

Αντίθετα με το ότι πιστεύεται, οι περισσότερες αποστολές FSAT πραγματοποιούνται επανδρωμένες.



σκευάστηκε ποτέ. Η τελευταία Μοίρα της USAF που χρησιμοποίησε τον τύπο ήταν η 119 FIS με βάση το Ατλάντικ Σίτι, που παρέμεινε επιχειρησιακή μέχρι τις 7 Ιουλίου 1988, στέλνοντας τον επόμενο Αύγουστο τα αεροπλάνα της στην Davis-Monthan. Δύο χρόνια πριν, το 1986, η USAF είχε αναθέσει στην Tracor Flight Systems να αναπτύξει το QF-106 FSAT, μετατρέποντας σχετικά επτά αεροπλάνα για αξιολόγηση. Το σχετικό πρόγραμμα έγινε γνωστό σαν «Pacer Six» και η πρώτη πτήση ενός τροποποιημένου αεροσκάφους πραγματοποιήθηκε τον Ιούλιο του 1987. Τελικά το συμβόλαιο μετατροπής κέρδισε, το 1990, η AEL (American Electronics Laboratories) και ένα σύνολο 192 Delta Darts (110 αεροπλάνα που αποσύρονταν από ενεργές μονάδες και 82 από την Davis-Monthan AFB) τροποποιήθηκαν σε QF-106A στο εργοστάσιο της AEL στο Ιστ Άλτον του Ιλινόι. Η επιχειρησιακή χρήση των QF-106 σαν Εναέριοι Στόχοι Πλήρους Μεγέθους άρχισε το 1991 στο πεδίο βολής πυραύλων White Sands, στο Νέο Μεξικό, για να ακολουθήσουν επιχειρήσεις στο πεδίο βολής Eglin στον κόλπο του Μεξικού. Η τελευταία «κατάρριψη» QF-106 πραγματοποιήθηκε στη Holloman AFB στις 20 Φεβρουαρίου 1997 και τα 6 εναπομείναντα αεροσκάφη αποσύρθηκαν και μεταφέρθηκαν στην AMARC στις αρχές του 1998 για αποθήκευση. Πριν όμως τα Delta Dart τερματίσουν την θητεία τους, η αεροπορία είχε ήδη καταλήξει ότι ένα άλλο διάσπαστο αεροπλάνο, το Phantom, θα ήταν ο άξιος διάδοχός τους.

Ο τύπος είχε χρησιμοποιηθεί και στο παρελθόν σαν στόχος, όταν το αμερικανικό ναυτικό είχε μετατρέψει στις αρχές της δεκαετίας του '70 25 F-4B σε QF-4B, χρησιμοποιώντας τα στο Κέντρο Ναυτικών Βλημάτων στο Point Mugu, στην Καλιφόρνια. Το ναυτικό συνέχισε τη χρήση των Phantom σε αυτό το ρόλο και στη συνέχεια τροποποίησε επίσης παρωχημένα F-4N σε τηλεκατευθυνόμενους στόχους για την αντικατάσταση QF-86. Η πρώτη τέτοια μετασκευή πραγματοποιήθηκε το 1983 και ακολουθήθηκε από QF-4S, που πετούσαν σε αυτό το ρόλο μέχρι και το 2004. Έτσι δεν αποτέλεσε

έκπληξη ότι και η αεροπορία, που διατηρούσε ένα μεγάλο στόλο από Phantom στην AMARC (Aerospace Maintenance and Regeneration Center), ακολούθησε στα ίδια χνάρια. Τον Φεβρουάριο του 1992 η Tracor Flight Systems κέρδισε ένα συμβόλαιο της USAF για την ανάπτυξη ενός προγράμματος μετατροπής F-4 στην επόμενη γενιά στόχων σαν QF-4 FSAT. Ολοκληρώθηκαν δέκα αεροσκάφη (3 RF-4C, 5 F-4E και ένα ζευγάρι F-4G), που πραγματοποίησαν δοκιμές για δύο περίπου χρόνια στην Tyndall. Το πρώτο συμβόλαιο παραγωγής υπογράφηκε με την Tracor τον Ιούνιο του 1995 για τη μετατροπή της πρώτης παρτίδας από 36 αεροπλάνα (2 RF-4C, 17 F-4E και 17 F-4G), που περιλάμβανε επίσης προαίρεση για δύο επιπλέον παρτίδες (36 -E και 24 -G αντίστοιχα) που εξασκήθηκαν τον Απρίλιο του 1996 και τον Οκτώβριο του 1997 αντίστοιχα. Το πρώτο αεροσκάφος παραγωγής παραδόθηκε στην 82η ATRS στην Tyndall, στις 31 Οκτωβρίου 1995. Την ίδια περίοδο το Phantom ήταν ακόμη επιχειρησιακό με την USAF και στις 20 Απριλίου 1996 πραγματοποιήθηκε η τελευταία επιχειρησιακή πτήση F-4 Phantom II πετώντας από το Gower Field στο Μπόιζι του Αϊντάχο με την 124η Πτέρυγα Μαχητικών της Εθνοφρουράς της πολιτείας (ήταν ένα F-4G Wild Weasel). Τον Ιούνιο του 1998 υπογράφηκε ένα δεύτερο συμβόλαιο για τη μετατροπή 12 F-4G με πέντε ετήσιες προαιρέσεις (Lot 5 έως 9) για τη μετατροπή 9 συνολικά F-4E και των 6 τελευταίων F-4G. Στις 11 Απριλίου 2001 η BAE Systems (που είχε στο μεταξύ εξαγοράσει την Tracor) έλαβε το τρίτο συμβόλαιο που κάλυπτε τη μετατροπή ακόμη 13 F-4E σε QF-4. Το συμβόλαιο αυτό έχει επίσης πέντε ετήσιες προαιρέσεις (και δυνητική αξία 225 εκατομμυρίων δολαρίων τα επόμενα δέκα χρόνια). Η πρώτη από αυτές, το Lot 11, υπογράφηκε στις 11 Ιανουαρίου 2005 και καλύπτει 17 QF-4E που θα ολοκληρωθούν μέχρι τον Αύγουστο του 2007. Η BAE Systems τροποποιεί το αεροσκάφος για το νέο του ρόλο με την τοποθέτηση του συστήματος Ελέγχου και Τηλεμετρίας (Command & Telemetry System (CTS), του Καταγραφέα Διανυσμάτων Ντόπλερ (Vector Doppler