

После Второй мировой войны, США, как страна-победительница получила в свое распоряжение экспериментальную околозвуковую аэродинамическую трубу и данные испытаний в ней из Германии. В последствие, американская армия передала эти материалы, данные испытаний и проектные решения, компании «Конвэр», заключив контракт на разработку перехватчика. В результате, в 1948 был завершен проект перехватчика Convair XF-92A.

Хотя XF-92A не осуществил сверхзвуковой полёт, но его экспериментальные данные для США являлись огромным достижением. В связи с этим, в 1950 году ВВС США объявили тендер на разработку нового проекта скоростного высотного истребителя-перехватчика, и Компания «Конвэр» получила тендер, и разработала первый сверхзвуковой всепогодный перехватчик в США - F-102.

Хотя XF-92A не достиг сверхзвуковых скоростей, данные его испытаний оказались очень востребованы для разработки высокоскоростных реактивных самолетов в условиях всё возрастающей мощи стратегической авиации СССР, защита от которого по-прежнему была важнейшей задачей США. Поэтому в 1950 году ВВС США объявили конкурс на разработку высотного скоростного истребителя-перехватчика, и компания «Конвэр», принимавшая в нем участие, наряду с другими фирмами, опираясь на свои разработки, выиграла тендер и позднее разработала для ВВС США первый сверхзвуковой всепогодный перехватчик оригинальной конструкции, F-102.

Изначально, ВВС США рассчитывали на установку мощного турбореактивного двигателя Wright J-67, а также перспективной автоматизированной системы управления оружием MX-1179 (позднее названной MA-1). Однако, вопреки ожиданиям, двигатель J-67 и АУС MA-1 медленно проходили стадии проектирования и разработки, и организовать серийное производство F-102 за такой короткий срок не удалось. В результате ВВС США с целью как можно раньше принять F-102 на вооружение изменили планы и решили разработать промежуточный вариант F-102A, а затем уже доработанный и лишенный недостатков F-102B. Разработка и доводка F-102A проходила со множеством сложностей, что привело к задержке работ по F-102B. Разного рода проблемы также сопутствовали разработке MA-1 и ее доводка заняла несколько лет. Двигатель так же не стал исключением, проблемы не были решены вплоть до начала 1955 года, после чего было принято решение установить J-75 компании Pratt & Whitney, им же оснастили F-102B. Как только были закончены работы по прототипу, ВВС США сразу же разместили заказ на 17 машин. Тогда же, в сравнении с предшественником, стало понятно, что F-102B намного совершеннее, и 17 июня 1956 года он получил официальное наименование F-106A.

В декабре 1956 года состоялась выкатка первого F-106A с серийным номером 56-0451. 26 числа на авиабазе Эдвардс (Edwards Air Force Base) состоялся первый полет, но в то же время и критические проблемы с двигателем и системой управления оружием никуда не исчезли. Требуемые характеристики так и не были достигнуты и первоначальный заказ на 1000 самолетов был сокращен до 277. В 1957 году F-106A получил свое наименование, Delta Dart. В течении нескольких лет была завершена программа испытаний, и 30 мая 1959 года компания Конвэр передала первый F-106A для замены истребителя F-86L. А 15 декабря майор Джозеф Рождерс (major Joseph Rogers) пилотируя F-106A, установил мировой рекорд, разогнавшись до скорости 2455 км/ч на высоте 12344м, и превысил предыдущий результат, 2388 км/ч, установленный советским истребителем Е-6/3. Помимо высокой скорости, F-106A, обладал такими преимуществами как система навигации и наведения с использованием радиолокатора, бортовой автоматизированной системой наведения (ADF), глобальной системы навигации TACAN или VOR, наведение могло осуществляться с помощью команд наземных станций, автоматизированной системой слепой посадки ILS. ВВС США с гордостью говорили о возможности автоматического перехвата в любых погодных условиях, а пилот необходим лишь для выполнения взлета и посадки, «немного пошевелить руками и головой».

20 июля 1961 года ВВС США получили последний F-106A из 277 построенных и поступивших на вооружение 14 эскадрилий Командования ПВО (Air Defense Command).

Аэродинамическая схема F-106A была бесхвостной с треугольным крылом, на нем был установлен



V-образный козырек фонаря F-102, основная часть фонаря открывалась назад вверх. Общая длина 21.55 м, размах крыла 11.67м, высота 6.18м, вес пустого 11077кг, взлетный вес 15670кг. Двигатель: один, турбореактивный Pratt & Whitney J75-P-17 с тягой 11113кг, максимальная скорость 2.3М (2455 км/ч), практический потолок 17000 м, максимальная дальность 2900км. Вооружение: 4 ракеты AIM-4 Falcon, и одна ракета AIR-2 Genie с ядерной боевой частью (а с 1972 года в ракетный отсек стали устанавливать бортовую 20мм пушку M-61 Vulcan, в силу чего исключили использование AIR-2).

ВВС США разместили F-106A на территории США, Аляски, Исландии и Канаде, в основном самолеты дислоцировались на материке, посетив лишь с краткосрочным визитом базы в Западной Германии и Южной Кореи. В январе 1968 года в водах Японского моря в районе Северо-Корейского порта Вонсан был захвачен американский корабль-шпион «Пуэбло», выполнявший в то время сбор разведывательных данных. Корабль был обнаружен в территориальных водах, остановлен, команда арестована. Во время драматических событий США быстро усилили свою группировку на Корейском полуострове, разместив F-106A на базе Osan в Южной Кореи (Osan Air Base). Однако конфликтная ситуация разрешилась мирным путем, и F-106A участия в боевых действиях не приняли.

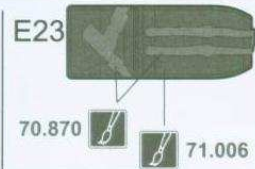
Вслед за принятием F-15 «Игл» на вооружение, F-106A постепенно передали в Воздушной народной охране. 3 апреля 1972г, первую партию F-106A передали 186-ому отряду Воздушной народной охраны в Области Монтана. Затем, 6 Воздушные народные охраны использовали F-106A выполнить задачу до 7-го июля 1988 года, и американский последний специальный перехватчик закончил его почти 30 летнюю службу. После принятия на вооружение F-15 Eagle, F-106A постепенно передали в авиационные части Национальной Гвардии США. 3 апреля 1972 года первая партия F-106A была передана в 186-ую эскадрилью Национальной Гвардии США в штате Монтана. Затем F-106A получили еще 6 эскадрилий Национальной Гвардии, и эксплуатировали вплоть до 7 июля 1988 года, когда последний специализированный истребитель-перехватчик F-106A закончил почти 30 летнюю службу.



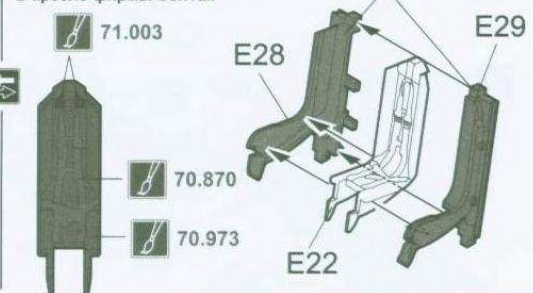
# 1

## 座舱组装 Cockpit assembly コックピットの組み立て Сборка интерьера кабины

韦伯零-零弹射座椅  
Weber zero-zero ejection seat  
ウェーバー製0-0射出座席  
Катапультируемое кресло Weber класса 0-0

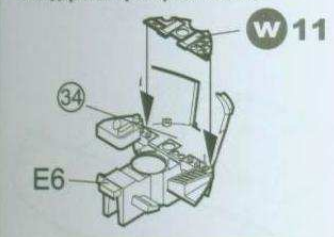


康维尔旋转B弹射座椅  
Convair Rotational B ejection seat  
コンベア旋回B射出座席  
Вращающееся катапультируемое В-кресло фирмы Convair



此图标所指示的零件选择制作。  
Optional part.  
指示の部品は選んで製作します。  
Вариант сборки.

标准仪表盘  
Standard instrument panel  
標準計器板  
Стандартная приборная панель



早期型仪表盘  
Early instrument panel  
早期計器板  
Ранняя приборная панель

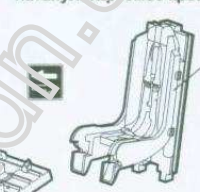


座舱  
Cockpit  
コックピット  
Кабина

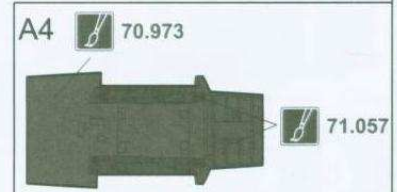
标准仪表盘  
Standard instrument panel  
標準計器板  
Стандартная приборная панель



韦伯零-零弹射座椅  
Weber zero-zero ejection seat  
ウェーバー製0-0射出座席  
Катапультируемое кресло Weber класса 0-0



康维尔旋转B弹射座椅  
Convair Rotational B ejection seat  
コンベア旋回B射出座席  
Вращающееся катапультируемое В-кресло фирмы Convair

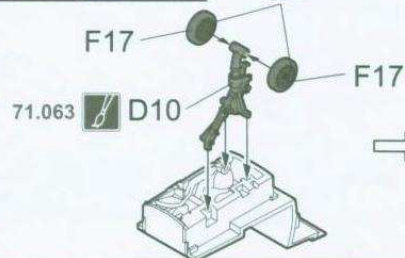
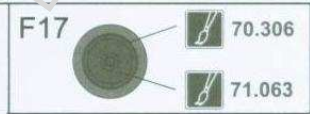
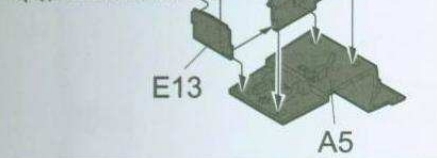


此图标所指示的零件须弯折。  
Bend this part.  
指示の部品を曲げます。  
Согнуть.

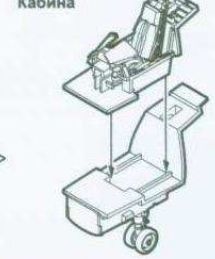
# 2

## 机内部件组装 Interior parts assembly 内部部品の組み立て Сборка деталей интерьера

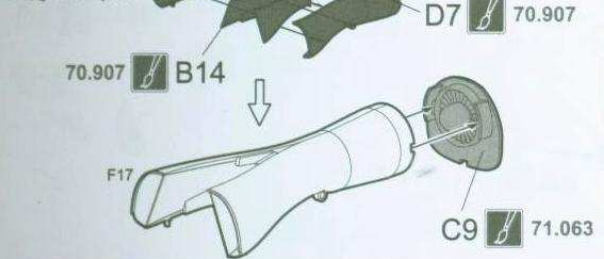
前起落架舱  
Nose wheel well  
前輪室  
Передняя ниша шасси



