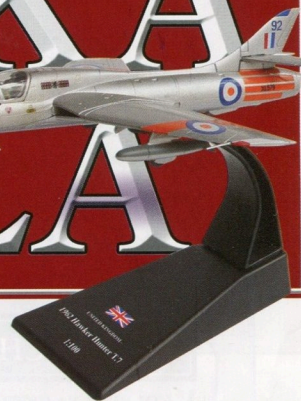


KOLEKCE KOVOVÝCH MODELŮ

VOJENSKÁ LETADLA

Cena: 129,90 Kč / 6 €*

S TÍMTO ČÍSLEM MODEL
Hawker Hunter T.7



41



*Cena platná pouze pro Slovensko

ISBN 978-83-252-1572-9



9 788325 212308

Cena: 129,90 Kč / 6 €*

KOLEKCE KOVOVÝCH MODELŮ
**VOJENSKÁ
LETADLA**

V KAŽDÉM ČÍSLE MODEL LETADLA S PEČLIVĚ
PROVEDENÝMI DETAILY KONSTRUKCE A V ORIGINÁLNÍ
KAMUFLÁŽI. MODELY TĚTO KOLEKCE REPREZENTUJÍ
VŠECHNA VÝVOJOVÁ OBDOBÍ VE VOJENSKÉM
LETECTVÍ – OD 1. SVĚTOVÉ VÁLKY AŽ DO SOUČASNOSTI.

KAŽDÝCH 14 DNÍ NOVÉ MODELY

V KOLEKCI NAJDETE MEZI JINÝMI:

FOCKE-WULF FW 190 A-8	HAWKER TEMPEST
GLOSTER METEOR F.8	GRUMMAN F9F PANTHER
REPUBLIC P-47D THUNDERBOLT	LAVOČKIN LA-7
REPUBLIC F-84 THUNDERJET	BOEING P-26 PEASHOOTER



Vydavatel:

Oxford Educational Sp. z o.o.
Grunwaldzka 2A, Slupsk, Polsko

Generální dodavatel titulu pro český a slovenský trh:
AMERCOM SA, O/POZNAŇ
Grochowe Łąki 6, 61 752 Poznań, Polsko
Tel.: +48 618 515 147

Zákaznický servis v ČR a objednávky starších čísel:
AMER MEDIA s. r. o.
Modřanská 11 143 00 PRAHA 4
Zákaznická linka: (+420) 296 188 900 (9–17 hod.)
Mobilní tel. kontakt: (+420) 725 600 872
E-mail: amercom@amercom.cz
www.amercom.cz

Příprava pro tisk:

PRESS-PYGMALION, s. r. o.
Máněsova 536, 737 01 Český Těšín
Redaktor: Milan Bronclík
Odborná spolupráce: Stanislav Komárek, Miloš Knief, Jiří Rataj

Předplatné v ČR:

A.L.L. production, s. r. o.
P. O. BOX 732, 111 21 PRAHA 1
Tel.: 840 306 090
E-mail: predplatne@predplatne.cz
Předplatné je možné objednat od 3. čísla. Předplatitel obdrží každý
měsíc v jedné zásilce dvě čísla magazínu.
Pololetní předplatné (12 čísel) – cena 1 548 Kč.
Roční předplatné (24 čísel) – cena 3 096 Kč

Objednávky předplatného v SR:

MAGNET PRESS, SLOVAKIA s. r. o.
P. O. BOX 169
830 00 Bratislava
Tel.: 02/67 20 19 31-33
Fax: 02/67 20 19 30
E-mail: predplatne@press.sk
www.press.sk

Předplatné je možné objednat od 3. čísla. Předplatitel obdrží
každý měsíc v jedné zásilce dvě čísla magazínu.

Předplatné za 6 čísel – 34,20 €

Předplatné za 12 čísel – 68,40 €

Předplatné za 24 čísel – 136,80 €

ISBN: 978-83-252-1572-9

Série: 978-83-252-1230-8

Pozor! Model není hračka. Je určen pro osoby starší 14 let.

Naše modely se mohou v detailech lišit od originálních letadel.

Vydavatel si vyhrazuje právo na změnu počtu čísel a pořadí
příložených modelů.

Model vyroben v ČR.



Poříd'te si celou úžasnou sbírku kovových modelů!

V KAŽDÉM ČÍSLE KOVOVÝ MODEL LETADLA
S PEČLIVĚ PROVEDENÝMI DETAILY KONSTRUKCE.

POZOR: MODELY JSOU VYROBENY VE DVOU MĚŘÍTKÁCH:
1 : 72 (MENŠÍ LETADLA) A 1 : 100 (VĚTŠÍ LETADLA).

