1975
3
MARCH
No.59

世界の傑作機

特集 F-101 ブードゥー



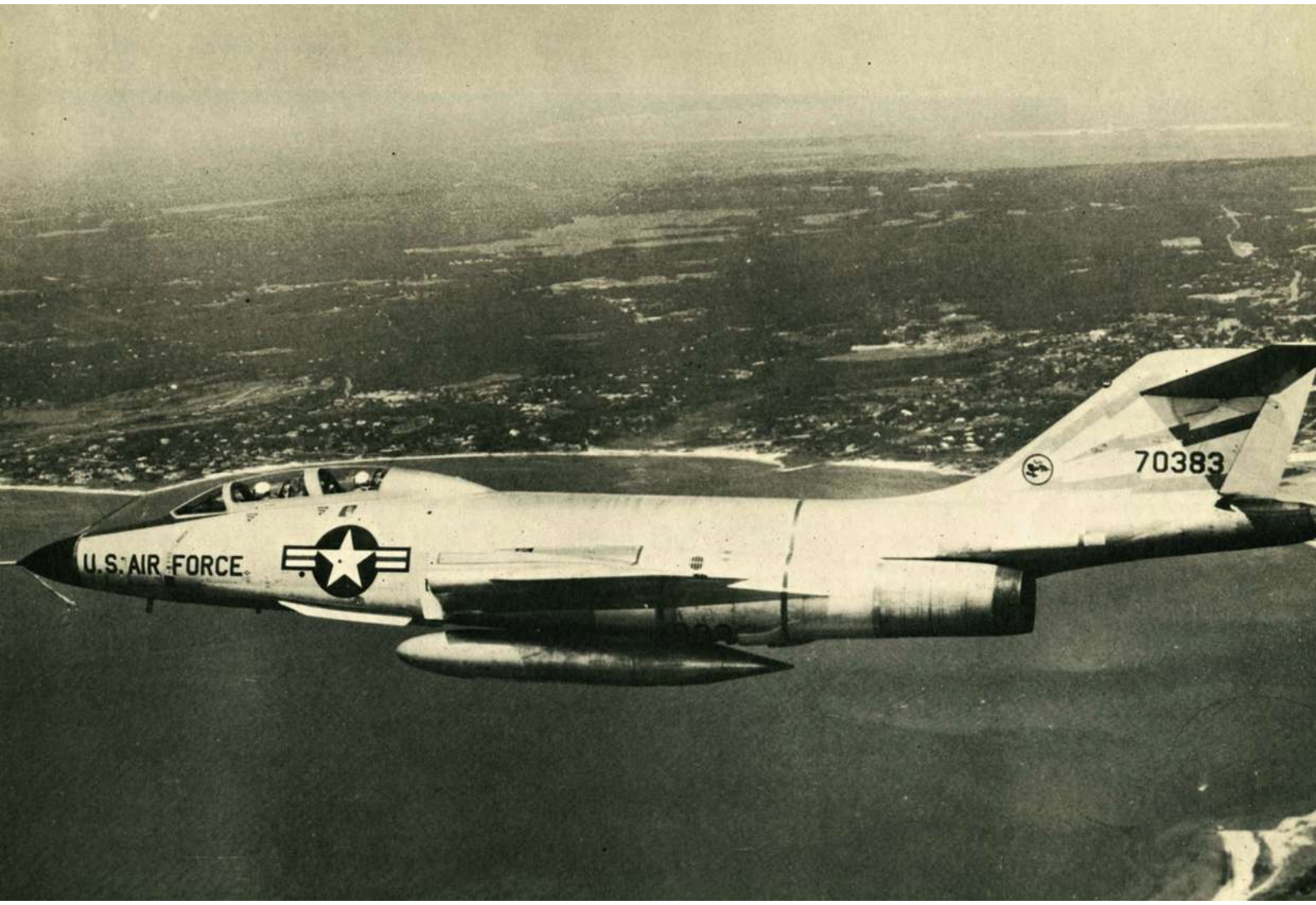




ブードゥーの故郷，ミズーリの森林地帯上空を飛ぶ165TRSのRF-101H-50-MC（s/n56-020）。ブードゥーの戦闘機型が，一度も敵と相対することなく生涯を無事に終えようとしているのに対し，同じ機体ながら偵察機型の生涯が血塗られたものとなったのは，皮肉な運命というものなのであろう。ちなみにブードゥーとは，アメリカ南部および西インド諸島の黒人間で行なわれる原始宗教で，初代ファントムに始まるマクダネル社の一連の戦闘機には，バンシー，デモンなど，オバケ一族とでもいうべき怪しげなニックネームがつけられている。



アラスカのエルメンドルフ空軍基地に翼を休める363TRW, 29TRSのRF-101A-30-MC(s/n54-1513)。機体全面マット・ブラック，文字はインシグニアレッドという異様ないでたちだが，この塗装は試験的に試みられたもので，シリアルは半分消えかかっている。垂直尾翼にはTACのエンブレムが画かれており，空気取入口前縁とタービン・ラインはインシグニアレッドで，スタンダードな機体と同じ。写真は1964年1月24日に撮影されたもので，この機体は後に事故で失なわれており，現在では見ることはできない。ただ1機存在した黒装束のRF-101の生前の姿として貴重なものである。機首にスッポリとキャンバス・シートがかけられているが，これはカメラ・ベイの保温のためで，厳寒のアラスカ(Photo-N.E. Taylor)


U.S. AIR FORCE
70383



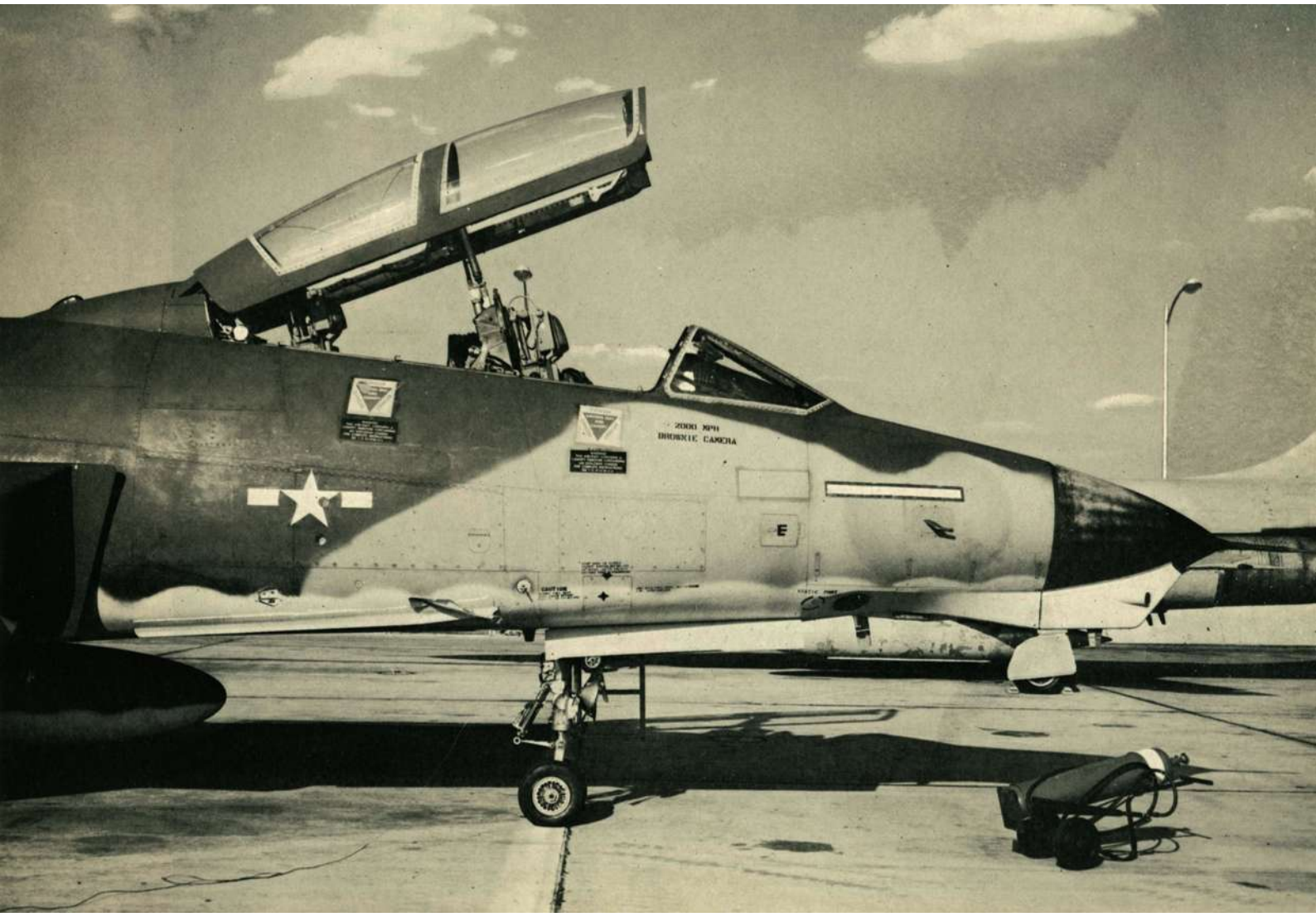
◀ "Operation Sun-Run"。これは米海軍のF8U-1Pによって樹立された北米大陸横断速度記録（1957年7月16日，ジョンH.グレン海兵隊少佐の操縦するF8U-1Pが北米大陸を平均速度723.517mphで横断，新記録を樹立した）を打破するために米空軍が計画した作戦である。1957年11月27日，サウス・カロライナ州ショー空軍基地に駐留する363TRWのRF-101C　4機がこの作戦に参加，ロスアンジェルス近郊のオンタリオ国際空港からニューヨーク間の北米大陸横断記録飛行が行なわれた。Sun-Run No.1のロバートM.スウィート大尉（RF-101C-40, s/n56-163）はロス～ニューヨーク～ロス間の周回コースを平均速度720mph，6時間42分6.7秒で飛行するとともに，東から西のコースを3時間34分8秒で飛行して新記録を樹立することに成功した。また，西から東のコースではSun-Run No.3のグスタフ・クラット中尉（s/n56-165）が平均速度781.74mph，所要時間3時間5分39.2秒で飛行して新記録を樹立している。この作戦に参加した4機のRF-101Cは，機体全面無塗装銀色であったが，それぞれに特別なマーキングが施されており，Sun-Run No.1は機首に太い黄色の斜めの帯2本を画き入れ，外翼の上・下と垂直尾翼の一部は黄色に塗り分けられていた。No.2～No.3は塗り分けはNo.1と同じだが色が異なり，No.2はダークブルー，No.3は赤である。そしてNo.4は，胴体中央部から主翼にかけて上・下に黄色いシェブロンを画き，キャノピー直後の胴体部分に太い黄色の帯を画き入れていた。写真はグラウンド・クルーの誘導でエプロンに向かうSun-Run No.1，ロバートM.スウィート大尉のRF-101C-40（s/n56-163）。

1972年9月23日，フロリダ州ティンドル空軍基地の誘導路をタキシングするカナダ国防軍416AWFSのCF-101B (s/n101029)。1961年にカナダ空軍(当時)は，CF-100に代わる主力戦闘機としてF-101を66機導入，CF-101B/Fの名称で呼ばれている。その後，1970年11月から1971年末にかけて，これらの機体(58機)をアメリカに返還，その代替として最新装備を持つF-101Bを66機受領した。写真の機体は機首上部にIRスキャナーを新設した最新のCF-101Bで，シリアル101029はカナダ国防軍独自のものであり，米空軍のシリアルとは無関係に定められている。キャノピー内部の前・後席間に見える透明な仕切りは射出座席のブラスト・デフレクタで，これは射出は前・後席とも任意に時期の選択ができることを示すものである。 (Photo-N. E. Taylor)





1968年8月，真夏のアラスカ，エルメンドルフ空軍基地に飛来したケンタッキーANG，123TRG，165TRSのRF-101G-35-MC (s/n54-1484)。バックの林は熱いブラストを浴び，かすんで見える。ミリタリ・パワーの状態でも，排気口から75フィートの地点におけるジェット・ブラストの温度は71°C，流速は135mphにもなり，最低125フィート以上離れなければ危険である。同様に，空気取入口から半径25フィート以内も危険であり，エンジン運転中の航空機に接近する場合は，特に慎重でなければならない。キャノピーが開いており，酸素マスクを外したパイロットのリラックスした表情がうかがえる。なおタキシング中，キャノピーは全開，全閉のいずれでもよいが，全開の場合は風圧で開閉機構を損傷することが考えられるため，速度制限が設けられている。 (Photo-N. E. Taylor)


2000 RPH
BRUSKIE CAMERA



1964年5月，横田基地の三軍記念日に一般公開されたRF-101C。偵察型はRF-101A/Cを合わせても生産機数は203機にすぎず，F-101Bの半分にも満たないが，わが国ではブードゥーといえばすぐに写真偵察機のイメージが浮かぶほどで，RF-101Cは日本人にはなじみの深い機体であった。改修前の機首下面のビュー・ファインダーやカメラ窓に注意。開いたキャノピーの天井にはラジオ・コンパスのセンスアンテナが見えており，ウインドシールドの上にパイロットのヘルメットが置かれている。 (Photo-Y. Toda)



侵攻用戦闘機として開発され
別の用途に使われた異色機

内藤一郎

F-101ブードゥーの開発

マクダネルダグラスF-101ブードゥー・シリーズは，一風変った運命の道を歩んだ戦闘機である。すなわち，当初は爆撃機を護衛する戦闘機として計画されながら，できあがってみると，このような用途には一切用いられることなく，むしろその逆に，爆撃機を撃墜することを主要任務として使用されることになったのであった。

わが国では，F-101の異例の長大な航続性能とか，近くのベトナムでの活躍などから，写真偵察型のRF-101のイメージの方が強く映じているようであるが，実際にはそうでなく，F-101のシリーズ中で最も多く生産されたのは，迎撃機型F-101Bであり，ADC（防空軍）や，NORAD(北米大陸防空機構）に所属して，F-102やF-106とならんで，その主力迎撃機として働いたのである。TAC(戦術空軍)に所属する戦闘爆撃機型のF-101AやF-101C，それに写真偵察機のRF-101A/Cなどは生産機数や装備部隊数からいえば，迎撃機F-101Bに比べてはるかに少ない。

それに，そもそもの要求元がSAC（戦略空軍）であったものが，実際に採用されたのはTACが最初であり，ついでADC，それからカナダも含めたNORAD，その後は州航空隊(ANG)と，その所属も幾変転を重ねている。

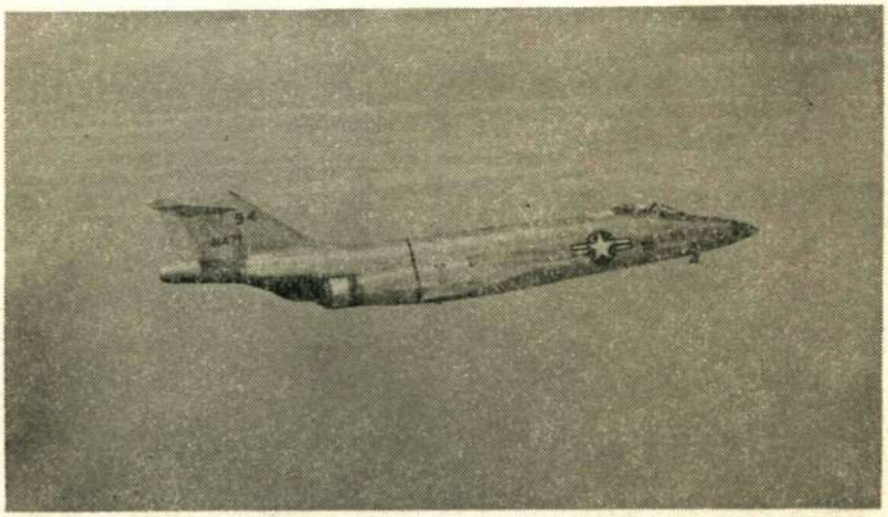
そして，第一線部隊での使用期間は15年にものぼったが，これはアメリカの戦闘機としては，ずいぶんと長寿命に属する方といえる。また1個の戦闘機として見たとき，傑作機であったかどうかの評価はさておくとしても，本機によってつちかわれたマクダネル社の技術は，後に優秀機F-4ファントムIIを生むことになったことを忘れてはならない。こういえば，F-4の姿態のいたるところにF-101のおもかげをとどめていることに，読者は気づかれるであろう。

SACの侵攻戦闘機としてスタート

F-101の要求がSACから出されたのは1953年のことであるが，本機の母体は，むしろそれよりはるか以前にさかのぼって，1945年に計画に着手されたマクダネルの試作戦闘機XF-88にその起源を見ることができる。

XF-88は第2次大戦直後の，核爆弾と戦略爆撃機の組合わせという独立したばかりのアメリカ空軍で主流を占めていた用兵思想から生じたもので，その味方戦略爆撃機（もちろん当時はレシプロ・エンジン機）を掩護して長駆進出が可能な，いわゆる遠距離戦闘機として要求されたものである。同時にこれには，自身でも遠く進出して制空を行なう，いわゆる Penetration Fighter（侵攻戦闘機）の用途も考えられていた。

このXF-88は単座双発の大型ジェット戦闘機で，これにさらに各エ



F-101A最後のブロックに属する-35-MC(s/n54-1471)

ンジンにアフタバーナを付加したXF-88A も計画されたが，試作機が実際にロールアウトし，1949年から50年にかけてアメリカ空軍のテストを受け，そこそこの評価を受けた機体であった。だが，大戦後のアメリカの軍事費削減のムードの中にあっては，本機装備の予算化はとうとう議会に認められず，開発中止となってしまったのである。

1950年代を迎えると，再び戦略爆撃機掩護のための遠距離戦闘機の必要性が強く主張されるようになり，F-101としてSACから要求が出され，再度マクダネル社にその開発が命じられたのであった。

受けたマクダネル社では，基本的構想をXF-88にそのまま求めたことは当然であったろう。すなわち，双発ジェットの大型の機体で，長距離巡航は片発を停めて1発で行なうことにし，片肱飛行に便利なよう両エンジンは間隔を設けず，並列に装備する案とした。これに空中受油装置を設けることはXF-88と同様で，主翼平面形やその他のレイアウトもほぼXF-88をそのまま踏襲した。

ただし，燃料収容スペースやアーマメント・ベイのため，胴体は格段に延長し，かつエンジンは完成したばかりの強力なJ57を採用し，これにアフタバーナを付け，センチュリー・シリーズ戦闘機の2番手として，超音速戦闘機とすることにしたのである。ただし，本機の設計計画当時には，超音速機のエリア・ルールによる整形の技術は，まだ発見も採用もなされていなかった。

開発にあたってアメリカ空軍当局は，リスクを考えて，クック・クレイグ法という新しい開発システムに本機をその該当第1号とした。この方法によると，実用試験完了までの間を，試作機や量産前型のプロトタイプの製作，量産準備のための設備投資を，当局で面倒を見るというものである。

こうしてF-101の1号機が完成し初飛行を行なったのが1954年9月29日のことである。初飛行から軽くマッハ1を超えるという好調ぶりであった。

ところが，ここでまたして，長距離掩護戦闘機としての本機の必要性がなくなってしまったのである。SACでは8発亜音速ジェット爆撃機ボーイングB-52の開発が成功し，それまでの主力で6発のレシプロ・エンジン爆撃機，コンベア B-36との交替期が到来してしまったからである。そしてSACは，B-52に掩護戦闘機は不要，と断定するにいたったのであった。F-101には再度のつまずきで，この種長距離戦闘機というのは，よくよくケチのついた性格のものとなってしまったのである。

ところが，捨てる神あれば拾う神ありで，本機に眼をつけたのがTACであった。本機の長大な航続力と，ひいては予想される大きな搭載能力そして当時としては，まだ2種しかなかった，その超音速実用機という高性能とに注目したTACでは，これを侵攻型の戦闘爆撃機として使おうと考えたのである。かくてF-101の，SACからTACへの移管がなされ，TACからはF-101Aとして発注が行なわれた。

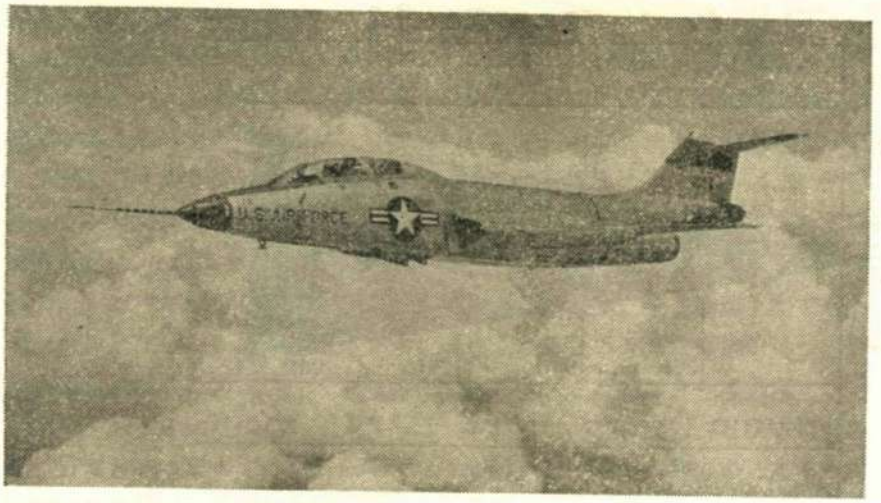
TACでの実用評価を受けているころは，F-101Aはまだ掩護戦闘機のままの形態で，機首に20㎜機関砲4門の固定装備を持ち，引込み式の70㎜ロケット弾6発入りパック2基と胴体前部のミサイル・ベイにファルコンAAM3発を収容できる装備を持っていた。機首のレーダは，AN/APS-54であった。

だが，これが部隊装備の量産機になると，機首の20㎜砲のうち1門が撤去されて，かわりにTacanが設けられ，ロケット弾パックも取除かれた。そして胴体下面にパイロンが設けられて，戦術核爆弾1発か，または大型増槽2基が搭載可能なようになった。このF-101Aは，合計48機量産されている。

次にTACでは，本機の低空での行動能力を改善するため，各部に補強をほどこして強度を高めた型を発注したが，これがF-101Cであり，47機生産された。

F-101のTACの使用実績で目立ったのは，なんといってもその長大な航続力である。そこでTACでは，本機の写真偵察機型を開発して，従来のRF-84Fに代替しようと考え，すでに1954年6月に発注していたYRF-101Aの実用化を急ぐことにした。

このRF型では，前部胴体が改設計されて全長が長くなり，機首にカメラ6基を装備した。これがRF-101Aで，35機生産された。だが，こ



飛行試験中のF-101B-50(s/n56-244)

の用途の型で多く生産され，代表型となったのは，F-101Cと同様に機体強度増強を図った改良型のRF-101Cで，合計166機も生産されているのである。後にRF-101Cには装備の近代化が実施され，カメラが新式のものに更新された。ベトナム等で活躍したのは，ほとんどがRF-101Cである。台湾空軍にも25機供与されている。写真偵察機RFに関するかぎり，台湾は日本よりも優秀な超音速機を，7機多く装備したのである。

一方，F-101Aはその開発途上でいくつかの技術的問題に逢着した。

特に重大だったのは，J57エンジンを機体に無理なくなじませることで，解決に1年近くを要している。ほかにも空力的な問題点がいくつか生じ，そのあるものは解決不能のまま残ってしまった。このため，パイロットの安全な操作を期する上からいろいろな電子装置が新規開発されて，装備されねばならなかったのである。

こんな問題はあったけれども，F-101A は巨大な機体のわりに操作や取扱いは容易で，それになんといっても，超音速という高性能は，当時としては大きな期待を持たせるに十分であった。そして，このF-101Aと平行して開発されていたADCの迎撃機F-102は，年明けて1955年の春ごろには，F-101Aよりはるかに重大な技術的問題に直面して，憂慮されるようになっていたのである。

そこでADCもまた，F-101Aに眼をつけるようになり，F-102のバックアップ用として，本機を迎撃機として開発，使用することに決めた。これによって出現したのがF-101Bであり，480機も生産された。

すなわち，F-101の代表型といえば数の上では文句なしにこのBで，それもADCで使われた全天候迎撃機だということになるのである。

F-101Bが他の型と異なる最も大きな点は，後席を設けて複座とし，それをレーダ・オペレーター用としたことである。ほかには迎撃機タイプとして当然のことながら，機関砲は全廃され，胴体内の回転式ミサイル・ベイにファルコン3発，胴体下面に核弾頭付きロケット弾ジニー（これは非誘導）2発の搭載が可能なよう改修された。FCSは迎撃用の MG-13，そしてエンジンは若干パワ・アップしたものに換装している。なお，なかには複操縦装置付きとして機種転換訓練に用いたTF-101Bも若干数ある。

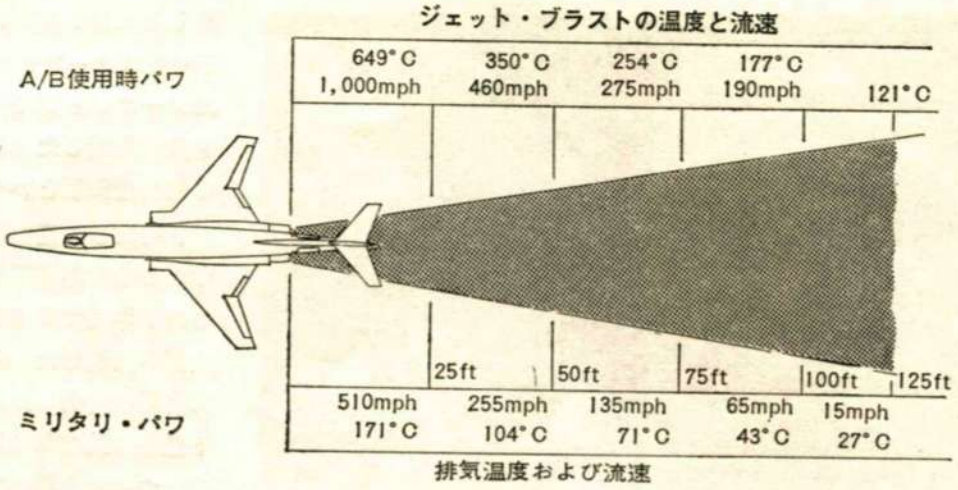
ADCにおけるF-101B 迎撃機は，性能的にはF-102とF-106の中間に位置しているが，これら単座機ほどは迎撃戦技システムが自動化されていない。しかし，それゆえにかえって使い易いと評判はよかったようである。複座であるという点からは，むしろADCにおいてはロッキードF-94スターファイア，それに続いたノースロップ F-89スコーピオンを代替更新したとみなしてよく，その超音速機版というべきであろう。

F-101Bの量産は1959～60年のわずか2会計年度間のみで行なわれ，この2年間で既述したような機数の全部が完成した。そして1961年3月に生産を打切ったが，相当なスピード量産の速戦即決ぶりといえよう。ひとつには，単座で自動化されたF-102の実用性がいまだしであったことと，F-89 で経験ずみの複座型迎撃機の使い易さをADCが重く見ていたことが，この辺に大きく作用していたように見うけられる。

その配属状況

ともあれ，1959年から60会計年度にかけて急速量産装備されたころがF-101の絶頂期であり，1961年にはADCの17個飛行隊がF-101Bをもって装備されていた。これら各隊はF-86LやF-89から機種転換したものは当然としても，F-102AとF-104Aから機種転換したものが，前者で3隊，後者で1隊もあったことは少々驚きである。当時のF-102の評価が，うかがわれる。

1961年に NORAD の組織が一部改編になり，カナダ空軍の北米大陸防空分担が拡大された。このときカナダ空軍は，CF-100をF-101Bをもって更新することになり，F-101Bのカナダ空軍への移管が始まった。カナダ空軍向けに装備等に若干の変更があり，これの供与を受けたカナダ空軍ではCF-101Bと呼称した。ほかに機種転換訓練用の練習機型もTF-101Fと称して供与されたが，カナダ側ではこれもCF-101Fと名を改めて用いた。このときカナダ空軍へ移管されたのは，F-101Fが56機，TF-101Fが10機である。カナダでは，それをもって5個飛行隊



を編成したが，1964年になってこれを3個飛行隊に縮少し，編成がえを行なっている。

さらに1970年から71年にかけて，このときカナダ国防軍に在籍していた56機のCF-101B/Fは，すべてアメリカ空軍に返還され，かわって近代化装備をほどこしたアメリカ空軍籍のF-101Bが66機，カナダに供与された。

