



افسون ۱۴

نگاهی تاریخی و جامع به جنگنده تامکت

افسون ۱۴

نگاهی تاریخی و جامع به جنگنده تامکت

گردآوری و تالیف:
علی اسدی

انتشارات
هوانورد
Publishing House AVIATOR

۱۴۰۲

سرشناسه: اسدی، علی، ۱۳۷۵-
عنوان و نام پدیدآور: افسون ۱۴: نگاهی تاریخی و جامع به جنگنده تامکت / گردآوری و تالیف علی اسدی.
مشخصات نشر: تهران: شرکت هوافضای برآ، انتشارات هوانورد، ۱۴۰۲.
مشخصات ظاهری: ۳۲۲ص.
شابک: ۹۷۸-۶۲۲-۷۵۹۰-۳۹-۵
وضعیت فهرست نویسی: فیپا
یادداشت: کتابنامه: ص. ۳۲۱-۳۱۹.
عنوان دیگر: نگاهی تاریخی و جامع به جنگنده تامکت.
موضوع: هواپیمای جنگنده اف - ۱۴ (Tomcat (Jet fighter plane
Airplanes, Military -- Iran ایران - هواپیماهای نظامی
Attack planes -- Iran ایران - هواپیماهای جنگنده
رده بندی کنگره: ۱۲۴۲UG
رده بندی دیویی: ۶۲۳ / ۷۴۶۴
شماره کتابشناسی ملی: ۹۱۷۹۲۹۷
اطلاعات رکورد کتابشناسی: فیپا

نام کتاب	افسون ۱۴
گردآوری و تالیف	نگاهی تاریخی و جامع به جنگنده تامکت
صفحه‌آرایی	علی اسدی
نوبت چاپ	هادی کیقبادی
سال چاپ	اول
شمارگان	۱۴۰۲
قیمت	۵۰۰
شابک	۳۹۰۰۰۰ تومان
ناشر	۹۷۸-۶۲۲-۷۵۹۰-۳۹-۵
چاپ	هوانورد
	نوبخت

◀ برای تهیه این کتاب می‌توانید به وبگاه www.aeroshop.ir مراجعه فرمایید.

فهرست مطالب

۱۵.....	مقدمه
۱۶.....	پیش‌زمینه‌ی مطالعه‌ی فصل ۶ تا ۱۳.....
۱۶.....	اشخاص مرتبط با جلسات ۱۹۷۳.....
۱۷.....	اشخاص مرتبط با جلسات ۱۹۷۶.....
۱۹.....	فصل اول: پیش‌زمینه‌ها
۱۹.....	نیاز به جنگنده‌ی دفاع هوایی ناوگان، FADF.....
۲۰.....	هواپیمای حامل موشک، F6D.....
۲۴.....	ناکامی تفکر عصر موشک و برخاست سرنشین‌دار.....
۲۵.....	الزام عملیاتی ویژه ۱۸۳.....
۲۶.....	جنگنده تاکتیکی آزمایشی، TFX.....
۳۶.....	جنگنده‌ی اشتراک‌پذیر، F-111.....
۴۳.....	فصل دوم: ورود گرومن
۴۳.....	VFX Naval Fighter Experimental.....
۴۶.....	طرح‌های توسعه یافته از ۶۰-۳۰۳.....

