

F-101 Voodoo



A 40-es évek végén és 50-es évek elején az amerikai légierő Hadászati Légi Parancsnoksága (SAC) egy nagy hatótávolságú kísérő vadászt szeretett volna bombázógépei mellé. Ekkor a régi dugattyús gépek (P-51, P-82) kezdtek kiöregedni, míg a korszerűbb sugárhajtású gépeknek vagy a fegyverzete volt gyenge a feladatra (F-84) vagy a hatótávolságával nem voltak megelégedve (F-86).

A pályázaton indult a McDonnell repülőgépgyár is, amely ekkortájt leginkább a haditengerészet részére gyártott gépeket és ennek a pályázatnak az elnyerése a túlélését jelentette. A tét tehát nagy volt. A cég már a korábbi FH-1 Phantom és F2H Banshee gépeknél kialakította a McDonnell gépekre jellemző külsőt. Ezek közül a legfontosabbak, a törzs aljában a két hajtómű, a törzs két oldalán a levegőbeömlő nyílások és a hajtómű fűvócsövén túlnyúló farokrész. Ezeket a kialakításai elveket vették alapul az újonnan fejlesztendő kísérővadásznál is, amely az F-101 Voodoo elnevezést kapta. Ez a McDonnell gépekre jellemző tervezési elv végül a későbbi F-4 Phantom II-esnél csúcsosodott ki teljesen. Ennek köszönhetően szabad maradt a gépek orra a tűzfegyverek, később a lokátorok számára. Több hely maradt a tüzelőanyagnak, mégpedig a gép tömegközéppontjában. A kéthajtóműves rendszer pedig növelte a típus túlélőképességét.

A McDonnell első tervezetét már 1946-ban bemutatták. Az XF-88 jelzésű gép két 1 360 kp tolóerejű axiálkompresszoros Westinghouse XJ34-WE-13-as típusú sugárhajtóművel volt felszerelve. A gépen bőven maradt hely a hatalmas mennyiségű belső üzemanyagkészlet részére, mivel a hajtóművek étvágya óriás volt. Bár nem volt előírás az orr részbe 4-6 db 20 mm-es gépágyút is beépítettek, a McDonnell gépei közül ez lett az első nyilazott szárnyal felszerelt típus. Első felszállására 1948. október 20.-án került sor és hamar kiderült, hogy a rendelkezésre álló tolóerő kevés lesz. Az áttervezett XF-88A jelzésű gép már utánégetővel is ellátott XJ34-WE-22-es hajtóműveket kapott melyek tolóereje egyenként 1 623 kp-ra

növekedett. Ez azonban azt eredményezte, hogy a gép üzemanyag fogyasztása elviselhetetlen méreteket öltött, ami főleg egy kísérő vadásznál megengedhetetlen. A programot 1950 augusztusában törölték. Ez azonban egyáltalán nem szegte kedvét a McDonnell mérnökeinek, hiszen a géppel számos fontos paramétert tesztelhettek, segítséget kapva az új F-101-es tervezésénél.



Az XF-88-as prototípusa

A Légierő 1951 februárjában írta ki az elvárásokat az új kísérővadással szemben. A 101-es számot viselő tenderre a McDonnell is beadta a feltámasztott XF-88-as gépének anyagát, amelyet ugyanezen év májusában győztesként is hirdettek ki. Az új gép 1951 novemberében kapta meg hivatalosan az F-101 Voodoo típusjelzést, amely kifejezte, hogy az XF-88-as alapján, de egy teljesen új gépet terveznek. A gép méretei nőttek, a felszállósúlya pedig a korábbi 8 391 kg-ról, több mint két és félszeresére 22 185 kg-ra emelkedett.

Hajtóművének a P&W J57-P-13-ast választották. Ez jóval több levegőt igényelt, mint az elődje, így a gép két oldalán a levegőbeömlő nyílásokat meg kellett növelni. A hagyományos magassági kormány helyett az egy felületként mozgó stabilizátort alkalmazták. A nagyobb tüzelőanyag mennyiség miatt meghosszabbították és kiszélesítették a gép törzsét. Így a végeredmény egy hatalmas repülőgép lett, amely két méterrel hosszabb lett, mint a DC-3-as szállító gép. Külső paraméterei az F-105-ös és F-4-es gépek méreteihez közelített.

Harcias varázslat

A gép gyártásánál egy érdekes és nem túl hasznos megoldást terveztek követni. Nem építettek ugyanis külön prototípusokat, hanem rögtön sorozatban kezdték el gyártani a gépeket, amelyeket rögtön a csapatokhoz szállítottak ki. Az ott szerzett tapasztalatok alapján született

módosításokat, az újabb gyártású gépeknél azonnal elvégezték, míg a régebbi gépeket folyamatosan szállították vissza a gyárba átalakításra. Az első 29 db-os sorozat legyártására 1953. május 28.-án írták alá a szerződést. Az első gépet 1954 augusztusában adták át és még abban a hónapban a légierő Edwards légi bázisára szállították. Itt szeptember 29.-én hajtotta végre az első felszállását, melynek során át is lépte a hangsebességet. A gépek ára nagyságrendileg 2 millió \$ volt.

A gépeket J57-P-13 sorozatú hajtóművekkel és MA-7-es tűzvezető rendszerrel, valamint APS-54-es radarral szerelték fel, melynek légi és földi üzemmódja egyaránt volt. Beépített önvédelmi fegyverzete 4 db 20 mm-es M39 típusú gépágyú volt egyenként 375 db lőszerrel. Ezek közül az egyiket később a csapatoknál eltávolították és helyére TACAN navigációs rendszer modulját építették be. Később, amikor a gépeket nukleáris csapásmérésre alakították át, azokba Mk.28 típusú nukleáris bombák célba juttatására MA-2 típusú kis magasságú bombavető rendszert (LABS) építettek be. Háborús helyzetben Mk.7, Mk.43, és Mk.57-es változatú atombombát is hordozhatott volna.



Az egyik első F-101A repülőgép

Mivel szárnyai kicsik voltak, hajlamos volt hossz tengelye körül önpörgésbe kezdeni, amely töréshez vezethetett. E miatt a géppel tilos volt több folyamatos orsót végrehajtani. Földet érés után magasban tartott orral aerodinamikai fékezéssel segítették a megállásban. Az amerikai vélemények szerint ez volt a pilóták szemszögéből nézve a legveszélyesebb repülőgép, amelyet szolgálatba állítottak. Egyszerűen semmilyen hibát nem bocsátott meg a pilótának.

Időközben véget ért a koreai háború és ez a gép gyártásában is megmutatkozott. Kevesebb pénz jutott mindenre, így az F-101-es esetében is visszatartották az 1954-es évben a gyártásra fordítható további összegeket. Az év végéig négy példány épült meg, amelyekkel berepülési programot kezdtek, így a későbbi visszahívott gépek módosítási költségeit meg lehetett spórolni. A módosításokra pedig ennél a gépnél is szükség volt. Az egyik legkomolyabb

probléma a gyenge hosszirányú stabilitás volt. Bizonyos helyzetekben a gép könnyen átesett és kormányozhatatlanná vált. A 2 000 – 2 500 m-nél kisebb magasságok esetében lehetetlen volt kivenni ebből a szituációból. A megoldás csak 1956 végére született meg, amikor egy automatikát építettek be, amely érzékelte a veszélyes állásszöget és közbeavatkozott mielőtt kialakult volna a menthetetlen helyzet. Az aerodinamikai jelenséget azonban nem tudták megszüntetni, így kikapcsolt robotpilóta esetén a pilótának nagyon kellett erre figyelnie és bizony sok személyzet halálát okozta ez a kis rakoncátlankodás. A repülőgép a levegőben nyugodtan és simán repült, nagy tolóerő tartaléka miatt manőverező képessége is jó volt. Érdekesség, hogy az aránylag nagy és nehéz ejtőernyőt a személyzet tagjai a földön vették fel, ezzel a hátukon másztak fel a kabinba, ahol egy elég hosszú procedúra volt, amíg beszájzták őket az ülésbe. Kiguruláskor figyelni kellett a sebesség tartására, mivel bizonyos érték felett a gép rettenetesen rázott. E miatt kapta a gép a pilótáktól a „mosógép” becenevet.



Az F-101 Voodoo a McDonell gépek jellegzetességeit hordozza magával. Két, alsó elhelyezésű hajtómű, a fúvócsövön túlnyúló farokrész, oldalsó beömlőnyílások és nagy, tágas orr rész, ahol elég hely marad a lokátoroknak és egyéb eszközöknek. Később ez a tervezési elv az F-4 Phantom II-esnél csúcsonyult ki.