このかえってきたF(CF)-101Bのうち，20機は写真偵察用のRF-101Fに改造して用いられた。ベトナムでRF-101Cの消耗がかなり激しかったための措置で，残りの返還機は，州航空隊に分配されて用いられた。

アメリカのADC所属のF-101飛行隊の方は，1963年から64年にかけて，事故等の自然減により，17隊が2隊減され，15コ飛行隊となったが，この第1線兵力はそのまま1968年度まで維持された。

1969年になると，本格的なF-101部隊の縮少が始まり，ADCのF-101Bは一挙に6コ飛行隊に減らされたが，さらに同年度末までにそのうち半数の3隊が，空軍から各州の州航空隊に移管されたのである。残る3隊は1971年まで空軍に所属していたが，この年に残り3隊が州航空隊に移管となった。F-101Bの装備開始以来，ずっと乗員の転換訓練に従事してきた訓練飛行隊も，同じこの1971年度をもって空軍から除かれたが，実戦部隊と同じ機能と任務をも合わせ持っていたこの飛行隊は，そのままテキサス州に移管された。こうして1971年をもって，アメリカ空軍におけるF-101の第1線勤務は終末を告げたのである。

TACのF-101は，ベトナム戦におけるRF-101の活躍が特に目ざましく，幾多の功績をたてているが，その反面，またこの種機の常として消耗もまた甚大だったようである。既述のカナダ空軍からの返還機をRFに改造充当したことが，この辺の事情を物語っている。現在，TACにおけるF-101の在籍数はゼロで，すべて州航空隊に移管されており，RF-101が3コ飛行隊残されているのみとなった。

機体とシステム

機体としてのF-101は，初期の超音速実用戦闘機として，当時考え得たかぎりの技術はすべてもり込んだ設計である。それでいて，超音速戦闘機の1番手であるノースアメリカンF-100スーパーセイバーとは，いろいろ異なっている点が面白い。

まず主翼であるが，約34度の後退角はきわめて常識的な値である。しかし，その面積は機体規模に比して著しく小さい。F-100より総重量で約35%も大きい本機が，そのF-100よりも翼面積が小さいというのは，まだエリア・ルールの発見適用以前だった当時としては，超音速を得るための思いきった試みであり，挑戦だったにちがいない。すなわち，F-100では約375kg/m²だった翼面荷重が，このF-101では約530kg/m²と，著しく高い値になっているのである。

この小さい主翼は，当然のことながら燃料タンク用のスペースにはあまり適さなかった。F-101の主翼も，内部に燃料タンクを持つ，いわゆるウェット・ウイングであるにはちがいないのだが，その翼内タンクは左右翼各1個だけ，それもずいぶん小さな容量(180Gal.)のものが，胴体付根前縁寄りに設けられているだけなのである。

この主翼は胴体付根前縁で，外部圧縮型の超音速用空気取入口を形成しており，また内翼後縁は，前進角をつけたウイング・レット状を成していて，ここにフラップが設けられている。これは強度上も大いに設計を楽にしたことであろう。

外翼には，やや内側寄りに補助翼が設けられている。しかし，F-100のように前縁スラットは設けられていない。かわりに左右翼各1枚の境界層板がつけられている。

この機体に超音速を得さしめたものは，前記の高翼面荷重，小翼面積のほかに，強力なJ57エンジンのアフタバーナつき双発にした点にある。F-101の推力荷重は1.33でありF-100スーパーセイバーの1.76に比

べると著しく低い。これが，エリア・ルール適用以前の本機をして，なおかつマッハ1.8を越える水平最大速度を得さしめたのである。

本機のぼう大な燃料搭載量は，翼内タンクが前述のようにきわめて小容量なため，そのほとんど大部分が，長大な胴体内に設けられた胴体タンクに依存している。コクピット直後から垂直尾翼直前までは，下部のエンジン・ベイを除けばことごとくこれタンクといってよく，巨大な燃料タンクが5個と，小型のもの2個とが隙間もなく，ギッシリと詰め込まれているのである。

その胴体だが，先端にピトー管をつき出した機首部は，レドームになっている。その後方は，F-101BではFCS室にあてられているが，RF-101では，ここに前方，下方，側方の各カメラが納められている。

その上部，すなわちコクピット直前の胴体上面には，初期には開閉カバー内に納めこまれた空中給油のためのプローブ式受油装置が設けられていたが，後にこれは後方の2番胴体タンク部背面に移され，フライング・ブーム式のものに改められた。そしてこれにかわって，B型の機首部上面には赤外線センサーが設けられた。

コクピット下部と両側は，ノーズギアとミサイル・ベイである。

コクピット後方の胴体は，すべて燃料タンクにあてられており，その下方に2基のエンジンと，ダクトのためのベイが設けられていることは既述のとおりである。

これより後方の胴体は，胴体というよりも，尾翼のためのブームと表現した方がよさそうな形状と太さのものである。この部分の前方，エンジン・アフタバーナの直上に，左右に張り出すスピード・ブレーキが設けられていて，これは前方開き形式になっている。

エンジン配置を含めたこの尾部全体のレイアウトは，後のF-4ファントムIIに強い影響を残したもので，事実，F-4には多くの類似点が見られるが，初期の超音速機としては安定性や操縦性の上で，たくまずして，きわめて妥当な線を行ったものといえる。

水平尾翼は，超音速機としてもちろん全動式の昇降舵機能を持つ，いわゆるスタビレーターになっている。当初，これはもっと下方に装着する計画だったらしいのであるが，地面効果やバフェットを考慮して，現在のようなT型尾翼に近い形の，垂直尾翼上端寄りに付けることになった模様である。しかし，本機ではF-104のようなディープ・ストールの発生が頻発するといったような事故例はあまり聞かないから，これでもなんとか適切だったのであろう。

きわめてアスペクト比の小さい垂直尾翼は，若干の後退角をつけ，かつ25%にも満たない小さな方向舵を設けている。この尾翼ブーム後端には，尾灯とドラッグシュートが設けられている。

パイロットの評価

パイロットの眼から見たF-101の評は，迎撃機としてはきわめて適していたという点で一致しているが，また格闘戦には全く不適であったということも，異口同音にいわれる。つまり，爆撃機を相手にするにはたいそう適していたが，反面，本機のそもそもの当初のねらいであった直掩や，遠距離制空などには，もし充当されていたとしても，全然使いものにはならなかったであろうという評である。

すなわち，F-101は根っからの対爆撃機用の駆逐機であり，ほかには余技というか，別の用途にも使えるような特質は全く持ち合わせていなかったというのである。

ADCパイロットの評では，同じ防空軍団内のF-102やF-106に比べて，それら単座機のような良好な運動性は持たないが，迎撃戦闘には適しているという点で一致している。F-101の長所は，何よりも加速のよいことと，脚の長い(行動半径が大)ことであり，反面泣きどころは，旋回半径がきわめて大きく，運動性において欠けている点にあった。

F-101Bは離陸から高度35,000フィートに達するまでに，1分とは要しなかった。普通，50秒台でこの高度に到達することができた。また運用上昇限度（軍用機でいうコンバット・シーリング）である54,000フィートに到達するのに要する時間も，5分を割った。

だが，なんといってもF-101で立派なのは，無補給，増槽なしで1,675



F-101Cから改造された偵察型RF-101H

nm という，その長大な航続距離である。航続時間もまた，3時間55分にも達した。F-101Bでの平均的迎撃行動は，1回1時間30分ぐらいで終了するのが普通であったから，余裕があり余るほどありすぎて，いささかもったいないくらいであった。

この迎撃ミッションで特に評判のよかったのは，複座という点である。これはF-102やF-106のような単座機では得られない，心のゆとりを乗員に与えたばかりでなく，行動半径ぎりぎりで行動する場合とか，ECMの状況下での任務行動の場合などにはいい知れぬ強味を発揮する，本機の絶大の長所となったのである。

機体の運用制限では，プラスGは6Gまで，マイナスGは2.5Gまでであった。また，速度計マーキングは高度25,000フィート以上ではマッハ1.73または700ノット，高度2,500フィート以下では600ノットに，それぞれ赤マークが付されてあった。

高速やミサイル発射時に機体のすわりがよいことも，F-101の好まれる特色のひとつであったが，超音速での手ばなし飛行など易々たるものだった。その半面着陸もまた容易で，F-102など単座迎撃機より視界もよく，比較的練度の低いパイロットでも，エアラインの老練機長がDC-3やジャンボ・ジェットを扱うように，水ぎわだったタッチダウンを決めることができた。

しかしながら，F-101の取扱い上にも難点がいくつかあったこともまた止むを得ないところである。まず第1は曲技飛行が難しく，またやれない科目が，かなりあったことがあげられよう。

次に乗員を悩ましたのは，本機の失速特性が，それまでの他の飛行機と全くちがうものだった点である。適切な操作を怠たると，F-101は往々にしてアメリカ空軍パイロットたちのいうピッチ・アップの傾向を示した。

ここで彼等のいう，このピッチ・アップとは，その実ディープ・ストールにほかならないのであるが，放置すると迎角が60度，80度にも達してしまうことさえあり，そのままきりもみに入ってしまう性癖があった。このためF-101には，特別に本機のため電子装置応用のセンサーや警報機，自動安定装置の数々が開発装備されて，乗員を守ったのである。このおかげで，上述のいわゆるピッチ・アップによる人身事故も，他のF-104やF-102に比べると，ずっと少なくてすんだのである。

◇

F-101ブードゥーは，15年の第1線勤務を終えて，1976年中には老兵として退役するが，よい飛行機のひとつだったことはまちがいないだろう。

〔表紙写真の解説〕

「ウイリアム・テル '74」に参加したノース・ダコタANG, 132 FG, 178FIS "Happy Hooligans" のF-101B-105MC(s/n 58-265)。次回の「ウイリアム・テル」は1976年に開催の予定だが，F-101Bは同年度中にはすべて退役することが決まっているので，ブードゥーにとって「WT '74」が最後の舞台になるかも知れない。いずれにしても，本機の時代は終わった。

〔裏表紙〕

南ベトナム，タンソンニュット搭乗空軍基地のシェルターでクルーのを待つ460TRW, 45TRS のRF-101C-45-MC (s/n56-176)。コクピット・ラダーや，AOAトランスデューサのプロテクターにもシリアルの末尾3桁が画かれているのに注意。増槽の前方に立てかけてあるのは，右側空気取入口ンテイク・マスクである。

◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇

▷RF-101C・諸元◁

□寸　　度□

全　　幅	12.10m
全　　長	12.12m
全　　高	5.49m
主翼翼弦（付根）	4.41m
同（翼端）	1.24m
水平尾翼全幅	4.73m
水平尾翼翼弦（付根）	2.007m
同（翼端）	0.915m
胴体幅（最大）	4.32m
胴体高さ	3.38m
ホイールベース	6.50m
ホイールトラック	6.08m

□主　　翼□

翼型（付根）	NACA65A007
同　（翼端）	NACA65A006
取付角	1度
後退角（33.2%翼弦）	35度
アスペクト比	4.3

□尾　　翼□

水平尾翼上反角	10度
水平尾翼後退角（29.3%翼弦）	35度
垂直尾翼後退角（25%翼弦）	46度

□面　　積□

主　　翼	34.2㎡
フラップ	3.90㎡
エルロン	2.78㎡
水平尾翼	6.97㎡
垂直尾翼	7.90㎡
ラダー	1.13㎡
スピード・ブレーキ	1.61㎡

□エンジン□

名　　称	P&W J 57 P-13
推　　力	11,700lb×2
（同A/B使用時）	14,500lb×2
燃料規格	MIL-F5624A JP-4
オイル	MIL-L-7808E

□燃料容量□

胴体セル	2,126Gal.
主翼タンク（合計）	180Gal.
機内総容量	2,306Gal.

□重　　量□

設計総重量	37,500lb
最大離陸重量	48,000lb

□舵　　角□

エルロン・アップ	21+2, −1度
エルロン・ダウン	21+2, −1度



シリアルと部隊配属

F-101 ブードゥー・シリーズ

塚田近雄

☆

■シリアル・リスト■

F-101A- 1-MC	53-2418～-2422
F-101A- 5-MC	-2423～-2430
F-101A-10-MC	-2431～-2436
F-101A-15-MC	-2437～-2446
F-101A-20-MC*1)	54-1438～-1443
F-101A-25-MC 〃	-1444～-1452
F-101A-30-MC 〃	-1453～-1465
F-101A-35-MC 〃	-1466～-1485
F-101A合計	77機
F-101C-40-MC*2)	54-1486～-1493
F-101C-40-MC 〃	56- 001～- 005
F-101C-45-MC 〃	- 006～- 019
F-101C-50-MC 〃	- 020～- 032
F-101C合計	40機
YRF-101A-10-MC	54-149～-150
RF-101A-20-MC	-1494～-1496
RF-101A-25-MC	-1497～-1507
RF-101A-30-MC	-1508～-1518
RF-101A-35-MC	-1519～-1521
RF-101A-35-MC	56-155～-161
RF-101A合計	37機
RF-101C-55-MC	56-033～-039
RF-101C-60-MC	-040～-057
RF-101C-65-MC	-058～-086
RF-101C-70-MC	-087～-114
RF-101C-75-MC	-115～-135
RF-101C-MC *3)	-136～-154
RF-101C-35-MC	-155～-161
RF-101C-40-MC	-162～-173
RF-101C-45-MC	-174～-186
RF-101C-50-MC	-187～-198
RF-101C-55-MC	-199～-221
RF-101C-60-MC	-222～-231
RF-101C合計	165機
F-101B-35-MC	56-232
F-101B-40-MC	-233～-237
F-101B-45-MC	-238～-240
F-101B-50-MC	-241～-245
F-101B-55-MC	-246～-250
F-101B-60-MC	-251～-257
F-101B-65-MC	-258～-268
F-101B-70-MC	-269～-280
F-101B-75-MC	-281～-299
F-101B-80-MC	-300～-328
F-101B-80-MC	57-247～-262
F-101B-85-MC	-263～-307
F-101B-90-MC	-308～-357
F-101B-95-MC	-358～-407
F-101B-100-MC	-408～-452
F-101B-105-MC	58-259～-303
F-101B-110-MC	-304～-342
F-101B-115-MC *4)	59-391～-440
F-101B-120-MC 〃	-441～-483
F-101B合計※5	480機

▷備考◁

〔*1〕 これらのうち大多数を1965年以降，RF-101G に改造。RF-101G-20～RF-101G-35と名称変更。

〔*2〕 これらの大多数をRF-101H に改造。RF-101H-40 ～ RF-101H-50と名称変更。

〔*3〕 全機キャンセル。

〔*4〕 これらのうち56機を F-101F, 10機を TF-101F に改造，1961年にカナダ空軍に供与。カナダではCF-101B/CF-101F として使用後，1970年11月に保有の58機をすべてアメリカに返還した。なお，カナダでは米空軍のシリアルの末尾3桁に17のプリフィックスを組合わせて（例えば17483のように）5桁のシリアルを独自に設定した。

〔*5〕 なお，合計480機生産されたF-101Bのうち，79機は複座練習型のTF-101Bとして完成した。

■ F-101B 装備部隊 ■

〔米空軍〕

2FIS, 13FIS, 15FIS, 18FIS, 29FIS, 49FIS, 59FIS, 60FIS, 62FIS, 75FIS, 83FIS, 84FIS, 87FIS, 98FIS, 437FIS, 444FIS, 445FIS, ADWC4750TS。

〔州航空隊〕

メインANG	101FG, 132FIS
ミネソタANG	148FG, 179FIS
ニューヨークANG	107FG, 136FIS
ノース・ダコタANG	119FG, 178FIS
オレゴンANG	142FG, 123FIS
テキサスANG	111FIS
ワシントンANG	141FG, 116FIS

〔カナダ国防軍〕

408AWFS, 410AWFS, 414AWFS, 416AWFS, 425AWFS。

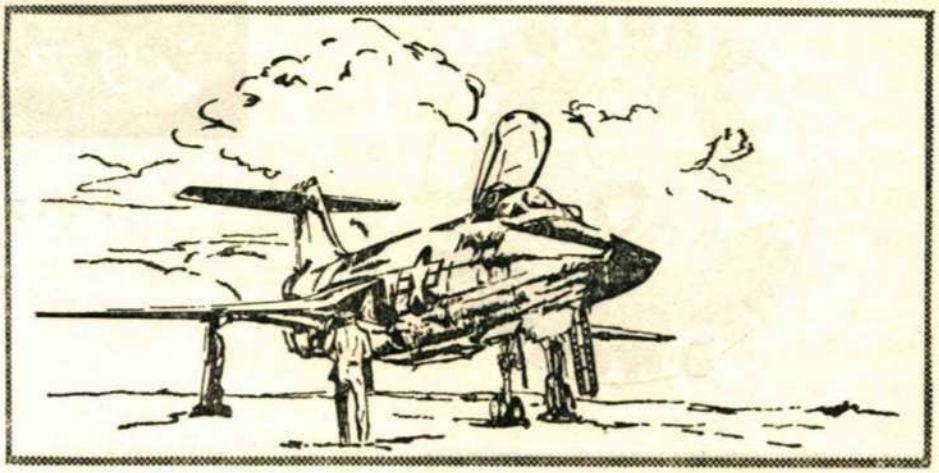
RF-101のテイル・コード

TACでは1968年初めごろから，部隊識別用にアルファベット2文字から成るコード・レターを垂直尾翼に画き入れるようになったが，これらのうち，RF-101部隊で使用されたテイル・コードをまとめると次のようになる。

AH	460TRW, 45TRS
JK	363TRW, 31TRTS
JM	363TRW, 4416TEWS
JO	363TRW, 29TRS
JP	363TRW, 18TRS
RB	123TRW, 154TRS
RG	123TRW, 165TRS
RJ	123TRW, 192TRS

F-101 ブードゥー 各型解説

宮本 勲



■F-101A■

F-101ブードゥーは，本来ＳＡＣ(Strategic Air Command/戦略航空軍団）の爆撃機援護用長距離侵攻戦闘機として開発されたが，当時，護衛の対象とされたコンベア B-36 の退役や米空軍の方針変更にともない当初の目的とは異なる迎撃/戦闘爆撃機として，TAC (Tactical Air Command/戦術航空軍団）およびＡＤＣで使用された。F-101A第1号機の初飛行は1954年９月29日で，初飛行で音速突破に成功した。

エンジンは推力11,700lb/5,310kg（アフタバーナ使用時は 14,500lb/6,575kg）の P&WJ57-P-13 ターボジェットで，このＪ57は同じセンチュリー・シリーズの F-100D, F-102 Aのほか B-52Ｆ/Ｇや海軍のＦ-8などにも使用されており，定評のあるエンジンの傑作であった。燃料タンクは胴体だけで，機内燃料容量は 2,126Gal.。

空中給油受油装置は，ウインドシールド直前の胴体上部に引込み式のプローブを装備しているほか，コクピット後方の胴体背面にフライング・ブーム式受油リセプタクルが設けられている。

レーダは機首に AN/APS-54を装備しており，MA-7FCS, MA-2LABS, M-１トス・ボミング・システムを搭載している。武装としては機首左右に射線が下方2°の M-39Ｅ20㎜機関砲４門を持つほか，胴体下面の回転式ミサイル・ベイ内部にヒューズ GAR-1 ファルコン AAM×３発と引込み式の70㎜ロケット弾パックを装備していたが，後にロケット弾パックは撤去された。

合計77機生産されたＦ-101Ａのうち，初期の29機は実用試験用に回され，ブロック20以降の48機が，1957年５月からイギリスのベントウォータス空軍基地に駐留する81ＴＦＷに配備された。なお81ＴＦＷは，戦闘機型のＦ-101を装備したＴＡＣ唯一の実戦部隊である。

なおＦ-101Ａのハイライトとしては1957年12月12日，米空軍のアドリアン・ドリュー少佐の操縦する Ｆ-101Ａが，カリフォルニア州エドワーズ空軍基地の計測コース上で1,207.6mph（1,943.5km/hr）の世界速度記録を達成したことがあげられる。

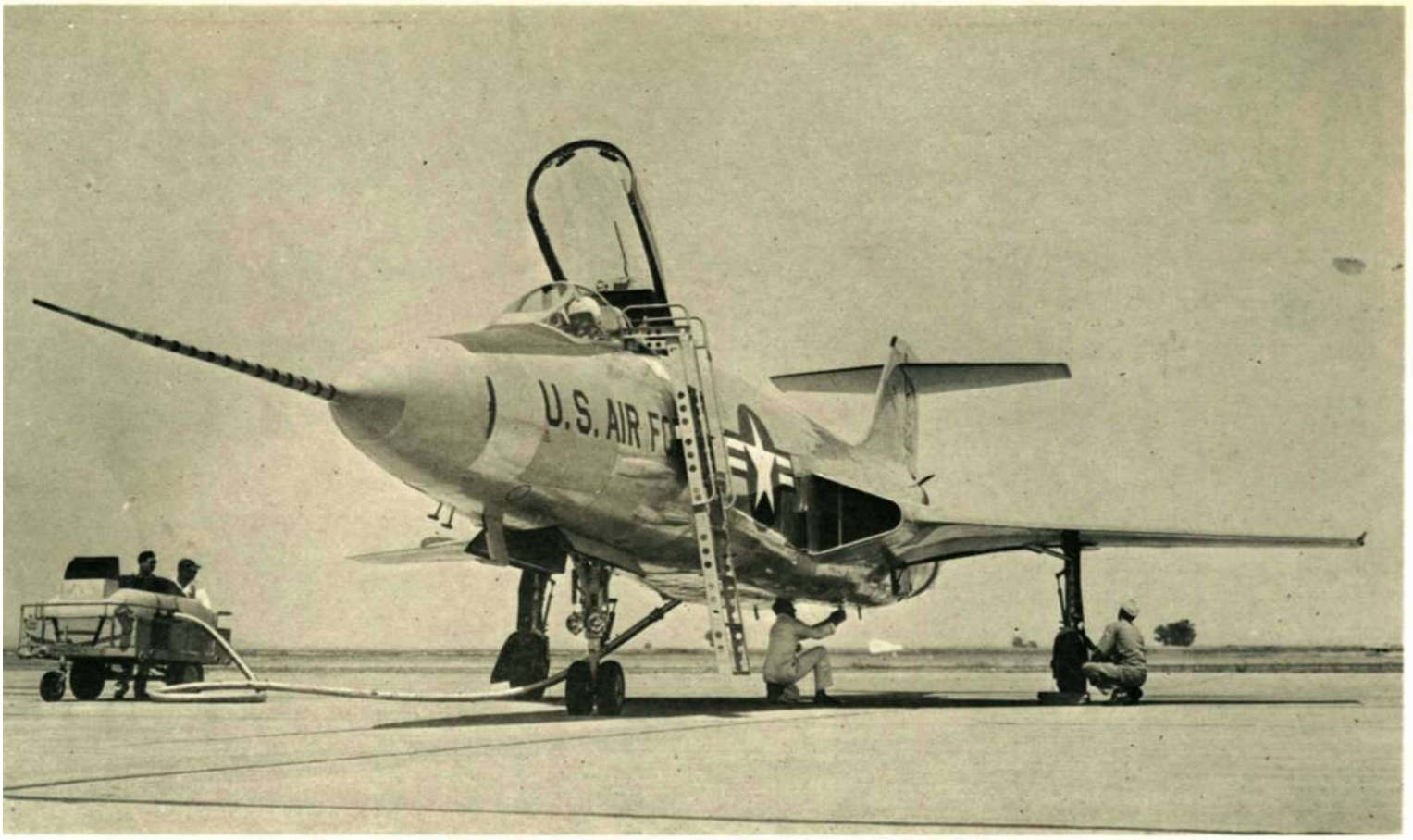
生産機数は合計77機。

■ＲＦ-101Ａ■

RF-101A は TAC の要求により開発された写真偵察型で，開発発注は1954年６月。原型 YRF-101A １号機は1956年5月10日に初飛行した。

Ｆ-101の長大な航続力に着目したTAC では，RF-84F サンダーフラッシュの後継となる写真偵察機として，1954年６月にRF-101Aの開発を開始したが，本機はまた米空軍最初の超音速戦術偵察機であった。胴体前部を再設計して機首を延長，この部分に前方傾斜，トライメトロゴン，垂直用スプリット・カメラが搭載された以外は，エンジン，機体構造ともにＦ-101Ａと同じだが，機首左右の機関砲は撤去されている。

