

HALF CENTURY, BABY!

ヒストリー オブ トムキャット
F-14が辿った栄光の半世紀

デイヴィッド・パーソンズ マッズ・バンソー／著

平田光夫／訳

FIFTY YEARS OF
THE GRUMMAN
F-14 TOMCAT



大日本絵画



HALF CENTURY, BABY!

FIFTY YEARS OF THE GRUMMAN F-14 TOMCAT

ヒストリー オブ トムキャット

F-14が辿った栄光の半世紀

AUTHORED BY

デイヴィッド・パーソンズ

DAVID PARSONS

マッズ・バンソー／著

MADS BANGSO

TRANSLATED BY

平田光夫／訳

MITSUO HIRATA

大日本絵画



FROM THE AUTHORS

日本語版発刊にあたって

とある日本の出版社が『HALF CENTURY, BABY!』の和訳版刊行に乗り気らしいと聞いた時、とにかく私たちはワクワクしました。トムキャットの熱烈なファンが一番多い国が間違いなく日本であるのは、何十年前前から周知の事実です（アメリカを除いて）。F-14 のプラモデルは数多くありますが、最高なのはタミヤとハセガワのキットだと世界中のモデラーが認めています。また、日本はトムキャットの素晴らしい写真を長年掲載してきた航空情報誌『航空ファン（文林堂／刊）』の出版国でもあり、特に巨匠、徳永“Katsu”克彦氏による F-14 の写真は至上かつ最高のものです。

日本はアメリカ海軍トムキャット飛行隊にとって唯一の国外拠点でもあり、第 5 空母航空団の第 21 および第 154 戦闘飛行隊は厚木基地を根拠地にしていました。どちらの飛行隊も日本のファンとの交流を誇りに思い、特にトムキャット飛行隊として厚木にもっとも長くいた VF-154「ブラック・ナイツ」には熱心なファンがたくさんいたものです。

そういうわけで、F-14 と日本とのつながりは唯一無二で、どこよりも深いのです。我らの愛の込められたこの本が日本の F-14 ファンの皆さんに読んでもらえるのは、なるべくしてなったことでもあり、大きな喜びです。

デイヴィッド・パーソンズ (David Parsons)

トムキャットのレーダー迎撃士官として「砂漠の盾／狐」作戦に従事。AIM-9X や JHMCS (ジョイント・ヘルメットマウント・キューイング・システム) などの共同開発リーダーを務め、AIM-54 や AMRAAM の開発にも携わる。約 20 年間の海軍勤務を経て退役後、トムキャットのランターン・プロジェクトにおいて重要な役割を果たし、他にも数多くの功績を残す。著書に『F-14 トムキャット写真集—BYE-BYE, BABY...—』(大日本絵画／刊)

マッズ・バンソー (Mads Bangsø)

1978 年、デンマーク・オーフス生まれ。幼少期から叔父の影響で航空機とアートに強い興味を抱く。特に 1950 年代以降のアメリカ海軍機および海兵隊機のカラフルなマーキングに関心を持ち、それらの航空機を題材にしたプロファイルイラストの制作を得意とする。エアブラシ、水彩、油彩などのアナログメディアに加え、現在は 3DCG ソフトやデジタルペインティングソフトを駆使し、デジタル作品の制作を中心に活動している



2024年1月に発売された原書『HALF CENTURY, BABY!』（テンベストブックス／刊）は、半年を待たずに完売。整備員視点からトムキャットの半世紀史を振り返る第二弾の発刊も予定されている

グラマン F-14 トムキャットと AIM-54 フェニックスミサイルは、ソ連爆撃機の飽和攻撃から米空母を守るために開発され、艦隊防空の要として重要な役割を担った。各地で行なわれた A-4 スカイホークや F-5E フリーダムファイターとの対決を通じ、空中戦の戦術や戦闘機設計に多大な影響を与えたのもまた、トムキャットである。冷戦終結後、艦隊防空機である F-14 の居場所は消失するかのようと思われたが、対地攻撃能力を付与されたことで、最後にはテロとの戦いにおいてその存在感を示した。