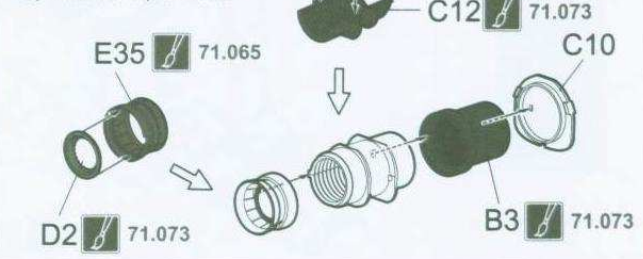
座舱  
Cockpit  
コックピット  
Кабина



进气道  
Air inlet duct  
空気取り入れ口  
Воздухозаборник



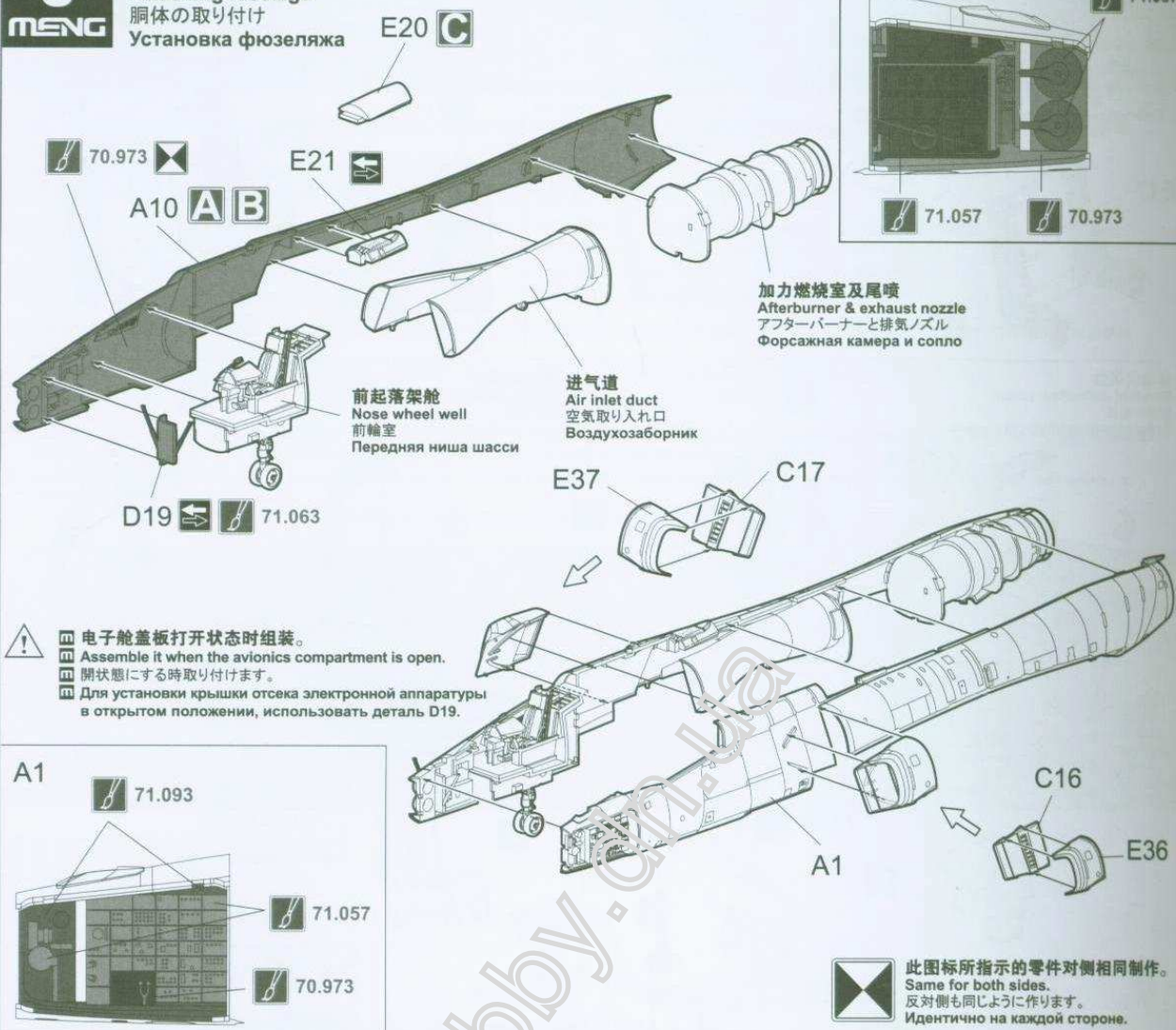
加力燃烧室及尾喷  
Afterburner & exhaust nozzle  
アフターバーナーと排気ノズル  
Форсажная камера и сопло





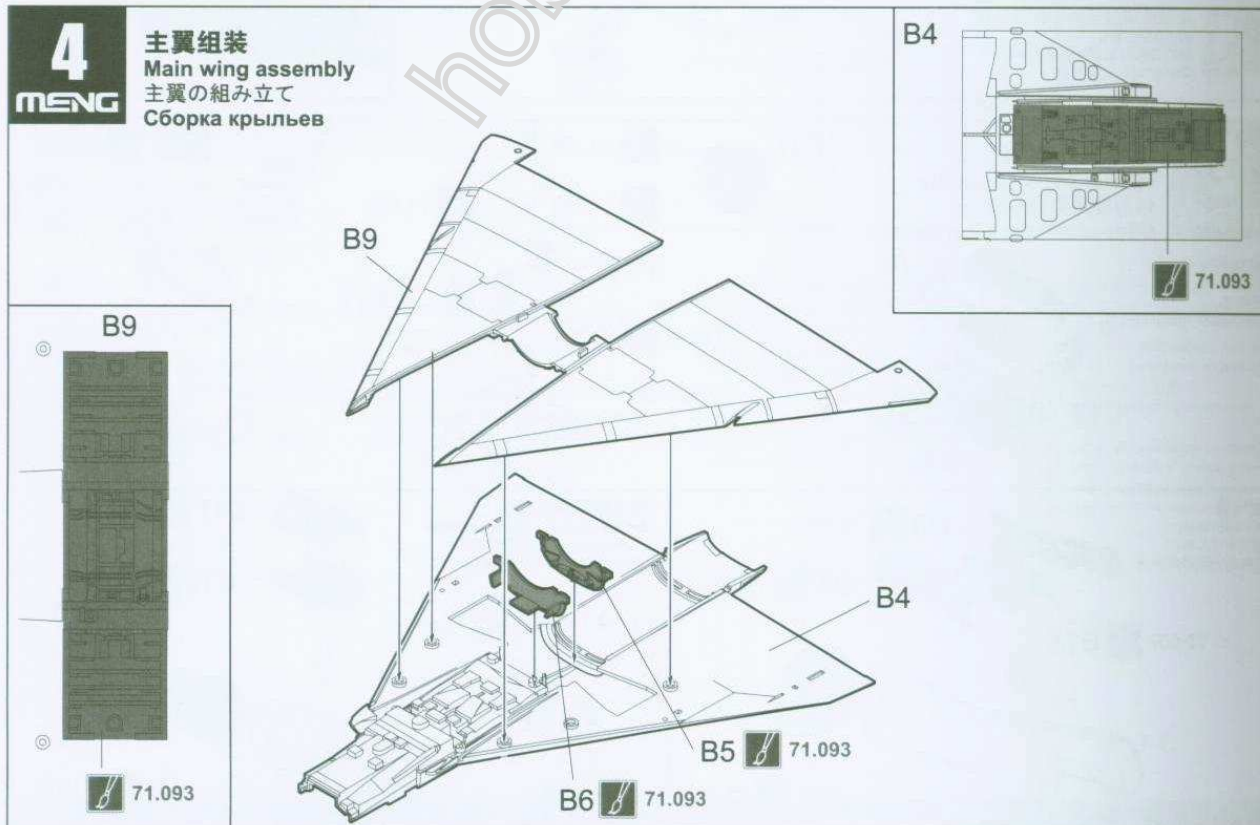
# 3

## 机身组合 Attaching fuselage 胴体の取り付け Установка фюзеляжа



# 4

## 主翼组装 Main wing assembly 主翼の組み立て Сборка крыльев





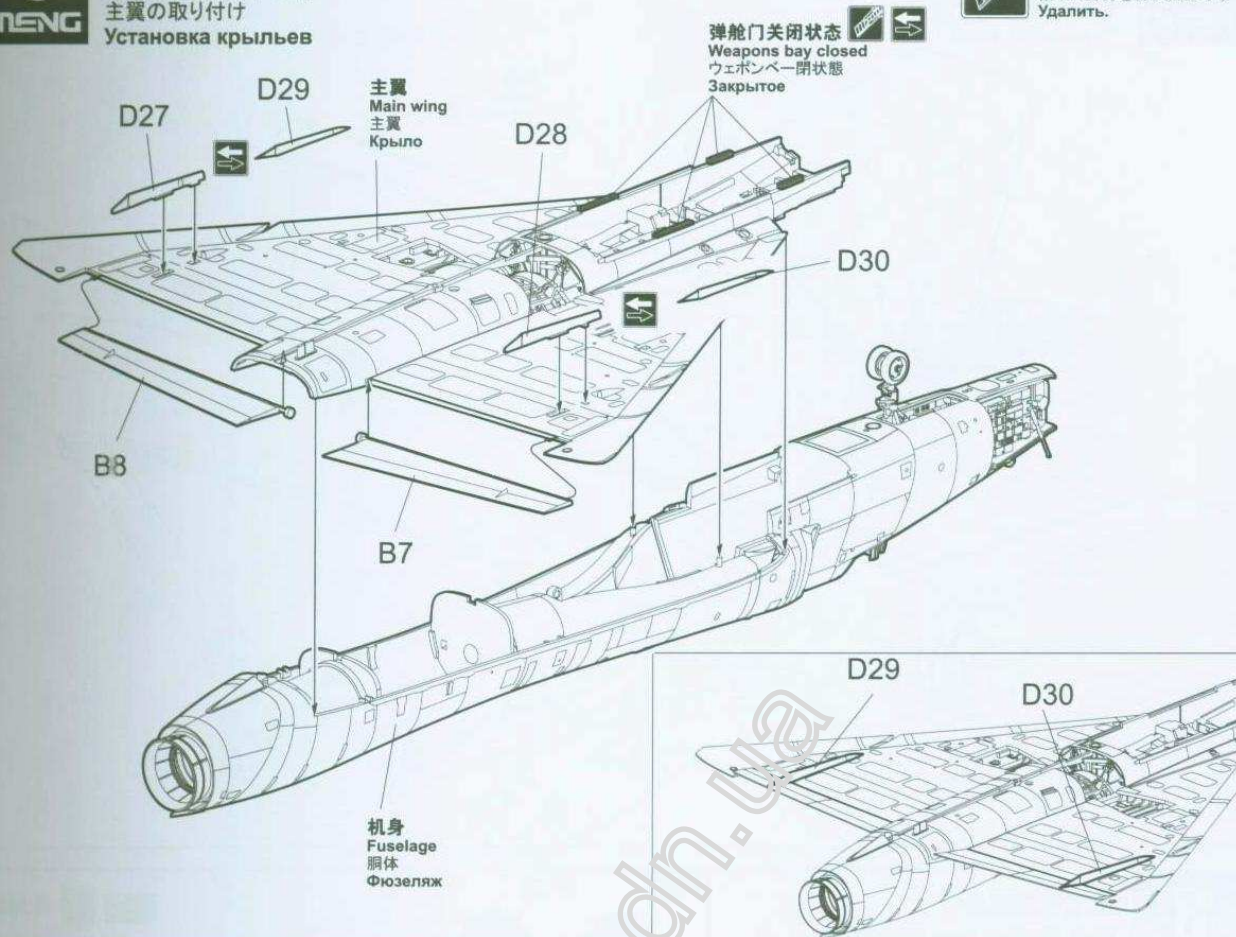
# 5

MENG

## 主翼组合 Attaching main wing 主翼の取り付け Установка крыльев



此图标所指示处需切除。  
Remove.  
指示の部分を切り取ります。  
Удалить.



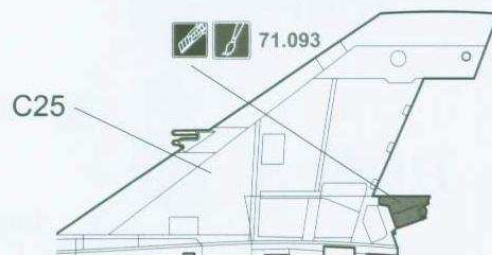
# 6

MENG

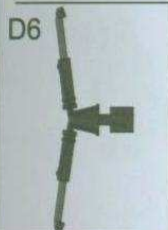
## 垂尾组装 Tailfin assembly 垂直尾翼の組み立て Сборка киля



- 选择减速板关闭状态时切除。  
Remove it when building closed airbrakes.  
エアブレーキの閉状態にする時、切り取ります。  
Для сборки аэродинамического тормоза в закрытом положении, удалить выделенную область.