V BROŽUŘE UVÁDĚNÁ TECHNICKÁ DATA SE MOHOU LIŠIT PODLE
PODMÍNEK, ZA NICHŽ BYLA ZAZNAMENÁNA, NEBO PODLE PRAMENŮ,
Z NICHŽ BYLA PŘEVZATA.

HAWKER HUNTER

SITUACE BRITSKÉHO LETECTVA PO DRUHÉ SVĚTOVÉ VÁLCE NEBYLA PŘÍZNIVÁ. V LETADLECH VYCHÁZEJÍCÍCH ZE STÍHAČKY SUPERMARINE SPITFIRE SE SICE KONSTRUKTÉŘI SNAŽILI NA MAXIMUM VYUŽÍT MOŽNOSTÍ TOHOTO LEGENDÁRNÍHO STROJE, TY VŠAK JIŽ BYLY PRAKTICKY VYČERPÁNY. TAKÉ VÝVOJOVÉ VERZE STÍHAČKY HAWKER TEMPEST SE MOHLY UPLATNIT JEN V NĚKOLIKA NEJBLIŽŠÍCH LETECH. BYLO JASNÉ, ŽE BUDOUCNOST PATŘÍ PROUDOVÉMU POHONU. PRVNÍ BRITSKÉ PROUDOVÉ STÍHAČKY NEPŘEDVEDLY NIJAK PŘEVYKÁVACÍ VÝKONY, COŽ SE UKÁZALO JIŽ U LETADLA GLOSTER METEOR A TAKÉ NÁSLEDUJÍCÍ TYP DE HAVILLAND VAMPIRE BYL ZÁHY PŘEKONÁN SOVĚTSKÝMI A AMERICKÝMI KONKURENTY. VÁLKOU VYČERPANÝ BRITSKÝ LETECKÝ PRŮMYSL SE EVIDENTNĚ OCITL V KRIZI. CHYBĚLY MU PŘEDEVŠÍM FINANCE NA VÝVOJ. DISPOVOVAL SICE KVALITNÍMI PROUDOVÝMI MOTORY, ALE NEDOKÁZAL SI PORADIT S MNOŽSTVÍM PROBLÉMŮ PŘI KONSTRUKCI DRAKŮ NAVRŽENÝCH PRO VYŠŠÍ RYCHLOSTI, TAKŽE NOVÉ PROTOTYPY NEDOSAHOVALY USPOKOJIVÝCH VÝKONŮ.

NOVÁ STÍHAČKA PRO BRITSKÉ LETECTVO

Těsně po válce neexistovala ve Velké Británii ucelená koncepce rozvoje stíhacího letectva. Jelikož se jeho hlavním cílem měly stát sovětské bombardéry, bylo rozhodnuto napodobit německý program z konce války, který spočíval ve vyzbrojování stíhaček velkorážními kanony. Specifikace F.43/46 a F.44/46 předpokládaly zavedení kanonu Molins ráže 57 mm použitého v krátké sérii bitevních letadel Mosquito Mk. XVIII přezdívaných „moucha tse-tse“ Tato zbraň určená primárně k útokům proti lodím a ponorkám se však pro vzdušné souboje příliš nehodila.

Jelikož se firma Hawker rozhodla zúčastnit soutěžení o nový typ podzvukové stíhačky, její hlavní konstruktér Sydney Camm mnohokrát navštívil ministerstvo letectví i ministerstvo zásobování s nabídkami svých projektů. Podle něj mělo být nové letadlo relativ-

ně lehké, vyzbrojené dvěma až čtyřmi kanony Hispano ráže 20 mm a poháněné proudovým motorem Rolls-Royce AJ.65 o tahu 2670 kN. Na základě Cammových doporučení byla vypracována nová specifikace F.3/48 kladoucí technické podmínky pro jednomístnou stíhačku vyzbrojenou čtyřmi kanony Hispano anebo dvěma kanony ADEN ráže 30 mm. K jejímu pohonu měl sloužit motor Rolls-Royce Avon anebo Armstrong Siddeley Sapphire, oba s axiálním kompresorem. Předpokládaná maximální rychlost měla dosahovat 1 165 km/h nad mořskou hladinou a 998 km/h ve výšce 10 973 m.

Projekt obdržel označení P.1067. Zpočátku mělo mít letadlo ocasní plochy ve tvaru „T“ (vodorovná plocha na horní hraně svislého stabilizátoru) a jeden oválný nasávací otvor vzduchu do motoru v přední části trupu. Když ale bylo rozhodnuto instalovat do předě letadla radar, byly navrženy dva menší oddělené nasávací otvory v kořenech křídel. Zároveň to umožnilo umístit v předí čtyři kanony ADEN ráže 20 mm. Následující testy modelů v aerodynamickém tunelu prokázaly podstatně lepší funkci vodorovných ocasních ploch umístěných blíž k trupu. Tyto plochy a rovněž hlavní nosné plochy měly být značně zešíkmeny dozadu, ale poněvadž v té době byla šípovitá křídla stále ještě novinkou, jež přinášela nemálo překvapení, byly uskutečněny další série zkoušek na testovacích strojích.