Szintén elég bosszantó hibajelenség volt, hogy a J57-es hajtómű hajlamos volt a leállásra. Ez egy kéthajtóműves gépnél általában nem volt végzetes, de a harc feladat megszakítására készíthette a gépet és többletfeladatokat rótt a személyzetre. Ezt a problémát még fokozta a gépágyúk égésgázainak elvezetése is, amely kezdetben pont a beömlőnyílások elé lett terelve, ezzel is csökkentve a hajtóművek oxigénellátását. A problémák miatt 1956 májusától rövid időre fel kellett függeszteni egy időre az F-101-es programot. Ez alatt vizsgálták meg, hogy az

eredetileg 6,3 g terhelés elviselésére méretezett szárnyat át lehet-e tervezni 7,3 g elviselésére. Ezzel, a terhelhetőbb szárnyal felszerelt gépek lettek az F-101C sorozat tagjai. Érdekességként, az abban az időszakban készülő sorozatgyártott szovjet gépeknek legalább 8 g-t kellett tudniuk elviselni.

A leszállást a törzs hátsó részén kialakított törzsféklap és fékernyő próbálta rövidíteni.

A repülőgépet eredetileg hosszú távú kísérővadásznak tervezték, mire azonban megszületett erre a feladatra nem volt többé szükség a korszerű bombázók mellett. Az új B-47 és B-52 típusú gépek sebességük, elektronikai rendszereik és önvédelmi fegyvereiknek köszönhetően már egyedül is képesek lettek volna áthatolni a szovjet védelmi vonalakon. Ezzel együtt a SAC érdeklődése el is vesztett a típus iránt és csak kényszerűségből vették át – rövid időre – a gépeket. Az első alkalmas pillanatban tovább is adták azokat a Harcászati Légi Parancsnokság (TAC) részére.

1957. május 2.-án érkezett az első F-101A típusú gép a SAC 27. Hadászati Repülőezredéhez a Texas államban található Bergstrom légi bázisra. Az ezrednél az F-84F gépeket váltották fel. A SAC-nak ekkor már nem volt szüksége a gépre így hamarosan az alakulatot átsorolták a TAC kötelékébe 27. vadászbombázó ezred néven (27. FBW). Az F-101C változatokat 1957 szeptemberében kezdték el leszállítani az ezred 523. századához, de például az utolsó „A” változatot csak két hónappal később kapták meg.



A leszállást fékezőernyő segítette

Az F-101A sorozatú gépeket a 27. ezred négy századánál (481., 522., 523., és 524.) vadászbombázóként kezdték el használni nukleáris fegyverzettel. A 27. ezred gépei több alkalommal is demonstrálták a NATO repülőerők rugalmasságát és mobilitását, amikor bázisukról európai repülőterekre települtek át leszállás nélkül néhány óra alatt. A feladat teljesítése közben KB-50 vagy KC-135A típusú tankerekből vételeztek üzemanyagot általában három alkalommal a bevetés alatt.

A gépek a TAC kötelékéből hamarosan továbbkerültek a Légierő Európai részlegéhez (USAFE), ahol a 81. Harcászati vadászpilóta ezred kapta meg gépeket (81. TFW). A gépek Nagy-Britanniában Bentwaters (78. század) és Woodbridge (91. és 92. századok) repülőtereken állomásoztak. A gépek feladata itt is ugyanaz maradt: nukleáris csapásmérés Varsói Szerződés államainak célpontjaira kis magasságon, nagy sebességgel behatolva.

Egyetlen 1 688 kg-os, 1 Mt-ás Mk-7-es típusú atombombával felszerelve kellett 1 600 km-en belül légicsapást végrehajtaniuk. A támadást földközélszinten kellett volna végrehajtani, amelyhez komoly segítséget nyújtott volna LABS kis magasságú bombavető rendszere, később az LADD kis szögű célzóberendezés. Mindkét rendszer a harcfordulóból történő bombavetést támogatta. A gép kis magasságon közelítette meg a célpontot, és amikor az a K-19-es célzóberendezésen elfoglalta a megfelelő helyzetét a pilóta megnyomta a kioldó gombot és elkezdte a manővert. A rendszer ezt követően automatikusan, a megfelelő időpontban kioldotta a bombát. A manőver lehet 45 fokos, vagy függőleges. Előbbi esetben több kilométerre lehetett eljuttatni a fegyvert, míg utóbbi esetben pontosan a célpont felett kellett végrehajtani a manővert. Mindkét esetben a gépnek kb. 1 perce volt, hogy elhagyja a helyszínt. E közben sebessége kb. 1 000 km/h-ra nőtt.

A gépek személyzetét itt felkészítették az egyirányú bevetésekre is. Ebben az esetben a célpont túl messze lett volna és a gépeknek a visszaútra nem lett volna elég az üzemanyaga. A szovjet vonalak mögött kellett volna katapultálniuk. A kiképzés során a személyzet tagjait kiképezték a frontvonalak mögötti túlélésre.



Az F-101A változat a Tactical Air Force kötelékében találta meg a feladatát, mint taktikai, nukleáris csapásmérő. Ezen a képen egy Mk.7-es atombombát hordoz.

A gépek egészen 1965-66-ig álltak készen ezeknek a feladatoknak a végrehajtására. Ekkor egy másik McDonnell típus, az F-4 Phantom II-es váltotta fel, az F-101A gépek története pedig véget ért.

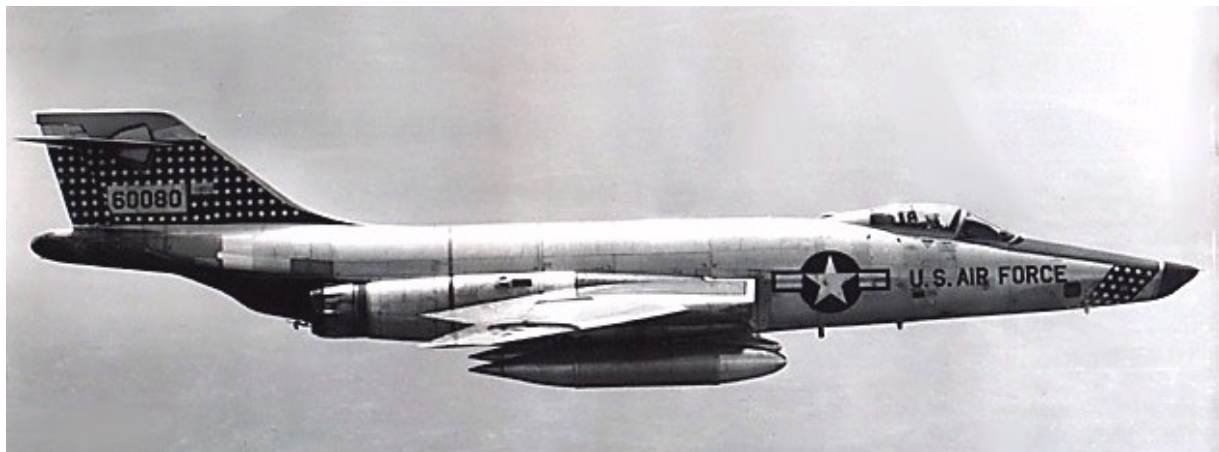
Közülük 27 db az ANG alakulatokhoz került és ott teljesítettek szolgálatot a 70-es évek közepéig. Az F-101C gépek karrierje 1957-ben indult az a 27. TFW 523. századánál. 1958-ban

a 47-ből 17 gépet áttelepítettek Európába a 81. TFW állományába. Kivonásuk 1966-ban kezdődött el. A legyártott 47 db gépből 31 db került át az ANG alakulatokhoz.

Az eredetileg megrendelt 220 db gépből csak 124 db épült meg vadász konfigurációban. Ezek közül 77 db volt F-101A sorozatú, a maradék 47 db F-101C változat, amely változatot 1957-től gyártottak. Ezt követően már RF-101C jelzésű felderítő változatok épültek. Ennek fő oka az volt, hogy a SAC koncepciója megváltozott.

Felderítő varázslat

A típus gyártásának beindítása után jelentkezett az igény a felderítő változat kifejlesztésére. Nagy sebesség és hatósugár, valamint a tűzfegyverek kiszerezése után az orrban rendelkezésre álló nagy hely, ideálissá tették a típust a feladatra. 1953 januárjában megszületett a döntés két YRF-101A jelű prototípus elkészítésére. Az első átalakított gép 1955. május 10.-én emelkedett a magasba, majd júniusban az első szériapéldány is követte. A változat jól megkülönböztethető hosszabb, keskenyebb orráról, mellyen ablakok találhatóak a kamerák részére. Ezek közül a leggyakoribb konfiguráció 1 db nagy gyújtótávolságú Fairchild KA-1, 1 db függőleges és két ferde tengelyű (jobbra – balra) KA-2-es, továbbá 1 db CAI-KA-18-as. Éjszakai bevetésekhez a K-46-os kamerát használhatták és a gépek felszerelése között megtalálható volt a világítótöltet szóró berendezés is. Az első három gép üzemanyag rendszere megegyezett az F-101A változatéval, a negyedik példánytól pedig egy kissé megnövelték az üzemanyag rendszer kapacitását további szárnytartályok beépítésével. Bár kifejezetten felderítő változat volt, mégis megtartották az eredeti gépek bombafüggesztőit is. Az RF-101A és C változat között ugyanaz volt a különbség, mint az alap gépeknél, azaz az első verzió 6,33 az utóbbi pedig 7,33 g túlterhelés elérésére volt képes.