۵۰	..... آغاز رقابت از پیش تعیین شده
۵۹	..... فصل سوم: تولد تامکت
۵۹	..... نام تامکت
۵۹	..... نمونه‌های آزمایشی
۶۶	..... مشخصات تامکت A (نمونه‌ی مورد استفاده‌ی ایران)
۶۷	..... مشخصات وزنی و ابعاد
۶۸	..... مشخصات پیشران
۶۸	..... مشخصات بخش سوخت
۶۹	..... دیگر مشخصات
۷۰	..... چرا به سرنشین عقب F-14، NFO گفته می‌شود؟
۷۱	..... فصل چهارم: تشریح F-14
۷۱	..... آیرودینامیک
۷۱	..... سطوح کنترلی
۷۲	..... براگیرها
۷۳	..... بالچه‌ها و هوازه‌ها
۷۴	..... ترمزهای هوایی
۷۴	..... بال و بخش برآزای بدنه
۷۶	..... گرایش متغیر بال
۸۰	..... تیغه‌ی متحرک لبه‌پوش
۸۳	..... کامپیوترها و سامانه‌ها
۸۳	..... مبدل سیگنال داده کامپیوتری
۸۵	..... سامانه‌ی کنترل پرواز اصلی
۸۵	..... سامانه‌ی کنترل پرواز اتوماتیک
۸۶	..... سیستم مدیریت مقدار سوخت
۸۶	..... کامپیوتر ARI



۸۶.....	کامپیوتر AWG-9
۸۶.....	کامپیوتر AWG-15
۸۶.....	کامپیوتر مرکزی داده هوایی
۸۷.....	سامانه‌ی کنترل ورودی هوا
۹۰.....	نمایشگرها
۹۲.....	سامانه TCS
۹۴.....	ریشه‌های AWG-9 و فینکس
۹۷.....	AWG-9
۹۹.....	حالت‌های عملکرد رادار AWG-9
۱۰۵.....	حالت‌های راداری مخصوص نبرد هوایی نزدیک:
۱۰۸.....	توانایی‌های دیگر:
۱۰۹.....	حالت‌های اضافی نبرد هوایی نزدیک در APG-71
۱۰۹.....	AIM-54 فینکس
۱۱۰.....	روند توسعه
۱۱۷.....	مشخصات:
۱۱۹.....	دیگر توضیحات مربوط به نمونه‌ها:
۱۲۰.....	فینکس در هواپیماهای دیگر
۱۲۴.....	AIM-7 اسپارو
۱۲۴.....	روند توسعه
۱۲۸.....	مشخصات
۱۳۰.....	AIM-9 سایداوایندر
۱۳۰.....	روند توسعه:
۱۳۴.....	مشخصات
۱۳۶.....	M61A1 ولکان
۱۳۷.....	جایگاه‌های تسلیحاتی

۱۳۹.....	تسلیحات هوا به هوایی که جایگزین نشدند
۱۳۹.....	AIM-152 AAAM
۱۴۵.....	AIM-120 AMRAAM
۱۴۷.....	فصل پنجم: نمونه‌های دیگر تامکت
۱۴۷.....	سوپر تامکت
۱۴۹.....	F-14C
۱۴۹.....	F-14A+
۱۵۰.....	F-14D
۱۵۱.....	همه‌ی بلاک‌های تولیدی تامکت
۱۵۳.....	بمبکت
۱۵۳.....	تسلیحات هوا به سطح
۱۵۶.....	تجهیز به لانتیرن
۱۵۷.....	تسلیحات هوا به سطح آزمایشی
۱۵۸.....	XE-142، تامکت آواکس
۱۶۰.....	آخرین طرح‌های پیشنهادی تامکت
۱۶۰.....	Quickstrike
۱۶۰.....	Super Tomcat 21
۱۶۳.....	AST21
۱۶۳.....	ASF-14
۱۶۵.....	فصل ششم: مشکلات تامکت
۱۶۵.....	روند مشکلات و توسعه موتور
۱۶۵.....	F401
۱۶۷.....	TF30
۱۷۰.....	جنگنده‌ای دو موتوره با بقاپذیری کمتر از جنگنده‌های تک موتوره
۱۷۳.....	مشکلات کنترلی در زاویه حمله بالا
۱۷۹.....	دیگر مشکلات تامکت
۱۷۹.....	شکست شفت اتصال میانی:



۱۷۹.....	غلتش هلندی:
۱۷۹.....	واماندگی موتور در مانورهای حین فرود:
۱۷۹.....	سمت گردی مضر:
۱۸۱.....	فصل هفتم: شروع تولید تامکت، شروع مشکلات گرومن.....
۱۸۱.....	مشکلات مالی گرومن
۱۹۱.....	فصل هشتم: قیمت فروش تامکت به ایران.....
۱۹۱.....	خلف وعده‌ی آمریکا در قیمت فروش F-14 به ایران
۱۹۷.....	قیمت فروش F-14 به ایران
۱۹۷.....	قیمت فروش F-14 به نیروی دریایی آمریکا
۱۹۹.....	قیمت فینکس
۲۰۰.....	تکرار سناریوی افزایش قیمت F-16 مشابه روندی که در F-14 طی شد:.....
۲۰۳.....	فصل نهم: نحوه‌ی فروش تامکت به ایران.....
۲۰۳.....	شکایت مکدائل داگلاس، آغازی بر روند بررسی
۲۰۶.....	آغاز تلاش‌های گرومن از مسیر غیررسمی.....
۲۰۸.....	بکارگیری واسطه‌ها
۲۱۹.....	رشوه‌ی طوفانیان در قرارداد دوم
۲۲۱.....	چرا گرومن به واسطه‌ی ایرانی احتیاج داشت؟.....
۲۲۹.....	تلاش‌های گرومن از مسیر رسمی
۲۳۱.....	چرایی فروش F-14 به ایران از نظر آمریکایی‌ها.....
۲۳۷.....	فصل دهم: تلاش برای صادرات به شرق و غرب عالم.....
۲۳۷.....	فروش خارجی تامکت
۲۴۹.....	فروش خارجی فینکس
۲۴۹.....	تامکت برای سپاه تفنگداران
۲۵۱.....	تامکت برای نیروی هوایی آمریکا:.....
۲۵۴.....	تلاش نیروی دریایی آمریکا برای قانع کردن نیروی هوایی آمریکا
۲۵۵.....	تامکت در نیروی دریای آمریکا.....

۲۵۸.....	سابقه‌ی درگیری‌های عملیاتی تامکت در نیروی دریایی آمریکا
۲۵۸.....	درگیری لیبی ۱
۲۶۰.....	درگیری لیبی ۲
۲۶۰.....	درگیری‌های پراکنده با نیروی هوایی ایران
۲۶۰.....	شلیک به فانتوم نیروی هوایی آمریکا
۲۶۱.....	درگیری‌های تامکت در جنگ‌های اول و دوم خلیج فارس
۲۶۲.....	خلاصه‌ی نتایج
۲۶۲.....	از رده خارج شدن تامکت
۲۶۳.....	تلفات تامکت‌های آمریکایی
۲۶۵.....	فصل دوازدهم: مزاحمت‌های ایگل
۲۶۵.....	F-15N و دیگر مسیره‌های جایگزین
۲۷۵.....	فصل سیزدهم: عقاب در برابر گربه
۲۷۵.....	Tomcat Versus Eagle برای آمریکا
۲۷۷.....	دفاع هوایی ناوگان در برابر ضدهوایی تدافعی
۲۷۹.....	در آسمان دشمن
۲۸۰.....	درگیری محدودشده در ماورای دید
۲۸۱.....	بستگی دارد
۲۸۱.....	Tomcat Versus Eagle برای اسرائیل
۲۸۴.....	Tomcat Versus Eagle برای ایران
۲۸۴.....	پاسخ به استدلال‌های موافق خرید F-14 بجای F-15
۲۸۸.....	مزایای خرید F-15 در برابر F-14 برای نیروی هوایی ایران در قبل و بعد از انقلاب
۲۹۲.....	مقایسه‌ی قابلیت‌های پروازی F-14A، F-14D و F-15A
۲۹۲.....	۱. مقایسه‌ی مشخصات وزنی
۲۹۲.....	۲. مقایسه‌ی مشخصات پیشران
۲۹۲.....	۳. ماموریت: اسکرامل، دفاع نقطه‌ای و رهگیری سریع کوتاه‌برد
۲۹۹.....	۴. ماموریت: برد عبوری



