

GLOSTER METEOR Mk.4 *World Speed Record*

NÁVOD / INSTRUCTION

CZ – Historie

Gloster Meteor Mk.4 byl logickým pokračováním válečných verzí Meteorů Mk.I a Mk.III. První kusy této poválečné verze odpovídaly zhruba verzi Mk.III, ale měly zesílenou konstrukci a byly poháněny motory Derwent 5. Ty byly umístěny v prodloužených gondolách. To zlepšilo aerodynamiku Meteoru a posunulo kritické Machovo číslo až na hodnotu Mach 0,84. Výzbroj nových Meteorů tvořily jako u starších verzí čtyři kanóny, při použití gyroskopického zaměřovače Mk.IID ovšem vzrostla přesnost střelby.

Po vyrobení více než 100 kusů nových Meteorů bylo zjištěno, že zesílení draku není dostatečné. Protože stíhací jednotky RAF nové Meteory nutně potřebovaly a kompletní rekonstrukce křídla by si vyžádala neúměrně dlouhý čas byly další stroje vyráběny s křídlem kratším o 1,78 m. Snížilo to namáhání draku a zvýšilo obratnost. Na druhou stranu tato úprava přinesla zhoršení dostupnosti a stoupavosti. Také vzletová a přistávací rychlost díky kratšímu křídlu vzrostla. V roce 1948 nahradily Meteory Mk.4 u RAF starší verze Meteorů. Dva Meteory Mk.3 přestavěné na Mk.4 posloužily k překonání světového rychlostního rekordu 7. listopadu 1945. Rychlostní letka RAF použila k překonání rekordu dva stroje seriálů EE454 a EE455. Group Captain Hugh Joseph Wilson, CBE, AFC, RAF v kamuflovaném EE454 byl o několik málo kilometrů úspěšnější než hlavní zkušební pilot firmy Gloster Eric Stanley Greenwood ve žluto-stříbrném EE455. Nový rekord měl hodnotu 975,68 km/h. O necelý rok později Gp Capt E M (Teddy) Donaldson v Meteoru EE459 získal nový světový rekord s hodnotou 991,33 km/h. Později tento stroj získal i rekord na trati Paříž–Londýn. Kromě RAF se Meteory Mk.4 dostaly do výzbroje Belgie, Dánska, Norska, Nizozemí, Argentiny a Egypta, dva kusy testovala Francie. Pro většinu těchto států to byly první proudové letouny ve výzbroji.

Rozpětí dl. křídlo / kr. křídlo: 13,1 m / 11,3 m, délka: 12,5 m, max. rychlost dl. křídlo / kr. křídlo v úrovni moře: 938 km/h / 949 km/h, dostup dl. křídlo / kr. křídlo: 14 021 m / 13 564 m, dolet: 821 km / 1 147 km s přídatnými nádržemi, stoupavost dl. křídlo / kr. křídlo: 2 408 m/s / 2 240 m/s.

EN – History

Gloster Meteor Mk.4 was a post war successor to the wartime versions Meteor Mk.I and Mk.III. The first few produced machines were largely similar to the Mk.III version but featured strengthened structure and were powered by Derwent 5 engines located in elongated nacelles. This enhanced Meteors' aerodynamics and set the critical Mach number forward to 0.84. The armament of the new version consisted of four cannon as with all the earlier versions but the use of the Mk.IID gyroscopic gun sight greatly enhanced the fire accuracy.

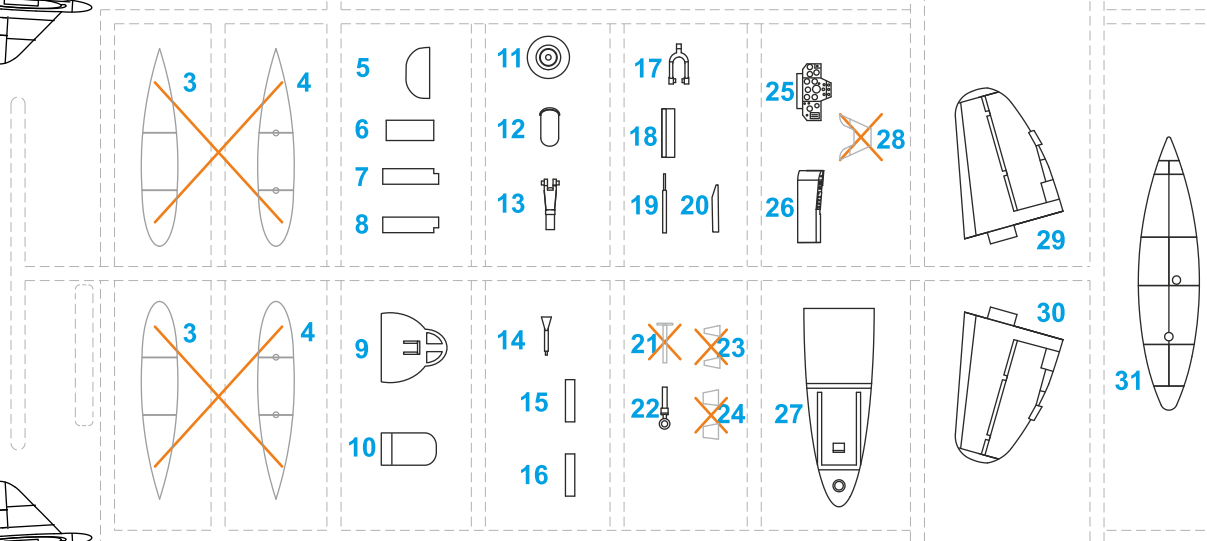
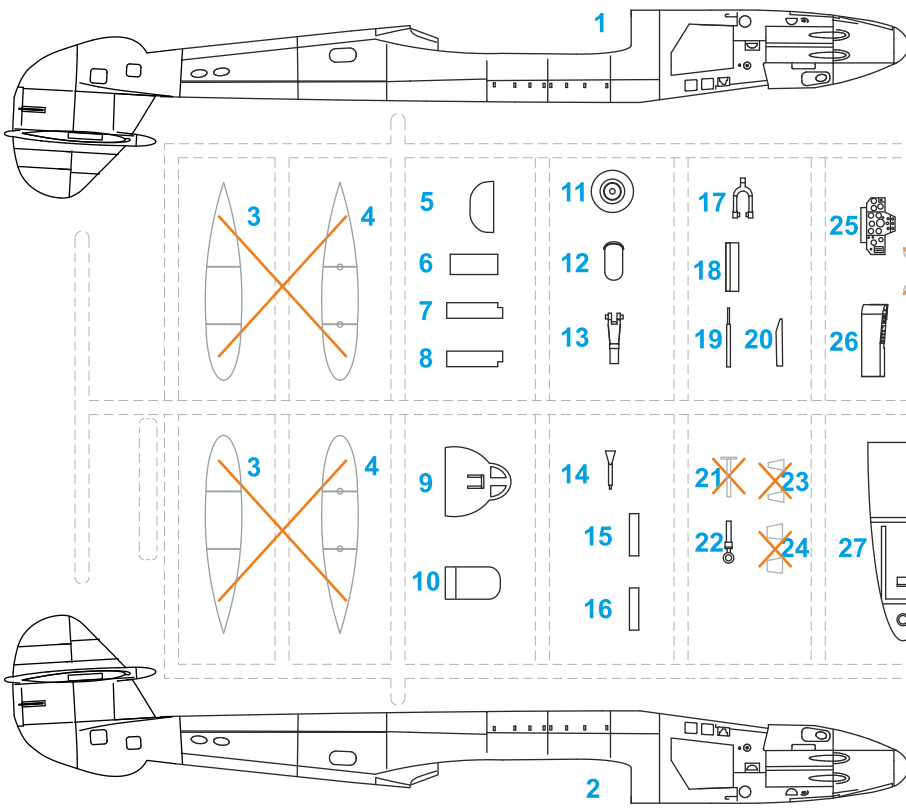
When more than 100 new Meteors had been produced it came to light that the structure strengthening was not sufficient. Since RAF fighter units desperately needed new Meteors and whole wing redesign would consume plenty of time it was decided to produce the aircraft with wing shortened by 1.78 m. This modification reduced the structure stress and enhanced the manoeuvrability. On the other hand this feature also decreased the rate of climb and average service ceiling, while the take off and landing speeds were higher. In 1948, Meteor Mk.4s replaced the earlier version of Meteors in the RAF. On 7 November 1945, two Meteor Mk.3s rebuilt to a Mk.4 standard were used to attempt the World Speed Record. The RAF High Speed Flight Meteors serialled EE454 and EE455 were flown by RAF's Group Captain Hugh Joseph Wilson, CBE, AFC and Two Bars and Gloster Chief Test Pilot Eric Stanley Greenwood. Wilson, flying the camouflaged EE454 was few more miles faster than Greenwood in (almost) all-yellow EE455, having raised the record to 975.68 kmh. Less than a year later, Gp Capt E M (Teddy) Donaldson in a Meteor serialled EE549 set up a new record of 991.33 kmh and in January 1947, the very same machine also raised the Paris–London speed record.