A gépek először a SAC állományába kerültek volna, azonban ugyanúgy jártak, mint a vadász verzió és a szolgálatba állításuk már a TAC csapatainál történt meg. Itt előírták a típusnak, hogy képesnek kell lennie két ECM konténer szállítására is. A gépek mégis legtöbbször 2 db törzs alatti 1 700 l-es póttartállyal repültek.

Az első RF-101A gépek 1957 májusában megérkeztek a 363. Harcászati felderítő ezred (TRW) kötelékébe a dél-karolinai Shaw bázisra. Az egység négy taktikai felderítő százada

(17., 18., 20. és 29.) EB/RB-66 típusú gépeit cserélte le a Voodoo-ra. Az utóbbi két századot hamarosan átszervezték a 432. Felderítő ezredhez. Ezek azonban ekkor még jórészt meztelen gépek voltak, mivel a felderítő eszközök gyártása és beépítése csúszást szenvedett. A gépekkel ennek ellenére azonnal elkezdték a személyzetek kiképzését. Az RF-101A egy kimondottan hosszú életű típusnak számított a hidegháború közepének többi típusához képest. Egészen 1972-ig szolgálatba tartották őket. Az utolsó gépek a michigani Légi Nemzeti Gárda 127. Harcászati felderítő ezredénél szolgáltak. A legyártott 35 db gépből néhányat átadtak a tajvani légierőnek, akik Kína feletti bevetésekre használták azokat. Itt számos berepülésben vettek részt Kína felett, veszteségeik is voltak.

Ennél jóval fontosabb szerepet szántak a nagyobb túlterhelést is elviselő RF-101C változatnak. Az eredetileg megrendelt 70 db gépen kívül az RF-101C változat utolsó 96 db példányát is e szerint építették meg. Az összesen 166 db példány nagyon gyorsan elkészült. Az első gépet 1957. július 12.-én emelkedett a levegőbe, míg az utolsó gép 1959 márciusában. A gépek először a Shaw légi bázison állomásozó 432. Harcászati felderítő ezredének 20. és 29. századához kerültek, de jutott gép az európai és a csendes-óceániai csapatokhoz is. Összesen nyolc felderítő század alkalmazta a típust egy időben. Az RF-101C verziónál nem alkalmaztak ECM konténert és az RF-101A változatokra jellemző másodlagos nukleáris csapásmérő funkciót is elhagyták.



A légierő többi típusával egyetemben többször vettek részt a mobilitást és a reakcióidőt demonstráló áttelepülési gyakorlatokon a csendes-óceáni és európai bázisokra. A CASF (Composite Air Strike Force) koncepció gyenge pontja a légi utántöltési kapacitás elégtelensége volt. Az új KC-135A gépekből még nem állt elegendő rendelkezésre, a régi KB-50-esek pedig teljesítményükben nem bírták kiszolgálni a korszerű sugárhajtású gépeket. A felderítő RF-101-es gépek személyzete évente kb. 200 napot töltött különböző kiküldetésekből honi bázisától távol.

Az első ilyen jellegű bevetésük a BLUE BAT hadművelet volt 1958. július 15.-étől. Ezen a napon hat RF-101C emelkedett fel a Shaw légi bázisról, hogy a Közel-Keletre települjenek. A gépek közül az egyik hidraulika probléma miatt visszafordult, de a többi öt folytatta útját az Atlanti-óceánon keresztül. Nem volt egyszerű repülés, ugyanis a koromsötét éjszakában a kötelék gépei közül három Voodoo-nak is meghibásodtak a kötelékfényei, így csak a megérzésekre hagyatkozhattak a repülés során. Súlyosbította a helyzetet, hogy nem sikerült felvenniük a kapcsolatot a tankerrel, így a tervezett franciaországi pihenő helyett a Lajes légi bázison kellett kényszerleszállást végrehajtaniuk Portugáliában. Innen másnap reggel indultak tovább és az eredeti franciaországi Chamount légi bázison tett megálló után Líbia érintésével repültek az Incirlik légi bázisra Törökországba. Innen a következő hónapokban felderítő bevetésekkel támogatták az amerikai tengerészgyalogosok béketeremtő feladatát Libanonban. Itt érte a típust az első harci sérülés is. Klatt hadnagy gépére nyitottak tüzet és találták el, amikor kis magasságú felderítő bevetést repült. Az öt gép októberben repült haza támaszpontjára.

A Voodoo karrierjét végigkísérték különböző meghibásodási problémák. Először – még az ötvenes évek végén – a futóművek törése miatt kellett az egész flottát rövid időre leállítani. Nem sokkal később a hidraulika rendszer okozott folyamatos munkát, majd a sárkányszerkezet repedései. A Csendes-óceán térségében állomásozó gépeknél a párás levegő miatt indult meg korróziós folyamat.



RF-101C gépek köteléke a 17. TRS állományából

1958-59-ben az RF-101C gépe megjelentek a Távols-Keleten is. 1958 novemberébe érkezett meg az első 40 db RF-101C típusú gép a Kadena légi bázisra Okinawára a 15. TRS-hez és a Misawa légi bázisra Japánba a 45. TRS-hez. Mindkét egység az RF-84F gépeit adta le a Voodook helyett. A személyzet betanulását néhány Shaw légi bázisról érkezett pilóta segítette. Ezeken a bázisokon a gépek az óceánhoz közel állomásoztak, így a sós levegő korrozív hatása sokkal jobban kikezdte a gépek szerkezetét. A gépeket bizonyos időközönként visszarepülték az Államokba, ahol a korrozív károsodások javítását elvégezték. A RF-101A gépek közül négyet 1959 októberében Tajvannak adták át, amelyről később még írunk. A két alakulat gépei számos felderítő repülést hajtottak végre Laosz és Vietnam felett 1961-től kezdődően. A 15. TRS 1965-ben adta le a gépeit és helyette RF-4C Phantom II-esekkel repültek tovább. A 45. TRS egészen 1970. november 1.-éig használta a típust, amikor a 186. TRG részére adták át megmaradt gépeiket. Ez az egység a Meridian bázison szolgált a Mississippi ANG keretében.



Tajvani felségjellel egy RF-101A

Ezzel párhuzamosan az első felderítő Voodoo egységek közül 1958 májusában a 17. és 18. századokat a Shaw bázisról áttelepítették Franciaországba és a 66. ezred alá sorolták őket. Európában a 66. felderítőezrednek nem volt egyszerű dolga. A zsúfolt európai légtér és a változékony időjárás miatt a 32. TRS pilótáit Marokkóban a Nouasseur légi bázison képezték ki 1958 második felében. Ezt követően kiegészülve a 38. TRS gépeivel, valamint az Államokból ide telepített 17. és 18. TRS egységeivel a franciaországi Laon légi bázison összeállt a 66. TRW. Az azt követő kiképző repülés a felderítő pilóták álma volt. Ekkor még engedélyezve volt az öreg kontinensen a nagy sebességű alacsony repülés. Ez azonban nagyon veszélyes volt, köszönhetően a nagyon változékony európai időjárásnak. Ennek ellenére az összes lehetséges célpontot „felderítették” a Voodook. Hidak, alagutak, gátak, vasútállomások, ipari létesítmények, sőt még politikai célpontok is szerepeltek a listájukon. A megfelelő gyakorlat megszerzését követően a gépek a vasfüggöny német szakaszán hajtottak végre repüléseket, nem egy alkalommal provokálva a kommunista Migeket. Néhány esetben azok megpróbálták őket elfogni, azonban a radarfelderítés éber volt, időben riasztották a Voodookat és sikerült visszamenekülniük a NATO vadászok által védett övezetbe. A bevetéseket egyedül hajtották végre, kivéve 1961-ben, amikor a berlini fal miatt feszültebbé vált időszakban géppárok indultak bevetésre. Az Európába települt gépek kevésbé voltak mobilisek, mint az Államokba, vagy a PACAF kötelékében repülő társaik. Ennek ellenére

évente kétszer áttelepültek Afrikába, ahol jobb időjárási körülmények, bár kevesebb felderítendő célpont szerepelt. Az egyik ilyen áttelepülés hozománya volt, hogy felfedezték a II. világháború során eltűnt B-24-es bombázó a „Lady Be Good” roncsait. A 60-as évek elején az alakulat gépeit átalakították és alkalmassá tették nukleáris fegyverek bevetésére is. Mivel Franciaország nem engedélyezte ilyen eszközöknek a területén történő állomásoztatását, ezért a 38. TRS gépei áttelepültek Németországba a Ramstein légi bázisra 1962 júliusában. A három másik egység pilótái ezt követően váltásban szolgáltak ennél az egységnél és mindannyian megszerezték a csapásmérő / felderítő minősítést. Az alakulat egészen 1970-ig alkalmazta a gépeket, amikor az RF-4C Phantom II felváltotta azokat. A leadott RF-101C gépek a Shaw légi bázisra kerültek az ottani alakulathoz.

