

# הוקר האנטר

מאת אבינעם מיסניקוב

## על המטוס

סי הסייבר, מטאור וומפייר וונום בפיקוד הקרב ובטייסות ח"א המלכותי בגרמניה ובשנת 1957 הפעילו את ההנטר לא פחות מ-19 טייסות. בשנה זו החל דגם F.MK.6 להכנס לשירות ולהחליף את דגמי 4 ו-5. דגם זה היה בעל מנוע חזק יותר, דבר שגרם לתופעות הרמת אף במהירויות גבוהות. תופעה זו נפתרה ע"י הגדלה של שפת ההתקפה בקצות הכנף, דבר שנתן לכנף צורה של שן משור. במטוסים מדגם זה היה אפשרי לזנק לירות מהר יותר עקב המעבר לשימוש במערכת התנעה מסוג AVPIN. עקב שיפור הביצועים בגוף בה, יכול היה כעת המטוס להתמודד עם רוב יריבו ולירות מפציצים מסוג B-45 וקנברה, אך בינתיים פותחו מטוסי קרב טובים יותר כמו ה-F-100 סופר סייבר והמיראז' וימיו של ההנטר כמטוס יירוט היו ספורים.

חיל האוויר המלכותי הפעיל את ההנטר גם כמטוס צוות אירובטי בטייסת 111 שכונה "בלאק ארוס" ובצוות של טייסת 92 שכונה "בלו דיאמונדס". חברת הוקר פיתחה במקביל כיוזמה פרטית דגם אימון דו מושבי של המ"טוס שהיה מבוסס על דגם 4 למרות שלדגם 6 היה מנוע חזק יותר. דגם ה-T.7 טס לראשונה ביולי 1955 ובו בוטל מארז התותחים והוחלף בתותח יחיד בצד ימין של הגוף. הדגם היה מוגבל בביצועיו, והמהירות המירבית המותרת היתה מאד 0.88 עד ששופר חיפוי החופה. לדגם זה הוסף מצנח מעצור במיכל זרמי מעל לצינור הפליטה, והוא נכנס לשירות ח"א המלכותי ביח' החסבה המבצעית מס' 229 ביולי 1958. כמה מטוסים הופעלו ע"י הצי המלכותי (עם וו עזירה) בסימון T.8. אח"כ נכנסו לשירות דגם T.8B ו-T.8C עם ציוד ניווט משופר, ללא תותחים ועם פנס נחיתה בחרטום.

אב הטיפוס המקורי של המטוס הוסב לדגם F.MK.3 עם חרטום מחודד, חופה חדשה, מנוע איוון RA.7R עם מבער אחורי ומעצורי צלילה משני צידי הגוף. מטוס זה קבע מספר שיאים וביניהם שיא עולמי למהירות בתאריך 7.9.1963. אך למרות כל זאת, לא נכנס ליצור סדרתי.

ימיו של ההנטר כמטוס יירוט תמו בשנת 1963 כשנכנס לשירות מטוס הליו"טנינג, ומעטה הוטס למשימות תקיפה בלבד. הדגם הבא שנכנס לשירות היה FGA.MK.9 שהיה בעל כנפיים שחוזקו עוד יותר לנשיאת חימוש ונתיקים, קיבולת חמצן גדולה יותר, ומצנח עזירה. דגם זה נכנס לשירות בטייסת מס' 9 של ח"א המלכותי בינואר 1960 ולאחר מכן בעוד כמה טייסות שהפילו את המטוס מבצעית נגד מורדים בעדן ובבורנאו.

הדגם הבא היה F.R.MK.10 שיועד לסיור-צליל חמוש והוא הופעל בטייל"סות בגרמניה ובמזרח הרחוק.

הצי המלכותי רכש מטוסים חד מושביים עם פנסי נחיתה בחרטום מדגם GA.11 לשם אימון מבצעי ולאימון תותחני הנ"מ באניות הצי את דגם FR.MK.10 לצילום עם מצלמות בחרטום ואת דגמי T.MK.8B ו-T.MK.8C לאימון שהופעלו ביחידת FRADU.

בשנת 1970 הוחל בהוצאת דגמי 9 ו-10 משירות ואלו הוחלפו ע"י מטוסי פאנטום, בוקניר והרייר, אך בכך לא תם שירותו של המטוס. בחברת ברי"טש אירוספייס הופעלו מטוסים מדגם T.8M שהורכב להם חרטום של מטוס הסי-הרייר והם שימשו לאימון טייסים בהפעלת מכ"מ ה"בלו פוקס" החדש.

דגם נוסף-T.MK.12 שנועד לאימון צוותים למטוס ה-TSR.2 לא נכנס ליצור עם ביטול פרויקט ה-TSR.

סיכום: בסך הכל סופקו לחיל האוויר המלכותי קרוב ל-1100 מטוסים חד"שים, שטסו ב-35 טייסות שונות. אחרוני מטוסי ההנטר יצאו משירות ח"א המלכותי בשנת 1994 אחרי 40 שנות שירות.

חברת הוקר עבדה לאחר מלחמת העולם ה-II על פיתוח כמה דגמים של מטוסי קרב סילוניים, והראשון שנכנס ליצור סדרתי היה הסי-הוק, שהיה מטוס קרב ימי לנושאות מטוסים, לאחר מכן פותח דגם P.1052 שהיה פיתוח של הסי-הוק בעל כנף משוכה לאחור, ונראה מבטיח מספיק כדי להחשב יורשו של המטאור, אך היו גם דגמים שהיו טובים יותר, אחד מהם פותח לפי מפרט מיניסטריון האוויריה הבריטי F.3/48 וסומן P.1067. דגם זה תוכנן ע"י סר סידני קאם, המפתח והמתכנן של מטוסי ההוריקן והסי-הוק, והיה נסיונו של קאם לענות על דרישות מפרט F.43/46 שהוחלף ע"י המפרט F.3/48, ש"נתפר" לפי ביצועי אב הטיפוס P.1067.

שלושה אבות הטיפוס של דגם P.1067 תוכננו לשאת מארז ובו 4 תותחי 30 מ"מ ותחמושת, הניתן להחלפה מהירה, בדומה לזה שבמטוסי הסופר מיסטר והווסטור הצרפתיים, שניים מהם תוכננו להיות מונעים במנוע דגם AJ-65 (איוון) תוצרת רולס רויס והשלישי במנוע דגם F.9 תוצרת מטרוויק (שנדע אח"כ בכינוי "סאפיר" כשיוצר ע"י חברת ארמסטרונג סידל).

תכנון פרטני החל בחברת הוקר בסוף שנת 1948 אך רק בתחילת 1950 היתה החברה מוכנה להמשיך בהרכבת אב הטיפוס. בינתיים קיבלה החברה הזמנה ל-400 מטוסים, חציים עם מנוע איוון וחציים עם מנוע סאפיר ואז הוחל בהרכבת אב הטיפוס וזה היה מוכן להרצות קרקעיות בתחילת 1951.

ניסויי הסעה החלו בבסיס הניסויים בוסקומב דאון ע"י טייס הניסוי הראשי של הוקר נוויל דיוק, לאחר טיסת הבכורה בתאריך 20.7.1951 בוצעו מספר טיסות ואז הוחזר המטוס להוקר במפעל בדונספולד להמשך פיתוחו. בין היתר הוצג אב הטיפוס בתערוכה האווירית בפרנבורו, ובשנת 1952 הוטס בכמה טיסות מתוקשרות אל מעבר למהירות הקול ע"י נוויל דיוק.

הפרוייקט נכנס לעדיפות עליונה עם כניסת שני אבי הטיפוס הנוספים לתכנית הניסויים, והמטוס הסדרתי הראשון מדגם F.MK.1 טס לראשונה בתאריך 16.5.1953. במטוס זה ובעוד 22 מהמטוסים הראשונים השתמ"שו לניסויים ואז החלו לצוץ בעיות. הפעלת המדפים כמעצורי צלילה גרמה לאירועים רבים של עילרוד חריף במהירויות גבוהות, וכתוצאה מכך הועבר מעצור הצלילה לתחתית הגוף אך גם כאן הפיתרון לא היה מושלם מפני שחייב סגירת המעצור עם הורדת כני הנסע. ירי התותחים הוגבל לגובה נמוך מפני שגזי הפליטה גרמו להזדקרויות מדחס במנוע (תופעה ידועה במ"טוסי השחק...). המטוסים שהונעו במנועי סאפיר לא סבלו מבעיה זו. בעיית חימוש נוספת היתה שחוליות הקישור של הפגזים הופלטו אל מחוץ למטוס וגרמו לנזק. בעיה זו נפתרה ע"י הוספת מיכלים לאיסוף החוליות שמוקמו בבליטות בצידי החרטום מדגם F.MK.4 ואילך (וכונו "סברינה", והוספו לדגמים המוקדמים מאוחר יותר). דגם F.MK.1 נכנס לשירות בטייסת 43 של חיל האוויר המלכותי הבריטי ביולי 54 ודגם F.MK.2 בנובמבר בטייסת 257. שני הדגמים סבלו מקיבולת דלק נמוכה, תופעה שהוקר חיפשה לה פיתרון בדחיפות.