Except the RAF, the Meteor Mk.4 served in Belgium, Denmark, Norway, the Netherlands, Argentina and Egypt. Two machines were tested in France. For most of the latter states these were the very first jet-engined aircraft in their service.

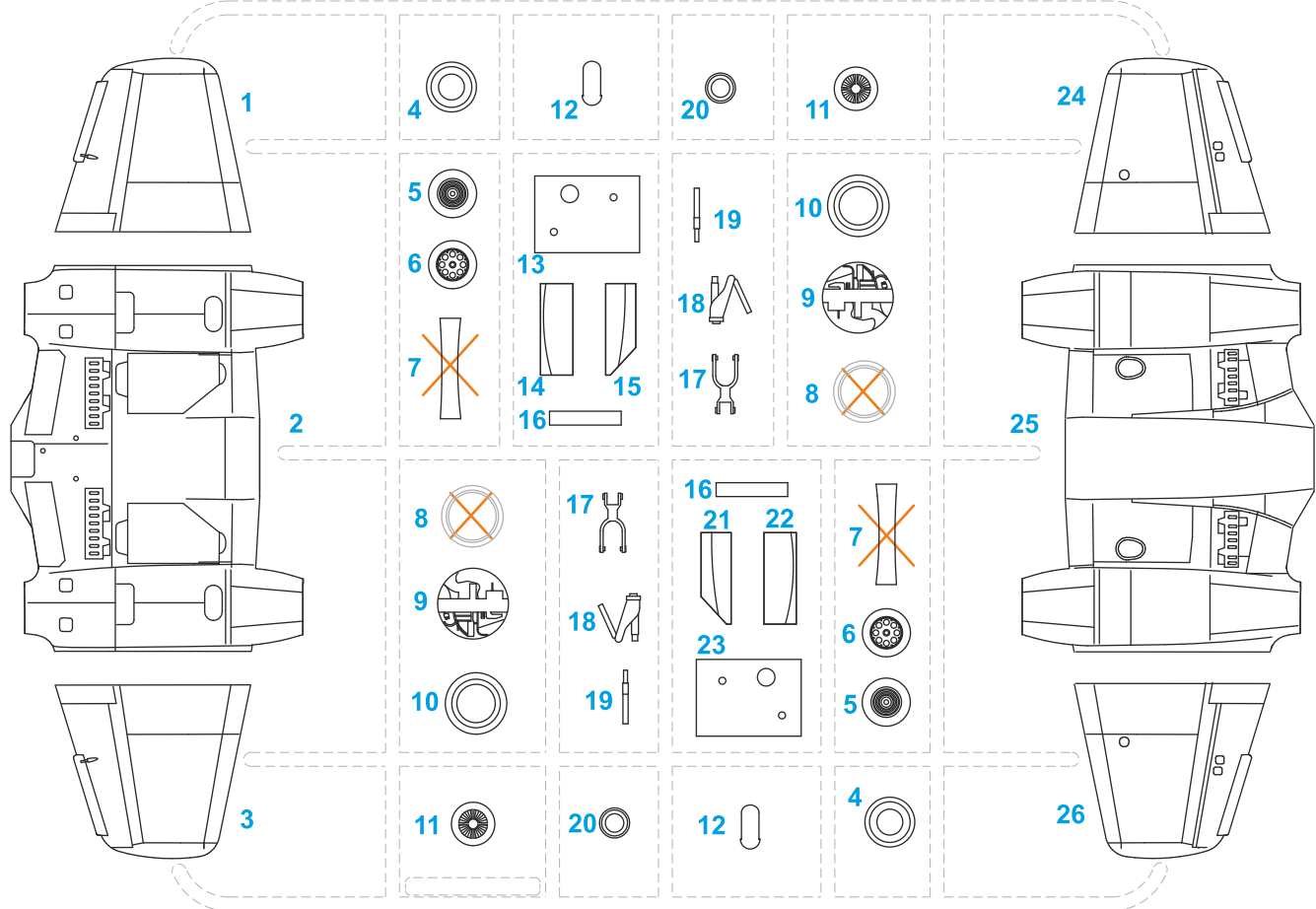
Wingspan – long wing / short wing: 13.1 m / 11.3 m, Length: 12.5 m, Max. Speed – long wing / short wing: at sea level 938 km/h / 949 km/h, Service ceiling – long wing/ short wing: 14.021 m / 13.564 m, Range: 821 km / 1.147 km with external fuel tanks, Rate of climb – long wing / short wing: 2.408 ms / 2.240 ms.

PLASTIC PARTS

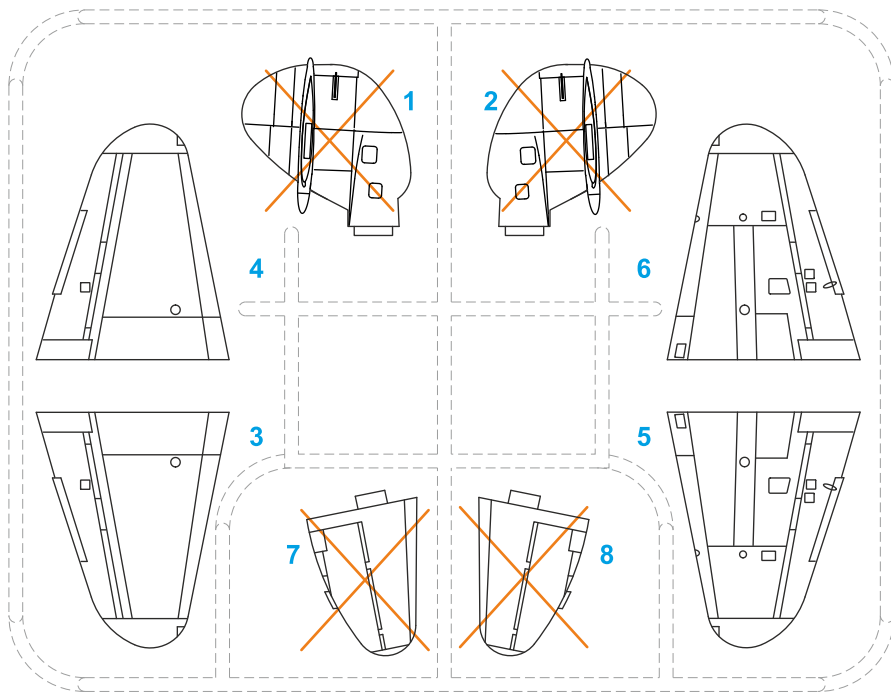
A



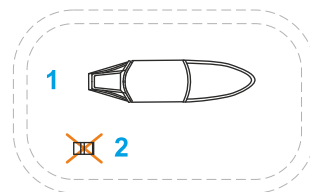
B



PLASTIC PARTS **X**

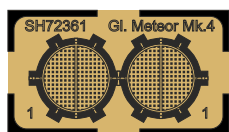


CLEAR PARTS **K**



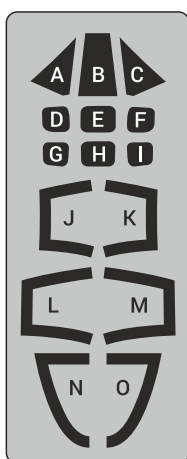
X *Tento díl nepoužít*
Do not use this part

PHOTO-ECHED PARTS **PP**



Barvy GUNZE / GUNZE Colour No.

