

# Die Geschichte der Meteor



Gegen Ende des Zweiten Weltkrieges war die Überlegenheit der britischen Strahlflugzeuge unbestritten. Diese Führungsposition – verkörpert durch die Gloster Meteor – war herausragend und währte bis 1948, als die Amerikaner die F-86 Sabre produzierten und in Russland die MIG-15 erstmals flog. In ihrer Heimat behauptete Gloster die Führungsposition etwa bis 1951, als Hawker die Hunter an den Start brachte und Supermarine die Swift. Die Meteor bildete ohne Zweifel noch bis 1956/57 das Rückgrat der RAF-Jagdarmee.

Glosters überwältigende Überlegenheit hatte weitaus mehr Wert als reines Prestige zu sein: Sie stellte einen enormen Antrieb zur Stärkung des Exports dar. Die Gloster-Jagdflugzeuge waren die leistungsstärksten der Welt. Die erzielten Weltrekorde belegten es. Die heutzutage von der Luftfahrtindustrie für Werbung

## Die Geschichte der Meteor

ausgegebenen finanziellen Mittel waren unmittelbar nach dem Krieg für Gloster gar nicht erforderlich. Presse, Funk und Wochenschaun in der ganzen Welt berichteten freiwillig und kostenlos über die Meteor. Die Meteor war ein Wunderflugzeug. Sie besaß von allen in Produktion befindlichen Flugzeugen der Welt die höchste Geschwindigkeit und Steigleistung, die größte Manövrierfähigkeit und Gipfelhöhe.

De Havilland war ein guter, antreibender Wettbewerber, doch spielte die Vampire nicht in derselben Liga. Der Attacker von Supermarine, abgeleitet von der mit Kolbenmotor angetriebenen Spiteful, war nicht grade ein beeindruckender Erfolg. Und Hawker baute immer noch die Fury mit Kolbenmotor. Der amerikanische P80 Shooting Star von Lockheed war zwar in mancher Hinsicht effektiver, ließ jedoch die universelle Leistungsfähigkeit der Meteor vermissen und war außerdem bedeutend teurer. Trotz einiger Mängel hatte die Meteor einen klaren Vorsprung gegenüber allem, was der Rest der Welt zu bieten hatte.

Unmittelbar nach dem Krieg war die Luftfahrt, insbesondere die militärische, der kleineren alliierten und neutral gebliebenen Nationen in keinem guten Zustand. Ihnen fehlten eigene Flugzeugfabriken und ihre Verteidigung basierte auf technisch überholten Jagdflugzeugen, die etwa 10 bis 20 Jahre alt waren. Meist stammten sie aus Beständen der Überproduktion des Krieges. Amerika verschickte viele dieser „Gurken“ fast umsonst, doch die Sache hatte einen Haken: Die Ersatzteile waren bei aller Großzügigkeit nicht umsonst und mussten zu überhöhten Preisen eingekauft werden. Nichtsdestotrotz prahlten die militärischen und zivilen Repräsentanten Amerikas mit ihrer Großzügigkeit. Sie handelten aber als politische und kommerzielle Vorhut.

Die Aufgabe der Gloster-Vertriebsmannschaft bestand darin, andere Länder davon zu überzeugen, dass ihre Verteidigung nicht auf veralteten, kolbenmotorgetriebenen Flugzeugen aus der Kriegsüberproduktion basieren dürfe, sondern Strahlflugzeuge erfordere, am besten Meteor-Strahlflugzeuge. Unsere Leute reisten im Windschatten der freiwilligen Werbung um die ganze Welt. Immer dabei die Vertreter von Rolls-Royce, Hersteller der Derwent-Strahltriebwerke, da die Interessen beider Firmen untrennbar verbunden waren. Natürlich kamen die Kunden auch zu uns. Insbesondere zu den Luftfahrtausstellungen in Radlett (dem Ort der ersten Luftfahrtschau nach dem Krieg) und Farnborough, wo unsere Produkte zu sehen waren.

Dennoch ist der Verkauf von Flugzeugen keine einfache Sache. Bevor eine Regierung einen Scheck über viele Millionen Pfund ausstellt, muss Klarheit darüber bestehen, was genau gekauft wird. Zu diesem Zweck baute Gloster ein spezielles Flugzeug zur Begleitung der Vertriebsleute; eine zivile, waffenlose Version der

## Testpilot in Turbulenzen

Meteor Mark IV mit gekürzten Tragflügelenden. Lackiert in leuchtendem Weiß und Karminrot sah sie sehr eindrucksvoll aus.

Die zivile Meteor, Kennzeichen G-AIDC, wurde Anfang 1947 gebaut. Ihr Jungfernflug sollte sie nach Skandinavien führen. Hierfür war die Erhöhung der Kraftstoffkapazität der beiden Tanks mit insgesamt 1.475 Liter Fassungsvermögen sehr wichtig. Ein dritter Tank, der 815 Liter fasste, wurde unterhalb der Rumpfmittle angebracht. Doch selbst das war nicht ausreichend, da die Meteor in geringer Flughöhe eine Gallone Kraftstoff je geflogener Meile schluckte<sup>11</sup>. Gloster fügte also weitere 910 Liter in zwei bombenförmigen Tanks unterhalb der Tragflächen hinzu. Nachdem getestet worden war, welchen Einfluss die Zusatz tanks auf die Flugeigenschaften hatten, stellte die Luftfahrtzulassungsbehörde ein Flugtauglichkeitszeugnis für das meiner Ansicht nach erste zivile Strahlflugzeug der Welt aus.

Ende März, während diese Vorbereitungen im Gang waren, wurde ich in das Büro des Geschäftsführers gerufen. Auf dem Weg dorthin überlegte ich, was er vorhaben könnte und bemühte mich, mir alle von mir gemachten groben Fehler ins Gedächtnis zu rufen. Seine Neuigkeiten schlugen ein wie eine Bombe. „Waterton“, sagte er, „Ich möchte, dass Sie mit Wirkung zum Ersten des nächsten Monats die Position des Cheftestpiloten übernehmen. Sie haben freie Hand für alle aus ihrer Sicht notwendigen Änderungen und ihr Gehalt wird 1.500 £ pro Jahr betragen.“

Dass ein neuer Cheftestpilot benannt werden würde, war nicht sonderlich überraschend, da der derzeitige Stelleninhaber Stanbury immer noch krank war und sich seiner Aufgabe nicht mit der erforderlichen Energie widmen konnte. Vollkommen überraschend war jedoch die Tatsache, dass ich es war, der ihm nachfolgen sollte: Schließlich waren die beiden anderen Testpiloten länger bei Gloster als ich und neigten immer noch dazu, mich als Anfänger zu betrachten. Ich konnte nur hoffen, dass dies nicht zu Spannungen führen würde. Ich freute mich darüber, nun freie Hand zu haben, aber es würde noch sieben Jahre dauern, bis ich die Ironie des Datums meiner Ernennung völlig begriff: es war der 1. April.

Dem am längsten bei Gloster beschäftigten Testpiloten wurde als Trostpflaster die Ehre zuteil, die Meteor in Dänemark, Schweden, Norwegen, Holland und Belgien vorzuführen. Die gemeinsame Mannschaft von Gloster und Rolls-Royce wurde durch eine Rapide voll mit Mechanikern unterstützt. Zusätzlich gab es eine mobile Werkstatt und ein Ersatzteillager, beides war in einem cremefarbenen

---

11 A.d.Ü.: Das sind 4,55 Liter auf 1,604 Kilometer, was 284 Liter pro 100 geflogene Kilometer entspricht