

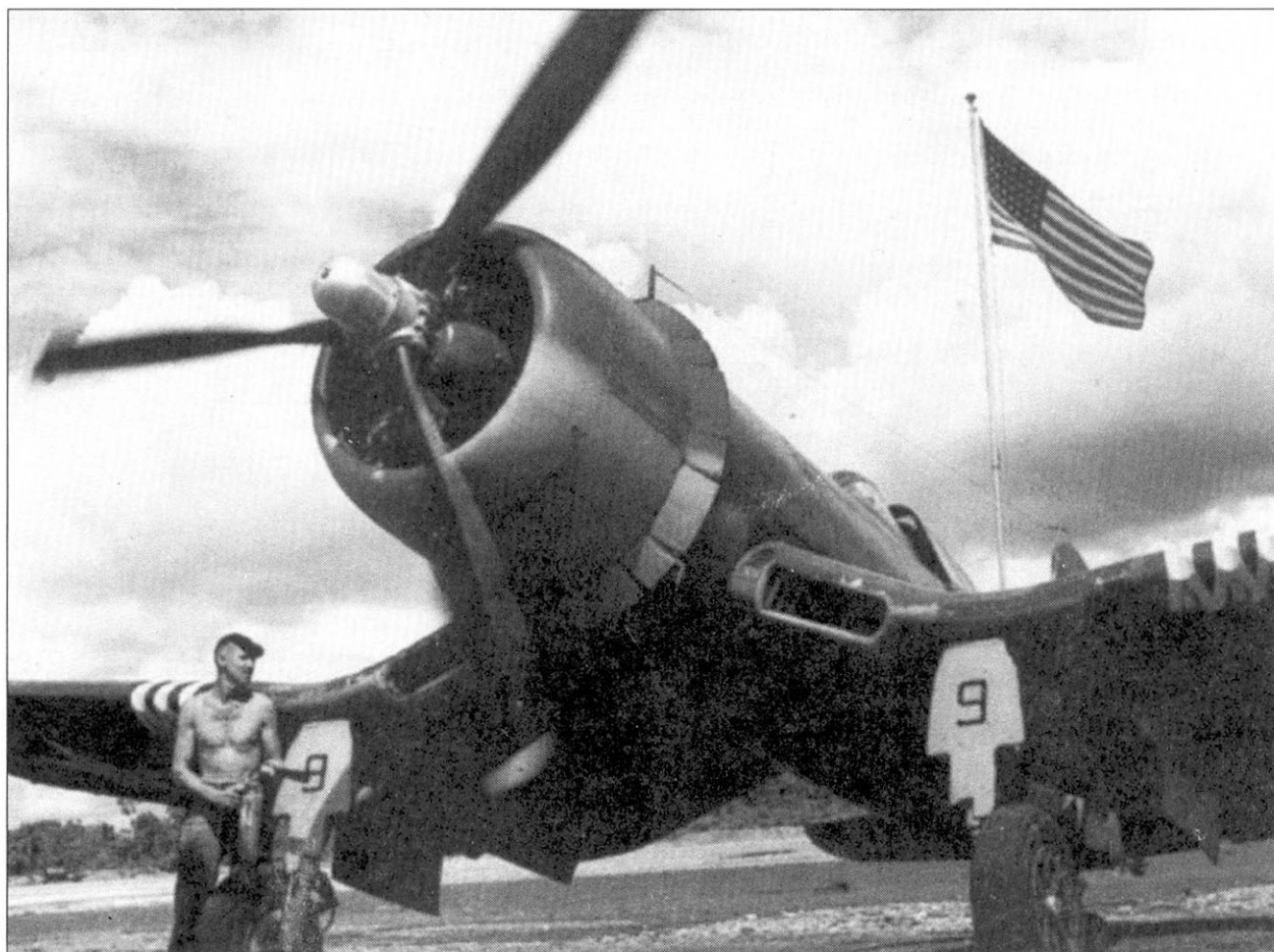
АСЫ США

F4U CORSAIR



АСЫ США

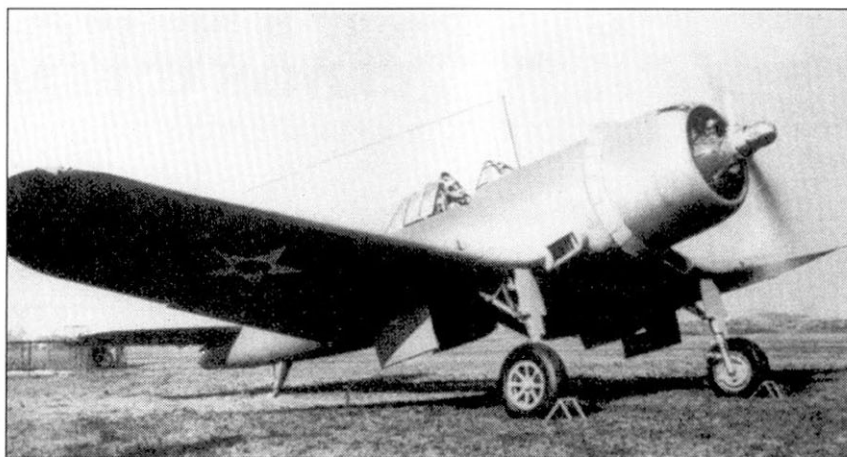
ПИЛОТЫ F4U «CORSAIR»



Дебют на Гуадалканале

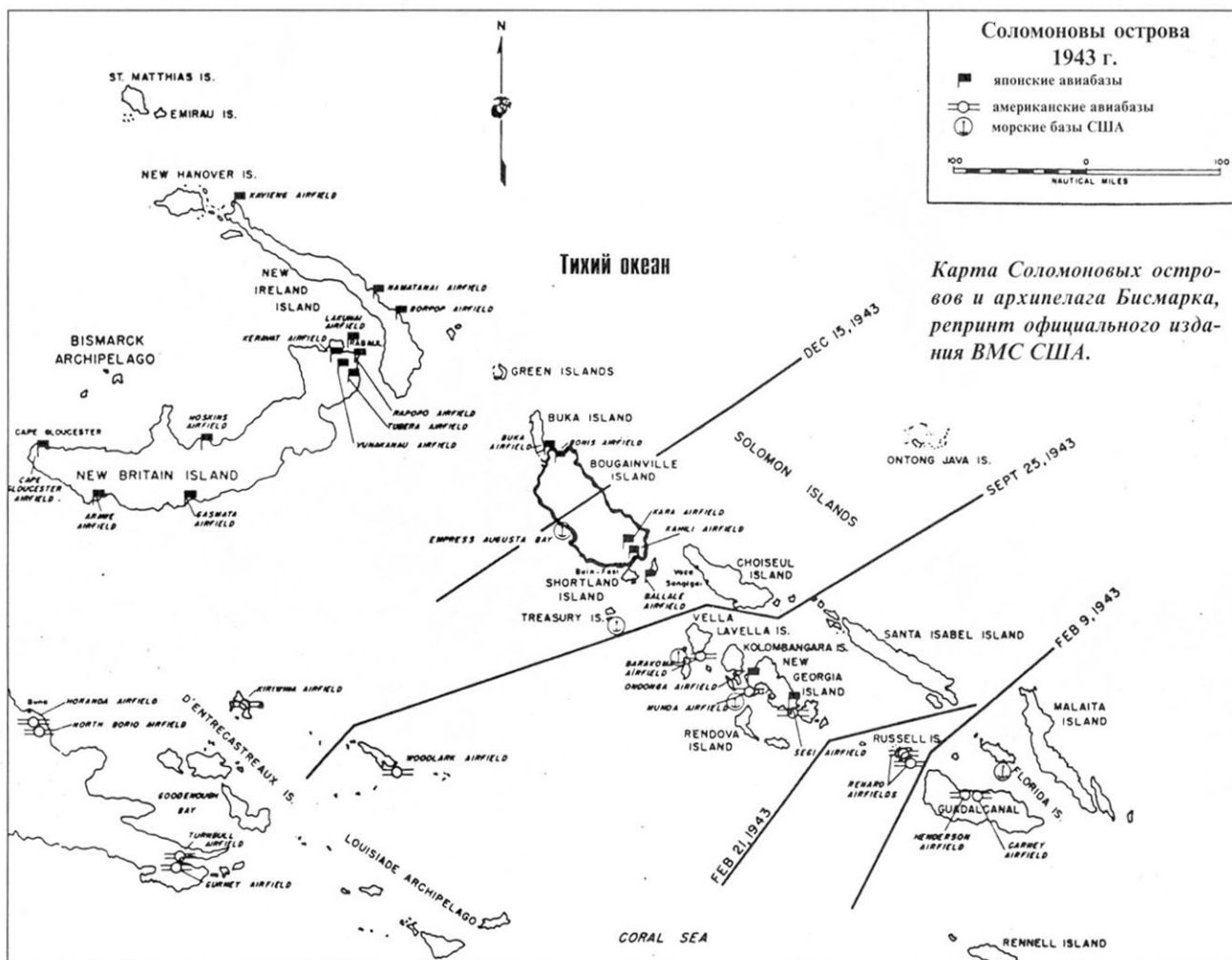
Американцы начали наступление на юго-западный периметр обороны японцев в Тихом океане в начале 1942 г. План адмирала Кинга предусматривал последовательное продвижение от Ифэты на Новых Гебридах к Эспириту-Санто, затем, с вновь построенных баз - к Соломоновым островам и архипелагу Бисмарка. Тихоокеанский театр военных действий 4 апреля 1942 г. разделили на две зоны ответственности: генерал Дуглас Макартур командовал войсками Юго-Западной части Тихого океана, адмирал Честер Нимитц принял командование группировкой в Центральной части. Согласно общей стратегии силам Нимитца предстояло совершать «лягушачью прыжки» с острова на остров через всю Центральную часть Тихого океана. Отправной точкой для «маршрута следования» выбрали острова Гилберта, высадка на которые была намечена на ноябрь 1942 г. Далее следовало занять Маршалловы острова, Марианы, Иводзиму и Окинаву. Макартур в это время должен был продвигаться через Соломоны и Новую Гвинею к Филиппинам.

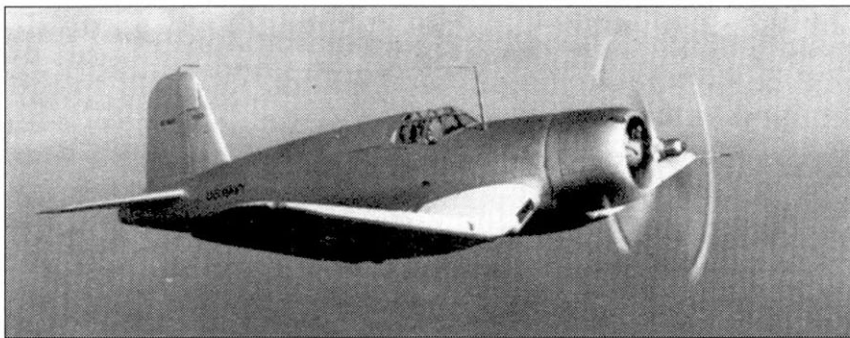
Ключом к успеху янки в кампании на Соломоновых островах стал быст-



рый захват недостроенного японского аэродрома на острове Гуадалканал. Первая волна десанта высадилась на Гуадалканал 7 августа 1942 г., а 12-го числа аэродром уже был готов принять американские самолеты. Летчики через несколько дней окрестили базу Хендерсон-Филд. Авиация, действовавшая с основного аэродрома и с двух «сателлитных» взлетно-посадочных площадок «Fighter Strip One» и «Fighter Strip Two» получили прозвище «Cactus

Первый прототип XF4U-1 поднялся в воздух 29 мая 1940 г., решение о серийном производстве новых истребителей было принято 29 мая 1940 г. На самолет был установлен самый крупногабаритный и самый мощный на тот момент звездообразный двигатель воздушного охлаждения Пратт-энд-Уитни R-2800. Огромный мотор требовал соответствующего воздушного винта: пропеллер самолета XF4U-1 имел самый большой среди одномоторных самолетов диаметр. Большой диаметр породил проблему клиренса. Чтобы не делать чрезмерно длинные стойки основных опор шасси инженеры фирмы Чэс-Воут предложили установить опоры в изломах крыла типа «обратная чайка». За счет использования весьма необычного крыла истребитель приобрел неповторимый силуэт.





Первый прототип XF4U-1 в полете. Нетрудно убедиться, что серийные «Корсары» сильно отличались от опытного самолета. К примеру прототип был вооружен одним пулеметом калибра 7,62 мм и тремя - калибра 12,7 мм, на серийных самолетах стояло по шесть крупнокалиберных «Браунигов». Усиление крыльевого вооружение привело к сокращению объема расположенных в плоскостях топливных баков; чтобы сохранить дальность полета на прежнем уровне на серийном истребителе в фюзеляже перед кабиной летчика появился еще один бак для горючего. В свою очередь монтаж бака заставил конструкторов сдвинуть кабину пилота на метр ближе к хвосту. Перенос кабины ухудшил обзор летчику - пришлось на шесть дюймов поднимать сиденье пилота, соответственно - изменились очертания фонаря кабины и гаргрота.

Air Force». Словом «Кактус» был зашифрован в американских планах остров Гуадалканал, так что колючее растение из которого делают огненную воду под маркой «текила», здесь не причем. Соломоновы острова японцы оттаивали с большим упорством. Потеря Соломонов означала потерю Рабаула - главного бастиона японского периметра обороны в Южной части Тихого океана. В боях за острова японская авиация и флот понесли тяжелейшие потери, здесь погиб цвет императорских моряков и летчиков. От этих потерь Япония так и не оправилась.



К боевому вылету готовится 1-й лейтенант Кеннет Эмброуз Уэли. Уэлиа отобрали для прохождения курса подготовки морского летчика в марте 1936 г. Опытный пилот со стажем в семь лет впервые понюхал пороху на Гуадалканале в составе эскадрильи VMF-124, летчику тогда исполнилось 26 лет. Он стал самым первым асом, одержавшим все победы на «Корсаре». Боевой счет Уэли открыл 1 апреля 1943 г., сбив два японских самолета.

Ожесточенное сражение за Соломоновы острова было далеко от завершения, когда 12 февраля 1943 г. на Гуадалканале приземлились истребители Чэнс-Воут F4U-1 «Корсар» из эскадрильи VMF-124 корпуса морской пехоты США - первого подразделения авиации КМП США, оснащенного истребителя данного типа. Эскадрилей командовал майор Уильям И. Гиз. Имевшие вдвое большую дальность полета по сравнению с истребителями F4F, «Корсары» значительно расширили

радиус действия авиации «Cactus Air Force». «Корсары» могли сопровождать тяжелые бомбардировщики BBS США в дальних рейдах на аэродромы японской авиации, расположенные в центральной и северной частях Соломонов. В составе первой группы летчиков, прибывших на Гуадалканал в составе эскадрильи VMF-124, находился лейтенант Кеннет А. Уэли - первый ас, завоевавший почетный титул, летая на «Корсаре». Вот как вспоминал о боевом дебюте нового истребителя:

Мы получили «Корсары» в конце октября 1942 г. Самолеты были еще «сырыми», их требовалось «довести», прежде чем отправлять в бой. Эскадрилья располагала 24 истребителями и 29 летчиками. До отправки на Тихий океан каждый из нас налетал на «Корсаре» по 20 часов, выполнил одну стрельбу в полете, один ночной полет. Программа подготовки была явно сжатой, однако необходимость присутствия «Корсаров» на Тихом океане ощущалась очень остро. Учиться предстояло в боях. На Гуадалканале базировались истребители F4F «Уайлдкэт», которые с огромным трудом еще могли обеспечить ПВО острова, но принимать участие в наступательных операциях им не позволял недостаточный радиус действия. Японские «Зеро» играл с «Уайлдкэтом» словно кошка с мышкой. Для наступательных операций на Тихоокеанском театре военных действий подходили всего два американских



Кен Уэли с летчиками своего 4-го звена, Гуадалканал, февраль 1943 г. Слева направо: 1-й лейтенант Уильям Джонсон, 2-й лейтенант Кен Уэли. 1-й лейтенант Дин Рэймонд, мастер-сержант Трой Шелтон. Четверка этих летчиков собьет над Соломоновыми островами 27 японских самолетов: Джонсон и Рэймонд по два, Шелтон - три, а Уэли - двадать. Обратите внимание - ниже фонаря кабины «Корсара» бортовой номер «20» написан черной краской. Боевой опыт показал, что цифры черного цвета плохо читаются, поэтому появились бортовые номера белого цвета, которые стали рисовать на средней части фюзеляжа прямо перед опознавательными знаками.



Кен Уэли сидит в кабине истребителя с традиционным для летчика бортовым номером «13», 1 сентября 1943 г. истребитель F4U-1 BuNo 02189 был его любимым самолетом, эту машину разбил другой летчик из эскадрильи VMF-213. Летчики эскадрильи летали на любом исправном самолете в случае, если собственный истребитель не был пригоден к полету. В сентябре 1943 г. Уэли имел воинское звание 1-й лейтенант. 8 февраля 1944 г. аса удостоили Почетной медали Конгресса США и представили к воинскому званию капитан. На истребителе нарисованы фальшивые пулеметные амбразуры - обычная практика для эскадрильи VMF-213. Считалось, что таким образом, можно заставить противника поверить будто бы самолет имеет более мощное, чем на самом деле, вооружение.

истребителя - Локхид Р-38 «Лайтнинг» и Чэнс-Воут F4U-1 «Корсар».

Приказ отбыть на театр военных действий мы получили в первую неделю января 1943 г. Все наши 24 «Корсара» погрузили на палубу авианосца «Китти Хок». Корабль доставил самолеты на Новые Гебриды, в Эспирито-Сантос. После двенадцатидневного пребывания на Гебридах, мы прибыли на Гуадалканал, а 12 февраля 1943 г. состоялся первый боевой вылет. Мы взлетели на рассвете - предстоял полет по маршруту протяженностью 550 миль на сопровождение бомбардировщиков RB4Y (модификация самолета В-24 для ВМС США). Вернулись мы на базу мы к полудню: полет завершился даже раньше, чем планировалось. Через час мы вновь были в воздухе - теперь сопровождали летающую лодку РВУ «Каталина». В бою над Каломбонгара в 200 милях от Гуадалканала были сбиты два истребителя F4F-4 «Уайлдкэт». За первый боевой день двенадцать пилотов «Корсаров» налетали по девять часов.

Сбитыми были лейтенант Джефферсон Дебланк (восемь побед на «Уайлдкэте») из эскадрильи VMF-112 и стэфф-сержант Джеймс А. Фелтон из эскадрильи VMF-121. Последний прежде чем был сбит сам уничтожил пять японских пикирующих бомбардировщиков, державших курс на Гуадалканал. За свой подвиг Фелтон получил Почетную медаль Конгресса.

В ходе этого полета мы приблизились на расстояние всего 50 миль к

крупной базе японских «Зеро». Я с ужасом думал о том, что может быть, если в воздухе появятся японские истребители - все наши летчики не имели боевого опыта, к тому же мы летели на небольшой высоте. Мы могли потерять большинство, если не всех «Корсаров». Удача улыбнулась нам: «Зеро» не появились, а мы благополучно вернулись на Гуадалканал.

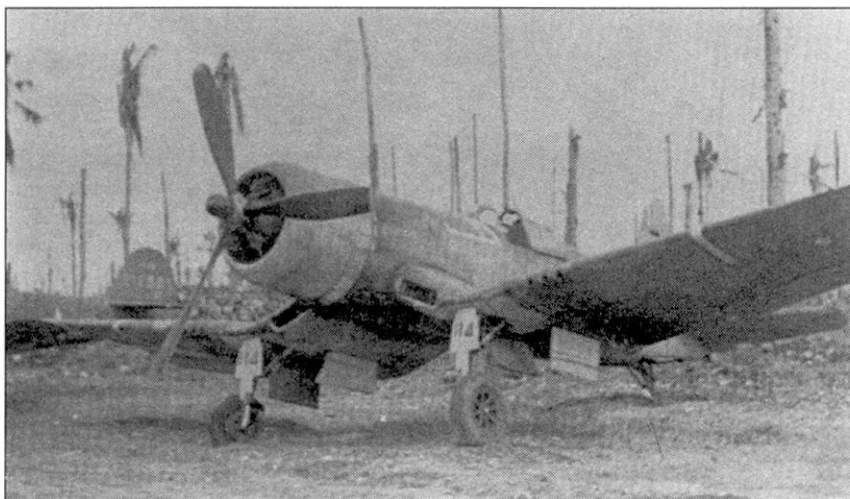
Я подгал, что у нас будет время изучить район полетов, увы мои географические представления о районе так

и остались на прежнем уровне: Тулаги, Саво, мыс Эсперанс и Русселз - вот и все, что я знал. После возвращения перед нами поставили очередную задачу - сопровождать В-24 в налете на стоявшие в порту Буин японские корабли. В двух полетах я летал ведущим третьего звена, но в этом занял свое обычное место лидера четвертого, замыкающего строй, звена. Согласно принятой системе нумерации получалось, что бортовой номер моего самолета должен быть «13». Вопреки суевериям, в дальнейшем на борту всех истребителей на которых я буду летать станет красоваться номер «13». В этом полете нам опять удалось избежать знакомства с «Зеро». Фортуна нам явно благоволила.

