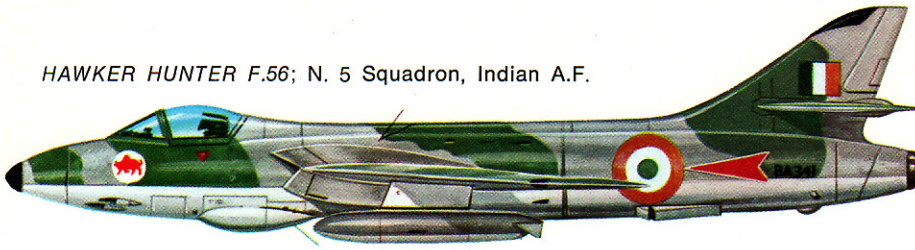
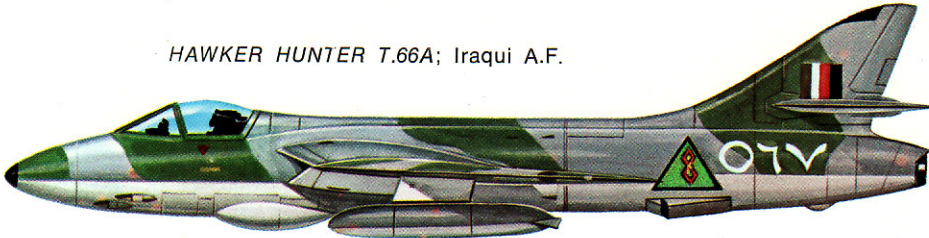


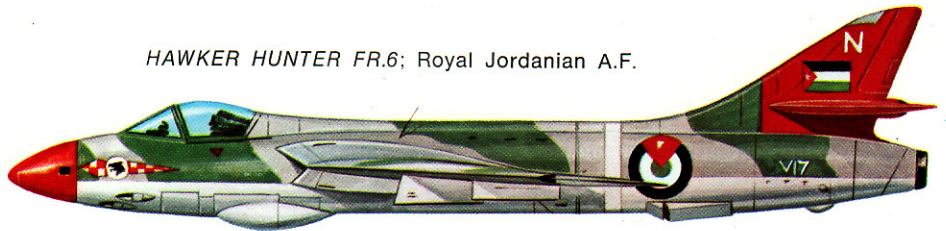
HAWKER HUNTER F.56; N. 5 Squadron, Indian A.F.



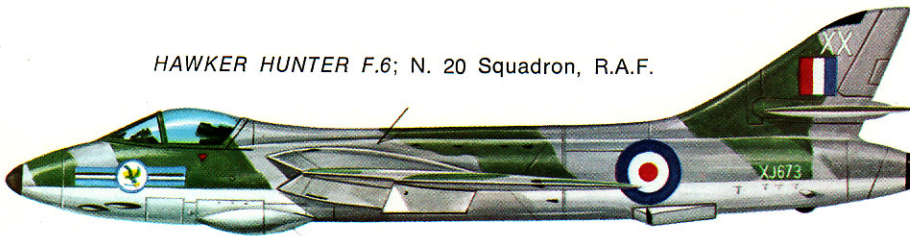
HAWKER HUNTER T.66A; Iraqi A.F.



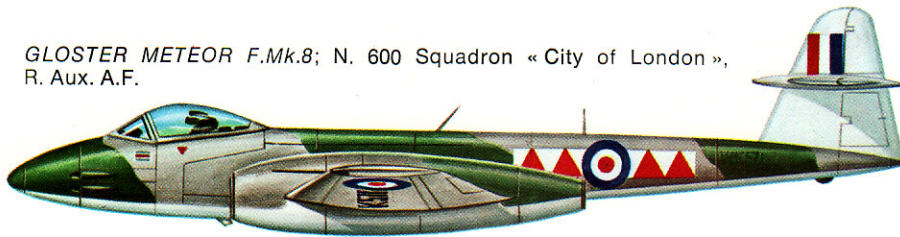
HAWKER HUNTER FR.6; Royal Jordanian A.F.