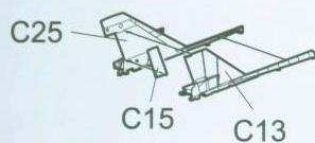
D6



D4 71.093

D5 71.093

D6



C25

C15

C13

减速板打开状态  
Airbrake open position  
エアブレーキの開状態  
Аэродинамический тормоз в открытом положении

减速板关闭状态  
Airbrake closed position  
エアブレーキの閉状態  
Аэродинамический тормоз в закрытом положении

71.093

71.028

D15

D16

D15

D16

D15

D16

D15

D16

D15

D16

D15

D16

D15

D16

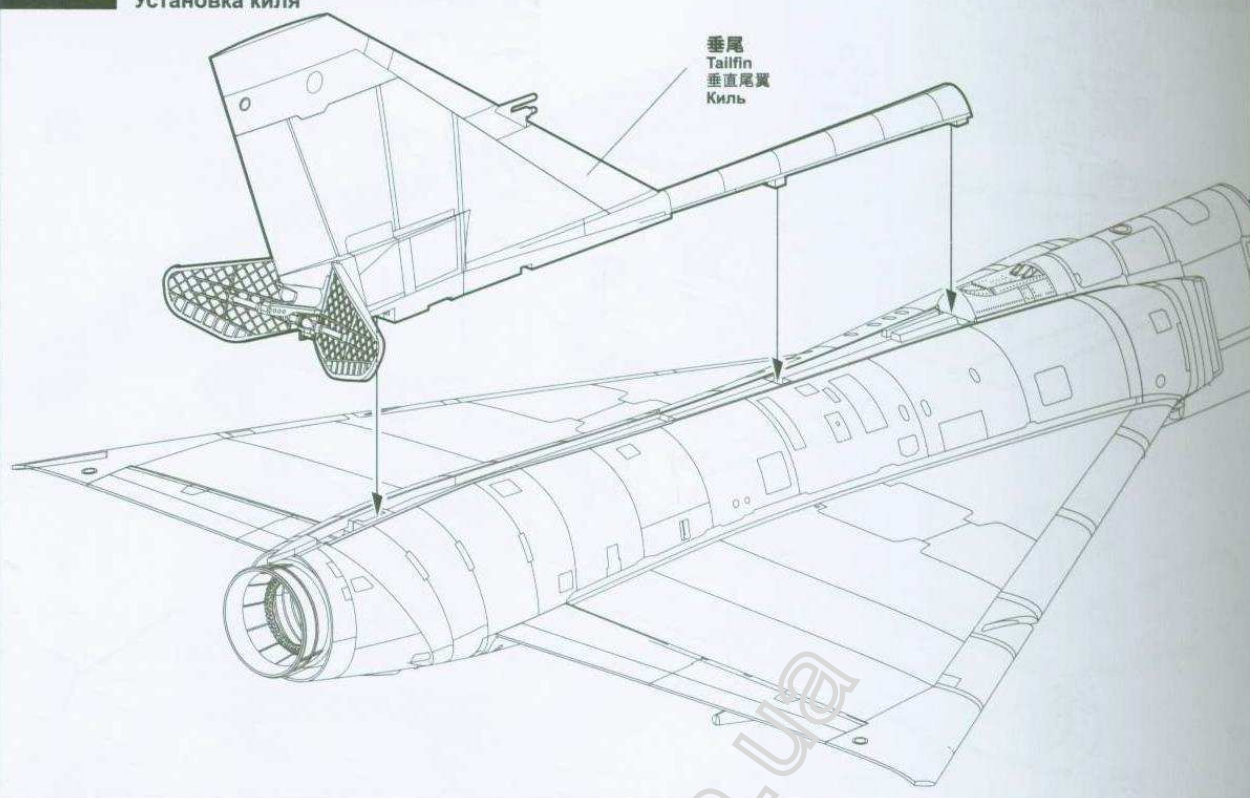
D15

D16



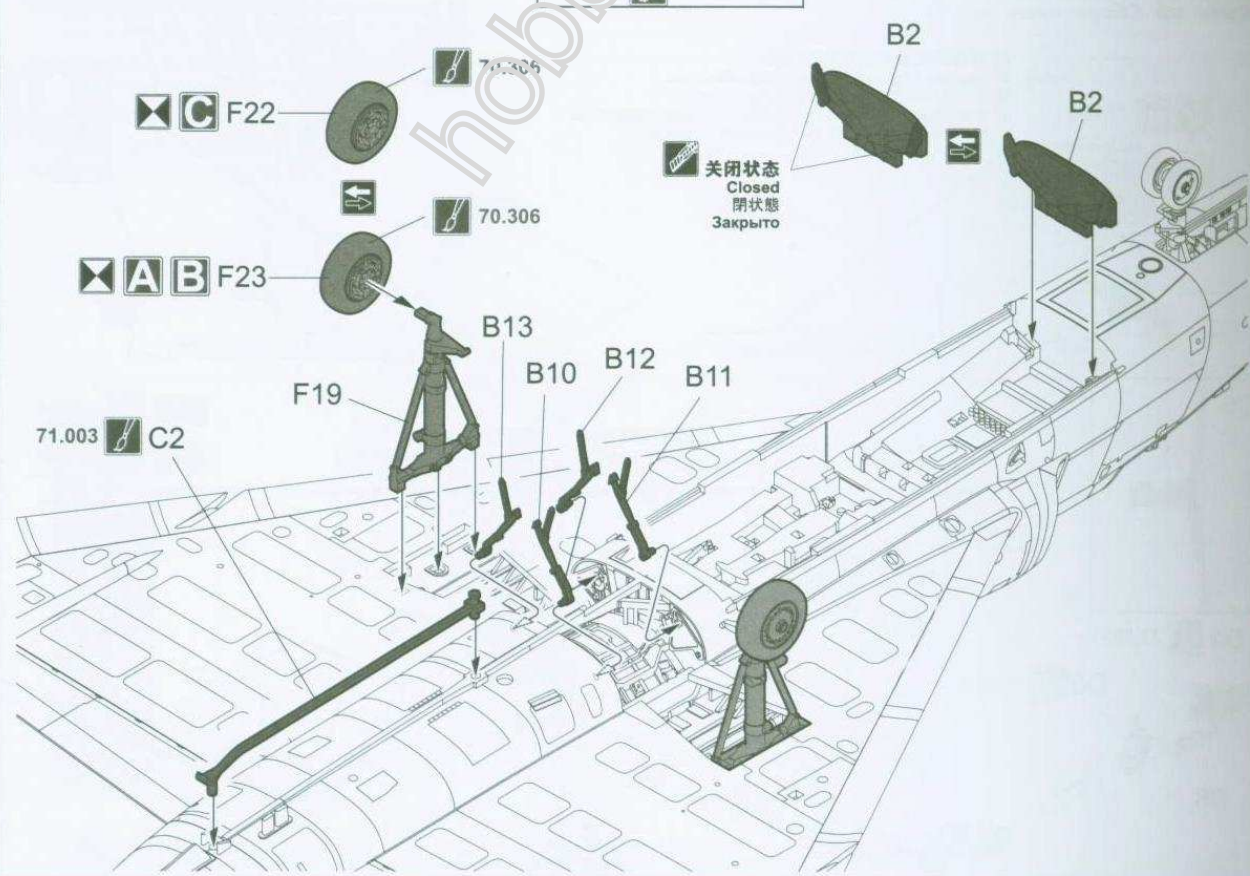
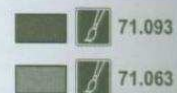
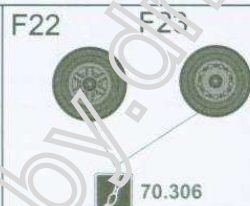
**7**  
MENG

**垂尾机身组合**  
Attaching tailfin with fuselage  
垂直尾翼と胴体の取り付け  
Установка киля



**8**  
MENG

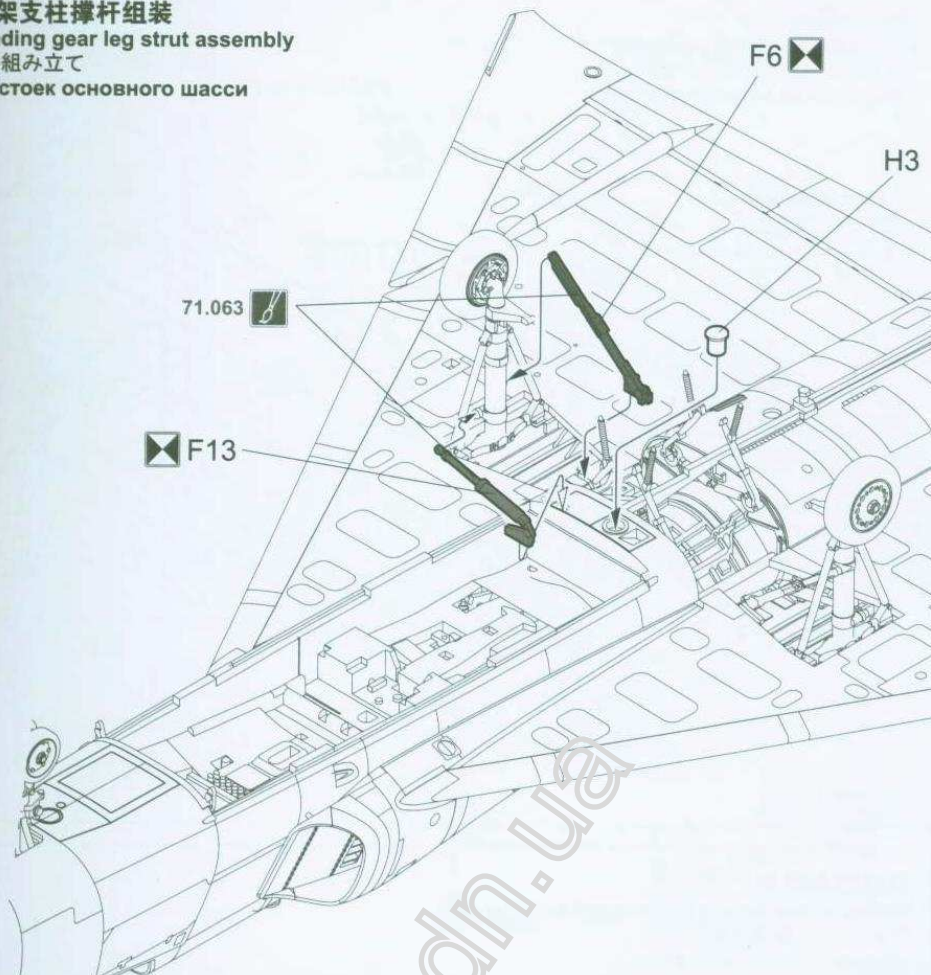
**主起落架组装**  
Main landing gear assembly  
主脚の組み立て  
Сборка основных стоек шасси