בעיצומו של פיתוח דגם F.MK.3 עם מנוע בעל מבער אחורי, נכנס לשי"רות דגם F.MK.4 בטייסת 54 במרץ 1955 והחליף שם את המטוסים מדגם F.MK.1. למטוסים מדגם 4 היו כנפיים מחוזקות שאיפשרו נשיאת חימוש לתקיפה, וכמות דלק נוספת, שהאריכה את שהיית המטוס באויר לשעה ו-25 דקות.

חודש לפני דגם 4 נכנס דגם F.MK.5 לשירות, בטייסת 263. דגם זה היה דומה לדגם 4 אך הונע במנוע סאפיר והיה הראשון שהופעל מבצעית, וזאת נגד מטרת מצריות במסגרת מבצע "מוסקיטר" בשנת 1956.

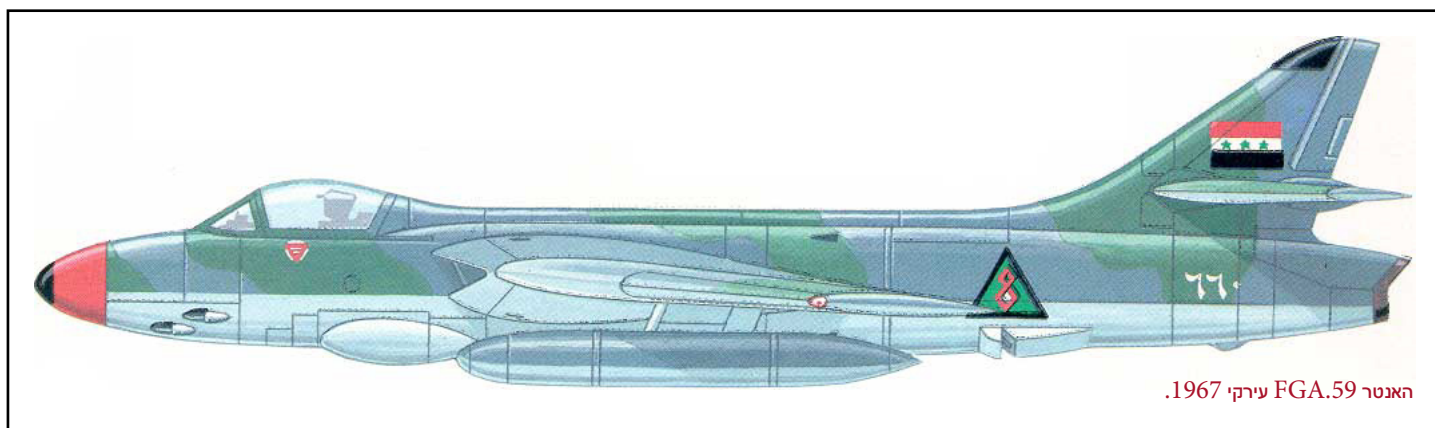
כניסתם של מטוסי ההנטר לשירות הואצה, והמטוסים החליפו את מטו"



טבלה מס' 1- יצור מטוסי הנטר חדשים.

מדינה	חברה	מפעל	דגם	כמות	הערות
בריטניה	הוקר	קינגסטון	P.1067	3	אבי טיפוס
בריטניה	הוקר	קינגסטון	P.1083	1	אבי טיפוס
בריטניה	הוקר	קינגסטון	F.MK.1	113	לח"א הבריטי
בריטניה	הוקר	בלקפול	F.MK.1	26	לח"א הבריטי
בריטניה	א.וו.*	קובנטרי	F.MK.2	45	לח"א הבריטי
בריטניה	הוקר	קינגסטון	F.MK.4	190	לח"א הבריטי
בריטניה	הוקר	בלקפול	F.MK.4	177	לח"א הבריטי
הולנד	הוקר	הולנד	F.MK.4	6	לח"א ההולנדי
הולנד	פוקר	סחיפול	F.MK.4	96	לח"א ההולנדי
בלגיה	SABCA	גוסלייה	F.MK.4	64	לח"א הבלגי
הולנד	פוקר	סחיפול	F.MK.4	48	לח"א הבלגי
בריטניה	א.וו.*	קובנטרי	F.MK.5	119	לח"א הבריטי
בריטניה	הוקר	קינגסטון	P.1099	1	א"ט לדגם F.MK.6
בריטניה	הוקר	קינגסטון	F.MK.6	264	לח"א הבריטי
בריטניה	פוקר	סחיפול	F.MK.6	93	לח"א ההולנדי
בריטניה	פוקר	סחיפול	F.MK.6	56	לח"א הבלגי. יוצר והורכב ע"י פוקר
בריטניה	פוקר	סחיפול	F.MK.6	59	לח"א הבלגי. הורכב ע"י חב' פיירי בבלגיה
בריטניה	פוקר	סחיפול	F.MK.6	29	לח"א הבלגי. הורכב ע"י חב' SABCA בבלגיה
בריטניה	א.וו.*	קובנטרי	F.MK.6	100	לח"א הבריטי
בריטניה	א.וו.*	קובנטרי	F.MK.6A	24	לח"א הבריטי
בריטניה	הוקר	קינגסטון	P.1101	2	א"ט דגם T.7
בריטניה	הוקר	קינגסטון	T.MK.7	45	לח"א הבריטי
בריטניה	הוקר	קינגסטון	T.MK.7	10	לח"א ההולנדי
בריטניה	הוקר	הולנד	T.MK.7	10	לח"א ההולנדי
בריטניה	הוקר	קינגסטון	T.MK.8	10	לצי הבריטי
בריטניה	הוקר	קינגסטון	F.MK.50	24	לח"א השוודי כ-J34
בריטניה	הוקר	בלקפול	F.MK.50	96	לח"א השוודי כ-J34
בריטניה	הוקר	קינגסטון	F.MK.51	30	לח"א דנמרק
בריטניה	הוקר	קינגסטון	T.MK.53	2	לח"א דנמרק
בריטניה	הוקר	קינגסטון	F.MK.56	144	לח"א הודו
בריטניה	הוקר	קינגסטון	F.MK.58	88	לח"א השוויצרי
בריטניה	הוקר	קינגסטון	T.MK.66	22	לח"א ההודי
בריטניה	הוקר	קינגסטון	T.MK.66B	1	לח"א ירדן
בריטניה	הוקר	קינגסטון	T.MK.8	10	לצי המלכותי הבריטי

\* א.וו.- ארמסטרונג ויטורת'.



האנטר FGA.59 עירקי 1967.

טבלה מס' 2- שיפוך והסבת מטוסים משומשים במפעלי הוקר סידלי ומכירתם מחדש.