Podle specifikace E.38/46 vznikl projekt letadla Hawker P.1052, což byla studie vycházející z palubního letounu Hawker Sea Hawk, ale měla křídla s úhlem šípovitosti 35° pocházející z experimentálního letounu



LETOUN V POPŘEDÍ JE HUNTER T.8M (č. XL580) z 899. NÁMOŘNÍ LETECKÉ PERUTĚ FLEET AIR ARM, ZA NÍM LETÍ DVA SEA HARRIERY STEJNÉ PERUTĚ. TŘI HUNTERY T.8 PŘESTAVĚNÉ NA STANDARD T.8M SLOUŽILY PILOTŮM NÁMOŘNÍHO LETECTVA K VÝUCE OBSLUHY RADARU BLUE FOX POUŽÍVANÉHO V LETADLECH SEA HARRIER.



◀ HAWKER HUNTER T.8C (č. XF289) Z INSTRUKČNÍ JEDNOTKY FRADU (FLEET REQUIREMENTS AND AIR DIRECTION UNIT). NA FOTOGRAFII JE DOBRĚ VIDĚT BAREVNÉ SCHÉMA POUŽÍVANÉ K OZNAČENÍ CVIČNÝCH NÁMOŘNÍCH LETADEL – VELKÉ PLOCHY ČERVENÉ BARVY NA TRUPU, HORNÍ STRANĚ KŘÍDEL A OČASNÍCH PLOCHÁCH.

HAWKER HUNTER

HAWKER HUNTER BYL JEDNÍM Z NEJZDAŘILEJŠÍCH LETOUNŮ BRITSKÉHO POVÁLEČNÉHO LETECKÉHO PRŮMYSLU. BYL VYVÍJEN JAKO PŘEPADOVÁ STÍHAČKA, ALE PLNIL ROVNĚŽ ÚKOLY BITEVNÍHO A CVIČNÉHO STROJE; VE VŠECH VARIANTÁCH SE PLNĚ OSVĚDČIL. NAVZDORY POČÁTEČNÍM PROBLÉMŮM SI POZDĚJŠÍ VERZE LETADLA ZÍSKALY VYNIKAJÍCÍ RENOMÉ U PILOTŮ I POZEMNÍHO PERSONÁLU. HUNTERY SLOUŽILY U VZDUŠNÝCH SIL MNOHA STÁTŮ, ÚČASTNILE SE ČETNÝCH OZBROJENÝCH KONFLIKTŮ A NĚKOLIK DESÍTEK Z NICH SLOUŽÍ DODNES KE CVIČNÝM I PŘEDVÁDĚCÍM ÚČELŮM.



KAMUFLÁŽ: NA ILUSTRACI JE DVOUMÍSTNÝ STROJ HAWKER HUNTER T.8C (č. XL598) SLOUŽÍCÍ U 738. PERUTĚ NÁMOŘNÍHO LETECTVA (738 NAVAL AIR SQUADRON FAA) DISLOKOVANÉ V ROCE 1965 NA ZÁKLADNĚ BRAWDY V JIŽNÍM WALESU. PÍSMENA BY JSOU KÓDOVÝM OZNAČENÍM TĚTO ZÁKLADNY, DÁLE STROJ NESE TAKTICKÉ ČÍSLO 778 A ZNAK

JEDNOTKY – PEGASA. BAREVNÉ SCHÉMA ODPOVÍDÁ CVIČNÝM JEDNOTKÁM – CELÝ STROJ JE V BARVĚ DURALU S ČERVENÝMI PLOCHAMI NA TRUPU, KŘÍDLECH A VODOROVNÝCH OCASNÍCH PLOCHÁCH.



MODEL HAWKER HUNTER T.7
MĚŘÍTKO 1 : 100

Model představuje letadlo Hawker Hunter T.7 v barvách 234. perutě 229. operační přeškolená jednotky (No. 234 Squadron / No. 229 Operational Conversion Unit RAF) dislokované začátkem šedesátých let minulého století na základně RAF v Chivenoru v hrabství Devon.

SLUŽBA U FLEET AIR ARM:
 HUNTERY T.8 SLOUŽÍCÍ U FAA BYLY PŘIDĚLENY PĚTI CVIČNÝM PERUTĚM, OPERAČNÍ PERUTĚ LETADEL BUCCANEER, JEDNOTCE INTENZIVNÍHO LETECKÉHO VÝCVIKU A NÁMOŘNÍ INSTRUKČNÍ JEDNOTCE PRO POTŘEBY FLOTY (FRADU – FLEET REQUIREMENTS & AIR DIRECTION UNIT). TATO LETADLA ZŮSTALA VE VÝZBROJI FAA DO POLOVINY DEVADESÁTÝCH LET MINULÉHO STOLETÍ.