A 363. ezred keretében időközben megalakult a 4414. CCTS (Combat Crew Training Unit) egységet, amely a típus kiképzéséért volt felelős.



Felderítők egymás között. RF-101 és RF-104 az európai égbolton

Ekkor a következő egységek repülték a felderítő Voodooakat:

USAF 363. TRW – 20. és 29. TRS és 4414. CCTS

USAFE 66. TRW – 17., 18., 32., 38. TRS

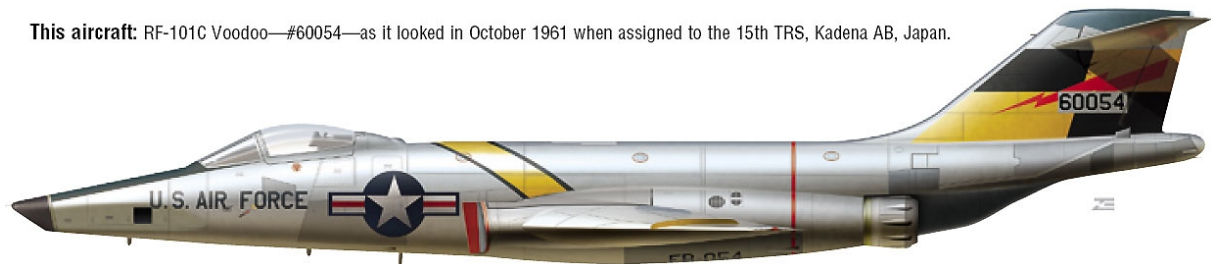
PACAF 15. és 45. TRS

1962-től került sor az RF-101C gépek első komolyabb korszerűsítésére. Ekkor nagyobb felbontású kamerákat és világítótölteteket kivetésére alkalmas eszközöket építettek be.

1964-től a vietnami tapasztalatok nyomán korszerűbb Hycon KS-72A fényképezőgépeket szereltek be a gépekbe. Ezeket az év őszétől először a PACAF gépei kapták meg, majd folyamatosan a többi alakulat is. A korszerűsítés eléggé elhúzódott és csak 1967-re lett az összes gép kész.

1966-67-ben a légierő fegyverzetéből kivont 29 db F-101A és 32 db F-101C típusú gépet átépítettek felderítő feladatúvá. A gépeket kis magasságú, nagy sebességű felderítő feladatokra alkalmazták. Ez azt jelentette, hogy az orrból eltávolították a gépágyúkat és helyette kamerák kerültek beszerelésre. Az így kialakított gépeket RF-101G (F-101A) és RF101H (F-101C) típusjelzést kapták. Ezeket a gépeket a Légi Nemzeti Gárda 123. harcászati felderítőezredének két százada Kentucky (165. TRS), és Nevada (192. TRS) és az Arkansas ANG egyik egysége (154. TRS) kapta meg. 1968 januárjában mindhárom alakulatot mozgósították és áttelepültek Japánba az Itazuke bázisra. Az intézkedés reakció volt Észak-Korea lépésére, amivel elfoglalták a part menti elektronikus felderítést végző Pueblo nevű hadihajót. A három egység egymást háromhavonta váltva maradt a térségben 1969 májusáig. 1971-ben a nevadai egység cserélte gépeit RF-101B típusra. Ezt követően az RF-101G gépeket Arkansasban, az RF-101H-kat pedig Kentuckyban vonták össze. 1972-ben aztán ezeknél az egységeknél is végrehajtották a cserét RF-101C típusra. A kivont gépek a Davis Monthan bázisra kerültek.

This aircraft: RF-101C Voodoo—#60054—as it looked in October 1961 when assigned to the 15th TRS, Kadena AB, Japan.



1971-ben Kanadától visszakaptak 56 db CF-101B típusú gépet, melyek közül 22 db-ot szintén felderítőnek építettek át. A tűzvezető rendszert kiépítették és a helyére kamerák kerültek. Ezek a gépek RF-101B jelzéssel kerültek a Légi Nemzeti Gárda nevadai 192. TRS alakulatához 1975-ig.

Vietnam után az RF-101-esek még tovább szolgáltak a légierőnél 1971 februárjáig. A 363. harcászati felderítőezred gépei a Shaw légi bázison szolgáltak egészen a kivonásukig. Ezt követően néhány példányt a Légi Nemzeti Gárda vett át és egészen 1979 januárjáig használták, amikor utoljára a mississippibeli 153. Harcászati felderítőszázad adta le a Voodoot.

Az RF-101C változat volt a Voodoo egyetlen sorozata, melyet harcban is bevetettek. A gépek beceneve „Long Bird” volt.

Varázslat két ülésel

A Voodoo kétüléses elfogóvadász változatának a típusjelzése F-101B lett, amely ebben az esetben nem egy kétkormányos átképző típust takar. A kétüléses gépet az USA távolabbi vidékire szánták, tervezetét 1955. február 25.-én fogadták el és márciusban 28 db gépet rendeltek meg. Első felszállására 1957. március 27.-én került sor, melyet egy kétéves berepülési program követett, amely 1959 márciusának idusán fejeződött be. A hosszú tesztelésnek elsősorban a számos műszaki probléma megoldása volt az oka. Leggyengébb láncszemnek az MG-13 tűzvezető rendszer bizonyult. Számos fejlesztésre és kapacitás bővítésre volt szükség ahhoz, hogy eredményesen használható legyen a gép fedélzetén.



Összesen 17 repülőszázad üzemeltette az F-101B változatot

1959 januárjában megérkeztek az első kétüléses változatok az Otis légi bázis 60. Elfogó vadászrepülő századához (Fighter Interceptor Squadron – FIS). A típus 1960 végére a Légvédelmi parancsnokság 17 századához jutott el. Ezek közül 16 érte el a teljes hadrafoghatóságot erre az időre.

Az alkalmazó alakulatok:

- 60. FIS – Otis AFB, MA – 1959. februártól 1971. áprilisig
- 98. FIS – Dover AFB, DE – 1959. júniustól 1968. júliusig
- 84. FIS – Hamilton AFB, CA – 1959. júniustól 1969. júliusig
- 322. FIS – Kingley Field, OR – 1959. júniustól 1969. októberig
- 13. FIS – Glasgow AFB, MO – 1959. decembertől 1968. márciusig
- 75. FIS – Dow AFB, ME – 1959. decembertől 1968. márciusig
- 2. FIS – Suffolk Country AFB, NY – 1959. decembertől 1969. októberig
- 64. FIS – K I Sawyer AFB, MI – 1959. decembertől 1971. áprilisig
- 49. FIS – Griffis AFB, NY – 1959. decembertől 1968. szeptemberig
- 445. FIS – Wurtsmith AFB, MI – 1959. decembertől 1968. szeptemberig
- 437. FIS – Oxnard AFB – 1960. júniustól 1971. áprilisig
- 444. FIS – Charleston AFB, SC – 1960. júniustól 1968. júliusig
- 15. FIS – Davis Monthan AFB, AZ – 1960. júniustól 1964. decemberig
- 29. FIS – Malmstrom AFB, MO – 1960. júniusától 1968. áprilisig
- 18. FIS – Grand Forks AFB, ND – 1960. júniusától 1971. áprilisig
- 87. FIS – Lockbourne AFB, OH – 1960 júniusától 1968. júliusig
- 83. FIS – Hamilton AFB, CA – 1960. augusztustól 1963. májusig

A fenti egységek mindegyike komoly vadászpilóta múlttal rendelkezett. Egyesek F-86-os, vagy F-89-es gépeiket adták le, de két alakulat F-102-eseitől, egy pedig F-104-eseiktől vált meg. Átlagosan gépeik 70%-a volt bevetésre alkalmas. Az egységek általában 15 harci és 3 db kétüléses géppel voltak felszerelve, de volt olyan egység, ahol 24 gépre bővítették az állományt. A 445. FIS állománya már 1961 során megnyerte a vadászpilóták William Tell találkozóját és versenyét, majd 1963-ban dupláztak, ami nagyon magas üzemeltetési színvonalat bizonyított.

A tervek között szerepelt egy alaszki repülőszázad felszerelése is a típussal, amely elképzelést végül törölték. Ez később komoly hibának bizonyult, amikor néhány év múlva szovjet gépek sorozatosan sértették meg az Egyesült Államok alaszki légtérét.

A floridai Tyndall légi bázison hozták létre az Air Defense Weapons Centert (ADWC) keretében a Tactical Aerial Target Squadron (TATS) egységet, ahol az F-101-es oktatóinak kiképzése folyt, valamint a megfelelő harcjelzések kidolgozása a típusra. Itt állomásozott a

4756. Combat Crew Training Squadron is, amely több más típus mellett alkalmazta a Voodoo-t is, új rendszereket, harceljárásokat tesztelve, és tapasztalataik alapján állandóan frissítették az egyes típusok üzemeltetési kézikönyveit.