הערות	כמות	שופץ והוסב מ-
דגם P.1181	2	אב טיפוס
דגם T.MK.7 לח"א הבריטי	5	דגם F.MK.4 בריטי
דגם T.MK.7A לח"א הבריטי	5	דגם F.MK.4 בריטי
דגם T.MK.8 לצי הבריטי	18	דגם F.MK.4 בריטי
דגם T.MK.8B לצי הבריטי	3	דגם F.MK.4 בריטי
דגם T.MK.8C לצי הבריטי	10	דגם F.MK.4 בריטי
דגם T.MK.8M לצי הבריטי	3	
דגם FGA.MK.9 לח"א הבריטי	128	דגם F.MK.6 בריטי
דגם FGA.MK.9 לח"א רודזיה	12	דגם F.MK.6 בריטי
דגם FR.MK.10 לח"א הבריטי	33	דגם F.MK.6 בריטי
דגם GA.MK.11 לצי הבריטי	40	דגם F.MK.4 בריטי
דגם PR.MK.11		דגם F.MK.4 בריטי
דגם MK.12	1	דגם F.MK.6 בריטי
דגם F.MK.52 לח"א פרו	16	דגם F.MK.4 בריטי
דגם F.MK.56 לח"א הוודי	16	דגם F.MK.6 בריטי
דגם FGA.MK.56 לח"א הודו	53	דגם F.MK.6 בלגי, הולנדי, בריטי
דגם F.MK.57 לח"א כוויית	6	דגם F.MK.6 בלגי
דגם F.MK.58A לח"א שווייץ	52	דגם F.MK.6 בריטי
דגם FGA.MK.59 לח"א עירק	24	דגם FGA.MK.9 בלגי, הולנדי
דגם FGA.MK.59A לח"א עירק	18	דגם FGA.MK.9 בלגי, הולנדי
דגם FR.MK.59B לח"א עירק	4	דגם FGA.MK.9 בלגי, הולנדי
דגם T.MK.62 לח"א פרו	1	דגם F.MK.4 בריטי
דגם T.MK.66B לח"א ירדן	3	דגם F.MK.6 בלגי
דגם T.MK.66C לח"א לבנון	3	דגם F.MK.6 בלגי
דגם T.MK.66D לח"א הודו	12	דגם F.MK.6 בלגי, הולנדי, בריטי
דגם T.MK.66E לח"א הודו	5	דגם F.MK.6 בריטי
דגם T.MK.67 לח"א כוויית	5	דגם F.MK.6 הולנדי
דגם T.MK.68 לח"א שווייץ	8	דגם F.MK.50 שוודי דגם 6 בריטי
דגם T.MK.69 לח"א עירק	5	דגם F.MK.6 בלגי
דגם FGA.MK.70 לח"א לבנון	6	דגם F.MK.6 בריטי
דגם FGA.MK.70A לח"א לבנון	4	דגם F.MK.6 בריטי
דגם FGA.MK.71 לח"א צ'ילה	28	דגם MK.4 בלגי, הולנדי, בריטי
דגם FR.MK.71A לח"א צ'ילה	6	דגם MK.4 בלגי, הולנדי, בריטי
דגם T.MK.72 לח"א צ'ילה	5	דגם MK.4 בלגי, הולנדי, בריטי
דגם FGA.MK.73,73A,73B לח"א הירדני	23	דגם FGA.MK.9 בריטי
דגם FGA.MK.78 לח"א קטר	3	דגם F.MK.6 הולנדי
דגם FGA.MK.74 לח"א סינגפור	12	דגם F.MK.6 בריטי
דגם FGA.MK.74A,B,FR.MK.74B לח"א סינגפור	26	דגם F.MK.6 בריטי
דגם T.MK.75A T.MK.75 לח"א סינגפור	9	דגם F.MK.6 בריטי, הולנדי
דגם FGA.MK.76 לח"א אבו דאבי	7	דגם F.MK.4 בריטי
דגם FR.MK.76A FGA.MK.76A לח"א אבו דאבי	3	דגם F.MK.6 בריטי
דגם T.MK.77 לח"א אבו דאבי	2	דגם T.MK.7 הולנדי
דגם FGA.MK.78 לח"א קטר	3	דגם F.MK.6
דגם T.MK.79 לח"א קטר	1	דגם T.MK.7 הולנדי
דגם FGA.MK.80 לח"א קניה, נמכרו לזימבבואה	4	דגם F.MK.4 בריטי
דגם T.MK.81 לח"א קניה, נמכרו לזימבבואה	2	דגם T.MK.7 בריטי
	700	סה"כ שופצו והוסבו

## ההנטר בחילות אויר בעולם.

שנת 1956 היועצים הבריטיים מירדן. אולם משנת 1958 בעקבות המהפכה בעירק סופקו לחיל האויר המלכותי הירדני במימון אמריקאי 12 מטוסי הנטר משופצים מדגם F.MK.6 ומטוס אימון דו מושבי מדגם T.MK.66B. המטוסים שהגיעו שוכנו בבסיס מפרק והוטסו ע"י טייסת מס' 1. טייסת זו הגיעה לכשירות מבצעית תוך זמן קצר יחסית.

בתאריך 1.7.1960 התרסק הנטר מספר 701 ובספטמבר 1960 התרסק הנטר מספר 707 כנראה עקב תקלה. בשנת 1962 הוקמה טייסת מס' 2 עם מטוסי סי הנטר, ובשנת 1964 סופקו עוד 8 מטוסים מדגם התקיפה FGA.MK.9 מעודפי ח"א המלכותי הבריטי ומטוס אימון נוסף מדגם T.MK.66B שש"פ והוסב ממטוס דגם 6 שהיה בשירות ח"א הבלגי. בשנה זו הוקם הצוות האירובטי "היהלום האשמי" ובו 9 מטוסי הנטר. הוא הוקם, אומן והובל ע"י הטייס הפקיסטני לויטנט חמיד אנואר, וביצע את הופעתו הראשונה בתאריך 4.11.1964 לפני המלך חוסיין ופמלייתו בבסיס מאפרק.

בתאריך 21.12.1964 נוצר מפגש בין ההנטרים של הטייסת שהחלו לטוס בקרבת הגבול עם ישראל ובין מטוסי חיל האויר. באותו יום טסו מטוסי הטייסת בזוגות באיזור הר חברון, וכשחצה זוג אחד את הגבול, הופנו לע"ב בנס מטוסי שחק של טייסת 101 שהיו באותה עת באויר ואחרים שהזנקו מחצור. מפקד ח"א אישר לפתוח באש ומעל עין גדי נוצר מגע. אחד ההנטרים ניתק מגע וזוג שחקים שהטיסו עודד שגיא ומיכאל ברום (בשחק 27) רדף אחריו. כתוצאה מחוסר נסיון של טייסי השחק כמעט הופל שגיא ע"י ההנטר, שלבסוף הצליח לחמוק, ואילו לברום נגרם הדלק 800 מטר לפני המסלול בחצור והוא נטש את המטוס.

בתאריך 13.11.1966, יצא כח צה"ל למבצע "מגרסה", או כפי שנודע לצ"ב בור מאוחר יותר כ "פעולת סמוע". מטרת המבצע היתה לפגוע במחבלי ה"פתח" שעשו את הכפר סמוע בדרום הר חברון לבסיס יציאה לפעולות טרור וחבלה בשטח ישראל. זוג מטוסי שחק מטייסת 119 שאותם הטיסו מפקד הטייסת רס"ן רן רונן (פקד) וסרן אברהם שלמון הזנקו מתל נוף כדי לפטרל בגבה נמוך ולהגן על הכח. מהצד הירדני הזניקה טייסת 1 מבנה הנטרים אותו הוביל מפקד הטייסת. המבנה היה חמוש לתקיפת כוחות צה"ל הפועלים בסמוע. עם התקרבות המבנה הירדני לאיזור הוא נקלט על מסכי המכ"ם בישראל והבקר הפנה את רונן ושלמון לעברו. מטוסי השחק טסו מזרחה, וכשפנו לכיוון דרום גילה רונן זוג הנטרים שטס לעברם בגובה נמוך. אלו היו סג"מ מואפק סאלטי ובן זוגו מולאזם אוול אחסאן שורדום. רונן ושלמון פנו לקראתם וההנטרים טסו אליהם בהתקפת מצח (הד און) כשהם יורים על השחקים. התפתח קרב אויר ארוך וחריף, ולאחר 5 דקות פנה סאלטי מזרחה. רונן רדף אחריו וניסה לשגר טיל שפריץ אך זה לא פעל. ההנטר ירד לגובה נמוך והמרדף המשך בתוך ואדיות כשההנטר מתחמק ולבסוף נאלץ למשוך מעל לגבעה ונשאר בגובה 100 רגל. רונן נכנס מתחתיו, ירה צרור של 25 פגזים מטווח 250 מטר כשהוא משתמש בכוונת המכנית. הפגזים פגעו בשורש כנף ימין של ההנטר, במטוס פוצץ אש והחלו לעוף ממנו חלקים. הטייס הירדני נטש והמטוס התרסק והתפוצץ על הקרקע. מצנח הטייס לא נפתח וסאלטי נהרג.

ב- 5.6.1967 כשפרצה מלחמת 6 הימים, היו 18 מטוסי הנטר בבסיס מאפרק וכמה מהם פרסו לבסיס עמאן שהיה בסיס פריסה. בעקבות קבלת מסרים ממצרים שהודיעו על תקיפות חיל האויר הישראלי ועל הצלחות מצריות בקרבות, הורה המלך חוסיין למפקד החזית הירדנית במפקדה המזרחית ברבת עמון לפתוח חזית לחימה חדשה, תותחי ה"לונג טום" הירדניים החלו להפגיז את ישראל, והשריון הירדני החל לנוע מערבה.

בינתיים הגיעו לבסיס עמאן של ח"א הירדני (שי"ת הבינ"ל של רבת עמון) שישיית הנטרים חמושה שנשלחה לעזרה ע"י ח"א העירקי מבסיס H-3. בשעה 11:50 המריא מבנה ראשון ממפראק לתקיפת בסיס רמת דוד. עקב חוסר במודיעין ועקב טיסה בגובה נמוך לא הצליחו מטוסי המבנה למצוא את הבסיס ולכן תקפו את השדה במגידו, פנו צפונה לעבר נהלל ושיגרו רק"טות על הלולים והרפתות במושב.

באותה עת היו בבסיס רמת דוד שני מטוסי מיראז' של טייסת הסילון הר"אשונה בכוננות לירוט ובהם הטייסים עזרא דותן (בבן) ודרור אבנרי. הם הבחינו בשני ההנטרים שצללו לירי רקיטות על נהלל. המיראזים הניעו וה"מריאו תוך דקה וחצי, פנו מזרחה ורדפו אחרי ההנטרים עד לעמק בית שאן אך ההנטרים הצליחו לחמוק בגובה נמוך וחזרו לבסיסם.