（p-51 に続く）



VOODOO Series

▲ F-101A-5-MC(s/n53-2420)。

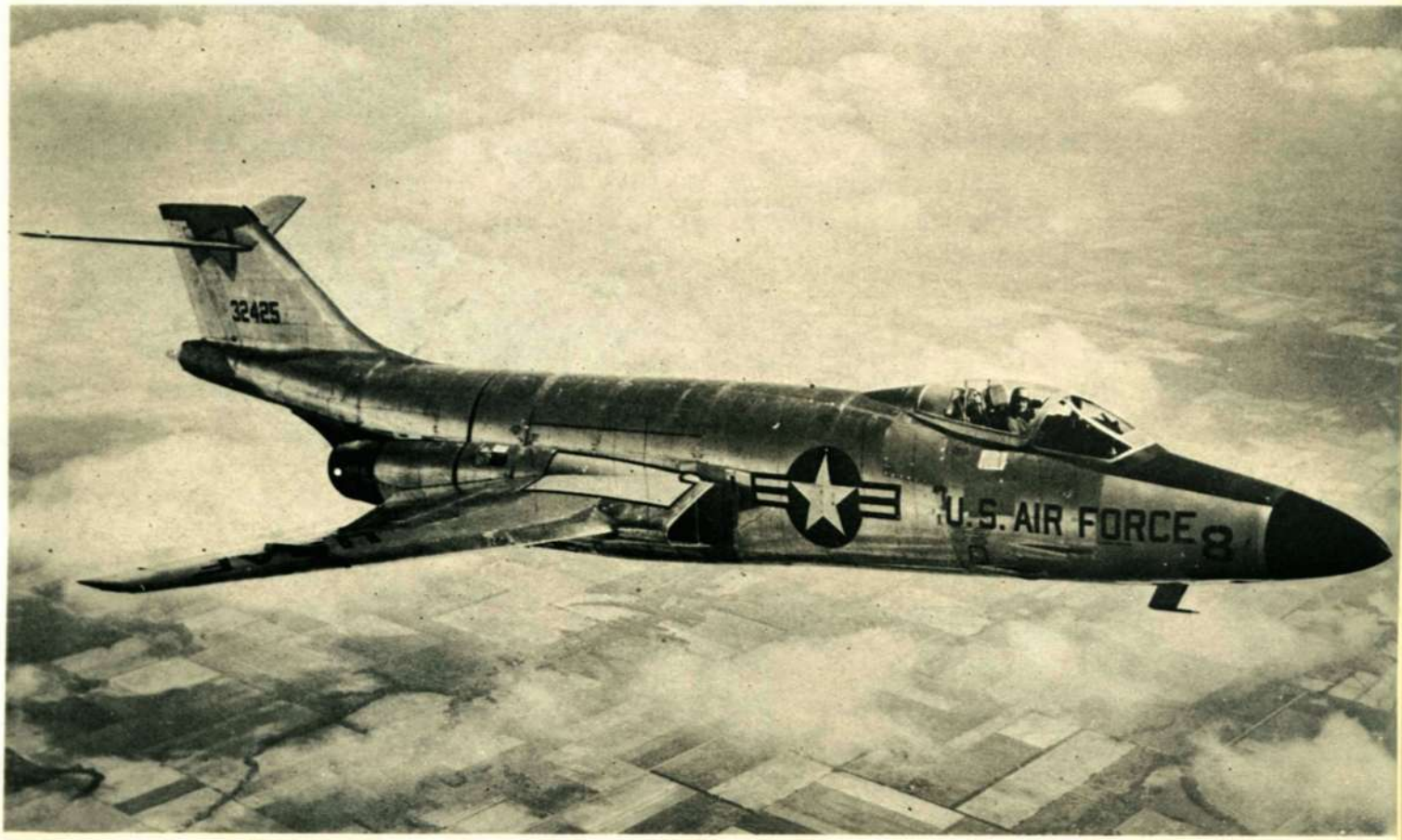
▼ RF-101G-30-MC(s/n54-1461)。



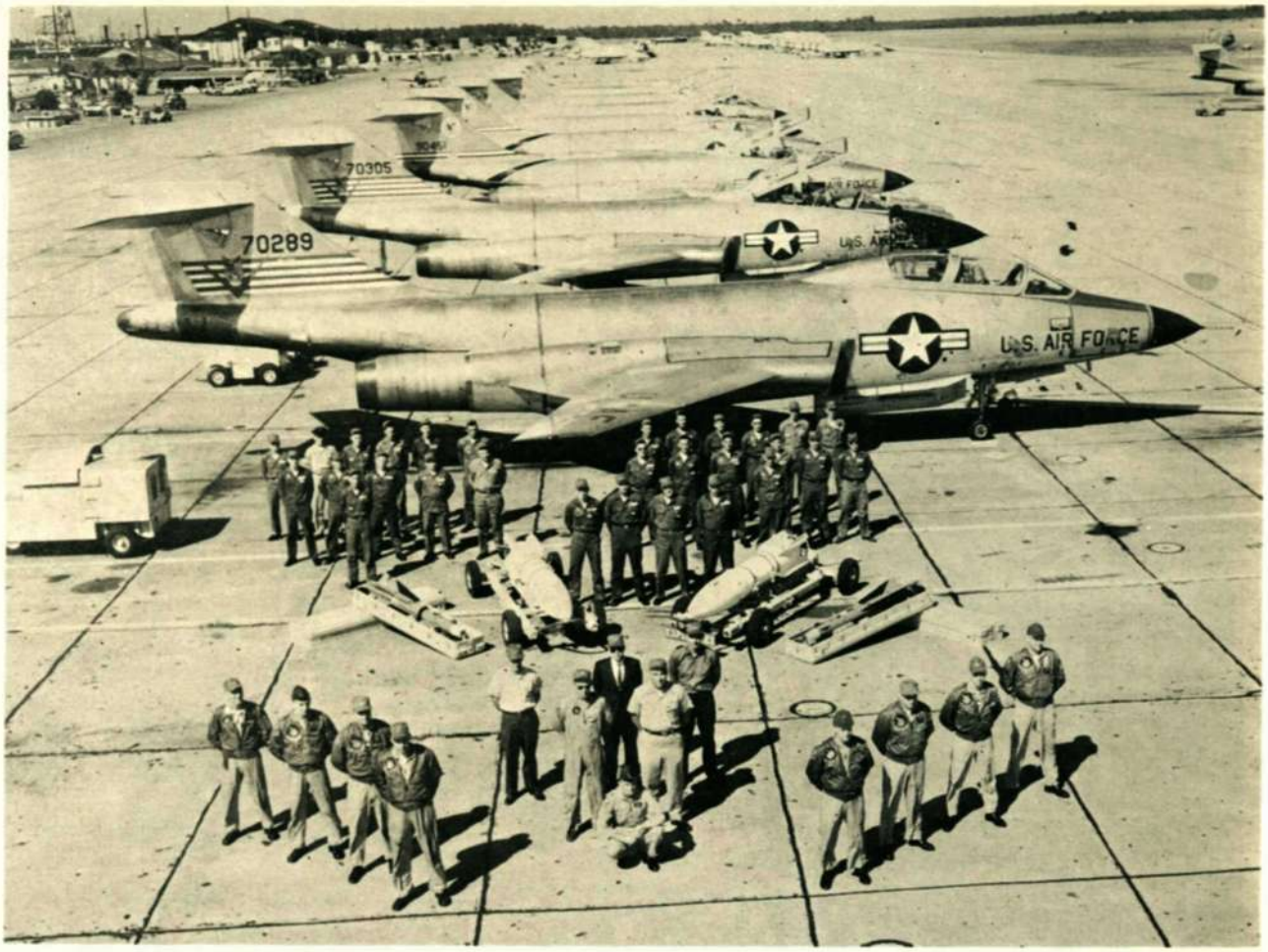


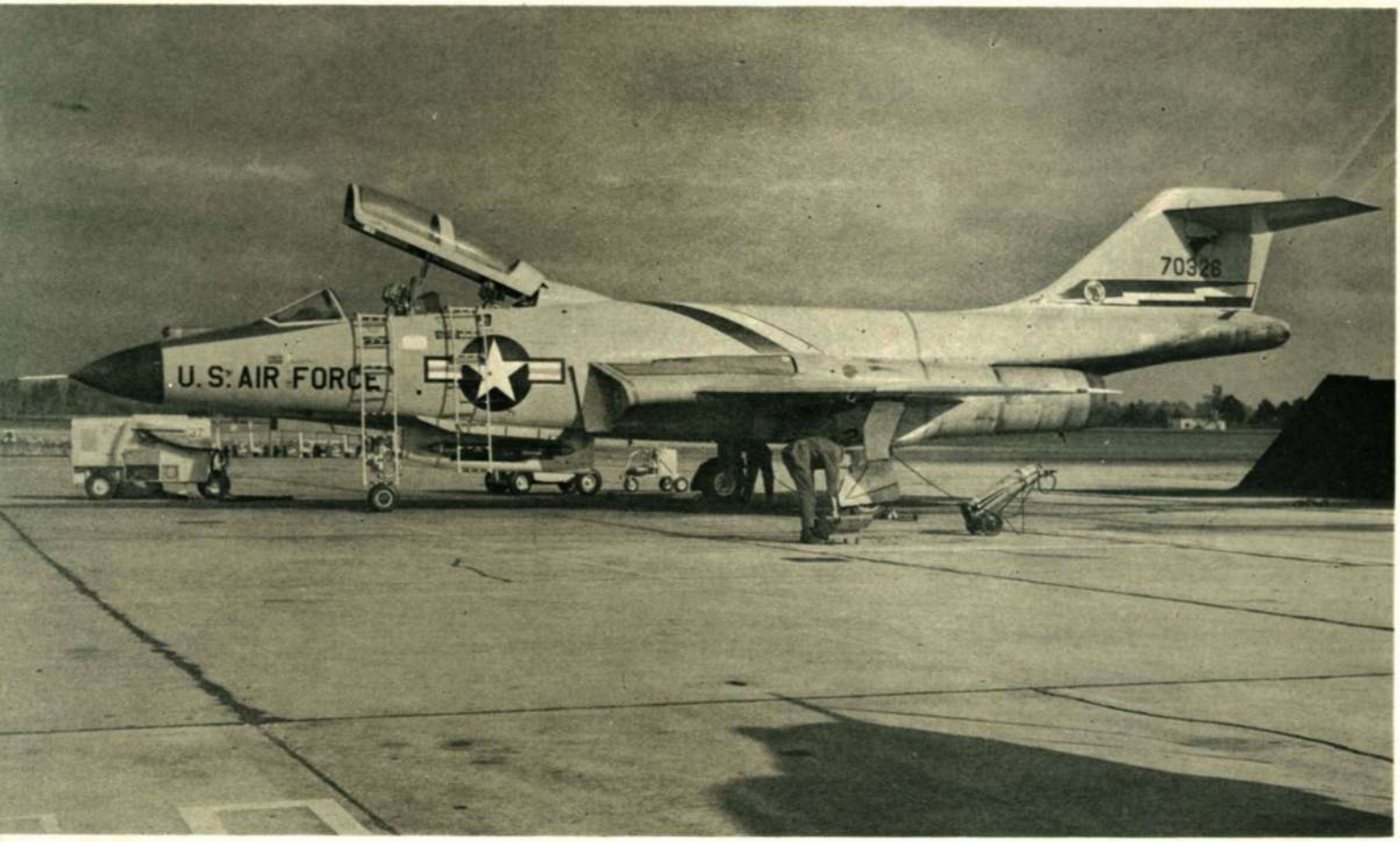
▲ 1954年9月29日に初飛行したF-101A-1-MC(s/n53-2418)。写真はF-101Aの原型第1号機で，1954年9月29日に行なわれた初飛行で早くも音速の突破に成功した。機関砲は装備していないが，機体の各部は後の量産型とほとんど変わらず，機体として問題になる点はなかったものの，その開発経過は波乱に富んだものであった。

▼ 合計29機生産されたF-101Aの量産前期型の第8号機で，F-101A-5-MCの3号機(s/n53-2425)。F-101Aは合計79機生産されたが，そのうちF-101A-1-MCからA-15-MCまでの29機は実用評価試験に使われ，部隊には配属されなかった。従ってF-101Aを装備したTACの実戦部隊は81TFWのみであり，パッとしないまま第1線から引退することになった。

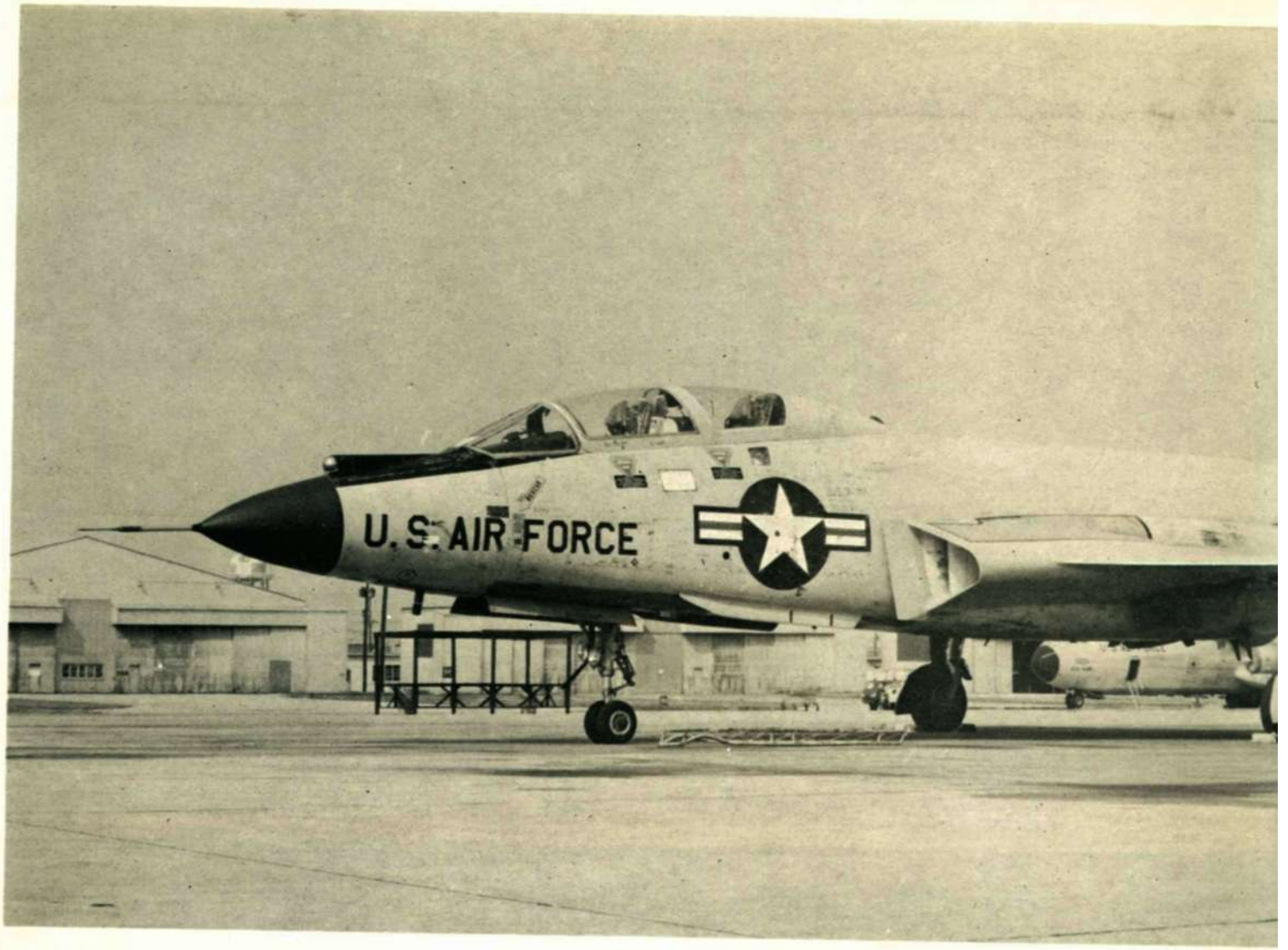


▶ エプロンに勢揃いした初期のF-101B。手前の2機はノース・ダコタ州グランドフォークス空軍基地に駐留していた18FISの-85-MCで，その向こうは84FISの-120-MCである。F-101Bは，エンジンが強力なJ57-P-53(後期型は-55)に換装されたほか，胴体下面には回転式のミサイル・ベイを新設，乗員は2名となりタンデム複座型式となるなど，外観的にも大きく変化した。写真は1963年に撮影したものであるため，機首上部にはIRスキャナーを装備していない。なお，手前のドリーに乗っているのは，ファルコンAAMと無誘導のジニーである。





▲ 1964年12月28日，サウス・カロライナ州チャールストン空軍基地における444FISのF-101B-90-MC(s/n57-326)。改修を受けて機首上部の空中給油受油プローブが撤去されており，その跡にIRスキャナーが新設されているのに注意。胴体下面のミサイル・ベイが開いており，ファルコンAAM用ランチャーが見える。F-101Bの攻撃兵器はレーダ/赤外線誘導のファルコン無誘導のAIR-2Aジニーの2種類のみで，機関砲は一切装備していない。ちなみに最近のアメリカ戦闘機で，最後まで機関砲を持たなかったのは本機とF-102にその例を見るだけであり，F-106Aでさえ最近になって機関砲が付加されたのである。
(Photo-N. E. Taylor)


U.S. AIR FORCE

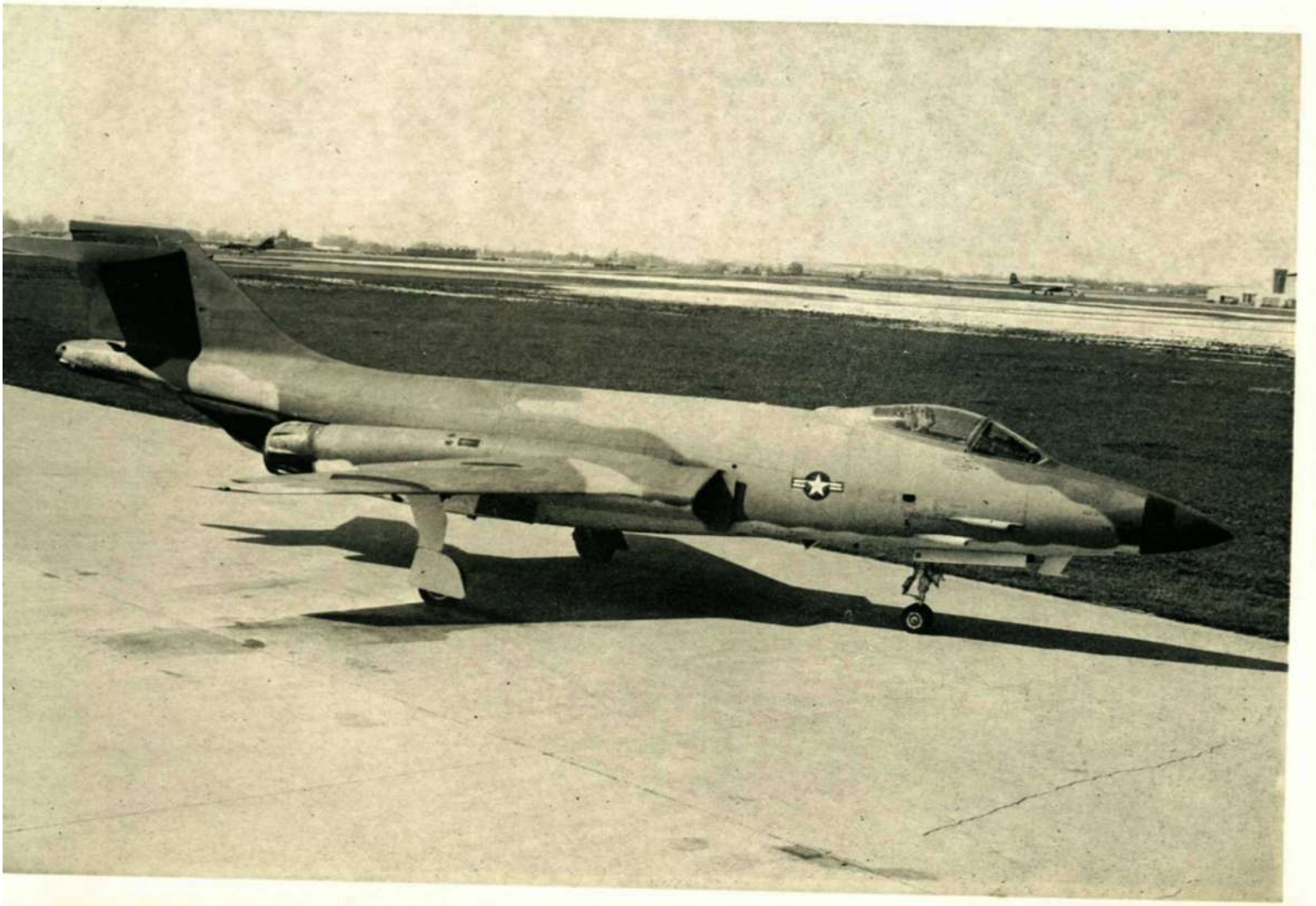

CANADA
041

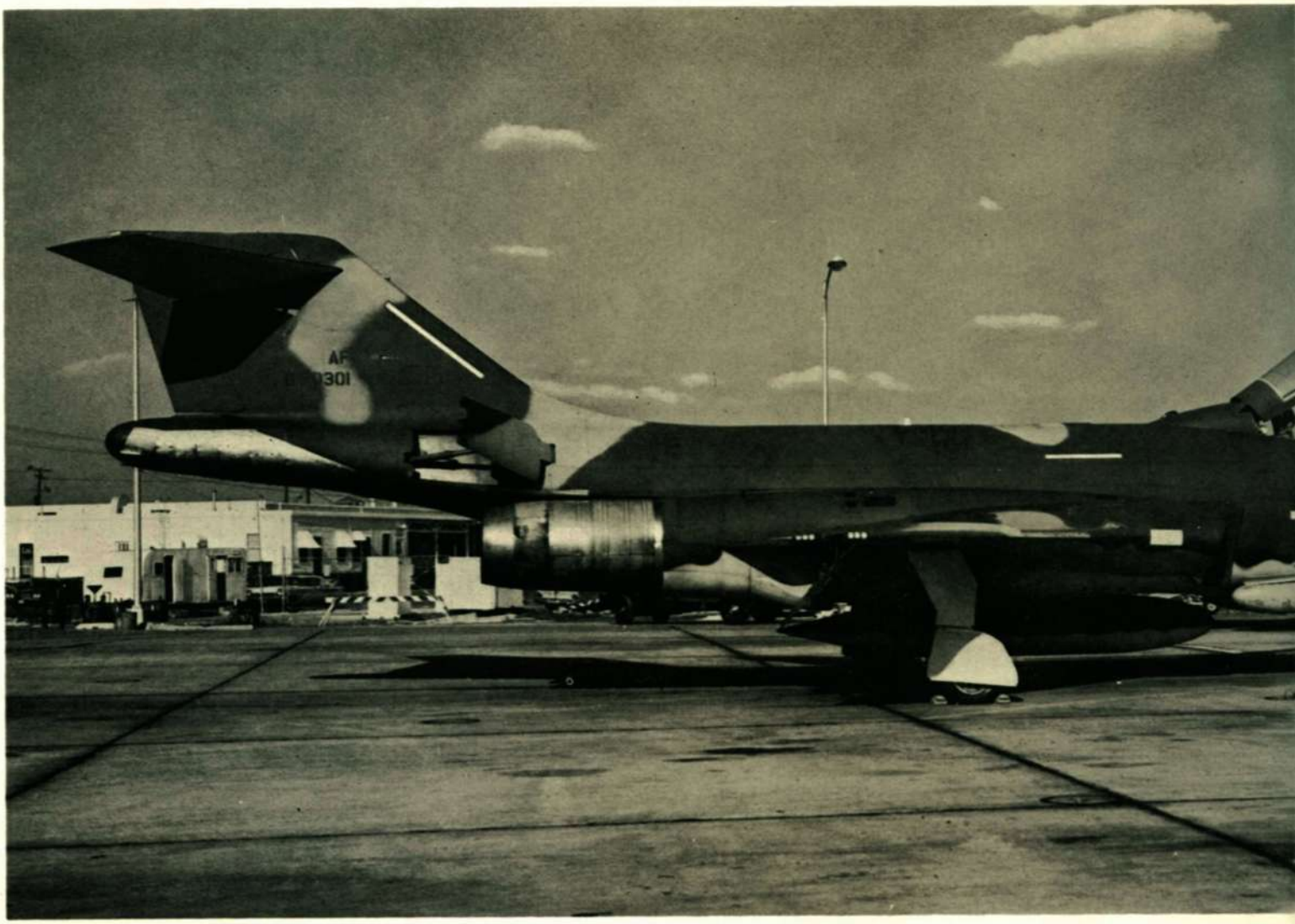


◀ ニュージャージー州のマクガイア空軍基地における2FISのF-101B-100-MC (s/n57-427)。1969年5月17日に撮影したもので，キャノピー後部には衝突防止灯が新設されているが，これはロータリー・ビーコンではなく点滅するオレンジレッドのライトである。
(Photo-R. Besecker)

〔P.22下〕 カナダ国防軍，416AWFSのCF-101B (s/n101041)。CF-101Bというのは，F-101Fのカナダにおける名称で，F-101Bとほぼ同じ機体である。カナダは1961年6月に米空軍からCF-101B/F66機（56機がCF-101B，残り10機はCF-101F）を供与されたが，その後1970年11月から1971年にかけて，これらの機体を返還，その代替として最新装備を持つF-101B66機を新たに受領した。なおカナダから返還されたCF-101Bの一部は，再度改修されて複操縦装置付きとなり，州航空隊でF-101Fの名で戦闘練習機として使用しているほか，ADWCにも試験機として一部が在籍している。また，20機は偵察型に改造された。

▼ F-101C-40-MC (s/n56-004)。F-101Cは，A型の機体構造を強化して，低高度における運動能力の向上をはかったものだが，合計47機生産されたにすぎず，後に大部分が偵察型のRF-101Hに改造された。





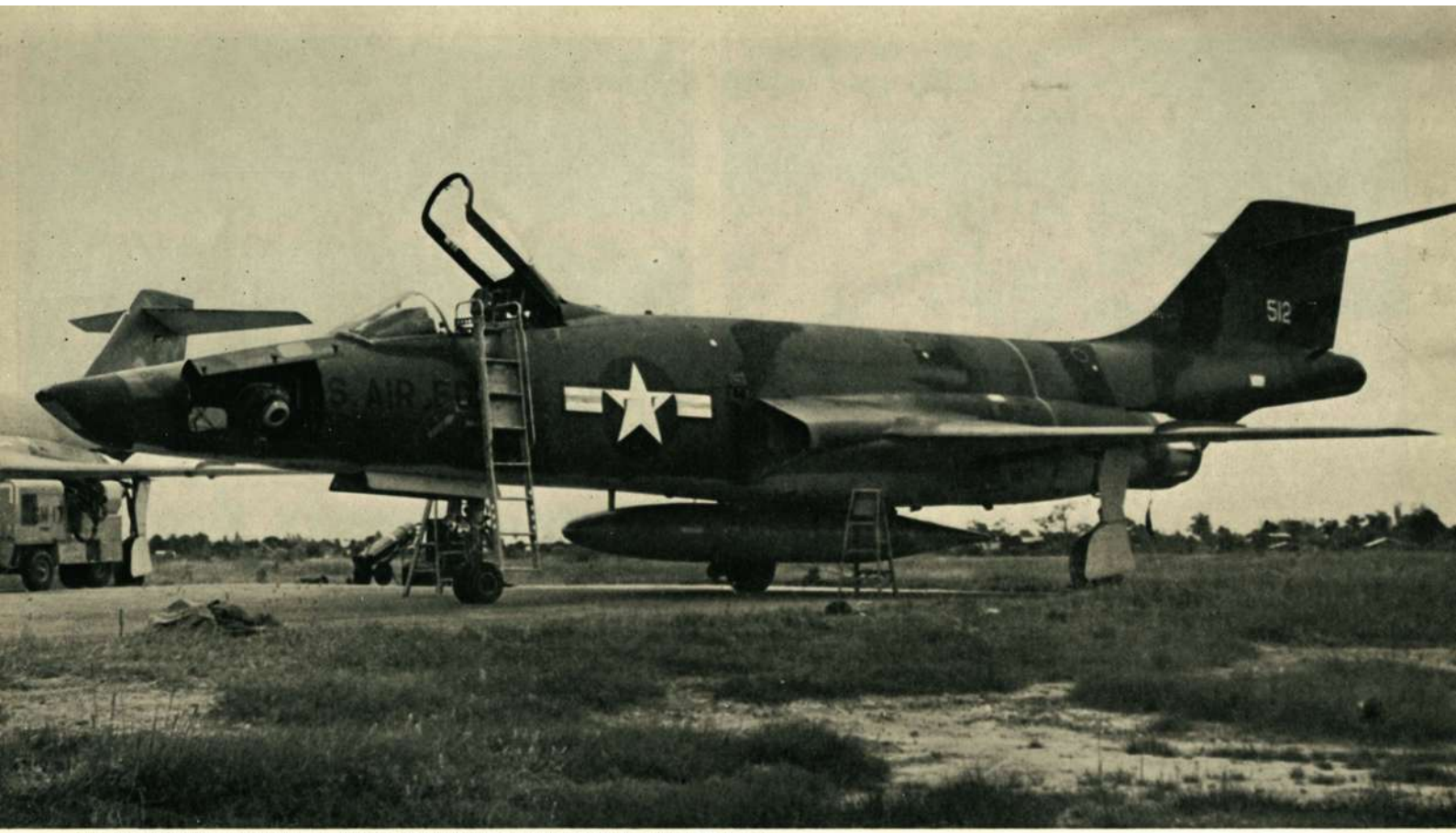

U.S. AIR FORCE



〔P.24〕 ネバタANG, 152TRG, 192TRSのRF-101F-85-MC(s/n57-301)。カナダから返還されたF-101F（F-101B）を写真偵察機に改造したのがRF-101Fで，合計20機改造され，全機ネバダANGの192TRSに配属されている。胴体下面のミサイル・ベイを撤去，機首下面にKS-87B前方傾斜カメラ，AN/AXQ-2テレビ・カメラ，KA-56Bパノラミック・カメラおよびKS-87B垂直カメラを装備すると同時に，CF-101B時代にはなかったELパネル・ライトが胴体側面と両主翼端に新設されている。左下は機首のクローズアップで，正面のカメラ窓はKS-87Bその直後はAN/AXQ-2テレビ・カメラ用。下面のアンテナは、前方からIFF，Tacan，UHFの順である。なお，キャノピー後部の天井にはラジオ・コンパスのセンス・アンテナが設けられている。ラジオ・コンパスは地上のNDBと機上のADFを組合わせて用いることにより，NDB局と自機の関係方位を得るもので，無指向性のセンス・アンテナと指向性を持つループ・アンテナから電波を受信する。 (Photos-N. E. Taylor)

▼ ケンタッキーANG, 123TRG, 165TRSのTF-101B-50-MC（s/n56-240）。TF-101Bは複操縦装置付きの機種転換訓練用機で，合計79機生産された。79機のうち大多数はマクダネル社の生産ライン上でF-101Bから改造され，最初から複操縦装置付きのTF-101Bとして完成したが，一部は部隊で改修キットにより改造されてTF-101Bとなった。ADCのF-101Bクルー訓練だけでなく，TACのRF-101Cのクルー養成にも使用されており，戦闘機型のF-101Bとまったく同じ装備を持っているが，機首上部のIRスキャナーは装備していない。写真はミズーリ州のリチャードゲバー空軍基地で撮影したもの。
(Photo-N. E. Taylor)