A típus gyártása a 480. példány (408 harci és 72 db kétkormányos) átadásával 1964. március 24.-én fejeződött be. Az utolsó 93 db gép némileg módosított tervek alapján készült, így ezek az F-101F jelölést kapták. Ez utóbbiak közül került ki az a 66 db gép, melyeket a 60-as évek elején CF-101B jelzéssel Kanadába szállítottak.

A kétüléses gépek erősebb Pratt & Whitney J57-P-55-ös hajtóműveket kaptak, melyek tolóereje normál üzemmódban 4 854 kp, utánégetővel 7 666 kp volt. Külsőleg a hosszabb fűvócsövéről ismerhető fel. Kiképzési repülések alkalmával a gép hajtóműveit 94%-ra korlátozták. A repülőgép tömege kb. 2 300 kg-al növekedett az F-101A változathoz képest. E miatt a szerkezetét néhány helyen megerősítették és erősebb, nagyobb futóműveket kaptak.



1961 második felében indult a „Kitty Cas” fedőnevű program, amely a korai gyártású gépek tűzvezető rendszerét a késői (120-as sorozat) színvonalára hozták fel. Ezt követően a vadász feladatú kétüléses gépek jelölése F-101B lett, míg az F-101F jelölést a kétkormányosokra alkalmazták. Utóbbiakból 72 db épült. Ezek közül az első 58 db-ot korábban TF-101B, az utolsó 14 db-ot pedig TF-101F jelölést viselte. Ezek egyébként teljesen azonos értékűek

voltak a harci változatú kétüléses gépekkel, mégis inkább gyakorlásra és átképzésre használták ezeket. Érdekes módon a hátsó ülésben helyet foglaló oktatónak nagyon korlátozottak voltak a lehetőségei. Tulajdonképp csak botkormánya és lábpedáljai voltak, de nem lehetett futóművet, fékernyőt, fékszárnyakat, törzsféklapot vagy utánégetőt működtetni, ami teljesen érthetetlen.

A gépekbe nem építették be a gépágyúkat. A kétüléses, elfogó Voodoo fegyverzete 4 db AIM-4 Falcon levegő-levegő rakéta volt, melynek hordozhatta a félaktív lokátoros és infravörös önirányítású változatát is. Később alkalmassá tették az AIR-2A Genie jelzésű nukleáris töltetű, nem irányított légi harc rakéta hordozására is. Ebből a fegyverből kettőt lehetett egy időben függeszteni. A rakéták hordozására egy érdekes rendszert dolgoztak ki. A gép alsó részén található borítólemez külső és belső felére is két-két rakétát lehetett szerelni. Amikor a két külsőt indította a gép, a lemez 180 fokot fordult és a belső rakéták kerültek kintre. Az AIM-4D Falcon infravörös önirányítású rakétákat mindig párosával indították. Fél másodperccel az első után automatikusan indult a második is.



A törzs alján a fülke alatti részen a rakétaindítók forgó függesztője

1963 és 1966 között „Bould Journey” elnevezéssel indult egy újabb korszerűsítési program, amely a gépek elfogóvadász képességét hivatott növelni. Ennek keretében 350 db F-101B és F-101F sorozatú gépnek növelték az elektronikai zavar elleni védettségét, az MG-13 tűzvezető rendszer több további funkciót is kapott, például az alacsonyan repülő célok bemérésének lehetőségét. Korszerűsítették az MB-5-ös robotpilótát, így megszűntek a korábbi iránystabilitási problémák. Eltűnt az utántöltő szonda csatlakozója, helyére egy infravörös célfelderítő eszköz került, amely együttműködött a gép radarjával.

Az F-101B változat 12 évig szolgált a Légvédelmi Parancsnokság (ADC) parancsnoksága alatt. A típus kivonása 1968-ban kezdődött, amikor az aktív századok számát 15-ről 6-ra csökkentették. A kivont gépek nagy része konzerválásra került az arizonai Davis-Monthan légi bázison. További három repülőszázad a következő évben adta át gépeit ANG alakulatoknak. A maradék három egységnél 1971-ig repültek a típussal, amikor ezek is átadták gépeiket a Nemzeti Gárdának.

Az ANG szervezetében összesen hét repülőszázad alkalmazta a típust és utoljára a texasi 111. FIS cserélte le a típust F-4 Phantom II-esre 1982-ben.

Az alkalmazó ANG egységek:

132. FIS – Maine ANG, 1969-től 1975/76-ig alkalmazták a gépeket, mikor KC-135-ösre váltottak.

116. FIS – Washington ANG, 1969-től 1976-ig használták az F-101B-t, amikor ők is KC-135-ösre nyergeltek át.

178. FIS – Észak Dakota ANG, 1969-től

142. FIG, 123. FIS – Oregon ANG, 1971-től kapta meg a 18. FIS gépeit. Egészen 1980/81-ig használták azokat, amikor F-4C-re váltottak.

107. FIG, 136. FIS – New York ANG, 1971-től kapta meg a 60. FIS gépeit, amelyeket 1981-ig, az F-4C gépek átvételéig használtak.

148. FIG, 179. FIS – Minnesota ANG, 1971-től kapta meg a 62. FIS gépeit. Ezeket 1976-ig használták, amikor RF-4C felderítőket kaptak.

147. FIG, 111. FIS – Texas ANG, 1971-től kapott kétkormányos F-101F gépeket és az ANG részére végeztek átképzéseket. Utolsó aktív egységként 1982-ben adták le gépeiket és váltottak F-4C-re.

Az ANG egységek is számos alkalommal részt vettek a William Tell versenyeken és nagyon jól szerepeltek. 1972-ben például mind a három résztvevő F-101-alakulat több pontot ért el, mint az F-102 és F-106-os gépek kategóriájának győztesei.



Érdekes módon 1977-re a gépek megbízhatósága jelentősen javult. Amíg 1960-ban 34 súlyos eseményre került sor a típussal közel 147 ezer repült óra alatt, addig ebben az évben 22 200 órát repültek esemény nélkül. A típus legtöbb balesete egyébként leszállás közben történt, általában hidraulika hiba miatt.

A Voodoo ADC (Air Defence Command) keretében történő alkalmazás során minden alakulat évente egyszer áttelepült a floridai Tyndal bázisra, ahol éles lövészetet hajtottak végre és elsajátították a legújabb harcászati fogásokat.

Az ANG egységektől történő kivonásukat követően az F-101-es gépek nem kényszerültek végleg a földre. Egészen 1982-ig repültek a 82. légitámaszpont színpad kötélekében a fegyverzetüktől és tűzvezető rendszerüktől megfosztott Voodoook. Utolsó felszállására 1982. Szeptember 20.-án került sor az USAF kötelékében. Eddig az időpontig több mint 2 millió repült órát teljesítettek az amerikai Voodoook.

Juharlevelés varázslat

A 60-as évek elején Kanada vadászpilóta hiánnyal küszködött, mivel a CF-100-as típust hirtelen kivonták az állományból, míg a CF-105 Arrow programot egyszerűen törölték. A légierőnek egy gyorsan hozzáférhető, korszerű vadászra volt szüksége, ezért esett a választásuk az akkor gyártás alatt álló F-101-esre.



Összesen 66 db gépet vásároltak, melyek közül 56 db együléses CF-101B, és 10 db CF-101F kétüléses változat volt. A gépek a legutolsó gyártási sorozatokból kerültek ki. Először a műszaki személyzet átképzése kezdődött meg 1961-ben, majd elindult a gépek szállítása is 1961 júliusától és 1962 májusáig között. Először a Namao repülőtérre települt 425. századhoz érkeztek meg, ahol az átképzések történtek, majd felszerelték a 409., 410., 414., és 416. századokat, valamint egy kiképzőegységet a 3. W(F) OTU-t is.

A leszállított gépek alkalmasak voltak légi utántöltésre, de a kanadai légierő nem rendelkezett a szükséges utántöltő kapacitással, így a személyzetet ki sem képezték használatára. Megkapták viszont az AIR-2 Genie nukleáris töltetű légiharc rakétát, amelyeket két bázison – Bagottville és Comox – tároltak gyújtószerkezet nélkül. Ezeket az USAF szakemberei szerelték volna be szükség esetén.

1971-ben egy érdekes csereüzletre került sor Kanada és az Egyesült Államok között. Az utóbbi helyen ekkor már a gépek nagy részét kivonták a rendszerből, mindössze néhány ANG alakulat használta. A kivont gépeket a Davis-Monthan légi bázison gyűjtötték össze. Ezek jellemzője volt, hogy bár régebbi gyártású gépek voltak, mégis kevesebb repült idővel rendelkeztek, mint a kanadai gépek és korszerűbb rendszerekkel voltak felszerelve. A kanadai gépekből ekkor még hiányzott az infravörös felderítés képessége, amely kis magasságú elfogásakor és elektronikus zavarás esetén volt nagyon hasznos. Ezen kívül az USAF gépeinek már ekkor korszerűsített robotpilótájuk és tűzvezető rendszerük volt.



