Obrońca Ameryki



„Szczęśliwi Chuligani" to 178. FIS z ANG Dakoty Północnej, który latał na F-101B/F w latach 1969–1978. Ostatnie voodoo wycofano z ANG w 1982 r.

F-101A/C, projektowany jako myśliwiec strategiczny, nigdy nie wszedł do służby w przewidzianej dla siebie funkcji, za to dwumiejscowy F-101B, skonstruowany jako myśliwiec przechwytujący dalekiego zasięgu, służył w USAF i RCAF.

Ostatnią i najliczniejszą wersją Voodoo był F-101B, zbudowany w liczbie 480 egzemplarzy. Około jednej czwartej samolotów miało zdwojone układy sterowania i początkowo było znane jako TF-101B, a później przemianowano je na F-101F. F-101B, dwumiejscową wersję zoptymalizowaną pod kątem obrony powietrznej, produkowano jako zabezpieczenie, gdyby przewidziany do tej funkcji myśliwiec przechwytujący Convair F-106 Delta Dart nie spełnił ostrych wymagań USAF — co było całkiem prawdopodobne, wziąwszy pod uwagę problemy z wcześniejszym F-102A tego samego producenta.

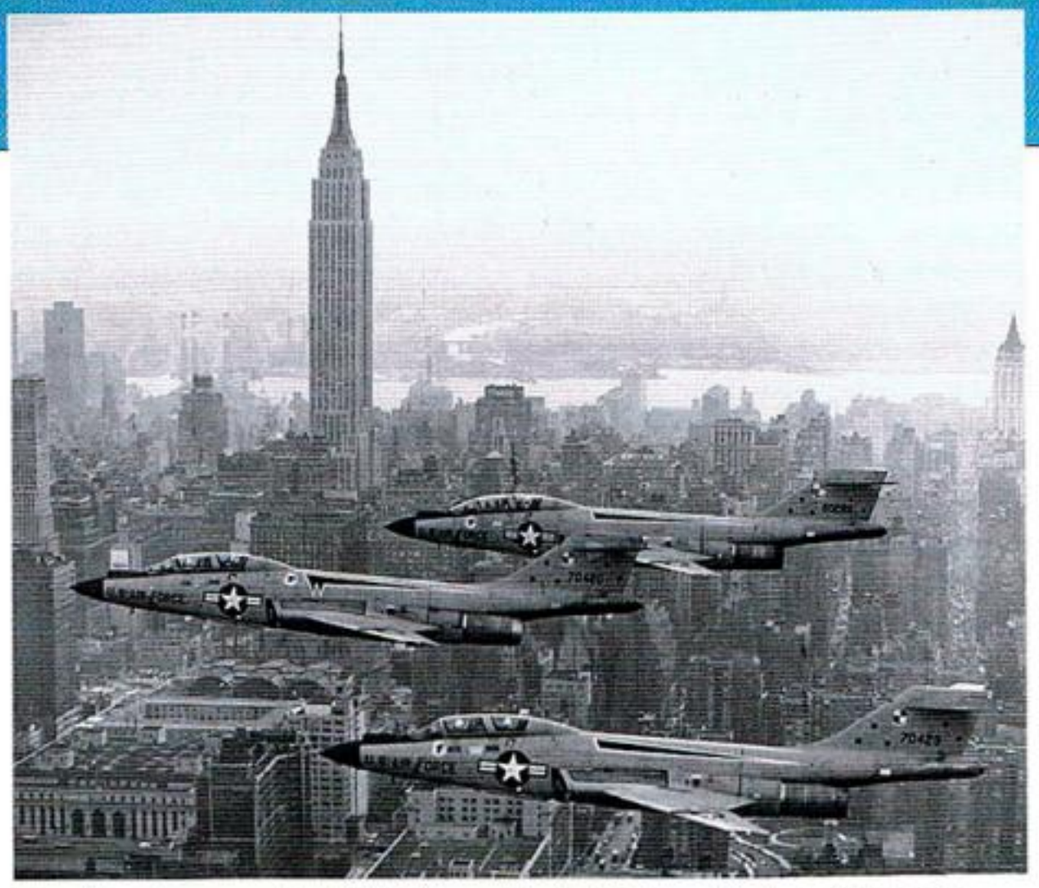
Odmowa USAF

Wstępną propozycję złożyło Dowództwo Obrony Powietrznej (ADC, *Air Defense Command*) w październiku 1952 r., lecz została ona szybko odrzucona przez dowództwo USAF, które optowało za dostawami North American F-86D Sabre. ADC podniosło tę kwestię sześć miesięcy później, rekomendując użycie F-101 jako myśliwca przechwytującego dalekiego zasięgu i nad obszarami, gdzie nadzór radarowy był słaby. Tym razem dowództwo USAF było nastawione przychylniej i zleciło przemysłowi lotniczemu zbadanie charakterystyk, jakimi miałby się wykazywać myśliwiec przechwytujący, zdolny zapełnić lukę pomiędzy F-89 Scorpion a F-106.