ROZDÍLY MEZI VERZEMI: VERZE T.8 BYLA VELMI PODOBNÁ VERZI T.7 POUŽÍVANÉ U RAF. OBĚ VERZE MĚLY KŘÍDLA S PILOVITÝM ZUBEM NA NÁBĚŽNÉ HRANĚ A OBĚ BYLY VYZBROJENY JEDNÍM KANONEM ADEN RÁŽE 30 MM. NEJNÁPADNĚJŠÍM ROZDÍLEM BYL PŘÍSTÁVACÍ HÁK NA STROJÍCH NÁMOŘNÍHO LETECTVA. VERZE T.8C NA ILUSTRACI MĚLA RADIONAVIGAČNÍ SYSTÉM TACAN.



JINĚ CVIČNÉ VERZE: BRITSKÉ NÁMOŘNÍ LETECTVO POUŽÍVALO ROVNĚŽ DALŠÍ VERZE CVIČNÝCH HUNTERŮ. VERZE T.8B NEMĚLA RADAR A HLAVŇOVOU VÝZBROJ, BYLA VŠAK VYBAVENA SYSTÉMEM TACAN A PLÁNOVACÍM A ŘÍDÍCÍM SYSTÉMEM LETU IFIS; VERZE T.8M S RADAREM BLUE FOX SLOUŽILA K VÝCVIKU PILOTŮ LETADEL SEA HARRIER.

TECHNICKÉ ÚDAJE LETOUNU HAWKER HUNTER T.7

Typ: cvičné letadlo, středoplošník celokovové konstrukce se zatahovatelným přídovým podvozkiem.

Posádka: 2 osoby (žák + instruktor na sedadlech vedle sebe).

Motor: jednoproudový turbokompresorový Rolls-Royce Avon Mk.122 (R.A.21) s axiálním kompresorem o tahu 33,58 kN bez přídavného spalování.

Výkony: maximální rychlost nad mořskou hladinou – 1 117 km/h, maximální rychlost ve výšce 10 973 km – 0,92 Ma; stoupavost – 152, 4 m/min, stoupavost do výšky 13 716 km – 12,5 min; dostup – 14 326 m.

Hmotnost: prázdného letadla 6 060 kg, vzletová 7 802 kg, maximální vzletová 10 206 kg.

Rozměry: rozpětí 10,26 m, délka 14,9 m, výška 4,01 m, nosná plocha 32,42 m².

Výzbroj: 1× revolverový kanon ADEN ráže 30 mm; na čtyřech podkřídelních závěsnících bomby 226 kg nebo 454 kg, nádrže s naplněním 454 l, cvičné bomby, přídavné nádrže 454 l nebo 1 044 l, na některých strojích namísto vnějších závěsníků kolejnice pro 24 neřízených raket RP-3 ráže 76,2 mm nebo osm raket HVAR ráže 127 mm.



HAWKER HUNTER T.8C (č. XL584) Z INSTRUKČNÍ JEDNOTKY FRADU NA LETECKÉ NÁMOŘNÍ ZÁKLADNĚ V YEIVILTONU, K NÍŽ BYL PŘEŘAZEN V ROCE 1961 PO NĚKOLIKALETÉ SLUŽBĚ U 764. NÁMOŘNÍ LETECKÉ PERUTĚ NA LETECKÉ NÁMOŘNÍ ZÁKLADNĚ V LOSSIEMOUTHU.

► HAWKER HUNTER FGA.73A ZE 6. PERUTĚ KRÁLOVSKÉHO LETECTVA SULTANÁTU OMÁN. STROJ PŮVODNĚ SLOUŽIL POD ČÍSLEM XG255 U 66. PERUTĚ RAF, V PROSINCI 1967 BYL PRODÁN JORDÁNSKÉMU LETECTVU, KTERÉ JEJ V ROCE 1975 PRODALO DO OMÁNU.

JEDEN ZE 40 HUNTERŮ F.4 KONVERTOVANÝCH NA PRŮZKUMNOU VERZI PR.11. NAMÍSTO VÝZBROJE MÁ V PŘÍDI FOTOKAMERU.