۳۰۱.....	۵. طول باند برخاست
۳۰۲.....	۶. صعود
۳۰۳.....	۷. نرخ گردش پایدار
۳۰۵.....	سناریوهای جایگزین سفارشات ۳۰ و ۵۰ فروندی F-14
۳۰۶.....	به ثمر نشستن آخرین امید گرومن، حماقت شاه ایران
۳۰۷.....	عملیات فریب آمریکایی با تغییر قیمت
۳۰۹.....	ماجرای بازدید شاه از F-14 و F-15 و تقلب دوباره‌ی گرومن
۳۱۱.....	فصل چهاردهم: گربه‌ی نر و ققنوس در ایران
۳۱۱.....	خصوصیات تامکتهای ایران و برنامه‌ی تحویل
۳۱۳.....	سرنوشت قراردادهای دفاعی ایران و آمریکا
۳۱۴.....	ترجمه‌ی بخشی از تفاهم‌نامه‌ی فوق‌الذکر:
۳۱۷.....	توقف تحویل حتی از قبل از لغو قرارداد
۳۱۷.....	وضعیت در بعد از انقلاب
۳۱۹.....	منابع

مقدمه

بر خلاف دیگر هواپیماهای توسعه‌یافته‌ی بعد از جنگ جهانی دوم، F-14 نه به عنوان برنده بر هیچ رقیبی بلکه به عنوان پوشاندن جای خالی یک هواپیمای ناموفق دیگر توسعه پیدا کرد. موتور، سیستم تسلیحاتی و رادار آن متعلق به جنگنده‌ای دیگر بودند که تکامل نیافت. شرکت سازنده‌ی این جنگنده، گرومن از پشت به شریک خود یعنی شرکت جنرال داینامیکز خنجر زد و با لابی‌گری با مقامات نیروی دریایی آمریکا در یک رقابت از پیش تعیین‌شده طرح ناموفق خود را به ثمر رساند.

جنگنده F-14 می‌توانست صرفاً به عنوان یک مورد مطالعاتی خارجی و برای افزایش علم و دانش هوانوردی مورد توجه قرار گیرد، همانند روندی که نویسندگان خارجی در قبال F-14 طی کرده‌اند. اما با ورود آن به نیروی هوایی ایران، ما مجبور به بررسی آن از جوانب دیگری هستیم که یا برای نویسندگان خارجی مهم نبوده است یا عمداً بر روی آن سرپوش گذاشته‌اند. بنابراین این کتاب علی‌رغم شباهت ابتدایی با کتاب‌های خارجی، در ادامه جذابیت‌های زیادی برای یک خواننده‌ی ایرانی ایجاد خواهد کرد.

البته در کنار جذابیت، باعث سرخوردگی افرادی نیز خواهد شد. طی ۵۰ سال اخیر اف‌سانه‌های زیادی در مورد F-14 و فروش آن به ایران گفته شده است که در این کتاب بصورت مستند به آن‌ها پاسخ داده خواهد شد. لذا اگر شما نیز تاکنون از جمله‌ی کسانی بوده‌اید که تعصب خاصی نسبت به این جنگنده داشته‌اند، توصیه می‌شود که در همین ابتدا بندهای تعصب را از ذهن خود باز کنید و مطالب را با دقت بیشتری مطالعه کنید.



پیش‌زمینه‌ی مطالعه‌ی فصل ۶ تا ۱۳

کنگره‌ی آمریکا در سال ۱۹۷۳ جلساتی در مورد روند توسعه‌ی F-14 و در سال ۱۹۷۶ جلساتی مفصل در مورد نحوه و جزئیات فروش ۸۰ فروندی F-14 به ایران برگزار کرد. بسیاری از نکات تاریک، ابهام و یا اختلاف داستان تامکت‌های ایرانی در اسناد منتشره از این جلسات کنگره وجود دارد و البته جای تعجب است که تاکنون در هیچ یک از کتب منتشره در مورد F-14، چه در ایران و چه در خارج از ایران، کوچک‌ترین اشاره‌ای به این اسناد نشده است!

