





Четыре экземпляра построили на заводе в Сан-Диего.

Испытания предсерийных машин начались на авиабазе Эдвардс 20 декабря 1954 г. Уже во втором полёте, состоявшемся на следующий день, самолёт достиг $M = 1,2$ в горизонтальном полёте на высоте 17 км, а по утверждению пилота, запас располагаемой тяги позволял подняться и выше. Через несколько дней истребитель уже уверенно преодолевал звуковой барьер при наборе высоты. Это была настоящая победа!

Но в этой «бочке мёда» была и «ложка дёгтя». В связи с радикальной переработкой проекта план Кука—Крейги дал осечку. Восемь ранее построенных машин пришлось переделывать под стандарт YF-102A, два самолёта без переделок отправили на фирму «Хьюз» для испытаний системы управления вооружением. Но это ещё полбеды. А вот две трети изготовленных для серийного производства деталей (более 30 000 наименований) теперь годились только на металлолом.

И всё же, несмотря на отставание от графика и огромные сложности в разработке нового перехватчика, USAF не охладела к проекту и заказали в течение 1954 г. в общей сложности 145 машин.

Технологически YF-102A делился на объёмные части крыла и шесть секций фюзеляжа (носовая, центральная и хвостовая части, каждая из которых была разделена на правую и левую половины). Отсеки собирали и укомплектовывали всем необ-

ходимым оборудованием в разных цехах, а затем направляли в цех окончательной сборки. Там их состыковали, используя для точности оптические приборы.

При перепроектировании инженеры отказались от мягких крыльевых топливных баков в пользу баков-отсеков. В конструкции крыла использовали сотовые заполнители, что также являлось новинкой. Вообще, в плане конструкции «Дельта Дэггер» был довольно продвинутой машиной. Силовые конструкции в хвостовой части, а также передние лонжероны крыла сделали из титанового сплава Rem-Cru. Для обшивки крыла использовался новый алюминиевый сплав Alcoa 2024-T86, имевший предел прочности более 36 кг/мм^2 при температуре около 100°C . В ходе изготовления узлов и деталей применяли наиболее прогрессивные на тот момент инженерные решения и оборудование: станки с программным управлением, механическое фрезерование крупногабаритных панелей крыла, клеесварную конструкцию баков-отсеков и многое другое.

Инженеры «Конвэр» изначально заложили в конструкцию достаточно высокий уровень эксплуатационной технологичности. Например, в отличие от большинства истребителей тех лет (как в США, так и в других странах) на F-102 для замены двигателя не требовалась расстыковка фюзеляжа. Для этого использовали технологическую тележку, на которой J-57 заводили через хвостовую часть. Планёр изобиловал лючками, необходимыми как

для окончательной сборки секций, так и для эксплуатационного обслуживания. Ну, а о системе централизованной заправки под давлением и говорить не приходится. Помимо существенного сокращения времени подготовки к вылету, это стало ещё и огромным удобством для технического персонала.

24 июня 1955 г. в воздух поднялся первый серийный F-102A («Модель 8-90»), который через 5 дней передали на испытания военным. Темп выпуска перехватчиков стал нарастать. Правда, первые 40 машин так и не заступили на боевое дежурство, а использовались для доводочных работ.

Серийные самолёты: цепь доработок

В ходе серийного производства самолёт непрерывно совершенствовался. Существенной доработкой стала установка нового кия с увеличенной высотой и площадью (на 76 см и на $2,5 \text{ м}^2$ соответственно). Стреловидность передней кромки была близка к 52° , а заднюю сделали практически прямой. Первым такой киль получил 26-й серийный самолёт в декабре 1955 г. Затем в течение короткого времени новыми киллями оснастили и ранее построенные машины.

В состав вооружения перехватчика входили управляемые ракеты (УР) класса «воздух—воздух» GAR-1 «Фалкон» с полуактивной радиолокационной и инфракрасной головками самонаведения (до 6 УР в отсеке вооружения), а также 24 НАР

F-102A из 509-й истребительной эскадрильи
(аэродром Удорн, Таиланд), 1968 г.



Прототип YF-102A в первом полёте
20 декабря 1954 г.



F-102A, принимавший участие
в операции развёртывания «Water Glass»
(аэродром Дон Муанг, Бангкок), 1963 г.



F-102A
из 57-й истребительной эскадрильи,
авиабаза Кефлавик (Исландия),
1963 г.

U.S. AIR FORCE CO F-102A
AF SERIAL NO. 56-1447
BLOCK NO. 75
SER ICE THIS AIRCRAFT WITH
GRADE JP-4 FUEL
REFERENCE T. O. 42B1-1-14



TF-102A
из 32-й истребительной эскадрильи,
авиабаза Соестерберг (Нидерланды),
1963 г.