Мой первый по-настоящему боевой вылет состоялся 14 февраля. Японцы тогда нас поджидали. Мы вновь эскортировали четырехмоторные «Либерейторы», на сей раз им предстояло нанести удар по аэродрому Кахили. Японская служба наблюдения и оповещения обнаружила наши самолеты задолго до цели. Над Кахили нас встретили «Зеро». В том бою мы потеряли двух парней из нашей эскадрильи, кроме того были сбиты два «Либерейтора», четыре «Лайтнинга» и два одномоторных истребителя Р-40. Японцы потеряли три «Зеро», один из которых столкнулся в лобовой атаке с «Корсаром». Наш первый бой вошел в историю эскадрильи как «Ужасный день Святого Валентина». Аналогичный вылет планировался на утро 15 февраля, но его отменили непосредственно перед взлетом.



Оружейники снаряжают боекомплект к 12,7-мм пулеметам Браунинг, Гуадалканал, июнь 1943 г. вооружение истребителя «Корсар» состояло из шести крупнокалиберных пулеметов Кольт-Браунинг М2 с боекомплектом по 400 патронов на ствол для четырех внутренних пулеметов и по 375 патронов к внешним пулеметам. Суммарный боекомплект составлял 2350 патронов.



На этом самолете Кен Уэли летал 15 августа 1943 г. Самолет получил в бою повреждения, но был отремонтирован. Обратите внимание на бортовой номер «114», продублированный на щитке ниши основной опоры шасси.

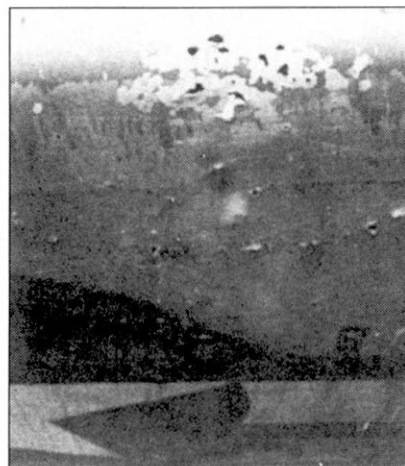


Обломки истребителей «Зеро» и «Корсар». Снимок сделан недалеко от взлетно-посадочной полосы аэродрома Мунда. Эскадрилья VMF-124 базировалась здесь с 14 августа 1943 г. Отсюда летчики обеспечивали высадку десанта в Велла-Лавелла. До марта 1945 г. эскадрильей командовал майор Уильям А. Миллингтон.

Мы первыми получили «Корсары», никто еще не мог объяснить нам сильные и слабые стороны новейших истребителей. Требовалось самим разрабатывать тактику воздушных боев на F4U. Мы знали - вслед за нашей «Корсары» поступят на вооружение множества эскадрилий, летчики которых будут брать пример с нас. Я попросил одного летчика, который добился в первые дни сра-

жения за Гуадалканал впечатляющих результатов, летая на «Уайлдкэте», что он думает о боях с «Зеро». Он ответил кратко: «Тебе не сесть ему на хвост».

Я быстро усвоил, что высота является ключевым фактором в воздушном бою. Кто выше, тот и диктует ход боя. В этом плане летчикам «Зеро» не светило - мы легко делали их в наборе высоты. «Корсар» превосходил «Зеро»



Пробоины в крыле истребителя «Корсар» с бортовым номером «114». Один 20-мм снаряд разорвался внутри левого крыльцевого топливного бака, его осколки посекали носок и нижнюю поверхность крыла. Кен Уэли сумел привести поврежденный самолет в Мунду.

по всем параметрам, за исключением скорости сваливания (у «Зеро» она была меньше) и маневренности в горизонтальной плоскости. Потребовалось время, но мы придумали эффективные приемы воздушного боя с японскими истребителями. Больше в преддверии встречи с «Зеро» я не чувствовал себя жертвой. Я знал, что такое «Зеро» и как с ними бороться. Я знал как стрелять из пулеметов и пользоваться прицелом Mk 8. По сетке прицела, зная размеры «Зеро» было достаточно просто определить дистанцию до цели. Шесть крупнокалиберных пулеметов «Корсара» имели боекомплект по 400 патронов на ствол и скорострельность 800 выстрелов в минуту. В патронных лентах патроны с зажигательными пулями чередовались с патронами с бронебойными и с трассирующими пулями. За двухсекундную очередь пулеметы выпускали 150 патронов, а «Зеро», подобно большинству японских самолетов, не имел ни бронирования, ни протектированных топливных баков. В конструкции планера самолета наряду с алюминием применялся магний. Магний и вытекшее из пробитого бака топливо - чертовски огнеопасная смесь! Представьте себе в какой факел могли превратить японский самолет 30-40 хороших попаданий!

Истребитель F4U-1 «Корсар» с бортовым номером «4» имел собственное имя «Му Вонпие». Снимок сделан на аэродроме Мунда в августе 1943 г. Самолет тогда принадлежал эскадрилье VMF-124, ранее, скорее всего, истребитель находился на вооружении эскадрильи VMF-213. На носках плоскостей крыла нарисовано по два фальшивых пулеметных порта.





Звено «D» (5-й2 звено) эскадрильи VMF-124, слева направо: 1-й лейтенант Ховард Дж. Финн (6 побед), 1-й лейтенант Мервин Л. Тэйлор (1,5 победы), командир звена кэптен Уильям И. Кроу (7 побед), 1-й лейтенант Том Р. Матц (3 победы). Финн принимал участие в самом первом воздушном бою, проведенном летчиками эскадрильи. Финн увлекся погоней за одиночным «Зеро», отбился от группы, после чего был атакован несколькими японскими истребителями. Американцу пришлось уходить под защиту воздушных стрелков бомбардировщиков В-24 «Либерейтор».

Однажды я закрутился с «Зеро» в собачьей схватке и потерял скорость, а на малых скоростях японец имел преимущество. Мне сильно повезло - я уцелел. Всего я уничтожил 21 японский самолет, 17 из них были «Зеро», в воздушных боях я сбил пять самолетов противника. Меня самого сбивали трижды, причем всегда внезапно - я не видел противника. Думая, что и японские летчики, которых сбил я, также не видели. Когда на Тихий океан стали прибывать вооруженные «Корсарами» эскадрильи, то мы могли уже кое-чему научить новичков.

К июлю-августу 1943 г. на Соломоновых островах уже имелось восемь оснащенных «Корсарами» эскадрилий. Наш первый «тур» на войну продолжался примерно семь месяцев: первый боевой вылет состоялся 12 февраля 1943 г., последний - 7 сентября. За это время мы сбили 68 самолетов противника, боевые и небоевые потери в «Корсарах» составили 30 машин; в боях погибло 11 летчиков, трое не справились с управлением при маневрировании в бою и разбились, еще четверо пропало без вести. Среди погибших пилотов был первый командир эскадрильи майор Гиз, он не вернулся

из боевого вылета 14 мая 1943 г.

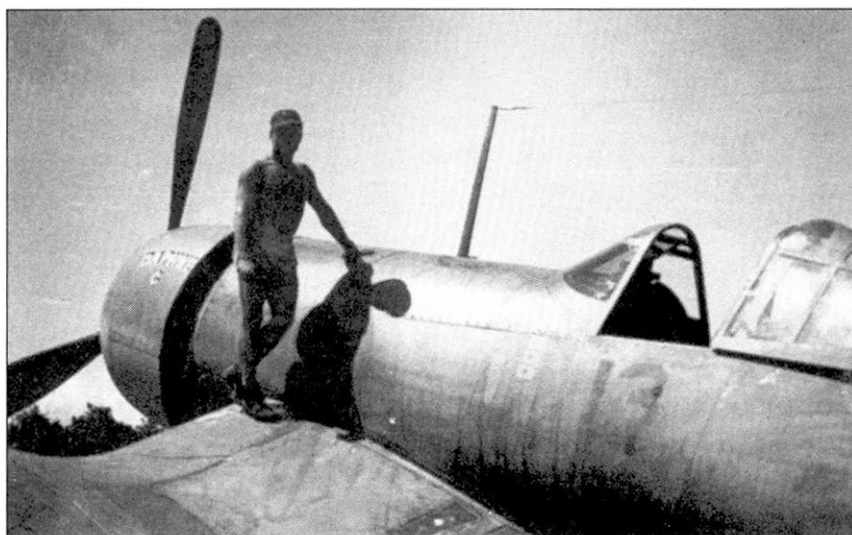
Свою первую победу в воздушном бою я одержал 1 апреля 1943 г. Мы патрулировали воздушное пространство между Русселлоом и Паттерсон-Филд. Два часа мы летали челноком между двумя крайними точками райо-

на патрулирования, прежде чем нам на смену пришла шестерка «Лайтнингов». Я развернул свою восьмерку «Корсаров» на курс, ведущий к Гуадалканалу. Менее чем через минуту на «Лайтнинги» навалилась группа «Зеро». Нас никто не предупредил о появлении японских самолетов - наземных РЛС обнаружения воздушных целей мы пока в этом районе не имели. Скорее всего, летчики «Зеро» воспользовались облачностью, чтобы укрыться от наблюдателей службы оповещения. Проблему японских истребителей следовало решать немедленно самым решительным способом. Бросив взгляд через левое плечо, я с удивлением увидел, что «Лайтнинги» встали в оборонительный круг. Я немедленно приказал своим парням изготавиться к атаке: проверить оружие, переключить подачу горючего на основной топливный бак - топливо из резервных баков следовало поберечь для возвращения на Гуадалканал.

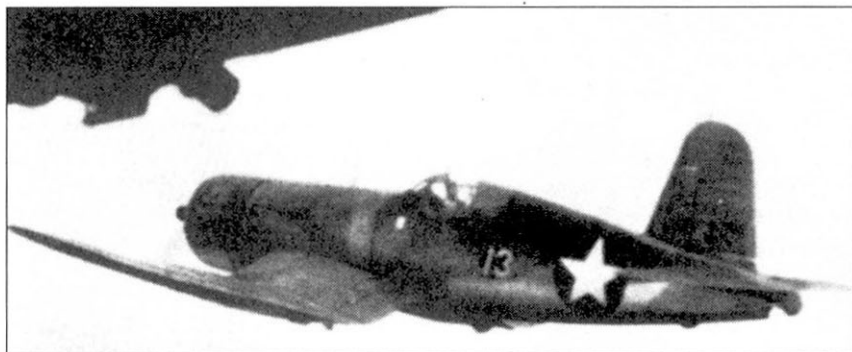
Когда мы подошли к месту боя, «Зеро» и «Лайтнинги» сцепились в единый клубок. Мы продолжали набирать высоту над районом боя. Внезапно чуть правее прямо по курсу появился «Зеро». На доли секунды я оказался заморожен зрелищем эстетически прекрасного самолета с чистыми аэродинамическими формами. Но мы были здесь как раз для того, чтобы сбивать эти красивые машины. Я взял упреждение для стрельбы - японец заложил вираж. Я находился внутри его виража, дал очередь, но промахнулся. Мой ведомый лейтенант Раймонд, открыл огонь одновременно со мной. Раймонд стрелял удачнее - «Зеро» вспыхнул. В этот момент я заметил еще один «Зеро»



Истребитель F4U-1 из эскадрильи VMF-213 установлен на катапульте эскадренного авианосца «Копахи», 29 марта 1943 г. Кэптен Джеймс Капп вспоминал: «Когда мы прибыли на Новую Каледонию на борту эскадренного авианосца, то обнаружили, что длины палубы сравнительно небольшого корабля не хватает для взлета наших истребителей. На авианосце была катапульты, но мы не имели ни малейшей информации о том как поведет себя самолет при старте с катапульты. Все завершилось сравнительно благополучно - только один «Корсар» из-за отказа двигателя рухнул в воду перед форштевнем авианосца».



Капитан Капп позирует на крыле истребителя F4U-1 BuNo 02350 с бортовым номером «7» и собственным именем «DAPHNE C». На этом самолете Капп 15 июля 1943 г. одержал две свои первые победы. Ниже фонаря кабины на борту фюзеляжа заметен старый бортовой номер «13». Ранее на самолете летал Кен Уэли, очень любивший бортовые номера «13».



Редкий снимок - истребитель F4U-1 сопровождает в боевом вылете бомбардировщик В-24; снимок сделан воздушным стрелком «Либерейтора». Вполне возможно, что на «Корсаре» летел Капп или Уэли.

- прямо на 12 часах! Японский летчик не видел меня, поэтому сбить «Зеро» большой проблемы не составило.

Мы начали действовать с острова Мунда вечером 14 августа. На следующий день в третьем боевом вылете я возглавлял шестерку, мы прикрывали высадку десанта в Велла-Лавелла. Требовалось не допустить удара японской авиации по силам десанта. С эсминца охранения поступило предупреждение: «Ред уан, с севера курсом на запад идут бандиты, много бандитов». Я ответил Роджер (жаргон - понял, дескать). Запросите Мунду о помощи». У меня по-

Джим Капп верхом на фюзеляже своей «DAPHNE C». 11 сентября 1943 г. Капп одержал в воздушном бою свои пятую и шестую победы: сбил «Тони» и «Зеро». На следующий день в ходе налета на аэродром Кахитли, Капп уничтожил на земле десять самолетов противника, а в порту - две баржи. Капп сбил 12 японских самолетов, прежде чем сбили его самого. В свой последний вылет ас ушел на F4U-1 BuNo 03803.

чти иссяк запас кислорода, поэтому забраться высоко я возможности не имел. Пришлось дать команду лезть на потолок командиру второго звена капитану Уэлли Зиглеру (5,333 победы). Внизу остался сам и мой ведомый. Когда японские самолеты приблизились, я атаковал снизу пикирующие бомбардировщики «Вэл» и сбил пару, прежде чем на меня навалился «Зеро». Японец

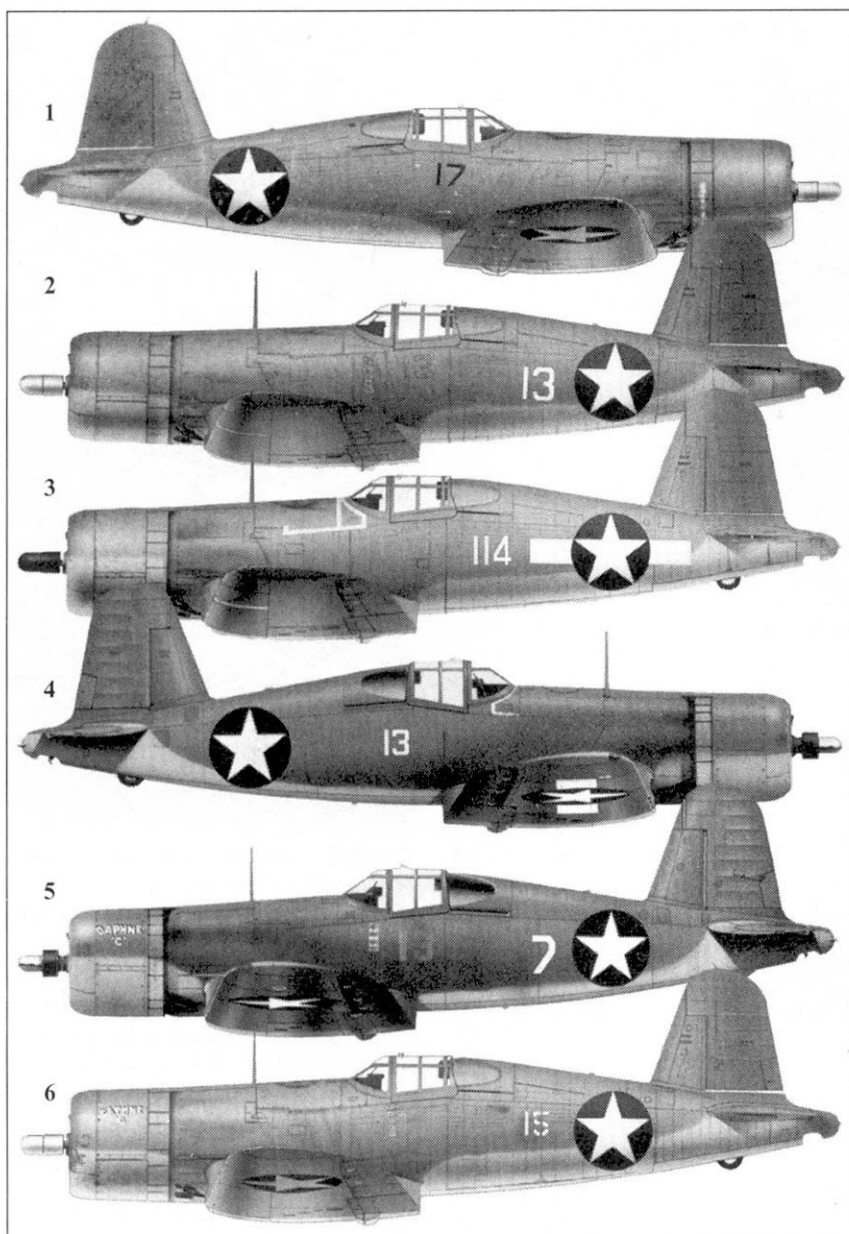


Джим Капп позирует в стандартной униформе Соломоновых островов - бейсболке и плавках. Ас окрестил свой истребитель F4U-1 с бортовым номером «7» по имени своей жены Дафни Капп «DAPHNE C».

зашел в хвост, летчик выпустил удачную очередь из пушки: в мой «Корсар» попало несколько снарядов, один из них пробил левый крыльевой топливный бак, к счастью бензин не вспыхнул.

Не оставалось ничего другого, как скрыться в облачности, после чего взять курс на базу. В облачности самолет попал в штопор. Из блоков я вывалился в перевернутом положении с креном в 45 градусов. Ощущения - будто бы находишься в кратере извергающегося вулкана. Элеронами я вывел истребитель в горизонтальный полет. До Мунды я дотянул, только самолет





1. Истребитель F4U-1 «черный 17» 1-го лейтенанта Ховарда Дж. Финна, эскадрилья VMF-124, Гуадалканал, февраль 1943 г.

На этом самолете Финн летал 14 февраля 1943 г., в «ужасный день Святого Валентина». Финн отбился от своей группы в погоне за одиночным «Зеро» и попал под удар нескольких японских истребителей. Летчик «Корсара» сумел пристроиться к бомбардировщикам В-24 «Либерейтор», имевшим мощное оборонительное вооружение. Бортномер на фюзеляже истребителя написан в «раннем» стиле, характерном для начального периода пребывания эскадрильи на театре военных действий. «Корсар» окрашен по двухтонной схеме: верхние поверхности - серо-голубые, нижние - светло-серые. Нижние поверхности складывающихся частей плоскостей крыла также покрашены в серо-голубой цвет.

2. Истребитель F4U-1 «белый 13» BuNo 02350 2-го лейтенанта Кеннета А. Уэлиша, эскадрилья VMF-124, Мунда, август 1943 г.

Бортномер «13» изображен на борту фюзеляжа перед опознавательным знаком. Затертые номера «13» едва заметны на борту фюзеляжа ниже фонаря кабины и на капоте двигателя сразу за втулкой несущего винта. Ранее тактические номера наносились ниже фонаря кабины и на капоте двигателя. Командир эскадрильи VMF-124 майор Гизе закрепил за пилотами постоянные самолеты, а хза самолетами - постоянных техников.

3. Истребитель F4U-1 «белый 114» 2-го лейтенанта Кеннета А. Уэлиша, эскадрилья VMF-124, Мунда, август 1943 г.

На изображенном здесь самолете Уэлиш в бою 15 августа 1943 г. над Велла-Лавелла сбил два «Вэла» и один «Зеро». В ряде изданий ошибочно указывается, что данный истребитель имел заводской номер 02350, однако «Корсара» с таким BuNo на Мунде

не было. Номер машины пока установить не удалось, однако совершенно точно известно - тактический номер «114» не повторяет в данном случае три последних цифры заводского номера истребителя.

4. Истребитель F4U-1 «белый 13» 2-го лейтенанта Кеннета А. Уэлиша, эскадрилья VMF-124, острова Руссель, сентябрь 1943 г.

Уэлиш летал на изображенном здесь истребителе в конце своего третьего тура. После завершения командировки ас служил инструктором на авиабазе Джэксонвилл. В апреле 1945 г. Уэлиш вернулся на фронт в составе эскадрильи VMF-222.

5. Истребитель F4U-1 «белый 7» «DAPHNE C» BuNo 02350 капитана Джеймса Н. Каппа, эскадрилья VMF-213, Гуадалканал, июль 1943 г.