از فصل ۶ به بعد که بررسی خرید F-14 توسط ایران و مسائل پیرامونی آن بصورت جزئی آغاز می‌شود، از مطالب و اسناد ذکر شده بصورت جسته و گریخته در میان متن استفاده شده است. بخش مهمی از این اسناد برگرفته از مکالماتی است که بین مسئولان کنگره و افراد دعوت‌شده و یا احضار شده به کنگره رد و بدل شده است. جهت آشنایی با هویت و نقش اشخاصی که مکالمات آن‌ها آورده شده و یا در حین مکالمات در مورد آن‌ها صحبت شده است، در این پیش‌زمینه بصورت خلاصه اطلاعاتی ارائه خواهد شد.

اشخاص مرتبط با جلسات ۱۹۷۳

کمیته‌ی سرویس‌های تسلیحاتی Armed Services، کمیته‌ی جانبی قدرت هوایی تاکتیکی

رئیس کمیته‌ی جانبی	سناتور هاوارد کنن - Howard W. Cannon
مشاور ارشد کمیته‌ی جانبی	بن گیلیس - Ben J. Gilleas
وزیر دفاع	جیمز شلسینگر - James Schlesinger
معاون وزیر دفاع	ویلیام کلمنتس - William P. Clements
فرماندهی عملیات‌های دریایی	دریادار المو زوموالد - Elmo R. Zumwalt
معاون فرماندهی عملیات‌های دریایی در شاخه‌ی رزم هوایی	دریادار ویلیام هوسر - William D. Houser
فرماندهی سیستم‌های هوایی نیروی دریایی	دریادار توماس مککلن - Thomas R. McClellan
از کارکنان دفتر فرماندهی عملیات‌های دریایی	جورج اسپنگنبرگ - George Spangenberg



اشخاص مرتبط با جلسات ۱۹۷۶

کمیته روابط خارجی، کمیته‌ی جانبی همکاری‌های چندملیتی

رئیس کمیته‌ی جانبی	Frank Church - سناتور فرانک چرچ
عضو کمیته‌ی جانبی	Stuart Symington - سناتور استوارت سایمینگتون
عضو کمیته‌ی جانبی	Charles H. Percy - سناتور چارلز پرسبی
مشاور ارشد کمیته‌ی جانبی	Jerome Levinson - جرومی لوینسون
مشاور کمیته‌ی جانبی	Jack Blum - جک بلوم
فرمانده‌ی کل ناوگان آتلانتیک و آتلانتیک ایالات متحده	Isaac C. Kidd - دریادار اسحاق کید
رئیس آژانس همکاری امنیتی	Ray E. Peet - دریادار ری پیت
فرمانده‌ی سیستم‌های هوایی نیروی دریایی	Kent Lee - دریادار کنت لی
ژنرال سه ستاره، مدیر آژانس سیستم‌های امنیت دفاعی	Howard M. Fish - ژنرال هاوارد فیش
وزیر ارتش	Martin Hoffmann - مارتین هافمن
وزیر دفاع	James Schlesinger - جیمز شلسینجر
معاون وزیر دفاع	William P. Clements - ویلیام کلمنتس
دلال تسلیحات	Albert J. Fuge - آلبرت فیوژ
وکیل آلبرت فیوژ	Milton Gould - میلتون گود
مسئول بازاریابی F-14 در گرومن اینترنشنال در ۱۹۷۰	Colin M. Jupp - کولین ام جاپ
رئیس Grumman Aerospace	Joseph G. Gavin - جوزف گاوین
رئیس سابق Grumman International	Cheatham. B Thomas - توماس چیتام
رئیس وقت Grumman International	Peter B. Oram - پیتر اورام
وابسته‌ی نظامی ایالات متحده در شوروی در ۱۹۷۰	Cliff Mansfield - کلنل کلیف منسفیلد
منتسب به وابسته‌ی نظامی ایران در شوروی در ۱۹۷۰	ژنرال پیرو (نام جعلی)
داماد رضا شاه پهلوی، بازیکن تیم‌های فوتبال سرباز و تاج، کاپیتان تیم ملی فوتبال ایران، فرماندهی نیروی هوایی شاهنشاهی ایران، فعال در بخش‌های اقتصادی	محمد خاتمی
مدیر عامل سازمان صنایع نظامی، رئیس اداره خرید و سفارشات خارجی صنایع نظامی، جانشین وزیر جنگ	حسن طوفانیان