本書は、そんなトムキャットの誕生から 2006 年の米海軍退役までを、豊富なイラストとともに追った一冊である。トムキャットの元レーダー迎撃士官であり、著名な歴史家でもあるデイヴィッド・パーソンズが、搭乗員の証言を交えつつ、F-14 の歴史を 10 年ごとにわかりやすく解説する。イラストレーターのマッズ・バンソーは、120 点を超える F-14 の精巧な側面図やマーキング、さらにはトムキャット搭乗員が関わった他の機体をも見事に描写してくれた。

本書について

ABOUT THE BOOK



- 008 **CHAPTER 1** BIRTH OF TOMCAT AND ITS FIRST DECADE
トムキャットの誕生と黎明期
- 032 **CHAPTER 2** PHOENIX AND TARPS
AIM-54と戦術航空偵察ポッドシステム
- 046 **CHAPTER 3** TOMCAT'S SECOND DECADE
トムキャット、第二幕の十年
- 068 **CHAPTER 4** THE BOMBCAT
F-14B ボムキャット
- 080 **CHAPTER 5** TOMCAT IN THE NINETIES
1990年代のトムキャット
- 104 **CHAPTER 6** TOPGUN AND TOMCAT
トップガンとトムキャット
- 114 **CHAPTER 7** THE LAST DECADE
最後の十年
- 128 **CHAPTER 8** MISSING MAN
ミッシングマン



CHAPTER 5



CHAPTER 6



CHAPTER 7



CHAPTER 8

002 FROM THE AUTHORS
日本語版発刊にあたって

003 ABOUT THE BOOK
本書について

006 FORWARD
序文

COLUMN

030 FIGHTER MAFIA
ファイターマフィア

067 USN FIGHTER BEFORE 1950s
1950年以降の米海軍戦闘機

DATA

134 WHERE ARE THEY NOW?
奴らはいまどこに？

138 COMPLETE GUIDE TO F-14 SQUADRONS
F-14トムキャット飛行隊一覧

コンテンツ

CONTENTS

いう記録的な早さで最初のランターンポッドをVF-103に届けたのです。改良はそれにとどまらず、トムキャット戦術照準（T3）、高速戦術映像伝送システム、JDAM運用など、追加の能力も低コストかつ記録的な短期間で実現していきました。その有効性の究極の実証試験は実戦で、トムキャットは航空団の大型攻撃機として「サザン・ウォッチ」作戦のイラクを皮切りにボスニア、コソボ、さらにはアフガニスタンとイラクで活躍を見せたのです。

今も大切にしている、当時戦闘航空団長だったマーク“クレム”クレメンテ大佐からの手紙には、こう書かれています。「あなたがF-14とトムキャットコミュニティのためにした貢献は、現役時よりも退役後の方が大きかった」

——— ジム“コブラ”ルリフソン（別名ルフ）
米海軍テストパイロット（退役）
トップガン発足時メンバー兼司令、VF-21隊長
第241航空計画業務次席計画管理者

「これは我々が何とかしなければ」

1992年6月5日付の『エアロスペース・デイリー』誌のトップ記事は「海軍パイロット、湾岸戦争の教訓の活用を希望。飛行任務の拡大を」とあり、記事中の希望リストには「トムキャットにランターンポッドを」という項目も含まれていた。マーティン・マリエッタ社のCEO、ノーマン・R・オーガスティンは、自社のビジネス担当副部長に「これは我々が何とかしなければ」と書いたメモを送った。

メモが送られてきたのは職場でした。当時、私はランターンアップグレード計画の管理者でした。それがきっかけで始まった3年間の楽しい仕事の末、F-14用のランターンポッドはすべて弊社から納品されました。ランターンは、「砂漠の嵐」作戦時にF-15Eで運用テストと評価を完了していました。デザートストームにおいて投下されたレーザー誘導爆弾の9割以上は空軍によるものでした。A-6は退役寸前で、F/A-18に搭載されていたAN/AAS-38ナイトホーク照準ポッドは有効距離が短く、大半がレーザー照射に対応できませんでした。