מבנה שני של הנטרים המריא ממפראק, חדר לארץ והגיע עד לאיזור התע"ש של נתניה, שם תקף בתותחיו את מפעל התרופות "אביק".

שני מבנים נוספים הגיעו לפתח תקווה ותקפו את שדה החירום שבכפר ס"ר רקין (שם פעל בשנות ה-50 ביה"ס לטיסה). לשדה זה פרסו מטוסי נורד של טייסת 103, אחד מהם, בעל הסימון 4X-FAX שעמד ליד המסלול נפגע

ההנטר יוצא ונמכר ל-19 מדינות והוא יוצר ברשיון בהולנד ובבלגיה. ההנ"ל נדדים הפעילו את דגמי 4,6,7 משנת 1956 עד 1968, הבלגים את דגמי 4 ו-6 משנת 1956 כשלאימון השתמשו במטוסים ההולנדיים. הם הוציאו את מטוסי ההנטר משירות בשנת 1963 למרות שרבים מהם יצאו משירות כבר בשנת 1957. חברת הוקר קנתה את המטוסים הני"ל שהיו במצב מצויין, שי"פצה ושדרגה אותם ומכרה אותם בשנית.

חיל האויר השוודי הפעיל את דגם F.MK.50 עם טילי אויר אויר מדגם סי"ל דווינדר (סימון שוודי J-34) משנת 1955 עד שנת 1966 עת הוחלף ע"י מטוסי הסאב דראקן, דנמרק הפעילה את דגם F.MK.51 וכמה מדגם F.MK.53 (שדומה לדגם T.MK.7 אך עם כנפיים של דגם 4) משנת 1955 עד שנת 1974. שוייץ הפעילה את דגמי F.MK.58, F.MK.50, F.MK.6 ו-T.MK.68 במשך הזמן הארוך ביותר-משנת 1958 עד שנת 1995. דגם 58 היה בעצם דגם 9 בתוספת מצנח מעצור. במשך תקופת שירותם הושבחו ההנטרים השוודיים ע"י הוספת יכולת שיגור טילי סיידווינדר וטילי מאווריק, ולבסוף, תחת פרויקט "הנטר 80" הגדלת מיכלי ה"סיברניה" כדי שיכלו מפזרי מוך ונורים, התקנת מקלט אותות מכ"מ בחרטום והוספת נקודות תלייה לח"ל מוש בכנפיים שאיפשרו להם לשאת רקיטות אויר קרקע 80 מ"מ ופצצות מצר. השווייצרים גם הטיסו את המטוס בצוות האירובטי של חיל האויר שלהם ה"פטרואיל דה סוויס". לאחר שיצאו משירות, רבים מהם מוטסים ע"י בעלים פרטיים.

בחיל האויר ההודי הופעלו מטוסים מדגם (F.MK.56A ו-T.MK.66D/E) משנת 1957 עד תחילת שנות ה-1980. חיל האויר ההודי המשיך להפעיל מספר קטן של מטוסים לגרירת מטרות עד שנת 2000. מטוסי ההנטר ההנ"ל דיים השתתפו בקרבות נגד פקיסטן בשנים 1965 ו-1971, הוכיחו את עצמם כמטוסי תקיפה מצויינים כשגבו מחיר כבד מהשריון הפקיסטני. בקרבות אויר בשנת 1965 הופלו 8 הנטרים הודיים לעומת 6 מטוסי סייבר פקיסטניים. הפקיסטנים משכו את ההנטרים לקרבות אויר בגבהים נמוכים ובמ"הירויות נמוכות, שם ביצועי ההנטר ירדו והגיעו לאלה של הסייבר. בשנת 1971 הופלו 6 הנטרים לעומת 8 או 9 סייברים. עוד 3 הנטרים הופלו ע"י מטוסי מיג 19 וארבעה נוספים ע"י מטוסי מיראז' פקיסטניים.

באותו איזור הופעל ההנטר ע"י ח"א של סינגפור משנת 1970- דגמי F.GA. MK.74, FR.MK.74 A, B ו-T.MK.75A.

בדרום אמריקה השתמשו בהנטר כמה מדינות: חיל האויר של פרו הפעיל את דגמי F.MK.52 ו-T.MK.62 משנת 1956-1980, חיל האויר של צילה הפעיל את דגמי FGA.MK.71, FR.MK.71A ו-T.MK.72 משנת 1966 עד 1996, באפריקה הפעיל חיל האויר של קניה את דגמי F.GA.MK.9 ו-T.MK.81 משנת 1974 עד 1979, וחיל האויר של רודזיה/זימבבואה הפעיל את דגמי F.GA.MK.9 ו-T.MK.80 משנת 1963.

במזרח התיכון הופעל המטוס ע"י ח"א של אבו דאבי בדגמי F.GA.MK.76 ו-FR.MK.76A, T.MK.77 משנת 1970 עד שהוחלפו ע"י מטוסי מיראז' ואז חלקם נמכרו לסומליה, ח"א של קטר את דגמי T.MK.79, F.GA.MK.79 משנת 1969 עד שהוחלפו ע"י מטוסי אלפא גיט בשנת 1980, ערב הסעודית הפעילה מספר קטן של דגמי T.MK.7, F.MK.6 משנת 1966 עד אמצע שנות ה-70 כתחליף זמני עד שיגיעו מטוסי הלייטנינג ואז נתרמו 3 המטוסים החד-מושביים שנשארו לירדן, ושני המטוסים הדו-מושביים הוחזרו לבריטניה. ח"א של כווית קיבל את דגמי T.MK.67, F.GA.MK.57 כתוצאה של ברית הגנה עם בריטניה משנת 1965 עד שנת 1976 עת הוחלפו במטוסי סקיי הוק, ח"א הלבנוני את דגמי T.MK.66C, F.GA.MK.70(A), F.MK.6 (ראה פירוט בנפרד) ירדן את דגמי FR.MK.10, FR.MK.9, F.GA.MK.9, T.MK.66B, MK.73B משנת 1958 עד אמצע שנות ה-70, ואז העבירה את 31 המטוסים שנשארו לח"א של עומן (ראה פירוט בנפרד), חיל האויר של עומאן הפעיל הנטרים מעודפי ח"א המלכותי, מעודפי ח"א הכוויתית וכא"מור מעודפי ח"א הירדני משנת 1975 עד אמצע שנות ה-80, וח"א העירקי את דגמי T.MK.69, F.GA.MK.59 (A,B), F.MK.6 משנת 1958 עד אמצע שנות ה-80 (ראה פירוט בנפרד).

## ההנטר בחיל האויר המלכותי הירדני

ממלכת ירדן היתה קשורה באופן מסורתי עם בריטניה. חיל האויר המלכותי הירדני אומן ע"י מדריכים בריטיים והטיס מטוסים בריטיים. מטוס הקרב העירקי של חיל זה עד למבצע קדש היה ה"יומפיר" ש-11 מסוגו נת"רמו ע"י הבריטים.

בעקבות תוצאות מבצע קדש ומבצע "מוסקיטר" שלאחריו סולקו בסוף

מרוקטות והושמד. כן נפגע ונשרף שם מטוס פייפר.

באוויר נשאר הנטר נוסף, כנראה של סאיפול עזאם שניסה לפגוע במיסטרים אך ללא הצלחה.

בעקבות הדיווחים על מטוסי ההנטר באיזור שדה מאפרק הפנתה מפקדת ח"א הישראלית לחיפוי זוג מטוסי מיראז' מטייסת 101 שהיו בדרכם למצ"רים. הטייסים יפתח ספקטור ואמנון שמיר פיטרלו מעל לשדה ובאותו זמן תקפה שם רביעית מטוסי סופר מיסטר מטייסת 105 שהופנתה כשהיתה בדרכה לתקיפת שדה סייקל בסוריה ושאותה הוביל אריק עזוז. מיד אחר כך הגיעה לשדה רביעית אורגנים של טייסת 113 שהפציצו, צלפו ועזבו. לבסוף הגיעה רביעיה שניה מטייסת 113 שסיימה את השמדת השדה על מטוסי ומתקניו.

בשעה 12:34 הוזנק מתל נוף זוג מיראז'ים של טייסת העטלף ובהם רס"ן עודד שגיא וסגן איתמר נוינר. לאחר ההמראה הפנה אותם הבקר לפיטרול בין רמלה לסירקין ואח"כ ליירוט ההנטרים שתקפו את שדה סירקין, אך אלה כבר חמקו. לאחר מכן הפנה אותם הבקר ליירוט שני הנטרים שאותרו טסים מכיוון מאפרק לכיוון ישראל. הירוט בוצע ליד רבת עמון ובו הפיל עודד שגיא הנטר אחד בתותחים לאחר שיגור נפל של טיל שפריר. ההנטר השני הצליח לנתק מגע ולחזור לבסיסו.