معاونت عملیاتی و جانشین نیروی هوایی ارتش	شاپور آذربزین
دلال تسلیحات	پرویز لاوی
بازیکن تیم تاج، دلال تسلیحات	هوشنگ لاوی
فعال اقتصادی و واسطه‌ی افراد مختلف با محمدرضا شاه	برادران رشیدیان (سیف الله، قدرت الله و اسدالله)
فعال اقتصادی، دلال تسلیحات	خانواده‌ی فولادی
بازنشسته از ارتش ایران و فعال در بازار دلالی تسلیحات	کلنل غلامرضا عساری

فصل اول: پیش‌زمینه‌ها

نیاز به جنگنده‌ی دفاع هوایی ناوگان، FADF

نیروی دریایی آمریکا در اوایل دهه ۵۰ میلادی از روند رو به رشد توسعه‌ی بمب‌افکن‌های برد بلند شوروی همانند توپولوف ۲۲، توپولوف ۱۶، توپولوف ۹۵ و همچنین کشتی‌ها و زیردریایی‌های با قابلیت شلیک موشک کروز نگران شده بود و با آغاز آزمایشات بمب‌های گرماهسته‌ای (هیدروژنی) توسط شوروی این نگرانی تشدید شد و نیاز به دفع حملات شوروی بصورت دورایستا احساس می‌شد. موشک AS-1 Kennel که بو سیله‌ی توپولوف ۱۶ حمل می‌شد، می‌توانست یک سرچنگی اتمی را در حالت هواپرتاب از ارتفاع بالا به هدفی در فاصله ۱۴۴ کیلومتر برساند. موشک فراصوت AS-2 Kipper در حالت هواپرتاب با برد ۳۲۵ کیلومتر، از جست‌وجوگر رادار فعال در فاز نهایی تهاجم خود بهره می‌برد، قادر به حمل کلاهک اتمی بود و توسط توپولوف ۹۵ حمل می‌شد. موشک AS-3 Kangaroo برای زدن بنادر با کلاهک گرماهسته‌ای (هیدروژنی)، حداکثر ۶۴۰ کیلومتر برد و ۱,۸ ماخ سرعت داشت که مانند AS-2 دارای خلبان خودکار برنامه‌ریزی‌شده برای رساندن خود به اهداف بود. از همه خطرناک‌تر موشک AS-4 Kitchen با سرعت ۴,۶ ماخ و برد ۴۵۶ کیلومتر بود که با سرچنگی اتمی خود تهدیدی جدی علیه ناوگروه‌ها به شمار می‌آمد و بو سیله‌ی توپولوف ۹۵ و توپولوف ۲۲ حمل می‌شد. بمب‌افکن‌های شوروی با توجه به برد موشک‌های خود می‌توانستند قبل از آن‌که وارد برد دفاعی ناوگان دریایی آمریکا شوند، موشک‌ها را شلیک کنند، دور بزنند و بازگردند. کروزهای سطح



به سطح نیز به دلیل پرواز در ارتفاع پایین و نزدیک سطح دریا از مزیت انحنای زمین استفاده می‌کردند و رادارهای سطحی به موقع قادر به کشف آن‌ها نبودند.