CANOPY MASKS



- | | | |
|----------|--|-------------|
| A | Matná černá / Flat Black | H12 / C33 |
| B | Hliníková / Aluminium | H8 / C8 |
| C | Opálený kov / Burnt Iron | H76 / C61 |
| D | Černá pneu / Tire Black | H77 / C137 |
| E | Čirá červená / Clear Red | H90 / C47 |
| F | Čirá zelená / Clear Green | H94 / C138 |
| G | Barva spodních ploch / Undersurface Colour | |
| | Camo A | H329 / C329 |
| | Camo B/C | C363 |
| | Camo D | C370 + C363 |
| | | 50 % 50 % |
| H | Tmavě zelená / Dark Green | C361 |
| I | Stř. mořská šedá / Medium Sea Grey | C363 |

SYMBOLS

? MOŽNOST VOLBY
OPTIONAL
NACH BELIEBEN
OPTION

👉 POUŽÍT KYANOAKRYLÁTOVÉ LEPIDLO
INSTANT CYANOACRYLATE GLUE
ZYANOAKRYLÁTKLEBER
COLLE CYANOACRYLAT

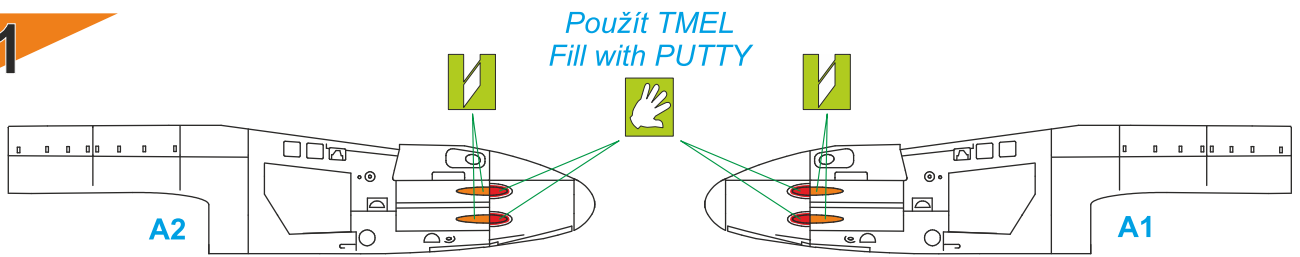
↻ OHNOUT
BEND
BIEGEN
COURBER

👉 ZHOTOVIT NOVÉ
SCRATCH BUILD
FERTIGSTELLEN
ACHEVER

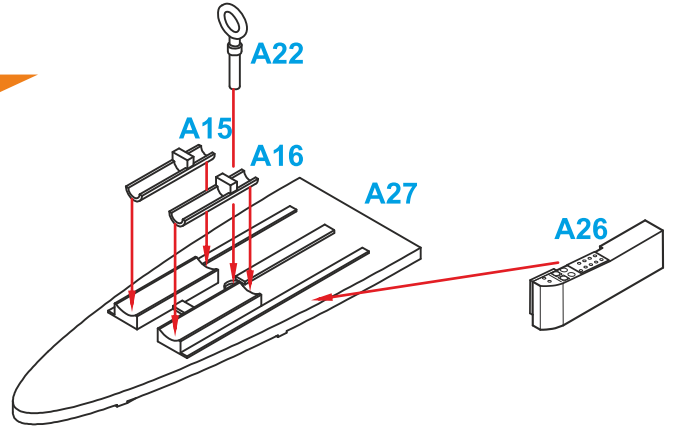
👉 ŘEZAT/VRTAT
CUT OFF/DRILL
ENTFERNEN
DETACHER