Sikeres elfogás! A célpont ekkor egy amerikai B-52-es volt. A kép 1980-ban készült, amikor az Egyesült Államokban már el is felejtették a típust. Kanadában még egy pár évig - az F/A-18-asok szolgálatba állításáig - ezek a gépek védték a légteret.

Kézenfekvő volt az ötlet a gépek cseréjére. 1971-ben a tervet tett követte és a megmaradt 47 db CF-101B és 9 db CF-101F gépet átrepülték az arizonai repülőgép temetőbe, míg onnan 56 db F-101B-t és 10 db F-101F-et repültek át Kanadába átépítésre. Ennek keretében kisebb változtatásokra került sor a gépek hajtóművében, katapultüléseiben és fedélzeti rendszereikben. Elvégezték az MG-13 tűzvezető rendszer korszerűsítését és átalakították, hogy együtt tudjon működni az infravörös rendszerrel is. Az új gépeket a régi századok kapták meg a 414. és a 3. OTU kivételével. Ezek az egységek nem üzemeltették tovább a gépet.

A Voodoo-k ezt követően kivonásukig a NORAD parancsnokság alárendeltségében védték az Amerikai kontinens északi részét. A 409. század Kanada nyugati részét, a 416. és 425. századok a keleti partot. Az előbbi egység a Chatham légi bázison ötperces készenlétségben tartott 2 db teljes fegyverzetű gépet. Riasztás esetén a két gép azonnal felszállt és átrepült az Új-Fundlandon található Gender légi bázisra, ahol újra feltöltötték őket és azonnal tovább is repültek a közeledő szovjet Tu-95-ös bombázók elfogására. Ekkor jött volna igazán jól a légi utántöltés képessége. A szovjet bombázók hamar rájöttek a kanadai Voodoo-k hiányosságára és a gépek észlelésekor azonnal kirepültek az óceán fölé, majd amikor üldözőiknek rövid idő múlva vissza kellett fordulniuk, a bombázók is folytatták útjukat az újvilág felé.

A Voodoo-kat felszerelték keresőfényszóróval is, amelyet éjszaka használtak a bombázók elfogásához és követéséhez. Erre legtöbbször válaszként a bombázó is rájuk irányította saját keresőfényszóróját és az ezzel megvakított vadászgép személyzete kénytelen volt tisztes távolságot tartani a szovjet Medvétől.

A gépeket 23 évnyi szolgálatot követően 1984. december 31.-én vonták ki a szolgálatból. A kanadaiak szerették a gépet, mind a pilóták és navigátorok, mind a földi személyzet büszke volt, hogy ezen a gépen szolgálhatott. A hosszú szolgálat alatt az összesen 133 db juharleveles gépből 28 db semmisült meg. A kivonás után egyetlen gép maradt repülőképes, melyet még évekig használtak elektronikai ellentevékenység szimulálására „Electric Voodoo” néven. A Voodoo váltótípusa Kanadában a CF-18 Hornet lett.

Típusváltozatok

F-101A: Összesen 77 db épült, ebből később 29 db-ot RF-101G változattá építettek át, míg a 16. és 17. sorszámú gép az YRF-101A változat lett. A gépek a gyengébb szárnyszerkezettel készültek, melyek terhelhetősége maximálisan 6,3 g volt. Az eredetileg hosszú távú kísérővadásznak tervezett típust végül a TAC alkalmazta vadászbombázóként.

F-101C: Összesen 47 db épült, ezek közül 32 db át lett alakítva RF-101H változattá. A típusváltozat megerősített szárnyakat kapott, így a repülőgép maximális terhelhetősége 7,3 g lett. Ezen kívül módosították a hajtóműveket, amelyek így 5 perc helyett 15 percet üzemelhettek utánégetővel. A gép szerkezeti tömege 227 kg-al nőtt.

RF-101A: Felderítő változat az F-101A kisebb terhelhetőségű sárkányszerkezetével építve. Összesen 35 db épült belőle.

RF-101C: Felderítő változat az F-101C sárkányát felhasználva. Az utolsó 96 db gép ebben a konfigurációban készült el.

RF-101G: 29 db átalakított F-101A típusjelzése.

RF-101H: 32 db átalakított F-101C típusjelzése felderítő feladatra.



Vetélytársak kötelékben. F-101 és F-102

RF-101B: 22 db átalakított CF-101B típusjelzése. A Kanadától visszakapott vadászgépeket felderítőnek építették át, és az USAF alkalmazta azokat.

F-101B: Kétüléses elfogóvadász változat. Összesen 408 db épült belőle. Ezekből a gépekből kapott a kanadai légierő is CF-101 jelzéssel.

F-101F: A kétüléses elfogóvadász korszerűsített változata. Később a kétkormányos gépek típusjelzése lett. Ebben a konfigurációban 72 db készült el. Egyes források szerint a későbbiekben további 152 db gépet alakítottak kétkormányossá. Korábbi típusjelzésük TF-101B, illetve TF-101F volt.

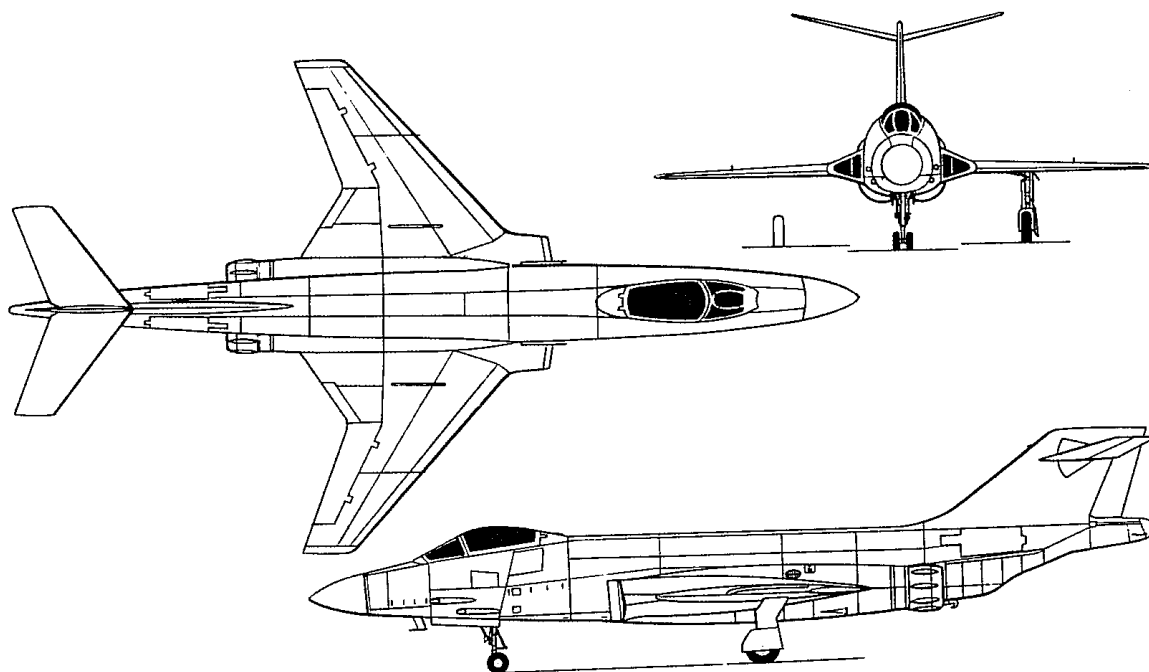
CF-101B: Kanadai üzemeltetésű, kétüléses, elfogóvadász változat jelzése.

CF-101F: Kanadai üzemeltetésű, kétüléses, kiképző változat jelzése.

Fontosabb műszaki paraméterek (F-101C változat)

Változat:	F-101C	F-101B
Hossz:	21,14 m	20,55 m
Fesztávolság:	12,09 m	12,09 m
Magasság:	5,49 m	5,49 m
Üres tömeg:	11 794 kg	12 925 kg

Max. felszálló tömeg:	21 940 kg	23 770 kg
Maximális sebesség:	1 618 km/h	1 825 km/h
Utazósebesség:	885 km/h	
Emelkedőképesség:	171,5 m/sec	250 m/sec
Szolgálati csúcsmagasság:	15 330 m	17 800 m
Harcászati hatósugár:	1 254 km	
Teljes hatótávolság:	4 050 km	2 450 km
Hajtómű:	J57-P-13	J57-P-55
Tolóerő utánégetővel:	2x 68,04 kN - max 5 percig	75,2 kN
Tolóerő utánégető nélkül:	2x 46,27 kN – max 30 percig	53,3 kN
Belső tüzelőanyag:	8 123 l	7 771 l
Külső tüzelőanyag:	2 x 1 700 l törzs alatti tartályokban	



Üzemeltető országok

Egyesült Államok: A repülőgép legnagyobb üzemeltetője az Egyesült Államok légierője volt.

Az alkalmazó alakulatok az egyes típusváltozatok bemutatásánál szerepelnek!