Rozważenie różnych propozycji sprawiło, że w czerwcu 1954 r. za najbardziej przydatną konstrukcję został uznany F-101, lecz dopiero w lutym następnego roku firma McDonnell otrzymała zielone światło, a kontrakt na 28 egzemplarzy (wkrótce zwiększony do 96) podpisano w marcu. Nowa wersja, w sierpniu 1955 r. oficjalnie oznaczona jako F-101B, była dwumiejscową maszyną w układzie tandem, z miejscem dla operatora radaru w tylnej kabinie; niestety nowy model odziedziczył wady swych poprzedników. Pierwszy egzemplarz odbył swój udany dziewiczy lot z lotniska Lambert Field w St Louis 27 marca 1957 r. Oznaczało to początek intensywnego dwuletniego programu badań, w którego szczytowym okresie wzięło udział aż 50 samolotów w bazach Edwards w Kalifornii, Eglin na Florydzie i Otis w Massachusetts.

F-101B wchodzą do służby

Próby oficjalnie zakończono w połowie marca 1959 r., dwa miesiące po wejściu F-101B do służ-



Przedstawione na zdjęciu F-101B w połowie lat 60. należały do NORAD. Tu w formacji nad Nowym Jorkiem — jednym z amerykańskich miast, których miały bronić.

Wczesne F-101B oddelegowano do prób, dlatego często z przodu kadłuba nie miały radaru, lecz oprzyrządowanie badawcze. Na zdjęciu piąty egzemplarz wersji B.



W latach 70. XX wieku maszyny typu McDonnell F-101B/F Voodoo służyły w siedmiu dywizjonach Air National Guard, a wśród nich od kwietnia 1971 r. do zimy 1975 r. w 179. FIS ANG stanu Minnesota.





Około jednej piątej wszystkich F-101B służących w jednostkach w latach 1959–1969 uległo zniszczeniu, co wynikało w znacznym stopniu z błędów konstrukcyjnych.

ZOBACZ RÓWNIEŻ
047 F-102 Delta Dagger
048 F-106 Delta Dart
144 CF-188
168 F-86 Sabre

by operacyjnej w 60. Dywizjonie Myśliwców Przechwytujących (FIS, *Fighter Interceptor Squadron*) w Otis. Wprawdzie pojawiły się problemy — głównie z powodu źle zaprojektowanej kabiny operatora radaru i systemu kierowania ogniem Hughes MG-13, który był znacznie mniej nowoczesny niż sam samolot — lecz tempo przezbrojenia szybko wzrosło. Do grudnia 1960 r. nie mniej niż 17 dywizjonów zostało przezbrojonych na voodoo. Co ważniejsze, prawie wszystkie jednostki osiągnęły gotowość operacyjną.

Kolejne modyfikacje miały na celu poprawę możliwości samolotu. Na początku lat 60. zmodyfikowano uzbrojenie poprzez wprowadzenie niekierowanych pocisków klasy powietrze–powietrze z głowicą nuklearną MB-1 Genie, zwiększono także efektywność operacyjną w środowisku walki elektronicznej (ECM, *Electronic Countermeasures*) oraz potencjał radaru pokładowego przy naprowadzaniu na małych wysokościach. Jeszcze inna późniejsza modyfikacja ostatecznie zlikwidowała nękające wszystkie wersje Voodoo problemy ze sterowaniem pochyleniem; warto tu zauważyć, że przez pierwsze 10 lat służby mniej więcej jedna piąta F-101B uległa zniszczeniu, przeważnie na skutek wpadnięcia maszyny w niekontrolowany korkociąg.

Wycofanie z pierwszej linii w służbie ADC również było dosyć szybkie i zakończyło się w latach 1968–1971, choć wiele maszyn służyło nadal w Powietrznej Gwardii Narodowej (ANG, *Air National Guard*). Ostatnie egzemplarze zostały wycofane w 1982 r. Oprócz służących w ANG egzemplarzy myśliwskich około 25 F-101B przebudowano do zadań rozpoznawczych z oznaczeniem RF-101B. Były one wyposażone w kamery z przodu kadłuba.

Te zasłużone myśliwce najdłużej pełniły służbę w dywizjonach 409., 410., 416. i 425 Kanadyjskich Królewskich Sił Powietrznych (RCAF, *Royal Canadian Air Force*), wykonując zadania obronne na rzecz NORAD (*North American Aerospace Defense Command*, „Dowództwo Obrony Północnoamerykańskiej Przestrzeni Powietrznej i Kosmicznej") do chwili zastąpienia CF-101 nowymi CF-188 (kanadyjska nazwa F/A-18 Hornet). W latach 1984–1985 425. Dywizjon „Alouettes" jako ostatnia kanadyjska jednostka wymienił swoje voodoo na hornety.

Ostateczne wycofanie ze służby

Nawet wówczas historia Voodoo jeszcze się nie zakończyła, gdyż jeden pomalowany całkowicie na czarno egzemplarz służył jako samolot treningowy walki elektronicznej. Wycofany z użycia w 1987 r., zamknął historię drugiego i prawdopodobnie najbardziej uniwersalnego samolotu należącego do „Century Series" („serii stulecia", czyli maszyn, których numery typu zaczynały się od 100, a więc od F-100 do F-106).



Samoloty ze zdwojonymi sterownicami dostarczone do Kanady były oznaczone jako CF-101F; na zdjęciu maszyna z 425. Dywizjonu. Zarówno F-101F, jak i CF-101F miały tylko podstawowe przyrządy pilotażowe w tylnej kabinie; nie zabudowano tam sterowania klapami, dopalaczem, podwoziem ani spadochronem hamującym.

Z włączonymi na maksimum dopalaczami silników Pratt & Whitney J57 F-101B z 29. FIS przygotowuje się do startu z bazy Malmstrom w Montanie. 17 dywizjonów ADC otrzymało F-101B, ostatni w 1960 r.