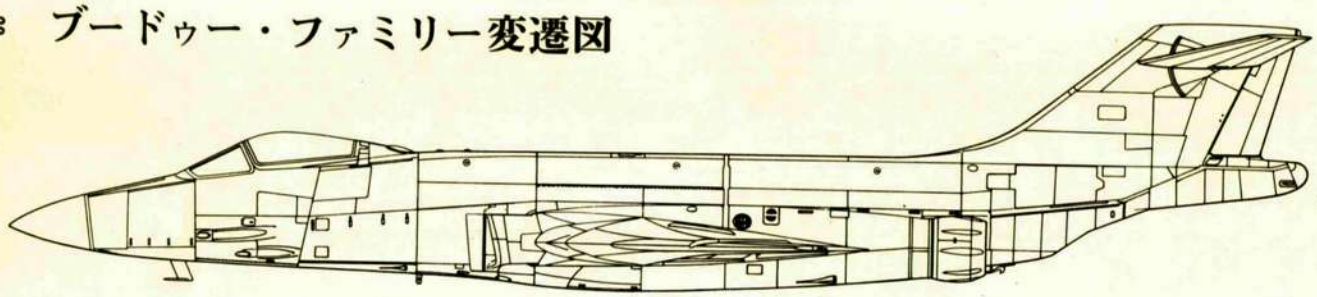


RF-101A-30-MC(s/n54-1512)。F-101Aの長大な航続力に注目したTACが，RF-84Fサンダーストリークの後継となる戦術偵察機として開発したのがRF-101Aである。前部胴体を再設計，機首にカメラを搭載したが，これにより全長は21.1mになっている。また，ブロック・ナンバー25以降の機体は左右の主翼内に燃料タンクが左右1ヵ所ずつ新設され，燃料容量は180Gal.増加して合計2,306Gal.となった。写真は1965年，南ベトナムのタンソンニュット空軍基地におけるRF-101Aで，機首のトライカメラ・ステーションのアクセスドア102Lが開いており，トライメトロゴン・カメラが見えている。トライメトロゴン撮影というのは，3台のカメラを使用して左右の水平線から水平線までを撮影してしまう方式である。なお機体にステップのないブードゥー・シリーズは，搭乗の際には必らずコクピット・ラダーが必要である。キャノピーを外部から開く場合は胴体右側のアクセスドア6を開き，キャノピー・スイッチを操作するか，あるいはフレームのマニュアル・リリーズを3/8インチのドライバーでゆるめればよい。

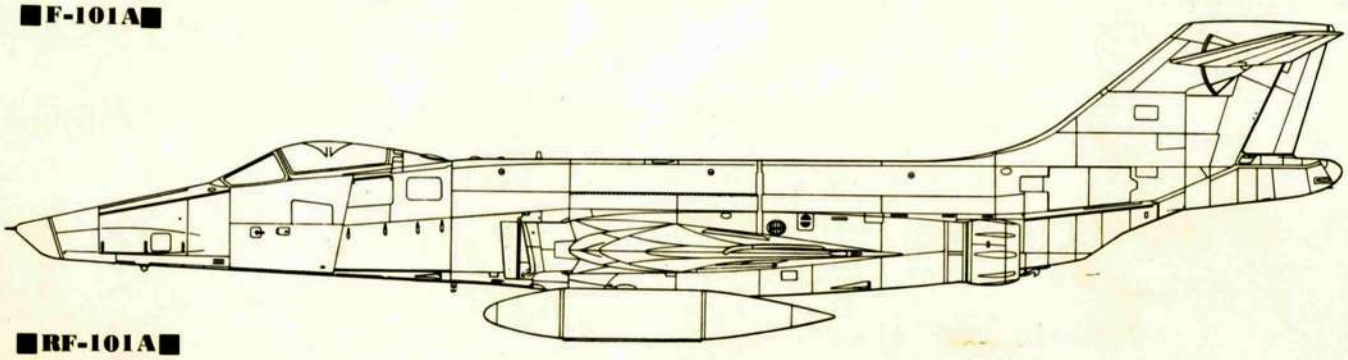


胴下のアタッチメントにAIR-2Aジニーを取付ける119FG, 178 FISのF-101B-110-MC (S/n 58-328)。すでに電源車のパワー・ケーブルが接続されており，接地線や消火器も接続ずみである。後方に見えるのは同じくノース・ダコタANGのコンベアC-131Dで，支援に飛来

ブードゥー・ファミリー変遷図

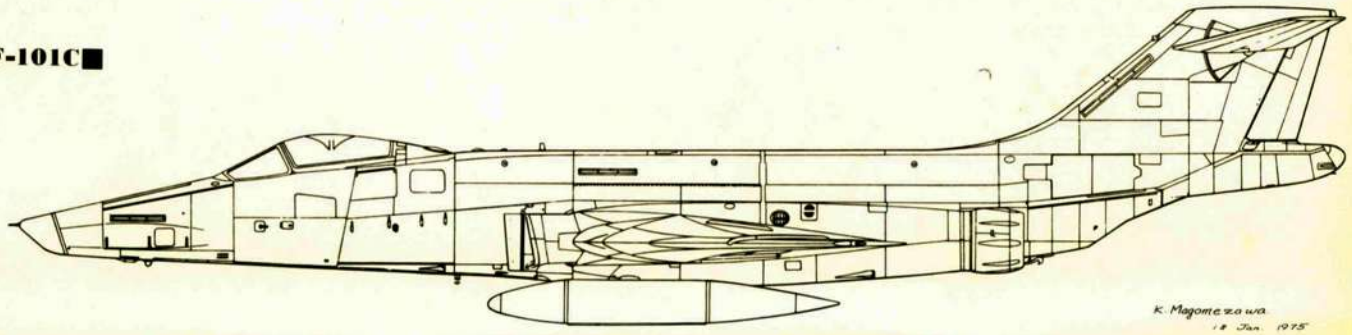


■F-101A■



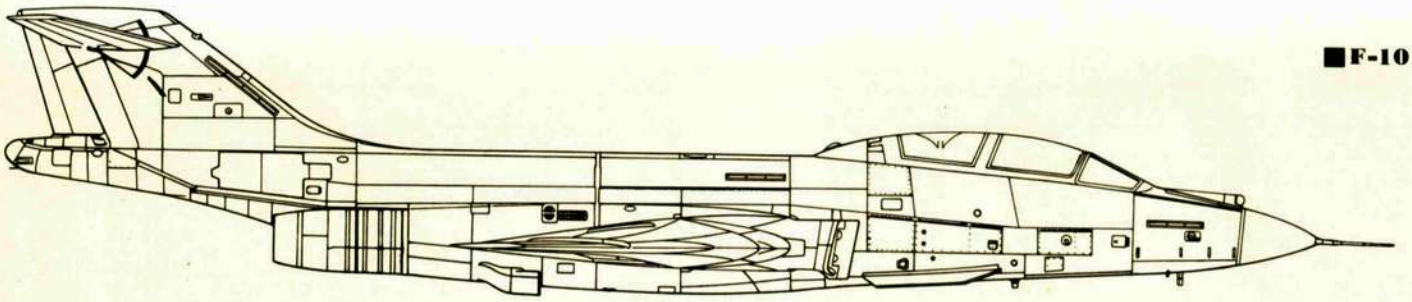
■RF-101A■

■RF-101C■

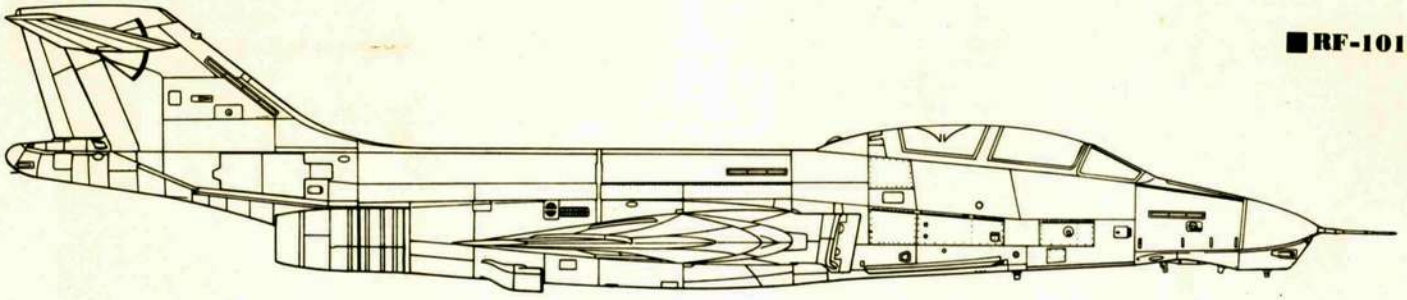


K. Magome. 2a wa.
18 Jan. 1975

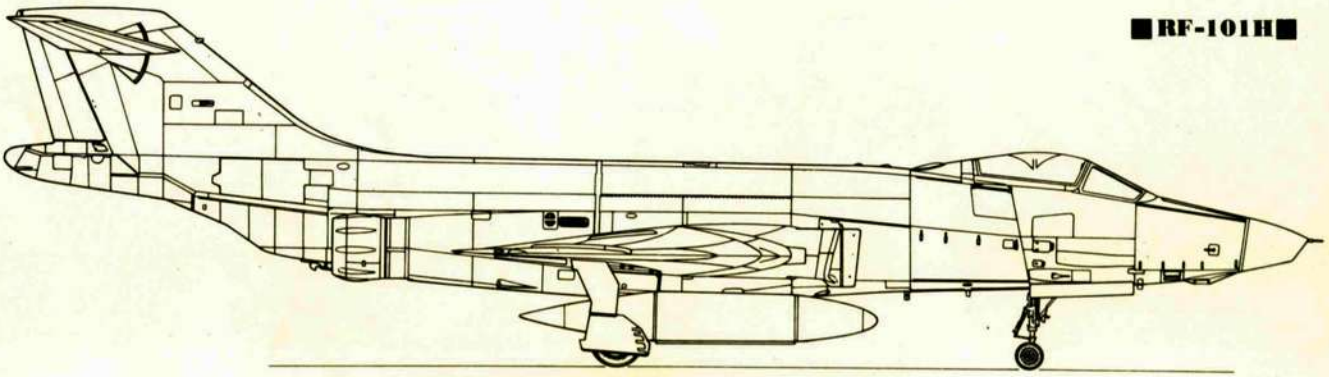
■F-101B■



■RF-101F■



■RF-101H■





▲ メインANG，101FG，132FISのF-101B-105-MC（s/n58-295）。1974年10月，フロリダ州のティンドル空軍基地で開催された「ウイリアム・テル'74」に参加したときのものである。

▼ 板付基地の誘導路をタキシー・アウトするケンタッキーANG，123TRG，165TRSのRF-101G-35-MC（s/n54-1468）。垂直尾翼にはANGのエンブレムを塗り消した跡が見えており，165TRSは後に"RG"のテイル・レターを画いた。（Photo-K. Minoura）

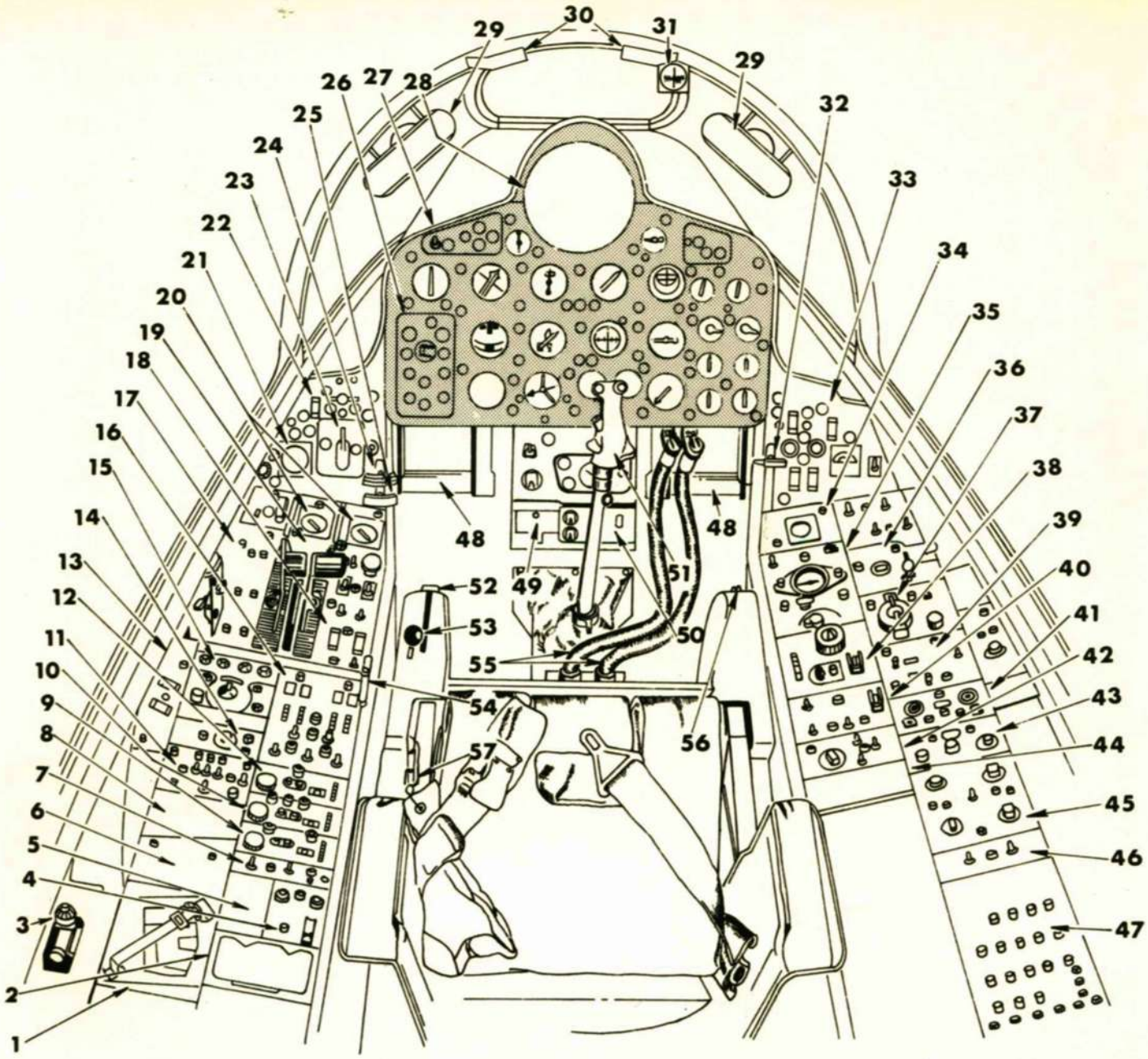




▲ 富士山を眼下に見下して飛行中の45TRS"Polkadots"のRF-101C-55-MC（s/n56-207）。無塗装の機体が太陽に輝いており，飛行高度は14,000～15,000ft程度と思われる。

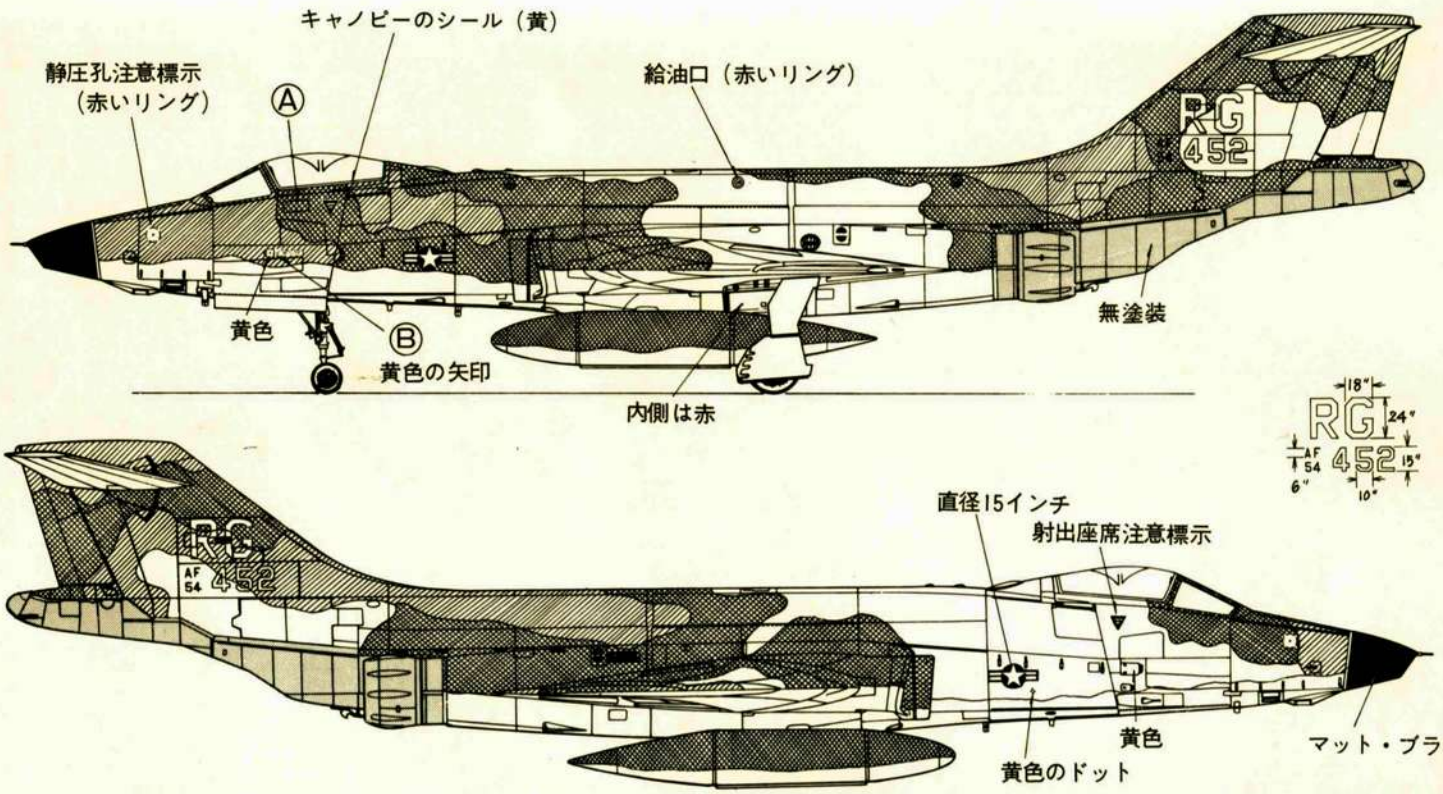
▼ 1969年5月，南ベトナムのタンソンニュット空軍基地のシェルター前で待機する460TRW，45TRSのRF-101C-45-MC（s/n56-176）。脚や増槽等の安全装置がロックされているため，機体各部に赤いリボンが下がっている。





RF-101C-40 COCKPIT ARRANGEMENT

① 6分儀収納箱
② 6分儀ケーブル収納箱
③ アンチ“G”バルブ
④ スプリット・バーティカルドア・パネル
⑤ ブランク・パネル
⑥ カメラ・ベイ温度計
⑦ レーダ・デテクター・コントロール・パネル
⑧ ブランク・パネル
⑨ スプリット・バーティカル・カメラ・コントロール・パネル
⑩ トライカメラ・コントロール・パネル
⑪ 燃料移送パネル
⑫ 前方カメラ・コントロール・パネル
⑬ ピッチ・アップ警報テスト・パネル
⑭ 燃料容量選択コントロール・パネル
⑮ UHFラジオ・コントロール・パネル
⑯ カメラシステム・コントロール装置
⑰ 左前方コンソル・パネル
⑱ エンジン・コントロール・パネル
⑲ スロットル
⑳ 油圧システム圧力計
㉑ フラップ位置指示計
㉒ 緊急用スピードブレーキ・スイッチ
㉓ 脚操作ハンドル
㉔ 緊急脚下げハンドル
㉕ 緊急ブレーキ操作ハンドル
㉖ ビューファインダー・コントロール・パネル
㉗ 主計器盤
㉘ ビューファインダー
㉙ リアビュー・ミラー
㉚ 手かけ
㉛ スタンバイ・コンパス
㉜ 緊急増槽投下ハンドル
㉝ 発電機コントロール・パネル
㉞ 酸素容量指示計
㉟ 酸素調整装置パネル
㊱ コクピット空調装置コントローラ
㊲ UHFラジオ（航法用）コントロール・パネル
㊳ 自動操縦コントロール・パネル
㊴ 対地位置指示器（GPI）
㊵ F. S. P.
㊶ GPIコントロール・パネル
㊷ IFF コントロール・パネル
㊸ コンパス・コントロール・パネル
㊹ ブランク・パネル
㊺ コクピット・ライト・コントロール・パネル
㊻ 外部灯
㊼ サーキット・ブレーカ・パネル
㊽ ラダー・ペダル
㊾ ラダー・ペダル・アジャスト
㊿ カメラ・ベイ温度調整パネル
(51) 操縦桿グリップ
(52) キャノピー緊急射出装置
(53) ショルダー・ハーネス・イナーシャリール・コントロール
(54) ドラッグシュート・コントロール
(55) パイロット個人装具接続口
(56) 座席調節スイッチ
(57) 座席／キャノピー安全ピン



No. 34102

No. 34079

Ⓐ （文字は白または黒）

U. S. AIR FORCE MC-F-101G
A. F. SERIAL NO. 54-463
BLOCK NO.
SERVICE THIS AIRCRAFT
WITH GRADE JP-4 FUEL
REF. T.O. 42B 1-1-14

Ⓑ 高さ2インチ



図中，黄色はグロス・イエローオレンジ（No. 13538），黒はグロス・ブラック（No.17038），赤はグロス・インシグニアレッド（No.11136）を示す。

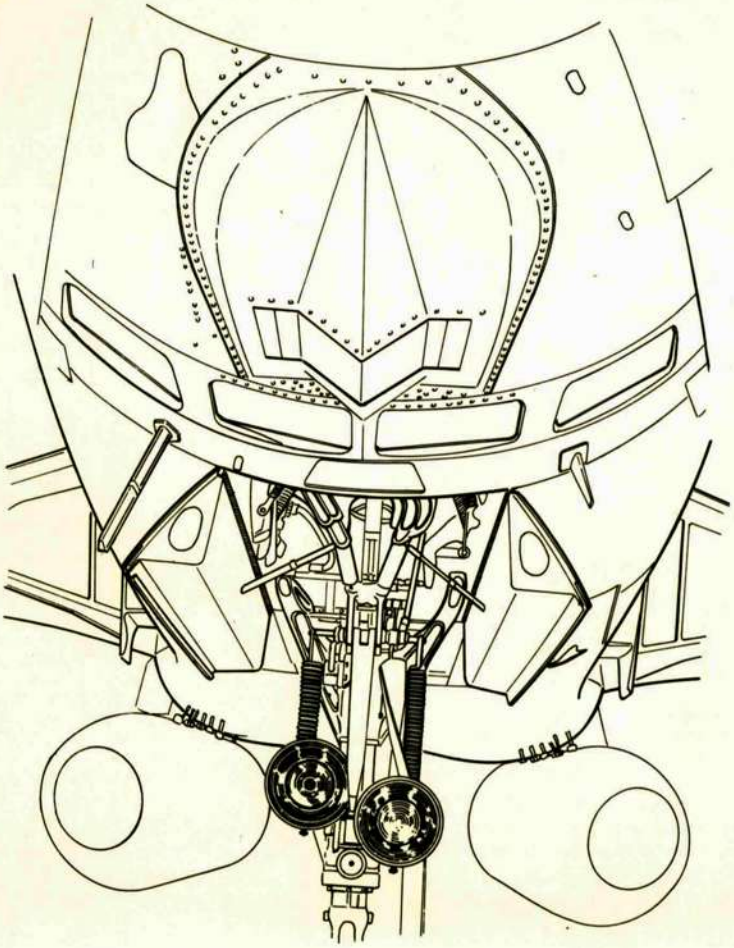


▲ 13FISのスコードロン・マーク。

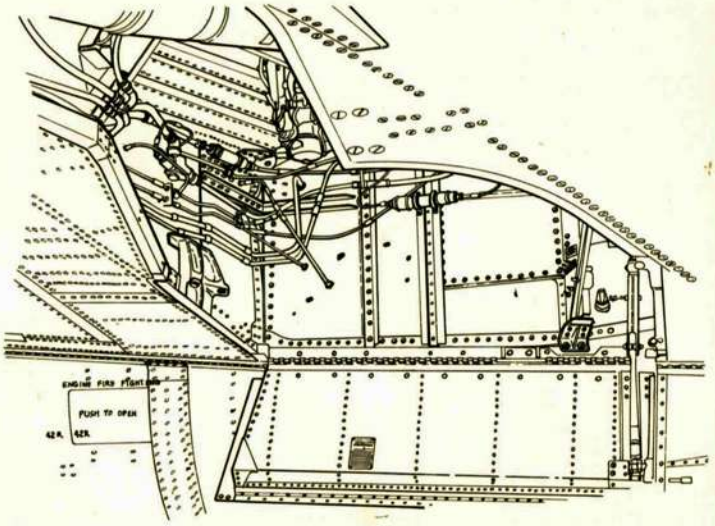
板付基地の滑走路に着陸進入するケンタッキーANG, 123TRG, 165 TRSのRF-101G-35-MC(s/n54-1479)。(Photo-S. Tokunaga)

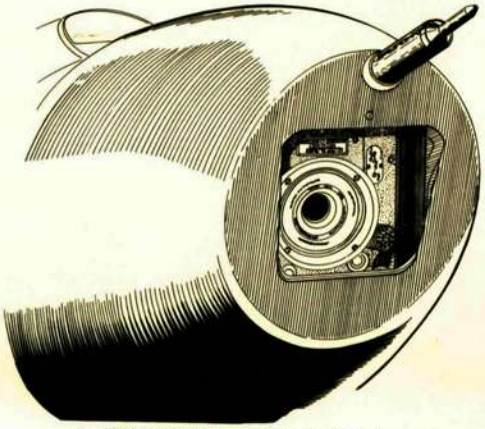


RF-101 “Golf” クローズアップ

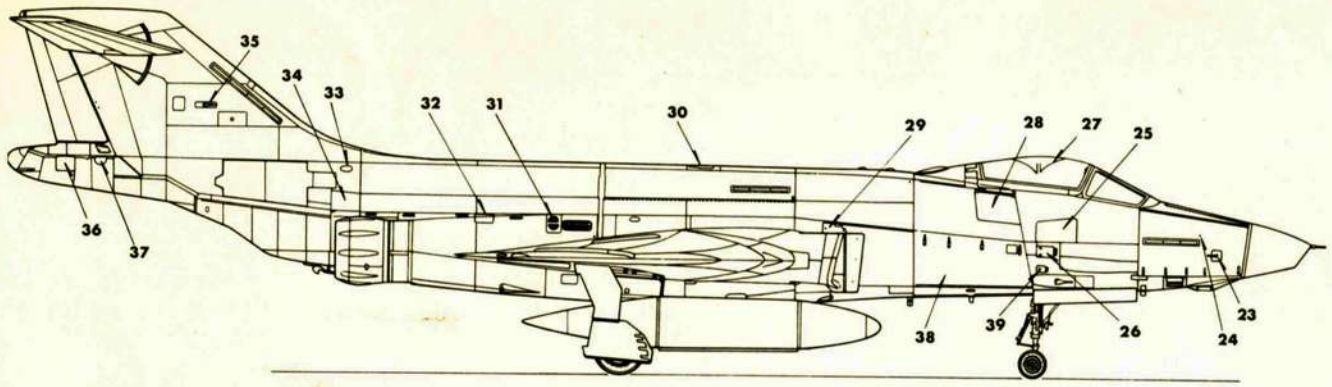


▲ 機首下面のビューファインダーと前脚収容部。

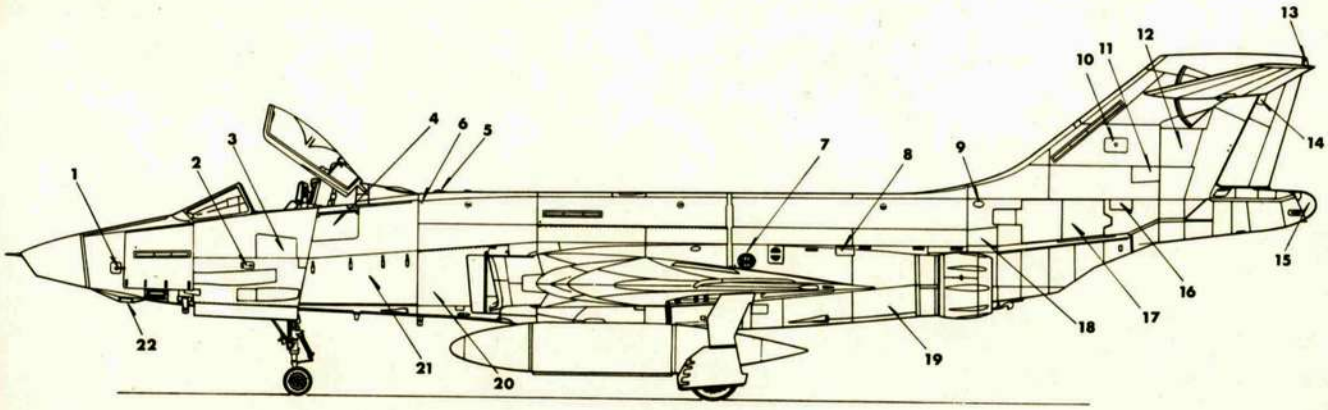




▲ 機首先端部のピト一管と前方傾斜カメラ窓



■ RF-101G VOODOO ■



M. 18 Jan. 1975

①AOAトランスデューサ（11
②キャノピー・レンチ・ドア
③コンソル配線（4L）
④コントロール機器（13L）
⑤衝突防止灯
⑥ホイスト・ポイント/F.S.343
⑦コクピット与圧排気口（39
⑧後部エンジン・マウント(4
⑨燃料ベント・ライン（48L）
⑩J-2コンパス・
トランスミッタ（50）
⑪ラダー・サーボ（52）
⑫スタビレイター・
アクチュエター(
⑬尾灯
⑭上部ラダー・ダンパー（71）
⑮ドラッグシュート（59）
⑯スタビレイター・サーボお
燃料ベント・ライン(
⑰スピード・ブレーキ
⑱ラダー／スタビレイター・
コントロール（49L
⑲アフタバーナ・
コンパートメント（46L
⑳電子／油圧機器（14L）
㉑電子装備（105L）
㉒ビュー・ファインダー
㉓AOAトランスデューサ（11C
㉔静圧孔
㉕コンソル配線（4R）
㉖液体酸素／緊急キャノピー
リリーズ（5）
㉗ラジオ・コンパス・
センスアン
㉘コントロール機器（7R）
㉙油圧システム（70R）
リザーバ・フィラー，緊急脚下
㉚IFRブーム・リセプタクル（
㉛コクピット与圧排気口（39R
㉜後部エンジン・マウント（4
㉝燃料ベント・ライン
㉞ラダー／スタビレイター・
コントロール（49R
㉟スタビレイター・
ラムエア取入口（7
㊱ドラッグシュート・
コントロール（5
㊲下部ラダー・バランス
ウェイト（5
㊳電子／油圧機器（14R）
㊴外部電源接続口／
キャノピー・スイッチ（