👉 NATŘÍT
COLOUR
FARBEN
PEINDRE

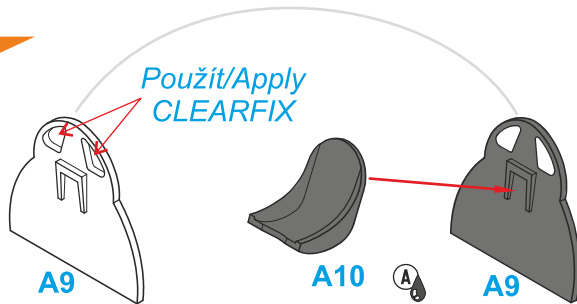
1



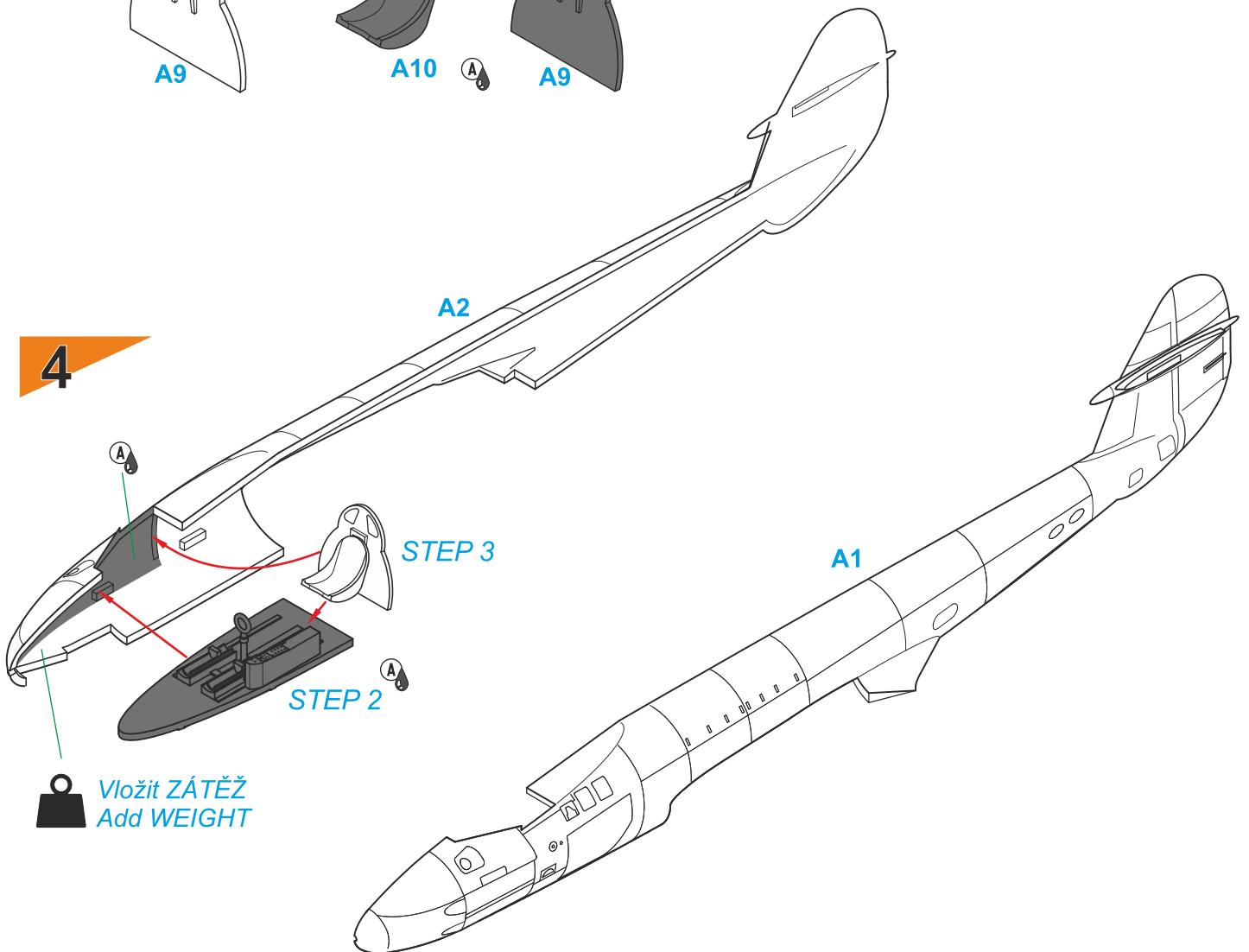
2



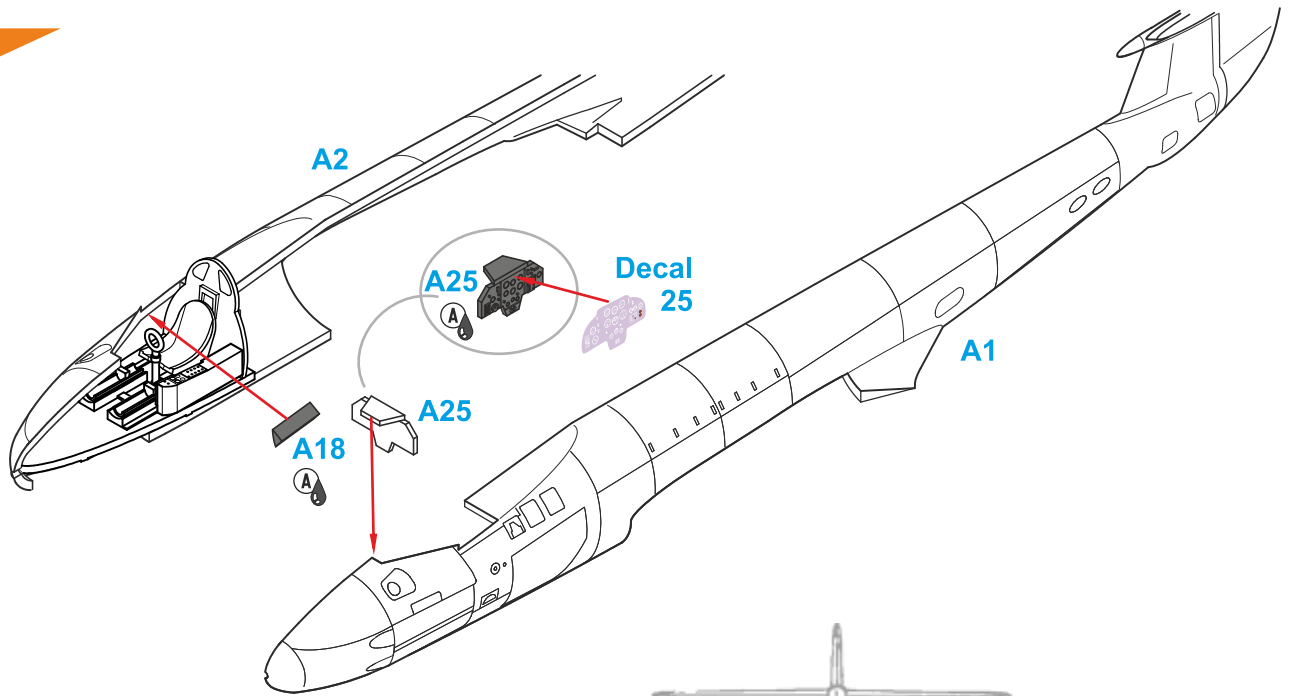
3



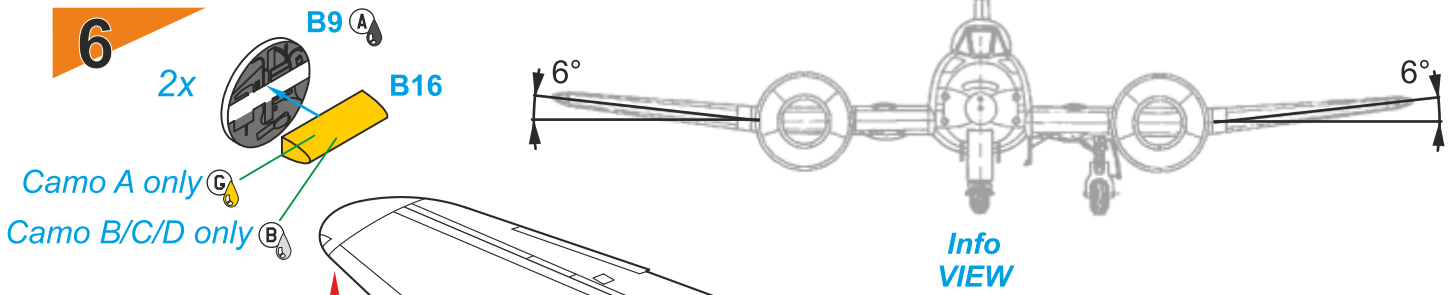
4



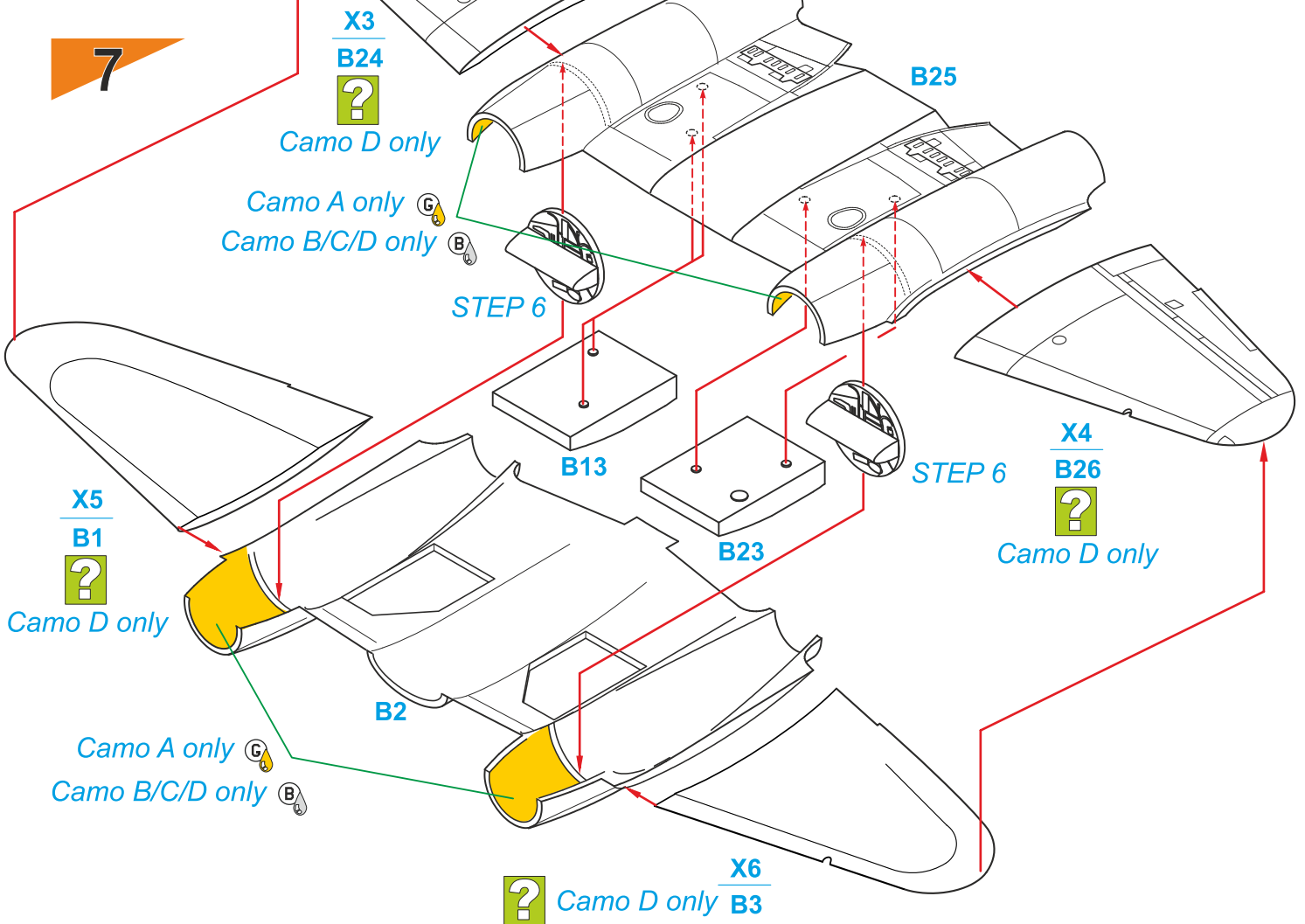
5



6



7



8

? Camo A/B only

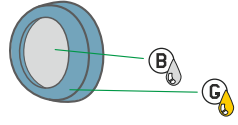
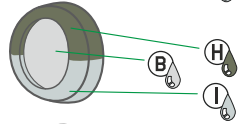
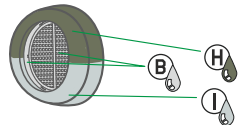
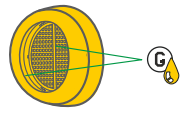
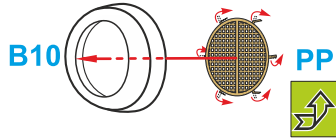
InfoVIEW