私は、F-14には精密攻撃機としての資質が充分にあると思っていました。この機体には、並外れた航続距離、航続時間、そして優れた兵装搭載能力が備わっていたのです。ランターン照準ポッドを取り付けられそうなステーションも複数ありました。しかし、F-14の退役は早くも2003年から開始される予定で、多くの予算がF/A-18の改良に回されるはずでした。そのため多くの人々は、海軍がいまさらF-14の改修計画を進めることはないだろうと思っていました。また、仮に海軍が本計画を進めたとしても、“空軍”の照準ポッドを海軍機に搭載することは絶対にあり得ないと考えられていました。

本計画の重要性に鑑み、マーティン・マリエッタは社内および外部のコンサルタント企業から多くの協力者を集めました。私たちはヴァージニア州ヴィエナのホイットニー・ブラッドレー＆ブラウン社を雇用し、最初はF-14のランターン運用構想の立案を手伝ってもらい、次に海軍や国防長官府の様々な関係者から支援を取り付ける役割を担ってもらいました。ランターンをF-14に搭載する中核チームのメンバーは、私、優秀なシステムエンジニ



「砂漠の嵐」作戦後の1992年11月に、航空専門誌『Aviation Week』の表紙用に撮影された広報写真。VF-84 ジョリー・ロジャースのトムキャット3機が、艦隊防空、空対空戦闘、対地攻撃のそれぞれの任務に合ったペイロードを搭載している。F-14を装備する各飛行隊は、1991年以前から無誘導爆弾を用いた投下訓練を実施していた。これは、トムキャットの開発初期段階から密接に関与していた米海兵隊の影響でもあり、機体のAWG-15兵装管制システムに無誘導兵器を運用する能力がもともと備わっていたためだ。この点が、F-14が「ボムキャット」へと変貌する一因となった。1996年になると、第103戦闘飛行隊（VF-103）を皮切りにF-14がランターンポッドを搭載したことで精密爆撃が可能となり、A-6E イントルーダーを代替する役割を果たすようになった
／LCDR Dave “Hey Joe” Parsons

最後に、我々はトムキャットの整備クルー、機付長、トラブルシューター、武器兵装担当といった数百人もの下士官兵たちとともに軍務に励んできました。誇りをもってF-14を見事に整備し、常に準備万端な状態にしてくれたのは、そうした我が国の若者たちでした。黄色いシャツは機体^{L S O}を誘導し、紫は給油し、カタパルトクルーは射出を担当し、着艦信号士官^{L S O}たちは闇夜の大海原で波に揺さぶられる甲板に着艦させてくれました。世界の紛争地の海で血を流し、故国から遠く離れた孤独な地で夕日を眺めたのも、そうした水兵たちでした。彼らは我々の多様な祖先を反映し、勇氣と献身というアメリカ魂の権化でした。かつてならば、彼らは敬意を持ってこう呼ばれていたでしょう——ドーボーイ、ヤンク、バッファローソルジャー、ラフ・ライダー、G.I. と。彼ら「裏の戦士たち」がアメリカの行動を真に支えていたのです。彼らは故国の「戦え！」という号令に^{デザストーム}応じ、冷戦の先の見えない闘いにも挫けることなく、「砂漠の嵐」作戦と世界的なテロとの戦いでその実力を示しました。それぞれが誇りと名誉をもって、義務を果たしていたのです。

我々は、トムキャットと過ごしたかけがえのない恵まれた日々を決して忘れないでしょう。時が来れば、子供たちや孫たち、そして未来の世代の人々が、アメリカの自由を守るために多大な献身と貢献を果たしたトムキャットコミュニティの男女やその家族を称賛してくれることでしょう。

—— スコット“スティーウィー”スチュワート大佐

終わりに恋愛関係

ミラマーで初めて幹部候補生になってから6個のF-14飛行隊を経た私は、幸運にも海軍航空システム^{N A V A I R}コマンドの計画監督官になることができました。それは、我々が戦闘機至上主義者による海軍航空政策を最終的に退け、トムキャットの本来の姿であったF-14Dを生み出した時でした。残念ながら、今度は国防総省と議会のヤツらが、トムキャット部隊のために新たに練り直された計画に反対し予算を渋り、私たちは必要数のトムキャットを、それに値する誠実なパイロットやレーダー迎撃士官^{R I O}たちに手渡すことができませんでした。できたのは、本機の対地攻撃能力（当初から存在していたもの）を黙々と改良するという、ささやかなアップグレードにとどまりました。それに加え、新型コンピューター、デジタル飛行制御システム、中央大気情報コンピュータなども盛り込み、これらはトムキャットが赴いた各地の戦闘において、その真価を実証しました。

