



Flight Simulator Argentina
“Los Legendarios Gloster Meteor IV”



Informe especial de Jorge H. Saraceno para Flight Simulator Argentina

Los legendarios GLOSTER METEOR IV



Los Meteors, primeros cazas jet de América Latina

La finalización de la 2GM significó para la Fuerza Aérea Argentina, el comienzo de una etapa tecnológicamente especial.

La neutralidad rioplatense había servido a los fines de Inglaterra, que constantemente recibió desde América del Sur, alimentos y materiales estratégicos. Esta situación provocó un progresivo endeudamiento que Gran Bretaña ofreció saldar facilitando sucesivas compras de materiales, entre ellos los de uso bélico.

Muy a pesar del malestar que le produjo a los Estados Unidos de Norteamérica, a quien no le gustaba la posibilidad de perder el control de una compra de armamento por parte de un país americano, el gobierno argentino finalmente adquirió aeronaves de última generación, con un alto valor estratégico.

La estrella indiscutida de este salto cualitativo fue el Gloster G.41G "METEOR", versión con envergadura reducida del FMk.4. Cien (100) de estas máquinas fueron incorporadas, convirtiéndose en el primer avión de caza a reacción en dotar a una Fuerza Aérea Latinoamericana.



Flight Simulator Argentina "Los Legendarios Gloster Meteor IV"



A principios de 1947, la Fuerza Aérea Argentina (FAA) envió a Inglaterra al 1er Ten Edmundo Osvaldo "Pincho" Weiss, piloto de pruebas de la Fábrica Militar de Aviones (FMA) de Córdoba, con la misión de evaluar algunas aeronaves a reacción para ser incorporadas a la FAA. En tal sentido se convirtió en el primer argentino en volar el Gloster Meteor, y las máquinas disponibles de la fábrica De Havilland.

Acto seguido, la Fuerza Aérea envió un contingente de personal a Gran Bretaña para comenzar con un periodo de adiestramiento en este novísimo sistema de armas. Para tal fin fueron seleccionados pilotos con algo de experiencia en los cazas CURTISS 75-0 "HAWK": Cap. Carlos Soto (30 años-1698:15hs), 1erTen. Ricardo Favre (27 años-744:30hs), Ten. Vedania Mannuwal (26 años-930:50hs), Ten. J. Martínez Zuviría (27 años-832:55hs), Ten. Oscar Romano (24 años-499:05hs), Alf. Carlos W. Pastor (23 años-490:40hs), Alf. Gert Kleissen (23 años-484:30hs), Alf. Luis Valoni (26 años-544:20hs), Alf. Armando Bernasconi (24 años-495:40 hs), Alf. Jorge Rangugni (22 años-485:15hs) y Alf. L. Bravo Deheza (23 años-501:20hs).

Era evidente la necesidad de "moldear" a jóvenes oficiales para esta nueva concepción del vuelo, desconocida para la Argentina y aún para casi todos los países del mundo. El entrenamiento fue relativamente simple y se llevó a cabo sin ningún tipo de percances. Primeramente volaron en AVRO ANSON para adaptarse al bimotor, luego en DE HAVILLAND DOVE para familiarizarse con el tren de aterrizaje triciclo, realizando el debut en los "JET" con los Gloster Meteor FMk III, a un promedio de seis horas por piloto en las modernas máquinas.

Pero el salto definitivo fue dado en el Gloster G.41G FMk.4, con aproximadamente treinta horas cada piloto. En tal sentido se utilizaron seis aviones "extra" adquiridos exclusivamente para su exhaustivo uso como adiestradores; fueron dadas de alta (como material aeronáutico argentino) en el Reino Unido el 6 de junio de 1947 y matriculadas I-007 a I-012, siendo desprogramadas luego de más de sesenta horas de utilización, el 8 de agosto (Memoria Anual. Regimiento 4 de Caza Interceptora.1947) éstas máquinas no arribaron a la Argentina, siendo reemplazadas por otras seis, cubriendo las matrículas disponibles.