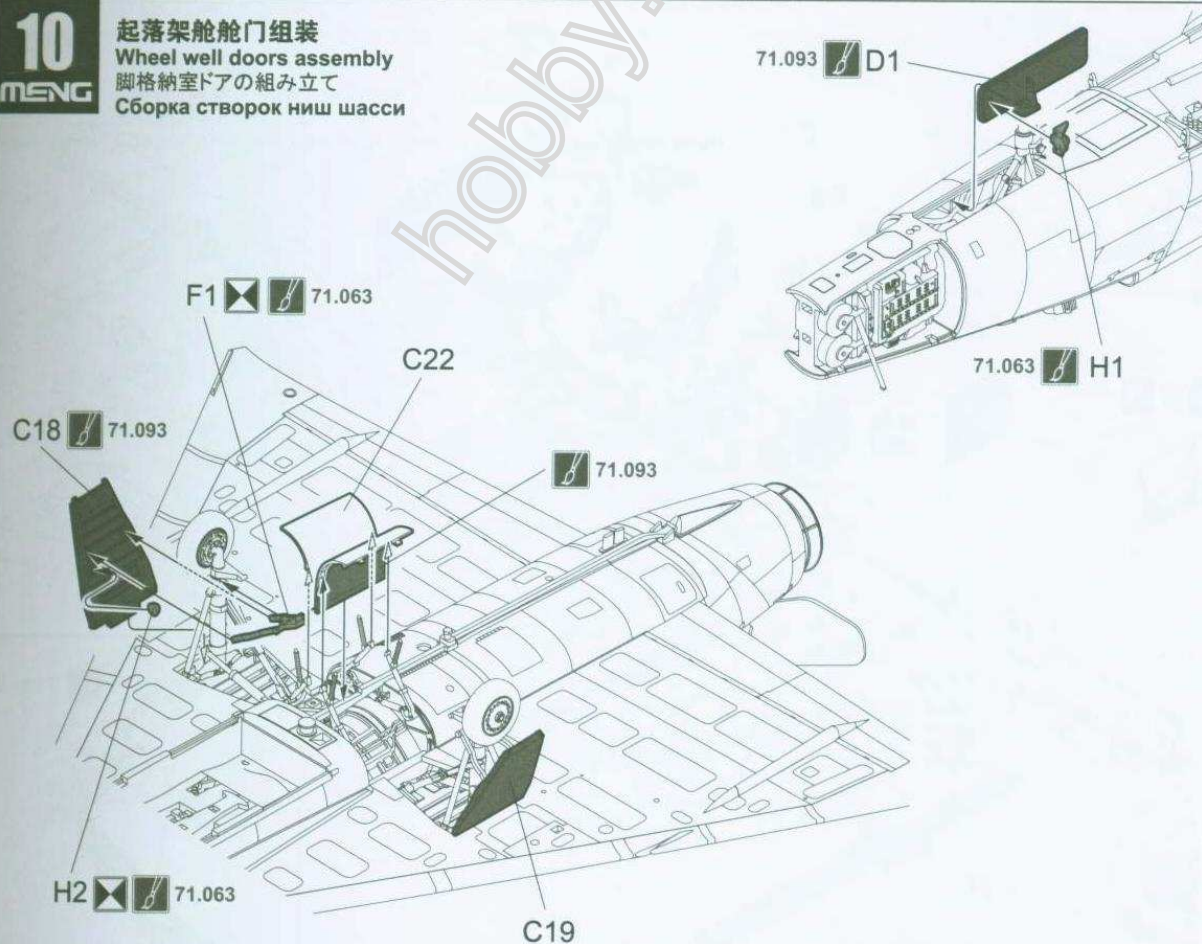
9  
MENG

主起落架支柱撑杆组装  
Main landing gear leg strut assembly  
脚支柱の組み立て  
Сборка стоек основного шасси



10  
MENG

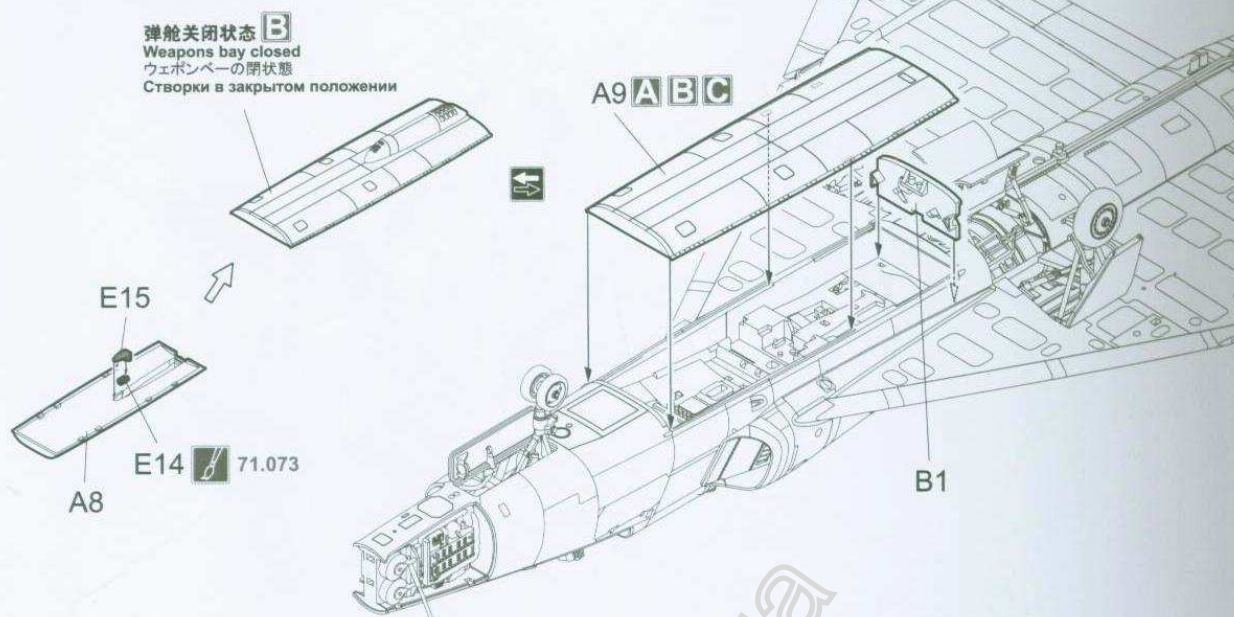
起落架舱门组装  
Wheel well doors assembly  
脚格纳室ドアの組み立て  
Сборка створок ниш шасси





# 11 MENG

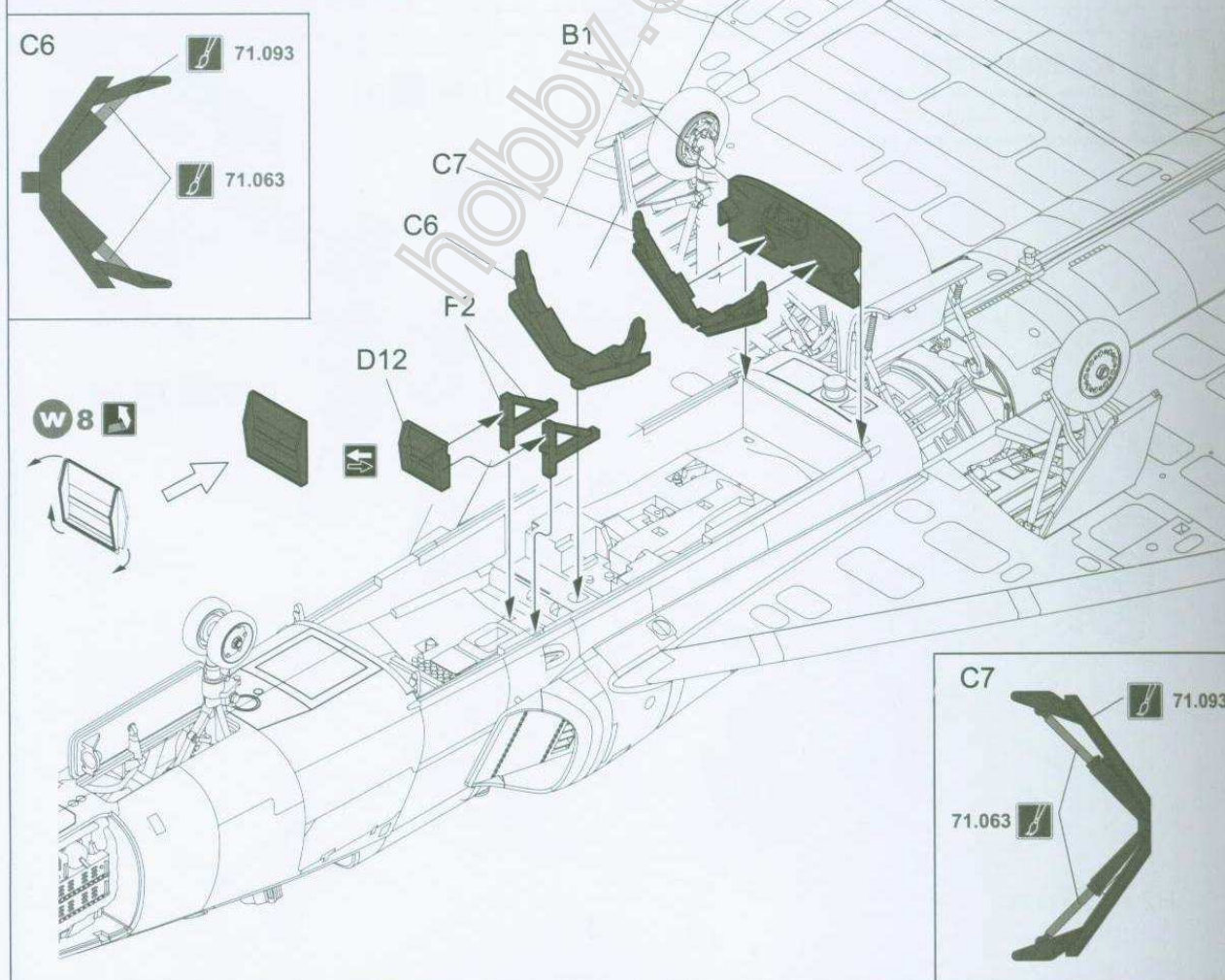
## 弹舱门组装 Weapons bay doors assembly ウェポンベードアの組み立て Сборка люка ракетного отсека