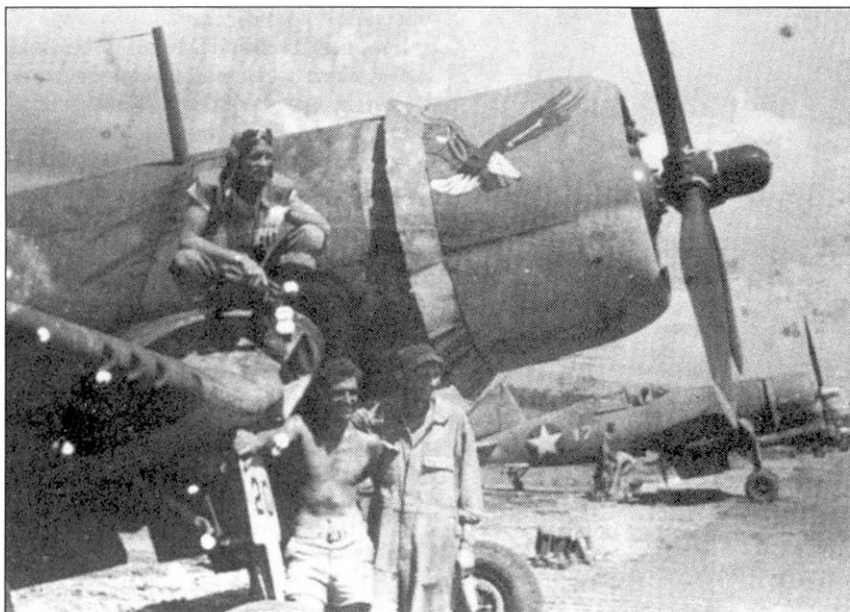
На изображенном здесь истребителе Капп в воздушном бою 15 июля 1943 г. сбил бомбардировщик «Бетти» и истребитель «Зеро». Ранее самолет имел бортовой номер «13», он просматривается на борту фюзеляжа ниже фонаря кабины и на капоте двигателя. Обратите внимание на четыре отметки о победах в воздушных боях.

6. Истребитель F4U-1 «белый 15» «DAPHNE C» BuNo 03829 капитана Джеймса Н. Каппа, эскадрилья VMF-213, Мунда, сентябрь 1943 г.

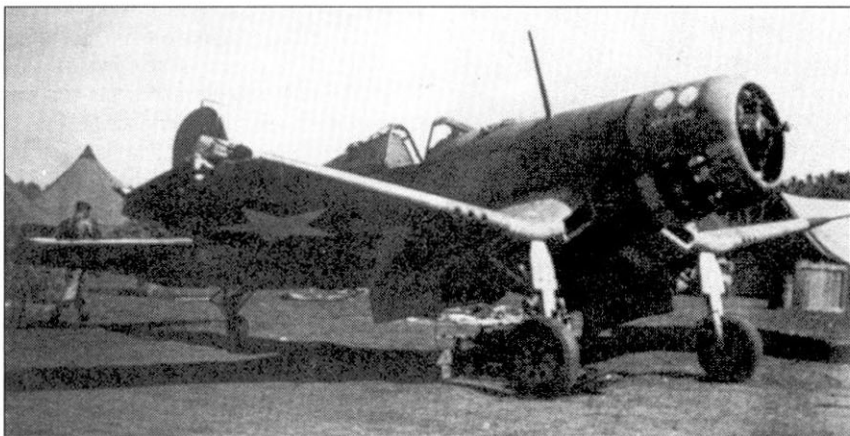
На самолете BuNo 03829 капитан Капп 11 сентября 1943 г. сбил «Тони» и «Зеро», доведя свой личный счет до семи побед. Обратите внимание - на капоте двигателя просматривается тактический номер «13», возможно капот ранее стоял на самолете с серийным номером 02350.

восстановить здесь не удалось: «Корсар» разобрали на запасные части для ремонта других машин. Один 20-мм снаряд, выпущенный пушкой «Зеро», проделал дыру в главном лонжероне крыла и перебил магистраль гидросистемы. В полевых условиях наши техники плоскости крыльев не меняли. Несмотря на то, что соотношение в воздушном бою было 6:1 в пользу противника, мы сорвали налет «Вэлов».

К концу августа мы вернулись на Гуадалканал. К этому времени здесь уже находилось восемь эскадрилий «Корсаров», прибыли дополнительные подразделения «Лайтнингов» и Р-40 из состава ВС. Теперь мы могли показать японцам настоящее шоу. Наша эскадрилья в полном составе 30 августа сопровождала бомбардировщики. Когда мы подвергались атаке «Зеро», я опять не смог набрать высоту - отказал турбокомпрессор. Пришлось делать посадку на остров Мунда, где я сменил свой «Корсар» на машину из эскадри-



1-й лейтенант Фой Р. «Пончо» Гэрисон позирует на крыле истребителя F4U-1 с бортовым номером 20". 30 июня 1943 г. Гэрисон сбил два «Зеро». «Корсар» Гэрисона зажгли истребители «Зеро» 17 июля 1943 г., летчик погиб.



На истребителе F4U-1с бортовым номером «11» и собственным именем «Defabe» летал на Гуадалканале 1-й лейтенант Джордж С. «Йоги» Дефабио. Дефабио сбил два «Зеро» 30 июня и еще по одному 11 и 17 июля 1943 г. В одном из вылетов на штурмовку наземных целей огнем зенитной артиллерии на его самолете оторвало кусок крыла длиной 46 дюймов. Буквально «на честном слове и одним крыле» Дефабио «летел, ковыляя во мгле», но все-таки добрался до дома. На снимке видно обрванное зенитками крыло истребителя.

льи VMF-215. Я взлетел и присоединился к своей группе. Недалеко от побережья Велла-Лавелла японцы сбили один В-24, из экипажа «Либереитора» не спасся никто. Одна «Аэрокобра» также была сбита. Я сцепился с парой «Зеро», к которым вскоре присоединилось еще четыре истребителя. Японцы взяли мой «Корсар» в коробочку. Оторваться от преследователей я сумел только на предельной малой, на уровне волны, высоте. Двигатель работал с перебоями, но я все же рассчитывал дотянуть до Мунды. Увы, мотор встал, пришлось прыгать совсем недалеко от берега Велла-Лавелла. Меня спас экипаж торпедного катера типа «Хиггинс». Кампанию составил парень, выпрыгнувший из «Аэрокобры».

В моем звене чаще всего летали 1-й лейтенант Джонстоун, 1-й лейтенант Раймонд и стэфф-сержант Трой. В самых горячих схватках ведомым у меня был Джонстоун. Я сбил больше других самолетов противника, обычное дело - командир звена всегда атакует первым. Джонстоуна сбил «Зеро» 1 апреля, но мой товарищ успел выпрыгнуть из горящего «Корсара». Летчик удачно приводнился, а через день уже был на Гуадалканале. Ко мне вернулся надежный и верный ведомый, Джонстоун не однажды спасал мне жизнь.

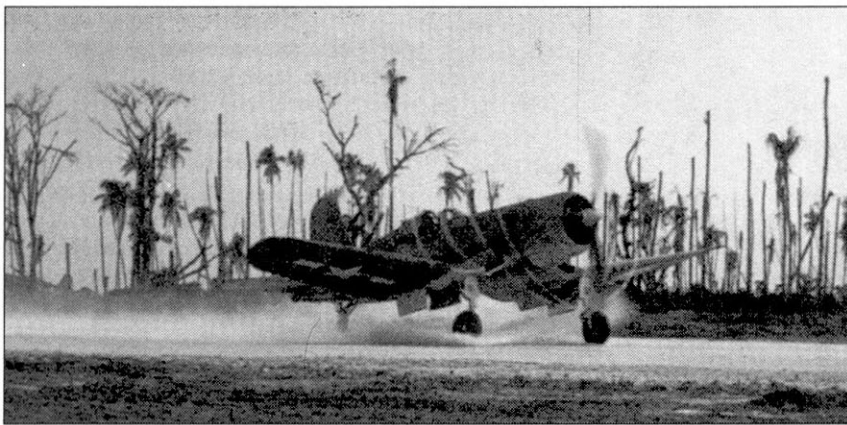
12 августа мы сопровождали бомбардировщиков, в том полете Джонстоун снял с хвоста моего «Корсара» японский «Зеро». Японец все же успел выпустить очередь - семь 20-мм снаря-

дов и 37 пуль винтовочного калибра. Мой «Корсар» загорелся, кабина наполнилась дымом. «Боже, только не здесь!» - воскликнул я, слишком хорошо зная, ЧТО делают японцы с пленными летчиками. Все же я стал готовиться к прыжку с парашютом. Открыл фонарь - дым сразу вытянуло из кабины набегающим потоком воздуха. Я пристроился к группе «Либереиторов» в надежде дотянуть под прикрытием мощного оборонительного вооружения бомбардировщиков до аварийной полосы в Сеги на Новой Джорджии. Управлять истребителем было очень тяжело, но я все же сел в Сеги.

Ховард Финн, 1-й лейтенант из той же эскадрильи VMF-124, также стал асом, летая на «Корсаре». Он так рассказывал о своем боевом опыте:

Первым самолетом противника, который я сбил стал бомбардировщик «Бетти». Его я завалил 10 июня 1943 г. В тот день нам сопутствовала удача: мы оказались в нужное время в нужном месте. Ночью один наш транспорт получил попадание торпеды, теперь он двигался со скоростью не более 2-3 узлов. Береговой наблюдательный пост информировал нас о трех японских бомбардировщиках в 100 милях от нас. Мы завершили третий круг над районом патрулирования, когда японские самолеты подошли на дистанцию визуального обнаружения. Я качнул крыльями истребителя, чтобы привлечь внимание кэптана Эрла Кроу (7 побед) к бомбардировщикам противника. Он меня понял, мы устремились в атаку. Я сбил один «Бетти», с двумя другими разделились летчики моего звена. Это был очень успешный вылет - мы не допустили атаки вражескими бомбардировщиками поврежденного транспорта. Судно с ценным грузом на борту удалось отбуксировать в Тулаги.

Моя вторая победа в воздушном бою стала воистину удивительной. 16 января японская авиация предприняла массированный налет на Гуадалканал. Никто не успел взлететь на отражение налета. В это время у нас заканчивалось время патрулирования. Меня, Эрла Кроу и Тома Матца земля срочно направила в район порта Тулаги. Кроу первым обнаружил противника: «Бандиты внизу, над самой водой». Мы спикировали к океану, где напоролась на группу «Зеро». Я пристроился в хвост одного японского истребителя. Точные очереди пулеметов «Корсара» зажгли «Зеро». Затем я атаковал «Вэл», воздушный стрелок бомбардировщика отстреливался отчаянно, но я сбил «Вэл». Пикирующие бомбардировщики из-за неубирающихся опор основных шасси имели низкую



«Корсар» взлетает с полосы аэродрома Мунда, 26 августа 1943 г. Японские рейдеры осуществляли беспокоящие налеты на аэродром почти каждую ночь.



1-й лейтенант Уилбур Дж. «Гас» Томас сфотографирован на фоне своего истребителя F4U-1 с бортовым номером «10» и собственным именем «GUS'S GOPHER». Томас являлся самым результативным летчиком эскадрильи VMF-213, на его счету значилось 18,5 побед. Первые четыре победы он одержал в одном боевом вылете 30 июня 1943 г. Опытнейший летчик погиб в авиакатастрофе 28 января 1947 г.

скорость полета. Я мог диктовать место и дистанцию боя. У экипажей «Вэллов» не имелось шансов на удачу в бою с «Корсарами».

Когда мы только начали воевать, у японцев еще оставались опытные летные кадры. Эти летчики владели «Зеро» блестяще, они крутили виражи с очень малыми радиусами. Даже «Вэл» однажды заложил такой вираж, что с трудом удержался у него на хвосте. Низкая скорость не позволила бомбардировщику ускользнуть - я все-таки сбил его. В феврале 1943 г. мы дрались с опасным противником, но затем профессиональный уровень японских летчиков в массе стал снижаться, их действия стали предсказуемыми, а разнообразие типов маневров уменьшилось. Нередко, обнаружив наше приближение, японцы боевым разворотом уходили от схватки. Я не сомневаюсь, что летом 1943 г. японцы потеряли много опытных летчиков. Восполнить эти кадры противник не смог до конца войны.

«Корсары» прибывают

Истребительные эскадрильи корпуса морской пехоты США перевооружались «Корсарами» по мере поступления самолетов. Из США на Тихий океан прибывали новые подразделения, сменяя оснащенные «Уайлдкэттами» эскадрильи. Вслед за эскадрильей VMF-124 в Юго-Восточной Азии появились эскадрильи VMF-213, -121, -112, -221, -122 и VMF-214. Последней в начале июля «Корсары» получила VMF-123, с этого момента все истребительные подразделения корпуса морской пехоты США воевали только на «Корсарах». В бесчисленных воздушных боях летчики этих эскадрилий сбивали большое число японских самолетов, многие пилоты стали асами. Эскадрилья VMF-213 майора Бритта прибыла в Эспериту-Санто 2 марта. Тогда на вооружении подразделения еще находились «Уайлдкэты», но в первый боевой вылет летчики подраз-

деления пошли уже на «Корсарах». Капитан Джеймс Н. Капп по количеству сбитых самолетов (13 побед) стал третьим в эскадрилье. Капп трижды совершал «туры» в пекло воздушных сражений над Тихим океаном.

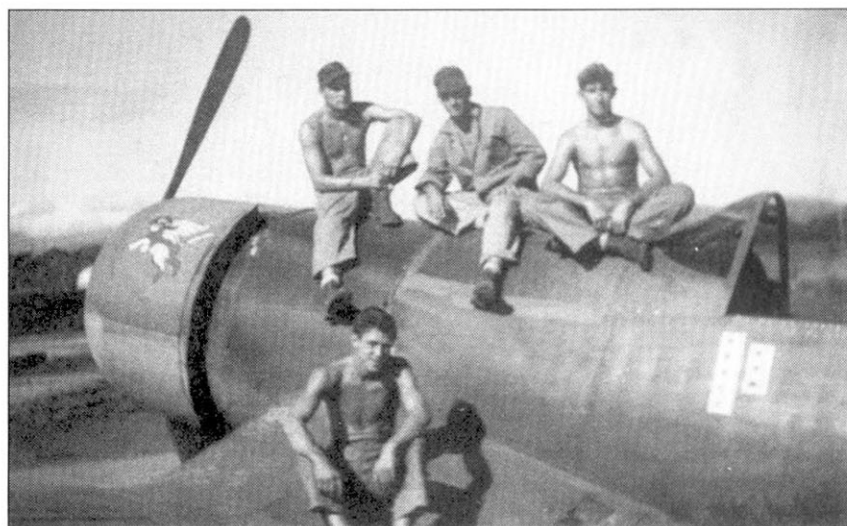
Шансов полетать на новом истребителе фирмы Чэнс-Воут у нас было немного. «Корсарами» на Гуадалканале была вооружена всего одна эскадрилья, ощущалась острая нехватка запасных частей - ближайший склад находился на территории Соединенных Штатов. Нам выделили для переучивания три аэроплана, но вскоре все они оказались прикованными к земле из-за проблем с запасными частями. Мы прибыли на юг до зубов оснащенными узлами и агрегатами к «Уайлдкэтам», из них ничего, даже стартеры к двигателям, не годилось для установки на «Корсар». Лейтенант Хэртсок и лейтенант Кюн из эскадрильи VMF-124 предоставили нам всю возможную информацию об опыте боевого применения новых истребителей. С их помощью, а также после упорного изучения инструкций, мы вскоре сумели ощутить себя достаточно компетентными для пилотирования «Корсаров» летчиками.

После успешной сдачи зачетов на знание материальной части и инструкций по технике пилотирования нас направили на Новую Каледонию за новенькими истребителями. Самолеты доставил из Штатов небольшой авианосец, ни один «Корсар» еще не был облетан после океанского перехода корабля. Как только истребители перевезли на аэродром Тонтоута-Филд, о. Новая Каледония, у нас начались проблемы. Выяснилось, что никто из механиков толком не знает как обслуживать истребители F4U. Через неделю был получен приказ возвращаться на Гуадалканал, мы смогли принять только шесть из 28 доставленных авианосцем «Корсаров».

Гуадалканала мы достигли 1 апреля, действовать нам предстояло с «взлетно-посадочной полосы №1». Четырнадцать изрядно потрепанных «Корсаров» нам передали из эскадрильи VMF-124. Осмотрев их, большинство пришло к неутешительному выводу: должно очень сильно повезти, чтобы от земли оторвалось хотя бы восемь из четырнадцати «Корсаров».

Первым делом мы занялись изучением географии центральной части архипелага Соломоновы острова - процесс был достаточно простым, поскольку каждый остров имел неповторимую индивидуальную конфигурацию. Знать район боевых действий следовало хотя бы для того, чтобы в случае чего не совершить вынужден-

Механики позируют на самолете «GUS'S GOPHER». На капоте двигателя изображен персонаж диснеевского мультфильма, на борту фюзеляжа ниже кабины - восемь отметок о победах в воздушных боях. На Соломонах в составе эскадрильи VMF-213 Томас одержал 16,5 побед, еще два «Зеро» он сбил 16 февраля 1945 г.

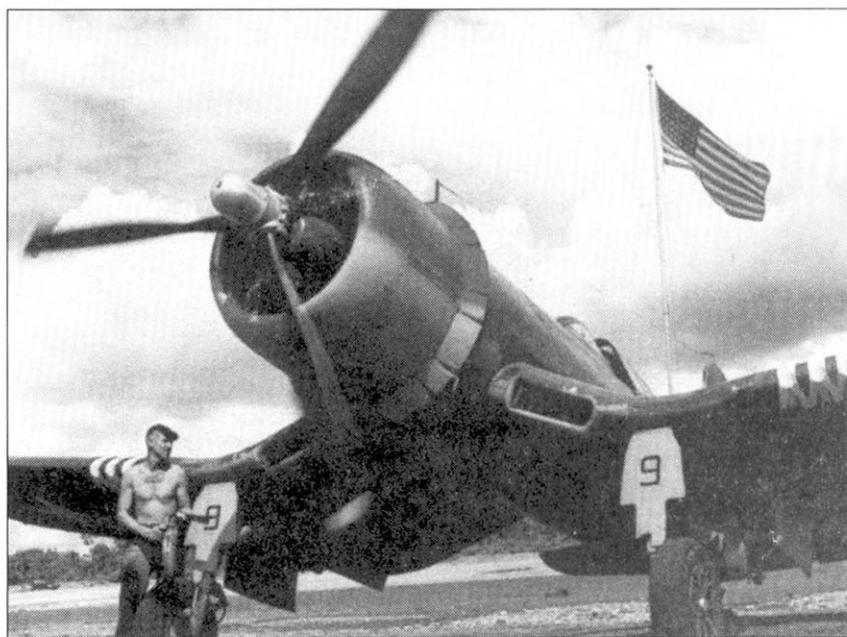


ную посадку на территории, контролируемой японцами. Японские гарнизоны островов были малочисленны, располагались они, чаще всего, на побережье. Тогда японцы еще доминировали в северной и западной частях Соломонов. Через весь архипелаг, от Гуадалканала до Бугенвилля, пролегла «Щель» - пролив длиной 350 миль и шириной 70 миль. В южной части Щели лежал Гуадалканал с авиабазой Хендерсон-Филд и истребительными полосами. Еще один наш аэродром находился на острове Русселл, лежащем в 70 милях от Хендерсон-Филда. Затем шла группа островов Новая Джорджия, здесь на острове Мунда также имелась взлетно-посадочная полоса. Дальше шли острова Рендова, Коломбангара, Велла-Лавелла, Шортлендс и, наконец, Бугенвилль. В северной части Щели находились Тулаги-Харбор в группе островов Флорида, остров Сан-Кристобаль с портом Роката-Бэй. Бугенвилль вызывал особый интерес - здесь находился крупнейший на Соломонах японский аэродром в Кахили. В заливе рядом с аэродромом имелись причальные сооружения, из этого залива осуществлялось снабжение всех японских гарнизонов в архипелаге. На острове Балалди, расположенном в заливе, была построена взлетно-посадочная полоса для истребителей.

Майор Бритт учил нас тактическим приемам, стандартным для любой истребительной эскадрильи авиации корпуса морской пехоты, тем не менее своя интерпретация в тактике существовала в каждом подразделении. Различия касались прежде всего дисциплины полетов, методам руководства боем со стороны командира. Летный состав эскадрильи VMF-213, пожалуй, готовился к бою дольше, чем в любом другом истребительном подразделении корпуса морской пехоты США, переброшенном на Соломоновы острова. Мы успели хорошо слетаться. Пара держалась в воздухе, словно единое целое. Мы знали чего ждать от каждого летчика. Ведомый должен абсолютно доверять своему командиру. При полете ночью или в плохую погоду самолет ведущего является для ведомого единственным пилотажным



В кабину «Корсара» BuNo 02288 с бортовым номером «9» садится майор Грегори Дж. Вейссенбергер. Вейссенбергер сменил в должности командира эскадрильи погибшего майора Уэйда Х. Бритта. Самолет Бритта на взлете выкатился с полосы, протаранил два истребителя на стоянке и взорвался.



Пропагандистский снимок истребителя майора Вейссенбергера. Воздушный винт только начал раскручиваться, у левой опоры шасси с огнетушителем в руках стоит механик. Обратите внимание на заклеенные лентами пулеметные порты в передней кромке крыла. Тканевые ленты предотвращали попадание пыли в стволы пулеметов на рулежке и взлете. Створки капота двигателя полностью открыты, чтобы предотвратить перегрев мотора на взлете.



«Корсар» майора Вейссенбергера только что оторвался от взлетной полосы, Гуадалканал, июнь 1943 г. Асом Вейссенбергер стал 18 июня 1945 г., когда сбил «Зеро» - пятая и финальная победа майора.

инструментом. Обязанность ведомого беречь в бою ведущего пуще себя.