מטוסי ההנטר שחזרו תודלקו וחומשו במאפרק לתקיפה נוספת שיועדה לה"תבצע שעה מאוחר יותר.

את בסיס רבת עמון תקפה בתחילה רביעית מיראז'ים של טייסת 119 שהו"פנתה אליו מדרכה לתקיפת גרדקה. לאחר מכן רביעית אורגנים מטייסת 113 שהשמדה שני הנטרים, אח"כ רביעית אורגנים מטייסת 107, רביעית מיראז'ים מטייסת 117, ורביעית מיסטרם מטייסת 116. תקיפת השדה ארכה כשעה ורבע.

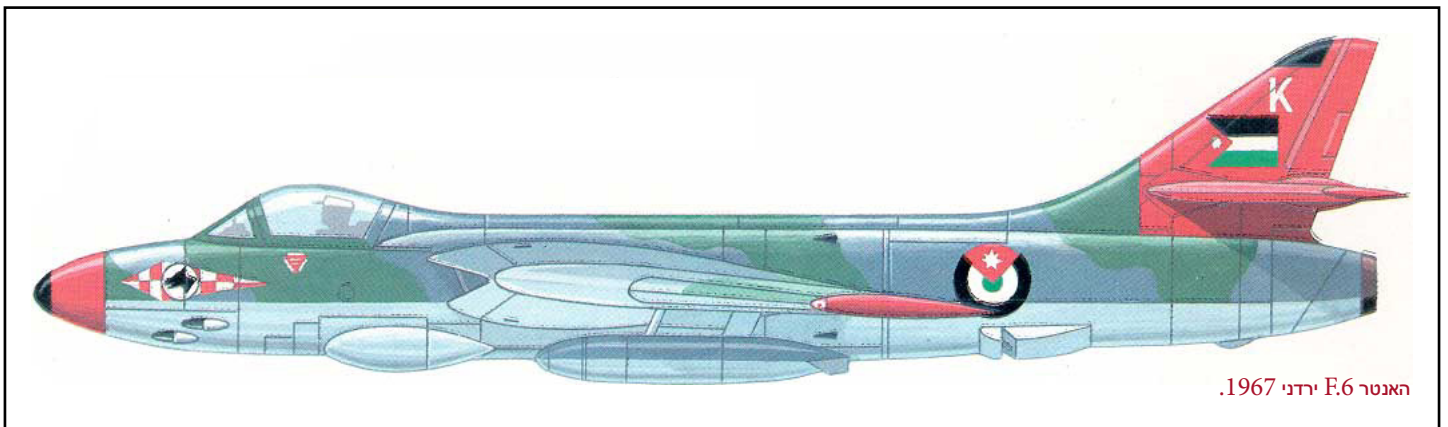
בשעה 12:50 המריאה רביעיה של מטוסי מיסטר מטייסת 116 מתל נוף בשני זוגות והגיעה לשדה מאפרק עשר דקות לאחר מכן. באותה עת היו שני הנטרים בריצת המראה ועוד שניים בעמדת ההמראה בקצה המסלול. מוביל מבנה המיסטרים הורה להתרכז בתקיפת המסלולים ואחד ההנטרים שהמריאו, ושאותו הטיס המדריך הפקיסטני סאיפול עזאם התיישב על זנבו של מיסטר 94 שהיה מס' 4 במבנה ושאותו הטיס סג"מ חנניה בולה. עזאם פתח באש מ-4 תותחי ה-"אדן" שלו ופגע במיסטר. בולה הרחיק את המטוס הפגוע מהשדה וניסה לחזור לשטח ישראל אולם נטש בשטח ירדן וכנראה שנרצח ע"י כפריים ירדניים. יתר המיסטרים הטילו פצצות ופגעו במסלול בשני מקומות, עברו לצליפה, מוביל המבנה סרן מריו שקד במיסטר 52 צלל וצלף בתותחיו בשני הנטרים שבעמדת ההמראה והשמידם. עוד הנטר נפגע ברחבת חנייה ליד המסלול. שקד נסק לעבר שני הנטרים שבאוויר. הוא התיישב על זנבו של אחד מהם אולם על זנבו התיישב ההנטר השני, ואחריו מיסטר שהטיס צבי פורת. בסופו של קרב אוויר הזה פגע שקד בהנטר שלפניו. ההנטר פגע בקרקע והתפוצץ.

לפי אחד מהמקורות הושמדו בתקיפות חיל האוויר כ-23 מטוסי הנטר, מהם 21 על הקרקע ושנים אחרים שהופלו בקרבות אוויר. בבסיס מאפרק הושמדו בסך הכל 17 מטוסים ושלושה שרדו. 14 הטייסים שנותרו בטייסת הועב"רו באוטובוס לבסיס H-3 של ח"א העירקי והשתתפו בקרבות האוויר מעל שדות התעופה העירקיים (אותם נסקור בפרק על ההנטרים בשירות ח"א העירקי).

כדי לפצות על האבידות תרמה ערב הסעודית לאחר המלחמה שלושה מטו"סים חד מושבים ועוד שני מטוסי אימון מדגם T.MK.7, וח"א הירדני הזמין 18 מטוסים משופצים מדגמי 73A, 73B, FGA.MK.73 ומטוס אחד מדגם T.MK.66 בחברת הוקר. מטוסים אלה הגיעו לירדן בין השנים 1968-1971. כשפרצה מלחמת יום הכיפורים באוקטובר 1973 נותרו בח"א הירדני כ-19 מטוסים שמישים. היות וירדן לא נטלה חלק במלחמה, לא אבדה מטוסים ובתחילת שנת 1975 קיבל ח"א הירדני במתנה את כל 12 מטוסי ההנטר של ח"א של אבו-דאבי שכלל 7 מטוסים מדגם FGA.MK.76, שלוש מדגם FGA.MK.76A, ושניים לאימון מדגם T.MK.77.

חיל האוויר הירדני הוציא את מטוסי ההנטר שלו משירות בסוף שנת 1975 וכולם, כולל ציוד קרקע וחלפים נמסרו במתנה לחיל האוויר של עומן.

בשעה 12:54 המריאה רביעיה נוספת של 116 לעבר מאפרק. מטוסי המבנה פגעו שוב במסלולים. בעוד המיסטרים נערכים לצליפה הוזנקו לעברם אר"בעה הנטרים. בעודם מתכנסים בעמדת ההמראה צלל לעברם המיסטר של שמילוביץ צלף עליהם והשמידם. במהלך הצליפה הצליח הני"מ בשדה לפגוע במטוס המיסטר של שמואל רינגל וזה עזב את הקרב והנחית את המטוס ברמת דוד. לפתע חזרה לשדה רביעית הנטרים של טייסת 1 שחזרה מפית"רול. כנראה מפני שהיו קצרים בדלק, ומפני שמגדל הפיקוח היה משותק, ניסו לנחות על המסלולים ההרוסים והתרסקו.



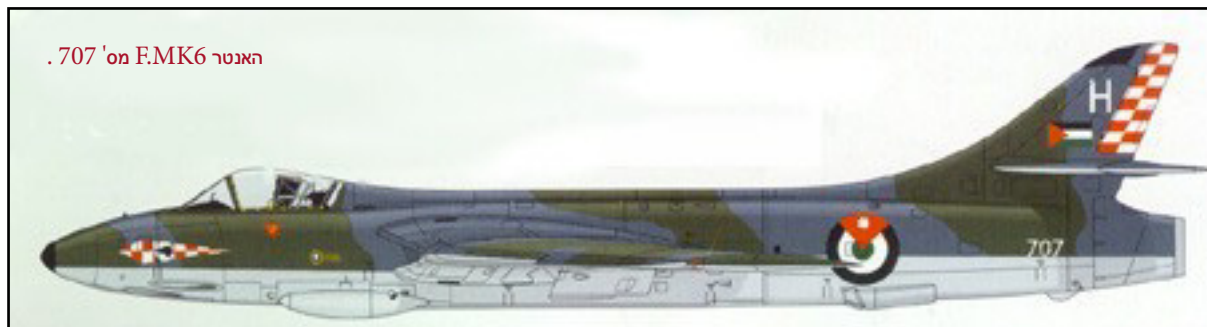
טבלה מס' 3- מטוסי ההנטר שהופעלו ע"י ח"א המלכותי הירדני.

הערה: קיימים הבדלים בין המקורות בסוגי המטוסים, כמותם, מספרי הזנב שלהם ומספרי ח"א הבריטי. הבדלים אלה יחקרו בעתיד והמאמר יעודכן בהתאם.