Pero la historia seguía, y a partir del 8 de julio empezaron a llegar al Puerto de Buenos Aires las primeras seis máquinas (I-001 a I-006), mientras aún se continuaba con la adaptación en Inglaterra. Puestas ya en condiciones de vuelo, el 11 de julio, el piloto británico William Waterton (Squadron Leader de la RAF) inauguraba una nueva etapa para la Aeronáutica Militar Argentina, al elevarse en el I-005 desde una pista improvisada en la Av. Edison (Puerto Nuevo), con destino a la Base Aérea Militar (BAM) El Palomar, asiento momentáneo de las máquinas.

Días más tarde, el 19 de julio, participaron en un especial desfile que dejó admirada a la gran concurrencia, quienes tuvieron por vez primera la oportunidad de tomar contacto con una aeronave de propulsión "a chorro". También se los llevó a la Exposición Aeronáutica de la Av. 9 de Julio a partir del 7 de Septiembre de 1947, en donde fueron expuestos el I-003 y el I-006, finalizando la misma el 30 de noviembre.

Pero la historia avanzaba rápidamente y el 3 de diciembre de 1947 era creado el Regimiento 4 de Caza Interceptora (R4Caz). (Dec. 37993-BAR 260), con asiento provisional en la BAM Tandil, siendo asignados los Gloster a esta unidad y dadas de alta en la Fuerza Aérea, el 3 de marzo de 1948, con la llegada de nuevas aeronaves (I-001/002/003/004/005/006/ 010 y 016).

Grandes obras fueron necesarias para poder albergarlos, una de las principales la constituyó una pista de aprovisionamiento con tres calles de acceso y más de 11000 metros cubiertos. Pero a pesar de todos los esfuerzos, las dificultades típicas de los nuevos emprendimientos se sucedían una tras otra. Así quedó expresado en la M.A. R4Caz. 1947: "III.- Material:

a) Este avión posee más potencia en sus turbinas que la que puede soportar el planeador, ello hace que trabaje al límite de resistencia, por lo tanto este se halla sometido constantemente a un gran esfuerzo lo cual motiva el serio mantenimiento que hay que prestarle. Una consecuencia de ello, son también, las fallas que aparecen tan a menudo, según consta en el capítulo correspondiente de esta memoria.-

b) Este material exige más que ningún otro una perfecta infraestructura terrestre por su delicadeza en el trabajo, por la gran carrera de despegue y aterrizaje, por la cantidad de combustible que demanda, por el corto tiempo de vuelo, por los repuestos que necesita, por la organización terrestre que requiere su empleo para la guerra, todo lo cual, hace que actualmente sean muchísimos y diversos los problemas que presenta este material para su desenvolvimiento futuro en nuestro país. Problemas todos ellos que tienen solución.-"



Flight Simulator Argentina “Los Legendarios Gloster Meteor IV”



Con la paulatina llegada de máquinas al Instituto Aerotécnico de Córdoba (donde se los ensamblaba) y con el consiguiente armado y entrega de éstas a sus unidades, la familia Gloster iba formándose. Un sólo incidente se produjo durante el desembarque de los aviones, cuando el fuselaje del I-021 se precipitó al agua. A pesar de la creencia de que su célula fue reemplazada por la del demostrador G-AIDC, nuestras investigaciones nos han llevado a la certeza de que este aparato, accidentado en Melsbrook (luego de su regreso a Inglaterra tras una gran gira mundial), fue utilizado para la construcción del entrenador TMk 7 matrícula G-AKPK. La decisión de construir esta máquina surgió luego de la experiencia argentina, quedando evidenciada la necesidad de contar con una aeronave para adiestramiento.