※カッコ内の数字はアクセス
・ナンバーを示

☆CANADIAN ARMED FORCES☆

▶「ウイリアム・テル'72」に出場したカナダ国防軍425AWFS"Alouettes"のCF-101B(s/n101009)。1972年9月18日から29日にかけて，フロリダ州のティンドル空軍基地で開催された"ウイリアム・テル'72」のCAT.I(F-101部門）に出場するため，カナダのケベック州ベイガットビルからはるばる飛来したもの。

▼「ウイリアム・テル'74」に出場したカナダ国防軍416AWFS"Lynx Squadron"のCF-101B(s/n101041)。機体が全面銀色に塗装されているのは同じだが，1972年当時に比べてマーキングが変わっているのに注意。前方に並んでいるのはモンタナANGのF-106Aで，これらはクリアートップ・キャノピー装備の新型である。







◀ 416AWFSのスコードロン・マーク。416AWFSは現在，ニューブルンズウィック州キャサム空軍基地に駐留しているが，1962年2月5日にカナダ空軍2番目のCF-101B飛行隊として発足した当時はケベック州のベイガットビルがホームベースであった。そして1964年には，当初編成された5コ飛行隊が3コ飛行隊に改変されることになり，416はキャサムに移動した。これ以後，カナダ国防軍のCF-101装備全天候戦闘飛行隊は，409"Nighthawks"，416"Lynx Squadron"，425"Alouettes"の3コとなり，409はコモックス，425はベイガットビルに基地を置いている。

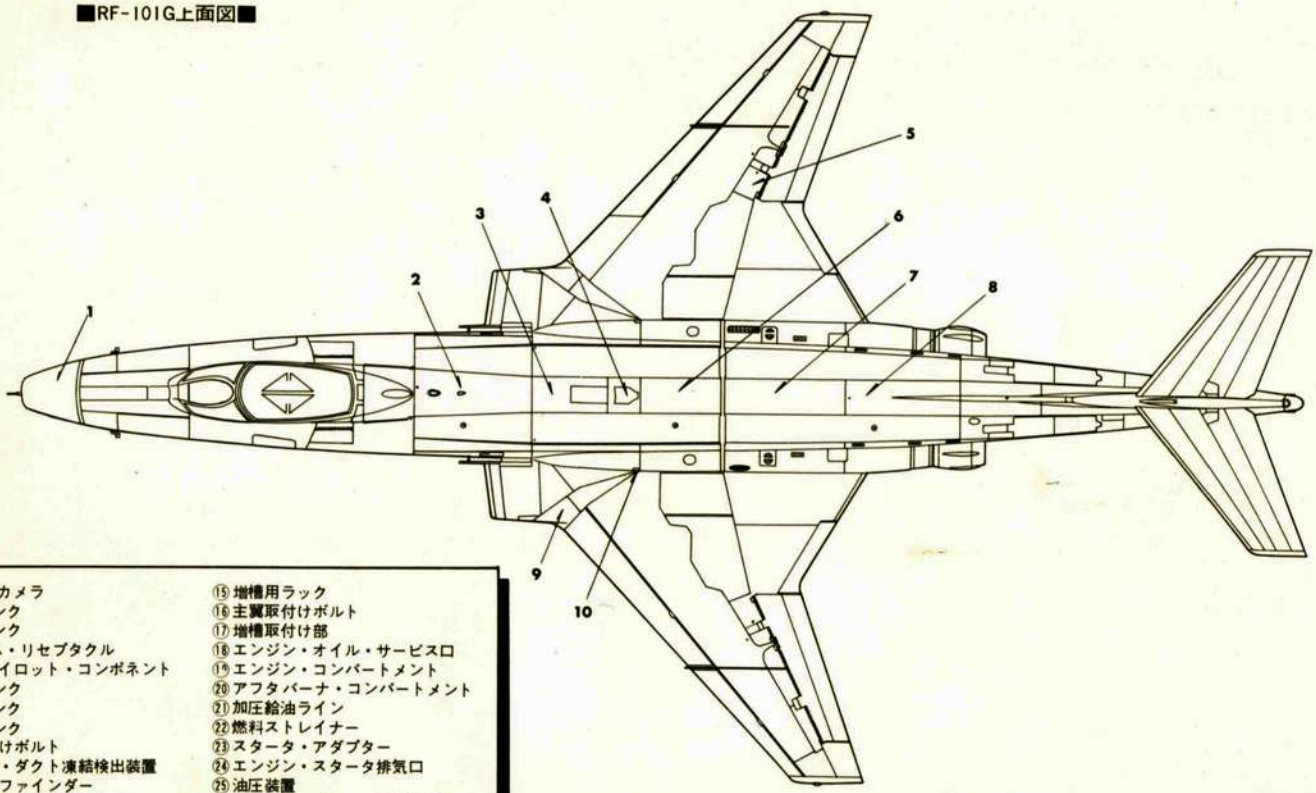
▼ 競技を終えてティンドル空軍基地に帰投した425AWFSのCF-101B（s/n101054）。P.38を見ればわかるように当時のカナダ国防軍機は，胴体左側に英語，右側にはフランス語を画いていた。現在使用中のCF-101B/Fは，すべて1971年に更新された最新のものであるが，装備品の一部が米空軍のF-101Bとは異なり，EL．パネルライトも取付けられていない。

〔P.42左〕 ティンドル空軍基地のエプロンにズラリ並んだメインANG, 101FG, 132FISのF-101B。エンブレムの下に見える長方形の枠はJ-2コンパス収容部のアクセスである。

〔P.42右〕 ノース・ダコタANG, 119FG, 178FISのF-101B。ANGエンブレムの上に画かれた"NORTH DAKOTA"のバンナーと，その直後のリボンに注意。赤，白，青3色のリボンは，ユニット・サイテーション受賞を意味する。

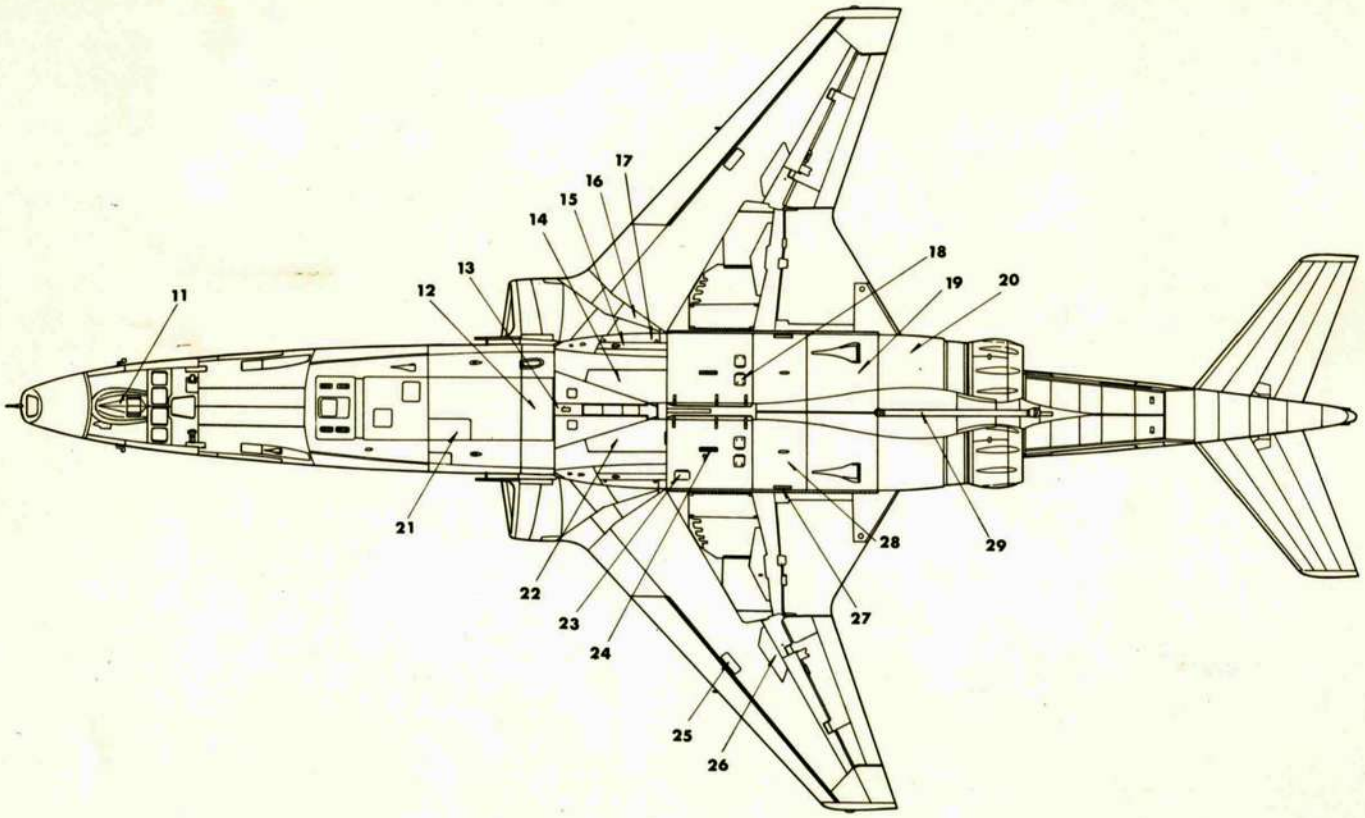


■RF-101G上面図■



① 前方傾斜カメラ
② No. 1 タンク
③ No. 2 タンク
④ IFRブーム・リセプタクル
⑤ オートパイロット・コンポネント
⑥ No. 3 タンク
⑦ No. 4 タンク
⑧ No. 5 タンク
⑨ 主翼取付けボルト
⑩ エンジン・ダクト凍結検出装置
⑪ ビュー・ファインダー
⑫ 増槽用燃料システムおよびプローブドレイン
⑬ 外部装備接続部
⑭ 燃料ストレイナー・ドレイン
⑮ 増槽用ラック
⑯ 主翼取付けボルト
⑰ 増槽取付け部
⑱ エンジン・オイル・サービス口
⑲ エンジン・コンパートメント
⑳ アフタバーナ・コンパートメント
㉑ 加圧給油ライン
㉒ 燃料ストレイナー
㉓ スタータ・アダプター
㉔ エンジン・スタータ排気口
㉕ 油圧装置
㉖ エルロン・パワー・シリンダー
㉗ 消火器
㉘ エンジン・コンパートメント
㉙ アレスタ・フック

■下面図■




80288
NE
MAINE
70415
18
09


THE Happy Hooligans
80265
THE Happy Hooligans
80341



45TRSのRF-101C-60-MC(s/n56-051)。F-101Cの写真偵察機型がRF-101Cで，基本的にはRF-101Aと変わらないが，外観上では垂直尾翼前縁にラムエア・インテイクの突起が設けられているので，A型と識別できる。装備カメラは，初期にはフェアチャイルドKA-1，KA-2，KA-17であったが，1964年ごろから改修によりハイコンKS-72に換装された。胴体下面のアクセスドア107が開き，垂直スプリット・カメラが見えているが，この部分にはIFFならびにAN/ASN-6飛行姿勢計算器が搭載されていて，ドア表面にはIFFのブレード・アンテナが設けられている。

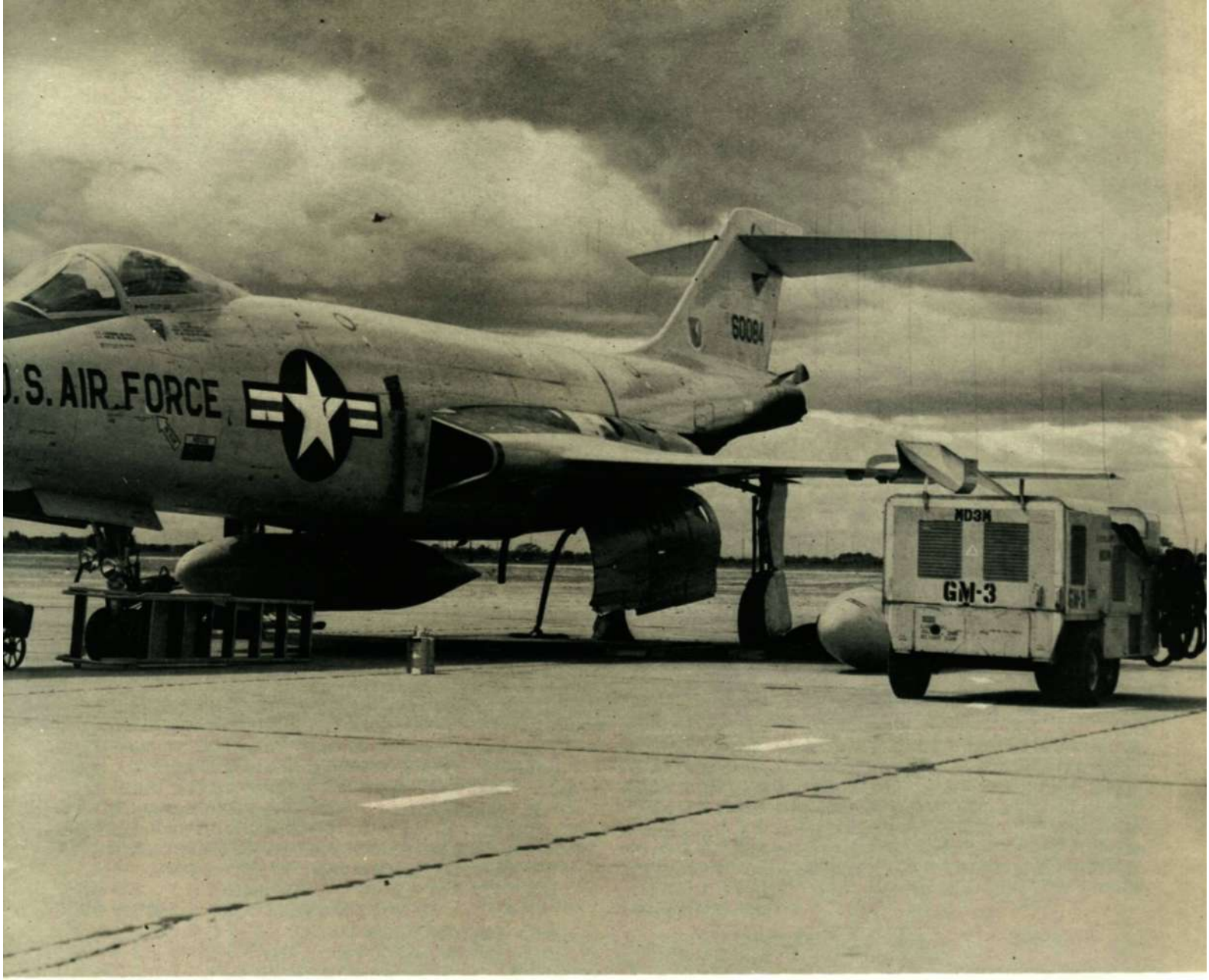
▶ 1964年，南ベトナム，サイゴンのタンソンニュット空軍基地におけるRF-101C-65-MC(s/n56-084)。厚い雲におおわれた上空をH-19救難ヘリコプタが飛行しているのが見える。機体下面のエンジン・コンパートメント点検用のアクセス・ドア41Lおよび43Lが開いており，ドアに画かれたバズナンバーが見えている。同様に，空気取入口直前部の油圧リザーバ・フィラー点検用のアクセス・ドア70Lが整備のため開かれており，ドアの内側はジンクロに塗られていることがわかる。なお，左翼前方に機体と並行して置いてあるのは黄色に塗られたMD-3M外部電源カート(External Electric Power Cart)で，MD-3Mは400Hz，115/208Vの3相交流電力を供給する。ちなみにRF-101に外部電源を接続する際の手順は次のとおりである。まず胴体右側のアクセス・ドア6Rを開き，パワ選択スイッチを"GEN"位置にして電源車のパワ・ケーブルを伸ばし，機体のリセプタクルにAN3430ケーブル・プラグを接続する。そして電源スイッチを入れると，15秒で定格電圧／周波数に達するので，パワ選択スイッチを"EXT PWR"位置にすればよい。



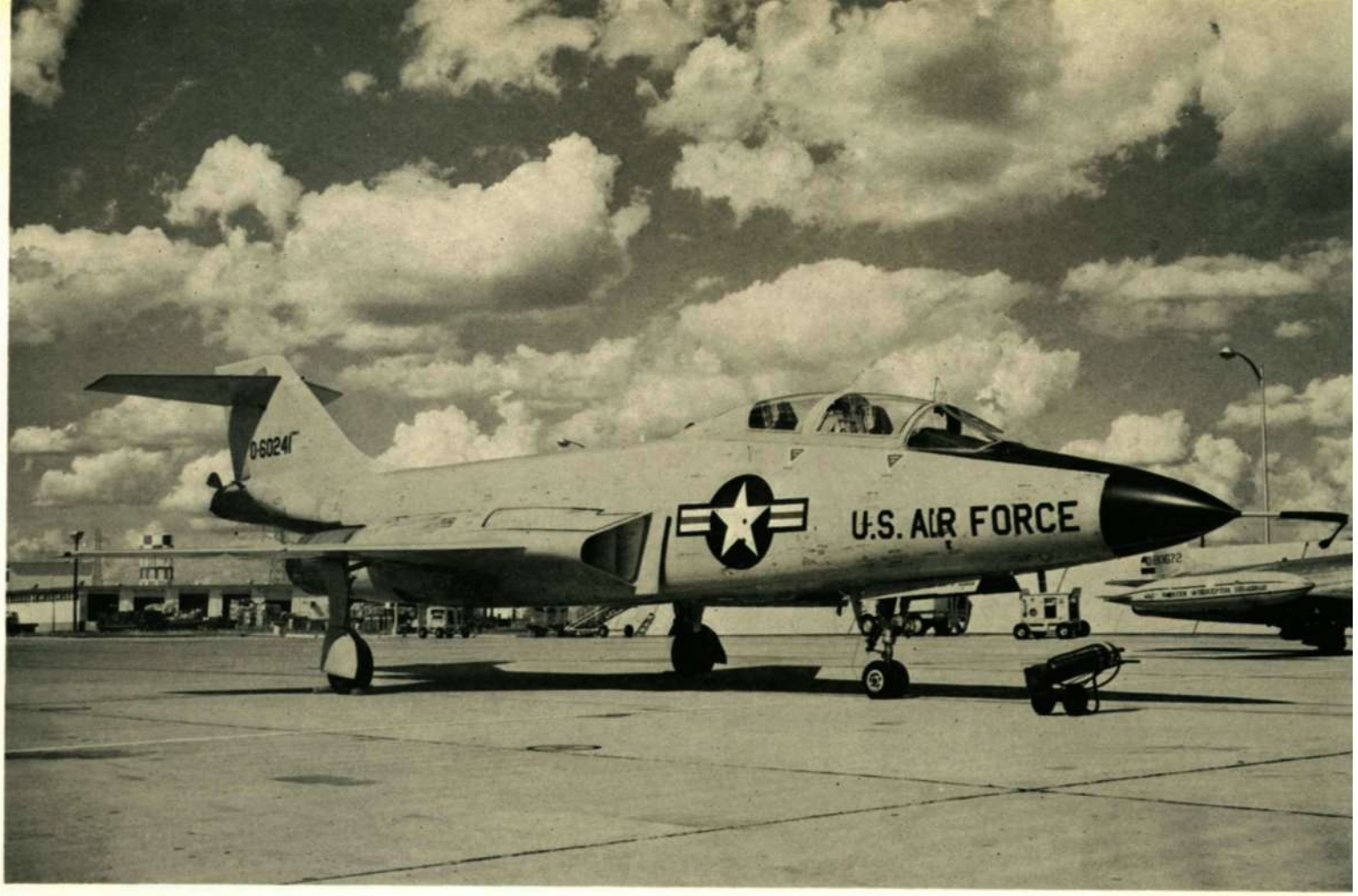
▼ 1969年8月23日，サウス・カロライナ州のショー空軍基地に着陸進入中の363TRW，31TRTSのF-101C-75-MC(s/n56-110)とF-101A-35-MC(s/n56-161)。手前の56-161は，合計35機生産されたRF-101Aの最終号機で，改修によりKS-72カメラ，ELパネル・ライトなど最新のRF-101Cに準じる装備を持っていて，機首下面にはビュー・ファインダーの突起が設けられている。このように一見，RF-101AとCは外観上識別不能のように思えるが，Aには垂直尾翼前縁上部のラムエア・インテイクがないこと，ジェット・ノズルの形状が若干異なることなどから識別することができる。もちろん，シリアルを見れば全く問題にならない。なお，この写真は一見ありきたりのショットのようだが，RF-101AとCの編隊であり，同時に同じ角度から比較できる点で貴重なものといえる。RF-101Cのフィン・キャップは赤と黒のチェッカーである。

〔P.45下〕 363TRW，18TRSのRF-101C-50-MC(s/n56-198)。カメラの換装により機首下面のビュー・ファインダーの形状が変わったほか，胴体側面と主翼端にELパネル・ライトが新設されており，これがRF-101Cの最終的な形態となった。写真は1970年1月にショー空軍基地で撮影したもので，現在RF-101はすべて米空軍の正規部隊から退役しており，ANGの3コ戦術偵察グループ(TRG)に再配置されて余生を送っているが，合計6コあるANGの戦術偵察部隊のうち，半数にあたる3コグループにはRF-4Cが配属されており，残る機体も1976年中に退役することが決定している。機首側面のAOAトランスデューサにはプロテクターを付けているほか，空気取入口にはインテイク・マスクが装着されており，機体各部に「Remove Before Flight」の赤いリボンが下がっている。基地公開などで地上展示される機体は，このような防護策を施し，万が一にも損傷することがないように配慮しなければならない。 (Photo-N.E.Taylor)




U.S. AIR FORCE
50084
MD3M
GM-3


JP
JP



▲ テキサス州のケリー空軍基地におけるネバダANG, 152TRG, 192TRSのTF-101F-50-MC (s/n56-241)。F-101F(CF-101B)の練習機型で，カナダ空軍から返還された機体をANGの訓練用の練習機としたもの。CF-101F時代には胴体下面にミサイル・ベイを保有していたが，現在では撤去されているらしく下面は整形されており，側面の整流用ストレーキも見当たらない。また，胴体下面後部のアフタバーナ冷却用空気取入口も撤去されており，かわりに小さなエア・スクープが設けられている。
(Photo-N.E.Taylor)

▼ ADWC, 4756CCTSのF-101F-80-MC(s/n57-302)。F-101Fは1961年にカナダ軍に供与したCF-101Bの米空軍における呼称で，1970年以降，カナダから返還されたCF-101B(F-101F)の一部を複操縦装置付きに改造，TF-101Bと同様に戦闘練習機として使用している。なお，機首上部にはIRスキャナーが新設されるなど，最新のF-101Bと同仕様の装備を持っていて，キャノピー後部には計器飛行訓練用にカーテンを装備している。
後席の天井にカーテン用のレールが設けられているのに注意。プードゥー・シリーズはすべて前脚にライトが2個設けられているが，これらは機体中心線に対して3°45′外側を向いて取付けてある。前脚柱の左がタキシー・ライト，右はランディング・ライトで，ランプはRF-101A-20までは250ワットのものを使用していたが，-25以降は600ワットの強力なものに改められた。





▲ アーカンソーANG，189TRG，154TRSのRF-101G-35-MC（s/n54-1469）。ベトナム戦に投入されたRF-101A/Cの消耗が激しいため，戦闘機型のF-101Aから改造されたのがRF-101Gで，改造作業はLAS（Lockheed Aircraft Service）社によって行なわれた。改造の内容は，機首左右の機関砲と胴体下面のアーマメント・ベイを撤去，新設計の偵察用機首を取付けるというもので，この部分に垂直，前方傾斜およびパノラミック・カメラが搭載されている。改造機数は明らかでないが，多数のRF-101Aが偵察機に生まれ変わり，ANGの戦術偵察飛行隊に配属された。なお，ブロック・ナンバーはF-101A当時のものをそのまま受け継いでいる。写真は1969年3月31日，テキサス州のケリー空軍基地で撮影したもので，胴体下のアクセスドア106（IFFアンテナおよびAN/ASN-6飛行姿勢計算機の点検口）が開いている。（Photo-N.E.Taylor）

▼ ミズーリANG，165TRSのRF-101H-50-MC(56-025)。F-101Cから改造された偵察型がRF-101Hで，改造の内容ならびに装備等はG型と同様である。外観はRF-101Gとほぼ同じであるので，シリアルによる以外，識別は困難だが，垂直尾翼前縁のラムエア・インテイクの有無と胴体後部側面にある排気用スリットの位置により，一応RF-101Gと識別できる。39機生産したF-101Cのうち大半がRF-101Hに改造されたといわれ，1967年からミズーリ州の165TRSならびにネバダ州の192TRSの2コ戦術偵察飛行隊に配属されたが，すでに退役している。