私の海軍戦闘機パイロットとしてのラストフライトは、最愛のF-14 トムキャットで飛びました。人生はあっという間に過ぎ去りますが、トムキャットと、それを飛ばした搭乗員たち、そしてサポートしてくれたメンテナンスクルーやその他の人々にまつわる思い出は、決して色褪せることはないでしょう。あれは特別な時代の、特別な戦闘機でした。

—— ジャック“グリンゴ”スナイダー海軍少将（退役）



ことは非常に困難だった。しかし、それも北朝鮮のパイロットが MiG-15 で韓国に亡命し、その機体が研究調査されるまでのことであった。F-86 セイバーと MiG-15 は性能的に似通っていたが、細かな違いを知ることは戦術を練るうえで大きな意義がある。異機種間空戦訓練が必要だという意見は、朝鮮戦争の停戦後さらに高まった。海軍は艦隊空中射撃部隊を編成し、空軍はネリス空軍基地に戦闘機兵器学校を設立。どちらの学校もパイロットを教育し、教官として各部隊に配属するためのもので、当時は様々な機体が現役だったため、多くの異機種航空機が使用可能だった。FAGU では F9F クーガー、F4D スカイレイ、F-8 クルセイダー、FJ フェューリーが学生と教官によって使用され、FWS には F-86 と F-100 が配備されていた。FWS に配属されたジョン・ボイドは、「守勢から 60 秒以内に形勢を逆転する」という賭けをよくしていたが、彼はほとんどの場合、臨機応変な機動によりわずか 40 秒で勝利していた。ドッグファイトを中心とする戦術は発展を続け、「ブーツ」ブレッツ「根性なくして栄光なし」という名言を生み出した。

AIM-9 サイドワインダーのような赤外線誘導ミサイルが登場し、1958 年の台湾海峡での戦闘でミグに対して初めて使用され、またさらに高性能なレーダー誘導ミサイルを装備した F-4 ファントム II のような戦闘機が出現すると、「ドッグファイトの時代は終わった」という意見が多数を占めるようになった。

1965 年に北ベトナム上空で米軍戦闘機とミグの交戦が始まると、F-105 サンダーチーフが MiG-17 フレスコによって初撃墜され、護衛の F-100 は全く対処できないという由々しき事態が発生した。米軍は機動性よりも速度を重視していたため、DACT で得られていた教訓を再び学び直さなければならなかった。空軍、海軍、海兵隊は最終的にマッハ 2 の高速性能を持つ F-4 ファントム II を投入したが、本機はベトナム人民空軍のはるかに敏捷な MiG-17 との空戦は全く想定されていなかった。米空軍はこの問題を根本から解決しようとせず、1965 年まで「積極的な戦闘」を禁じるに止まった。

一方、海軍の F-8 クルセイダー部隊は昼間戦闘任務の継承者として、空中戦闘機動を駆使したドッグファイトを続けていた。しかし、最新技術を搭載した迎撃機であるファントム II は、短時間だけ出せる最高速度と視程外射撃用のレーダー誘導ミサイルに重点を置いていた。しかし、ベトナムでの交戦規定は武器使用前に敵機の目視確認を要求していたため、戦闘は有視界での接近戦となり、これはファントム II のスパローミサイルの優位性を損ない、高い機動性を誇るミグが逆に有利となった。北ベトナムは、自軍の戦闘機を地上の要撃管制でコントロールし、自らが優位に立てる近接遭遇戦を得意としていた。そのため最終的に得られた戦果は、米軍側の満足や期待を大きく下回るものだった。