Con las dificultades empezaban los percances, y el 12 de marzo de 1948, el I-005 se convirtió en el primero accidentado (a sólo nueve días de haber entrado en servicio), incidente que lo dejó inactivo por más de tres años. El 15 de marzo de 1949, las BAM fueron reorganizadas cambiando su denominación al de Brigadas (Dec.6433-BAR 372), que siguiendo el modelo británico, emulaba a las ya famosas "Wings" de la RAF. Esta reestructuración, sumada a las casi cien aeronaves que iban finalizando su incorporación, desembocó en la creación del R6Caz., el 7 de junio (Dec. 173-BAS 25); fijándose su asiento en la VI Brigada (Tandil) el 5 de agosto. En consecuencia, la nueva asignación de aviones fijaba, como dotación del R4Caz. a los matriculados con numeración par, quedando para el R6Caz. los impares, con casi cincuenta aeronaves cada unidad.

A medida que continuaba el desarrollo aeronáutico mundial, también lo hacía el argentino. La Fuerza Aérea, en pos de un mejor aprovechamiento de la operatividad y las capacidades del material, dio un nuevo vuelco a su organización y el 9 de enero de 1951 las Brigadas, se convirtieron en Brigadas Aéreas, ampliando sus funciones e incorporando grupos especializados para el mantenimiento de las máquinas y la propia unidad.

Coincidentemente, sobre la base de los Regimientos 4 y 6, fueron creados los Grupos 2 y 3 de Caza (C2 y C3) respectivamente (DEC. 112-BAC 45). Esta nueva estructura, producto de continuas renovaciones en los planes de defensa aérea, trajo como consecuencia un cambio en el destino de los Gloster que dotaron al C2 y C3, los que a partir del 9 de febrero tuvieron como asiento provisorio al Aeródromo Militar Morón (VII Br. Aè.), con un total de cincuenta y cinco máquinas, quedando las treinta y cinco restantes depositados en Tandil (fuera de la dotación), junto a los I.Ae. 22 DL y a cinco Avro Lincoln.

Durante todo el tiempo, la FMA trabajó con los Gloster, principalmente con el armado de turbo reactores RR Derwent V que eran adquiridos a la fábrica inglesa Rolls-Royce como unidades semi terminadas, y realizando las Inspecciones de Ciclo Mayor (ICM). Uno de los desafíos que enfrentó la FMA, fue el proyecto de modificación de un Meteor para convertirlo a doble cabina-biplaza, el que cumpliría funciones de observación; este plan nunca se concretó, aunque hubo algunas máquinas que fueron modificadas para albergar un pasajero detrás del puesto de pilotaje, lo que se conseguía al retirárseles los equipos de comunicaciones estos aparatos fueron (I-040, I-090 e I-095).

Un hecho relevante y digno de destacar fue el récord Sudamericano de altura obtenido el 12 de abril de 1954 por el Cap. Jorge Quaglini, al mando del I-095; al que se le instaló el único juego de planos de Gloster Mk III en existencia en la Argentina y se le modificó la cúpula para poder soportar la presión. En la oportunidad alcanzó una altura de 14000 metros. (En 1949, el Ten. Mannuwal había realizado un vuelo similar que no pudo ser homologado). Después de 1954, el I-056 sufrió las mismas variaciones.

La década del '50 fue bastante confusa para la Argentina. Los acontecimientos acaecidos durante 1955 fueron un momento oportuno para la entrada de los Meteor en acción. El 16 de junio, durante el intento de golpe de estado, se produjo el primer combate real aire-aire de la historia rioplatense, cuando un Gloster Leal (I-063) derribó a una aeronave Rebelde de la Armada sobre el Río de la Plata, un N.A. AT-6A (matrícula 0340-característica 3-A-9). En el marco de estas peculiares hostilidades, ante un segundo intento de golpe que logra derrocar al entonces Presidente Juan D. Perón, el 19 de septiembre (cuarto día de operaciones) despegó desde la FMA el I-079, que con combustible inapropiado y a riesgo asumido por el piloto, se precipitó envuelto en llamas lamentándose el fallecimiento del mismo.