# 12 MENG

## 弹舱设备组装 Weapons bay equipment assembly ウェポンベードア設備の組み立て Сборка элементов отсека

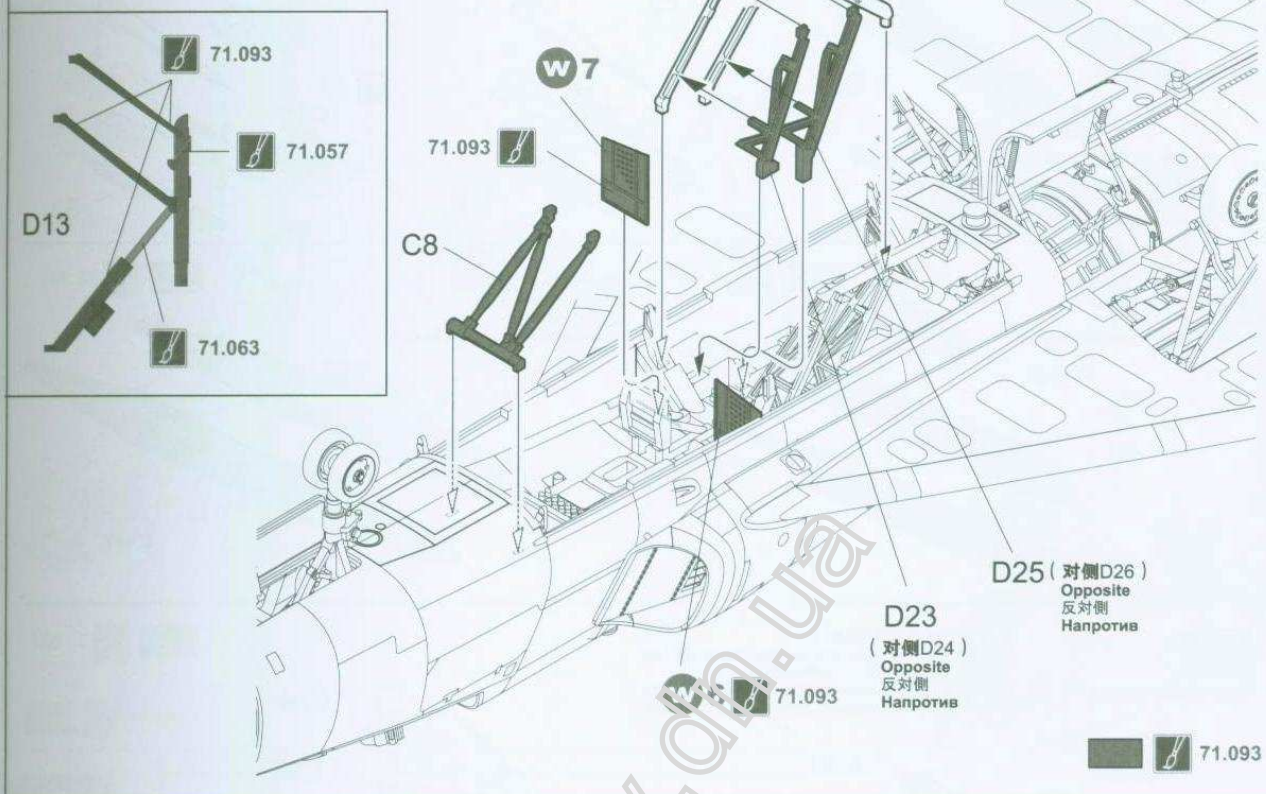
 71.093





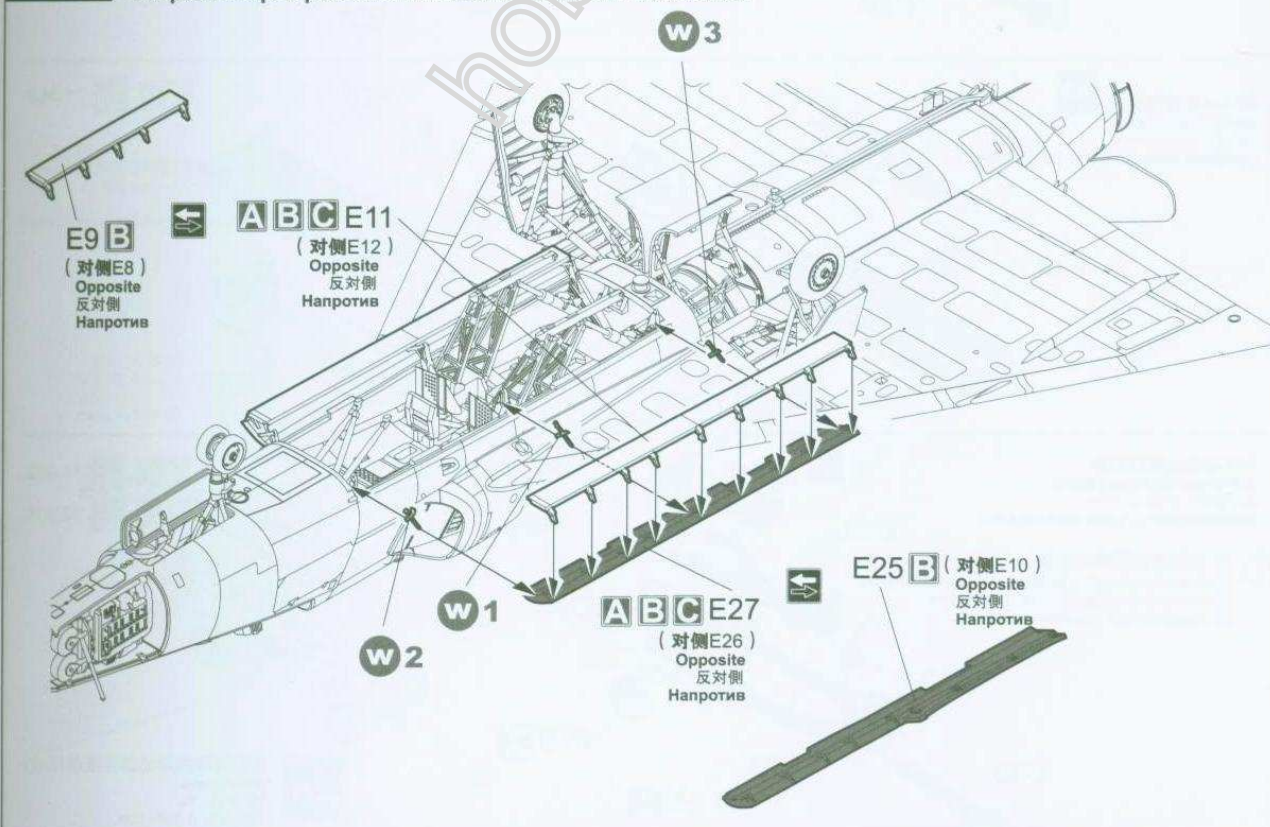
## AIM-4导弹发射架组装 AIM-4 missile pylon assembly AIM-4ミサイル発射架の組み立て Сборка пусковых установок для ракет AIM-4

弹舱打开状态  
Weapons bay open  
ウェポンベ이의開状態  
Ракетный отсек в открытом положении



## 打开状态弹舱门组装 Weapons bay doors assembly (in open position) 開状態のドアの組み立て Сборка створок ракетного отсека в открытом положении

71.093





## 挂载组装

### Carriage assembly

#### 搭載部品の組み立て

#### Сборка подвесных пусковых установок

AIR-2核火箭弹  
AIR-2 nuclear rocket  
AIR-2ロケット弾  
Ядерная ракета AIR-2



ⓑ 安装于拖车时切除。

Remove when installed on the trailer.

トローラーに取り付ける時、切り取ります。

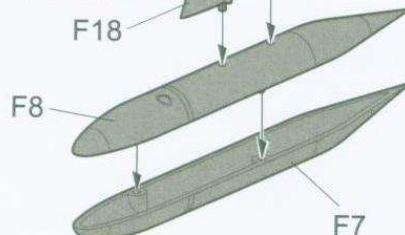
Для установки на тележку удалить.

230加仑副油箱 ×2

230 gallon drop tank

230ガロン増槽

Подвесной топливный бак 230



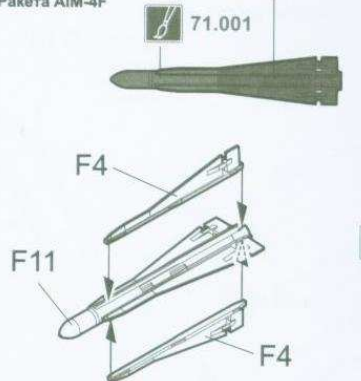
×2

AIM-4F导弹

AIM-4F missile

AIM-4Fミサイル

Ракета AIM-4F



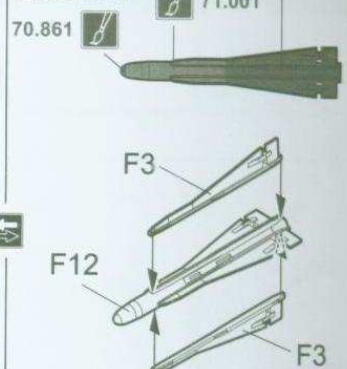
×2

AIM-4G导弹

AIM-4G missile

AIM-4Gミサイル

Ракета AIM-4G

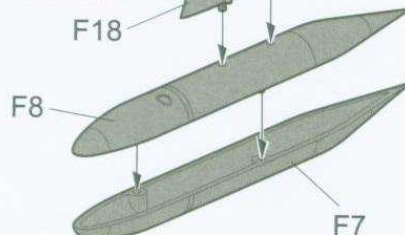


360加仑副油箱 ×2

360 gallon drop tank

360ガロン増槽

Подвесной топливный бак 360



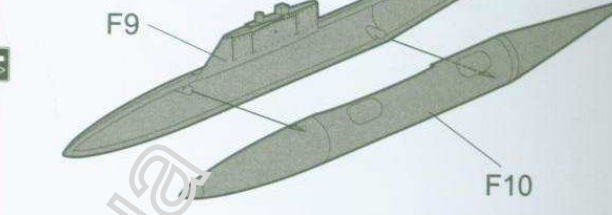
×2

360加仑副油箱

360 gallon drop tank

360ガロン増槽

Подвесной топливный бак 360



机炮吊舱

Gun pod

ガンポッド

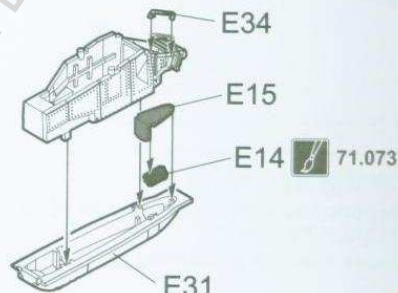
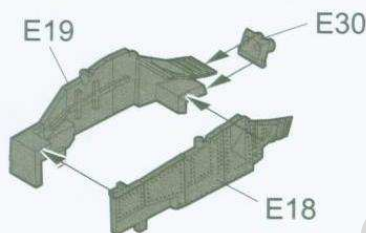
Пушечная установка

弹舱门打开状态时组装 ⓑ

Assemble it when building an open weapons bay

ウェポンベイの開状態にする時取り付けます

Для сборки люка ракетного отсека в открытом положении, использовать детали E19, E18, E30

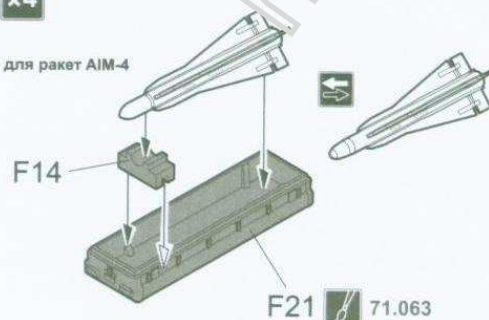


AIM-4导弹包装箱 ×4

AIM-4 missile case

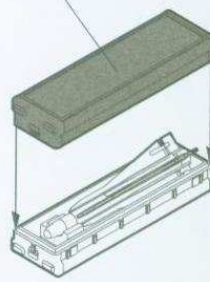
AIM-4 ミサイルケース

Пусковая установка для ракет AIM-4



F20

71.063



AIR-2核火箭弹拖车

AIR-2 nuclear rocket trailer

AIR-2ロケット弾トローラー

Тележка для ядерной ракеты AIR-2

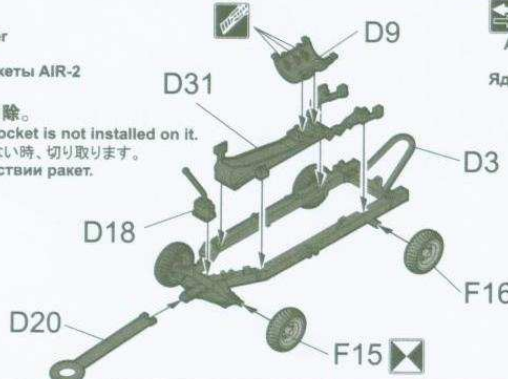


ⓐ 不安装火箭弹时切除。

Remove when the rocket is not installed on it.

ロケット弾を取り付けない時、切り取ります。

Удалить при отсутствии ракет.