1965 年 6 月 17 日の初の遭遇戦以降、航空機の活動は激しさを増

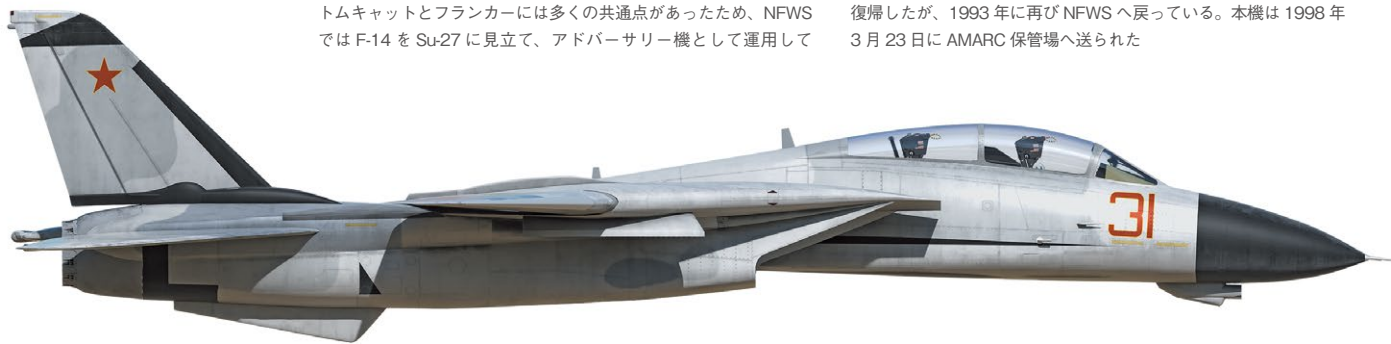
グラマン F-14A-90-GR トムキャット

海軍戦闘機兵器学校 トップガン, 1991年

GRUMMAN F-14A-90-GR TOMCAT (BuNo.159855), NFWS, 1991

トムキャット搭乗員を空中戦闘機動に習熟させることは、海軍戦闘機兵器学校 (NFWS) の重要な任務のひとつであった。NFWS はカリフォルニア州ミラマー海軍基地を拠点としており、さまざまな異なる機種の飛行機を運用していた。使用機は、該当するソ連/ロシア製機と同じ性能エンベロープを再現することを目的としている。トムキャットとフランカーには多くの共通点があったため、NFWS では F-14 を Su-27 に見立て、アドバーサリー機として運用して

いた。イラストに描かれたトムキャットは、ソ連/ロシア空軍の Su-27 と同じスキームに塗装されており、尾翼には赤星が、機首には大きな赤い数字「31」が塗装されている。この機体は「赤の 31」または「トムキャットスキー」として知られ、1991 年から 1992 年初めまで NFWS に配備されていた。その後、VF-2 で艦隊任務に復帰したが、1993 年に再び NFWS へ戻っている。本機は 1998 年 3 月 23 日に AMARC 保管場へ送られた



「トムキャットスキー」や「アカの 31」の愛称で呼ばれた F-14A-90-GR (BuNo.159855)。ソ連/ロシア空軍のフランカーを模した迷彩塗装とマーキングが施されたアドバーサリー機。1991 年 12 月、まさにソ連が崩壊した月に撮影されたもの

／ Paul Minert Collection



私は司令官になって以来、A-6イントルーダーと、さらにEA-6Bを経て、第3空母航空団の司令時代には名機F-14トムキャットと、28年間のキャリアの全期間にわたってグラマン鉄工所製の飛行機と関わってきた。トムキャットは俊敏でありながら頑丈かつ強力であった。レーザー誘導爆弾を操るランターンに、JDAM用のアップデートパッケージが登場し、それらがAWG-9レーダーと組み合わされた時、対空／対地、いずれの遠距離任務でも発揮される恐るべき力が非常に魅力的であった。1度だけの航海と短い期間ではあったが、F-14を飛ばせたことは大きな名誉であり喜びである。