Las pocas aeronaves rebeldes (Gloster), llevaron pintados a modo de identificación, una cruz sobre una letra "V", denominado Cristo Vence. I-066, I-069, I-071 e I-079 entre otros. Luego de esta penosa experiencia, hacia fines de 1958 se comenzó con las primeras armas en el adiestramiento para tareas de Caza-bombardeo, al tiempo que se instalaban en los Meteor, parrillas lanza bombas y rieles lanza cohetes.



Flight Simulator Argentina “Los Legendarios Gloster Meteor IV”

El 17 de junio de 1959, al producirse la rematriculación total de las aeronaves de la FAA, se cambiaba la identificación y la función del Gloster de Interceptor (I) a Caza (C). Seguida a este cambio en su rol operativo, el 12 de noviembre de ese año el C2 y C3 cambian su nombre al de Grupo 2 y 3 de Caza Bombardeo (CB2 y CB3); fijando su asiento definitivo en la VII Brigada Aérea a partir de enero de 1960 (Dec. 15162-BAC 133).

Pero los conflictos internos no cesaban, entrando nuevamente en combate durante los alzamientos militares del 21 de septiembre de 1962, en el que lanzaron cohetes T-10 sobre los efectivos de la Escuela de Suboficiales del Ejército, desplegada y atrincherada en el Parque Chacabuco (plena Capital Federal), provocando la inmediata rendición.

El 3 de abril de 1963, ante un nuevo levantamiento, una sección de Gloster, una de Avro Lincoln y una de N.A. F-86F Sabre, atacaron la Base Aeronaval Punta Indio; provocando junto a las unidades del Regimiento de Caballería de Tanques 8 (C8) el regreso a la legalidad de todos los efectivos navales sublevados. La utilización de las aeronaves en estas circunstancias, en el teatro de operaciones real decidió, para un mejor enmascaramiento de los aviones, comenzar hacia fines de 1963 con el cambio del esquema de pintura original plateado por un camuflaje en verde y gris con la superficie inferior celeste, el que se convertiría en definitivo.

Entre las constantes modificaciones a que se los sometió, se encuentra las llevadas a cabo con su armamento fijo. Entre las más importantes se halla la del C-009, que estuvo equipado con dos cañones Hispano-Suiza de 20mm y dos ametralladoras de "Sabre" Colt-Browning de 12,70mm. De los 496 cañones de que se disponía, una gran cantidad fueron modificados para aumentar la cadencia cíclica de 570 a 620 disparos por minuto, con magazines de 150 y 180 proyectiles.

Con el traslado del CB2 a la IV Br. Aé. en Mendoza (con M.S. 760 "Paris"), las máquinas remanentes quedaron agrupadas en el CB3, donde revistaron hasta su disolución en 1969. Los aproximadamente 20 Meteor que continuaban en servicio, conformaron la dotación del Grupo Aéreo 7 de la VII Br. Aé., junto a los Bell UH-1H y a unos pocos Mentor. Durante este año y como anuncio del final de su vida operativa, la FMA realizó la última ICM.

Luego de 23 años de servicios, el 29 de diciembre de 1970, los únicos diez Meteor en condiciones de volar (C-005/027/ 029/037/038/057/071/093/094 y 099), lo hicieron por última vez; efectuando varios pasajes sobre la Capital Federal durante la mañana y sobre la zona Oeste bonaerense durante la tarde, cerrando así una de las más gloriosas etapas de la Aeronáutica Militar Argentina.





Flight Simulator Argentina “Los Legendarios Gloster Meteor IV”



El primer vuelo de un Gloster en Inglaterra fue allá por el 5 de Marzo de 1943, designado como F.9/40 poderoso interceptor a turbina de gas, construidos 8 prototipos, luego a continuación 20 Meteor Mk 1 pasando a formar parte del escuadrón 616 de la RAF. La hazaña más conocida es la destrucción de 2 bombas voladoras alemanas V1 sobre el sur de Inglaterra.