AIR-2核火箭弹

AIR-2 nuclear rocket

AIR-2ロケット弾

Ядерная ракета AIR-2

71.002

70.306



×n

此图标所指示的部件须制作n组。

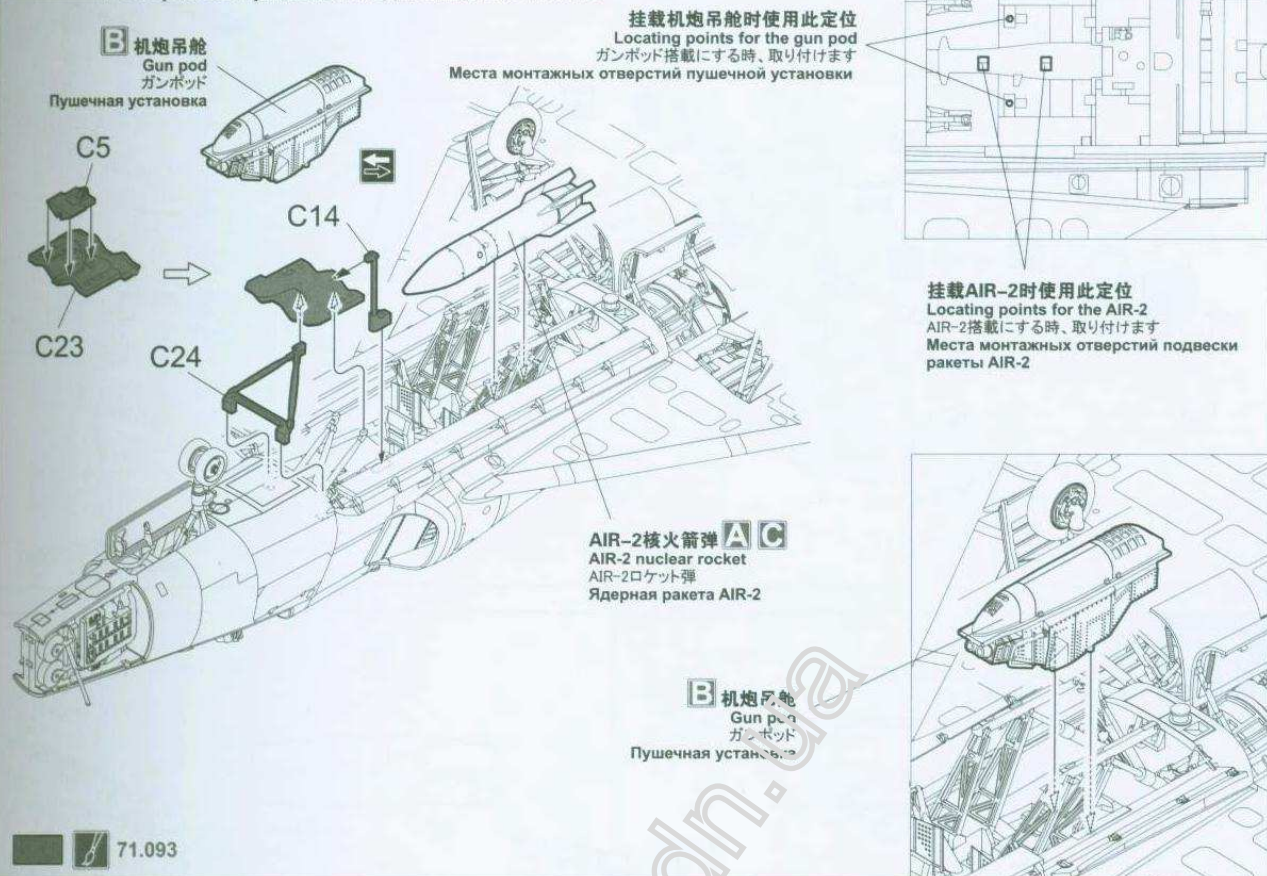
Make n sets.

n個作ります。

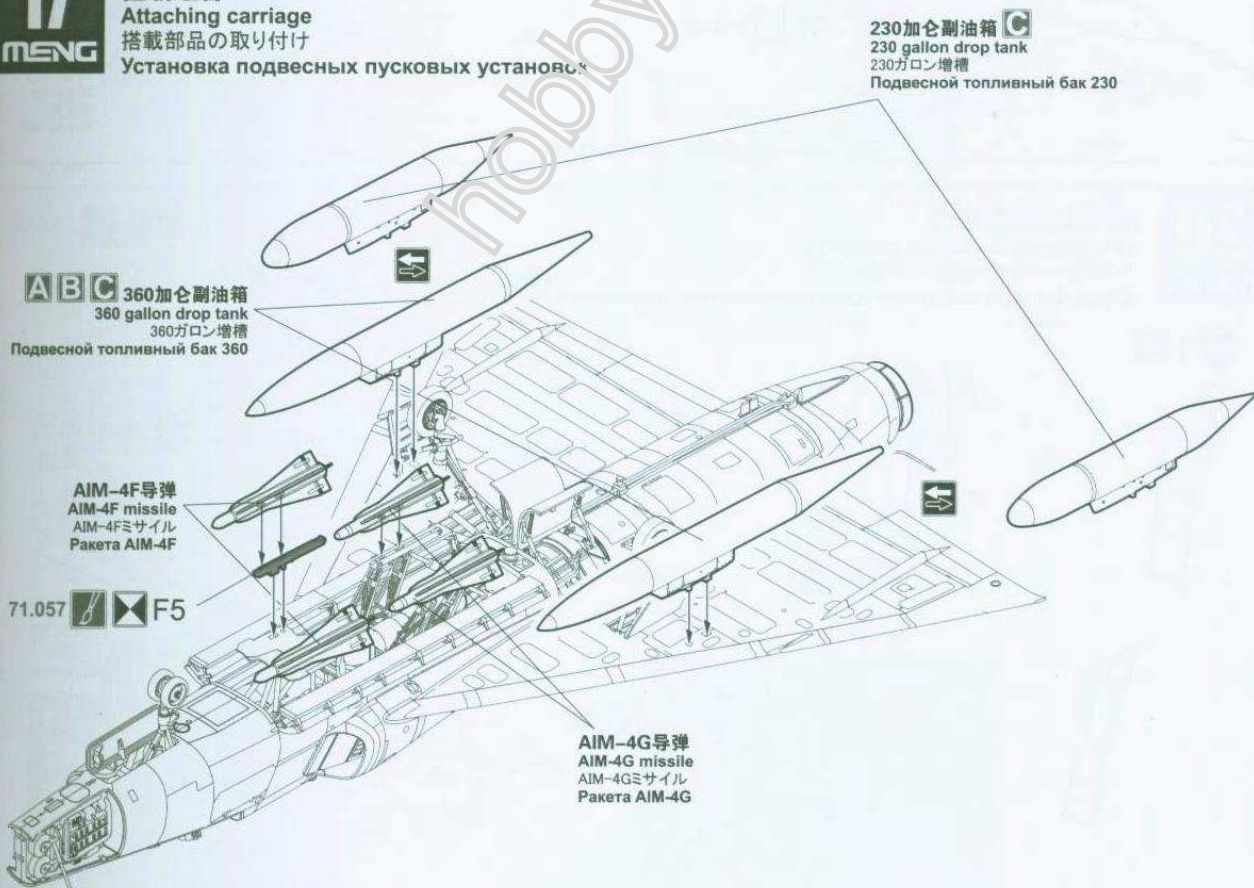
Собрать n наборов.



中线挂载组装  
Centerline carriage assembly  
搭載部品の組み立て  
Сборка центральных подвесных элементов



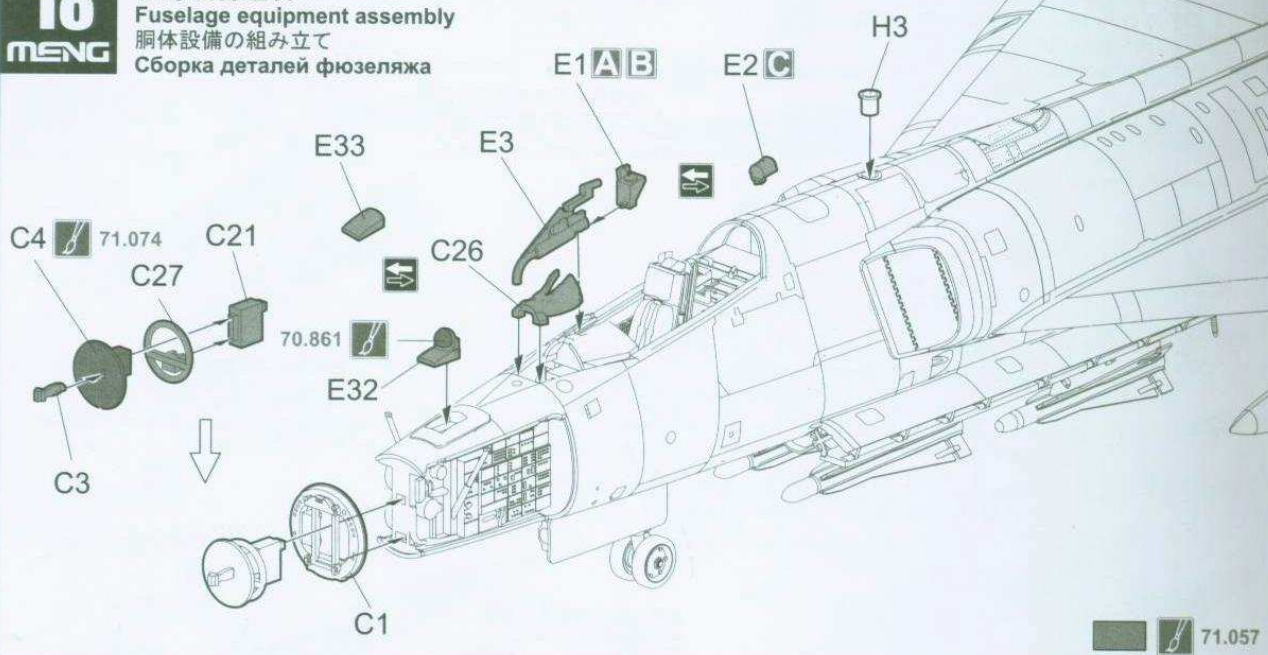
挂载组合  
Attaching carriage  
搭載部品の取り付け  
Установка подвесных пусковых установок