بنابراین نیروی دریایی آمریکا به دنبال هواپیمایی بود تا بتواند در ماورای برد موشک‌های هوا به هوا و سطح به هوای شوروی با چندین هدف بصورت همزمان درگیر شود، علیه بمبافکن‌های دوربرد شوروی موثر باشد، هم‌چنین راداری با قابلیت پایین‌نگری مناسب داشته باشد که بتواند با تهدید موشک‌های کروز ارتفاع پست مقابله کند. به همین منظور درخواست طرح پیشنهادی^۱ تحت عنوان جنگنده دفاع هوایی ناوگان یا FADF^۲، موشک هوا به هوای دوربرد و سامانه کنترل آتش آن به صنعت ارائه شد. نیروی دریایی در برنامه FADF اعتقاد داشت که بهتر است نقش رهگیری را بیشتر به خود موشک و نه حامل آن سپرد و هر حامل موشک قادر باشد تا همزمان با ۸ هدف درگیر شود، بدین صورت که حامل موشک خود را به ارتفاع ۳۵۰۰۰ فوتی برساند، با رادار خود اهداف را ردگیری کند و با موشک‌های آشیانه‌یاب فعال راداری به سمت اهداف شلیک کند. به عبارت دیگر، این درخواست بیشتر بر روی کارایی موشک‌های هوا به هوای دوربرد متمرکز بود تا حامل هوایی آن. چنین اعتقادی از تفکری که با عنوان "عصر موشک"^۳ شناخته شده بود نشأت می‌گرفت.

هواپیمای حامل موشک، F6D

در ۱۹۵۹ شرکت داگلاس (که در آن زمان هنوز با مک دانل ترکیب نشده بود) به عنوان برنده‌ی هواپیمای حامل موشک تحت عنوان F6D-1 Missileer یا همان Missile Carrier انتخاب شد. در ادامه تیم مشترک شرکت‌های Bendix و Grumman جهت توسعه موشک هوا به هوای دوربرد با نام X-AAMN-10 و شرکت Hughes برای توسعه سیستم راداری و کنترل آتش آن انتخاب شدند. بندیکس به عنوان پیمان کار اصلی وظیفه توسعه سیستم هدایت موشک و گرومن به عنوان شریک بندیکس وظیفه طراحی بدنه موشک، پیشران و تجهیزات نگهداری زمینی را به عهده داشت.

مدل هواپیمای D-766 داگلاس به عنوان F6D-1 بر اساس F3D Skyknight در دست توسعه قرار گرفت. این هواپیما از دو موتور توربوفن بدون پس سوز TF30-P-2 با رانش هر کدام ۱۰۲۰۰ پوند استفاده می‌کرد. دو سرزشین با چیدمان پهلو به پهلو در کنار یکدیگر قرار می‌گرفتند. بال آن با نسبت منطری بالا و بدون زاویه گرایش جهت بهینه‌سازی در گشت زنی و پرواز انتظاری طراحی شده بود. با چنین مولفه‌هایی ۶ ساعت گشت‌زنی در موقعیت و حداکثر عدد ماخ ۰.۸ برای پیکربندی هواپیمای D-766 قابل تصور بود.