El Gloster C-027 foto de archivo: Museo Santa Romana, San Luis:





Flight Simulator Argentina “Los Legendarios Gloster Meteor IV”



Un breve historial del último Gloster Meteor IV Argentino

El C - 051 se entrega a la FFA el 11-08-49, es el primer Gloster que viene a la Argentina “cero horas”, y realiza su primer vuelo el 15-05-49 como vuelo de pruebas antes de ser entregado.

Entre el 22-5-52 al 25-6-53 es sometido en el IAME a reparaciones mayores a causa de un accidente del cual no se tienen referencias. En el año 1960 es rematriculado de I.051 a C-051 que es la matrícula que lleva hoy. El 4-8-69 es remotorizado con la turbina Derwent V msn 10004, con la que realizó el último vuelo sobre la ciudad de Buenos Aires el 29-12-1970. Esta turbina era utilizada por el IAe-27 Pulqui I, en la década del 40. El 12-05-1971 es dado de baja por límite de horas completando 1450.3 horas de vuelo y 2824 ciclos. Fue el 1er. Meteor IV construido para nuestro país, los primeros 50 eran de segunda mano. El último vuelo del C-051 lo hizo en escuadrilla de 12 aviones, este ocupaba la posición nro. 2.

Este aparato se encuentra en el Museo Aeronáutico de Baradero con matrícula C-002 sobre un pedestal; pero se trata en realidad del Meteor C-051, desactivado el 12/05/71 transferido AM Quilmes, en donde se procedió a su acondicionamiento para su exposición, recibiendo la matrícula C-002.



Una de las últimas versiones es el MK 4, que es el que se expone en el Museo de Baradero.



Flight Simulator Argentina "Los Legendarios Gloster Meteor IV"



DONDE ESTÁN UBICADOS ACTUALMENTE LOS GLORIOSOS METEORS:

Muchos de ellos ya no existen, han quedado destruidos y vendidos por chatarra, otros accidentados, otros desmantelados y usados para repuestos, pero gracias a gente que quiere nuestra historia aeronáutica, algunos de ellos todavía existen y están en monolitos y museos, tal es el caso del Gloster C-051 que está en el Museo Aeronáutico de Baradero.

El siguiente es un resumen de los Gloster Meteor por número y el destino final de cada uno, estos datos fueron sacados del libro " [Gloster Meteor F.4 en Argentina](#)" que gentilmente donó el autor Sr. Atilio Marino al Aero Club Baradero, desde donde tomamos esta información , los créditos por estos datos pertenecen al referido Autor y al Aeroclub Baradero:

C-002

Ubicado en el Museo Aeronáutico de Baradero (Aero Club Baradero) Bs. As. sobre un pedestal. Se trata en realidad del Meteor C-051, desactivado el 12/05/71 transferido AM Quilmes, en donde se procedió a su acondicionamiento para su exposición, recibiendo la matrícula C-002.

I-005

Emplazado en el interior del Museo Fortín Independencia (Tandil, Bs. As.) tras la desactivación el 30/12/70. El interior de la cabina, que incluye la mira giroscópica, fué reconstruida por el suboficial Moureau.

C-010

Asignado el 12/05/71 al Area material de Quilmes como material didáctico, hacia donde fué trasladado por vía terrestre desde la BAM Morón. Ocasionalmente, sus turbinas son puestas en marcha por los alumnos de la Escuela Técnica nro. 4. Existió la intención de poner en condiciones de vuelo a esta aeronave, pero la célula se encontraba en un grado de corrosión muy avanzado.

C-019

Inicialmente fué designado a las instalaciones que la ENAC tenía en proximidades del Aeroparque, tras su desactivación el 12/05/71. El C-019 fué expuesto brevemente el predio ferial de Palermo, para luego ser enviado definitivamente a la ciudad de Santa Rosa (La Pampa), ubicado sobre un pedestal en uno de los accesos de la ciudad, luciendo su esquema táctico original. Actualmente tiene la matrícula ficticia I-021 y una coloración marrón claro, con un vergonzoso estado de abandono.