В нашей эскадрилье имелось 30 летчиков, три звена по восемь пилотов в каждом плюс запасные летчики в каждом звене. Звено делилось на две четверки. Из-за нехватки самолетов и особенностей боевых действий мы чаще всего летали на задания четверками. Позже, по мере удовлетворения потребностей в «Корсарах», изменился характер воздушных операций, они приобрели больший размах. В наряд на день стали выделяться все три звена эскадрильи, тем не менее мы не раз не летали группой, в которой было бы больше 16 «Корсаров». Теперь стала проявляться другая причина, ограничивающая масштабы действий эскадрильи: мы имели достаточно истребителей, но мало летчиков! Боевой порядок четверки имел ярко выраженное пространственное положение. Ведомый командира четверки летел сзади ниже со сдвигом вправо относительно самолета ведущего. Вторая пара шла в таком же строю сзади и ниже первой, со сдвигом влево относительно ведущей пары. Подобное боевое построение обеспечивало летчикам хороший суммарный обзор воздушного пространства по всем секторам.

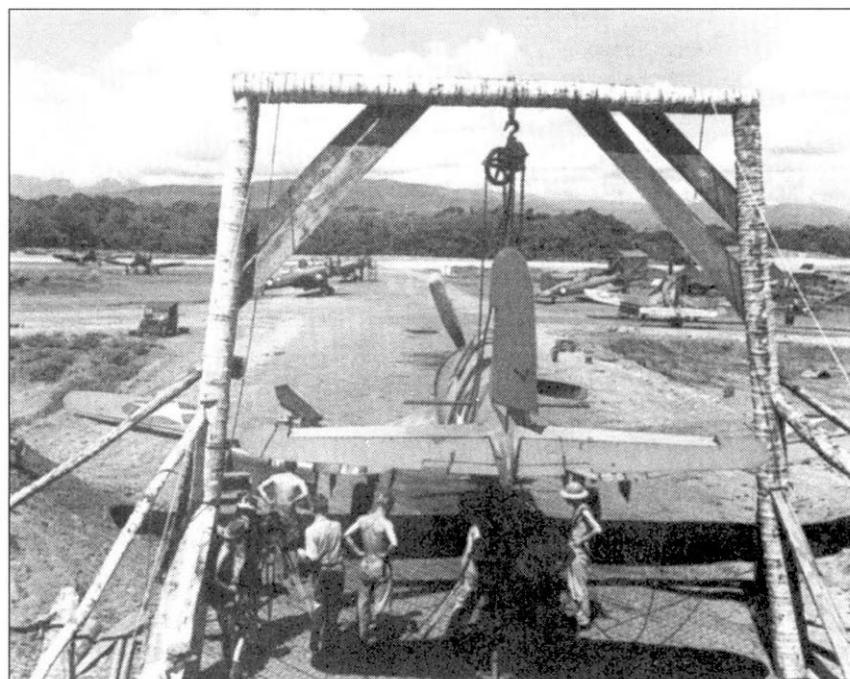
При выполнении заданий по сопровождению бомбардировщиков на первый план выходила дисциплина полета. Вариантов построения группы истребителей сопровождения существовало несколько. Наибольшее внимание уделялось защите тяжелых самолетов от атак сверху и из задней полусферы. Иногда выделялись самолеты для отражения вероятных лобовых атак, в этом случае группа прикрытия занимала место как можно ближе к охраняемым самолетам выше и ниже их. Открывать огонь разрешалось только когда противник подойдет вплотную. Ни в коем случае не разре-

шалось преследование выходящих из атаки истребителей противника, даже если они были подбиты или горели. Для настоящего летчика-истребителя наблюдать как из-под носа ускользает почти сбитый самолет противника - огромная мука. Нельзя сказать, что у звена, которое прикрывала бомбардировщики на удалении 1000-2000 футов работа была более увлекательная, чем у пилотов группы непосредственного сопровождения. С одной стороны им разрешалось первыми атаковать приближающиеся самолеты противника, с другой - запрещалось ввязываться в длительный воздушный бой или преследовать выходящих из боя японцев.

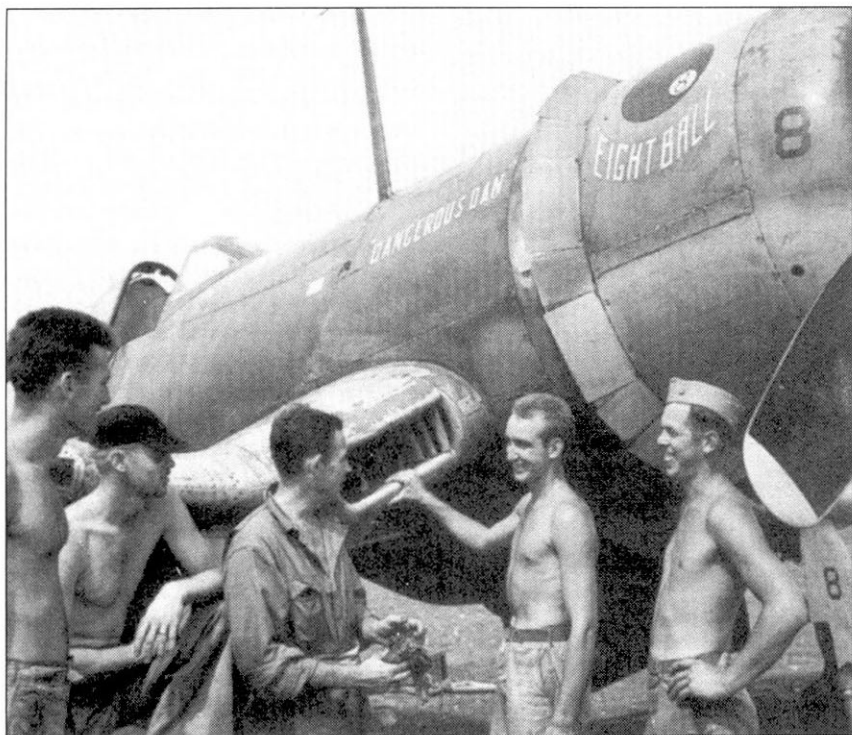
Мне достался надежный истребитель, за которым очень хорошо следи-

ли закрепленные за самолетом техники. Так, двигатель моего «Корсара» проработал без переборки более 300 часов, хотя повсеместно моторы чистили после 60-часовой наработки. Лишь однажды, в первом боевом вылете, меня подвел карбюратор, после чего мотор встал. В то утро перед нами стояла задача прикрыть медлительные пикирующие бомбардировщики «Даунтлесс» в налете на остров Мунда. Скорость бомбардировщиков не превышала 120 миль/ч, нам же, чтобы удержаться в одном строю с «Даунтлессами» пришлось почти полностью убрать газ. Через два часа такого полета карбюратор двигателя моего истребителя вышел из строя. Я потерял несколько тысяч футов высоты и массу времени, прежде чем смог запустить двигатель. Все это время ведомый страховал меня от возможных атак неприятеля.

25 апреля майор Пейтон повел свое звено на штурмовку острова Мунда. По пути домой он обнаружил примерно в 10 000 футах выше большую группу японских истребителей и бомбардировщиков. Наши истребители были вынуждены атаковать, еще не успев набрать высоты - противник заметил «Корсары». Первым атаковал лейтенант Эскарт из второй четверки, лейтенант Пик подбил одного «агрессора», прежде чем его самолет получил попадание в двигатель. Пики пришлось выйти из боя, после чего взять курс домой. Майор Пейтон и лейтенант Веддер (6 побед) не теряли надеж-



Выверка прицела и пулеметов на истребителе F4U-1 с бортовым номером «5» из эскадрильи VMF-213. Подобную юстировку требовалось проделявать регулярно, поскольку жесткость крепления пулеметов была недостаточной, в полетах они смещались. Обычно пулеметы монтировали таким образом, чтобы их траектории сходились на удалении 450 метров ярдов от самолета.



Истребитель F4U-1 с бортовым номером «8» и собственным именем «Eight Ball/Dangerous Dan». С правого борта ниже кабины на борту этой машины имелась одна отметка о победе в воздушном бою, кто из летчиков одержал эту победу установить не удалось.

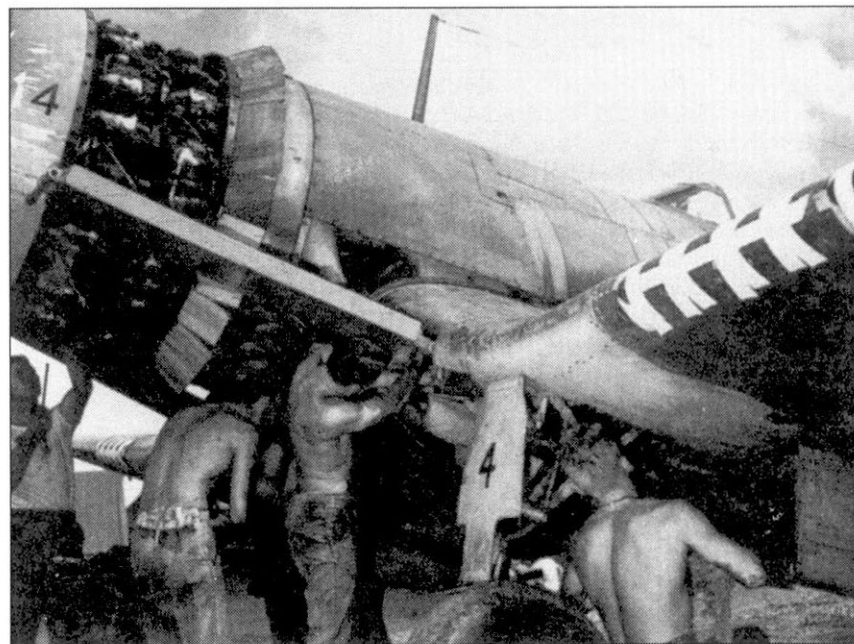
ды набрать высоту. При выполнении этого маневра самолет Веддера был сбит. Лейтенант выпрыгнул с парашютом, вернулся он в эскадрилью через несколько дней со сквозным пулевым ранением в бедре. Майор Пейтон вернулся домой как положено - по воздуху на «Корсаре», но в его самолете насчитали 82 пробоины. Пейтон с парнями сорвал налет группы бомбардировщиков, которые сопровождали семь истребителей «Зеро».

11 мая нам на смену прибыла эскадрилья VMF-124, по этому поводу мы устроили хороший праздник. Штабисты приказали уgomониться к полуночи. Тем не менее, на утро самые стойкие сильно «болели» - слишком долго мы жили на крекерах и прочих «вкусностях» из рациона «К», отвыкли от настоящей пищи, но и от живительной огненной влаги конечно.

После шестинедельного отдыха в Австралии эскадрилья VMF-213 снова вернулась на Гуадалканал - второй тур на войну. Капитан Капп продолжает:

Мы знали, что скоро начнется кампания за острова Рендова и Мунда, а нам предстоит принять в ней самое живое участие. Теперь мы меняли парней из эскадрильи VMF-124. Командование предоставило нам две недели на подготовку к предстоящим боям. С тех пор как мы покинули Гуадалканал, здесь появилось много новых, только с завода, истребителей. Среди переданных нам эскадрильей VMF-124 «Кор-

саров» имелось всего несколько старых самолетов. Новые «Корсары» перегонялись на Гуадалканал с Новой Каледонии. Каждый летчик получил по «собственному» истребителю, за которым были закреплены постоянные механики. Один из наших сержантов, Дон Бармэнн, придумал каждому самолету свое имя и разработал дизайн

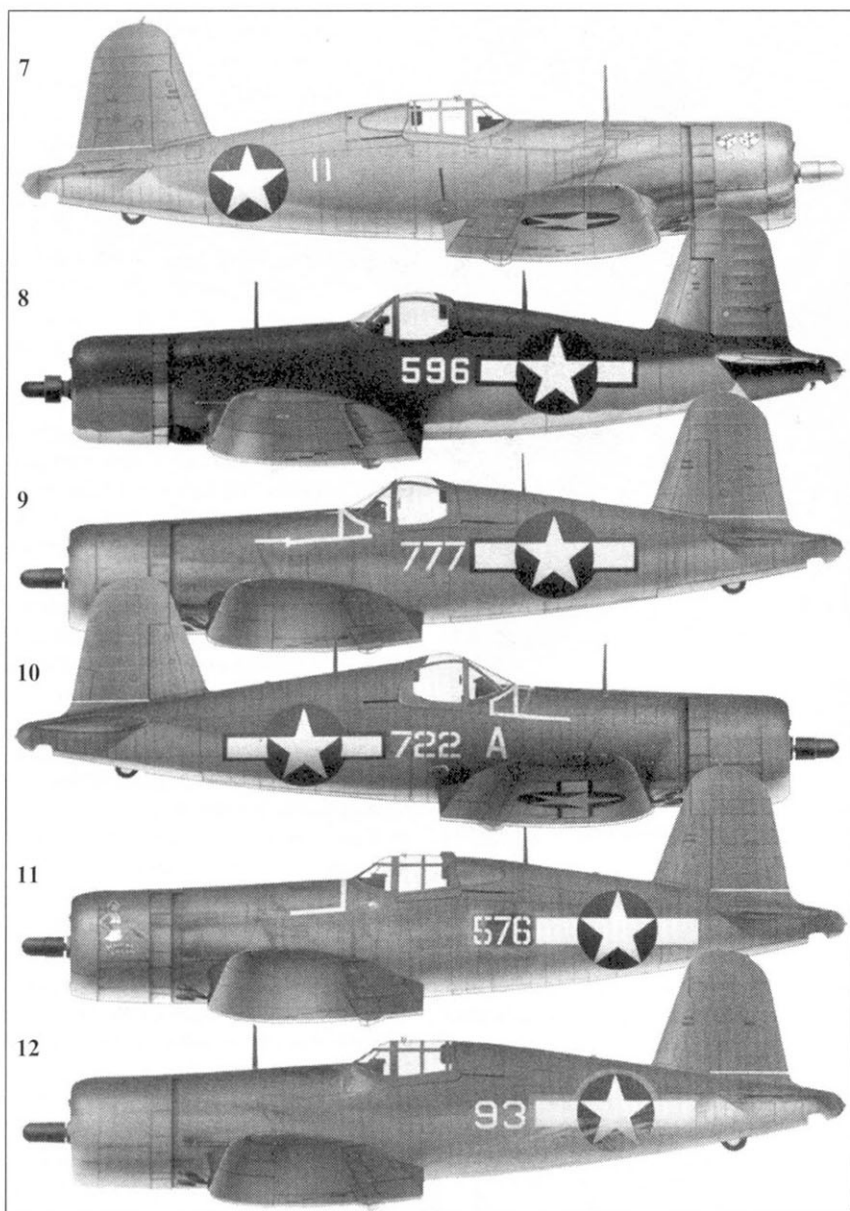


Техническое обслуживание истребителя F4U-1 с бортовым номером «4» из эскадрильи VMF-213, Гуадалканал, июнь 1943 г. По количеству полос, наклепленных на переднюю кромку крыла можно подумать, что самолет вооружен аж десятью пулеметами! Имитация дополнительных пулеметных портов широко практиковалась в эскадрильях VMF-213 и VMF-124.

«наскальной живописи». О таких картинках можно было лишь мечтать. Гас пожелал, чтобы на борту фюзеляжа его самолета красовался суслик, Пончо попросил орла, а Треффер, самолет которого постоянного ломался, захотел строптивного дракона.

Ежедневные дожди нейтрализовали японские аэродромы в Мунде и в Коломбангаре. Таким образом, когда десант морской пехоты высадился на Рендове японцам пришлось летать с их Кахили. Американская авиация действовала над Рендовой и Мунда. Перед нами стояла задача не допустить самолеты противника к районам высадки десанта. Проблему представляло значительное удаление, 200 миль, района патрулирования от аэродрома базирования. Полет к району патрулирования и обратно занимал полтора часа, а весь полет - более четырех. В день эскадрилья совершала не более трех вылетов на патрулирование.

Несмотря на то, что я постоянно летал на задания, контакта с противником установить не мог. Японцы появлялись, когда самолетов нашего звена в районе патрулирования не было, мы в это время или взлетали, или садились. Скоро наше звено осталось единственным в эскадрилье, ни разу не вступившим в бой с противником. Ситуация беспокоила командира эскадрильи майора Грегори Вейссенберге-ра (5 побед). Командир считал, что на счету каждого летчика должна быть хотя бы одна групповая победа, вместе с тем он не жаждал появления в его



7. Истребитель F4U-1 «белый 11» «Defabe» 1-го лейтенанта Джорджа С. Дифабио, эскадрилья VMF-213, Гуадалканал, июль 1943 г.

Самолет украшен персональной символикой 1-го лейтенанта Джорджа С. Дифабио. Дифабио не стал асом, но отличился в воздушных боях 30 июня, 11 и 17 июля 1943 г., в которых сбил по одному «Зеро». Формально в эскадрилье VMF-213 за летчиками были закреплены определенные самолеты, но на практике пилоты летали на чем придется. На изображенном здесь самолете Дифабио был сбит в июле зенитной артиллерией над Мунда.

8. Истребитель F4U-1A «белый 696» BuNo 17596 1-го лейтенанта Роберта М. Хэнсона, эскадрилья VMF-215, Торокина, февраль 1944 г.

Хэнсон стал одним из лучших американских асов периода второй мировой войны, сбив достоверно 25 японских самолетов и два вероятно. Все свои победы он одержал в период с 4 августа 1943 г. по 30 января 1944 г. 14 января Хэнсон сбил пять «Зеро», 24 января - четыре, 26 января - три достоверно и один вероятно. Наконец, 30-го числа ас сбил два «Зеро» и два «Тодзё» Хэнсон был сбит 3 февраля 1944 г. огнем зенитной артиллерии в районе мыса Сент-Джорджа, остров Новая Ирландия. Летчик погиб.

9. Истребитель F4U-1A «белый 777» BuNo 17777 1-го лейтенанта Филиппа С. Делонга, эскадрилья VMF-212, Велла-Лавелла, ноябрь 1943 г.

Делонг считается самым результативным летчиком, воевавшим на «Корсарах» в составе эскадрильи VMF-212, на его счету 11,166 подтвержденных побед, одна вероятная и два поврежденных самолета. Подтверждены следующие победы: два сбитых и один поврежденный «Зеро» 9 января 1944 г. (на F4U-1A BuNo 17878); два «Зеро» 17 января (на F4U-1A BuNo 17485); 1,833 «Зеро» 23 января (на F4U-1A BuNo 17878); один «Зеро» 29 января (на F4U-1A BuNo 17894); один «Хэмп» 31 января (на

F4U-1A BuNo 17879) и три «Вэла» 15 февраля (на F4U-1A BuNo 55809). На самолете с бортовым номером «777» белого цвета Делонг выполнял боевые вылеты 4, 12, 13 и 18 ноября 1943 г.

10. Истребитель F4U-1A «белый 722 А» BuNo 17722 1-го лейтенанта Филиппа С. Делонга, эскадрилья VMF-212, Велла-Лавелла, ноябрь 1943 г.

Делоанг летал на изображенном на рисунке самолете 11 ноября на прикрытие авианосцев 50-го оперативного соединения, самолеты которых совершали рейд на Рабаул. Истребитель окрашен по трехтонной схеме, бортовые номера написаны на бортах фюзеляжа белой краской впереди опознавательных знаков. Tактический номер повторяет три последних цифры серийного. Буква появилась для того, чтобы избежать вероятного повторения в одном подразделении аналогичного цифрового номера.

11. Истребитель F4U-1A «белый 576» «MARINE'S DREAM» BuNo 02576 1-го лейтенанта Эдвина Л. Олэндера, эскадрилья VMF-214, Мунда, октябрь 1943 г. На изображенном здесь самолете Олэндер сбил 17 октября 1943 г. над аэродромом Кахили. «Зеро», 10 октября на «Корсаре» BuNo 02309 Олэндер достоверно уничтожил один «Зеро» и один вероятно; 18 октября - один «Зеро» сбит достоверно, а один вероятно. По одному «Зеро» ас сбил 28 декабря (на «Корсаре» BuNo 17875) и 30 декабря. Всего на счету Олэндера имелось пять подтвержденных и четыре вероятно сбитых самолета. истребитель с бортовым номером «576» перекрашивался в полевых условиях.

12. Истребитель F4U-1A «белый 93» BuNo 17430 капитана Эдвина Л. Олэндера, эскадрилья VMF-214, Велла-Лавелла/Торокина, январь 1943 г.

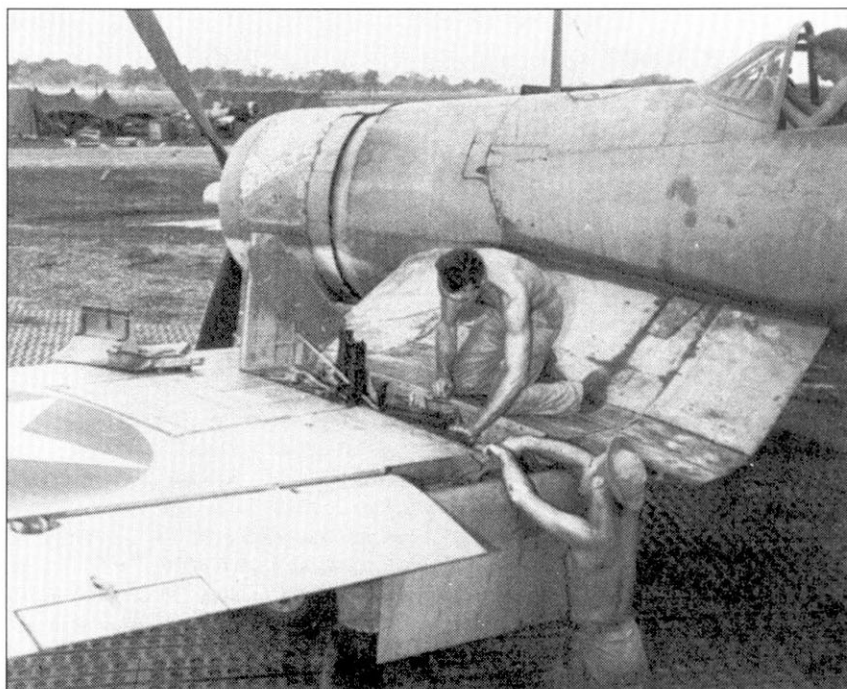
Олэндер выполнил несколько челночных рейдов из Велла-Лавелла в Торокина. Один из них, 5 января 1945 г. он выполнил на «Корсаре» BuNo 17430. самолет окрашен по трехцветовой гамме, опознавательные знаки доработаны.