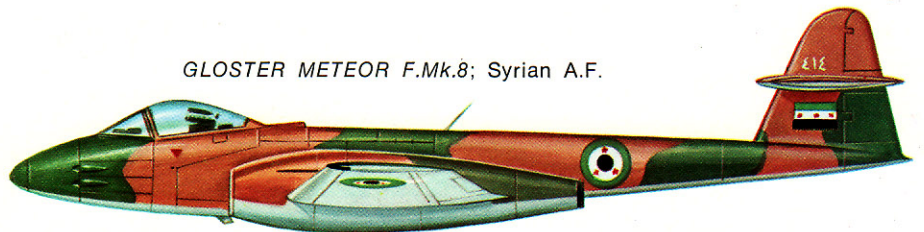
HAWKER HUNTER F.6; N. 20 Squadron, R.A.F.



GLOSTER METEOR F.Mk.8; N. 600 Squadron « City of London », R. Aux. A.F.



GLOSTER METEOR F.Mk.8; Syrian A.F.





## HAWKER HUNTER

Lo Hawker Hunter è un caccia diurno monoposto che, sebbene non supersonico, ha eccellenti doti di maneggevolezza a tutte le velocità e ancora oggi, a 20 anni di distanza dall'inizio degli studi per la sua progettazione, è in dotazione a parecchie forze aeree. I primi Hunter F.1, con motore Rolls Royce Avon, e F.2, con motore Armstrong Siddley Sapphire, furono consegnati ai reparti della R.A.F. nel 1954 e sostituirono i Meteor e i Venom allora in dotazione. Le sue caratteristiche destarono l'interesse di varie Nazioni e gli Hunter furono esportati in Svizzera, Svezia, India e Perù, oltre ad essere costruiti su licenza in Olanda e in Belgio. Nel 1954 comparve la versione F.4, con maggior carico di carburante e attacchi per vari tipi di carichi subalari, che fecero dell'Hunter un ottimo aereo da attacco al suolo. Nel 1955 si ebbe lo Hunter F.6 con il bordo d'attacco della parte esterna dell'ala ampliato, dando all'ala un aspetto tipico e migliorando notevolmente la maneggevolezza alle alte velocità. La possibilità di montare una serie di macchine fotografiche sul muso e l'esistenza di una versione biposto da addestramento fanno dell'Hunter un « sistema d'armi » completo e spiega la vasta diffusione di questo aereo presso le forze aeree di parecchie Nazioni minori.

The Hawker Hunter is a single-seater for day-time fighting which, although subsonic, has excellent manoeuvrability at all speeds and is still used today, 20 years after studies were first undertaken for its designing, by a number of air forces. The first Hunter F.1, with Rolls Royce Avon engine, and F.2, with Armstrong Siddley Sapphire engine, were delivered to R.A.F. detachments in 1954, replacing Meteor and Venom then in service. Its characteristics aroused the interest of a number of Nations and Hunter planes were exported to Switzerland, Sweden, India and Peru; they were also manufactured under license in the Netherlands and Belgium. In 1954 the F.4 version was built, allowing for an increased fuel load and connections for various types of under wing loads, which made Hunter an excellent aircraft for ground attack. In 1955 Hunter F.6 appeared with the leading edge of the outer wing extended, which gave the wing a typical aspect and improved considerably manoeuvrability at high speed. The possibility of mounting a series of cameras on the nose as well as the existence of a two-seater version for training make Hunter a complete system for army operations and this explains why this aircraft is so widespread among air forces of many minor countries.