Camo A only

Camo B only

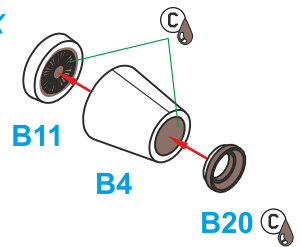
Camo C only

Camo D only



9

2x



A29

A30

10

STEP 9

STEP 9

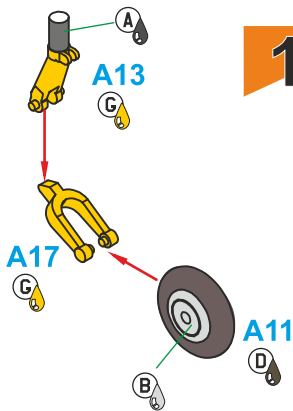
STEP 8

Camo C/D only

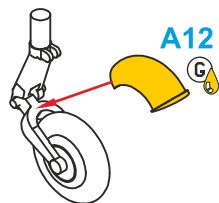
Camo A/B only

STEP 8

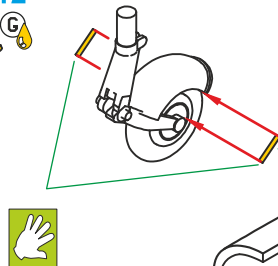
11



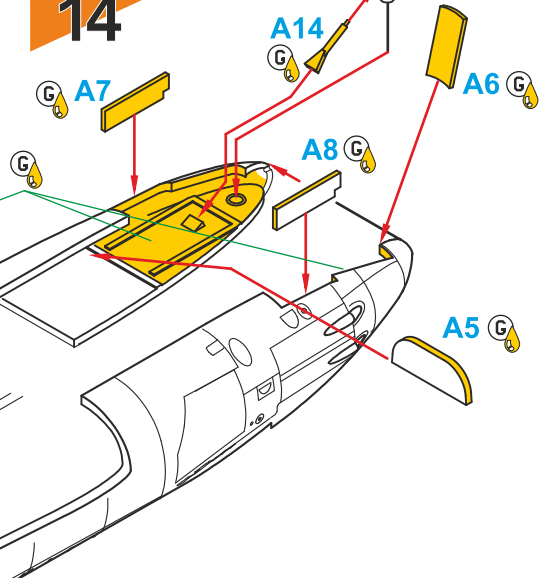
12



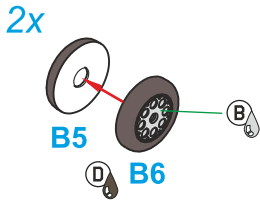
13



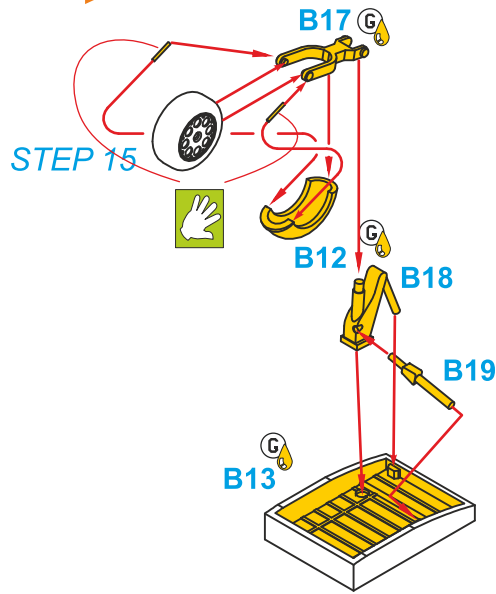
14



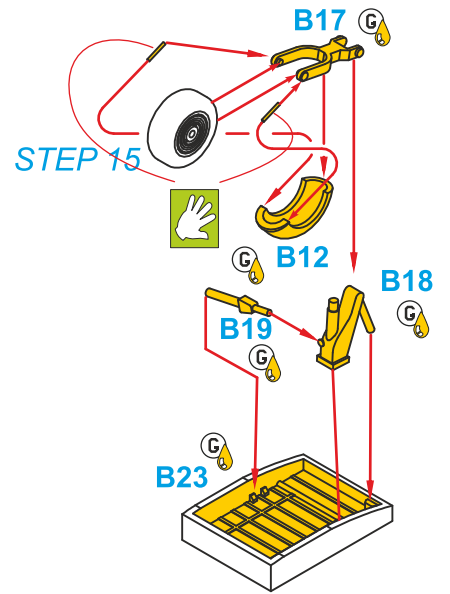
15



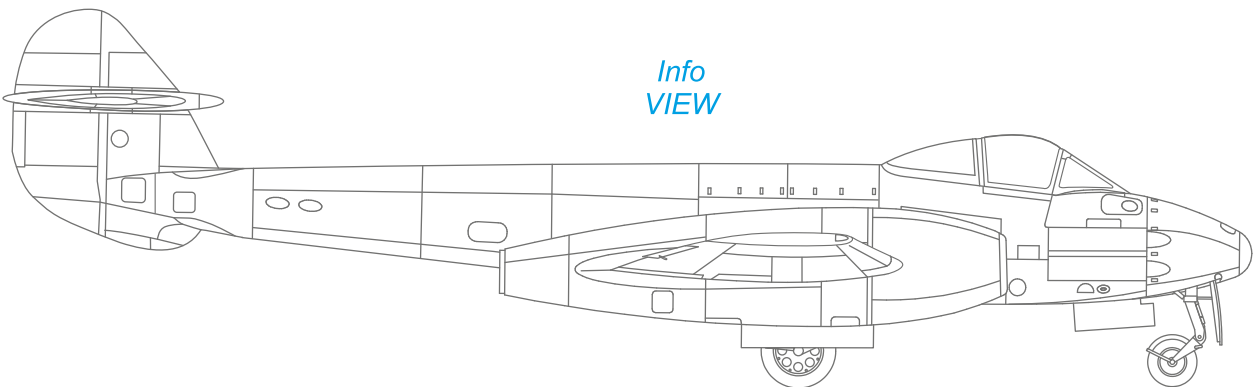
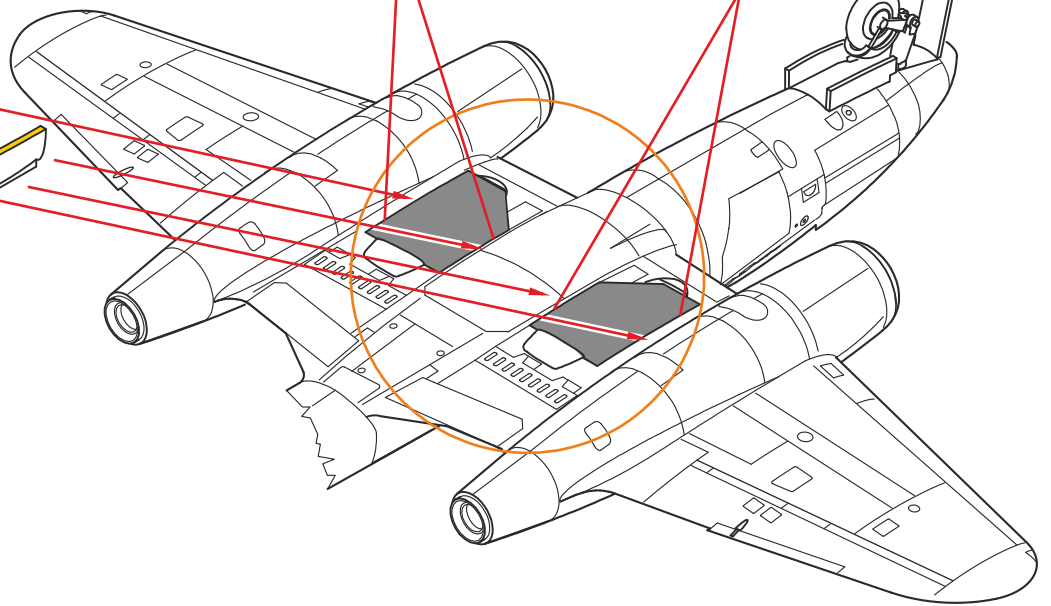
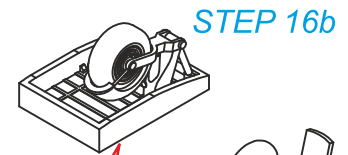
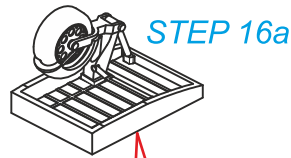
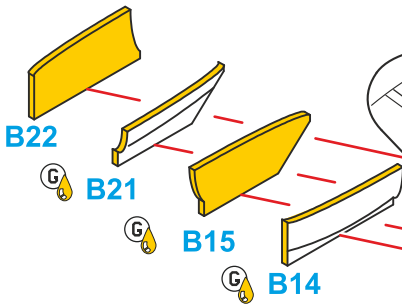
16a