—— ジョー“キラー”キルケニー少将
第10空母攻撃群司令

ビッグガイ 全員が大男だった

以下は私がネイビーシールズの統合末端攻撃統制官として近接航空支援を担当し、海軍攻撃及び航空戦センターで海軍特殊

戦とJTACの教官コースで教えていた時の経験です。ある早春、私は航空団分遣でJTACコースの学生を指導していました。ある時、当時ファロン基地司令で元NSAWCの計画／政策担当幕僚だったデイヴ“ロイ”ロジャーズ大佐から、来賓を演習場に招いて近接航空支援演習を見学させたいと頼まれたのです。大佐の到着後、私は来賓たちに演習場での安全事項と演習の行程を説明しました。それから間もなくF-14の4機編隊がMk.82と83、GBU-16の実弾を搭載して現れ、目に見える物すべてを叩き潰しました。爆弾は全弾が正確に目標に着弾し、目標上空時間は10秒未満でした。ロジャーズ大佐（元A-6パイロット）は私の隣に立っていました。私は先ほどの爆撃のタイミングと精度がいかに正確だったかを述べました。大佐の返事は「艦隊防空と空対空戦闘が専門の組織だったのに、あいつらは対地攻撃任務を両腕で押さえ込んで完全にマスターしたな」でした。海軍のF/A-18と比べ、F-14は不安定な天候でもCASを確実にこなせます。他に唯一それができたのは、海兵隊でCASを実施しているホーネット部隊だけでした。

カ人の想像力を虜にし、国民的なアイコン（映画『トップガン』やTVドラマ『JAG 犯罪捜査官ネイビーファイル』が代表例）になったことも周知の事実です。

F-14 コミュニティーのもうひとつの魅力は、なんといってもその人々です。一緒に暮らし、飛び、ヘアを組んだA型の搭乗員たちは数多くいますが、改めて思うのは、その機会に恵まれた自分がどれだけ幸せだったかということです。もしもソックス、ゾブス、オーキー、スノート、サンタ、ハウザー、ムーン、ムーンズ、ハーフ=ムーン、パイソン、レッカー、ミュールズ、ロッキー、ウィザード、フィツモ、ダート、ヴェガス、アイリッシュ、スティンガー、フラッシュ、そしてそれ以外の多くの人たちと知り合えなかったなら、私の人生はずっとつまらないものだったでしょう。

まるでアイルランド人の葬式（訳注：悲しみと祝福が共存する、故人の人生を祝う場）のように、私たちはF-14 トムキャットと共に過ごした人生を、その運用の最終年になってから祝いました。空中戦闘哨戒任務から格下げされたトムキャットがあちこちで偵察任務を飛んでいた一方、A-6 イントルダーやF/A-18 ホーネッ

ト、さらにはS-3 バイキングのヤツまでもが楽しそうに悪者どもに爆弾を落としていた「^{デザートストーム}砂漠の嵐」作戦の日々が思い出されます。ボスニア、「不朽の自由」作戦、「イラクの自由」作戦へと時を下り、高精度な対地攻撃が求められるようになると（そして当時、F/A-18 ホーネットはF-14 に目標を照射してもらわないと精密誘導兵器を落とせなかった）、トムキャットは戦闘群司令官の大のお気に入りになりました。ランターンという新たな能力に加え、エレガントかつ多用途に使える機体である以上、もし今もまだ我々が空からの脅威にさらされていたならば、トムキャットがこれからも何年にわたって現役であつたであろうことは間違いありません。賢人がよく言うように、すべての良い事象には必ず終わりが来るのです。もし昔に戻れて人生の好きな時をまた生きられるなら……私は迷うことなくトムキャットと共に過ごした日々を選ぶでしょう。しかし終わりがきつと来る以上、トムキャットが与えてくれた思い出と、我々が海軍と母国への貢献、その両方を大切にしたいのです。

—— ビート“キャップス”ウィリアムズ海軍少将（退役）

グラマンF-14D-165-GR トムキャット

第2 戦闘飛行隊 VF-2 バウンティ・ハンターズ, 2003 年

GRUMMAN F-14D-165-GR TOMCAT (BuNo.163894), VF-2 “Bounty Hunters”, 2003

バウンティ・ハンターズ最後のトムキャットCAG機 (BuNo.163894)は、VF-2の最終展開時、非常に多忙な日々を送った。VF-2は2002年10月17日から2003年6月2日まで「USS コンステレーション (CV-64)」を母艦とし、ペルシャ湾から「イ