Kanada: 56 db harci és 10 db kiképző változatot rendszeresítettek 1961-től.

425. „Alouettes” század – Bagotville, Quebec

409. „Nightwaks” század – Comox, Brit Columbia

414. század – North Bay, Ontario, 1962-64

410. „Cougars” század – Uplands, Ottawa, Ontario, 1962-64, később 410. AW (OT) jelzéssel Bagotville repülőtéren újraalakult és a CF-101-es személyzetek képzését végezték.

416. „Lynx” század – Chatham, New Brunswick

3. OTU – Bagotville, Quebec

1970-72 között a megmaradt gépeket becserélték 47 db harci és 9 db kiképző gépre. Ezeket ugyanezek a századok alkalmazták a 3. UTOC és a 414. Század kivételével.



Az utolsó kanadai F-101-es az Electric Voodoo volt

Tajvan: Összesen 8 db RF-101A gépet üzemeltettek a felderítő feladatokra 1959 októberétől. A gépek közül kettő megsemmisült.

Harci alkalmazás

Igazi harci körülmények között csak a felderítő feladatú Voodooakat vetették be. Kuba, Kína, Vietnam voltak a hadműveleti övezetek. Az utóbbi két helyszínen több mint 40 db RF-101-est lőttek le, míg harci veszteségként és balesetekben három RF-101-es közül kettő odaveszett a teljes élettartamuk során.



Tajvan: A szigetország a Kína feletti felderítő repülésekre alkalmazta a típust 1960 februárjától. A gépeket a PACAF állományaiba üzemelő két felderítő repülőszázadtól kapták. A dokumentumok szerint ezek közül a gépek közül többet is lelőttek, de a veszteségeket azonnal másik géppel pótolták. Az utolsó elvesztett gépről 1965 márciusában tettek jelentést, az viszont nem ismert meddig folytatódtak tovább a repülések.

Az ismert gépveszteségek

Időpont	Géptípus	Veszteség oka	Megjegyzés
1961. 08. 02.	RF-101A	Mig-17F	Sérülés, a gép vissza tudott térni
1964. 12. 19.	RF-101A	J-6	
1965	RF-101A	?	Sérülés, a gép vissza tudott térni
1965. 03. 18.	RF-101A	J-6	

Kubai válság: A 363. TRW gépei kaptak szerepet az 1962-es kubai válság idején, amikor a haditengerészet F8U-1P Crusader típusú gépeivel közösen hajtottak végre közösen kis magasságú felderítő repüléseket a szigetország felett. A Shaw bázisról a riasztást követően hat órán belül október 23.-án landoltak az első RF-101C gépek a floridai MacDill légi bázison. A gépek azonnal bevethetőek voltak, ennek ellenére két napig csak a gépek kabinjában ültek a pilóták riadóstartra várva. Ez alatt az idő alatt a tengerészet gépei kaptak lehetőséget. Október 26.-án aztán megtört a jég és két gépük 10.30.-kor szállt fel a sziget felé. Őket a nap folyamán

további nyolc gép követte. A konfliktus pár napja alatt november 15.-ig összesen 82 bevetést teljesítettek a felderítő Voodoo gépek. Ez alatt 240 órát repültek, ebből 108-at Kuba felett 60 – 200 m közötti magasságokon. Ezzel védekeztek a SAM rakéták ellen, mondhatjuk eredményesen, mivel egyetlen indításra se került sor ellenük és egyéb veszteségük sem volt.

Egy átlagos bevetés 45 percet vett igénybe, de néha kissé elhúzódott, így állandóan a térségben repültek a légi utántöltő gépek is. Az elkészített felvételeket leszállás után azonnal előhívták és RB-66-os gépek fedélzetén továbbították késelem nélkül Washington DC-be. A pilóták mindössze egy maximum két bevetést teljesítettek fejenként a konfliktus alatt, ami nagyon demoralizáló volt. November 15. után hat gépük maradt Floridába december végéig, majd ezek is visszatértek a hazai bázisra. A hadművelet után az alakulatot és 16 pilótát tüntettek ki a helyállásukért.

Vietnami háború: Az első négy RF-101-es 1961. október 18.-án érkezett Tan Son Nhut repülőtérre a 15. harcászati felderítőszázad kötelékéből. A gépek november 21.-éig tartózkodtak a körzetben, miközben 67 bevetést hajtottak végre veszteségek nélkül. Ezt követően az egység visszatelepült Kadenába.



Vietnami életkép. A feladatra felkészítendő RF-101 felett egy C-123-as, leghátul pedig egy O-1-es kismadár.

Ezzel párhuzamosan egy másik RF-101-es egység jelent meg a területen. A 45. Harcászati felderítőszázad gépei Japánból a Misava légi bázisról települtek át a thaiföldi Don Muang repülőterére. Először négy, majd kicsit később hat géppel végeztek repüléseket elsősorban Laosz, majd Dél-Vietnam felett. Az egység, decemberben áttelepült Tan Son Nhut repülőterére és a feladatok ezt követően a két Vietnamra összpontosultak. A két alakulat ezt követően felváltva hajtotta végre a feladatot 6-6 hónapra települve a térségbe. Ezen belül a gépek és személyzeteik hathatente váltották egymást. Ez idő alatt egy pilóta átlag 15-20 felderítő repülést hajtott végre. A tapasztalatok alapján sok esetben a KA-2-es kamerát 4 db KA-45-ösre, a KA-1-est pedig 2 db KA-47-esre cserélték. A törzs alá világító tölteteket tartalmazó konténer került 123 db világítótöltettel, a navigáció pontosítását pedig APN-102/ASN-7-es rendszer beépítésével növelték. Az így módosított gépek a „Toy Tigers” becenevet viselték és 1962-ben egy rövid ideig repültek a térségben, majd hazavezényelték őket a kubai krízis miatt. A gépek később visszatértek és 1962 decemberéig további repüléseket hajtottak végre.

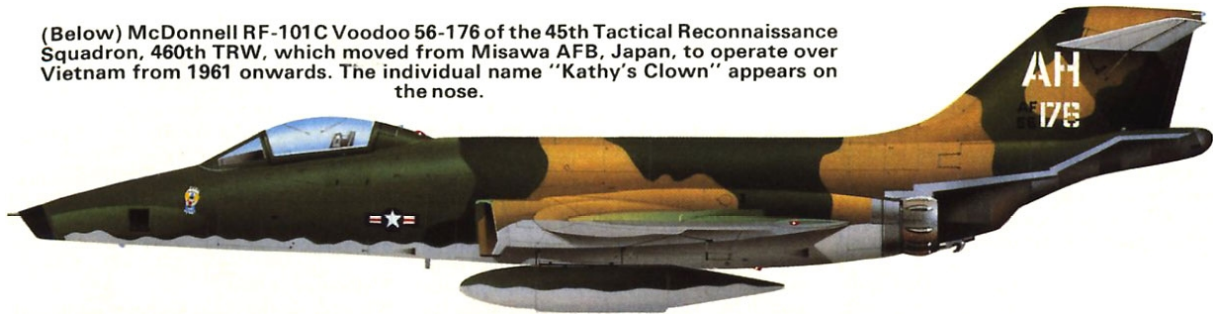
1964 elején tízgépesre növelték a különítményt és egy átmeneti kisebb terheltségű időszakot követően ismét megszorodott a felderítések száma. 1964 augusztusában a Tonkini-incidenst követően már 16 gépből állt a kötelék, kiegészülve néhány Shaw légi bázisról átdobott felderítővel. A nehéz időjárási körülmények mellett a nagy távolságok is problémát jelentettek. Több feladatot meg kellett szakítani üzemanyaghiány miatt vagy további légi utántöltéseket kellett igénybe venni.

Decemberben a bombatámadások előtt és után az RF-101-esek hajtották végre az eredmények ellenőrzését. 1965. február 8.-án F-100-asokkal hajtottak végre közös bevetést és ekkor szenvedték el az első veszteségüket. A gépek komoly veszteségeket szenvedtek, amely elsősorban a bevetések profilja miatt adódott. A vietnamiak hamar felfigyeltek a bombatámadások után megjelenő magányos felderítőkre. Ekkor már az összes légvédelmi eszköz erre az egy célpontra koncentrálnak. Ráadásul a légvédelmi rakéták egyre növekvő fenyegetettsége miatt a gépek egyre alacsonyabbra szorultak, ahol a csöves légvédelemnek tették ki magukat.