דגם	מ.ס.זנב	מספר יצרן	היסטוריה
F.MK.6	700	41H-679926	סופק לח"א הבריטי בתאריך 5.5.1956 תחת מס' סידורי XE551. יצא משירות והועבר לשיפוץ. סומן לטיסות הניסוי 9-G-195. סופק לח"א ירדן בתאריך 7.11.1958 הופעל ע"י טייסת 1 במאפרק.
F.MK.6	701	41H-679933	סופק לח"א הבריטי בתאריך 3.11.1958 תחת מס' סידורי XE558. יצא משירות והועבר לשיפוץ. סופק לח"א ירדן בתאריך 1.11.1958 הופעל ע"י טייסת 1 במאפרק. התרסק 1.7.60.
F.MK.6	702	S4/U/3281	יוצר ע"י ארמסטרונג וויתוורת' בקובנטרי. סופק לח"א הבריטי תחת מס' סידורי XF381. יצא משירות ושופץ. סומן לטיסות הניסוי 9-G-201. סופק לח"א ירדן בתאריך 11.11.1958 הופעל ע"י טייסת 1 במאפרק.
F.MK.6	703	/S4/U	יוצר ע"י ארמסטרונג וויתוורת' בקובנטרי. סופק לח"א הבריטי תחת מס' סידורי XF373. יצא משירות, שופץ וסופק לח"א ירדן בשנת 1958. הופעל ע"י טייסת 1 במאפרק התרסק בשנת 1965.
F.MK.6	704	S4/U/3344	יוצר ע"י ארמסטרונג וויתוורת' בקובנטרי. סופק לח"א הבריטי בתאריך 26.2.1957 תחת מס' סידורי XF498. יצא משירות ושופץ. סומן לטיסות הניסוי 9-G-203 סופק לח"א ירדן בתאריך 12.11.1958 הופעל ע"י טייסת 1 במאפרק הושמד על הקרקע במאפרק במלחמת ששת הימים.
F.MK.6	705	/S4/U	יוצר ע"י ארמסטרונג וויתוורת' בקובנטרי. סופק לח"א הבריטי בתאריך 20.8.1956 תחת מס' סידורי XF444. הופעל ע"י טייסת 247 באודיהם. יצא משירות ושופץ. סומן לטיסות הניסוי 9-G-200 סופק לח"א ירדן בתאריך 14.11.1958 הופעל ע"י טייסת 1 במאפרק הושמד על הקרקע בתאריך 5.6.1967.
F.MK.6	706	S4/U/3342	יוצר ע"י ארמסטרונג וויתוורת' בקובנטרי. סופק לח"א הבריטי בתאריך 19.3.1957 תחת מס' סידורי XF496. יצא משירות ושופץ. סומן לטיסות הניסוי 9-G-196 סופק לח"א ירדן בתאריך 12.11.1958 הופעל ע"י טייסת 1 במאפרק הושמד על הקרקע במאפרק במלחמת ששת הימים.
F.MK.6	707	41H-679918	סופק לח"א הבריטי בשנת 1956 תחת מס' סידורי XE543. יצא משירות והועבר לשיפוץ. סופק לח"א ירדן בתאריך 12.11.1958. הופעל ע"י טייסת 1 במאפרק התרסק בספטמבר 1960.
F.MK.6	708	S4/U/3328	יוצר ע"י ארמסטרונג וויתוורת' בקובנטרי. סופק לח"א הבריטי תחת מס' סידורי XF452. יצא משירות ושופץ. סומן לטיסות הניסוי 9-G-202 סופק לח"א ירדן בשנת 1958 הופעל ע"י טייסת 1 במאפרק.
F.MK.6	709	S4/U/3279	יוצר ע"י ארמסטרונג וויתוורת' בקובנטרי. סופק לח"א הבריטי תחת מס' סידורי XF379. יצא משירות ושופץ. סומן לטיסות הניסוי 9-G-199 סופק לח"א ירדן בשנת 1958 הופעל ע"י טייסת 1 במאפרק.
F.MK.6	710	S4/U/3280	יוצר ע"י ארמסטרונג וויתוורת' בקובנטרי. סופק לח"א הבריטי תחת מס' סידורי XF380. יצא משירות ושופץ. סומן לטיסות הניסוי 9-G-197. סופק לח"א ירדן בתאריך 10.11.1958 הופעל ע"י טייסת 1 במאפרק.
F.MK.6	711	/S4/U	יוצר ע"י ארמסטרונג וויתוורת' בקובנטרי. סופק לח"א הבריטי תחת מס' סידורי WW597. יצא משירות ושופץ. סומן לטיסות הניסוי 9-G-201 סופק לח"א ירדן בתאריך 12.11.1958 הופעל ע"י טייסת 1 במאפרק.
FR.MK.10	712		סופק לח"א הבריטי בתאריך 3.1.1957 תחת מס' סידורי XG262. הופעל ע"י טייסת 4 בבסיס ג'בר. יצא משירות והועבר לשיפוץ. סומן לטיסות הניסוי 9-G-198. סופק לח"א ירדן בתאריך 11.1960 הופעל ע"י טייסת 1 במאפרק.
T.MK.66B	714		סופק לח"א הבריטי תחת מס' סידורי ?. יצא משירות והועבר לשיפוץ. סומן לטיסות הניסוי 9-G-206 סופק לח"א ירדן. הופעל ע"י טייסת 1 במאפרק התרסק 15.8.1965.
F.MK.6	715	41H-680043	טיסה ראשונה בתאריך 17.10.1956. סופק לח"א הבריטי בתאריך 30.10.1956 תחת מס' סידורי XG231. הופעל בטיסת 92 בצוות האירובטי BLUE DIAMONDS עם קוד זיהוי H. יצא משירות והועבר לשיפוץ. סומן לטיסות הניסוי 9-G-207 סופק לח"א ירדן בתאריך 19.4.1966.
T.MK.66B	716	8919	יוצר ע"י פוקר-ארלנדה. סופק לח"א ההולנדי תחת מס' סידורי N-249. יצא משירות והועבר לשיפוץ. סומן לטיסות הניסוי 9-G-164. סופק לח"א ירדן בתאריך 7.10.1966.
F.MK.6	717	S4/U/3382	יוצר בחברת ארמסטרונג וויתוורת'. סופק לח"א הבריטי כחנטר F.MK.6 בתאריך 1.10.1956 תחת מס' סידורי XG159. הופעל בטיסת 56 קוד זיהוי P הופעל בטיסת 92 בצוות האירובטי BLUE DIAMONDS עם קוד זיהוי W. יצא משירות והועבר לשיפוץ. סופק לח"א ירדן בתאריך 17.4.1967 (ינואר 1968?). הושמד על הקרקע במאפרק במלחמת ששת הימים?
F.MK.6	718	S4/U/3360	יוצר בחב' ארמסטרונג וויתוורת'. סופק לח"א הבריטי בתאריך 7.1.1957 תחת מס' סידורי XF514. הופעל בביה"ס למובילים (DFLS) עם קוד זיהוי F. יצא משירות ושופץ. סופק לח"א ירדן בתאריך 18.9.1967. הועבר בשנת 1975 לח"א של עומן. פורק לגרוטאות ביוני 1978.
F.MK.6	719		הועבר בשנת 1975 לח"א של עומן.
F.MK.6	720		הועבר בשנת 1975 לח"א של עומן.
F.MK.6	721		הועבר בשנת 1975 לח"א של עומן.
F.MK.6	722		הועבר בשנת 1975 לח"א של עומן.
F.MK.6	723		הועבר בשנת 1975 לח"א של עומן.
F.MK.6	724		הועבר בשנת 1975 לח"א של עומן.
F.MK.6	725		הועבר בשנת 1975 לח"א של עומן.
T.MK.66B	801	8971	יוצר ע"י פוקר-ארלנדה. סופק לח"א ההולנדי תחת מס' סידורי N-283. יצא משירות והועבר לשיפוץ במפעל קינגסטון של הוקר. סופק לח"א ירדן בשנת 1962.
F.MK.6	802	S4/U/3291	סופק לח"א הבריטי בתאריך 20.10.1956 תחת מס' סידורי XF415. הופעל ע"י טייסת 26 עם קוד זיהוי J חלק מ-121 בבסיס גוטסלו עד לסגירתה בשנת 1960. סופק לח"א ירדן בתאריך 9.8.1962.
F.MK.6	803	S4/U/3299	סופק לח"א הבריטי בתאריך 6.11.1956 תחת מס' סידורי XF423 סופק לח"א ירדן בתאריך 5.7.1962. התרסק.
F.MK.6	804		טיסה ראשונה בתאריך 14.8.1956. סופק לח"א הבריטי תחת מס' סידורי XG132 בתאריך 12.9.1956. יצא משירות והועבר לשיפוץ. סופק לח"א ירדן בשנת 1962. הועבר לח"א עומן בשנת 1975. מוצג בבסיס מאסירה.
F.MK.6	805		טיסה ראשונה בתאריך 1.11.1956. סופק לח"א הבריטי בתאריך 3.12.1956 תחת מס' סידורי XG267. יצא משירות והועבר לשיפוץ. סופק לח"א ירדן ביוני 1962.
F.MK.6	806		טיסה ראשונה בתאריך 9.11.1956. סופק לח"א הבריטי בתאריך 3.12.1956 תחת מס' סידורי XG268. יצא משירות והועבר לשיפוץ. סופק לח"א ירדן ביוני 1962.