P.1047 Byly postaveny dva prototypy – VX272 zalétaný 19. listopadu 1948 a VX279 zalétaný 13. dubna 1949. Zkušební letadla byla o něco rychlejší a měla lepší stoupavost než sériové exempláře. Další verzí byl Hawker P.1081 se stejnými křídly, ale s kompletně změněnou zadní částí trupu a výstupní tryskou na jeho konci. Také ocasní plochy byly šipovité. Prototypem byl kompletně přestavěný P.1047 č. VX279, který byl zalétán 19. června 1950. Znovu se podařilo dosáhnout zvýšení rychlosti, avšak při rychlosti 1 102 km/h se začaly projevovat vibrace konstrukce. O stroj projevilo zájem australské letectvo, proto obdržel pracovní název Australian Fighter, jenže protinožci dali posléze přednost americké stíhačce North American F-86 Sabre. Jediný prototyp byl zničen 3. dubna 1951 při havárii nedaleko města Lewes v Sussexu. V jeho troskách zahynul zkušební letec Sqn. Ldr. Trevor Sidney „Wimpy“ Wade, stíhací eso z doby druhé světové války s deseti vzdušnými vítězstvími.

PROTOTYPY

Podle plánu stavby zkušebních letounů měly vzniknout tři prototypy – dva s motory Avon a jeden s motorem Sapphire. Výroba prvního z nich byla zahájena na konci roku 1949. Již osm měsíců před jeho dokončením obdržela společnost Hawker Aircraft Ltd. v Kingstonu objednávku na 200 strojů s motorem Avon a zakrátko dostala objednávku na stejný počet letadel s motory Sapphire také firma Armstrong Whitworth Aircraft Ltd. v Coventry. První prototyp P.1067 č. WB188 nebyl vyzbrojen. Dne 20. července 1951 s ním z letiště Boscombe Down odstartoval k prvnímu letu Sqn. Ldr. Neville Frederick Duke, šéfpilot firmy Hawker a válečné stíhací eso s 27 vzdušnými vítězstvími. Letadlo mělo světlezelenou barvu (tzv. barvu kachních vajec – duck-egg green), nad výstupní tryskou byl umístěn kontejner s brzdícím padákem a k pohonu sloužil motor Avon 103 o tahu 28,91 kN. Již 14. března, dávno před prvním letem, byla podána oficiální zakázka na 198 sériových exemplářů (plus dva prototypy). V té době dostala stíhačka název Hunter (lovec).

Druhý prototyp č. WB195 sloužil jako vzor pro sériovou výrobu. Dostal plnou výzbroj a byl vybaven avionikou určenou pro sériové stroje. Z důvodu vyšší hmotnosti byl k jeho pohonu použit silnější motor Avon 107 o tahu 33,58 kN. Při prvním letu 5. května 1952 jej pilotoval opět Neville Duke.

Třetí prototyp č. WB202 poprvé vzlétl 30. listopadu 1952 z letiště firmy Hawker v Dunsfoldu. Na rozdíl od obou předchůdců jej poháněl motor Sapphire 101 o tahu 35,59 kN.

Lišil se od nich rovněž přirozenou barvou kovu, která měla zaručovat minimální tření. Toto letadlo bylo testováno se čtyřmi atrapami raketových střel vzduch-vzduch Firestreak.

SÉRIOVÁ LETADLA

Stíhací verze

Hunter F.1. Výroba byla spouštěna ve spěchu a eventuální závady měly být odstraňovány v jejím průběhu. První sériový stroj Hunter WT555 zalétal 16. května 1953 zkušební pilot Frank Murphy. Celkem bylo objednáno 139 kusů verze F.1 (WT555–WT700 a WW599–WW645) s motorem Avon 113 (R.A.7) o tahu 33,4 kN, z nichž bylo prvních dvacet kusů považováno za před sériové stroje určené k rozličným testům. Po zkušebních letech prvních letadel muselo být zamítnuto použití klapek v roli aerodynamických brzd. Vyzkoušení různých možností vedlo k rozhodnutí namontovat velkou aerodynamickou brzdu pod zadní část trupu a toto řešení bylo zavedeno u všech sériových exemplářů. Na dalším exempláři č. WT571 byla rozsáhle modifikována zadní část trupu kvůli praktickému ověření pravidla ploch. Na exempláři č. WT656 bylo zase testováno zařízení pro ofukování vztlakových klapek



vzduchem z motoru.

Po zařazení do služby u leteckých perutí byly hlášeny problémy s nepravidelným chodem motoru způsobeným nasáváním spalin vznikajících při střelbě. V červenci 1954 obdržela první stíhačky 43. perutí RAF (No. 43 Squadron RAF). Ze 139 letadel bylo 113 kusů vyrobeno v Kingstonu a zbytek v Blackpoolu.

Hunter F.2. Pohonnou jednotkou této verze byl motor Sapphire 101, ale z důvodu jeho poruchovosti bylo nakonec v Coventry vyrobeno pouze 45 letadel. První sériový exemplář byl zalétán 14. října 1953. U strojů této verze nedocházelo k problémům při střelbě ve větších výškách.

Hunter Mk. 3. Neozbrojený první prototyp č. WB188 poháněný motorem s přídavným spalováním Avon R.A.7R o provozním tahu 31,73 kN a tahu s přídavným spalováním 42,72 kN. Neville Duke dosáhl 7. září 1953 na tomto stroji maximální rychlosti 1 170,7 km/h a 19. září s ním proletěl uzavřený stokilometrový okruh rychlostí 1 141 km/h.