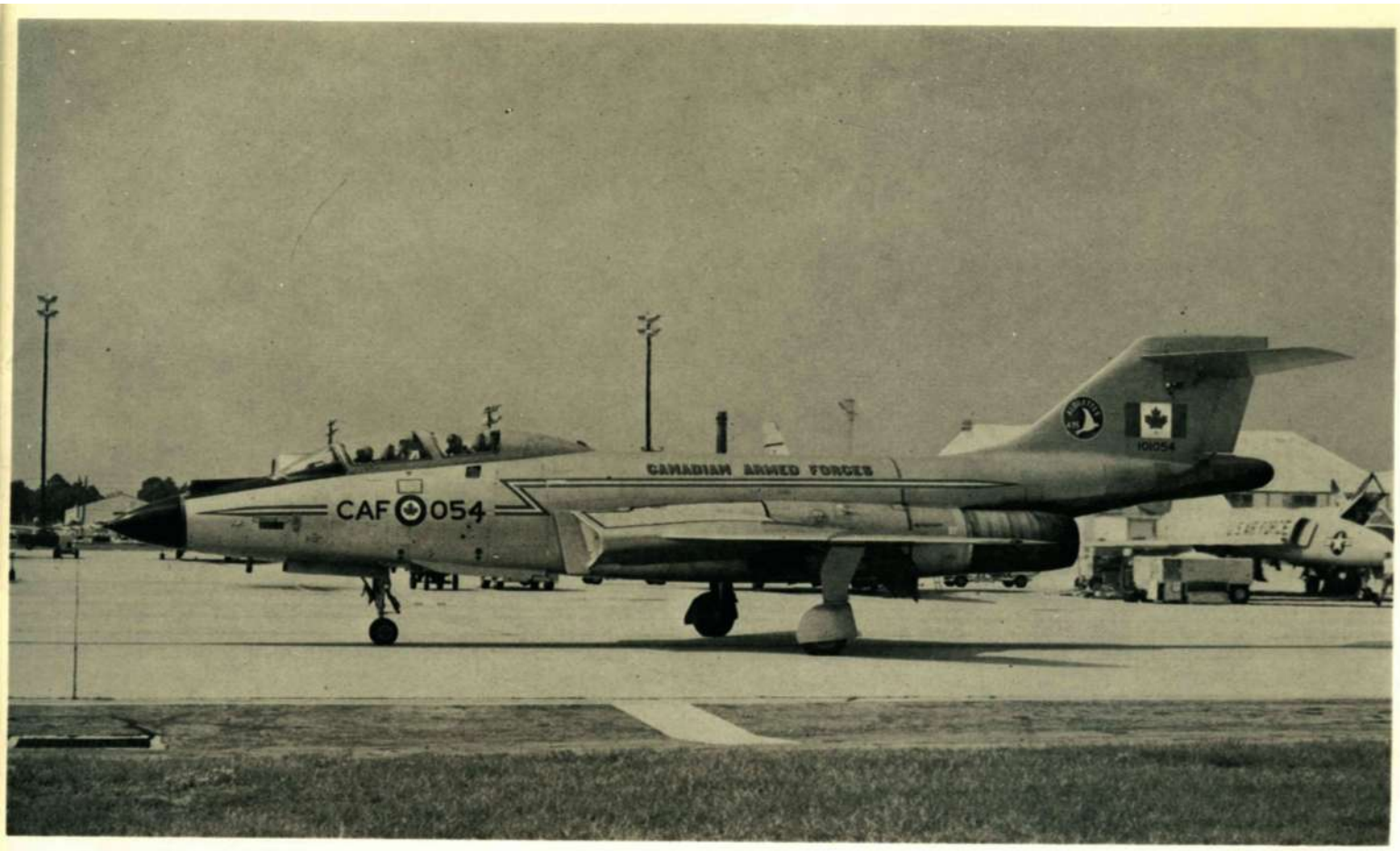


SQUADRON



▶ 81TFWのF-101A-35-MC(s/n54-1475)。機体は全面無塗装銀色，垂直尾翼は赤，黄，青の3色に塗り分けられており，尾翼に散りばめてある星は，バックが黄色の部分のみ青で，ほかは白。コクピット下には，黄色地に青と赤の龍を画いた81TFWのエンブレムがあり，ウインドシールドの下にはユニット・サイテーションの受賞を示す赤，白，青のリボンが画かれているというハデな機体である。イギリス，サフォーク州のベントウォータスに駐留する81TFWは，TACでF-101Aを装備した唯一の戦術戦闘連隊であり，1958年12月4日に最初のF-101A5機を受領したのを皮切りに，1965年にF-4Cに導入が開始され，翌年完全に機種改変するまでの7年間，F-101を使用した。現在，81TFWはF-4Dを装備しており，ベントウォータスおよびウッドブリッジに駐留している。写真は1966年3月31日，サウス・カロライナ州ショー空軍基地で撮影したもので，イギリスから帰還した直後である。 (Photo-N. E. Taylor)





▲ カナダ国防軍425AWFSのCF-101B (s/n101054)。カナダ国防軍の防空軍団は，現在CF-101Bを56機，練習型のCF-101Fを10機装備しており，これらの66機で409，416，425の3コ全天候戦闘飛行隊と1コ訓練飛行隊が編成されている。先述の3コ飛行隊はNORADの統合指揮下にあって，防空軍団は迎撃の指揮権を持っており，レーダによる発見と識別，迎撃を任務としている。CF-101の基地はキャサム（416AWFS）とコモックス（409AWFS）など太平洋岸に置かれており，1970～71年にかけて新型のIRセンサー付きの機体と置きかえられたが，これらも1977年以降，順次退役する予定である。写真は1972年9月，ウイリアム・テル'72に参加したときの425AWFS "Alouettes"所属機で，機首上面にIRセンサーが新設されている。なお，機体は全面銀色に塗装されており，タービンライン後部の警告マークなどの一部は米軍の機体とは異なるが，各部のサービス・マーキングはNATO軍共通のものである。 (Photo-N. E. Taylor)

▼ カナダ国防軍416AWFS "Lynx Squadron" のエンブレム。エンブレムは黒フチつきの白丸の中にグレイと白でリンクスの顔を画いたもので，目，ヒゲなどのディテールは黒，舌は赤である。写真は1972年9月に撮影したもので，最近ではデザインが若干変わっている（P.39のカラー参照）。
(Photo-N. E. Taylor)

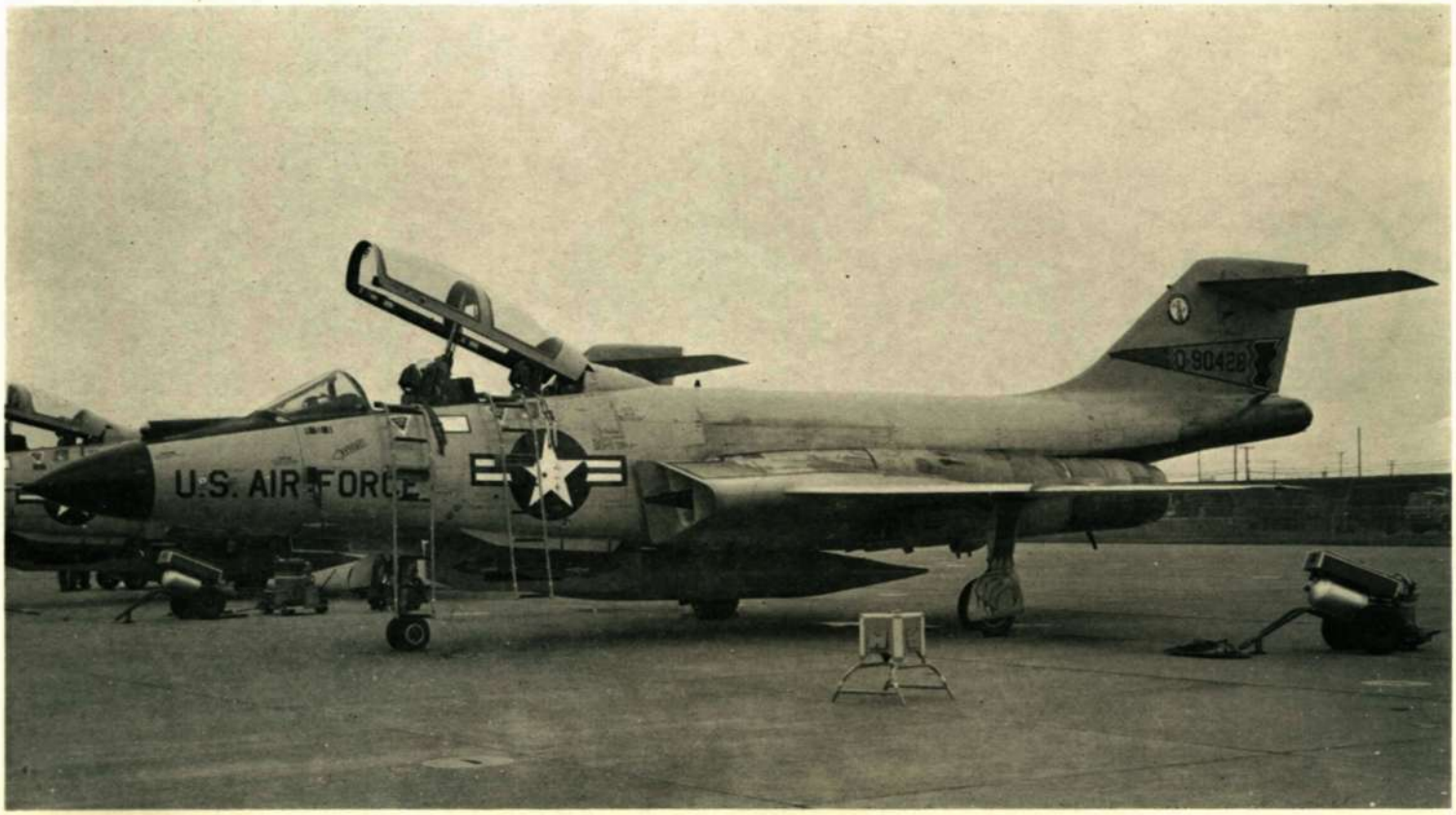






以下に紹介するのはANGのブードゥー部隊である。1971年に米空軍から退役した本機は，現在ANGに9コ飛行隊が編成されており，その内訳けはF-101Bの戦闘迎撃飛行隊が6コ，RF-101の戦術偵察飛行隊が3コで，ネバダ州の192TRSがRF-101Fを装備している以外は，すべてRF-101Cである。しかし，これらの機体も1976年中に全機退役することが決まっており，本機の生涯は間もなく終わろうとしている。上の写真はミネソタANG，148FG，179FISのF-101B-100-MC（s/n57-445）で，1973年9月22日にホームベースのダルス空軍基地で撮影したもの。この当時の148FG司令はW.C.ガトリン大佐で，乗機はF-101B-100-MC，シリアルは57-423であった。機体は全面エアクラフトグレイに塗装されており，垂直尾翼は白フチつきのアドミラルブルーで塗り分けられていて，シリアルと星は白。空気取入口の整流板も同様のブルーで，白い星が3コ画かれている。

▼ ニューヨークANG，147FG，136FISのF-101B-115-MC（s/n59-428）。136FISのホームベースはニューヨークのナイアガラ・フォールズ市営空港で，その所属機はご覧のようにハデなマーキングが施されている。垂直尾翼の鷹は前方から赤，黄，黒の3色で，周囲には黒フチがついており，黒い部分には白のボーダーラインが入っている。目は黄色。空気取入口の鷹の顔は黒フチつきの赤で，主脚ドアに画かれている足は赤と黄に黒フチつき。ANGのエンブレムは垂直尾翼だけでなく，機首にもミニ・サイズながら画かれているのに注意。前脚ドアには赤地に白で乗員の氏名が画かれている。なお，ブロック・ナンバー115以降の機体（写真は-115）では機首側面にある冷却空気取入口の形状が変わっているのに注意されたい。 (Photo-G. Geer)





三沢に駐留していた 45TRS の RF-101C

なお，機首が延長されたため全長は 21.12mとなり，ブードゥー・シリーズ中で胴体が最も長い。(ピトー管を含めた全長ではF-101Bの方が長い)。

基本的にはF-101Aと同様だが，RF-101A-25 以降では主翼内に容量 90Gal. の燃料タンクが新設されたため，機内燃料容量は180Gal. 増加して合計2,306Gal. となったほか，前脚柱のランディング・ライトとタキシー・ライトが従来の 250 ワットから 600 ワットの強力なものとなるなど，細部に若干改良が加えられている。

部隊への配属は1957年5月から開始され，原型のYRF-101A 2機を含めて合計37機生産された。

■F-101B■

ADC向けの複座全天候迎撃戦闘機。の初飛行は1957年3月27日。

全長はF-101Aと同じだが，乗員はパイロットとレーダ操作員の2名となり，座席はタンデムに配置されているが，電動で開閉するキャノピーは前・後席が一体となっていて，クラムシェル式に上方に開く。胴体は複座化にともない機首の形状が全く変わったほか，エンジンの換装により，空気取入口および排気口周辺も変更されている。

エンジンは強力なJ57-P-55を装備しており，推力は12,000lb/5,440kg(アフタバーナ使用時は14,310lb/6,795kg)に向上したが，複座化したため胴体タンクの容量が減少，推力の増大も加わって航続性能は低下することとなった。

武装は機関砲が廃止され，胴体下面のミサイル・ベイ内部にセミアクティブ・レーダ誘導のファルコンAAMを2発装備するほか，ミサイル・ベイの外板にはアタッチメントが設けられており，無誘導のMB-1またはAIR-2Aジニー2発が搭載可能で，ジニーには核弾頭を装備することができる。

また，初期にはウインドシールド直前の機首上部に引込み式の空中給油受油プローブを装備していたが，後に改修を受けて撤去され，フライング・ブーム式のみとなり，この部分にIRスキャナーが新設された。同時に武装も変更され，ミサイル・ベイ内部はレーダ誘導のAIM-4Dファルコン AAM用のランチャーが2基となった。なおF-101B-115以降は，機首左側の装備品冷却用空気取入口が突起した形状に改められている。

装備品の主要なものは，AN/ARC-34 UHF コマンド・ラジオ，AN/ARA-25 方向探知器，AN/ARN-21 Tacan，AN/ARN-31 グライドスロープ受信器，AN/APX-6A IFF，AN/ARN-32 マーカービーコン，AN/ARR-44 データ・リンク受信器などである。

生産機数はTF-101B (79機) も含めて合計 480 機で，このうち66機は F-101F/TF-101F としてカナダに供与されており，米空軍では1961年以降，ADCの17コ飛行隊がF-101Bを装備したが，1971年にはADWC(Air Defence Weapons Center/防空武器センター) の試験用機を除き，すべて退役した。現在，ANG (Air National Guard/州航空隊) の6コ戦闘グループ(各1コ飛行隊) が本機を装備しているが，これらも1976年中には全機退役する予定である。

■TF-101B■

複操縦装置付きの機種転換訓練用戦闘練習機で，装備等はF-101Bと同様。

F-101Bから79機改造されたが，その大部分はマクダネル社の生産ライン上で改修を受け，TF-101Bとして完成したが，一部は部隊配属されたF-101Bを改修キットにより改造，複操縦装置付きとなった。後に改修により最新のF-101Bと同仕様に改められたが，機首上部のIRスキャナーは装備していない。

■F-101C■

低高度における運動能力を向上するため，機体構造を強化したもので，基本的にはF-101Aと変わらない。胴体下面中央のパイロンに戦術核爆弾，または増槽を1発装備可能で，胴体側面下にMk7/28/43 450Gal.増槽用ラックを持ち．RF-101A-25 以降に導入された翼内タンクなどをそのまま受け継いでいる。

F-101Aとの外観上の識別点は，垂直尾翼前縁上部のラムエア・インテイクと，胴体後部エンジン室側面の排気用スリットの有無で，F-101Cにはラムエア・インテイクが垂直尾翼前縁の上部に新設されており，胴体後部の排気用スリットはない。

生産機数は47機で，後に大部分がRF-101Hに改造された。装備部隊は先述のF-101A同様，81TFWのみである。

■RF-101C■

F-101Cの写真偵察型で，1号機の初飛行は1957年7月12日。機体構造が F-101C 同様に 強化された点以外はRF-101Aと同じで，1959年4月25日までに 合計 166 機 生 産 され，米空軍の主力戦術偵察機として1962年のキューバ危機の際には強行

偵察に出動したこともあり，1964年以降，ベトナム戦に投入された。

また1964年以降，搭載カメラを新型のKS-72に換装するなどの改修が行なわれたが，これにより機首下面のビュー・ファインダーの形状は突起したものとなったほか，キャノピー後部の胴体上部に衝突防止灯が新設された。

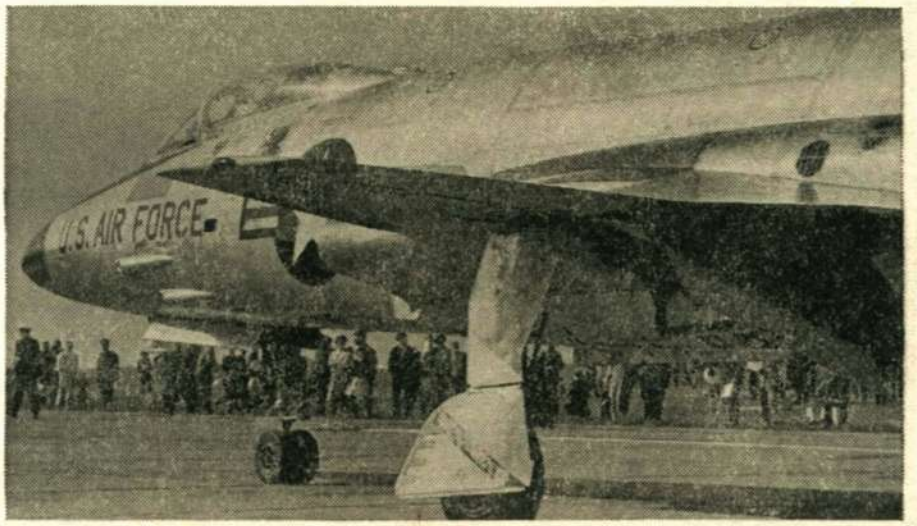
同様にベトナム戦に投入後，1969年ごろから胴体および垂直尾翼の側面にEL．パネル・ライトが新設されたが，これらの改修はRF-101Aにも適用されている。RF-101Aとの外観上の識別点は，F-101Cの部分で述べたことと同じである。また166機生産したRF-101Cのうち，25機が中華民国空軍(台湾)に供与され，台湾ではこれらの機体を中国大陸の偵察に使用，現在も若干機が在籍しているといわれる。

本機のハイライトとしては，1957年11月27日に行なわれた北米大陸横断速度記録の樹立が上げられる。

すなわち，1957年7月16日，米海兵隊のジョンH．グレン少佐の操縦するF8U-IP (Bu. No. 144608) がロスアラミトス〜フロイドベネット間の北米大陸を平均速度 723.517mph で無着陸横断，新記録を樹立したことに刺激された米空軍は，"Operation Sun-Run" の名のもとに北米大陸横断速度記録に挑戦したのである。

同年11月27日，サウス・カロライナ州ショー空軍基地の 363TRW に所属する4機のRF-101Cは，ロサンゼルス近効のオンタリオ国際空港からニューヨーク間の北米大陸横断飛行を実施，Sun-Run No. 3 のグスタフ・クラット中尉の操縦する RF-101C-45-MC (S/n56-165) は，ニューヨーク〜ロサンゼルス間を平均速度781. 4mph で飛行するとともに，ニューヨーク〜ロサンゼルス間を所要時間3時間5分39. 2秒で飛行，各機が記録を更新した。なお，この作戦に参加したパイロットは次のとおりである。

Sun-Run №1　Capt. R.M.Sweet
Sun-Run №2　Capt.R.J.Kilpatrick
Sun-Run №3　1Lt. G.Klatt
Sun-Run №4



TAC唯一のF-101装備部隊，81TFWのF-101A

Capt. R. W. Schrecengost

■F-101F（CF-101B)■

カナダ空軍（当時）に供与するため，若干の改修を施したF-101Bの米空軍における名称で，カナダではCF-101Bと称している。1961年に合計59機がカナダに供与され，カナダでは1961年12月25日，最初の部隊である 410 AWFS (All Weather Fighter Squadron/全天候戦闘飛行隊) が編成された。これに先立ち，"Queen's Row" 作戦のもとにカナダ空軍の教官パイロット養成が，カリフォルニア州のハミルトン空軍基地で行なわれ，410AWFS に続いて1962年2月5日には，2番目の416 AWFS の編成が終わり，1962年7月までにCF-101B装備の全天候戦闘飛行隊を5コ編成した。

その後1970年11月から1971年にかけて，カナダはこれらのCF-101B (F-101F) のうち58機をアメリカに返還，代替として最新装備を持つF-101Bを改めて66機供与されており，これらの機体で4コ飛行隊が編成されて現在も使用中である。

なお，米空軍はカナダから返還されたCF-101Bのうち若干機を改造してF-101F（IRスキャナー付きの戦闘練習機に改造したもの）およびRF-101F(戦術偵察機)としてADWCおよびANGで使用するとともに，残りの機体はアリゾナ州デビスモンサン空軍基地の MASDC に保存している。

■TF-101F(CF-101F)■

カナダ空軍向けの戦闘練習機で，複操縦装置付き。1961年に10機を供与。カナダでの名称はCF-101F。

1970年に返還後は，改修のうえANGで練習機として使用中。現在，改修の内容および機数は不明。胴体下面のミサイル・ベイは撤去されているらしく，整流用のストレーキもないが，ジニー用アタッチメントは残されている。

■RF-101F■

カナダから返還されたF-101Fを偵察機に改造したもので，20機を改造，ネバダ ANG の 192TRS に配属されたがすでに退役した模様。

機首下面にKS-87B カメラ2台のほか，KA-56B パノラミック・カメラおよび AN/AXQ-2テレビ・カメラを装備しており，胴体下面のミサイル・ベイは撤去され，整流用ストレーキは小さなものになった。

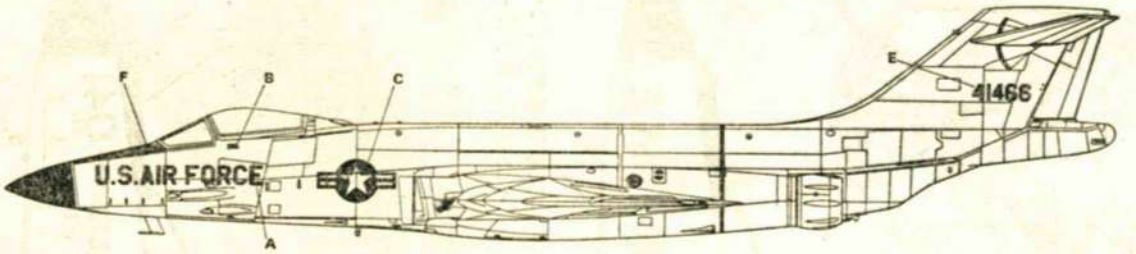
■RF-101G■

F-101Aを改造した写真偵察機で改造作業はLAS (Lockheed Aircraft Service) 社が担当。再設計した偵察機用の機首を装備するとともに機関砲を撤去したもので，ベトナムでの RF-101A/C の損害の補充のためF-101Aの相当数が改造され，1966年以降，ANGに配属された。

■RF-101H■

F-101Cから改造された写真偵察機で，改造内容はRF-101Gと同じ。

塗装とマーク



武藤教雄　馬込沢邦良

米空軍におけるF-101ブードゥーの基本塗装は，大別すると次の3種類に分けられる。すなわち，初期の機体全面無塗装銀色。F-101Bならびに1960年代前半のRF-101に見られる全面グロス・エアクラフトグレイ(№16473)，1966年以降，RF-101シリーズに適用された迷彩塗装の3種類である。

以下，全般的な塗装について解説する。

▷全面グレイ塗装◁

1960年代初めごろから，従来の無塗装銀色にかわってADCのF-101BおよびTACのRF-101A/Cに採用されたもので，RF-101シリーズはベトナム戦への投入にともない，1965年ごろから迷彩塗装が導入されたが，F-101Bシリーズは現在にいたるまで，この塗装様式が保たれている。

この塗装は，機体全面グロス・エアクラフトグレイ（No. 16473），胴体の「U.S.AIR FORCE」および主翼の「USAF」の文字がグロス・インシグニアブルー（No. 15042）というもので，国籍マークは胴体が直径40インチ，主翼は直径38インチの大きさで画かれている。なお，機首上面のアンチグレアはマット・ブラック，垂直尾翼側面のコール・ナンバーはグロス・ブラック。主翼付根上面のウォークウェイはグレイで周囲に黒フチつきである。

また機体によっては，ミサイル・ベイ周囲の胴体下面をブラストによる腐食防止用にダークグレイに塗装した。

通常，垂直尾翼にはスコードロン・マークが画かれているが，ADC所属機の場合，左舷にスコードロンの，右舷にはADCのエンブレムが画かれ，州航空隊の機体はANGのエンブレムを記入する。

なお機体各部のサービス・マーキングは，時期によって異なるだけでなく，機体ごとに若干の相違が見られるので，ここでは触れない。

▷迷彩塗装◁

ベトナム戦に投入された当時のRF-101A/Cは，機体全面を先述のグロス・エアクラフトグレイに塗装していたが，1965年初めから試験的に迷彩塗装が導入され始めた。初期には機体の上・側面にグリーン2色（No. 34079と34102）のシマ状迷彩を施し，下面は従来通りのエアクラフトグレイに塗装した機体や，上・側面を3色のシマ状迷彩に塗った機体などもあったが，これらの迷彩の塗り分けは機体ごとにかなりの相違が見られる状態であった。

その後，1965年にグリーン（No. 34079と34102）2色とタン（No. 30219）の迷彩が制定されて国籍マークは直径15インチに縮少，下面はグレイ（No. 36622）に改められた。また1968年以降，部隊識別用にアルファベット2文字から成るテイル・コードが飛行隊ごとに設定され，白またはグレイで垂直尾翼の両側に高さ24インチ，幅18インチで画かれるようになった。なお，迷彩のパターンはRF-101CとRF-101G/Hでは全く異なり，厳格な規定はなかったようである。

迷彩用の塗料としてはMIL-L-19538またはL-81352規格のアクリル・ニトロセルロース・ラッカーが使用され，マーキングにはデカールを使用することもある。

▷細部について◁

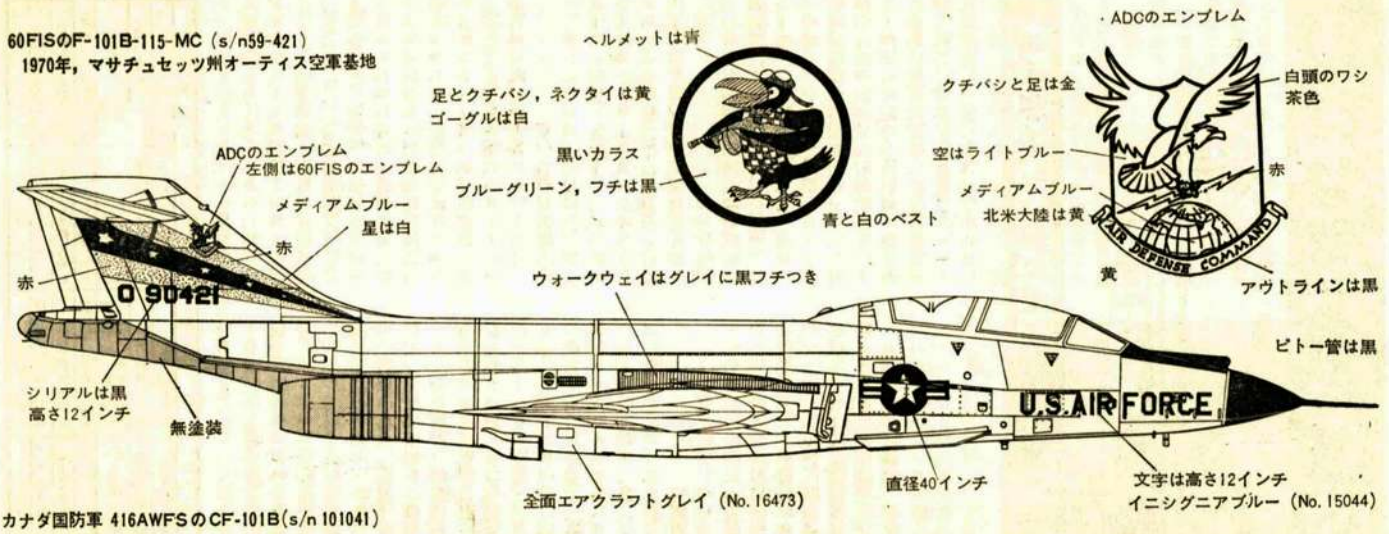
スピード・ブレーキ内側およびシュリー・ストラット，フラップ内側，脚ドア内側はグロス・インシグニアレッド（No. 11136）。コクピットおよび射出座席等はメディアムグレイで，脚柱は銀色，エアクラフトグレイあるいは白とさまざまだが，RF-101Cの場合はほとんどが白である。空気取入口ダクト内部は白。