ラクの自由」作戦に参加した。本機は49発ものレーザー誘導爆弾と10発のJDAMを投下してから退役を迎えた。F-14DからF/A-18Fスーパーホーネットに機種転換したVF-2は、2003年7月1日にVFA-2に改称されている



2003年1月3日、「イラクの自由」作戦の最中、
「USS コンステレーション (CV-64)」からの
発艦準備をする第2 戦闘飛行隊のCAG機
／ US Navy

ジョー“ホウザー”サトラパ中佐

+ CDR JOE "HOSER" SATRAPA +
1941-2019

ジョー“ホウザー”サトラパは、トムキャットを飛ばす前からすでに伝説的な存在であり、彼がトムキャット・コミュニティに与えた影響は計り知れないものだった。ホウザーは、海軍兵学校でフットボールを伝説のクォーターバック、ロジャー・ストーバックとともにプレーし、驚異のレシーバーとしてその手腕を評価されていた。しかし、1964年にアナポリスをこらうじて卒業した際の席次は、クラスのビリから2番目（925名中924位）だった。

ホウザーは、クラスの最低成績者「アンカーマン」として卒業することを目標として公言しており、同期の成績上位組が伝統的に贈る、車が買えるほどの“賞金”を得ることを狙っていた。そのため、退学には至らない成績を維持し、さらに罰点を増やして自らの順位を下げるという秘策を取っていた。卒業の6週間前、彼は成績不良で大隊適性委員会に呼び出されたが、「自分は艦の中の戦士であり、解き放たれればいつでも合衆国の敵に立ち向かう」と堂々と宣言した。当時、ベトナム戦争の影が迫っており、彼は戦闘機乗りとして戦地に赴くことを熱望していた。ホウザーは学者肌の士官候補生ではなく、生まれながらの戦士であり、できるだけ早く鉄砲付きの戦闘機に乗りたくて願っていたのだ。

ホウザーは飛行学校に進み、念願のミラマーにあるVF-124、F-8クルセイダーの転換航空群に入隊することに成功した。1966年には「USS ボノム・リシャール」を母艦とするVF-111 サンダウナーズでクルセイダーを飛ばし、1度の航過で20mm弾を全弾発射したことで「ホウザー＝掃討者」のコールサインを得た。ベトナムの空を飛びながら、彼はF-8Eクルセイダーのコクピットで自分の天職を見出し、その瞬間を謳歌していた。

ホウザーは手榴弾、ピストル、ナイフ、予備弾薬などをコクピット内にまるで武器庫のように携行しており、AIM-9 サイドワインダーよりも機関砲を好んでいた。彼は特に20mm機関砲でミグを撃墜することを夢見ていたようだ。神出鬼没のミグを追い求め全力で戦場に臨んでいた彼は、ハイフォン周辺の飛行禁止空域の近く

で、無許可で「ミグ狩り任務」を実施するほどだった。しかし、どれほど努力しても、思うような結果には至らなかった。

それにもかかわらず、ホウザーは自ら危険の中に飛び込む物騒な戦士という評判を確立していった。彼がミラマーに戻ると、発足したばかりのトップガン^{D A C T}のクラス向けに、F-4 ファントムIIに乗り異機種間空対空戦闘訓練に協力した。ファントムII搭乗員たちは迎撃機スタイルの戦闘に固執しがちで、ドッグファイトの基礎的な知識を失いかけていたが、クルセイダー搭乗員であるホウザーは、その戦い方を片時も忘れていなかった。

当時はDACTの重要性が確立されつつある時期で、ホウザーはミラマー基地、別名ファイタータウンでもっともアグレッシブな空戦パイロットの一人と考えられていた。この頃、彼はデイヴ“フロスティ”フロストと強い絆を結んだ。フロスティは、トップガンのアドバーサリー役としてVF-126でA-4 スカイホークを飛ばしていた。10年後、フロスティがVF-101「グリム・リーパーズ」の隊長となった時、ホウザーのトムキャット伝説が始まった。