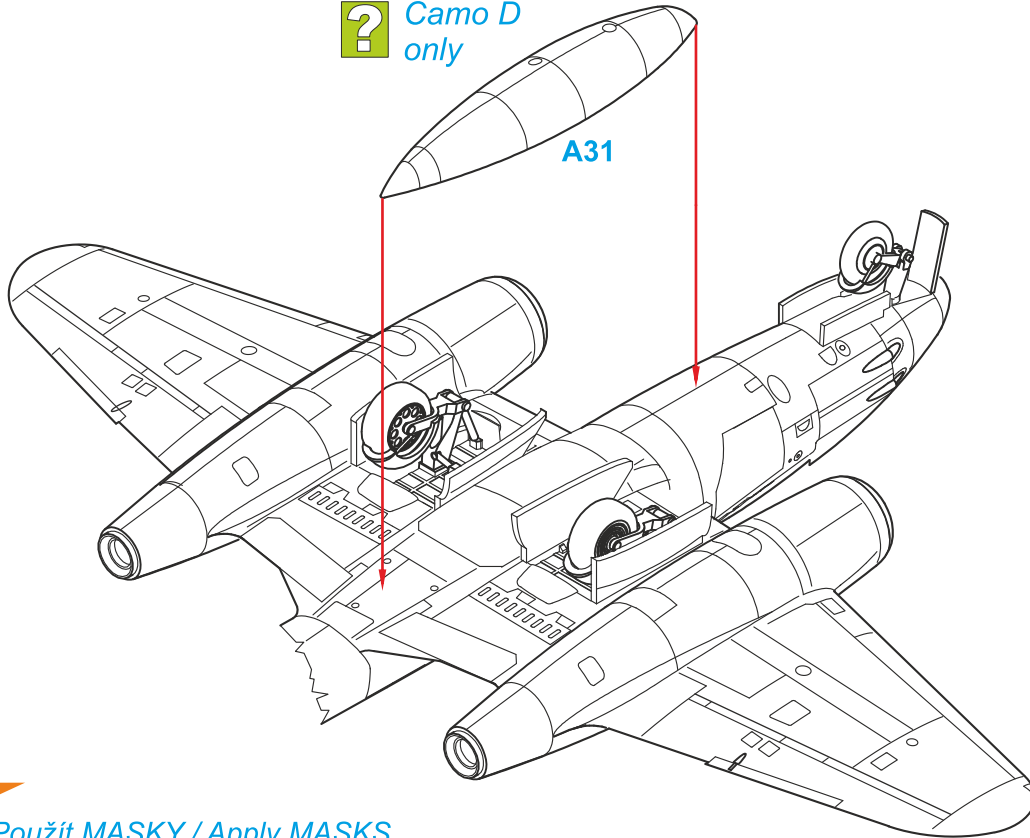
16b



17



? Camo D only

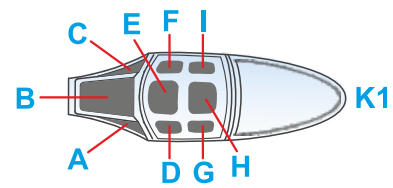
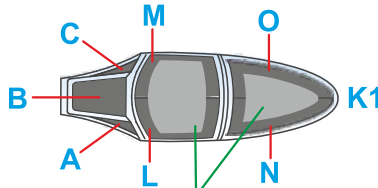
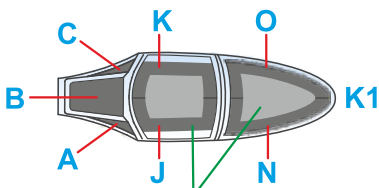