キャノピー周囲のシールは黄色で計器盤，グレア・シールド等は黒。

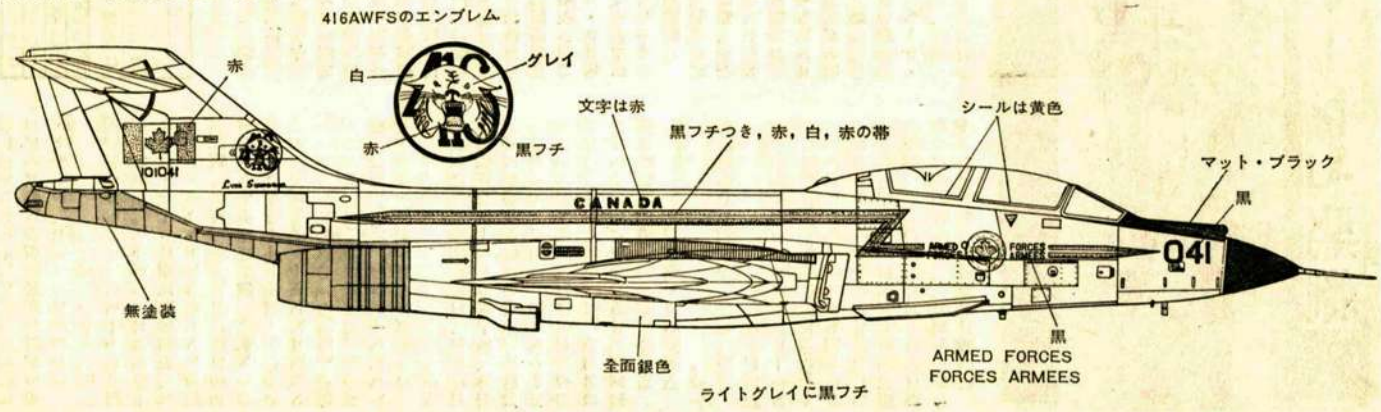
F-101のマーキング仕様表

	マーキング	位置	寸法	色調番号
A	U.S. AIR FORCE	胴体両側面	文字の高さ12インチ	インシグニアブル-15044
B	モデル名，シリアル等	胴体左側面	文字の高さ1インチ	グロス・ブラック17038
C	国籍マーク	胴体両側面 左翼上面と右翼下面	直径40インチ 直径35インチ	
D	USAF	右翼上面と左翼下面	文字の高さ25インチ	インシグニアブル-15044
E	コール・ナンバー	垂直尾翼両側面	文字の高さ12インチ	グロス・ブラック17038
F	アンチ・グレアー	コクピット前方の胴体上部	———	マット・ブラック37038
G	ウォーク・ウエイ	主翼付根両側	———	グレイ

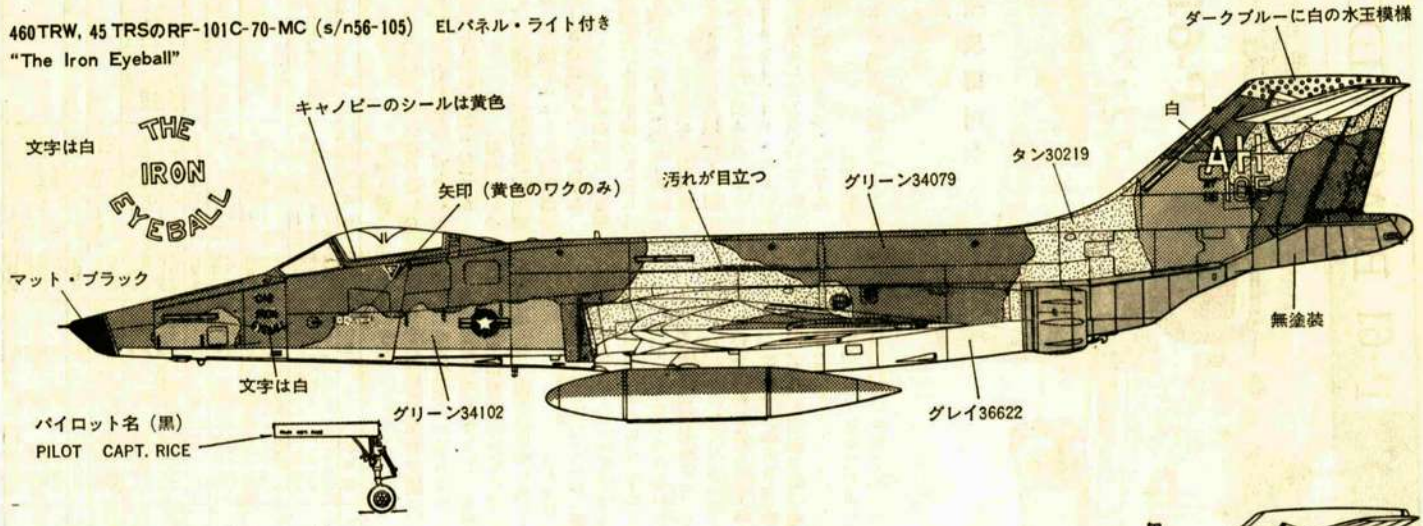
60FISのF-101B-115-MC (s/n59-421)
1970年，マサチュセッツ州オーティス空軍基地



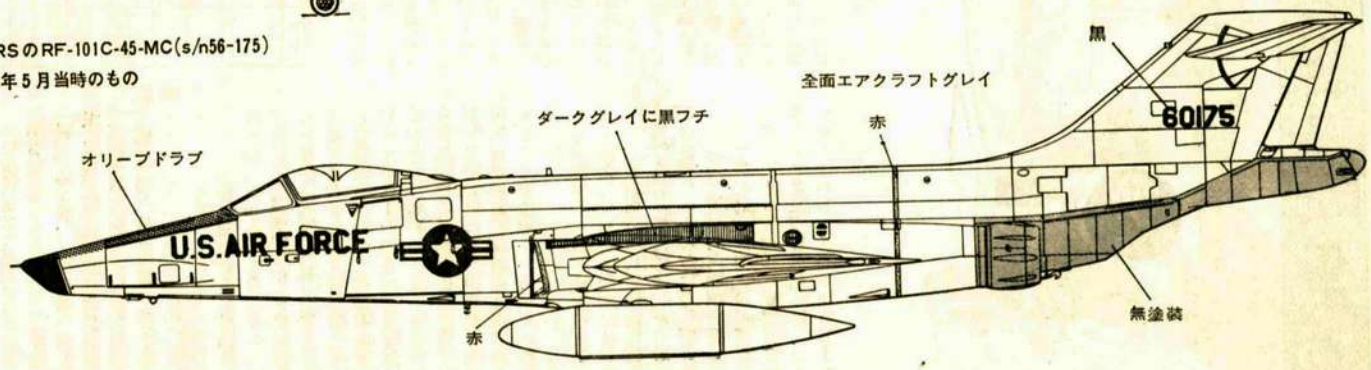
カナダ国防軍 416AWFSのCF-101B(s/n 101041)



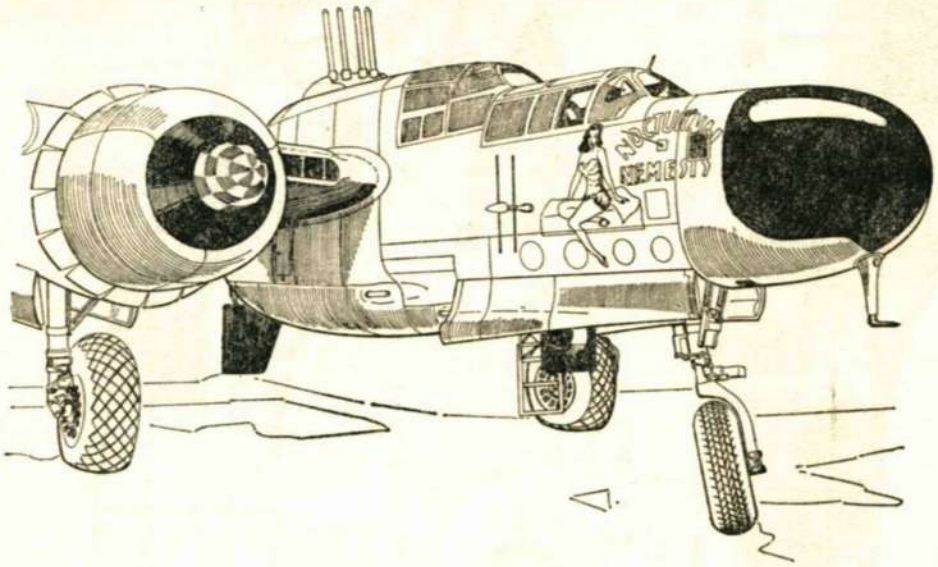
460TRW, 45 TRSのRF-101C-70-MC (s/n56-105)　ELパネル・ライト付き
"The Iron Eyeball"



15TRSのRF-101C-45-MC(s/n56-175)
1966年5月当時のもの



P-61 BLACKWIDOW P-61 BLACKWIDOW



ノースロップ
P-61
ブラックウイドー

☆三田知夫☆

ノースロップ P-61 ブラックウイドーは，第2次大戦時における世界最大の戦闘機である。レーダを装備した夜戦として開発されたP-61は，双発双胴で全幅20.1m，全長15.1m，最大重量17,237kgという“当時の常識を超える大型戦闘機”であったが，横方向の操縦にスポイラを用いる本機は意外に運動性がよく，F6F ヘルキャットよりもよいとさえ言われている。

ブラックウイドーというニックネームは，全身を黒装束につつんだ本機の姿に由来しており，このいでたちは1943年に行なわれた運用試験の結果を反映したものである。すなわち，暗夜に地上からサーチライトで照射された場合，最も光線反射の少ないのは黒であった。ちなみにBlackwidow とは北米大陸に生息する雌の毒グモで，その全身は黒である。以下，P-61 のバージョン，配属部隊，塗装について解説する。

各型解説

XP-61；2機作られた原型機。1号機は1942年5月26日に初飛行，2号機は1942年11月18日初飛行。エンジンは P&W R-2800-10 装備。

YP-61；合計13機生産された実用試験用機。引渡しは1943年9月。

P-61A；合計200機生産されたP-61シリーズ最初の量産型。当初の37機は胴体背面に射角230°のGE製12.7㎜機銃タレットを装備していたが，バフェッティング防止のため，38号機以降は撤去された。また46号機以降は，エンジンを離昇出力2,040 HPの R-2800-65 に換装するとともに，内翼下面にパイロン各1を新設，300Gal.増槽または1,600lb爆弾各2を装備できるようになった。

なおP-61Aのうち12機は，1945年に夜戦練習機F2T-1として海兵隊に移籍。これらはBu. No. 52750～52761となった。

P-61B；合計450機生産。胴体が20㎝延長されて全長は15.11mとなったほか，ブロック10以降は外翼下面にパイロンが2カ所増設され，後半の250機では胴体背面の12.7㎜銃タレットが復活した。エンジンはR-2800-65。

P-61C；最終量産型。基本的にはP-61B-20と同じだが，エンジンをターボ・スーパーチャージャー付きのR-2800-73（2,800HP）に換装，外翼上・下面にダイブ・ブレーキを新設した。41機生産。

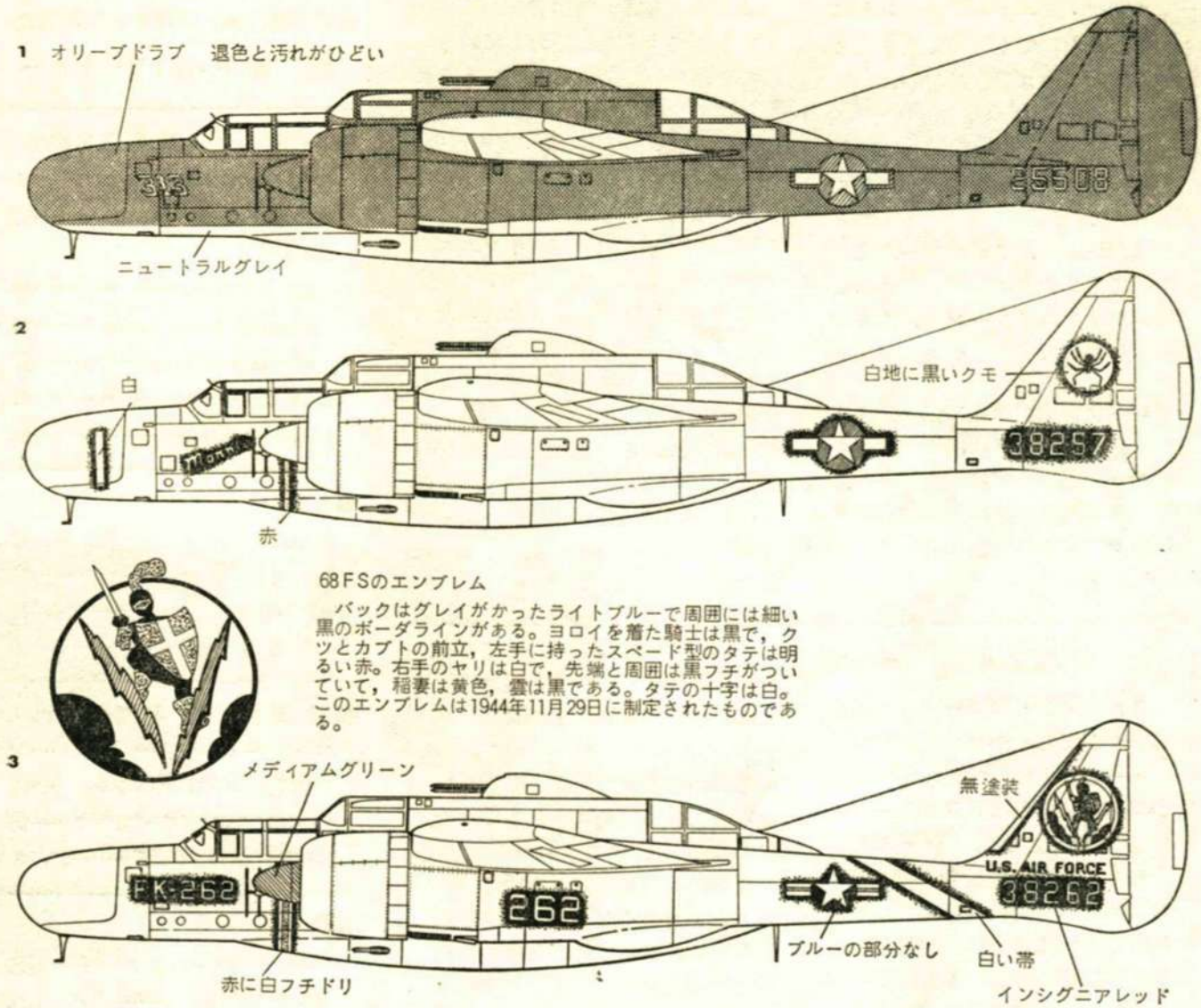
XP-61D；P-61AのR-2800-10エンジンをR-2800-77に換装した改造機。2機を改造。

P-61E；P-61Bのレーダおよび胴体背面タレットを撤去，タンデム複座化した昼間戦闘機型。P-61Bから2機改造。

P-61G；16機のP-61Bを改造したもので，非武装の気象偵察機。この呼称の機体が実在したか否かは不

〔表-1〕P-61 装備部隊一覧表

空軍	飛行隊	P-61初号機受領	P-61 装備期間	備考
5AF	418NFS	1944年9月	1944年9月～1950年3月	1946年10月，4FSと改称
	421NFS	1944年1月1日	1944年1月～1950年6月	1947年1月，68FSと改称
	547NFS	P-61部隊として新編成	1944年7月～1946年3月？	
7AF	6 NFS	1944年5月	1944年5月～1950年3月	1947年1月，339FSと改称
	548NFS	P-61部隊として新編成	1944年7月～1945年12月	
	549NFS	同上	1944年10月～1946年3月？	
9AF	422NFS	同上	1944年 4月～1945年 9月	
	425NFS	同上	1944年 4月～1949年 3月	1947年7月，317FSと改称
10AF	427NFS	同上	1944年 7月～1945年12月	
12AF	414NFS	1944年12月24日	1944年12月～1949年 3月	1947年7月，319FSと改称
	415NFS	1945年4月	1945年 4月～1950年 3月	1947年7月，449FSと改称
	416NFS	戦後	1945年後半～1948年12月	1946年10月，2FSと改称
	417NFS	戦後	1945年後半～1948年12月	1946年10月，5FSと改称
13AF	419NFS	1944年5月3日	1944年 5月～1947年 3月	
	550NFS	P-61部隊として新編成	1944年10月～1946年 3月	
14AF	426NFS	同上	1944年 7月～1945年12月	
	318FS	同上	1947年 7月～1948年夏	
	57RS	同上	1945年 7月～1945年12月	
	58RS	同上	1945年 7月～1946年 3月	
	10HBS	同上	1947年 7月～1948年夏	



明で，一説ではキャンセルされたとも言われる。

XF-15；XP-61Eの改造機で，偵察型F-15の原型となった。

F-15A；タンデム複座のコクピット配置を持つ偵察機型。エンジンはR-2800-73を装備しており，1946年に36機生産された。ニックネームはリポーターで，1948年にRF-61Cと改称。搭載カメラはK-22×3のほか，K-17，-18，S-7など計6台。

◇

シリアル	機数	型式
41-18876〜-18888	(13)	YP-61
41-19509〜19510	(2)	XP-61
42-5485〜-5634	(150)	P-61A
42-39348〜-39397	(50)	P-61A
42-39398〜-39757	(360)	P-61B
42-8231〜-8320	(90)	P-61B
43-8321〜-8361	(41)	P-61C
45-59300〜-59335	(36)	※F-15A

※F-15Aは後にRF-61Cと改称。

P-61の装備部隊

5thAF；418，421，547NFS。
7thAF；6，548，549NFS。
9thAF；422，425NFS。
10thAF；427NFS。
12thAF；414，415，416，417NFS。
13thAF；419，550NFS。
以上のほか，318FS，57，58RSで使用。装備の状況，期間等は〔**表1**〕参照。

図-1 13AF，419NFSのP-61A-1 (s/n42-5508)。機体上・側面はオリーブドラブ，下面はニュートラルグレイで，レドームは白。ブーム後部に画かれているシリアルはインシグニアレッド，機首の機体番号「313」は白で，プロペラ警戒線は画かれていない。

図-2 1945年，フィリピンにおける第5空軍所属のP-61B-20 (s/n 43-8257)。機体全面グロス・ブラックで，機体番号および“Monnie”の文字は白。シリアルも同様に白とする説もあるが，当時P-61は，シリアルを黄または赤で画いていたことから，黄色が正しいように思われる。垂直尾翼（ブームの外側のみ）にはブラックウイドーの名にちなんで，白丸の中に黒いクモを画いたマークをつけている。プロペラ警戒線は赤。

所属飛行隊は418，421，547 NFS (Night Fighter Squadnon／夜間戦闘飛行隊)のいずれかと思われるが，定かではない。なお，第5空軍所属の上記3コ夜戦飛行隊による日本機撃墜機数は42機。中でも418NFSのキャロル C.スミス少佐は，米軍夜戦部隊のトップ・エースとして有名で，その撃墜機数は計7機。1944年12月29日，愛機“Times A Wastin”で出撃したスミス少佐は，RIOの

フィリップ・ポーター中尉とともにミンドロ島上空で1夜に4機をまとめて撃墜，エースの座に着いた。

図-3　68FS(AW)のP-61B-20(s/n43-8262)。機体全面グロス・ブラックで，シリアル，バズ・ナンバー(FK-262)，ラジオコールなどはすべてインシグニアレッド。スピナはメディアムグリーンで，左右のブーム後部には白い帯が画かれている。

プロペラ警戒線は赤で白いフチドリつき。国籍マークは，インシグニアブルーの部分を省略した特殊なもので，垂直尾翼前縁は無塗装。68FSのエンブレムは周囲に白いフチがついている。

68FS（AW）は1947年から1950年にかけてP-61を装備しており，1945年12月，パラワンから日本に移動したのを皮切りに，1946年9月には板付，1948年10月19日に防府，1949年5月3日には芦屋，翌1950年4月1日には再び板付に移動したが，この間1949年からF-82ツインムスタングが配置され始め，1950年には完全にF-82に機種改変された。なお68FSの前身は，1940年11月20日にミシガン州セルフリッジで編成された421NFSで，1947年1月，68FSに改編され，その後1948年8月10日68FS(AW)，1950年1月20日には68AWSと改められ，新鋭機F-94を装備した1951年4月25日以降，68FISと改称された。

☆ 編集後記 ☆

3月号のF-101ブードゥー特集はいかがでしたか？　日本でブードゥーと言えば，すぐに思い出すのが写真偵察型のRFシリーズ。生産機数の上では，RF-101A/C合わせても200機足らずでF-101Bの半分にも満たないのですが，機首の長いその姿は，おせじにも格好がいいとは言いかねるブードゥー・シリーズの中では最もスマートな感じがします。そう言えば，かつて三沢に駐留していた青地に白の水玉模様を画いた45TRSのRF-101Cを覚えておられる方も多いことでしょう。

今月のF-101特集により「世界の傑作機」では，米空軍のセンチュリー・シリーズと呼ばれた戦闘機たちをすべて御紹介したことになりますが，これら1960年代初期の花形たちの中で，現在も米空軍の正規部隊に在籍しているのはF-106デルタダートだけとなりました。そのF-106も来年度中にはADCから退役し，すべてANGに移管されることが決まっていますから，これらの機体が“過去の翼”として忘れられてしまう日も遠くないことでしょう。そして何年か後，この「傑作機」が，読者の皆様の「過去の記憶」を呼び戻し，かつての機体を再認識することに役立てば，この本を編集する者にとって，これ以上の喜びはありません。

これから当誌で特集して欲しい機種，あるいは希望される記事などの御要望がありましたら，「世傑編集部現代機係り」までリクエストをお寄せください。今後の機種選定の参考にするとともに，内容を一層充実して行きたいと思っています。

なお次の方々から写真，資料等の面で御協力をいただきました。厚くお礼申し上げます。

箕浦克広，戸田保紀，津向和男，徳永進，Norman E. Taylor, Mcdonneu Dougcas。(順不同)

〔1月号訂正〕

p. 19上のRF-4C AIRCRFTはAircraftの誤植。p. 32の写真説明中，「F-4はAGM-12C/Eを最大2発装備できるとあるのは4発の誤り」。また「F-4 Charly」は「F-4 Charlie」が正しい。

p. 71の写真は上・下入れ違い。p. 70写真説明中，「カニングスビーがダム攻撃の基地に使われた」とあるのは誤りで，ダム攻撃に使われた基地はスキャンプトン。p. 78右下の「p. 67写真解説」は「p. 65」の誤り。以上，おわびして訂正いたします。

世界の傑作機　1975年3月号目次

特　集 F-101ブードゥー

■アート　　解説　三田知夫

"ONE-O-WONDER"VOODOO …… 3

VOODOO Series ……19

Squadron

U.S. Air Force ……48

Canadian Armed Forces ……49

Air National Guard ……50

Close Up ……61

Airwar in Vietnam ……64

■カラー

F-101B ……27, 30, 42

RF-101C ……31

RF-101G ……30, 34

CF-101B ……38

■図　面　　作図　馬込沢邦良

ブードゥー・ファミリー変遷図……28

コクピット・アレンジメント……32

RF-101 "Golf" クローズアップ……36

RF-101 "Golf" 4面図……37, 40

■記　事

F-101ブードゥーの開発…内藤一郎11

RF-101C諸元表 ……大村好夫16

配属部隊/シリアル・リスト…塚田近雄17

F-101の各型解説……宮本　勲18

塗装とマーク …… 武藤教雄 / 馬込沢邦良 53

ノースロップP-61 ……三田知夫56

昭和50年2月25日　印刷
昭和50年3月10日　発行
編集人　岩田　尚
発行人　戸田万之助
印刷所　三光工芸印刷所
株式会社　アリキ
株式会社　真珠社
発行所　株式会社　文林堂
東京都千代田区神田神保町1-55
郵便番号(101)　電話 03 (291)9337

©株式会社　文林堂　1975年

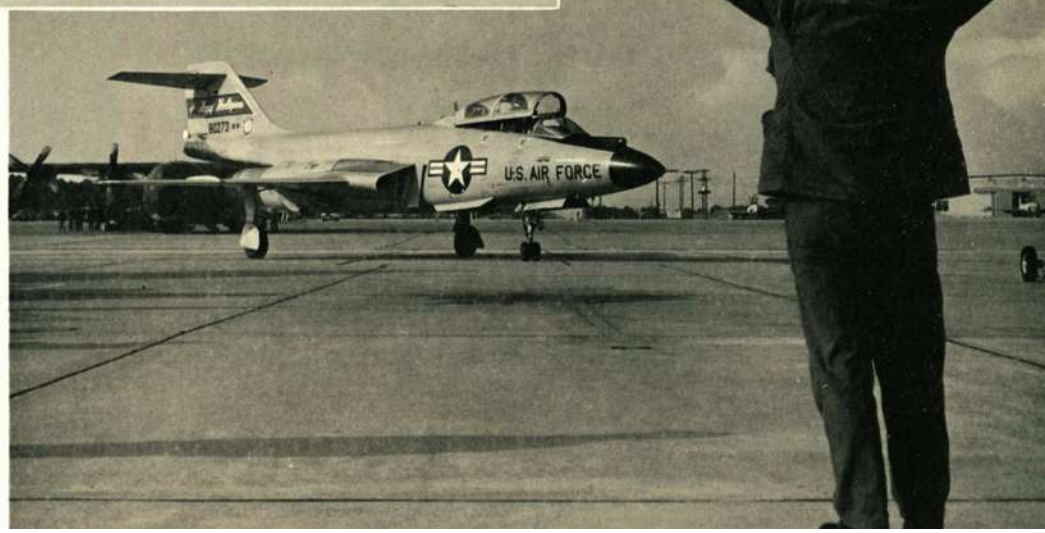
定価 300円

本誌掲載の写真，図面，記事の無断転載を禁じます。

<予約申込みについて>
本誌の直接ご購読申込み料は，3ヵ月分870円，6ヵ月分1,730円，1ヵ年分3,450円（送料とも）です。



◀ メインANG, 101FG,132FIS"Maine Bangors"のF-101B-105-MC (s/n58-255) とF-101B-110-MC (s/n58-306)。ウイリアムテル'74に参加するため，アメリカ北東部のメイン州バンガー国際空港から，はるばるフロリダ州ティンドル空軍基地に飛来したもので，132FISはWT'74のCAT.Iで見事第1位となった。機体は全面エアクラフトグレイに塗装されており，松の木をアレンジした垂直尾翼のマークは濃いダークグリーン。周囲には白フチがついており，右側にはANG，左側には132FISのエンブレムがそれぞれ画かれているが，1971年ごろは左右ともANGのエンブレムであった。なお，ラダーのストライプは同じくダークグリーンで，上下に細い白フチがある。スピード・ブレーキ表面に画いてある機体番号は赤。



▶ グラウンド・クルーの誘導でティンドル空軍基地のエプロンに向かうノース・ダコタANG，119FG，178FIS "The Happy Hooligans" のF-101B-105-MC (s/n58-273)。"Happy Hooligans" という変わったニックネームを持つ178FISのホーム・ベースはファーゴ市ヘクター空港で，同隊が編成されたのは1947年1月16日。当時の名称は178FSで，発足4日後の同年1月20日，初代司令のニース中佐がAT-6テキサンを飛行させたのが最初であった。1ヵ月後にはF-51ムスタングの1号機を受領，15ヵ月後の1948年5月には28機のF-51を主力にAT-6，C-47，B-26など合計40機を保有する大世帯となり，朝鮮動乱では現役に複帰して多くのミッションに出撃したが，将校3名と兵員若干名の戦死者を出している。そして，1954年にF-51からF-94A/Bに機種改変して以来，F-89J，F-102A，F-101Bと，もっぱら迎撃戦闘機を使用することになった。



▲ 1968年夏，板付基地の誘導路をタキシングするケンタッキーANG，165TRSのRF-101G（s/n54-452）。夏の強い日射しとJ57-P-13エンジンの熱いブラストで，バックはかげろうのように揺れており，轟音とJP-4の臭気が伝わってくるような迫力がある。165TRSは1968年3月から，ミズーリANG，192TRSにかわって板付に配置されたもので，1968年にはアーカンソーANG，154TRSのRF-101Gが初めて板付に配置され，以後，輪番制で上記3州のRF-101Gが駐留した。これらのANG部隊は，1968年1月のプロプロ事件で極東状勢が緊迫したため招集されたもので，「Ready Reserve」（即時予備役）の扱いを受けているANGは，有事の際には議会の承認なしに大統領の命令のみで動員され正規軍に編入される。（Photo-K. Minoura）

▼ 離陸するケンタッキーANG，165TRSのRF-101G（s/n54-455）。165TRSは現在セスナA-37Bを装備しており，名称は165TFSと改められている。

