
 - jrg. 3, No. 3, Mk 8
 - jrg. 4, no. 1, Mk 7
- IPMS-België:
 - KIT, nr. 27, Mk 8
 - KIT, nr. 28, NF 11
- Van Brik tot Starfighter, deel II, door H. Hoofdman
- Avia, jan. 75, juli 74.
- Scale Models dec. 1972 (vol 3, nr. 12) (ombouw Mk 8 uit Frog Mk 4)

Toelichting bij de tekeningen

Y9-9 van 323 Squadron, deze is net als alle andere aluminium geschilderd. De lichtblauwe neus met rood dopje en de bovenkant kielvlak zijn de squadronkleuren. Het squadronembleem is heel klein aangebracht op het bovenste kanonpaneel.

Y9-7 eveneens van 323 Squadron ditmaal met geheel rode neus en lichtblauw dopje.

8S-7 in standaard squadron beschildering. Deze is oranje voor 328 Squadron. De codering aan de andere zijde werd vaak als 7-8S aangebracht.

Y9-1 een gecamoufleerde doelsleper van 323 Squadron. De grote en kleine tekeningen geven een totaal beeld van de onderzijde en bovenkant. Op de kleine tekening is alleen het legergroen aangegeven.

Belgische SV-A (EF-44) van het 4de squadron 1st Wing. Aluminiumkleurig. De roundel op de romp heeft een lichtblauwe rand. De squadron emblemen zijn in rood, zwart en wit.

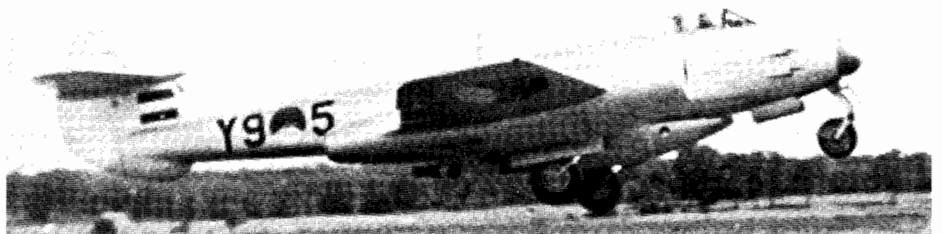
N-MN van 350 squadron 1st Wing. Ook hier zien we dat de codering andersom op de romp staat (MN-N op andere zijde) Squadronkleur rood. De roundel op de vleugel is groter dan die aan de onderzijde.

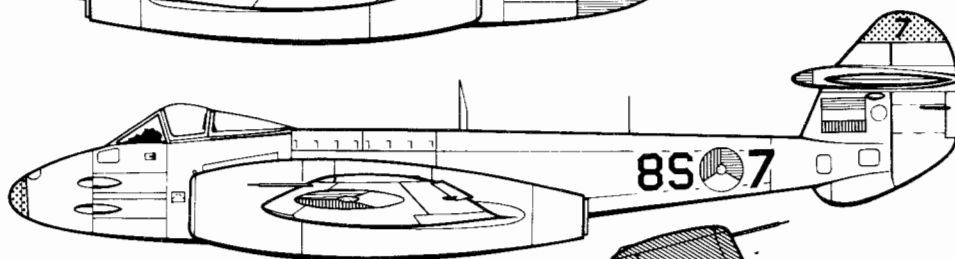
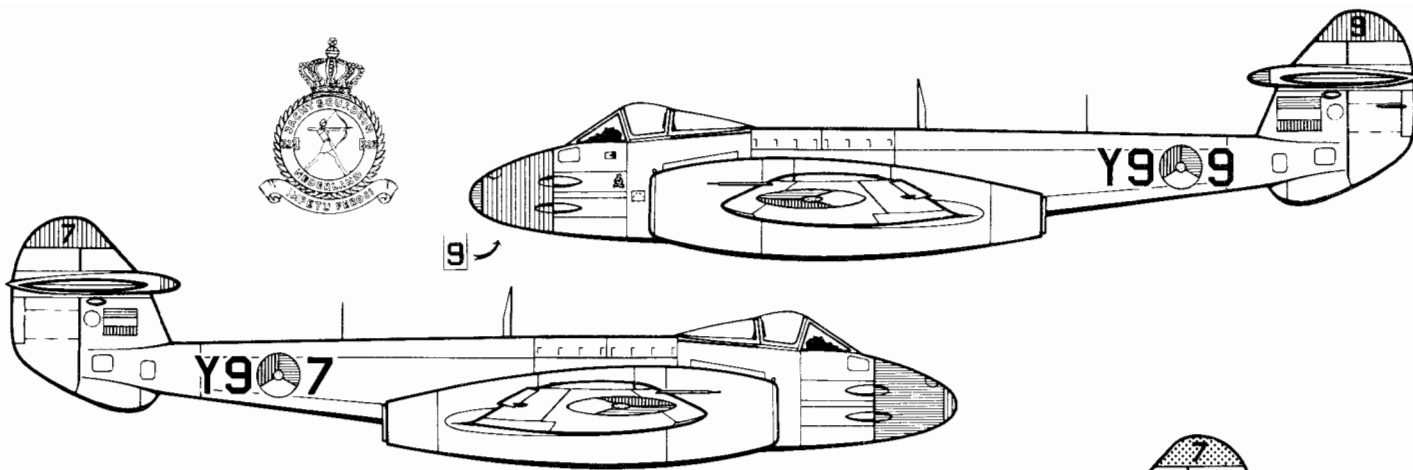
Met dank aan C. Meyer, H. Blouw, H. Loeber en A. Mulder.