подразделении «героев» с индивидуальными победами. Нам «все-то» требовалось оказаться в нужное время в нужном месте. Что же касается «героев», то летчики с внушительным списком личных побед очень хорошо выглядят на бумаге где-нибудь вдали от района боевых действий. Обычно, погоня за личным успехом осложняет отношения между пилотами, в то время как истребительное подразделение может эффективно действовать только единой командой.

Наши торпедоносцы и пикирующие бомбардировщики мало отвечали требованиям, которые к ним предъяв-

ляла война. Почти в каждом боевом вылете они несли потери от зенитного огня, а в воздушных боях тихоходные и неманевренные аэропланы не имели шансов противостоять вертким «Зеро». 17 июня мы эскортировали группу бомбардировщиков в налете на аэродром Кахили. С Кахили японцы транспортными самолетами перебрасывали подкрепления на остров Мунда. В том вылете все мои наличные силы состояли из трех самолетов: собственного, Теда (ведомый) и сержанта Ходди. Действовать тройкой гораздо сложнее, чем четверкой.

«Корсар», летевший ниже нас попал в переделку - к его хвосту прицепился «Зеро». Мы с Тедом удачно спикировали, от наших очередей вражеский истребитель загорелся. Чтобы не столкнуться с обломками «Зеро» нам пришлось разомкнуться. В результате мы потеряли друг друга. Затем я увидел как «Зеро» атакуют группу торпедоносцев TBF и пикирующих бомбардировщиков SBD. Других наших истребителей поблизости не было - я устремился на выручку. Три японских истребителя решили позаботиться об одиночном «Корсаре» - то есть обо мне. Приманкой в собачьей свалке послужил мой самолет. Один японец довольно быстро зашел мне в хвост и сблизился на дистанцию стрельбы. Резким движением по курсу и крену одновременно мне удалось избежать опасности. «Зеро» снова зашел в хвост, я опять извернулся. Так повторялось



Оружейники снаряжают патронные ящики трех «Браунингов» левой плоскости крыла «Корсара», Гуадалканал. Самолет принадлежит или эскадрилье VMF-213, или - VMF-124.

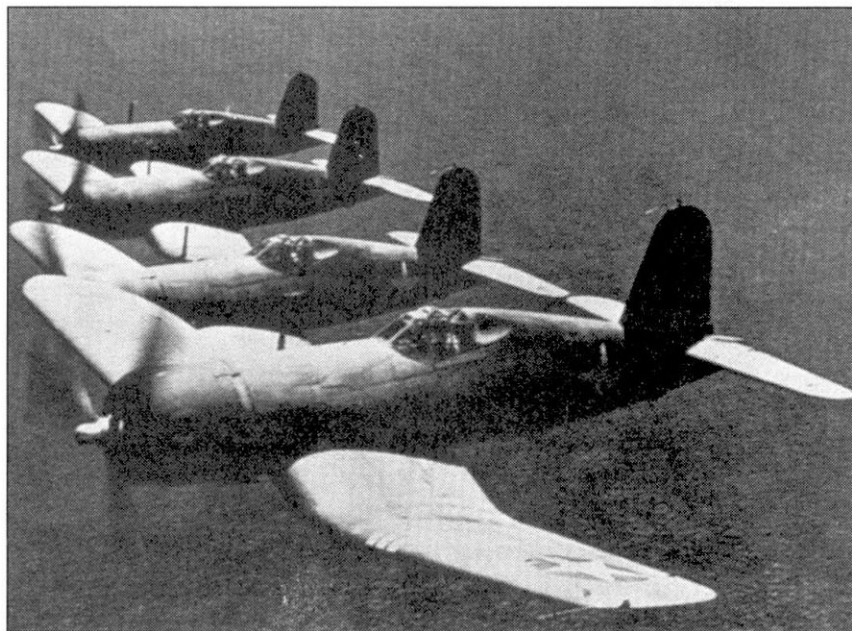
несколько раз. Зная, что «Корсар» имеет лучшие скоростные характеристики, японцы стремились не дать мне возможности пикированием выйти из боя. К трем «Зеро» подошла помощь, теперь карусель со мной крутила восьмерка японских истребителей.

Тем временем над бомбардировщиками вились еще два «Зеро». Один из «Зеро» неосторожно подошел к бом-

бардировщику слишком близко. За японцем потянулся шлейф дыма - воздушный стрелок бомбардировщика не промахнулся. Самолет сначала скрылся в облако, но тут же вывалился из него уже в виде пылающего факела. Второй «Зеро» повернул в сторону Кахили. Я сумел выкрутиться, сблизился с бомбардировщиками. С ними я летел до контролируемой американцами зоны, после чего взял курс домой.

После каждого полета мы делали доклад приданному эскадрилье офицеру разведотдела лейтенанту Харрисону. Он собирал воедино и анализировал всю информацию, тем не менее ему довольно часто не удавалось восстановить действительную картину воздушного боя. Наши рапорты противоречили друг другу.

30 июня 1943 г. моя четверка в составе лейтенантов Брауна, Вотау, Спиди и меня самого, взлетела в 11.15, мы взяли курс на Рендову, чтобы перехватить группу из 30 японских самолетов. Мы набрали высоту 25 000 футов, в период времени с 12.15 до 13.00 мы не обнаружили ни одного самолета противника. Высадка десанта на острова Рендова шла без помех со стороны японской авиации. Мы благополучно приземлились на Гуадалканале, где оставались вблизи своих самолетов в ожидании приказа на взлет. В 13.50 стало известно, что летчики эскадрилий VMF-221 и VF-11 установили контакт с самолетами противника. В 15.45 моя четверка и четверка лейтенанта Шелтона Хэлла (Хэлл, Шо, Морган и



Звено истребителей F4U-1 «Корсар» из эскадрильи VMF-215 в полете недалеко от побережья Гавайских островов, начало 1943 г. Кэптен Роджер Конэнт вспоминал: «Мы перегнали наши истребители с расположенной на Гавайях авиабазы Барберс-Пойнт на Мидуэй. «Корсары» имели в концевых частях плоскостей крыла 50-галлонные топливные баки. Мы их использовали при длительных полетах. На Мидуэе мы получили возможность в течение трех месяцев освоить «Корсары», ранее у нас не было времени вдоволь полетать на новых истребителях».



Истребитель F4U-1 «Корсар» с бортовым номером «76» и собственным именем «Spirit of 76», аэродром Мунда, 14 августа 1943 г. Считалось, что самолет принадлежал Бобу Оуинсу, однако Оуинс сделал на нем всего один боевой вылет 31 июля 1943 г. Ведомый Оуинса Роджер Конант летал на «Spirit of 76» 1 и 4 августа, 13 октября 1943 г. на этом «Корсаре» летал на боевое задание Эд Олзидер из эскадрильи VMFR-214. Никто из пилотов не одержал на F4U-1с бортовым номером «76» ни одной победы в воздушных боях.



Боб Оуинс часто летал на «Корсаре» с бортовым номером «75», кроме того он летал на самолетах F4U-1 BuNo 17927 (13 боевых вылетов) и F4U-1 BuNo 02656 (12 боевых вылетов).

Джонс) получила команду на взлет, перед нами поставили задачу прикрыть корабли и транспорты в районе острова Рендова. Четверка Хэлла взлетела через три минуты после моей. Мы набрали высоту 15 000 футов, оставались в районе патрулирования до 16.45. Противник появился на высоте 8000 футов, японские самолеты шли по направлению к кораблям. Мы изготавились к атаке, но из-за облачности неприятеля не обнаружили. По радио нас предупредили о появлении восьми гидросамолетов противника, но мы их также не смогли найти. Мы безуспешно занимались поиском японских самолетов в течение полутора часов. На базу вернулись в 19.15.

Пока мы выполняли первый полет, по тревоге в воздух поднялись самолеты майора Вейссенбергера, кэптана Клоаки, лейтенантов Томаса, Дрейка, Дефабио, Гэрисона, Макклири и Боз-

га. Они взлетели непосредственно перед нашей посадкой. Четверка Вейссенбергера вышла к Рендове на высоте 26 000 футов в 14.45. Четверка Дефабио взлетела на пять минут позже группы майора, но соединится с Вейссенбергером не сумела. Над Рендовой Дефабио вызвали по радио, сообщив о самолетах противника. Лейтенант снизился до высоты 8000 футов, где обнаружил пару «Зеро». Дефабио атакой слева сверху сбил ведущего неприятельской пары. Самолет Дефабио оторвался от группы, он сам был атакован множеством «Зеро», но сумел унести ноги. Затем к Дефабио присоединился лейтенант Гарисон, после чего они вдвоем вернулись на базу.

Майор Вейссенбергер вместе с лейтенантами Томасом и Гэрисоном атаковал летевшую ниже группу из 15-20 «Зеро». Майор сбил три японских истребителя, прежде чем был сбит сам.

Третий «Зеро» Вейссенбергер сбил в лобовой атаке. И американский, и японский летчик открыли огонь одновременно. «Зеро» сначала загорелся, а потом взорвался в воздухе. «Корсар» также запылал, но Вейссенбергер сумел выпрыгнуть из горящей машины на высоте 800 футов. Парашют раскрылся у самой воды, к счастью майор приземлился у самого борта американского эсминца, через несколько дней летчика доставили на Гуадалканал. Вейссенбергер, получил ранения средней тяжести - после прыжка его покалечил стабилизатор собственного самолета.

Теперь наша работа стала сравнительно легкой. Вместо обычных трех ежедневных полетов на патрулирование мы стали выполнять два. В эскадрильи ощущался некомплект летчиков, поэтому лишние самолеты у нас позимствовали другие подразделения. Пришла очередь десанта на остров Мунда. До конца очередного тура мы потеряли еще два самолета. Их сбили, когда нас подняли на отражение налета японских пикирующих бомбардировщиков. Мы подошли слишком поздно, не успели набрать высоту. Японцы воспользовались ситуацией, один «Зеро» прошел очередями «Корсар» Теда от хвоста до носа. 26 июля доктор Ливингуд запретил все полеты по причине полной физической измотанности летчиков.

После очередного восстановительного отдыха в Сиднее, эскадрилья получила пополнение и была опять переброшена на Гуадалканал. В должности командира эскадрильи майора Вейссенбергера сменил майор Дж. Р. Андерсон. Капитан Капп продолжает:

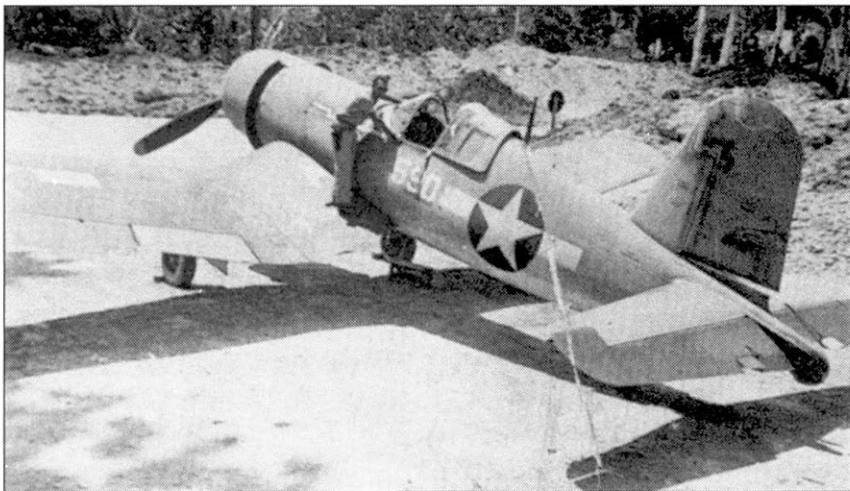
На Мунде наши прекрасно расписанные самолеты собрали в «общий котел». Теперь на них летали разные



Летая ведомым у Боба Оуинса, Роджер Конант одержал в воздушных боях шесть побед.



Прикрывая бомбардировщики SBD и TBF в налете на Рабаул 14 января 1944 г., Конэнт сбил на истребителе F4U-1 BuNo 17590 с бортовым номером «590» японский «Зеро». В тот раз Конэнт взлетел с Баракомы, выполнил дозаправку на передовом аэродроме Торокина, потом взял курс на Рабаул. Снимок самолета Конэнта сделан в Велла-Лавелла 10 декабря 1943 г. На истребителе меняют двигатель.



Еще один снимок F4U-1 BuNo 17590 с бортовым номером «590», аэродром Мунда. Истребитель был окрашен по трехцветной «контртеневой» схеме. «Уши» к опознавательному знаку пририсованы в полевых условиях. Самолет оснащен фонарем кабины раннего типа, обеспечивавшего худший обзор, чем более поздние каплевидные.

летчики из разных эскадрилий. Одно это способно поразить привыкшего к своему самолету, как к живому существу, летчика, но когда один из механиков поинтересовался у нас куда на самолете заливать бензин и масло... Мы были очень близки к тому, чтобы собрать манатки и свалить домой в Штаты. На базе имелось всего несколько добросовестных механиков, но они всегда были заняты на самолетах фирмы Грумман, а наши маленькие «птички» остались без должного надзора. Самолеты быстро заросли грязью. Наши «Корсары» медленно умирали.

Морская пехота готовилась к очередному прыжку по Соломоновым островам. Следующим объектом был выбран Бугенвилль. Чтобы противодействовать японской авиации, дей-

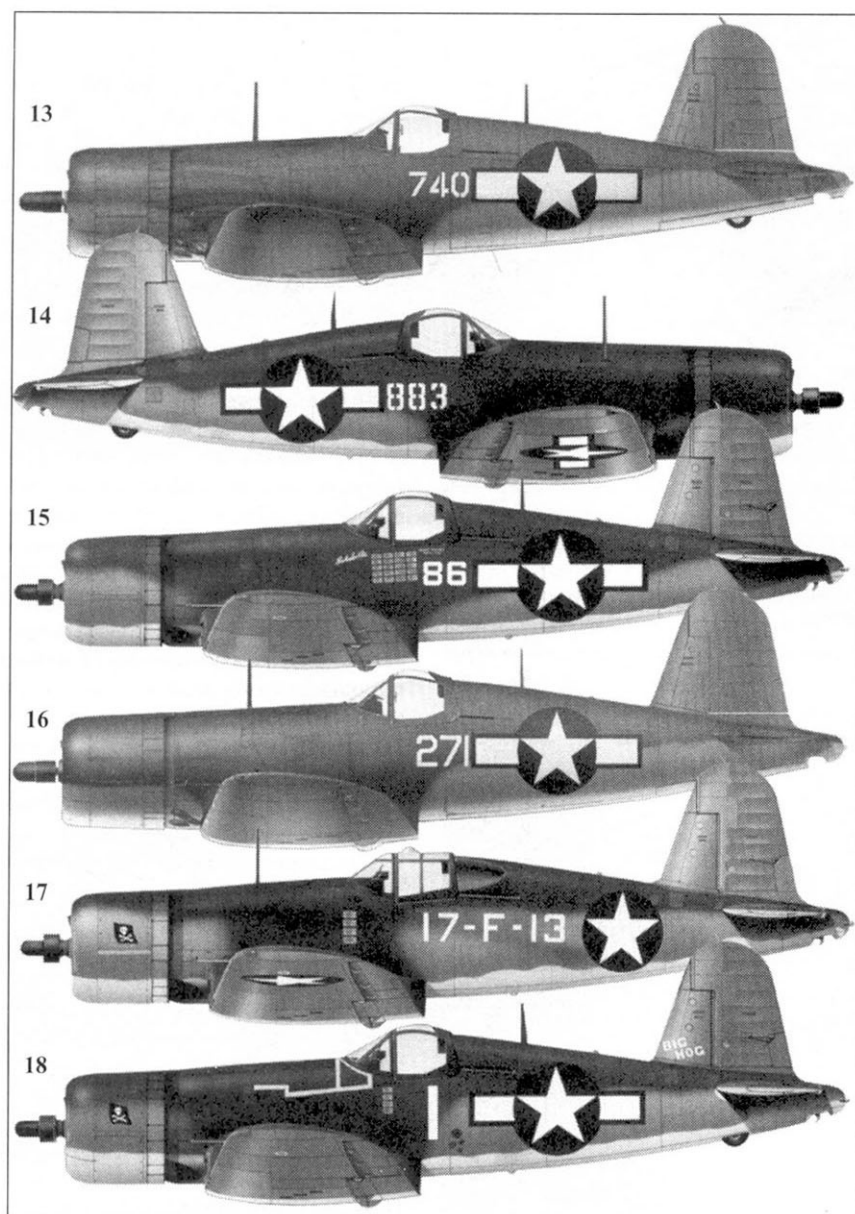
ствовавшей с Кахили и Балали нас перебросили на остров Мунда. Еще одна полоса для истребителей была построена в Велла-Лавелла. Аэродром японских бомбардировщиков в Коломбангара теперь оказался совсем рядом, но теперь противник им почти не пользовался. Здесь базировалось лишь несколько гидросамолетов, обнаружить которые днем не имелось ни малейшей возможности. Ночные налеты гидропланов доставляли беспокойство нашим войскам, несколько раз гидроавиация бомбила аэродром на острове Мунда. Ночных тревог добавляли челночные рейды японских бомбардировщиков, мы их прозвали «Washing-machine Charlie» - стиральная машина Чарли.

Теперь моим ведомым летал Уэлли, вторую пару четверки составили

Эвери и Стюарт. Парни еще не разу не побывали в воздушном бою. 17 сентября мы патрулировали над Велла-Лавелла, когда по радио нас предупредили о появлении прямо по курсу большой группы японских самолетов.

Верхняя граница прерывистой облачности находилась на высоте 18 000 футов. Мы начали набирать высоту над южной оконечностью острова, пробивая на пути облака. В разрыве облачности показалась большая группа пикирующих бомбардировщиков противника, летевших в пяти милях от нас на одинаковой высоте. Я задрал голову - всего в 100 футах выше ходила зиг-загами восьмерка «Зеро». Мы нырнули в облака. Я передал на землю курс и место японских самолетов. «Зеро» не стали нас преследовать. Мы шли параллельно бомбардировщикам противника в надежде отыскать очередной разрыв в облачности. К нам на помощь подошла вторая четверка, однако из-за плохой видимости мы никак не могли построить боевой порядок. Первая атака «Зеро» была безрезультатной. Второй раз они по ошибке попали как раз в брешь между двумя звеньями «Корсаров». Японцы проскочили мимо. Все события проходили на малой высоте.

Между тем, бомбардировщики подошли совсем близко к объекту налета. Когда мы набрали высоту, то обнаружили, что японцы уже перешли в пикирование. На одной с нами высоте осталось всего несколько самолетов. Это были старые аэропланы с небольшой скоростью. Нам очень сложно было держать одну с ними скорость. Невозможно «повиснуть» на хвосте, дабы всадить в бомбардировщик добрую порцию свинца из шести стволов «Корсара». Мы прижались к ним снизу, сбросив обороты моторов до минимальных. Мы навязывали дистанцию боя сами и легко могли открыть огонь в любой момент. Через остекление кабины самолеты напоминали мне большие детские игрушки. Мгновение - от «игрушки» полетели куски, а потом она просто пропала. Один бомбардировщик перешел в пикирование. Я, убедившись, что Стюарт плотно держится меня устремился за ним. В горизонтальный полет мы вышли над самой водой. Мы летели чуть выше самолета противника. Все внимание я сфокусировал на одном аэроплане, поэтому появление второго бомбардировщика стало для меня сюрпризом. Затем появился еще, и еще. Мы случайно вышли в точку рандеву, в которой после налета все японские бомбардировщики собирались для возвращения в Кахили. Единственным средством



13. Истребитель F4U-1A «белый 740» BuNo 17740 командира эскадрильи VMF-214 майора Грегори Бойингтоуна, Велла-Лавелла, декабрь 1943 г.

Бойингтоун командовал эскадрилей VMF-214 с 7 сентября 1943 г. по 3 января 1944 г., 3 января 1944 г. майор был сбит и попал в плен. За этот период летчик сбил 22 самолета достоверно и 4 вероятно. Летчики эскадрильи VMF-214 «Black Sheep» уничтожили в воздушных боях над Соломоновыми островами и Рабаулом 126 японских самолетов достоверно, 34 вероятно и шесть самолетов повредили. После окончания срока пребывания на театре военных действий эскадрилья вернулась в Штаты, где личный состав прошел подготовку к полетам с авианосца. Эскадрилья вновь прибыла в район боевых действий на борту авианосца «Франклин» 18 марта 1945 г., однако уже на следующий день корабль вышел из строя в результате налета японской авиации.