ホウザーが陸上勤務を終え再び洋上任務に戻るようになった時、彼の最愛のF-8クルセイダーは、北ベトナムでの戦闘が中断している間にF-4 ファントムIIに更新されてしまっていた。そこで彼は非武装のRA-5C ヴィジランティへの機種転換を希望し、「USS アメリカ」を母艦とする第6偵察重攻撃飛行隊に配属された。1972年、北ベトナムで最も激しい航空戦に参加し、ヴィジランティで「ドラゴンの顎」として恐れられたタンホア橋の攻撃後の爆撃効果判定を含む、敵地の嚴重に防御された目標上空を高速低空飛行で果敢に飛び回った。

その後、VX-4への異動命令が下り、さらに有名な伝説を築くとともに、F-14A トムキャットを飛ばす機会が彼の前に開かれた。試験評価飛行隊でのトムキャットへの機種転換訓練中、彼は高度な空戦技術^{B D A}を披露し、それに感嘆したVX-4の空中戦闘機動マスター^{A C M}は、ネリスで行なわれるAIMVAL/ACEVAL 統合試験評価チームのト

COMPLETE GUIDE TO F-14 SQUADRONS

F-14トムキャット 飛行隊一覧

1970年代から2006年の退役までアメリカ海軍の航空優勢と艦隊防衛の中核を担ったF-14トムキャット。その約40年間の運用において、計34個の飛行隊がトムキャットを運用した。本項では、訓練飛行隊や試験飛行隊を含む、トムキャットに携わった各飛行隊の名称、コールサイン、所属履歴、F-14の運用歴、そして個性豊かなエンブレムたちを紹介する。



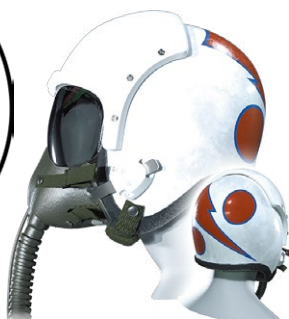
第1 戦闘飛行隊

部隊記号：VF-1
 部隊名称：ウルフバック (Wolfpack)
 コールサイン：ウィチタ (Wichita)
 空母航空団 所属歴：CVW-14、CVW-2
 F-14 運用期間：1972/10/14 ~ 1993/10/1



第2 戦闘飛行隊

部隊記号：VF-2
 部隊名称：バウンティ・ハンターズ (Bounty Hunters)
 コールサイン：ブレッツ (Bullets)
 空母航空団 所属歴：CVW-14、CVW-2
 F-14 運用期間：1972/10/14 ~ 2003/7/1



第11 戦闘飛行隊

部隊記号：VF-11
 部隊名称：レッド・リップバーズ (Red Rippers)
 コールサイン：リッパー (Ripper)
 空母航空団 所属歴：CVW-3、CVW-6、CVW-14、CVW-7
 F-14 運用期間：1980/8 ~ 2005/4/20



第14 戦闘飛行隊

部隊記号：VF-14
 部隊名称：トッパッターズ (Tophatters)
 コールサイン：キャメロット (Camelot)
 空母航空団 所属歴：CVW-1、CVW-6、CVW-3、CVW-8
 F-14 運用期間：1973/7 ~ 2001/12/1

ISBN978-4-499-23424-5 C0076 ¥4000E

定価(本体4,000円+税)



HALF CENTURY, BABY!

FIFTY YEARS OF THE GRUMMAN F-14 TOMCAT

The Grumman F-14 Tomcat is a twin-engine, variable-sweep wing carrier-based fighter aircraft developed for the U.S. Navy and introduced in the early 1970s. Designed for fleet defense and air superiority, it featured the powerful AN/AWG-9 radar and AIM-54 Phoenix long-range air-to-air missiles. The variable-sweep wings provided exceptional maneuverability at various speeds, making it highly versatile in combat. It served extensively in the Gulf War and with the Iranian Air Force. It was retired by the U.S. Navy in 2006, replaced by the F/A-18E/F Super Hornet, but remains an iconic symbol of naval aviation.