Le Hawker Hunter est un chasseur diurne monoplace qui, bien que n'étant pas supersonique, possède d'excellentes qualités de manoeuvrabilité à toutes les vitesses; encore aujourd'hui, vingt ans après le début des études pour son élaboration, il est en dotation auprès de plusieurs forces aériennes. Les premiers Hunter F.1, avec moteur Rolls Royce Avon, et F.2, avec moteur Armstrong Siddley Sapphire, furent fournis aux détachements de la R.A.F. en 1954 en substitution des Meteor et des Venom alors en dotation auprès de ces mêmes détachements. Les caractéristiques de cet appareil attirèrent l'attention de nombreuses nations et les Hunter furent exportés en Suisse, en Suède, en Inde et au Pérou, et furent construits sur licence en Hollande et en Belgique. En 1954 fut créée la version F.4, ayant un plus important chargement de carburant et des attaches pour divers types de chargements fixés sous les ailes; ces caractéristiques firent de l'Hunter un excellent avion pour l'attaque au sol. En 1955 on eut le Hunter F.6 avec le bord d'attaque de la partie externe de l'aile amplifié, ce qui donnait à l'aile un aspect typique et améliorerait considérablement la manoeuvrabilité de l'appareil à de grandes vitesses. La possibilité de monter une série d'appareils photographiques sur le nez et l'existence d'une version biplace d'entraînement font du Hunter un « système d'armes » complet et expliquent la grande diffusion de cet appareil auprès des forces aériennes de plusieurs Nations mineures.

Hawker Hunter ist ein Tages-Einsatzjagdtflugzeug, das, auch wenn nicht Uberschallmaschine, doch ausgezeichnete Handhabungseigenschaften bei allen Geschwindigkeiten hat und heute noch, nach 20 Jahren von den Anfangsstudien über dessen Entwurf, sind damit viele Luftwaffen ausgerüstet. Die ersten Hunter F.1, mit Rolls Royce Avon-Motoren, und F.2, mit Armstrong Siddley Sapphire Motor, wurden 1954 an die R.A.F. Abteilungen abgegeben und ersetzt Meteor und Venom, mit denen sie damals versehen waren. Die Eigenschaften dieser Maschinen erweckten das Interesse vieler Länder: die Hunter wurden nach der Schweiz, nach Schweden, Indien und Peru ausgeführt und wurden in Holland und Belgien auf Lizenz hergestellt. 1954 erschien die Version F.4 mit höherer Kraftstoffbelastung und Anschlüsse für verschiedene Type Unterflügelbelastungen, die das Hunter zu einem ausgezeichneten Bodenangriffsflugzeug brachten. 1955 erschien das Hunter F.6 mit einem vergrößerten Anschlussrand der Flügelaussenseite, wodurch der Flügel einen typischen Aspekt erhielt und die Handhabung bei hohen Geschwindigkeiten wesentlich verbessert wurde. Die Möglichkeit, eine Reihe Photoapparate auf der Schnauze einzubauen und die Produktion einer zweisitziger Ausbildungsversion lassen das Hunter ein komplettes « Waffensystem » werden und erklären dessen Verbreitung bei den Luftwaffen vieler kleiner Länder.

## GLOSTER METEOR

Il biplano Gloster Gladiator, nel 1937, segnò la fine di un'epoca nella R.A.F.: il successivo prodotto della Gloster, il Meteor, sette anni dopo segnò l'inizio della propulsione a reazione nell'aeronautica inglese. E esso fu anche l'unico caccia a reazione impiegato dagli Alleati nella Seconda Guerra Mondiale: i primi Meteor Mk.I, potenziati da due reattori Rolls Royce W.2B/23 Welland I da 770 kg. di spinta e armati con quattro cannoni da 20 mm., furono infatti assegnati al No. 616 Squadron nel luglio del 1944 e impiegati per intercettare le bombe volanti V-1. La prima versione del Meteor ad essere prodotta in quantità fu la Mk.III, potenziata dai più potenti reattori Rolls Royce Derwent: alcuni di essi presero parte alle ultime azioni sulla Germania. Dopo la guerra, assieme al Vampire, il Meteor, nelle varie versioni, equipaggiò i reparti da caccia della R.A.F. e di varie altre Nazioni e furono impiegati operativamente in Corea e in Medio Oriente. Del Meteor sono state costruite anche alcune versioni biposto per la caccia notturna e per l'addestramento.