14. Истребитель F4U-1A «белый 883» BuNo 17883 командира эскадрильи VMF-214 майора Грегори Бойингтоуна, Велла-Лавелла, декабрь 1943 г.

На изображенном на рисунке истребители по несколько боевых вылетов совершили майор Грегори Бойингтоун и 1-й лейтенант Роберт У. Маккларг.

15. Истребитель F4U-1A «белый 86» «Lulubelle» BuNo 18086 командира эскадрильи VMF-214 майора Грегори Бойингтоуна, Велла-Лавелла, декабрь 1943 г.

Несмотря на то, что в эскадрильи VMF-214 самолеты не закреплялись за летчиками на постоянной основе, на борту «Корсара» BuNo 18086 имелись отметки 20 побед майора Бойингтоуна в воздушных боях и изображена персональная символика командира эскадрильи.

16. Истребитель FG-1A «белый 271» BuNo 13271 майора Джесууса У. Ирлэнда, эскадрилья VMF-211, Бугенвилль, январь 194 г.

На истребителе с бортовым номером «271» Ирлэнд сбил 23 января 1944 г. над Рабаулом два «Зеро». Днем раньше, прикрывая пикирующие бомбардировщики SBD в налете на Рабаул, он также сбил один «Зеро». Вероятно, 22 января Ирлэнд летал на самолете F4U-1 BuNo 17586. По одному «Зеро» майор сбил 3 января (на F4U-1 BuNo 17526) и 17 января (на F4U-1 BuNo 17924), последнюю победу он разделил с капитаном Уинфри и лейтенантом Парадизом. Свою финальную победу Ирлэнд одержал 29 января (сбил «Зеро») на истребителе FG-1A BuNo 13259, прикрывая бомбардировщики B-24 «Либерейтор» в налете на Рабаул. Окончательные боевой счет летчика составил 5,333 победы.

17. Истребитель F4U-1A «белый 17-F-13» лейтенанта Джеймса А. Хэлфорда, эскадрилья VF-17, авианосец «Банкер Хилл», август 1943 г.

В 1942 г. на истребителе «Уайлдкет» Хэлфорд одержал 3,5 победы в воздушных боях.

18. Истребитель F4U-1A «белая 1» «BIG HOG» BuNo 17649 командира эскадрильи VF-17 лейтенант-коммандера Джона Т. Блэкбарна, Ондонга, ноябрь 1943 г.

В должности командира эскадрильи VF-17 Блэкбарн одержал 11 достоверных побед в воздушных боях, пять вероятных и три самолета повредил. Подразделение, которым он командовал стало одним из самых результативных на Соломонах: летчики одержали 154,5 подтвержденных победы. В отличие от эскадрилий авиации морской пехоты, каждый летчик в VF-17 имел персональный истребитель.

самообороны бомбардировщиков являлся легкий пулемет в руках воздушного стрелка.

Я прибавил газу. Появление «Корсаров» повергло экипажи бомбардировщиков в панику. Самолеты пытались уйти на малой высоте, отдельные машины шли на высоте не более 10 футов над волнами. Я спокойно выбрал цель. После выпущенной мной очереди японский самолет моментальной упал в воду. Я набрал высоту для второго захода. Выбранный объектом атаки бомбардировщик энергично маневрировал, поэтому я не спешил открывать огонь. По мере того как мой «Корсар» приближался, японец нервничал все больше; наконец он зацепил крылом за волну. Стрелять не пришлось. Стюарт также не терял времени даром, я насчитал три сбитых им самолета, хотя уследить за действиями ведомого было сложно. Сам я отправил на дно четыре бомбардировщика, хотя 100% уверенности в этом быть не может.



Еще один «Зеро» Роджер Конзнт сбил 18 января 1944 г. Эту победу он одержал на самолете F4U-1A BuNo 17735 с бортовым номером «735». Снимок сделан в Бугенвилле в феврале 1944 г.



Групповой снимок личного состава эскадрильи VMF-215, Велла-Лавелла. В центре - Боб Оуинс, 24 января 1944 г. его по ошибке сбил собственный ведомый. Ведомый, Роджер Конзнт, на снимке в первом ряду крайний слева.

Повредил я их однозначно, но процесс падения до точки встречи с океаном удавалось рассмотреть не всегда.

Мы оказались в голове колонны, когда мой маленький мирок пилотской кабины начал рушиться. Выпущенный из пушки «Зеро» 20-мм снаряд прошил фюзеляж «Корсара», прямо под сиденьем рванул баллон с CO₂. Грохот заполнил голову. Еще один снаряд просвистел рядом с головой, он вонзился в носовую часть фюзеляжа между козырьком фонаря кабины и двигателем, третий - вырвал кусок обшивки левой плоскости крыла. В задней полусфере выше моего «Корсара» находились еще четыре «Зеро», готовых атаковать. Стюарт проскочил вперед и не отвечал на мои вызовы по радио. Я отчаянно вопил: «Help!!!», не капли не сомневаясь, что мой полет завершится гораздо раньше, чем планировалось. Я мог уйти разворотом вправо на противника, но противник наверняка этого и ждал. Альтернативный вариант - сек-

тор газа до упора, самому молиться. Я решил совместить все варианты. Самолет, а вместе с ним и нарисованная на борту прекрасная русская борзая, дрожал словно в аду. Японцы должны были сильно удивиться, увидев мой самолет. У меня не было времени - пока японцы увлеклись Стюартом. Стюарт продержался недолго - в наборе высоты его «Корсар» загорелся. Стюарт вернулся на базу на следующий день, совершив «увлекательный» восьмичасовой круиз на настоящем туземном каноэ. Я же смог вернуться домой на своей «борзой».

19 числа мою четверку в небо не направляли, но 20-го мы попросились сами. «Чарли» кружили над аэродромом всю ночь. Я поднялся в пять утра, без труда увидел на высоте примерно 10 000 футов самолет. В темпе привели себя в порядок, после чего взлетели на перехват. Парни держали строй крыло к крылу - тьма еще не рассеялась. Вскоре я уже смог определить тип са-

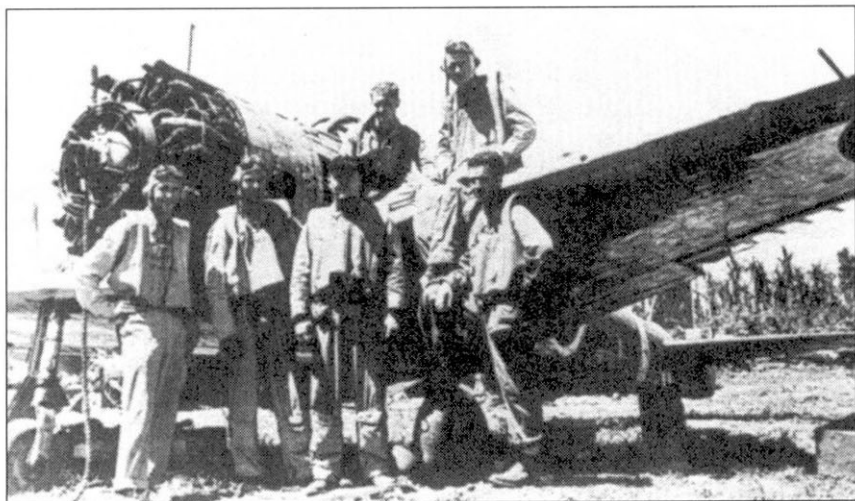
молета противника - это был «Бетти». У японца имелся шанс ускользнуть - мы слишком долго набирали высоту, догнали его только над горой Коломбангара.

Я уже собирался точными очередями завершить работу, когда стало падать давление в топливной системе. Включил аварийный электронасос подачи горючего, но ничего не изменилось. Я передал по радио своим ребятам, что мне придется возвращаться. Я спросил их способны ли они обнаружить японца. Парни, между тем, потеряли японца. Не понятно, куда он мог деться, если летел прямо перед нами и на одной с нами высоте. Я не мог обмануть надежды своих ведомых на удачный перехват, пока еще оставался хоть небольшой шанс на успех. Я увидел «Чарли», он шел выше нас. Очень мне хотелось нарисовать 13 победную отметку на борту фюзеляжа своего истребителя.

Я рассчитывал атаковать снизу в незащищенное брюхо японского бомбардировщика. Мои ребята насыдут на противника сверху, дав мне возможность ударить снизу. Я знал, что пулемет воздушного стрелка самолета противника не мог отклоняться вниз на угол более 45 град., поэтому крайне неприятным сюрпризом стал раскрывшийся бомболюк бомбардировщика, из которого ударили установленные стволами в них пушки. Прежде чем я успел моргнуть, «Корсар» получил три прямых попадания. Все три снаряда прошли центральную часть фюзеляжа непосредственно за кабиной. Появились пока еще небольшие языки пламени. Многомесячный боевой опыт заставил меня действовать дальше на автомате: отсоединить штекер шлемофона, расстегнуть привязные ремни, сдвинуть назад фонарь кабины. Я встал на сиденье, прежде чем перевалиться через борт кабины огляделся. Самолет рассекал воздушное пространство со скоростью более 300 миль в час, набегающий поток обдирает лицо. Я мог не прыгать!

Я опять устроился на сиденье. Сектор газа стоял на максимале, сдвинуть его назад у меня не получилось. Самолет начал вращение, я пытался парировать его рулями - бесполезно. Самолет умер.

Пришлось опять вспомнить о парашюте. Качаясь на стропах под куполом я хорошо видел, как рухнул в воду мой самолет. Левая нога саднила от ожогов особенно сильно, пострадала от огня одежда. Весь обгоревший, пламя не коснулось только лица и правой руки, я выглядел аки дьявол, явившейся из преисподней!



Летчики эскадрильи VMF-215 позируют на фоне полуразбитого истребителя Накаяма Ки-43 «Оскар». Эти самолеты широко использовались ВВС Японии, американцы часто путали их с «Зеро», которые имелись на вооружении только в морской авиации Японии. «Оскару» были присущи все достоинства и недостатки японских истребителей: высокая маневренность в плюсе, но слабое вооружение и отсутствие бронезащиты являлось явным минусом. Учитывая нехватку в Японии на заключительной стадии войны опытных летчиков, «Оскары» становились легкой добычей для пилотов «Корсаров».

Капитана Каппа спасли, обгоревший пилот провел в госпиталях 18 месяцев, перенес 14 операций. Его финальный боевой счет составил 12,5 официальных побед в воздушных боях.

Торокина и Мунда

Эскадрилья VMF-215 прибыла в Эспириту-Санто в июле 1943 г. Первый тур летчики воевали на Соломонах под командованием капитана Дж. Л. Ниифаса. «Командировка» завершилась 12 августа, тогда эскадрилья базировалась на острове Мунда. Второй раз на театре военных действий подразделение появилось в октябре, тогда эскадрилей командовал подполковник Х.Х. Уильямсон. С 28 ноября самолеты VMF-215 базировались в Велла-Лавелла, действовали они над Рабаулом. Майор Роберт Г. Оуинз (7 побед). Оуинз командовал эскадрилей в период третьей командировки на войну, с 27 января 1944 г. самолеты VMF-215 базировались на острове Торокина. Эскадрилья VMF-215 была одной из немногих в авиации корпуса морской пехоты, личный состав которой оставался практически постоянным на протяжении всей войны. Общим правилом считалась ротация личного состава эскадрилий, в результате постоянным оставался только номер подразделения. За войну летчики эскадрильи VMF-215 одержали 135,5 побед в воздушных боях, десять летчиков стали асами, а лейтенант Роберт М. Хэнсон был посмертно удостоен Почетной медали Конгресса.

Майор Боб Оуинз и его ведомый капитан Роджер Конэнт служили в подразделении с самого начала своих карьер. Оба пилота стали асами: Оуинз сбил семь японских самолетов, Конэнт - шесть. Оуинз вспоминал:

На Мидуэе к нам присоединилась эскадрилья VMF-212. Когда мы прибыли в Мунда, там базировалось несколько эскадрилий, вооруженных «Корсарами». Каждый самолет имел бортовой номер от «1» до «16». Мне достался истребитель с номером «5». Я обнаружил на аэродроме пять самолетов с таким бортовым номером - по одному в каждой эскадрилье! Мы перекрасили номера на наших истребителях, так, чтобы они не совпадали с

номерами самолетов других эскадрилий. В большинстве подразделения обычно использовали три последних цифры заводского номера. Инженеры говорили летчикам: «Тебе лететь на «672-м», тебе - на «345». Фактически постоянно закрепленных за тем или иным летчиком самолетов не было, изучая впоследствии свою летную книжку, я обнаружил, что на одном и том же «Корсаре» я летал не более двух раз. Я договорился с командиром эскадрильи VMF-212 майором Хагом Илвудом (5,1 победа) о совместном использовании «Корсаров». Мы решили, что один день на истребителях летают они, другой - мы. Летчиков было больше, чем самолетов. Это было время, когда мы имели возможность изображать на бортах фюзеляжей свои персональные эмблемы. Я попросил написать на борту «Spirit of 76». По иронии судьбы на этом «своем» самолете я не выполнил ни одного боевого вылета. Как все летчики, все полеты на боевые задания я выполнял на разных истребителях.

«Корсар» с точки зрения пилотирования представлял собой адский самолет, особенно для пилотов, ранее летавших на значительно более легких машинах. Чтобы управлять истребителем на большой скорости требовалось полностью отклонять рули. Кабина на F-4U была очень просторной, просторной настолько, что у малорослых летчиков не хватало длины ног, чтобы полностью отклонить педали руля направления, а сиденье для них оказывалось слишком низким. Некоторые летчики подкладывали под задницу подушку, чтобы сидеть повыше. Один из моих парней, лейтенант Хэп Лэнгстэфф, клал на сиденье даже две подушки.



Трое самых результативных пилота эскадрильи VMF-215, Бугенвилль, начало 1944 г. Слева направо: 1-й лейтенант Роберт М. Хэнсон (25 подтвержденных и две вероятных победы; два самолета Хэнсен сбил в составе эскадрильи VMF-214), капитан Дональд Н. Эдрич (20 достоверных побед и 6 вероятных), капитан Харольд Л. Спирс (15 достоверных побед и 3 вероятных).

В Мунде мы базировались не то три, ни то четыре недели - точно не помню. В этот период зенитным огнем сбили лейтенанта У.Д. Димминга. Как я слышал, расчет удачливой пушки нарисовал на стволе орудия американский флаг. Димминга спасли, после чего он вернулся в Штаты.

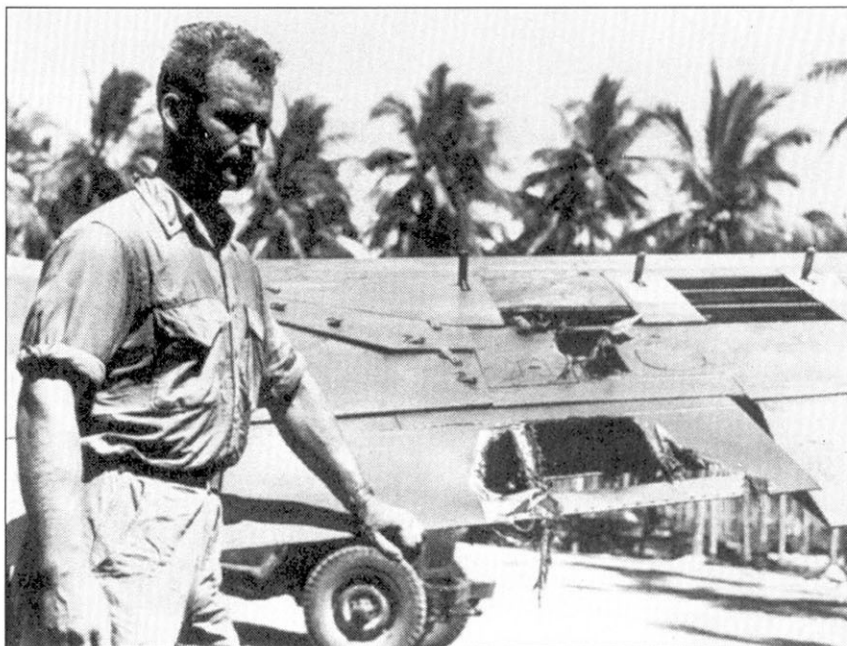
Мы прикрывали 15 августа 1943 г. высадку десанта морской пехоты в Велла-Лавелла. Мы набирали высоту, когда, пробив облачность, обнаружили четверку «Зеро». Я сблизился с самолетом противника на дистанцию около четверти мили, затем открыл огонь. Пока я сблизился - все время расходовал боекомплект. Я не смог вытряхнуть из «Зеро» душу.

Слово Конэнту:

Одной из приоритетных задач, которые мы выполняли, являлось сопровождение бомбардировщиков. Обычно мы летали большой группой из 50-70 самолетов, эшелонированных по высоте. Истребители, летевшие на средней высоте, шли ближе всего к бомбардировщикам на одной с ними высоте или чуть ниже. Наше звено летало в строю пеленга пар, в результате подобного построения мы были готовы отразить атаку с любого направления. В случае наличия дополнительного количества «Корсаров» выделялась дополнительная группа, мы ее называли «Roving Cover» - блуждающее прикрытие. Летчики этой группы сами выбирали место в общем строю с бомбардировщиками.

В начале, имея налет всего порядка 250 ч, я довольно слабо представлял себе как следует действовать в составе группы. Я летал крыло в крыло с Бобом всего в десяти футов сзади. Он атаковал, вел огонь, а я только наблюдал. Он решил, что я способен лишь держаться у него на крыле. Как-то мы эскортировали «Либерейторы» в налете на Кахили, наше место было впереди и выше бомбардировщиков. Сбросив бомбы, «Либерейторы» ушли в облачность. В облаках держать один боевой порядок с бомбардировщиками не представлялось возможным. Мы

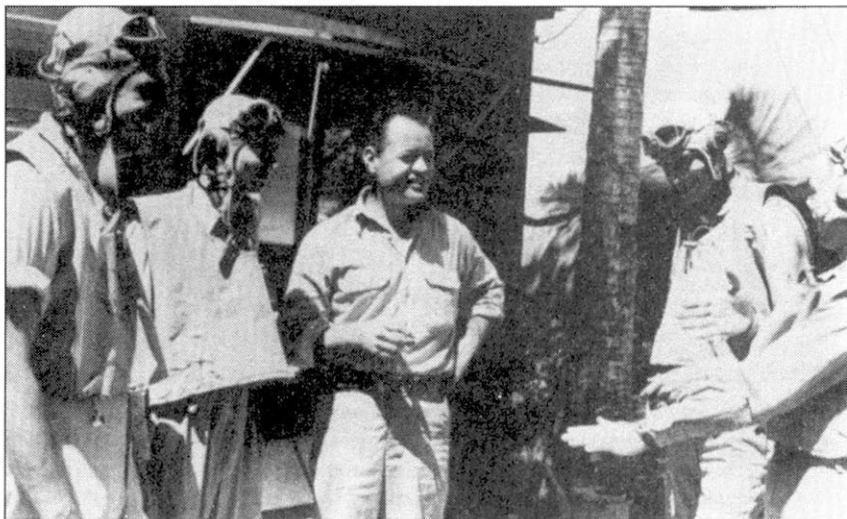
«Паппи» Бойингтоун с летчиками эскадрильи VMF-214. В Китае Грег Бойингтоун одержал шесть побед, над Тихом океане на «Корсарах» он сбил еще 22 японских самолета достоверно и четыре вероятно. Бойингтоун 3 января 1944 г. на самолете Мэриона И. Кэрла дрался с «Зеро» из 204-го кокутая над мысом Сент-Джорджс, остров Новая Ирландия. Майор сбил три «Зеро», а его ведомый капитан Джордж М. Эшман - один. На обратном пути обоих американцев сбили зенитки. Бойингтоун оставался в плену до конца войны.