Hunter F.4. První dvě sériové verze měly nedostatečný dolet, proto byly v následující verzi zvětšeny

VOJENSKÁ LETADLA

palivové nádrže, které ovšem vyžadovaly konstrukční úpravy. Namísto dřívějších 1 530 l disponovala nová verze zásobou 1 880 l paliva. Navíc byla nová křídla upravena k podvěšení dvou (později dokonce čtyř) pevných přídavných nádrží o jednotkovém objemu 454 l. Modifikovány byly rovněž ocasní plochy a od této verze začaly být používány kontejnery na použité nábojnice. Vzorem pro verzi F4 byl J14. exemplář verze F.1 (č. WT701) zalétán 20. října 1954. Pro RAF bylo vyrobeno 365 letadel této verze (č. WT701–WT811, WV253–WV412, WW589–WW591, WW646–WW665, XE657–XE718, XF289–XF999, XG341 a XG342). Do prvních 156 kusů byl namontován motor Avon 113, další dostaly motor Avon 115 (R.A.15) a pro poslední exempláře byl použit motor Avon 121. Stíhačky této verze byly vyráběny i na export. Švédsko zakoupilo 120 strojů pod označením Mk. 50, které jeho letectvo přeznačilo na J34. Pro Dánsko bylo určeno 30 kusů pod označením Mk. 51 a do Peru byla dodána letadla pod označením Mk. 52. Verze F4 byla v licenci vyráběna rovněž v zahraničí – nizozemská firma Fokker-Aviolanda vyrobila 96 hunterů a belgická firma Avions Fairey vyrobila 112 hunterů.

Hunter F.5. K pohonu této verze byl použit motor Sapphire 101, jinak byla identická s předchozí verzí F4. Podnik Armstrong Whithworth v Coventry vyrobil 105 exemplářů (č. WN964–WN992, WP101–WP150 a WP179–WP194). Přestože výkony těchto letadel byly o něco lepší než u verze F4, další výroba verze F.5 byla zastavena z důvodu unifikace pohonných jednotek, poněvadž motory Rolls-Royce Avon poháněly mj. soudobé britské bombardéry English Electric Canberra a Vickers Valiant.

Hunter F.6. Motory Avon používané v předchozích verzích měly řadu nedostatků a chyby se projevovaly i v konstrukci draku. Pro vylepšení verzi F.6 byl původně určen nový motor Avon 200 o tahu 46,2 kN s patnáctistupňovým kompresorem částečně okopírovaným podle motoru Sapphire. Ani tento motor vyvíjený pro model P.1083 se však neosvědčil, a proto byl nahrazen robustnější verzí Avon 203 (R.A.28) o výkonu 44,48 kN. Další vylepšení se týkala palivových rozvodů a ovládacích systémů. Když se ukázalo, že letadlo se silnějším motorem má tendenci zvedat před, byly ke zlepšení stability prodlouženy náběžné hrany křídla, na nichž se tak objevil charakteristický „psi“ zub (dogtooth). Tento typ křídla dostal označení Mod 228. Byly rovněž zavedeny deskové vodorovné stabilizátory. Z důvodu snížení objemu interních palivových nádrží na 1 770 l byly pod křídla přidány čtyři podvěšené nádrže. Prototyp P-1099 (č. XF833) s motorem Avon 200 poprvé odstartoval 22. ledna 1954. Bylo vyrobeno 415 sériových strojů (č. WW592–WW598, XE526–XE656, XF373–XF527, XG127–XG298, XJ632–XJ718 a XK136–XK224), ačkoliv některé prameny udávají pouze 384 exemplářů. Do služby byly zařazovány od října 1956 do července následujícího roku. Celkem 33 hunterů bylo vybaveno třemi kamerami F95 a modifikováno na variantu FR.10 (Fighter Reconnaissance

Mark 10) používanou k taktickému průzkumu.

Také letadla této verze byla ve velkém prodávána do zahraničí. Indické letectvo zakoupilo 160 kusů pod označením Mk. 56 (exportní F.6). Označení Mk. 58 dostaly stroje F.6 určené pro Švýcarsko a Mk. 60 huntery stejné verze pro Saúdskou Arábii. V licenci bylo vyrobeno 93 kusů v Nizozemsku a 144 kusů v Belgii. Do Chile bylo prodáno šest průzkumných hunterů FR.10 pod označením FR.71A. Do Singapuru byly prodány čtyři huntery FR.10 pod označením FR.74A, které bylo po jejich modernizaci na konci sedmdesátých let změněno na FR.74S. Následně singapurské letectvo zakoupilo 22 průzkumných hunterů pod označením FR.74B, které byly později adaptovány na standard FR.74S. Emírát Abú Dhabí provozoval tři průzkumné huntery pod označením FR.76A.