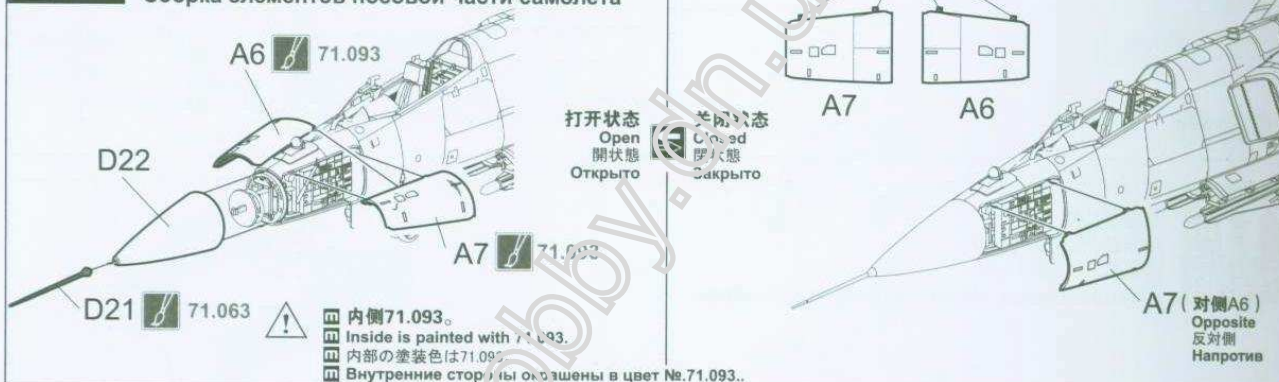
# 18

## 机身设备组装 Fuselage equipment assembly 胴体設備の組み立て Сборка деталей фюзеляжа



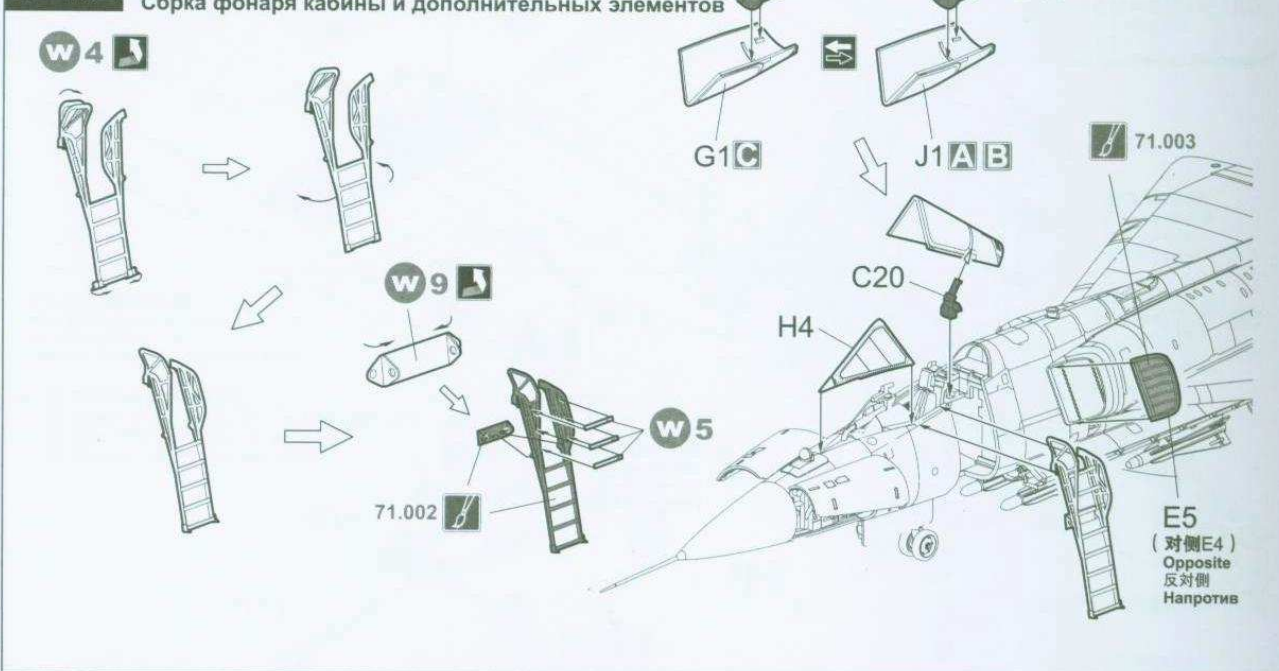
# 19

## 机头设备组装 Nose equipment assembly 機首設備の組み立て Сборка элементов носовой части самолета



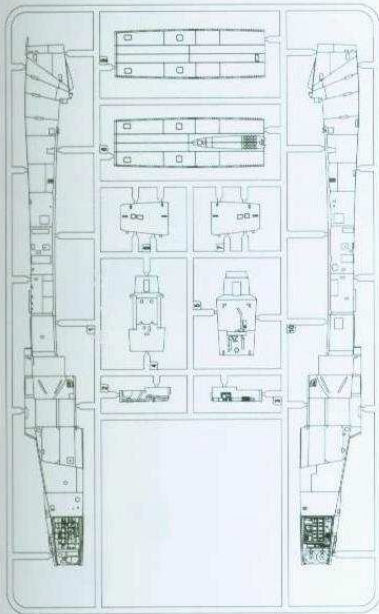
# 20

## 附件及座舱盖组装 Accessories & canopy assembly アクセサリとキャノピーの組み立て Сборка фонаря кабины и дополнительных элементов

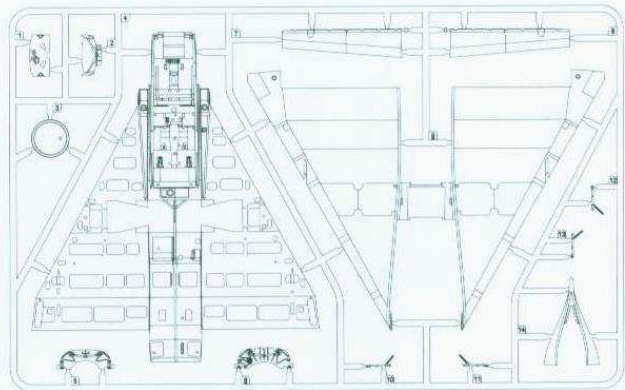




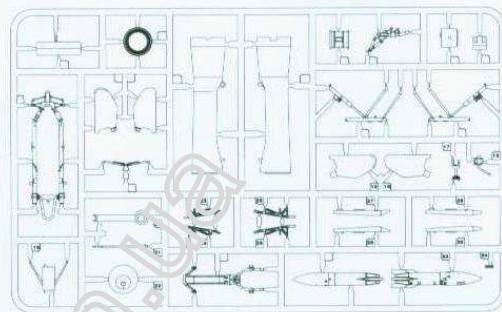
A Parts



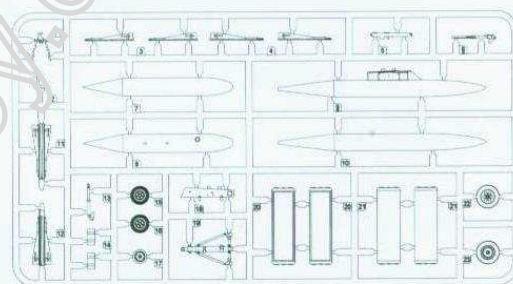
B Parts



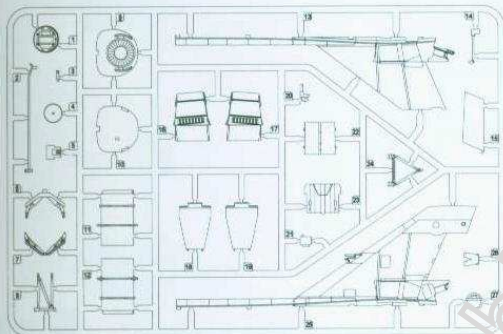
D Parts



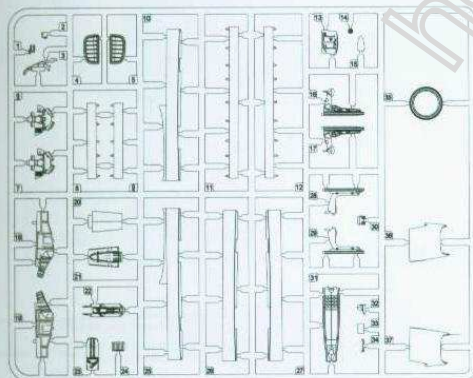
F Parts x2



C Parts



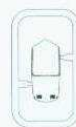
E Parts



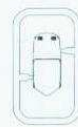
H Parts



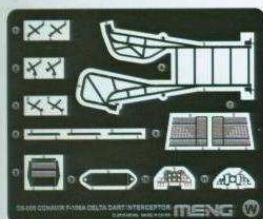
G Parts



J Parts



蚀刻片  
PE sheet  
エッチング  
Фототравление



水貼  
Decal  
スライドマーク  
Декаль





涂装指示  
Painting  
塗装指示  
Окраска

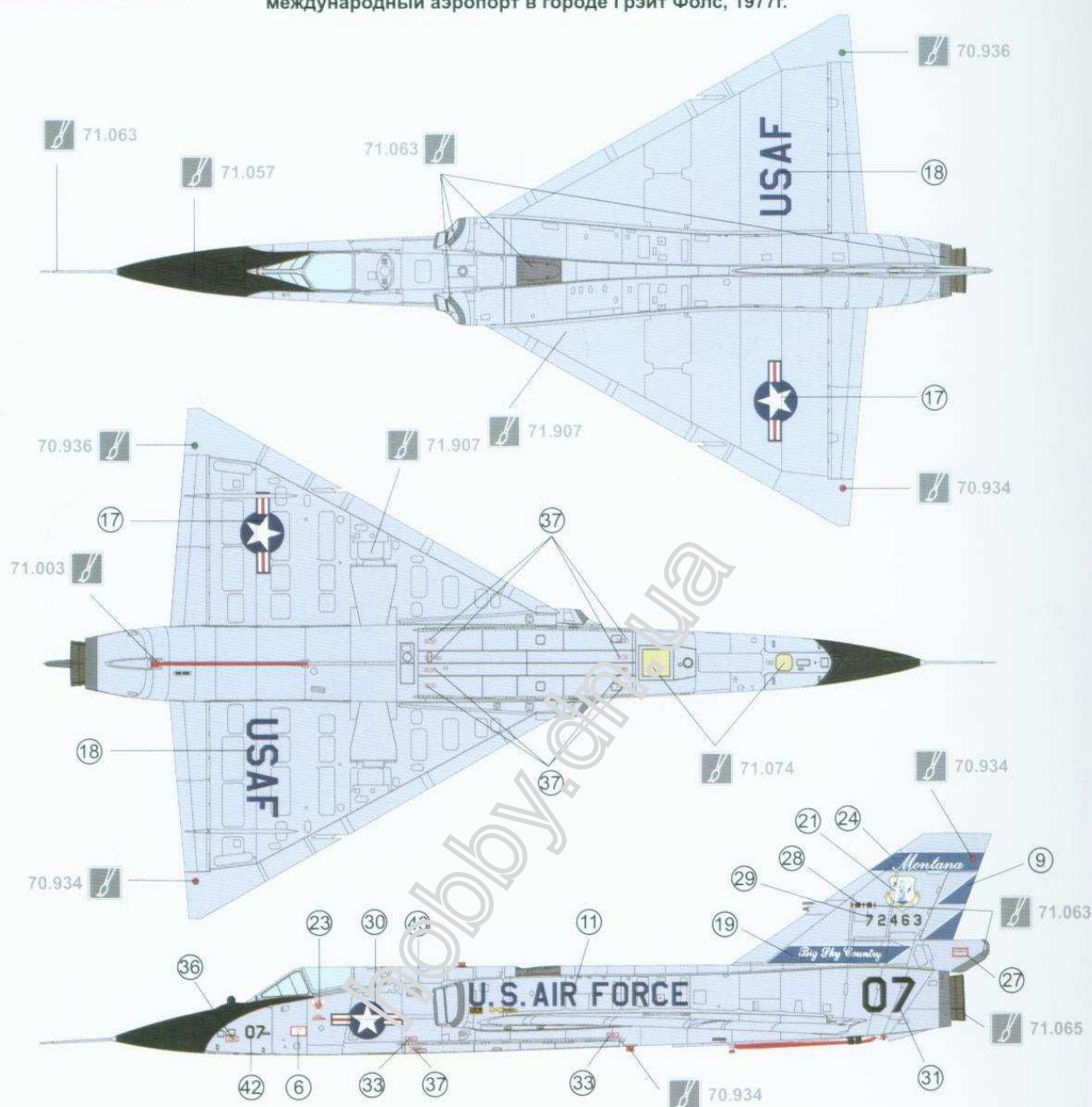


F-106A 57-2463 第186截击机中队 大瀑布城国际机场 1977年

F-106A 57-2463 186th FIS, Great Falls International Airport, 1977

F-106A 57-2463 第186要撃機中隊 グレートフォールズ国際空港 1977年

F-106A 57-2463 из состава 188-ой эскадрильи истребителей-перехватчиков, международный аэропорт в городе Грэйт Фолс, 1977г.