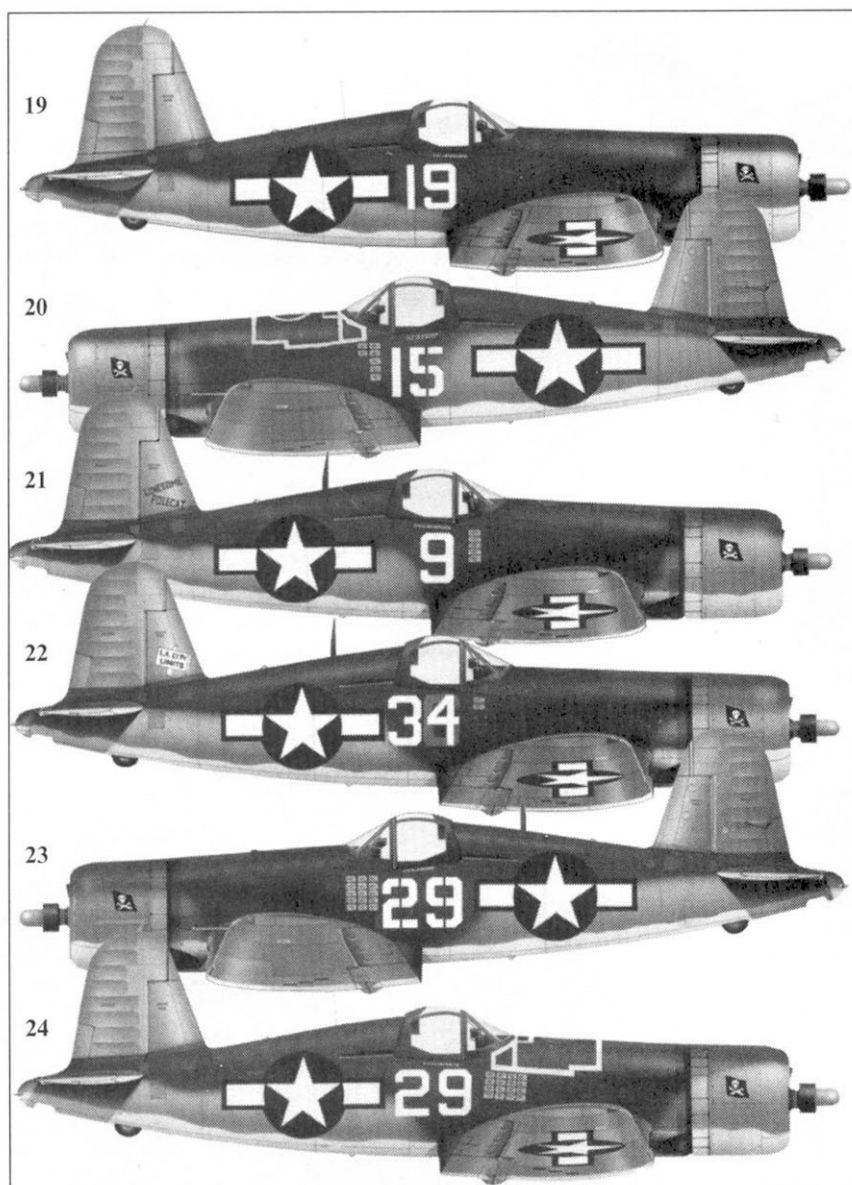


1-й лейтенант Хэнсон сфотографирован на фоне поврежденного истребителя F4U, снимок датирован 4 августа 1943 г. Японец всадил в плоскость «Корсара» 20-мм снаряд, а чуть позже «Зеро» был сбит Хэнсоном. Хэнсен был уверен, что сражался с «Зеро», на самом деле его оппонентом являлся истребитель «они».



Майор Грегори Бойингтоун меняет кину бейсболок на декаль в виде японского флага - требуется нанести на борт фюзеляжа истребителя F4U-1A BuNo 17740 отметку о сбитом самолете противника. На крыле стоит второй по результативности пилот эскадрильи VMF-214 1-й лейтенант Крис Мэги (9 побед).





19. Истребитель F4U-1A «белый 19» лейтенанта Пола Кордрэя, эскадрилья VF-17, Ондонга, ноябрь 1943 г.

Боевой счет Кордрэя составили семь достоверно сбитых самолетов, один вероятно и три поврежденных самолета.

20. Истребитель F4U-1A «белый 15» лейтенанта Дэниэла Г. Каннигхэма, эскадрилья VF-17, Ондонга, ноябрь 1943 г.

Каннигхэм одержал в воздушных боях семь побед, два самолета он повредил, один из них на пару с другим летчиком.

21. Истребитель F4U-1A «белый 9» «LONESOME POLECAT» лейтенанта Мерла У. Дэвенпорта, эскадрилья VF-17, Ондонга, ноябрь 1943 г.

За свою боевую карьеру «Батч» Дэвенпорта одержал в воздушных боях 6,25 побед.

22. Истребитель F4U-1A «белый 34» «L.A. CITY LIMITS» Вилла 17932 лейтенанта Дориса С. Фримэна, эскадрилья VF-17, Ондонга, ноябрь 1943 г.

В составе эскадрилья VF-17 «Чико» Фримэн сбил два японских самолета достоверно и два вероятно, еще семь побед он одержал в 1945 г. летая в составе эскадрилья VF-84.

23. Истребитель F4U-1A «белый 29» лейтенанта Айры С. Кинфорда, эскадрилья VF-17, Бугенвилль, январь 1944 г.

С 16 подтвержденными победами в воздушных боях, одной вероятной и одним поврежденным самолетом «Айк» Кинфорд стал самым результативным летчиком авиации ВМС США, воевавшим на «Корсарах».

24. Истребитель F4U-1A «белый 29» лейтенанта Айры С. Кинфорда, эскадрилья VF-17, Бугенвилль, февраль 1944 г.

На втором истребителе F4U-1A с бортовым номером «29» белого цвета Кинфорд одержал свои последние победы. Отметки о победах изображены на обоих бортах фюзеляжа. Первый истребитель с таким бортовым номером пришлось списать после аварийной посадки в январе 1943 г.

оказались предоставленными сами себе. Боб стал набирать высоту, я последовал за ним. Боб атаковал «Зеро», но другие японские истребители стали пристраиваться ему в хвост. Получилось, что я находился чуть правее и сзади самолетов противника. Едва ли ни одной очередью я сбил двоих японцев - истребители Kawasaki Ki-61 «Тони».

Оуинз писал:

Как-то раз, мы последовали за подбитым над Рабаулом «Либерейтором» до самой воды. Бомбардировщик преследовали два «Зеро». Вместе с «Либерейтором» держался «Корсар». Мы свалились с высоты, имея хороший запас скорости. Я стал преследовать одного из японцев. «Зеро» пошел вверх, я преследовал его. Когда японец достиг высшей точки горки, мы оба потеряли скорость. Мой «Корсар» был близок к сваливанию. Японец казалось остановился, до него было не более 50 футов. Я промахнулся!

В одном из боевых вылетов нам записали «половинку» сбитого самолета противника. Вторую похоже, записал на свой счет парень из эскадрилья VF-17. Мы эскортировали на маршруте Новая Гвинея - Рабаул бомбардировщики B-25. С самого начала полет не задался - мы не получили предупреждения о подходе ударных самолетов. Существовал своеобразный код для радиопереговоров - «индейский разговорник». Каждому острову присвоили имя индейского племени, некогда кочевавшего по территории США, Японцам, таким образом из радиопереговоров не представлялось возможным узнать где разворачиваются события, мы же все представляли прекрасно. Обычно нам сообщали со стороны какого «племени» подходят бомбардировщики. Группа B-25 появилась справа от нас внезапно. Они сделали один круг над Торокина и взяли курс на цель без прикрытия истребителями. Мы устремились вдогонку за ними.

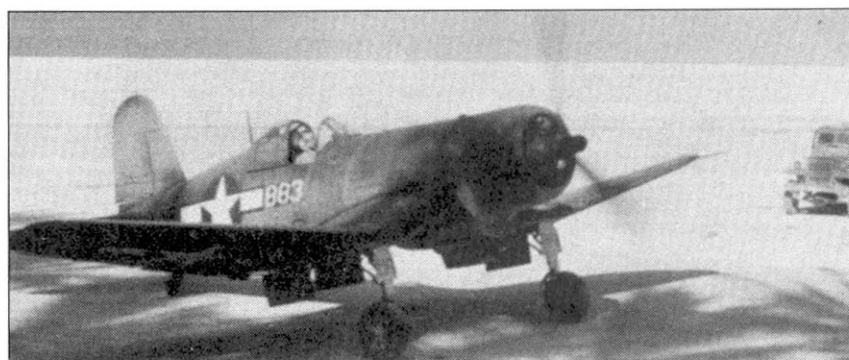
Мы пристроились к бомбардировщикам уже после того, как они освободились над целью от своего груза. Метеоусловия сложно было назвать благоприятными. Мы летели в своего рода амфитеатре, образованном мощной кучевой облачностью. Я увидел три японских самолета. Один из них я атаковал. В нашей группе насчитывалось более 40 самолетов, в каждом из них сидел пилот, жаждавший расстрелять хоть один маленький японский самолетик. Два японца быстро скрылись в волнах. Теперь все парни были готовы добить третий. Естественно его сбили, ощущение такое, словно по нему вели огонь все наши истребители.



1-й лейтенант Джон Ф. Болт - ас с шестью победами. Болт предложил новый принцип снаряжения патронных лент к пулеметам «Корсаров». Стандартным считался вариант, когда зажигательные пули чередовались с трассирующими и бронебойными. В результате бронебойных пуль в очереди оказывалось третья часть. Японские самолеты не имели бронезащиты. Болт после экспериментов с обстрелом в Эспириту-Санто поврежденных японских самолетов пришел к выводу, что для их поражения бронебойные пули совсем не обязательны. Патронные ленты стали снаряжать следующим образом: через пять зажигательных патронов - один трассирующий. Такой способ снаряжения патронных лент быстро снижал популярность на всем Тихом океане, однако его широкое внедрение сдерживалось нехваткой зажигательных патронов.



Летчик эскадрильи VMF-214 капитан Эдвин Л. Олэндер с сентября по декабрь 1943 г. одержал в воздушных боях пять подтвержденных побед и четыре вероятные (все - над «Зеро»).



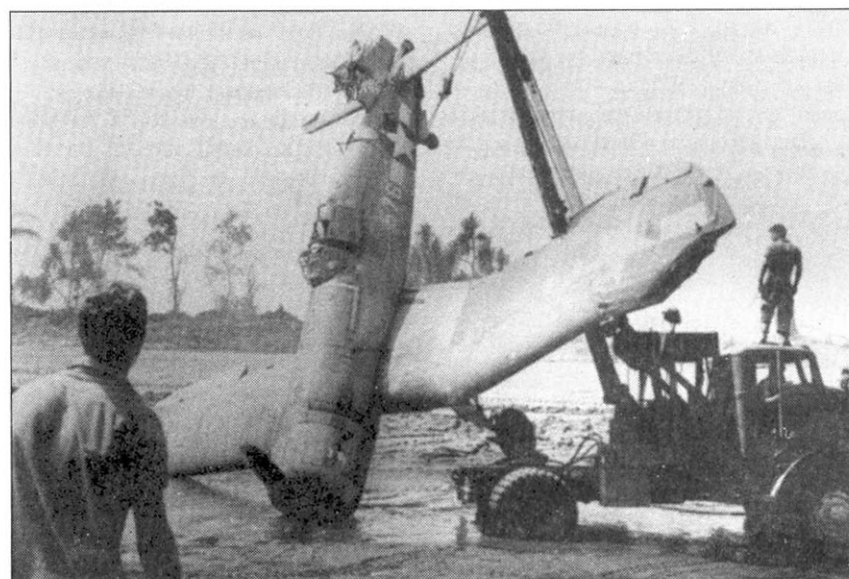
Истребитель F4U-1A BuNo 17883 с бортовым номером «883», на нем часто летали Бойингтоун и Роберт У. Маккларг. Маккларг вступил в клуб асов 23 декабря 1943 г., когда сбил два «Зеро» над каналом Сент-Джорджа. Всего Маккларг одержал семь подтвержденных побед и две вероятных. После возвращения в США служил инструктором.

ли. В послеполетных рапортах, как минимум десять летчиков претендовали на то, чтобы занести его на свой боевой счет. Кто-то решил, что «половинку» японца следует записать на наш счет, а вторую «половинку» отдать другой эскадрильи.

Конэнт:

Я летал 18 января 1944 г. с Бобом, но мы держались вдвоем - Смитти, Джек Кнайт и я. Мы также принимали участие в бою с тройкой японских самолетов. Я вел огонь по одному из них, с других направлений по нему же стрелял Смитти или Джек. Затем я обстрелял второй самолет, по которому также вели огонь другие «Корсары». Я стрелял и по третьем японцу, были хорошо видны попадания в правый борт фюзеляжа в районе кабины летчика - от самолета противника полетели куски. Он встал в вираж, я держался рядом. Я провожал противника до самой воды - до высоты 50 футов над

уровнем океана. В моей памяти навсегда остался обреченный японский летчик, закрывающий руками лицо от бушующего в кабине пламени. Кто действительно сбил этот японский самолет установить вряд ли возможно. Интересным аспектом той схватки можно считать нежелание или неумение японцев оказывать серьезное сопротивление. Всего шестью месяцами ранее три хороших японских пилота вполне могли задать нам добрую трепку, или же просто избежать боя. Теперь мы без особого труда сбивали три самолета. Когда мы пришли в себя и восстановили некое подобие боевого порядка, то увидели над нами пятерку «Зеро», летевших в строю колонны с очень малыми дистанциями между самолетами. Очевидно они заметили нас тоже. У японцев имелось преимущество в высоте и скорости; мы находились ниже, скорость была невысокой, а боекомплект близок к полному из-



На самолете F4U-1 с бортовым номером «576» и собственным именем «Marine's Dream» Эд Олэндер сбил над Кахили 17 октября 1943 г. истребитель «Зеро». Снимок «Корсара» сделан в декабре после аварии на аэродроме Торокина. Бортовой номер самолета, «576», идентичен последним трем цифрам серийного номера.



F4U-1 BuNo 17430 с бортовым номером «93», аэродром Эспериту-Санто, Новые Гебриды. На этой машине Эд Олэндер выполнял челночные полеты по маршруту Велла-Лавелла - Торокина и на патрулирование воздушного пространства.

расходуванию. Мы просто развернулись, стараясь не ввязываться в бой на невыгодных условиях. Японцы не препятствовали.

Оуинз:

Я был сбит 24 января 1944 г., однако в летную книжку сей эпизод не попал. Ведомым тогда со мной летел Роджер Конэнт. Позже Конэнт стал командовать второй парой в звене. В одном из вылетов на сопровождение бомбардировщиков в налете на Рабул я взял ведомым новичка - совсем юного парня, для которого это был самый первый боевой вылет. Новички приходили к нам в возрасте 18-19 лет, в свои 24 года я сам себе казался заматеревшим ветераном. Мы летели на экономическом режиме, чтобы расходовать топливо по минимуму. Требовалось соблюдать режим радиомолчания, но новичок не выдержал: «Скиппер! Нельзя ли чуток убавить газ, я не успеваю за вами». Я знал, что парень нервничает, поэтому уменьшил скорость.

Ниже нас шли «Эвэнджерсы» и «Даунтлесссы». Ударные самолеты выходили на цель, нам предстояло закладывать виражи, пока бомбардировщики будут обрабатывать цели. Редкий день - «Зеро» появились в воздухе. Бомбардировщики «Вэл» наносили удар по стоявшим на якоре кораблям и транспортам. Я дал максимальные обороты двигателю, ведомый не смог удержать строй.

Вблизи цели мы старались окружить наши бомбардировщики, чтобы нейтрализовать возможные атаки противника с любого направления. Я стал описывать широкий круг вокруг наших подопечных. Ниже правее я вдруг увидел совершенно незнакомый мне самолет. Позже я узнал, что это был японский истребитель «Тони», но тогда я решил, что на Тихом океане по-

явились мессершмитты Bf.109. Я летел много быстрее противника, на такой скорости успел выпустить лишь короткую очередь. Он стал выражать, я - за ним. Противник добился хорошего попадания в центроплан моего «Корсара». Полет превратился в сущий ад, самолет горел. У меня не оставалось шансов достичь берега, я приводнился. Через тридцать минут прилетела поисково-спасательная «Каталина». Я находился в уверенности, что мой напарник погиб, ведь он атаковал тех же «бандитов», что и я.

Конэнт:

Новость о гибели ведомого Боба достигла штаба быстро. Все вокруг знали, что его ведомым летал я. Мне пришлось долго отдуваться.

Эскадрилья «Black Sheep»

Эскадрилью VMF-214 перевооружили «Корсарами» в июне 1943 г., тогда ею командовал майор Х.А. Эллис.

Под командованием майора Грегори «Пэппи» Бойнингтоуна (28 побед, 22- на истребителях F4U) эскадрилья стала знаменитой. Девять летчиков из «Black Sheep» стали асами, в их числе 1-й лейтенант (позже капитан) Эдвин Лоуренс Олэндер. За две «командировки» в составе VMF-214 он одержал на «Корсарах» пять достоверных и четыре вероятных победы. В одном из интервью Олэндер рассказывал:

Я был что называется «гражданский солдат» - искусству морского летчика стал учиться за несколько месяцев до Перл-Харбора, а в 1945 г. вернулся к обычной мирной жизни. Моя «война» была и удачной, и волнующей одновременно, но я никогда не стремился делать карьеру в вооруженных силах. Летную подготовку я проходил, главным образом, в Пенсаколе, затем был направлен на должность инструктора на базу авиации ВМС США Джэксонвилл. Моя работа инструктора заключалась в том, что я сопровождал над Атлантикой группы курсантов на стрельбах по буксируемому конусу. Летчики занимали позицию в 1000 футах выше впереди самолета-буксировщика, после чего один за другим пикировали на матерчатый конус. Я внимательно наблюдал за подопечными, а на земле устраивал «разбор полетов», указывая каждому на допущенные ошибки, если они были. Помимо воздушной стрельбы мы практиковались в ночных полетах группой по заданному маршруту, в меньшей степени проводили воздушные бои в формате один на один. Полученные навыки воздушного боя нам абсолютно негодились в последующих схватках с «Зеро» - летчики маневренных японских истребителей исповедовали совсем другую тактику. Я «засиделся» в инструкторах, поэтому попал на Тихий океан только весной 1943 г., мой налет тогда составлял 600 часов.



F4U-1 BuNo 17736 из эскадрильи VMF-216. Самолет получил значительные повреждения в воздушном бою над Рабаулом 10 января 1944 г. Летчики эскадрильи VMF-216 одержали 27,33 победы в воздушных боях, главным образом - над Рабаулом.



Пилоты «Корсаров» бегут по тревоге к своим самолетам, Гуадалканал, первая половина 1943 г. Самолет F4U-1 с бортовым номером «68» окрашен по трехцветной контртеневой схеме. Окраска проводилась в полевых условиях, в полевых условиях также к опознавательным знакам были пририсованы «уши» белого цвета.

На Новых Гебридах в Эспериту-Санто меня прикомандировали к группе других летчиков. Нам предстояло сменить погибших в боях пилотов и летчиков, возвращавшихся после окончания «тура» в США. Однако в связи с началом кампании на Соломоновых островах было принято решение сформировать новую эскадрилью. Формирование эскадрильи VMF-214 началось на аэродроме Эспериту-Санто, командиром был назначен майор Грегори Бойингтоун, сражавшийся добровольцем в Китае. В течение нескольких недель перед отправкой на Соломоны мы занимались боевой подготовкой. Некоторые летчики с трудом пилотировали «Корсар». Бойингтоун старался тщательно отбирать летчиков в пары, учил слетанности в составе пар, звеньев, эскадрильи. В сентябре 1943 г. мы получили приказ отправляться на Гуадалканал.

Нас было 28 человек, 26 летчиков, офицер разведывательного отдела Фрэнк И. Уэлтон и доктор Джим Римиз. Эскадрилья не имела ни вспомогательного персонала, ни самолетов.

Мы летали на тех истребителях, которые оказывались свободными, причем сам Бойингтоун исключением не являлся - у него также не имелось «собственного» самолета. На Соломонах я летал на F4U-1 раннего выпуска, фонарь кабины которого сильно ограничивал поле зрения.

Через шесть недель почти ежедневных боев над Бугенвиллем нас отправили в Эспериту-Санто на переформирование. Когда в ноябре нас вернули на Соломоны, в списочном составе эскадрильи числилось уже 40 человек. Опять все, кроме доктора и разведчика, являлись пилотами. К этому времени японская авиация в Бугенвилле де-факто перестала существовать. Высаженный западнее Бугенвилля десант позволил расширить плацдарм настолько, что стало возможным оборудовать на нем взлетно-посадочную полосу для истребителей. Новым объектом для наших налетов стал Рабаул, на полосе в Бугенвилле мы получили возможность пополнить запас топлива. Постоянно мы базировались в Велла-Лавелла, поскольку оставлять

самолеты на ночь в Бугенвилле было еще опасно - японская артиллерия обстреливала аэродром навесным огнем через горы.