Cvičné verze

Záhy po zařazení prvních hunterů do služby bylo rozhodnuto o výrobě dvoumístné verze, která měla nahradit cvičné meteory a vampiry. Byly posuzovány dvě varianty – sedadla za sebou nebo sedadla vedle sebe. Z důvodu lepší komunikace mezi začínajícím letcem a jeho instruktorem dostala přednost druhá možnost, i když to vyžadovalo kompletní překonstruování kokpitu.

Hunter T.7. Pro toto cvičné letadlo byla použita konstrukce verze F.6 s rozšířenou přední částí trupu a brzdným padákem nad výstupní tryskou motoru. Výzbroj tvořil jeden kanon ADEN. Zpočátku byl použit motor Avon 121 (R.A.21), později Avon 122. První prototyp P.1101 postavený na základě verze F4 dostal číslo XJ615 a poprvé vzletl 8. července 1955. Jeho testy sloužily k navržení optimální varianty cvičné verze a vedly k úpravám aplikovaným v druhém prototypu č. XJ627 který byl postaven na základě verze F.6, poháněn motorem Avon 203 a zalétán 17. listopadu 1956. Celkem bylo vyrobeno 65 hunterů T.7 z toho 45 kusů pro RAF a 10 kusů pro Royal Navy. Zbývajících deset



DVA HUNTERY GA.11 (č. XE688 a WT809) POUŽÍVANÉ U FRADU K NÁCVIKU OVLÁDÁNÍ ZBRANOVÝCH SYSTÉMŮ. TATO VERZE VZNIKLA KONVERZÍ HUNTERŮ F.4 SLOUŽÍCÍCH DŘÍVE U RAF.

STÍHAČKY HAWKER HUNTER FGA.9 z 208. PERUTÉ RAF VYFOTOGRAFOVANÉ V ŠEDESÁTÝCH LETECH DVACÁTÉHO STOLETÍ NA ZÁKLADNĚ ŠARIAH VE SPOJENÝCH ARABSKÝCH EMIRÁTECH.





JEDNÍM Z NEJVÝZNAMNĚJŠÍCH
UŽIVATELŮ LETADEL HAWKER
HUNTER BYLY INDICKÉ
VZDUŠNÉ SÍLY, KTERÉ V LETECH
1957–1973 ZAKOUPILY
CELKEM 252 JEDNOMÍSTNÝCH
I DVOUMÍSTNÝCH STROJŮ
TOHOTO TYPU.

► HAWKER HUNTER T.7
ZE 4. PILOTNÍ ŠKOLY RAF VE VALLEY,
KTERÝ SLOUŽIL K VÝCVIKU
ZAHRAJNÍČNÍCH LETCŮ A TĚCH
PILOTŮ RAF, KTERÍ KVŮLI UROSTLÉ
POSTAVĚ MĚLI PROBLÉM VTĚSNAT
SE DO MALÉ KABINY STANDARDNÍHO
CVIČNÉHO LETADLA FOLLAND
GNAT T.1.

HAWKER HUNTER FGA.9 (č. XF419)
Z 58. PERUTĚ RAF JE JEDNÍM
Z EXEMPLÁŘŮ STÍHAČÍ VERZE F.6
PŘESTAVĚNÝCH NA BITEVNÍ VERZI
SE ZEŠILĚNÝMI PODKŘÍDELNÍMI
ZÁVĚSNÍKY A BRZDÍČÍM PADÁKEM
UPRAVENOU K OPERACÍM V TROPECH.



cvičných strojů bylo v roce 1958 prodáno do Nizozemska. kromě toho byla na standard T.7 přestavěno šest hunterů T.4. Letecké školy používaly tato letadla od roku 1958. Později se dva stroje dostaly do Dánska pod označením T.53 a jeden do Peru pod označením T.62. Dvě letadla T.7 zakoupila Saúdská Arábie pod neoficiálním označením T.70.

Hunter T.7A. Toto označení bylo přiděleno pěti hunterům T.7 s instalovaným přístrojovým systémem OR946 IFIS (Integrated Flight Instrumentation System) používaným rovněž v letadlech English Electric Lightning a Blackburn Buccaneer.