C-025

Preservado como monumento, a partir del 10/01/64 luciendo esquema plateado y matrícula I-025 en la BAM Morón, en 1988 fué trasladado a la escuela militar de aviación en Córdoba, donde se encuentra en un pedestal con el esquema táctico final.

C-027

Utilizado como material didáctico, al interior de un recinto cubierto de la Universidad Nacional de Córdoba, desactivándolo el 30/12/70.

En la foto N. 3 se ve una vez restaurado en los talleres ARMACUAR , luego fue destinado al museo Santa Romana, en San Luis.

C-029

Al producirse su baja de servicio activo con fecha 30/12/70, fué asignado como material didáctico para la escuela de aprendices de la V Brigada Aérea en San Luis. Actualmente emplazado en la ruta de acceso a la ciudad de San Luis .

C-031

Al ser desactivado el 25/12/70, fué instalado como monumento en la plaza VII Brigada Aérea de Morón, debido a la constante depredación en que era sometido, el jefe de la VII Brigada ordenó su traslado al



Flight Simulator Argentina

“Los Legendarios Gloster Meteor IV”



Aero Club de Las Parejas, actualmente instalado en el Liceo Aeronáutico Militar, en Funes, provincia de Santa Fe.

C-037

Luego de su baja el 30/12/70, fué enviado a Río Gallego (Santa Cruz), con destino a la base aérea. Se desconoce su paradero actual.

C-038

Empleado inicialmente en la escuela de Suboficiales de la FAA (Córdoba) como material didáctico tras la desactivación del 12/05/71 y trasladado en fecha desconocida hacia la ciudad de Junin (Bs. As.) donde se encuentra actualmente, luciendo un camuflaje standard.

C-041

Tras la desafectación del servicio activo con fecha 12/05/69, fué trasladado en vuelo hasta el Aeroparque Jorge Newbery (Bs. As.) para su incorporación al acervo del Museo Nacional de Aeronáutica. La mayoría de los componentes mismos del avión se conserva en las instalaciones de este museo. El camuflaje táctico original que se conservó por varios años, fué reemplazado por el esquema de color utilizado por la escuadrilla 46 durante la década del 60, actualmente luce el camuflaje de dos tonos de gris y verde.

C-051

Al ser retirado de servicio activo, el 12/05/71, fué instalado en la Quinta Municipal de Merlo (Bs.As.), se trata en realidad del verdadero Meteor C-002 y su estructura sufre de un importante grado de corrosión.

C-057

Se trata de otra aeronave inicialmente destinada a prestar servicio en la Escuela de Suboficiales de la FAA (Córdoba). Durante la década de los 80 fué trasladada a la localidad de Loreto (Santiago del Estero) localidad donde se encuentra la Virgen de Loreto patrona de la FAA. Se encuentra ubicado sobre un pilar, en un precario estado de conservación.

I-057

Ejemplar Híbrido reconstruido con partes del Meteor C-001 que se encontraba depositado en un hangar de la VI Brigada Aérea, emplazado sobre un pedestal de una plazoleta en la BAM Tandil (Bs. As.).

C-071

Ubicado en el predio de la BAM Mar del Plata (Bs. As.) inicialmente apoyado sobre su propio tren de aterrizaje. Actualmente está sobre un pedestal y se trata en realidad del Meteor C-073.

C-073

Tras su descargo con fecha 30/12/70, fué transferido a la Escuela Técnica nro. 8 de la localidad de Haedo (Bs. As.), esta matrícula es ficticia, puesto que la célula corresponde al Meteor C-071. En numerosas ocasiones en este establecimiento, han reactivado las turbinas Derwent de este avión.

C-084

No existe total confirmación, pero en un principio sirvió como monumento en la BAM Reconquista (Santa Fe), luego sirvió como monumento en la ciudad de Resistencia (Chaco).