Majoor J. Flinterman, na het hoogte-record. Gaarne uw aandacht voor de, door condens, beslagen ruiten. (de 'afdaling' geschiedde dan ook veelal met open cockpit...)
(foto dHr. J. Flinterman)

Een Meteor Mk. 4 van het 323e LVA squadron te Leeuwarden, tijdens de landing. Attentie voor de kleine 'rozet' op de extra tank (romp).





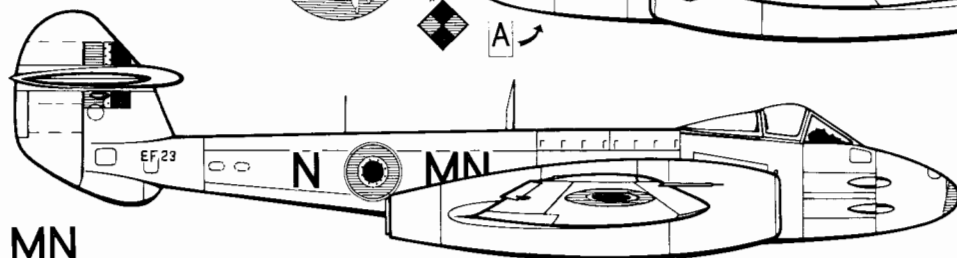
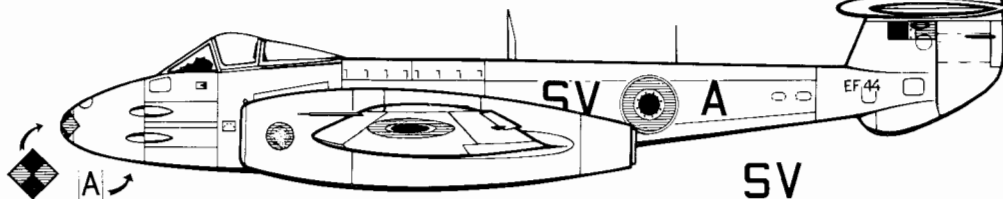
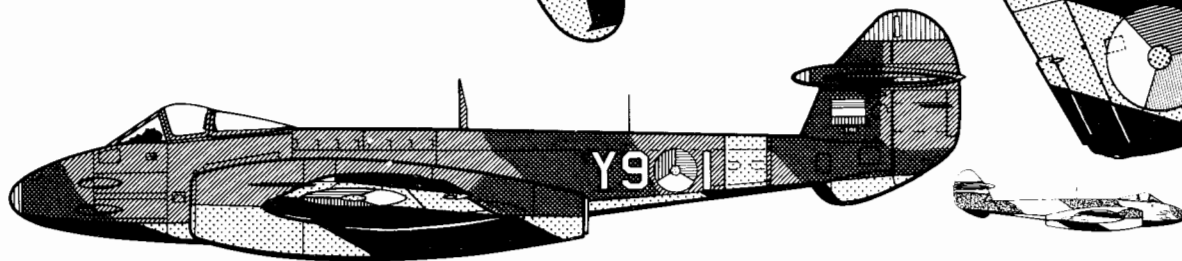
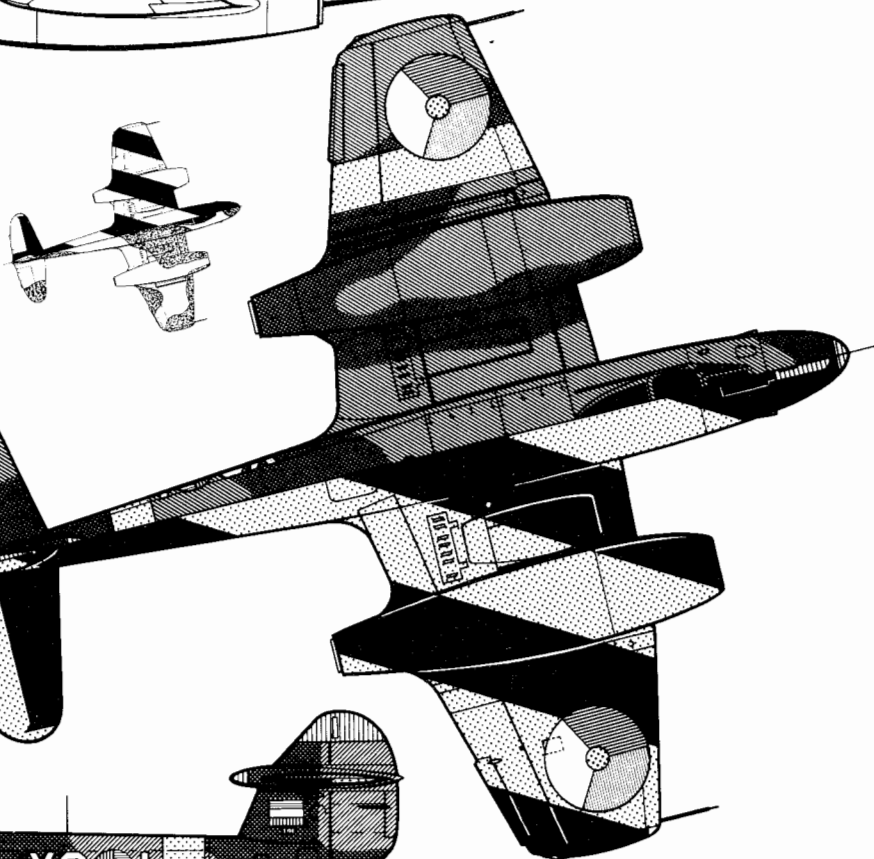
Gloster METEOR mk4

Samenstelling en
tekeningen: J. M. van Hest

GRIJS LEGERGROEN ROOD BLAUW



LICHTBLAUW GEEL ORANJE ZWART



MN



SV