Hunter T.8. Pod tímto označením převzalo britské námořní letectvo (Fleet Air Arm) deset cvičných strojů s ochuzeným přístrojovým vybavením. K návniku přistávacího manévru dostaly zachytný hák jako palubní letadla, přestože byly používány pouze na upravených pozemních letištích. Později bylo na tuto verzi konvertováno 17 starších exemplářů F.4. Varianta T.8B dostala systém IFIS a taktický radionavigační systém TACAN (Tactical Air Navigation System), avšak přišla o výzbroj i radar. Prototyp vznikl úpravou hunteru T.8 a další tři kusy konverzí hunterů F.4. Varianta T.8C byla vybavena pouze systémem TACAN. V tomto standardu vzniklo 11 kusů. Varianta T.8M vznikla až v roce 1980 konverzí tří kusů F.4, do nichž byl instalován radar Ferranti Blue Fox používaný v letadlech Harrier. Přestavbou hunteru F.6 č. XE531 vznikl jediný exemplář varianty T.12 určený k testování avioniky pro nově vyvíjené letadlo BAC TSR2. Byl zničen při havárii 17 března 1982.

Hunter T.66. Takto byla označena dvoumístná verze s motorem Avon R.A.28 vyráběná výhradně na export do Indie. Letadlo bylo vyzbrojeno dvěma kanony ADEN. První exemplář vzletl 6. srpna 1958. Celkem bylo vyrobeno 22 exemplářů této verze, a navíc bylo pro indické letectvo vyrobeno 12 strojů T.66D a pět strojů T.66E. Označení T.66A obdržela přestavěná belgická stíhačka F.6. Letadlo s civilní registrací G-APUX bylo prezentováno v několika zemích a nakonec prodáno do Chile jako T.72. Exportní verze nesly označení T.66B pro Jordánsko, T.66C pro Libanon, T.67 pro Kuvajt, T.68 pro Švýcarsko a T.69 pro Irák. Verze T.75 v počtu čtyř kusů byla dodána do Singapuru, kde byla přeznačena na T.75S. Později byly k těmto letadlům přikoupeny další čtyři kusy pod označením T.75A. Verze pro Abú Dhabí dostala označení T.77 verze pro Katar T.79 a verze pro Keňu T.81.

Bitevní verze

V době, kdy začal úlohu hlavní přepadové stíhačky RAF plnit moderní nadzvukový stroj English Electric Lightning, nebyly huntery ještě zdaleka

u konce své životnosti, a proto bylo rozhodnuto přeměnit část z nich na bitevní letadla k přímé letecké podpoře pozemních vojsk. Zbytek měl být rozprodán.

Hunter FGA.9. V letadle byla zesílena konstrukce křídla a přidány závěsníky pro těžší výzbroj. Vzhledem k plánovanému účelu obdržela tato upravená verze označení Fighter Ground Attack Mark 9. Pohaněl ji motor Avon 207 o tahu 44,7 kN a na vnitřních závěsnících bylo možno nést dvě přídavné nádrže o objemu 1044 l. Dva vnější závěsníky bylo možno vyměnit za čtyři kolejnice k odpalování celkem 24 neřízených raket ráže 76,2 mm. Pokud byly závěsníky ponechány, mohlo být na nich nesené až osm bomb po 27,2 kg. Namísto přídavných nádrží mohl útočný hunter nést dvě bomby o jednotkové hmotnosti 450 kg nebo nádrže s napalmem. Čtyři raketové kolejnice byly později nahrazeny dvěma francouzskými raketnicemi SNEB (Société nouvelle des établissements Edgar Brandt) obsahujícími po 18 neřízených raketách vzduch-země ráže 68 mm. Na standard FGA.9 bylo konvertováno celkem 129 hunterů F.6. První z nich byl zalétán 3. července 1959.



Také verze FGA.9 byla exportována. Útočná verze pro Indii nesla označení FGA.56A, pro Kuvajt FGA.57 pro Švýcarsko Mk. 58A, pro Irák FGA.59, FGA.59A (18 kusů) a FGA.59B (čtyři kusy), pro Libanon FGA.70 a FGA.70A, pro Chile FGA.71, pro Jordánsko FGA.73, FGA.73A a FGA.73B a pro Abú Dhabí FGA.76.

Hunter GA.11. V roce 1962 bylo na bitevní verzi přestavěno 40 Hunterů F.4, které byly předány námořnímu letectvu. Byly vybaveny přistávacím hákem a kanonová výzbroj v přídě nahrazena silným světlometem zvaným „Harley Light“ který se používal při simulovaných náletech sloužících k výcviku protivzdušné obrany na lodích Royal Navy. Část z nich byla po vzoru varianty PR.10 vybavena trojicí kamer F95 a pod označením PR.11 sloužila k námořnímu průzkumu.

Celkem bylo vyrobeno 1972 letadel Hawker Hunter všech verzí. Jejich uživateli byly následující státy: Abú Dhabí, Belgie, Dánsko, Chile, Indie, Irák, Jordánsko, Katar, Keňa, Kuvajt, Libanon, Nizozemsko, Omán, Peru, Rhodesie i její nástupnický stát Zimbabwe, Saúdská Arábie, Singapur, Somálsko, Švédsko, Švýcarsko a Velká Británie.