1. RFP, Request For Proposal
2. Fleet Air Defense Fighter
3. Missile Era

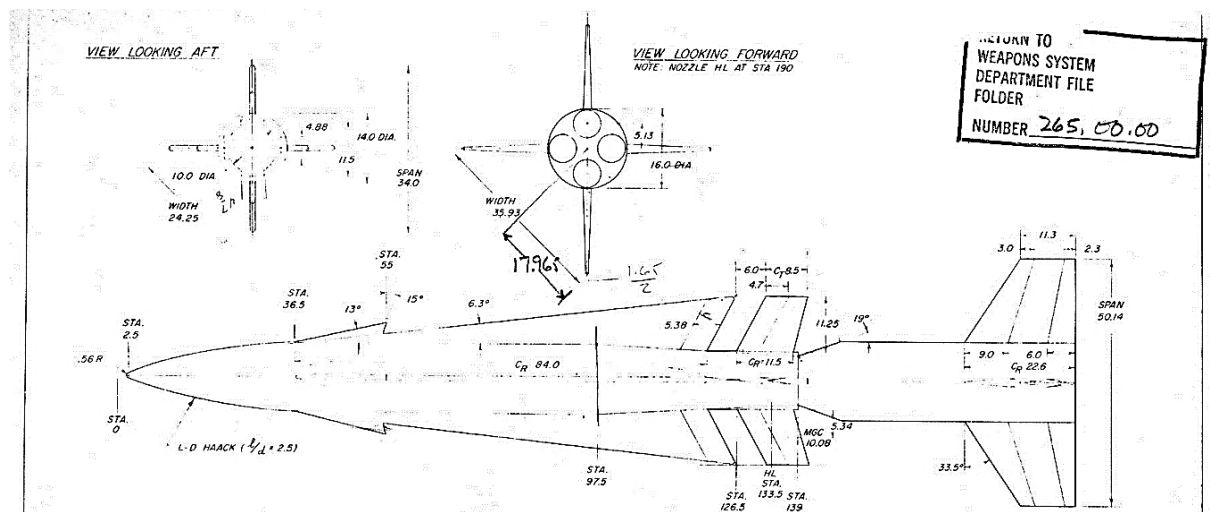


موشک هوا به هوای دوربرد نیز ایگل لقب گرفت و یک موشک دو مرحله‌ای با مشخصات زیر بود:

۱,۳۸	طول بوستر (متر)
۳,۵۳	طول موشک بدون بوستر (متر)
۴۱	قطر بوستر (سانتی‌متر)
۳۶	قطر موشک (سانتی‌متر)
۲۸۷	وزن بوستر (کیلوگرم)
۲۹۵	وزن موشک بدون بوستر (کیلوگرم)
۳,۵	سرعت در مرحله‌ی بوست (ماخ)
۴ تا ۴,۵	سرعت در مرحله‌ی پایدار (ماخ)
۲۰۴	حداکثر برد (کیلومتر)
۳۰	حداکثر ارتفاع درگیری (کیلومتر)

شدیدالانفجار، قابلیت بکارگیری کلاهک اتمی W-42

سرجنگی



طراحی موشک X-AAMN-10



آزمایش تونل باد گذر صوت X-AAMN-10

سامانه کنترل آتش هیوز، AN/ASG-1 به عنوان قلب میسلیر از رادار پالس داپلر AN/APQ-81 ساخت Westinghouse با حداکثر برد ۱۹۳ کیلومتر (بر اساس یک منبع دیگر ۲۲۰ کیلومتر) استفاده می‌کرد. AN/APQ-81 اولین رادار یک هواپیمای رزمی با قابلیت TWS^۱ بود و توانایی داشت تا با ۸ هدف در برد ۱۵۰ کیلومتری درگیر شود. بعد از شلیک موشک، هدایت فاز میانی بوسیله‌ی این رادار و از طریق ارسال فرامین رادیویی انجام می‌شد و در فاز نهایی خود موشک بوسیله‌ی جست‌وجوگر فعال راداری AN/DPN-53 (توسعه‌یافته از جست‌وجوگر موشک سطح به هوای Bomarc) به سمت هدف پرواز می‌کرد. این جست‌وجوگر فعال راداری در فاصله‌ی ۱۶ کیلومتری هدف فعال می‌شد.

با وجود هزینه‌ی ۳,۴ میلیارد دلاری که برای موشک ایگل و هواپیمای میسلیر شده بود، پس از ماه‌ها بررسی و سرانجام در دسامبر ۱۹۶۰ قرارداد با داگلاس توسط وزیر دفاع وقت، توماس گیتز^۲ لغو شد. میسلیر به دلیل سرعت کم خود مناسب اسکورت جنگنده‌های تهاجمی نبود و به دلیل عدم نصب توپ و مانورپذیری محدود، توانایی دفاع از خود را نداشت، به عبارتی دیگر طرح F6D در برنامه‌ی "جنگنده دفاع هوایی ناوگان" اصلاً جنگنده به حساب نمی‌آمد و FADF برای بار اول به بن‌بست رسید.

۱. Track While Scan، ردگیری در حین پویش، یکی از روش‌های ردگیری رادارهای کنترل آتش