The twin engined Gloster Gladiator marked, in 1937, the end of an era for R.A.F.: the subsequent product of Gloster, the Meteor, marked, seven years later, the beginning of the jet propulsion era in British aeronautics. This aircraft was the only jet fighter used by the Allied armies during World War II: the first Meteor Mk.I, equipped with two 770 kg.; thrust Rolls Royce W.2B/23 Welland I jet engines and armed with four 20 mm. guns, were in fact assigned to No. 616 Squadron in July 1944 and used to intercept the V-1 rocket bombs. The first version of Meteor to be manufactured in large quantities was the Mk.III, equipped with the more powerful Rolls Royce Derwent jet engines: some of these took part in the last war operations carried out in Germany. After the war, together with the Vampire, the Meteor, in its various versions, was to equip R.A.F. fighter detachments as well as those of other countries and was used in operations in Korea and in the Middle East. From the Meteor two seater versions for night fighting and training have been developed.

Le biplan Gloster Gladiator marqua en 1937 la fin d'une époque dans la R.A.F.: sept ans après, le produit suivant de la Maison de Construction Gloster marqua le début de la propulsion à réaction dans l'aéronautique anglaise. Cet appareil fut aussi le seul chasseur à réaction utilisé par les alliés au cours de la Seconde Guerre Mondiale; en effet les premiers Meteor Mk.I, propulsés par deux réacteurs Rolls Royce W.2B/23 Welland I ayant 770 kg. de poussée et armés de quatre canons de 20 mm., furent fournis en dotation au N. 616 Squadron en juillet 1944 et utilisés ensuite pour intercepter les bombes volantes V-1. La première version du Meteor qui fut produite en série fut la Mk.III, propulsée par les réacteurs plus puissants Rolls Royce Derwent; certains de ces appareils prirent part aux dernières actions sur l'Allemagne. Après la guerre, le Meteor dans ses différentes versions ainsi que le Vampire furent fournis aux escadrilles de chasse de la R.A.F. et de diverses autres Nations et furent utilisés au cours des opérations en Corée et au Moyen Orient. Le Meteor fut aussi construit en d'autres versions biplace pour la chasse nocturne et pour l'entraînement.

1937 stellte der Zweidecker Gloster Gladiator das Ende einer Epoche der R.A.F. dar; das darauffolgende Produkt von Gloster, Meteor, stellte sieben Jahre später den Anfang des Reaktionsantriebes in der englischen Luftwaffe dar. Es war auch der einzelne Strahljäger, den die Alliierten im Zweiten Weltkrieg verwendeten: die ersten Meteor Mk.I, die mit zwei Drosselspulen Rolls Royce W.2B/23 Welland I zu 770 Stosskg. und mit vier Kanonen zu 20 mm. ausgerüstet waren, wurden nämlich an den No. 616 Squadron im Juli 1944 abgegeben und dazu verwendet, um die fliegenden Bomben V-1 abzusperren. Die erste mengenmässig hergestellte Meteorversion war die Mk.III, die mit grössten Drosselspulen Rolls Royce Derwent versehen war: einige nahmen den letzten Aktionen auf Deutschland teil. Nach dem Krieg wurde, zusammen mit dem Vampire, das Meteor in den verschiedenen Versionen an die Jagdabteilungen der R.A.F. und mehrere anderer Länder abgegeben; die beiden wurden bei Operationen in Korea und Mittelosten benutzt. Vom Meteor wurden auch einige Zweiplatz-Versionen für Nachtjagd und Ausbildung gebaut.