C-088

Este Meteor desafectado del servicio a partir del 30/12/70, fué exhibido sobre pilones dentro de las instalaciones del Area Material Córdoba, luego trasladado al Aero Club Chivilcoy (Bs. As.) en donde quedó colocado sobre un minúsculo pedestal, repintado completamente de color aluminio, sin insignias ni marcas, en mal estado de conservación.

C-090

El Gloster Meteor C-090 fué dado de baja el 16/03/66, pasando a la Escuela de Aviación Militar (Córdoba) como monumento, transferido a la plaza Batalla de Salta en la ciudad de Salta, fué víctima de un atentado terrorista, reparado y repintado completamente de color celeste claro en esta ocasión.



Flight Simulator Argentina “Los Legendarios Gloster Meteor IV”



C-093

Al recibir la baja el 30/12/71, fué ubicado en el Area Material Río 4 (Córdoba), trasladado a la ciudad de Neuquén quedando expuesto sobre un pedestal en instalaciones del Aeropuerto de Neuquén con matrícula incorrecta C-093, de todas formas es conocido que durante 1962 se instaló como monumento al interior de la Base Aérea Militar Comodoro Rivadavia una célula de Gloster Meteor a partir de partes de aviones accidentados en depósito en la Fábrica Militar de Aviones. El Comodoro Pastor, jefe de la unidad patagónica, le hizo pintar la matrícula C-093 puesto que se trataba de su aeronave favorita y que por entonces estaba en servicio. Al día de la fecha se desconoce la verdadera identidad de este avión y su destino final.

C-094

Tras la desactivación de fecha 30/12/70, prosiguió su carrera en la FAA como material didáctico en la escuela Técnica de la BAM El Palomar (Bs. As.) luego se trasladado a las instalaciones del Grupo I de Vigilancia Aérea en Merlo (Bs. As.) Expuesto en un predio al aire libre junto a material de artillería antiaérea.

C-095

Tras su desactivación el 30/12/71, quedó instalado en un pedestal frente al Edificio Condor (Capital Federal).

C-099

Se trataría del Meteor C-093 desactivado el 30/12/70 y trasladado por vía terrestre hasta la localidad de José C. Paz (Bs. As.), expuesto sobre un pedestal en el acceso principal de la actual VII Brigada Aérea, con matrícula ficticia C-099.

I-098

Gloster G. 41H Meteor F.Mk 4. fecha de entrega el 11/05/49, aterrizaje con tren replegado el 19/06/50 en Tandil, destruido el 16/07/56 sobre Morón mientras era piloteado por el 1º Teniente Luis Soto, tras colisionar contra el I-074.

I-099

Gloster G. 41H Meteor F.Mk 4. fecha de entrega el 11/05/49, primer vuelo el 19/05/49. Averías leves el 10/11/54 durante un aterrizaje en la BAM Morón mientras era tripulado por el Tte. Reyes, rematriculado C-099, integró la escuadrilla 46. Baja por límite de horas el 31/12/71, actualmente está como monumento en el Aeropuerto de Neuquén con matrícula ficticia C-093.