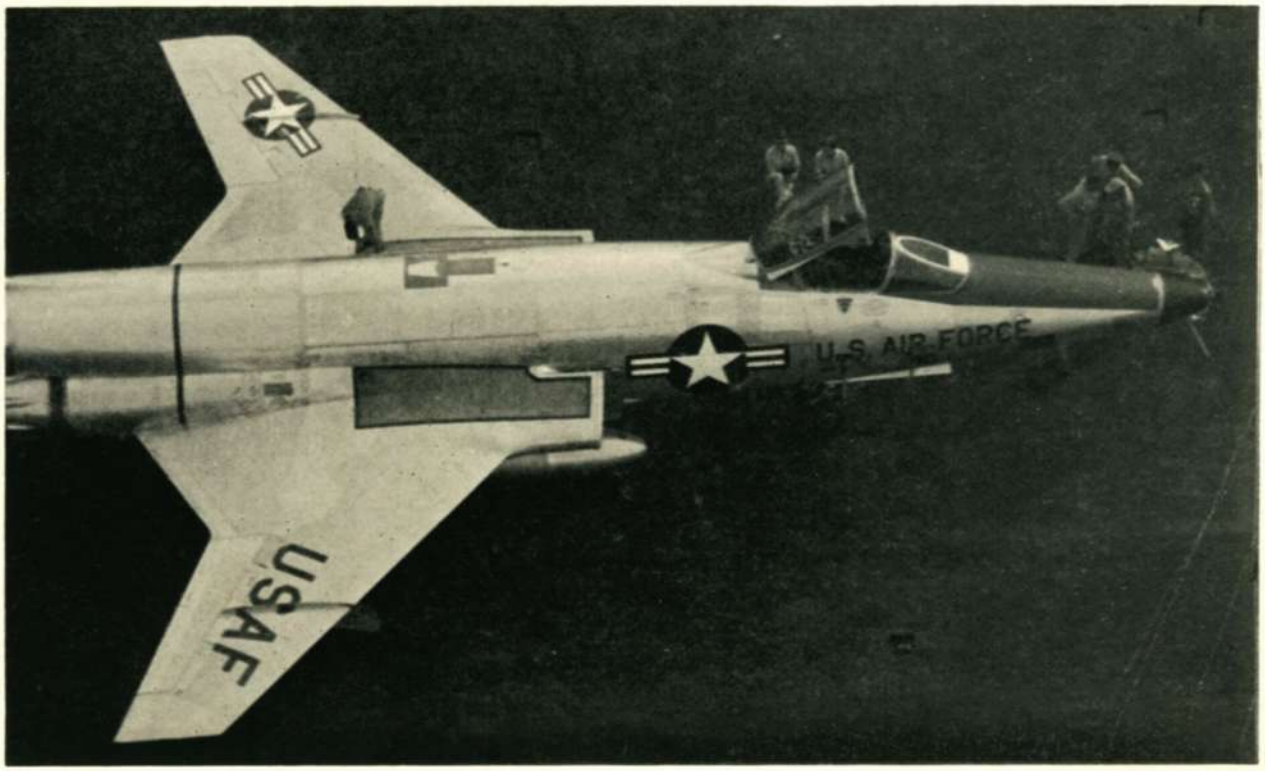


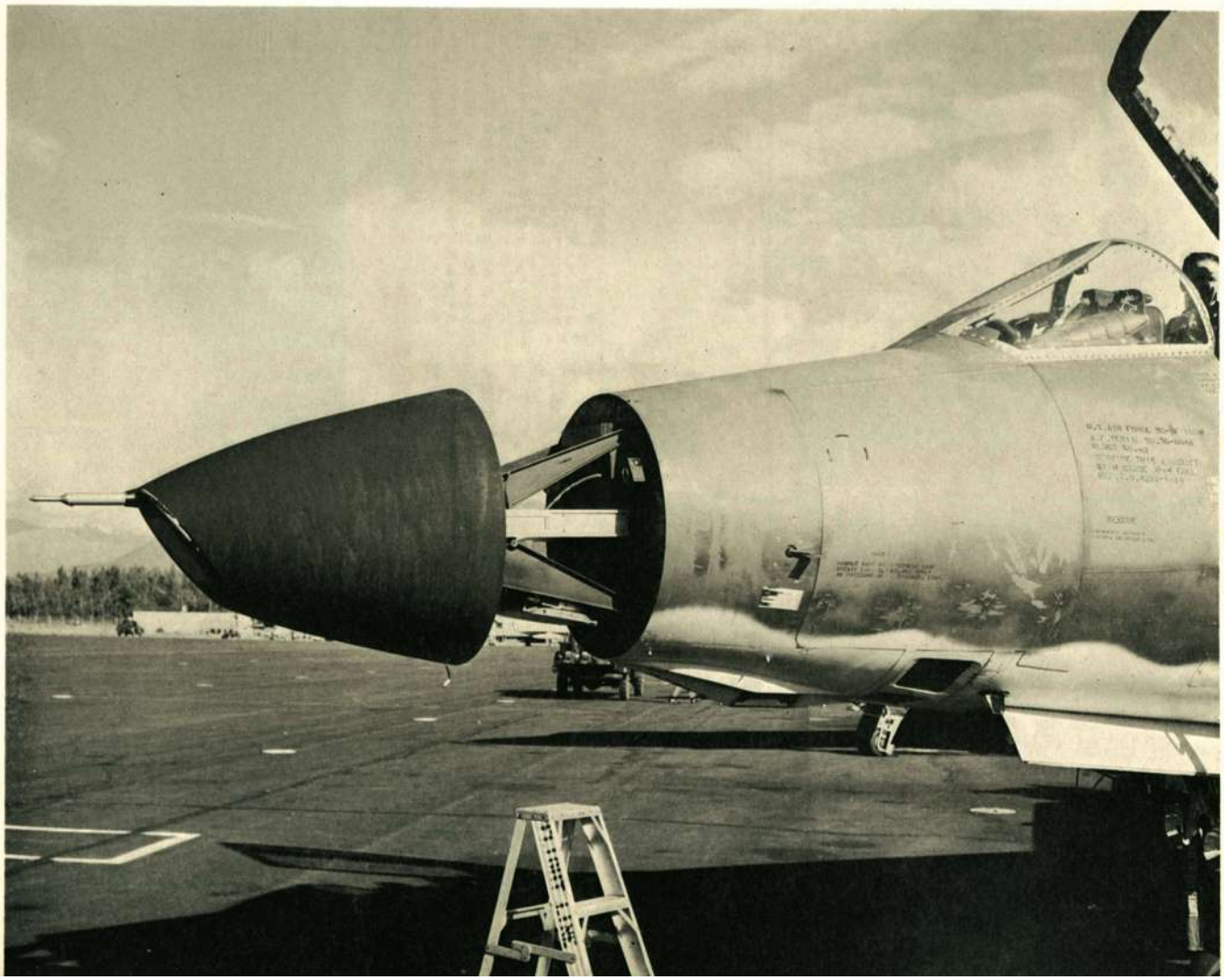
Close Up VooDoo



◀ 正面から見たRF-101Cの機首。45TRSの所属機で，1959年11月5日に三沢基地で撮影したもの。機首先端の前方傾斜カメラ窓がよくわかる。台形を逆にして，両底辺の角を落としたような胴体前部の正面形は，戦闘機から発達した写真偵察機特有のもので，ミラージュIIIR，RF-5A，RF-84Fなど列挙にいとまがない。なお，胴体右側のアクセス・ドア5と15が開いており，給油用アダプターのあるアクセス・ドア15には燃料ホースが接続されている。またアクセス・ドア5は，液体酸素補給口およびキャノピー・リリーズである。機体は全面無塗装銀だが，機首にはインシグニアブルーの帯の中に白い水玉模様を配したおなじみの派手なマークが画かれている。
(Photo-Y. Toda)

▼ RF-101C-65-MC(s/n56-066)の胴体および主翼上面。主翼ならびに胴体への昇降は主翼の前縁側から行ない，後部スパーより後方の主翼上面および動翼に乗ることは禁止されている。同様に胴体上面のIFRプローブならびにIFRブーム・リセプタクル，スピード・ブレーキの周囲に登ってはならない。またエンジン停止中といえども，スピード・ブレーキや各動翼に接近するときは充分な注意が必要である。なお，左翼上面の国籍マークは直径35インチ，USAFの文字は高さ24インチで画かれており，文字の色はインシグニアブルーである。







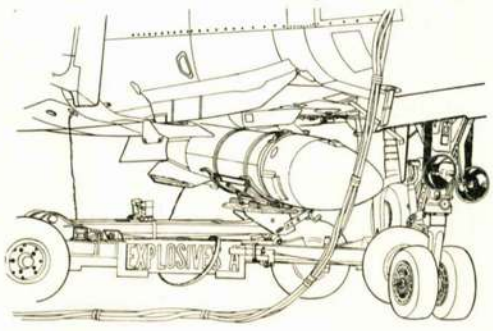


〔P.62〕 RF-101H-40-MC (s/n56-004)の機首クローズアップ。この機体はP.23に掲載したF-101C-40の改造後の姿で，2枚の写真を比較すると，その変化がよくわかる。プロテクターを付けていない状態のAOAトランスデューサに注意。なお，カメラ・コンパートメント後部のパネルは銃口の整形用である。写真は1968年8月26日，アラスカのエルメンドルフ空軍基地で撮影。(Photo-N. E. Taylor)

RF-101Gの右側主脚。この写真でもわかるように本機の主脚ドアは，フリッパー・ドア，ストラット・ドア，ホイール・ドア，内側ドアの4つに分かれていて，主脚側にはフリッパー，ストラット，ホイール・ドアが付いている。なお，脚には安全対策としてダウン・ロックが設けられており，航空機が地上にある場合は，作動アクチュエターのロック機構に安全ピンを差しこむ。安全ピンには白で「Remove Before Flight」と書いた赤いリボンが付いており，タキシー開始の前にグラウンド・クルーによって安全ピン抜取りが行なわれる。また，本機の脚ドア内側は一般にインシグニアレッドに塗られているが，F-101Bなどでは機体表面と同じエアクラフトグレイの場合もある。

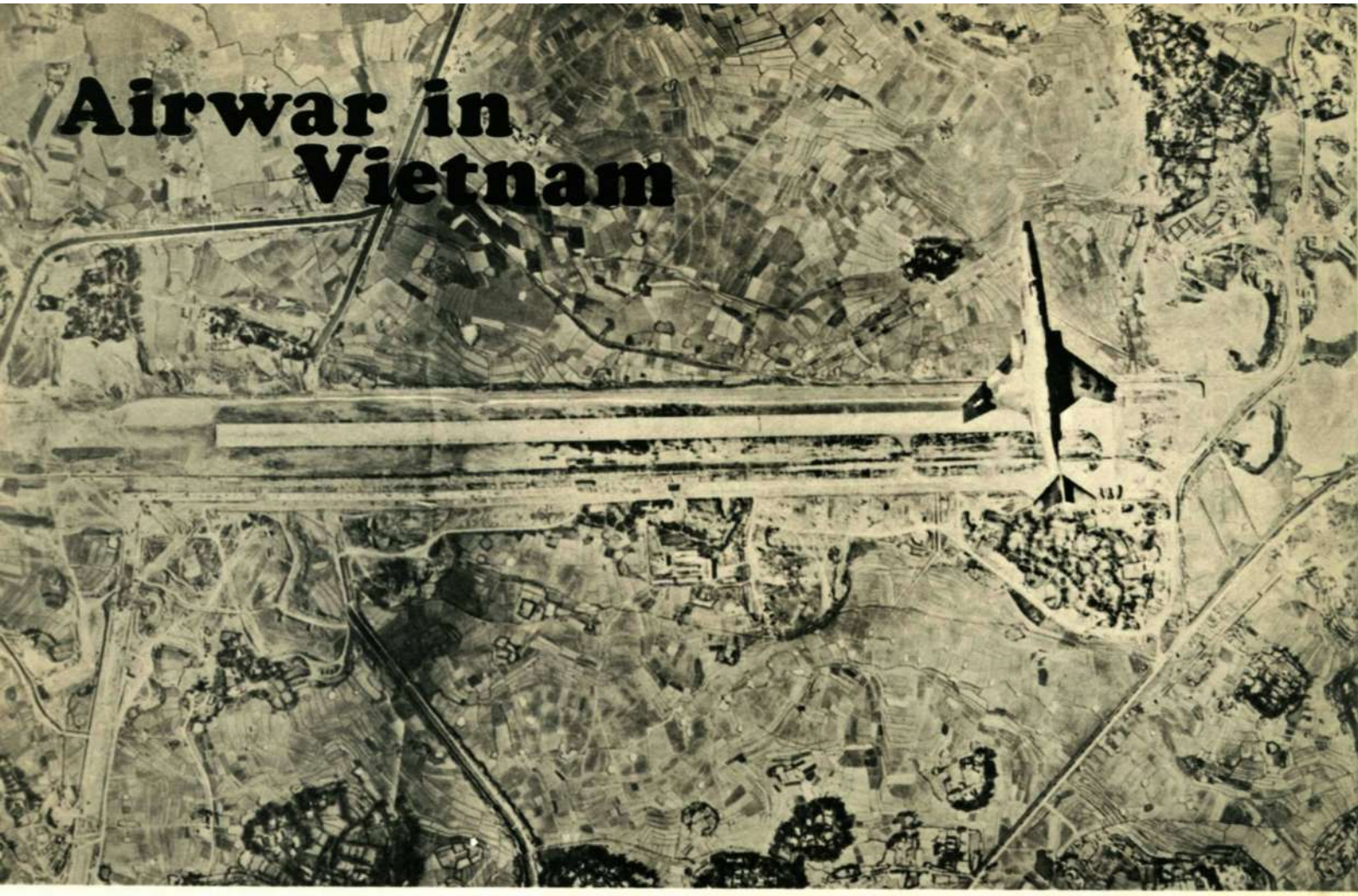
▼ RF-101Cの垂直写真用スプリット・カメラ。胴体下面のアクセスドア107を開いたところで，KA-18スプリット・カメラとドア作動用のエアボトルが見えている。なお，これの直後右のアクセスドア17は加圧給油ラインである。

▲ RF-101Gの前脚。前脚にはナイロンケーシング，12プライのタイプⅦ超高圧タイヤを使用しており，ホイールは18×5.5インチのスプリット式。ショック・ストラットは地上状態で2.08インチ，伸展状態では9インチとなり，ストロークは6.92インチである。なお前脚柱にはタキシー・ライト（左側）とランディング・ライト（右側）が設けられており，着陸灯はGCAの誘導で着陸する場合に点灯される。脚柱およびホイールは銀色，前脚ドア内側はインシグニアレッドである。
(Photo-Y. Toda)





Airwar in Vietnam



▲ 上空を飛行する僚機の垂直カメラが促えた北ベトナム，ケプ飛行場上空のRF-101C。1967年1月に撮影されたもので，ケプ飛行場はハノイの北東39マイルにある首都防空のためのMiGの本拠地。RF-101は，後継のRF-4Cと交替するまで，文字どおりTACの「目」として連日出撃して行ったが，非武装のうえ写真偵察という任務上，一定時間の直線飛行を続けることが要求されるため，対空火器の格好の目標となりやすく，損害は甚大であったらしい。この結果，戦闘機型のF-101A/Cの大多数が偵察型に改造され，RF-101G/HとしてANGに配置されることとなった。

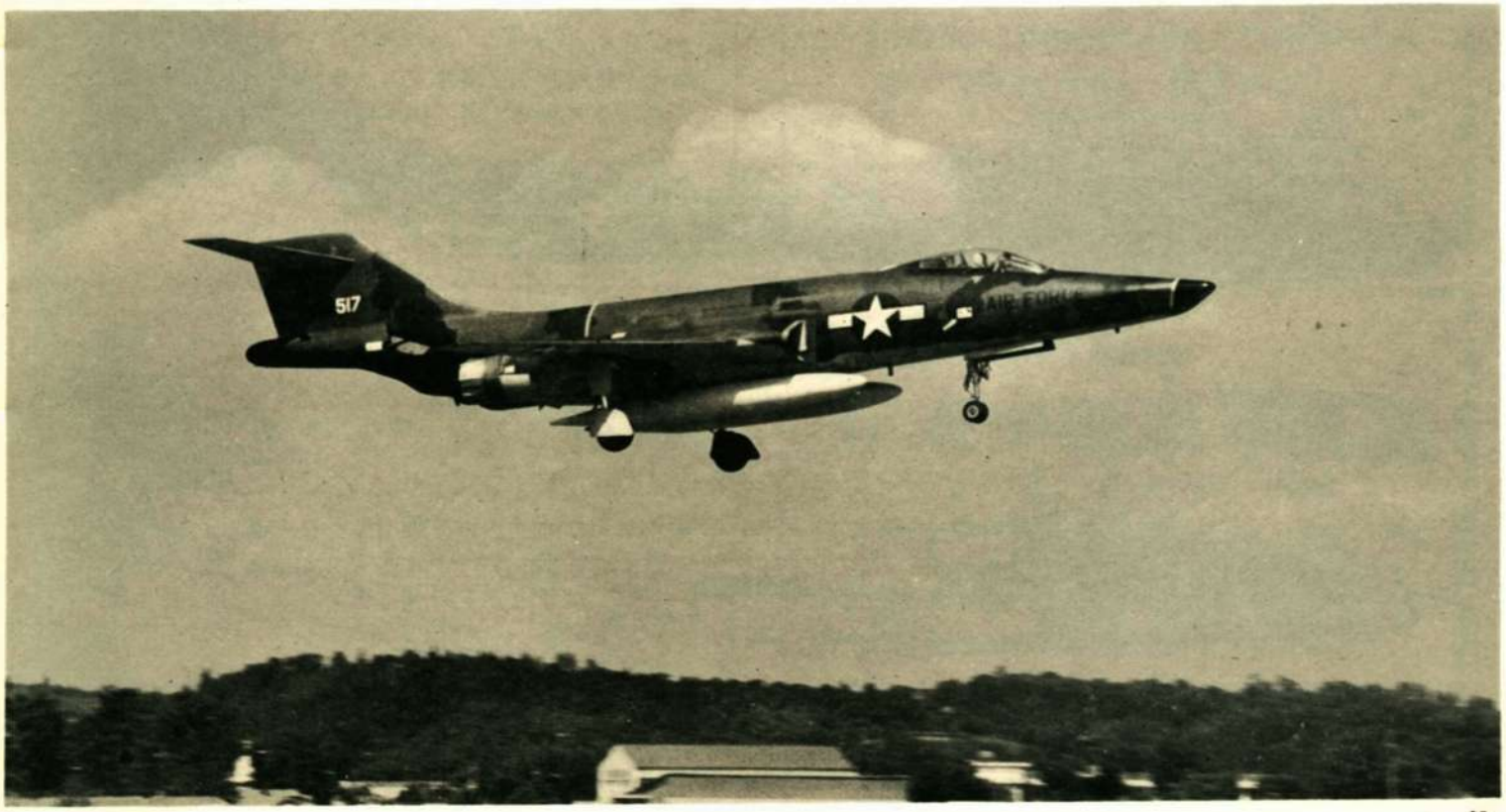
ミッションを終えて帰投したRF-101C。出現当時は米空軍唯一の超音速戦術偵察機としてその高性能を誇ったRF-101も，ベトナム戦では損害の最も大きい機種で「悲劇の女王」と呼ばれることになったが，長大な航続性能を生かして初期にはよく活躍した。しかし，その偵察装備はカメラのみに頼っており，今日のRF-4CがSLAR，赤外線探知装置その他の各種装備を持って総合的な偵察を行なえることに比較すると，時代の流れを感じないわけには行かない。そして戦術偵察という任務がいかに困難なことかは，最近の戦術偵察機がすべて新鋭の戦闘機からの転用であることからもうなずけるだろう。

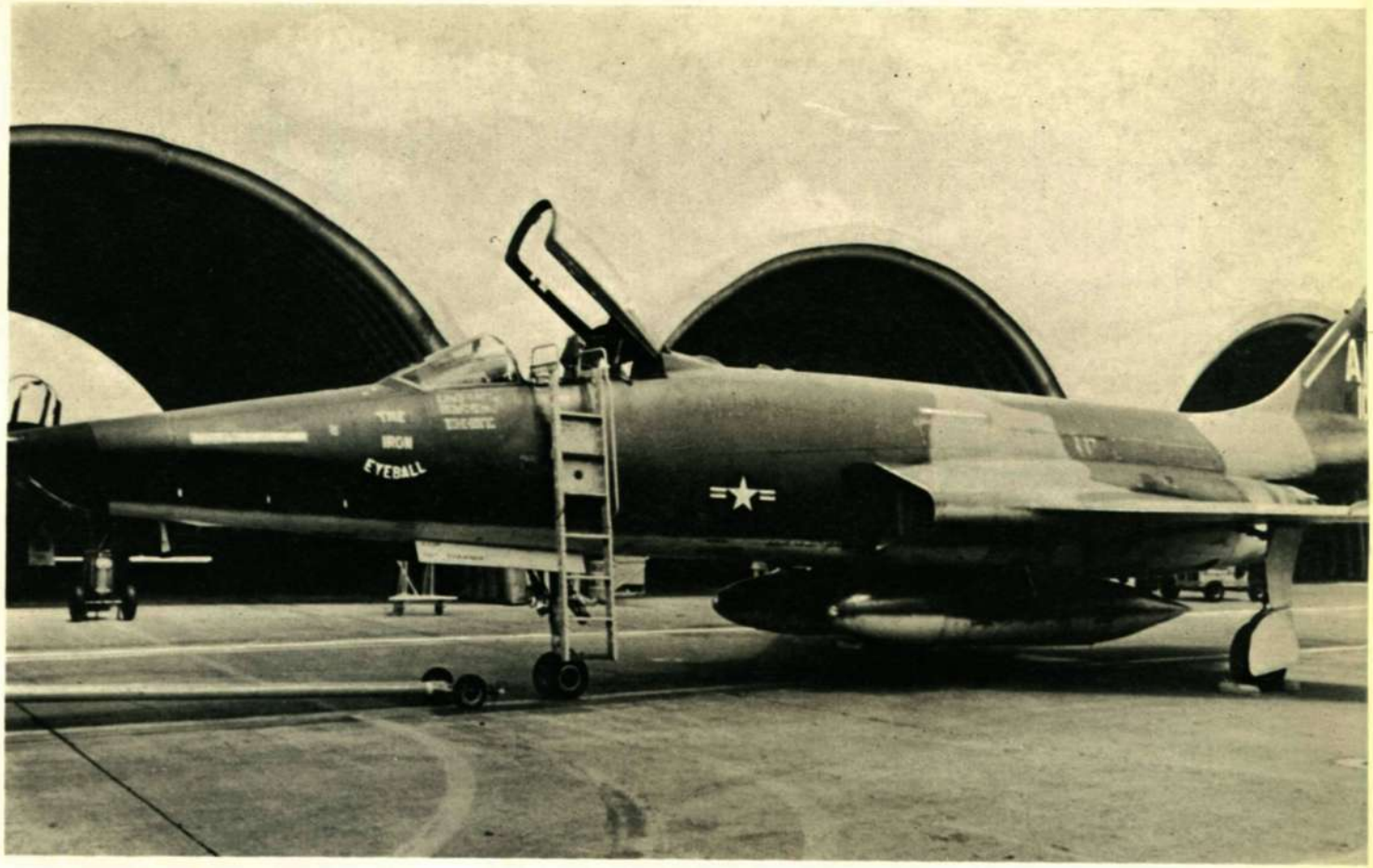


〔P.64下〕 機体をグリーン2色のシマ状迷彩に塗装したRF-101A-30-MC (s/n54-1512)。1965年から開始された米空軍の北爆は一度停止された後，1966年に再開され一層激しさを増したが，これにともない米空軍戦術用機に迷彩塗装が導入され始めた。その中でもRF-101A/Cは，北爆開始の前から北ベトナム上空に侵入して写真撮影を行なっていたため，他の機体に先がけて迷彩が導入され，タンソンニュット基地駐留の機体には1965年春ごろから写真のようなシマ状の迷彩が施された。下面は従来通りのエアクラフトグレイだが，上・側面はグリーン2色(FS595C No.34079と34012) のシマ状迷彩に塗られている。正式な迷彩塗装が制定される前であるため，国籍マークや「U.S.AIR FORCE」などの文字，マーキングは従来通りのものが画かれており，垂直尾翼にはラジオコール・ナンバーを白で記入している。

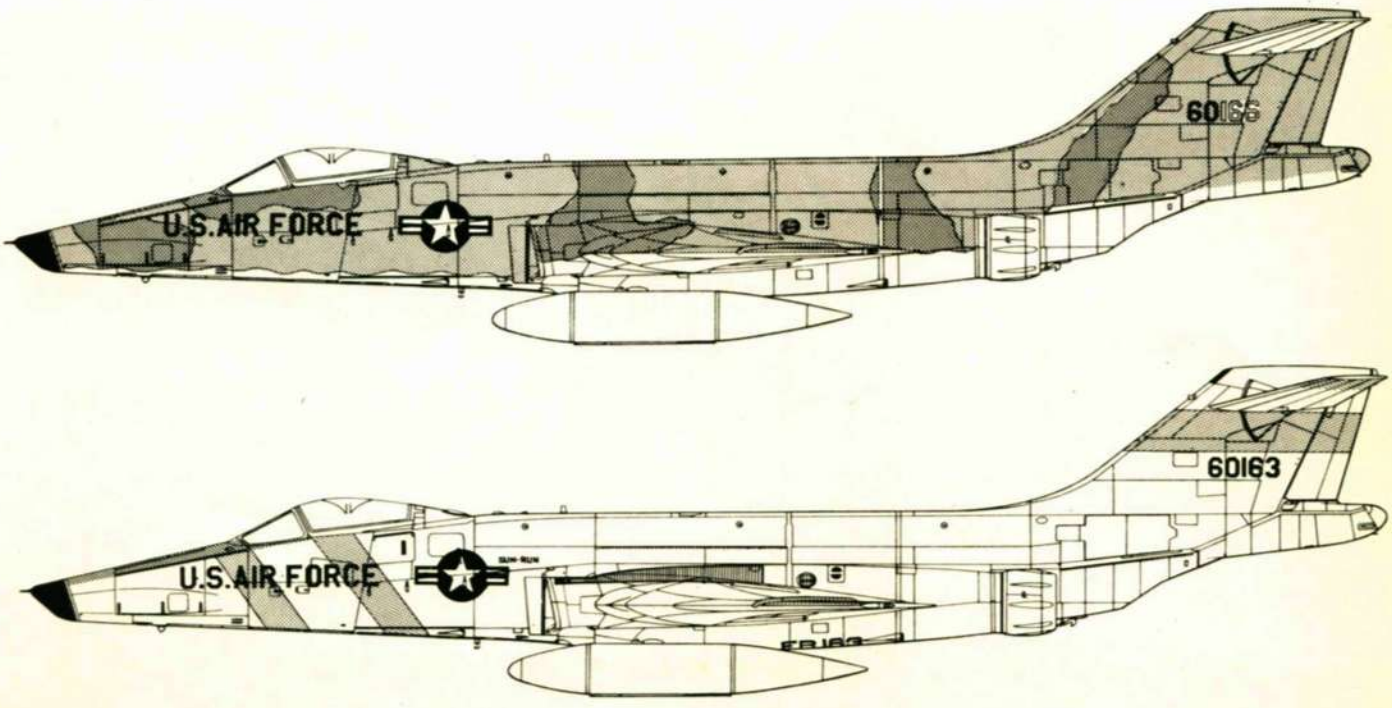
▼ 横田基地に着陸進入中のRF-101A-30-MC (s/n54-1517)。はるばる南ベトナムのタンソンニュットから飛来したものらしく，胴体下面にはF-105と同じ600Gal. 増槽を装備している。左の写真と比較するとわかるように，迷彩の塗り分けは各機ごとに若干異なっている。なお，主翼の国籍マークは直径35インチ，胴体のものは直径40インチで，「U.S.AIR FORCE」の文字はT.O.の規定通りインシグニアブルーで画いてある。

(Photo-K. Minoura)





▲ 1970年5月，南ベトナムのタンソンニュット空軍基地における460TRW，45TRSのRF-101C-70-MC(s/n56-105)。前方のシェルター内には12または16TRSのRF-4Cが待機しており，45TRSはベトナムにおける最後のRF-101部隊であった。45TRSは1959年にRF-84FからRF-101Cに機種改変しており，長く日本の三沢に駐留していたが，ベトナム戦に投入されてタンソンニュットに進出した。ベトナム戦では被害が続出したため，戦闘機型のF-101A/CがRF-101G/Hに改造されることになり，間もなく後継のRF-4Cと交替した。なお，機首には "The Iron Eyeball"というニックネームを画いており，45TRSの所属機は各機ごとにニックネームやマークが画かれていた。フィン・キャップにはダークブルーに白の水玉模様が画かれているが，これはかつての45TRSのマークの名残りである。



昭和50年2月25日　印刷・昭和50年3月10日　発行
昭和48年12月7日　国鉄首都特別扱承認雑誌　第1649号
昭和47年7月12日　第三種郵便物認可

1975年3月号　世界の傑作機　NO. 59
株式会社　文林堂

FAMOUS AIRPLANES OF THE WORLD



世界の傑作機

McDONNELL DOUGLAS F-101 VOODOO

No. 59

BUNRIN-DO

雑誌コード　5713-3

定価　300円