Použit MASKY / Apply MASKS

? Camo A only

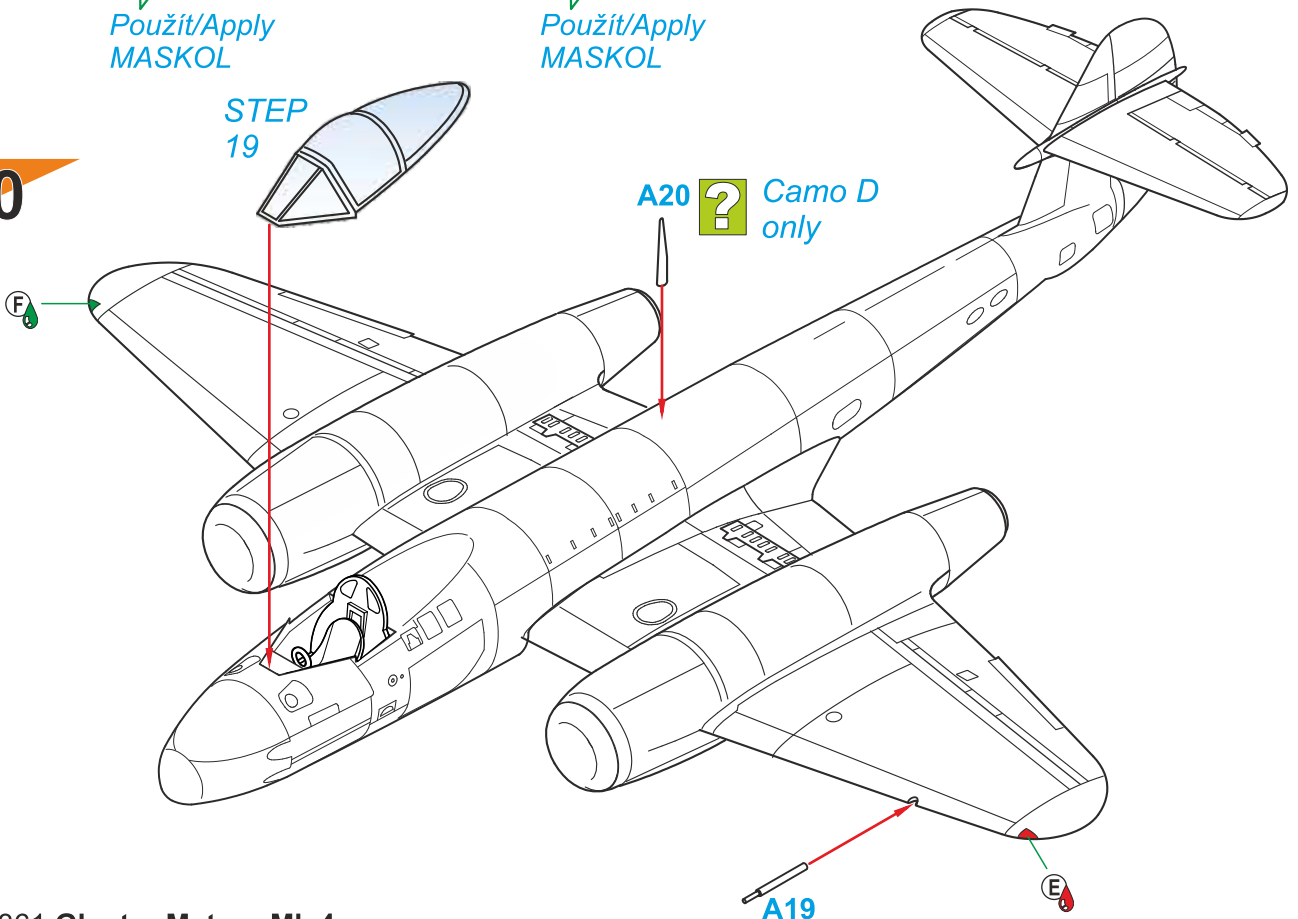
? Camo B/D only

? Camo C only



STEP 19

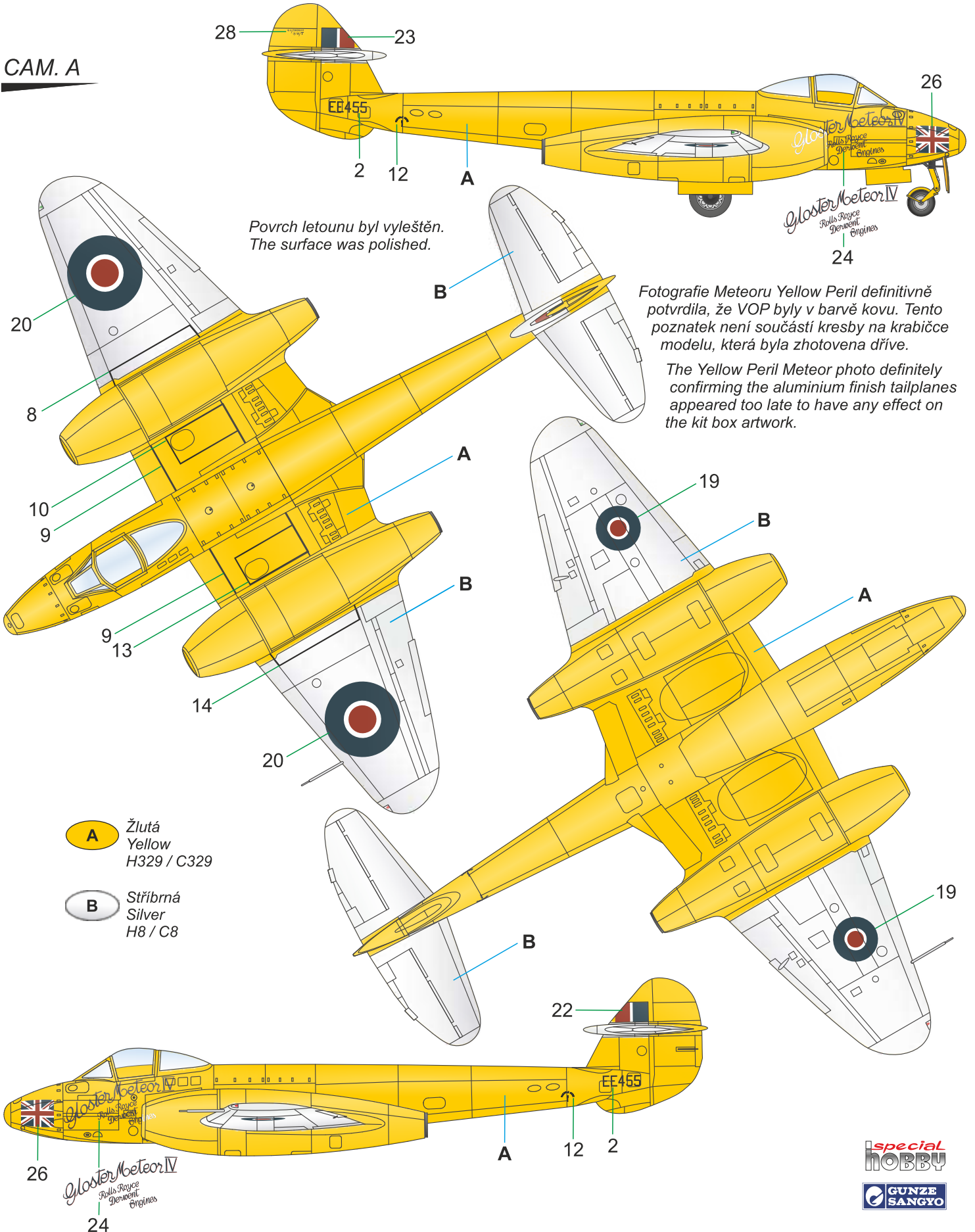
A20 ? Camo D only



Gloster Meteor EE455, verze F Mk.3 konvertovaná na F Mk.4, pojmenovaný Yellow Peril, RAF High Speed Flight. V kabině tohoto stroje Gloster Chief Test Pilot Eric Greenwood OBE 7. listopadu 1945 překonal rychlost 969 km/h (603 mph).

Gloster Meteor EE455, an F Mk.3 Meteor converted into the Mk.4 by fitting Derwent 5 engines, known as the Yellow Peril, RAF High Speed Flight. On 7 November 1945, Gloster Chief Test Pilot Eric Greenwood OBE attacked the World Speed Record and managed 603 mph (969 km/h).

CAM. A



Povrch letounu byl vyleštěn.
The surface was polished.

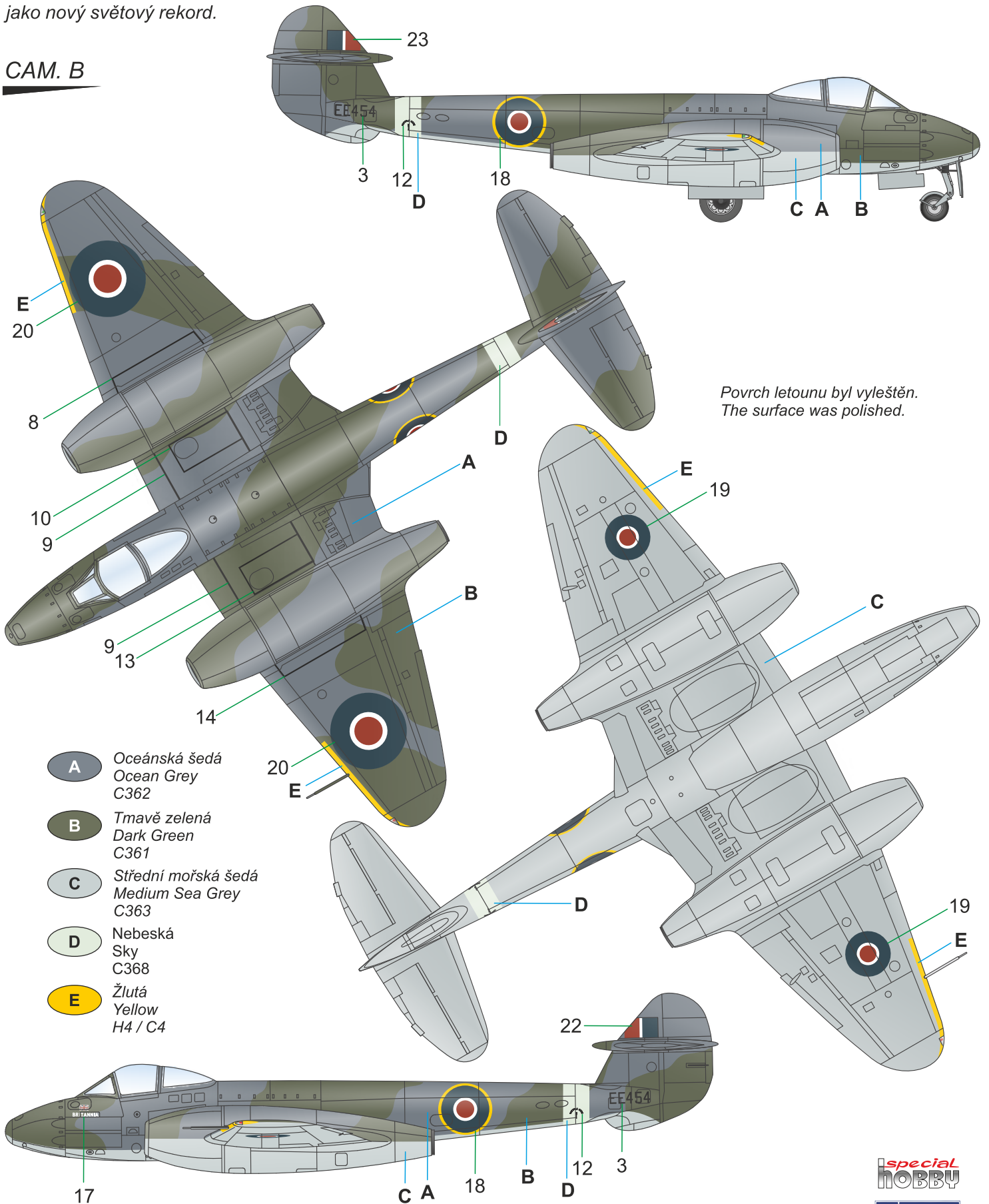
Fotografie Meteoru Yellow Peril definitivně potvrdila, že VOP byly v barvě kovu. Tento poznatek není součástí kresby na krabičce modelu, která byla zhotovena dřívě.