I-100

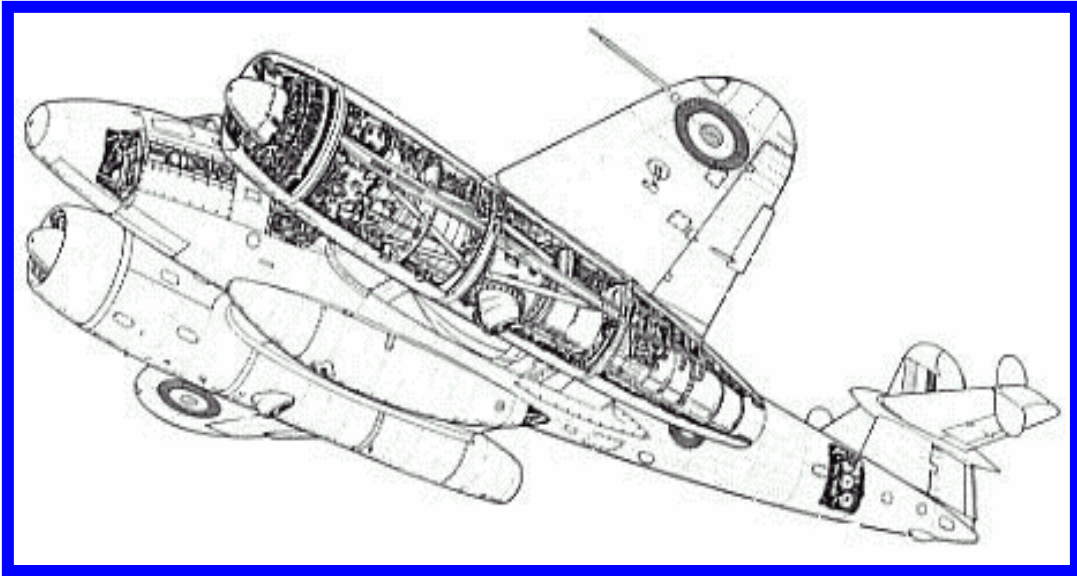
Gloster G. 41H Meteor F.Mk 4. fecha de entrega el 06/07/49. Averías menores el 04/12/51 por aterrizaje en terreno fangoso en la BAM de Tandil, desprendimiento de tanque de combustible ventral en vuelo durante ejercicios de tiro. Rematriculado C-100. Aterrizaje largo en la FMA al mando del Tte. R. Mujica con averías del 35% el 28/10/62. Posterior baja.

Especificaciones Técnicas

Tripulación:	1
Envergadura:	13.11 m
Longitud:	12.57 m
Alto:	3.96 m
Peso Máx:	5332 kg
Motores:	2 Rolls Royce
Velocidad Máx:	793 km/h
Velocidad Crucero:	570 km/h
Techo servicio:	9145 m
Autonomía:	1 hr. 15´
Armamento:	4 Cañones de 20 mm
Adicional:	Cañón en nariz



Flight Simulator Argentina “Los Legendarios Gloster Meteor IV”



Hubo algunas máquinas que fueron modificadas para albergar un pasajero detrás del piloto lo que se conseguía al retirárseles los equipos de comunicación estos aparatos fueron los (I-040 , I-090 , I-095).

En una oportunidad escuchando el programa radial que conducía a media noche la famosa periodista Pinky comento que hizo su vuelo de bautismo en un Gloster Meteor ,claro yo no le creí ya que ignoraba que en nuestro país se habían modificado estos tres aparatos , perdón Pinky por no creerle .





Flight Simulator Argentina
"Los Legendarios Gloster Meteor IV"



Así pasaron por nuestra historia los legendarios Gloster Meteor IV con momentos de gloria como cuando el piloto Cap. Jorge Quaglino el 12 de abril de 1954 batió el record sudamericano de altura con 14.000 metros , o con los tristes acontecimientos del bombardero a Plaza de Mayo en 1955 . Todo es historia y esta es de aviones .

Fuentes:

El resumen de los Gloster Meteor por número y el destino final de cada uno, fueron extractados del libro " **Gloster Meteor F.4 en Argentina**" que gentilmente donó el autor Sr. Atilio Marino al Aero Club Baradero. Quizás algunos de estos datos hayan sido modificados a la fecha.
<http://www.aeroclub-baradero.com.ar>

Las texturas para FS2004 del C-097, C-014, C-027, C-071, y el Gloster con matricula C-910, al igual que muchas otras aeronaves argentinas de FS2002, FS2004 y FSX, se pueden descargar gratuitamente desde Flight Simulator Argentina "Volando por mi Patria".
<http://www.flightsimulatorarg.com.ar>

DATOS RECOPIADOS POR JORGE H SARACENO – Marzo de 2009
saia_90@argentina.com