A háború előrehaladtával a felderítő kapacitás egyre inkább felértékelődött. Ezzel párhuzamosan növelték az RF-101-esek számát és hamarosan kinőtték Tan Son Nhut repülőterét, ezért a gépek átköltöztek a thaiföldi Udorn légi bázisra. A két PACAF alakulat mellé csatlakozott a 20. TRS is a Shaw légi bázisról. 1965-ben a 15. TRS lecserélte gépeit RF-4C-re. A megmaradt két alakulat gépei egészen 1967 szeptemberéig hajtottak végre repüléseket Udornról Laosz és Észak-Vietnam felett. Ekkor az egyik felderítő Voodoo összetalálkozott egy Mig-21-essel, ami az amerikai gép pusztulásához vezetett. Azonnal felfüggesztették az RF-101-esek mélységi berepülését, feladatukat az RF-4C gépek vették át, bár a gépek még nem tűntek el teljesen Délkelet-Ázsiából. A pilóták között egy külön csoportot képeztek azok az RF-101-es pilóták, akik 1966-67 során több mint 100 bevetést repültek a délkelet-ázsiai hadszíntéren. Ezeket a repülőket a Shaw bázison gyűjtötték össze, ahol átadhatták tapasztalataikat a fiatalabb hajózóknak.

Ezzel tulajdonképpen elkezdődött az RF-101-esek kivonása a hadszíntérről. Egyedül a 45. harcászati repülőszázad maradt itt, visszatelepülve Tan Son Nhutra. A légierő egyszerűen képtelen volt ezt a felderítő kapacitást teljesen nélkülözni, ráadásul az RF-101-eseknek nem volt szükségük annyi légi utántöltésre, mint az RF-4C gépeknek. Ráadásul a KA-1-es kameráinak részletgazdagságát nagyon szerették a Pentagon értékelői. Leszállást követően 4-5 órán belül műholdas csatornákon képesek voltak Washingtonba küldeni a képeket.

(Below) McDonnell RF-101C Voodoo 56-176 of the 45th Tactical Reconnaissance Squadron, 460th TRW, which moved from Misawa AFB, Japan, to operate over Vietnam from 1961 onwards. The individual name "Kathy's Clown" appears on the nose.



1967. január 30/31.-én éjszaka a 45. TRS több gépe is megrongálódott, amikor a Tet offenzíva nyitányaként a vietkong erők aknavető támadást intézett Than Son Nhut repülőtere ellen. Szerencsére az egységnél személyi sérülés nem történt és a gépeket is sikerült rövid idő alatt kijavítani. A földi támadások később újra megismétlődtek a bázis ellen és február 18.-án az egyik gépük áldozatául esett az aknavetőtűznek. Ezt követően minden éjjel öt gép áttelepült Phu Cat bázisára és innen adták a készütséget. Azonban itt sem voltak teljes biztonságban, a vietkongok ezt a bázist is többször támadta. A pilótáknak és a földi kiszolgálóknak a helyzetét azonban nem könnyítette meg ez az élet. Nappal karbantartás, repülés, kiértékelés, az éjszakai pihenés helyett pedig állandó riadók, rohanás a fedezékekbe, felkészülni az esetleges támadásokra. Az állomány egyre fáradtabb lett.

A Tet-offenzívát követően a gépek részt vettek a Khe Sanh körüli hadműveletekben, majd később a teherautó vadászatokban. 1968. Augusztus 7.-én szenvedték el az utolsó veszteséget, amikor Miles D Harlow őrnagy gépét lőtte le az erős légvédelmi tűz. A pilótának sikerült a Tonkini öbölig eljutnia és bár a katapultálás során megsérült, végül sikeresen kimentették.

Az egységet végül 1970. november 1.-én feloszlatták és ezzel befejeződött az RF-101-esek kilenc éves harci alkalmazása Vietnamban. Harctevékenység során 35 ezer bevetésben 39 db Voodoo veszett oda (33 harci bevetésben), 12 pilóta meghalt és 10 fogságba esett.

Ssz.	Dátum	Gyári szám	Alakulat	Megsemmisülés oka	Helye	Pilóta sorsa
Harci veszteségek						
1.	1964.11.21	56-0230	15. TRS	légvédelmi tüzérség	Laosz	kimentve
2.	1965.04.03	56-0075	45. TRS	légvédelmi tüzérség	Észak-Vietnam	hadifogság
3.	1965.04.29	56-0190	18. TFW / 15. TRS	légvédelmi tüzérség	Laosz	hadifogság
4.	1965.05.06	56-0045	45. TRS	légvédelmi tüzérség	Észak-Vietnam	meghalt
5.	1965.06.29	56-0404	18. TFW / 15. TRS	légvédelmi tüzérség	Észak-Vietnam	meghalt
6.	1965.07.29	56-0067	45. TRS	légvédelmi tüzérség	Észak-	meghalt

					Vietnam	
7.	1965.08.13	56-0186	363. TRW	légvédelmi tüzérség	Észak-Vietnam	eltűnt
8.	1965.09.27	56-6204	18. TFW / 15. TRS	légvédelmi tüzérség	Észak-Vietnam	hadifogság
9.	1965.10.05	56-0178	18. TFW / 15. TRS	légvédelmi tüzérség	Észak-Vietnam	kimentve
10.	1965.11.01	56-0174	18. TFW / 15. TRS	légvédelmi tüzérség	Észak-Vietnam	fogságban meghalt
11.	1966.01.26	56-0084	460. TRW / 20. TRS	légvédelmi tüzérség	Észak-Vietnam	fogságban meghalt
12.	1966.03.07	56-0043	460. TRW / 20. TRS	légvédelmi rakéta	Észak-Vietnam	eltűnt
13.	1966.03.07	56-0220	460. TRW / 18. TRS	légvédelmi rakéta	Észak-Vietnam	meghalt
14.	1966.03.21	56-0066	460. TRW / 45. TRS	légvédelmi tüzérség	Észak-Vietnam	hadifogság
15.	1966.04.02	56-0172	460. TRW / 45. TRS	légvédelmi tüzérség	Észak-Vietnam	hadifogság
16.	1966.04.22	56-0090	460. TRW / 20. TRS	légvédelmi tüzérség	Észak-Vietnam	hadifogság
17.	1966.04.29	56-0218	460. TRW / 20. TRS	légvédelmi tüzérség	Észak-Vietnam	hadifogság
18.	1966.07.06	56-0051	460. TRW / 20. TRS	ismeretlen	Észak-Vietnam	hadifogság
19.	1966.07.31	56-0226	460. TRW / 20. TRS	légvédelmi tüzérség	Észak-Vietnam	hadifogság
20.	1966.08.12	56-0056	460. TRW / 20. TRS	ismeretlen	Észak-Vietnam	eltűnt
21.	1966.11.03	56-0175	460. TRW / 45. TRS	légvédelmi tüzérség	Dél-Vietnam	kimentve
22.	1966.11.04	56-0093	460. TRW / 20. TRS	légvédelmi rakéta	Észak-Vietnam	hadifogság
23.	1966.12.05	56-0165	460. TRW / 20. TRS	légvédelmi tüzérség	Észak-Vietnam	eltűnt
24.	1967.02.08	56-0203	460. TRW / 45. TRS	légvédelmi tüzérség	Észak-Vietnam	kimentve
25.	1967.05.20	56-0120	460. TRW / 20. TRS	légvédelmi tüzérség	Észak-Vietnam	eltűnt
26.	1967.06.21	56-0085	460. TRW / 20. TRS	légvédelmi rakéta	Észak-Vietnam	kimentve
27.	1967.07.07	56-0096	460. TRW / 45. TRS	légvédelmi tüzérség	Észak-Vietnam	kimentve
28.	1967.08.01	56-0207	460. TRW / 20. TRS	légvédelmi rakéta	Észak-Vietnam	meghalt
29.	1967.09.16	56-0180	460. TRW / 20. TRS	Mig-21 (R-3S rakéta)	Észak-Vietnam	hadifogság
30.	1967.09.16	56-0181	460. TRW / 20. TRS	légvédelmi rakéta, más források szerint ezt a veszteséget is Mig okozta	Észak-Vietnam	kimentve
31.	1967.10.18	56-0212	460. TRW / 20. TRS	légvédelmi tüzérség	Laosz	kimentve
32.	1968.02.17	56-0182	ismeretlen	Földi támadás	Tan Shon Nut	
33.	1968.08.07	56-0215	460. TRW / 45. TRS	légvédelmi tüzérség	Észak-Vietnam	kimentve

Egyéb veszteségek						
1.	1966.04.13	56-0086	460. TRW / 20. TRS	leszállás közben	Thaiföld	kimentve
2.	1966.06.26	56-0201	ismeretlen	pilótahiba	Thaiföld	kimentve
3.	1966.08.17	56-0064	460. TRW / 20. TRS	pilótahiba	Thaiföld	kimentve
4.	1967.13.12	56-0063	460. TRW / 20. TRS	pilótahiba	Thaiföld	kimentve
5.	1967.18.19	56-0225	460. TRW / 45. TRS	repülőbaleset	Dél-Vietnam	kimentve
6.	ismeretlen gép, földi baleset					

Felhasznált irodalom

- Voodoo varázslat az égen I. – IV. – Haditechnika magazin, 2005/4. – 2006/1.
- http://en.wikipedia.org/wiki/F-101_Voodoo
- http://en.wikipedia.org/wiki/CF-101_Voodoo
- Modern Military Aircraft (5002) – Voodoo – Squadron/Signal Publications, 1985

Írta: **Block50**, HTKA (<http://htka.hu>)