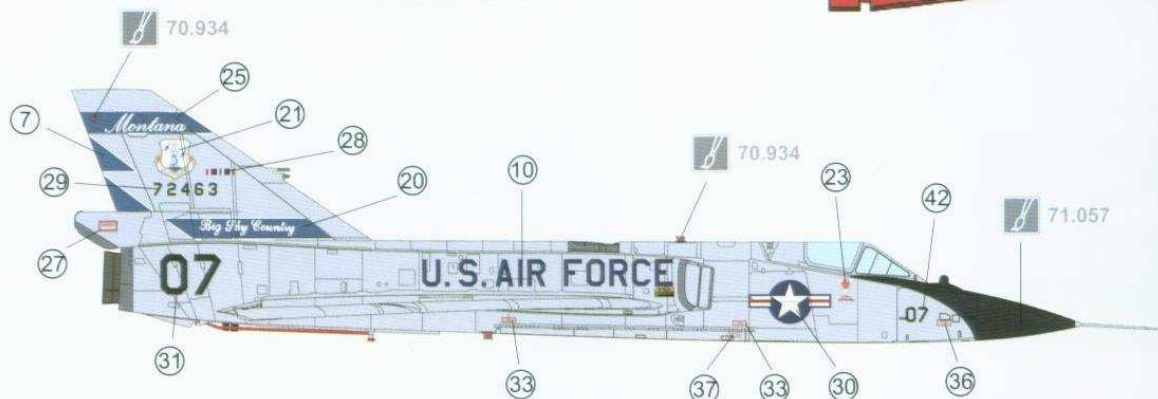
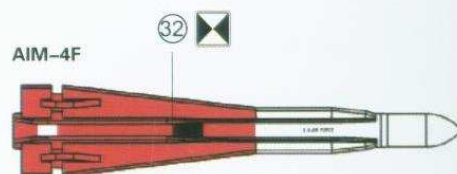
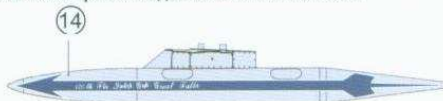


右侧副油箱使用13号贴纸

Use decal No.13 on the right drop tank

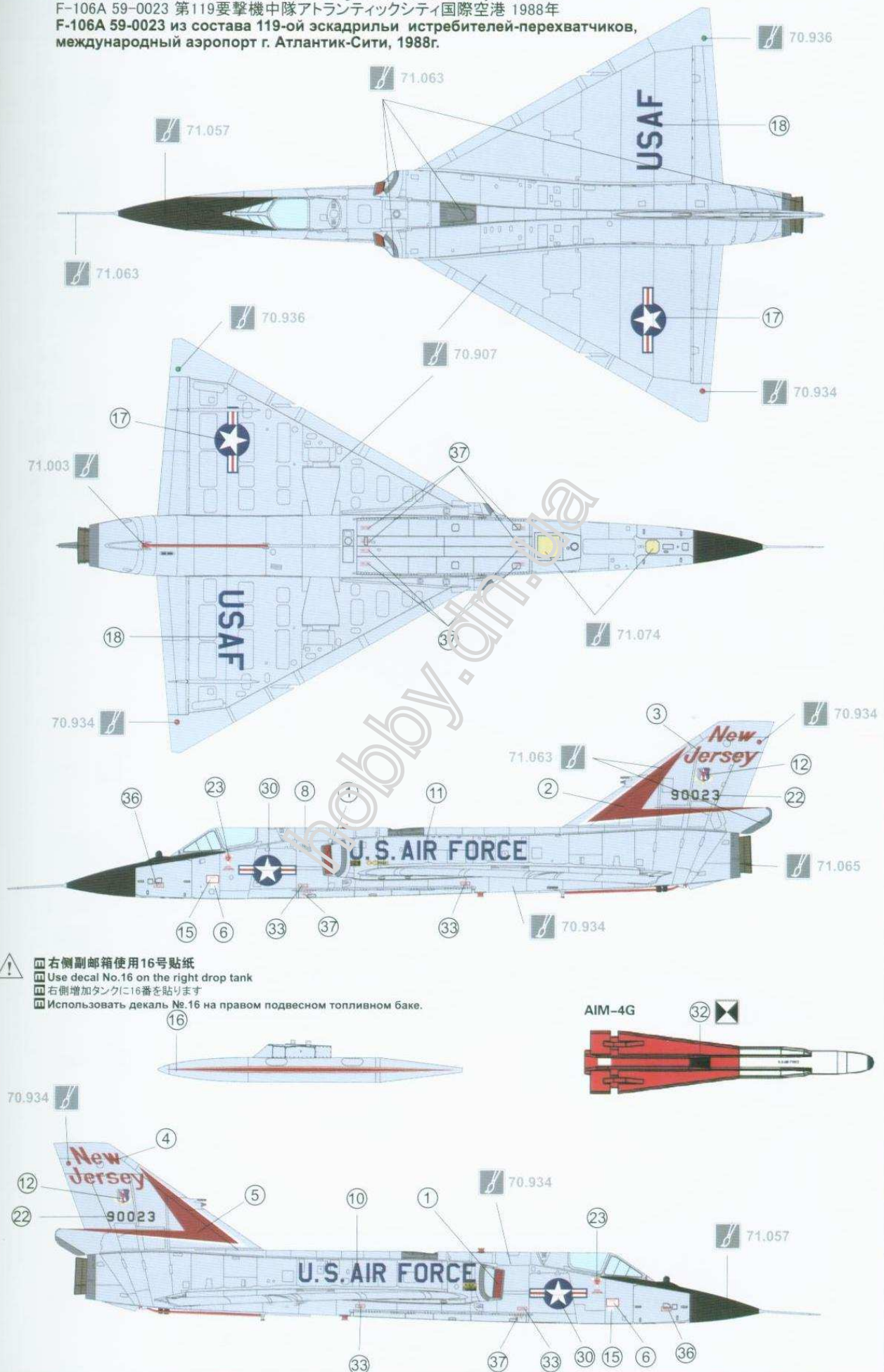
右側増加タンクに13番を貼ります

Использовать декаль №.13 на правом подвесном топливном баке.





**B** F-106A 59-0023 第119截击机中队 大西洋城国际机场 1988年  
 F-106A 59-0023 119th FIS, Atlantic City International Airport, 1988  
 F-106A 59-0023 第119要撃機中隊アトランティックシティ国際空港 1988年  
 F-106A 59-0023 из состава 119-ой эскадрильи истребителей-перехватчиков,  
 международный аэропорт г. Атлантик-Сити, 1988г.





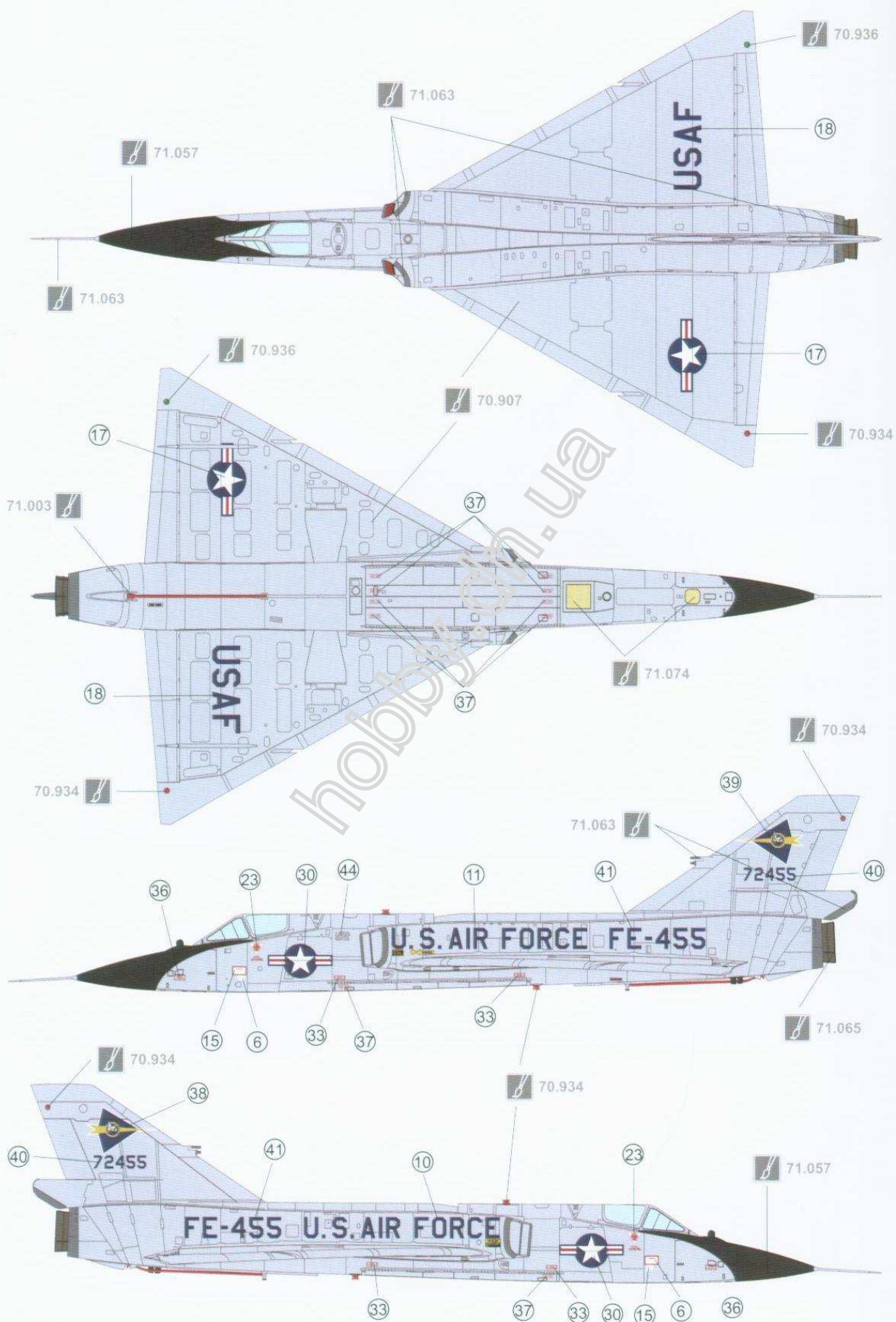


F-106A 57-2455 第539截击机中队 麦克奎尔空军基地 1960年

F-106A 57-2455 539th FIS, McGuire Air Force Base, 1960

F-106A 57-2455 第539要撃機中隊 マクスウェル空軍基地 1960年

F-106A 57-2455 из состава 539-ой эскадрильи истребителей-перехватчиков, авиабаза Лейкхерст, 1960г.





颜色对照表  
Color reference  
カラー対照表  
Таблица цветов



橡胶黑	Tyre Black	ブラックグレー	Цвет черной резины	70.306	
亮光黑	Glossy Black	グロスブラック	Глянцевый черный	70.861	
灰色	Grey	ミディアムシーグレー	Серый	70.870	
浅灰色	Light Grey	ペールグレーブルー	Светло-серый	70.907	
透明红	Transparent Red	透明レッド	Красный, прозрачный	70.934	
透明绿	Transparent Green	透明グリーン	Зеленый, прозрачный	70.936	
座舱灰	Cockpit Grey	ライトシーグレー	Серый стальной	70.973	
白色	White	ホワイト	Белый	71.001	
黄色	Yellow	イエロー	Желтый	71.002	
红色	Red	スカーレットレッド	Красный	71.003	
浅绿	Light Green	カムフラージュライトグリーン	Светло-зеленый	71.006	
黑色	Black	ブラック	Черный	71.057	
不锈钢色	Steel (Metallic)	スチール(メタリック)	Нержавеющая сталь	71.065	
黑铁色	Black (Metallic)	ブラック(メタリック)	Стальной	71.073	
银色	Silver	シルバー(メタリック)	Серебристый	71.063	
浅黄	Light Yellow	レドームタン	Светло-желтый	71.074	
机内色	Interior Color	フィールドグリーン	Цвет внутренних поверхностей фюзеляжа	71.093	