807	F.MK.6	סופק לח"א הבריטי בתאריך 4.12.1956 תחת מס' סידורי XG269. הופעל ע"י טייסת 4 בבסיס ג'בר. יצא משירות והועבר לשיפוץ. סופק לח"א ירדן בתאריך 31.7.1962.
808	F.MK.6	טיסה ראשונה 23.8.1956. סופק לח"א הבריטי בתאריך 4.9.1956 תחת מס' סידורי XG171. הוטס ע"י טייסת 111 (קוד זיהוי E) מבסיס נורת' ונילד ואח"כ מבסיס וואטישם. יצא משירות באפריל 1961 והועבר לשיפוץ. סופק לח"א ירדן בתאריך 9.10.1962.
809	F.MK.6	סופק לח"א הבריטי תחת מס' סידורי XF518. יצא משירות שופץ בחב' ארמסטרונג וויתורת'. סופק לח"א ירדן בתאריך 11.9.1962.
810	F.MK.6	סופק לח"א הבריטי בתאריך 17.10.1956 תחת מס' סידורי XF417. יצא משירות שופץ בחב' ארמסטרונג וויתורת' סופק לח"א ירדן בתאריך 3.10.1962.
811	F.MK.6	סופק לח"א הבריטי בשנת 1956 תחת מס' סידורי XG187. הופעל ע"י טייסת 63 קוד זיהוי V מבסיס וטרביץ' ומבסיס דקספּו-רד. יצא משירות כשהטייסת נסגרה ב-31.10.1958 והועבר לשיפוץ. סופק לח"א ירדן בתאריך 9.10.1962.
812	F.MK.6	סופק לח"א הבריטי בתאריך 26.11.1956 תחת מס' סידורי XG257. יצא משירות והועבר לשיפוץ. סופק לח"א ירדן בתאריך 9.10.1962.
813	F.MK.6	טיסה ראשונה 27.8.1956. סופק לח"א הבריטי כהנטר F.MK.6 בתאריך 18.9.1956 תחת מס' סידורי XG137. הופעל בטייסת 92 בצוות האירובטי BLUE DIAMONDS עם קוד זיהוי E מבסיס אקלינגטון. יצא משירות באפריל 1963 והועבר לשיפוץ. סופק לח"א ירדן בתאריך 29.1.1968.
814	F.MK.73A	סופק לח"א הבריטי כדגם F.MK.6 בתאריך 12.10.1956 תחת מס' סידורי XF520. הופעל בטייסת 92 קוד זיהוי K מבסיס אקלינגטון, ובצוות האירובטי BLUE DIAMONDS. יצא משירות שופץ בחב' ארמסטרונג וויתורת'. סופק לח"א ירדן בשנת 21.9.1967 (13.6.1968?) הועבר לח"א עומן. התרסק.
815	F.MK.73A	סופק לח"א הבריטי כדגם F.GA.MK.9 בספטמבר 1957 תחת מס' סידורי XK150. יצא משירות והועבר לשיפוץ. שודרג לדגם F.MK.73A. סופק לח"א ירדן בתאריך 26.1.1968. הועבר לח"א עומן בשנת 1975.
816	F.MK.73A	סופק לח"א הבריטי כהנטר דגם 6 תחת המספר הסידורי XF454. יצא משירות והועבר לשיפוץ. שודרג לדגם F.MK.73A. סופק לח"א ירדן בשנת 1968. הועבר לח"א עומן בשנת 1975.
817	F.MK.73A	סופק במקור לח"א הבריטי בתאריך 24.8.1956 כדגם F.GA.MK.9 תחת מס' סידורי XE655. יצא משירות והועבר לשיפוץ. פוץ. שודרג לדגם F.MK.73A. סופק לח"א ירדן בתאריך 26.1.1968. הועבר לח"א עומן בשנת 1975.
818	F.MK.73A	סופק לח"א הבריטי כהנטר דגם יצא משירות והועבר לשיפוץ. שודרג לדגם F.MK.73A. סופק לח"א ירדן בשנת 1968. הועבר לח"א עומן בשנת 1975.
825	F.GA.MK.9	סופק לח"א הבריטי כדגם F.GA.MK.9 בתאריך 14.11.1956 תחת מס' סידורי XG255. יצא משירות והועבר לשיפוץ. שודרג לדגם F.MK.73A. סופק לח"א ירדן בתאריך 7.9.1967. הועבר לח"א עומן בשנת 1975.
826	F.GA.MK.9	סופק לח"א הבריטי כדגם F.GA.MK.9 בתאריך 3.1.1957 תחת מס' סידורי XG298. סופק לח"א ירדן בשנת 1967. הועבר לח"א עומן בשנת 1975.
827	F.GA.MK.9	סופק לח"א הבריטי כדגם F.GA.MK.9 בתאריך 20.8.1956 תחת מס' סידורי XE645 הוטס בטייסת 8 קוד זיהוי SW בטייסת 43 קוד זיהוי SW מבסיס לוצ'ארס ובטייסת 54 קוד זיהוי P. סופק לח"א ירדן בתאריך 7.9.1967. הועבר לח"א עומן בשנת 1975. התרסק ביוני 1978.
828	F.GA.MK.9	סופק לח"א הבריטי כדגם F.GA.MK.9 בתאריך 16.11.1956 תחת מס' סידורי XG237. הופעל בטייסת 43 קוד זיהוי C, מבסיס לוצ'ארס ובטייסת 66 קוד זיהוי C בבסיס אקלינגטון יצא משירות עם סגירת הטייסת ב-30.9.1960. והועבר לשיפוץ. סומן לטיסות הניסוי G-9-268. סופק לח"א ירדן בתאריך 22.7.1969. התרסק.
829	F.MK.73A	סופק לח"א הבריטי כדגם F.MK.6 תחת מס' סידורי XF389. יצא משירות שופץ בחב' ארמסטרונג וויתורת' שודרג לדגם F.MK.73A. סומן לטיסות הניסוי G-9-271. סופק לח"א ירדן בתאריך 22.7.1969. הועבר לח"א עומן בשנת 1975.
830	F.MK.73A	סופק במקור לח"א הבריטי כדגם F.MK.6 בתאריך 22.7.1969 תחת מס' סידורי XG234. יצא משירות והועבר לשיפוץ. שודרג לדגם F.MK.73A. סומן לטיסות הניסוי G-9-272. סופק לח"א ירדן בשנת 1969. הועבר לח"א עומן בשנת 1975. פורק לגרוטאות ביוני 1978.
831	F.GA.MK.9	סופק במקור לח"א הבריטי כדגם F.GA.MK.9 תחת מס' סידורי XJ645. הוטס בטייסת 54 קוד זיהוי G בבסיס וואלי. סופק לח"א ירדן בשנת 1969. הועבר לח"א עומן בשנת 1975. יצא משירות והועמד כאנדרטת בשער ש"ת סאיב במוסקט.
832	F.MK.73A	סופק לח"א הבריטי כדגם F.MK.6 בתאריך 21.6.56 תחת מס' סידורי XE603. יצא משירות והועבר לשיפוץ. שודרג לדגם F.MK.73A. סומן לטיסות הניסוי G-9-209. סופק לח"א ירדן בתאריך 13.6.68. הועבר לח"א עומן בשנת 75.
835	T.MK.7	סופק לח"א הבריטי בפברואר 1959 תחת מס' סידורי XL620. התקבל ביה' אחזקה מס' 5 להתקנות מבצעיות. נכנס לשירות בטייסת 66 בבסיס אקלינגטון עד שנסגרה ב-30.9.1960, הועבר לטייסת 74 (קוד זיהוי Z) בבסיס ווטרספילד ובטייסת 92 קוד זיהוי T. יצא משירות במרץ 1966 נקנה ע"י חברת הוקר שביצעה בו ביקורת ואז נמכר לח"א הסעודי תחת מס' סידורי 70-616 במאי 1966. בח"א הסעודי שימש לאימון טייסים וכן לתקיפות נגד ח"א נמצרי' יחד עם המטוסים החד מושביים. הועבר לח"א הירדני במשך שנת 1968. הוחזר לבריטניה בשנת 1974, שופץ בחברת הוקר וחזר לשירות ח"א הבריטי תחת מס' סידורי XX466. הופעל ביה' הסבה מבצעית מס' 229 וביה' אימון נשק טקטית מס' 1 בבסיס צ'בנור. הועבר ליה' הפיתוח FRADU של הצי הבריטי בבסיס יאובילטון בפברואר 1984 והוטס שם למשך 8 חודשים תחת מס' סידורי 879 וקוד VL ומס' סידורי 830 קוד B. באוקטובר 1984 הועבר לבסיס ח"א בשאבורי ואוחסן למשך שנתיים. בתאריך 14.5.1986 הועבר בתובלה קרקעית לבסיס הצי קולדרוז להדרכת מכונאים. הועבר רשמית לביה"ס הטכני של הצי ב-15 למאי וניתן לו מס' סידורי לאחזקה A2738. ביוני 1986 ניתן לו מס' סידורי 830 וקוד DD לשימוש ביה"ס הטכני, ואז קורקע סופית והועבר לאחסנה עד שיוחלט על עתידו. באוגוסט 1993 הועבר לביה"ס לכבאות של הצי בבסיס פרדאנאק השכן שם שימש לאימוני חילוץ ממטוסים מרוסקים עד יוני 1996 ואז הועבר למשרפת הבסיס. כל החלק הקדמי של המטוס פורק בשלב מסוים וכיום הוא נמצא בשדה התעופה גורנטי שבאיי התעלה.