9		1 Distintivo N. 5 Squadron, Aviazione Indiana.	1 Badge of No. 5 Squadron, Indian Air Force.	1 Insigne N. 5 Squadron, Aviation Indienne.	1 Abzeichen Nr. 5 Squadron, Luftwaffe von Indien.
		2 Insegna nazionale Aviazione Indiana.	2 Ensign of Indian Air Force.	2 Emblème national de l'Aviation Indienne.	2 Nationalabzeichen der Luftwaffe von Indien.
		3 Insegna nazionale Aviazione Irachena.	3 Ensign of Iraqi Air Force.	3 Emblème national de l'Aviation Iraquienne.	3 Nationalabzeichen der Irakischen Luftwaffe.
14		4 Distintivo portato da un reparto dell'Aviazione Giordana.	4 Badge borne of a detachment of the Jordan Air Force.	4 Insigne porté par un détachement de l'Aviation Jordanienne.	4 Abzeichen einer Abteilung der Luftwaffe Jordaniens.
		5 Insegna nazionale Aviazione Giordana.	5 Ensign of Jordan Air Force.	5 Emblème national de l'Aviation Jordanienne.	5 Nationalabzeichen der Luftwaffe Jordaniens.
15		6 Distintivo N. 20 Squadron, R.A.F.	6 Badge of No. 20 Squadron, R.A.F.	6 Insigne N. 20 Squadron, R.A.F.	6 Abzeichen Nr. 20 Squadron, R.A.F.
		7 Insegna nazionale Aviazione Inglese.	7 Ensign of British Air Force.	7 Emblème national de l'Aviation Anglaise.	7 Nationalabzeichen der Englischen Luftwaffe.
		8 Insegna nazionale Aviazione Siriana.	8 Ensign of Syrian Air Force.	8 Emblème national de l'Aviation Syrienne.	8 Nationalabzeichen der Syrischer Luftwaffe.
16		9 Distintivo N. 14 Squadron « The Blue Diamonds », R.A.F.	9 Badge of No. 14 Squadron « The Blue Diamonds », R.A.F.	9 Insigne N. 14 Squadron « The Blue Diamonds », R.A.F.	9 Abzeichen Nr. 14 Squadron « The Blue Diamonds », R.A.F.
		10 Distintivo N. 323 Squadron, Aviazione Olandese.	10 Badge of No. 323 Squadron, Dutch Air Force.	10 Insigne N. 323 Squadron, Aviation Hollandaise.	10 Abzeichen Nr. 323 Squadron, Holländischer Luftwaffe.
		11 Distintivo N. 325 Squadron, Aviazione Olandese.	11 Badge of No. 325 Squadron, Dutch Air Force.	11 Insigne N. 325 Squadron, Aviation Hollandaise.	11 Abzeichen Nr. 325 Squadron, Holländischer Luftwaffe.
		12 Distintivo N. 7 Squadron, Aviazione Belga.	12 Badge of No. 7 Squadron, Belgian Air Force.	12 Insigne N. 7 Squadron, Aviation Belge.	12 Abzeichen Nr. 7 Squadron, Belgischer Luftwaffe.
		13 Distintivo (di « coda ») N. 759 Squadron, F.A.A.	13 Badge (on the tail) of No. 759 Squadron, F.A.A.	13 Insigne (de « queue ») N. 759 Squadron, F.A.A.	13 Abzeichen (auf dem « Heck ») N. 759 Squadron, F.A.A.
		14 Insegna Ufficiali (« Flying Training »), F.A.A.	14 Official Ensign (« Flying Training »), F.A.A.	14 Emblème Officiers (« Flying Training »), F.A.A.	14 Abzeichen Offiziere (« Flying Training »), F.A.A.
		15 Distintivo N. 724 Squadron, Aviazione Danese.	15 Badge of No. 724 Squadron, Danish Air Force.	15 Insigne N. 724 Squadron, Aviation Danoise.	15 Abzeichen Nr. 724 Squadron, Dänische Luftwaffe.
		16 Distintivo N. 764 Squadron, R.A.F. (F.A.A.).	16 Badge of No. 764 Squadron, R.A.F. (F.A.A.).	16 Insigne N. 764 Squadron, R.A.F. (F.A.A.).	16 Abzeichen Nr. 764 Squadron, R.A.F. (F.A.A.).