The Yellow Peril Meteor photo definitely confirming the aluminium finish tailplanes appeared too late to have any effect on the kit box artwork.

Gloster Meteor EE454, verze F Mk.3 konvertovaná na F Mk.4, pojmenovaný Britannia, RAF High Speed Flight. V kabině tohoto stroje Wing Commander Hugh Joseph Wilson, AFC and Two Bars, překonal rychlost 975 km/h (606 mph). Stalo se tak 7. listopadu 1945 a dosažená rychlost byla uznána jako nový světový rekord.

Gloster Meteor EE454, a Mk.3 converted into the Mk.4, Britannia, RAF High Speed Flight. On 7 November 1945, Wing Commander Hugh Joseph Wilson, AFC and Two Bars at the controls of this machine attained a speed of 606 mph (975 km/h) setting up a new World's Speed Record over a 3 kilometer course.

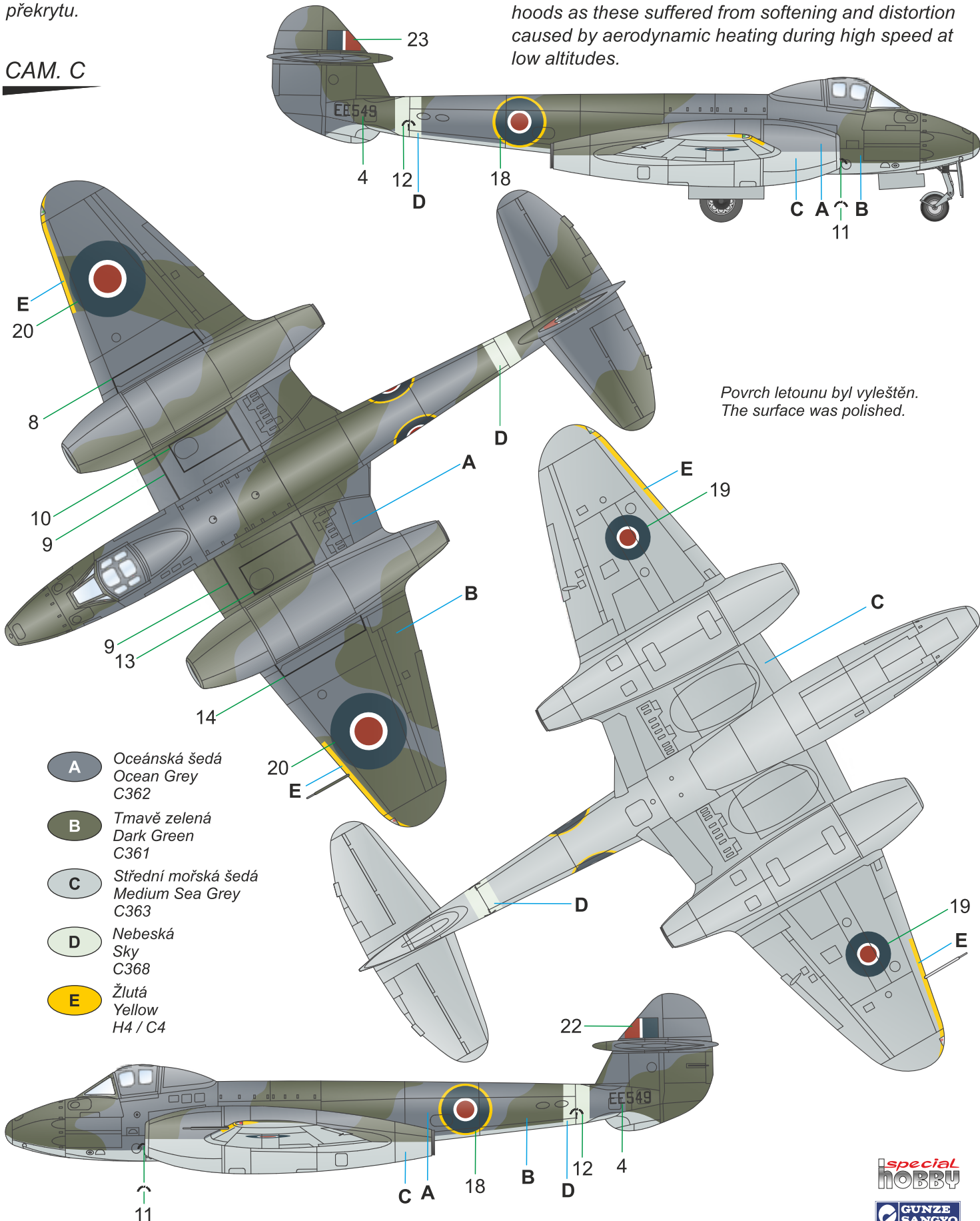
CAM. B



Gloster Meteor EE549, verze F Mk.4 (upravená rychlostní verze Star Meteor), RAF High Speed Flight. V kabině tohoto stroje Gp Capt. E.M. Donaldson 7. září 1946 překonal rychlost 990 km/h (616 mph). Pro rekordní let byla namontována plechem zesílená kabina, která měla eliminovat aerodynamický ohřev překrytu.

Gloster Meteor EE549, a Star Meteor high speed version adapted from a Mk.4 airframe, RAF High Speed Flight. On 7 September 1946, Gp Capt. E.M. Donaldson flew this Meteor to 616 mph (990 km/h). For the record breaking attempts, a special metal canopy with small transparent windows replaced the normal perspex hoods as these suffered from softening and distortion caused by aerodynamic heating during high speed at low altitudes.

CAM. C



Povrch letounu byl vyleštěn.
The surface was polished.

- A** Oceánská šedá
Ocean Grey
C362
- B** Tmavě zelená
Dark Green
C361
- C** Střední mořská šedá
Medium Sea Grey
C363
- D** Nebeská
Sky
C368
- E** Žlutá
Yellow
H4 / C4

Gloster Meteor EE549, verze F Mk.4 (upravená rychlostní verze Star Meteor), RAF High Speed Flight. Tento Meteor dosáhl i traťového rekordu Paříž–Londýn 835 km/h (520 mph) při návratu z Paris Air Show. Stroj prošel různými úpravami a zbarveními. Nyní je vystavován v Imperial War Museum na základně RAF Tangmere.

Gloster Meteor EE549, a high speed Star Meteor, RAF High Speed Flight. On its return from the Paris Air Show in November 1946, EE549 set up a new Paris–London record of 520 mph (835 km/h). During its career, the machine underwent various modifications and also its colour schemes varied. Now it is exhibited at the Tangmere Military Aviation Museum (on loan from the RAF museum).

CAM. D