טס לראשונה בתאריך 14.10.1958 סופק לח"א הבריטי תחת מס' סידורי XL605 בתאריך 1.12.1958. הופעל בטייט 66 בבסיס אקלינגטון וכן בטייט 92. שופץ וסומן לטיסות הניסוי G-214. הועבר לח"א הסעודי תחת מס' סידורי 617-70. הועבר לח"א הירדני בתאריך 4.5.1972. הוחזר לח"א הבריטי תחת מס' סידורי XX467. הופעל ביח' הסבה מבצעית מס' 229 וביח' אימון נשק טקטית מס' 1 בבסיס צ'יבנור. קורקע לאחר טיסתו האחרונה בתאריך 13.10.1983. הועבר לביה"ס ללימודי קרקע בש"ת פרת' שבטיייד, סקוטלנד. השתתף בתצוגה הקרקעית של המפגן האווירי בבסיס ח"א המלכותי מקבל בשנת 1998. נמכר לגארי מונטגומרי ונרשם כ-G-TVII בתאריך 8.12.1997. הועבר לחברת דלתא ג'ט לשיפוצ מלא למצב טיסה. עלות השיפוצ התבררה כיקרה מידי עבור הבעלים ולכן הועבר המטוס מפורק בתובלה קרקעית לחברת "קלאסיק ג'טס" בשדה התעופה באקסטר הרישום האזרחי בוטל בתאריך 8.8.2001 וחודש בתאריך 14.8.2001. נכון לתאריך כתיבת מחקר זה המטוס נמצא באחסנה עם כוונה לשפצו למצב טיסה כשיאסף המימון הדרוש לכך.	41H-693834	836	T.MK.7
יוצר ע"י פוקר בסחיפול בעיר אמסטרדם כדגם F.MK.6, סופק לח"א ההולנדי תחת מס' סידורי N-264. הוטס בטייט 322 בין היתר בקרבות בגינאה החדשה מאוגוסט 1960 עד שהטייט פורקה ב-1.10.1962 ואז יצא משירות. נרכש ע"י הוקר. שופץ ושודרג לדגם F.MK.73B סומן לטיסות הניסוי כ-G-9-285. סופק לח"א ירדן. הועבר לח"א עומן בשנת 1975.	8943	840	F.MK.73B
יוצר ע"י פוקר בסחיפול בעיר אמסטרדם כדגם F.MK.6, סופק לח"א ההולנדי תחת מס' סידורי N-279. הוטס בטייט 322 בין היתר בקרבות בגינאה החדשה מאוגוסט 1960 עד שהטייט פורקה ב-1.10.1962 ואז יצא משירות. נרכש ע"י הוקר. שופץ ושודרג לדגם F.MK.73B סומן לטיסות הניסוי כ-G-9-287. סופק לח"א ירדן בשנת 1971. הועבר לח"א עומן בשנת 1975.	8964	841	F.MK.73B
סופק לח"א הבריטי כהנטר F.MK.4 בתאריך 6.6.1956 תחת מס' סידורי XF987. יצא משירות והועבר לשיפוצ. שודרג לדגם F.MK.73B סומן לטיסות הניסוי כ-G-9-265. סופק לח"א ירדן בתאריך 15.7.1971. הועבר לח"א עומן בשנת 1975.	HABL-003142	842	F.MK.73B
סופק במקור לח"א הבריטי כדגם F.MK.4 בתאריך 6.3.1956 תחת מס' סידורי XF364. יצא משירות והועבר לשיפוצ. סומן לטיסות הניסוי G-9-262 שודרג לדגם F.MK.73B סופק לח"א ירדן בתאריך 15.7.1971. הועבר לח"א עומן בשנת 1975.	HABL-003093	843	F.MK.73B
סופק במקור לח"א הבריטי כדגם F.MK.4 בתאריך 11.4.1956 תחת מס' סידורי XF936. יצא משירות והועבר לשיפוצ. שודרג לדגם F.MK.73B סומן לטיסות הניסוי G-9-255 סופק לח"א ירדן 26.8.1971. הועבר לח"א עומן בשנת 1975. יצא משירות ומוצג במגרש המסדרים של בסיס ח"א עומן בג'אלה.	HABL-003104	844	FGA.MK.73B
סופק לח"א הבריטי בתאריך כהנטר תחת מס' WV408. סופק לח"א ירדן בשנת 1971. הועבר לח"א עומן בשנת 1975.		845	FGA.MK.73B
סופק לח"א הבריטי בתאריך כהנטר תחת מס' WV325. סופק לח"א ירדן בשנת 1971.		846	FGA.MK.73B
סופק לח"א הבריטי כהנטר F.MK.4 בתאריך 2.5.1956 תחת מס' סידורי XF968. הוטס בטייט 3 קוד זיהוי R מבסיס גיילנקירשן בגרמניה. יצא משירות הטייט ביוני 1957 והועבר לשיפוצ. שודרג לדגם F.MK.73B סומן לטיסות הניסוי G-9-264 סופק לח"א ירדן בתאריך 21.12.1971. הועבר לח"א עומן בשנת 1975. יצא משירות ומוצג בבסיס סאלאלה.	HABL-003123	847	FGA.MK.73B
סופק לח"א הבריטי בתאריך כהנטר F.MK.4 תחת מס' סידורי XF9 52. יצא משירות 18.7.1968 והועבר לשיפוצ. שודרג לדגם F.MK.73B סומן לטיסות הניסוי G-9-263 סופק לח"א ירדן בתאריך 7.10.1971.	HABL-003120	848	FGA.MK.73B
סופק לח"א הבריטי בתאריך כהנטר תחת מס' סידורי WV401 סופק לח"א ירדן בשנת 1971. הועבר לח"א עומן בשנת 1975.		849	FGA.MK.73B
סופק לח"א הבריטי כהנטר F.MK.4 בתאריך 28.5.1956 תחת מס' סידורי XF979. יצא משירות והועבר לשיפוצ. שודרג לדגם F.MK.73B סומן לטיסות הניסוי G-9-258 סופק לח"א ירדן בתאריך 13.11.1971. התרסק 9.11.1972.	HABL-003134	850	FGA.MK.73B
סופק לח"א הבריטי בתאריך כהנטר תחת מס' סידורי WV401. סופק לח"א ירדן בשנת 1971. הועבר לח"א עומן בשנת 1975.		851	FGA.MK.73B
טיסה ראשונה 2.4.1957. כהנטר F.MK.6. סופק לח"א הבריטי תחת מס' סידורי XG168. הוטס לדגם FR.MK.10. הופעל בטייט 79 קוד זיהוי 10 ואח"כ ביח' הסבה מבצעית 229. יצא משירות שופץ בחב' ארמסטרונג וויתוררת. סופק לח"א ירדן בתאריך 22.3.1972.	/S4/U	852	FR.MK.10
סופק לח"א הבריטי כהנטר F.MK.6 בתאריך 1.2.1957 תחת מס' סידורי XF426. הוטס בטייט 234 (קוד זיהוי 12) בבסיס גיילנקירשן שבגרמניה. הוטס לדגם FR.MK.10 והופעל ביח' אימון מבצעי 229 בבסיס קולטשל שעברה לבסיס לוצ'ארס. לאחר מכן הופעל בטייט 79 באותו בסיס. יצא משירות ושופץ. סופק לח"א ירדן בשנת 1972. הועבר לח"א עומן כ-853 בשנת 1975. נמצא כיום במוזיאון ח"א הבריטי בהנדון.	S4/U/3302	853	FR.MK.10
סופק לח"א הבריטי בתאריך כהנטר תחת מס' ? סופק לח"א ירדן בשנת 1972. הועבר לח"א עומן בשנת 1975.		854	FR.MK.10



האנטר F.MK6 מס' 707.