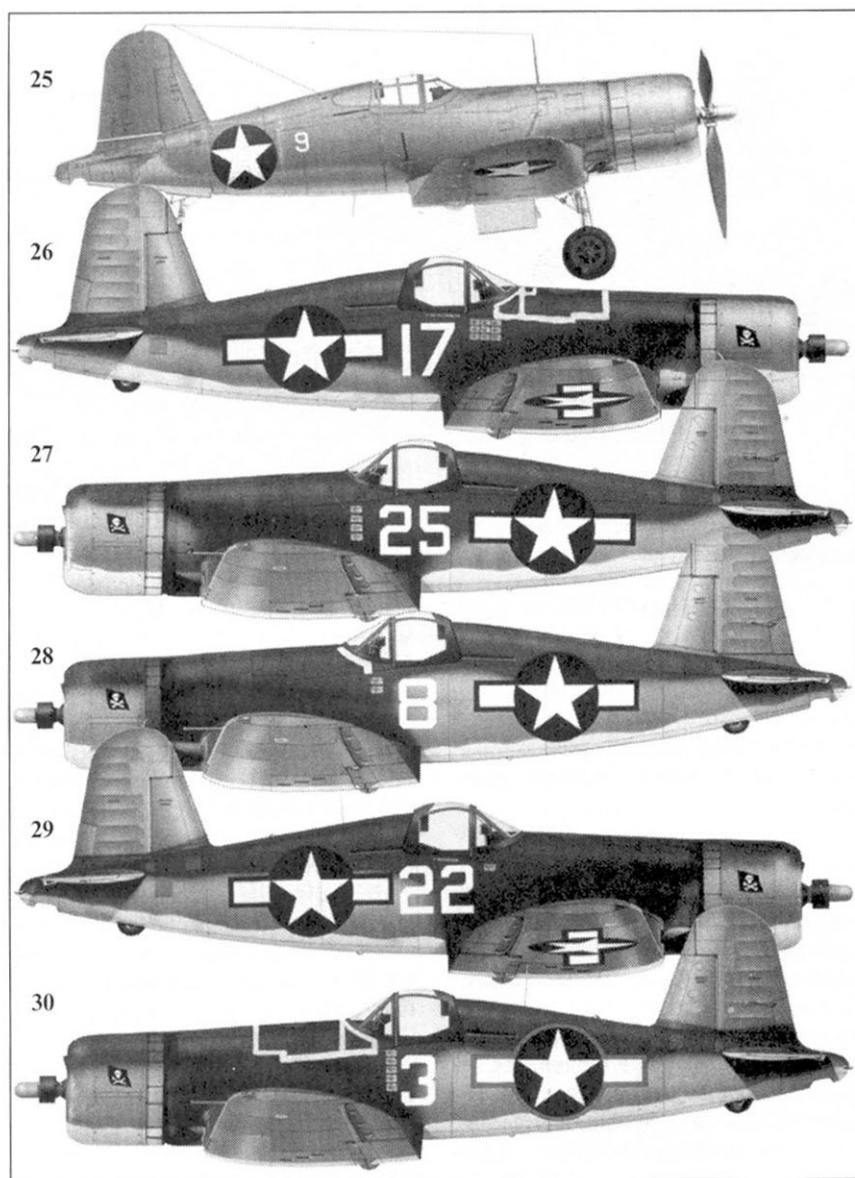
Чаше всего в налетах на Рабаул мы сопровождали бомбардировщики B-24 «Либерейтор» или пикировщики SBD. «Либерейторы» имели гораздо большую дальность полета, чем наши «Корсары». Мы встречали группу B-24 в воздухе, точкой рандеву служила Мунда или полоса на Бугенвилле. Истребительное прикрытие эшелонировалось по высоте от 15 000 до 26 000 футов.

Рабаул лежал вне радиуса действия пикирующих бомбардировщиков SBD, однако дозаправка на Бугенвилле позволяла им наносить удары по Рабаулу. Самолет SBD особенно уязвим был на пикировании, в момент сброса бомб и на выходе из атаки. Недостаточная мощность двигателя не позволяла бомбардировщику быстро набирать высоту, все его оборонительное вооружение состояло из одного пулемета калибра 7,62 мм. Нам ставили задачу эскортировать SBD на всем маршруте - для нас это был тяжелый труд. Конечно, на прикрытие летала не одна наша эскадрилья VMF-214. Обычно в состав эскорта включали «Корсары» четырех-шести эскадрилий авиации корпуса морской пехоты, несколько эскадрилий «Хэллкетов» палубной авиации ВМС США и новозеландские подразделения, вооруженные самолетами P-40.

Больше всего нам нравились полеты на блокирование аэродромов противника, когда мы могли атаковать любые самолеты противника в пределах досягаемости. Во многих таких полетах группу возглавлял сам Бойингтоун. Если мы не встречали японские самолеты в воздухе, командир призвал противника взлететь подраться. Японцам все труднее становилось восполнять потери в самолетах из-за постоянных ударов по их коммуникаци-



Истребители F4U-1 и F4U-1A из эскадрильи VMF-216. Самолеты выстроены в линейку вдоль только что построенной взлетно-посадочной полосы в Торокина-Пойнт, Бугенвилль, 10 декабря 1943 г. В рамках обеспечения высадки десанта в заливе Принцессы августы в джунглях было построено три взлетно-посадочных полосы. За 16 дней воздушный боев японская авиация потеряла над Рабаулом 191 самолет.



25. Истребитель F4U-1A «белый 9» BuNo 02288 командира эскадрильи VMF-213 майора Грегори Дж. Вейсенбергера, Гуадалканал, июнь 1943 г.

Вейсенбергер сбил пять истребителей «Зеро», первые три - 30 июня 1943 г., по одному - 11 и 18 июля. Истребитель окрашен по стандартной двухцветовой схеме. Перед взлетом на истребителе Вейсенбергера пулеметные амбразуры в передней кромке крыла заклеивались лентами (по три ленты на амбразуру).

26. Истребитель F4U-1A «белый 17» BuNo 18005 лейтенант-коммандера Роджера Р. Хедрайка, эскадрилья VF-17, Бугенвилль, март 1944 г.

Роджера Р. Хедрайк в составе эскадрильи VF-17 на изображенном здесь самолете F4U-1A 18 февраля 1944 г. сбил три самолета противника. Ранее он уже одержал три победы в воздушных боях (на «Корсарах» BuNo 17659 и BuNo 55798).

27. Истребитель F4U-1A «белый 25» лейтенанта Гэрри А. Мэрча, эскадрилья VF-17, Бугенвилль, май 1944 г.

Мэрч стал асом, сбив 28 января 1944 г. два «Зеро». На боевом счету летчика к этому времени уже значилось три победы, одержанных в августе 1942 г. на «Уайлдкэте»; тогда Мэрч служил в эскадрилье VF-6.

28. Истребитель F4U-1A «белый 8» лейтенанта Эрла Мэя, эскадрилья VF-17, Бугенвилль, май 1944 г.

За свою карьеру лейтенант Эрл Мэй сбил восемь самолетов противника, все - «Зеро».

29. Истребитель F4U-1A «белый 22» эскадрильи Джона М. Смита, эскадрилья VF-17, Бугенвилль, февраль 1944 г.

В составе эскадрильи VF-17 Смит одержал в воздушных боях три подтвержденные победы, три вероятные и один самолет повредил. Позже, когда в 1945 г. Смит служил в эскадрилье VF-84, он сбил еще семь японских самолетов.

30. Истребитель F4U-1A «белая 3» эскадрильи Фредерика Дж. Стрейга, эскадрилья VF-17, февраль 1944 г.

Стрейг сбил пять японских самолетов и два повредил. На изображенном здесь самолете он одержал свои финальные победы - 2,5 «Зеро» над Рабаулом 27 января 1944 г.

ям. Блокада аэродромов истощала силы авиации противника. Налеты на Рабаул преследовали ту же цель. Остров представлял собой настоящую крепость - японский Перл-Харбор в южной части Тихого океана. В окрестностях Рабаула имелось четыре аэродрома. Потеря этих баз нанесла бы серьезный ущерб системе обороны Рабаула.

Бойингтоун был сбит на канале Сент-Джорджа недалеко от Рабаула в начале января 1944 г., до конца войны командир находился в плену у японцев. Вскоре после потери командира эскадрилью вывели из боев в Эспериту-Санто, а затем большую часть летчиков направили в Штаты на переформирование. Я же с рядом пилотов попал в эскадрилью VMF-211, которая действовала в районе Рабаула с аэродрома на Зеленых островах. В воздушных боях я больше участия не принимал, но мы продолжали выполнять боевые вылеты на патрулирование воздушного пространства Новой Ирландии и северной оконечности Новой Британии.

Эскадрилья VMF-214 получила известности при «Пэппи» Бойингтоуне, командир имел несколько прозвищ: «Грег», «Скиппер», «Грэмс» - он отзывался на все. Я уверен, что когда страна находится перед лицом такого кризиса, как война, сам народ выдвигает прирожденных лидеров. Грег Бойингтоун был одним из них. Он заставил нас поверить в свои силы, сделал из эскадрильи одну команду. Командир служил нам образцом офицера и джентльмена, а уж сколько виски он изничтожил... Не в смысле выпил, а в смысле не дал выпить нам. Ежедневно он подтверждал свою репутацию прирожденного лидера. Я никогда бы не смог достичь таких высот, как Бойингтоун.

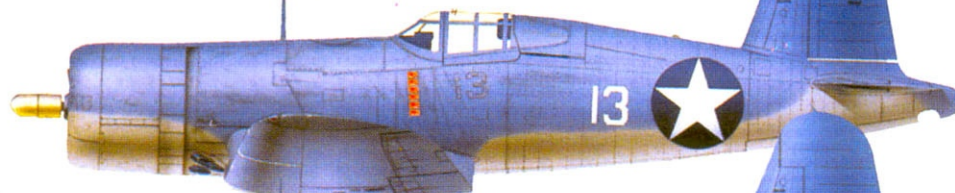
«Корсары» авиации ВМС США

Первой в авиации флота США истребители «Корсар» в октябре 1942 г. начала получать эскадрилья VF-12. Первый опыт эксплуатации новых самолетов вызвал большие сомнения относительно их боевой эффективности. Испытания проводились на авианосце «Сэнгэмон» и показали, что истребитель F4U не подходит для базирования на корабле по причине не удовлетворительных посадочных характеристи-

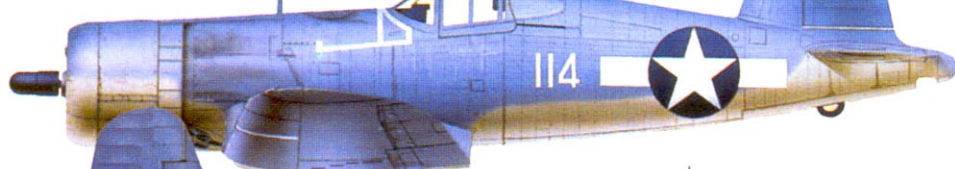
F4U-1 Ховарда Дж. Финна, Гуадалканал, февраль 1943 г.



F4U-1 Кеннета А. Уэлиа, Мунда, август 1943 г.



F4U-1 Кеннета А. Уэлиа, Мунда, август 1943 г.



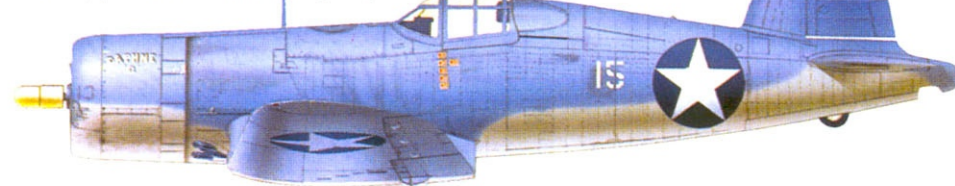
F4U-1 Кеннета А. Уэлиа, острова Руссель, сентябрь 1943 г.



F4U-1 Джеймса Н. Каппа, Гуадалканал, июль 1943 г.



F4U-1 Джеймса Н. Каппа, Мунда, сентябрь 1943 г.



F4U-1 Дэсфорджа С. Дифабио, Гуадалканал, июль 1943 г.



F4U-1A Роберта М. Хэнсона, Торокина, февраль 1944 г.



F4U-1A Филиппа С. Делонга, Велла-Лавелла, ноябрь 1943 г.



F4U-1A Филиппа С. Делонга, Велла-Лавелла, ноябрь 1943 г.



F4U-1A Эдвина Л. Олндера, Мунда, октябрь 1943 г.



F4U-1A Эдвина Л. Олндера, Велла-Лавелла/Торокина, январь 1943 г.



F4U-1A Грегори Бойннстоуна, Велла-Лавелла, декабрь 1943 г.



F4U-1A Грегори Бойннстоуна, Велла-Лавелла, декабрь 1943 г.



F4U-1A Грегори Бойннстоуна, Велла-Лавелла, декабрь 1943 г.



FG-1A Джэулиуса У. Ирланда, Бугенвилль, январь 1944 г.



F4U-1A Джеймса А. Хэлфорда, авианосец «Банкер Хилл», август 1943 г.



F4U-1A Джона Т. Блэкбарна, Ондонга, ноябрь 1943 г.



F4U-1A Пола Кордэя, Ондонга, ноябрь 1943 г.



F4U-1A Дэниэла Г. Каннигхэма, Ондонга, ноябрь 1943 г.



F4U-1A Мерла У. Дэвенпорта, Ондонга, ноябрь 1943 г.



F4U-1A Дориса С. Фримэна, Ондонга, ноябрь 1943 г.



F4U-1A Айры С. Кипфорда, Бугенвилль, январь 1944 г.



F4U-1A Айры С. Кипфорда, Бугенвилль, февраль 1944 г.

F4U-1A Грегори Дж. Вейссенбергера, Гуадалканал, июнь 1943 г.



F4U-1A Роджера Р. Хедрайка, Бугенвилль, март 1944 г.



F4U-1A Гарри А. Мэрча, Бугенвилль, май 1944 г.



F4U-1A Эрла Мэя, Бугенвилль, май 1944 г.



F4U-1A Джона М. Смита, Бугенвилль, февраль 1944 г.



F4U-1A Фредерика Дж. Стрейга, февраль 1944 г.



F4U-1A Томаса Кифлера, Бугенвилль, февраль 1944 г.



F4U-1A Ховарда У. Боллмана, остров Сайпан, апрель 1944 г.



FG-1A Фрэнсиса И. Пирса, Пелелиу, ноябрь 1944 г.



F4U-1A Джорджа Л. Холоуэлла, Гуадалканал, ноябрь 1943 г.



F4U-1A, ВВС Новой Зеландии, Соломоновы острова, 1945 г.



F4U-1A, эскадрилья VMF-111, острова Гилберта, 1944 г.

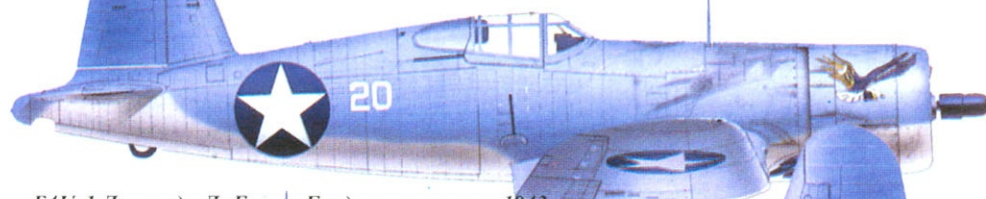
F4U-1 Уильбура Дж. Томаса, Гуадалканал, июль 1943 г.



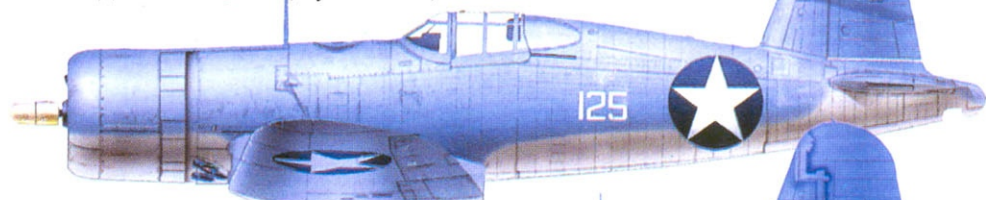
F4U-1 Уильбура Дж. Томаса, Гуадалканал, июль 1943 г.



F4U-1 Фоя Р. Гарисона, Гуадалканал, июль 1943 г.



F4U-1 Дональда Л. Бэлча, Гуадалканал, июль 1943 г.



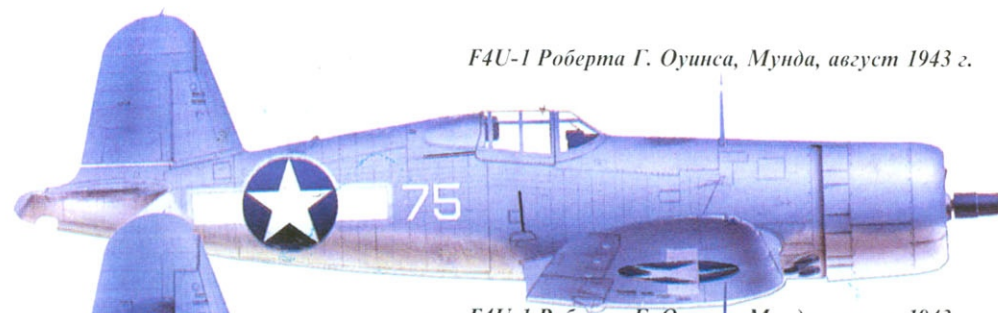
F4U-1 Артура Р. Конзатта, Баракома/Торокина, январь 1944 г.



F4U-1 Артура Р. Конзатта, Баракома/Торокина, январь 1944 г.



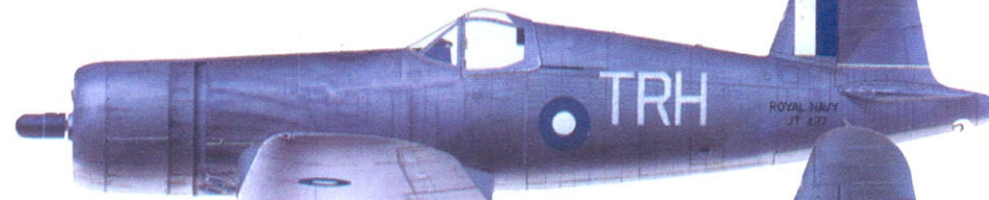
F4U-1 Роберта Г. Оуинса, Мунда, август 1943 г.



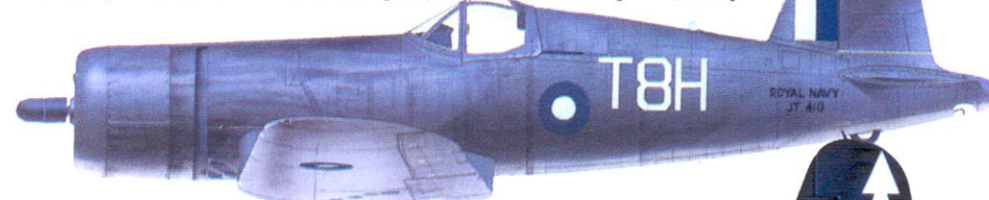
F4U-1 Роберта Г. Оуинса, Мунда, август 1943 г.



«Корсар II» Рональд С. Хэй, авианосец «Викториес», январь 1945 г.



«Корсар II» Дональда Дж. Шеппарда, авианосец «Викториес», январь 1945 г.

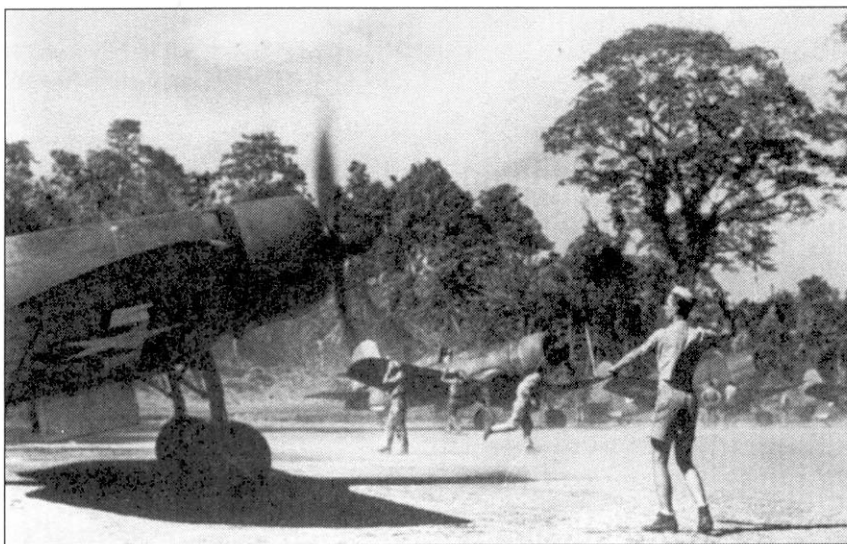


F4U-1D Германа Х. Хэнсена, авианосец «Беннингтон», февраль 1945 г.



F4U-1D Роджера Р. Хедрайка, авианосец «Банкер Хилл», февраль 1945 г.





Прогрев двигателей самолетов F4U-1 «Корсар», Торокина-Пойнт, 10 февраля 1944 г. Японские войска находились от аэродрома сравнительно недалеко. Японская артиллерия 8 марта вывела из строя аэродром, ночью американцам пришлось эвакуировать самолеты из Торокина-Пойнт. Окончательно морская пехота отбросила японцев от аэродрома 24 марта.



Летчики морской пехоты коротают минуты отдыха на пляже Торокина-Пойнт, на заднем плане - взлетает «Корсар». Аэродром Торокина-Пойнт имел три взлетно-посадочных полосы: одну практически на пляже и две, Пива-Анкл и Пива-Йоки - в глубине острова. Первая полоса предназначалась для бомбардировщиков, две другие - для истребителей.

ки и особенностей поведения летательного аппарата на рулении. Амортизаторы основных стоек шасси были чрезмерно жесткими, требовалось доработать их конструкцию, чтобы смягчить ударную нагрузку на самолет в момент касания колесами шасси палубы. Фонари кабин раннего образца не обеспечивали требуемого обзора, видимость еще более ухудшалась из-за попадания на козырек фонаря кабины масла, выбивавшегося из-под юбки капота двигателя.

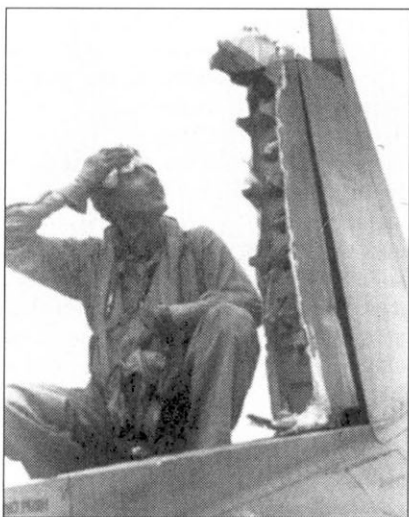
Перед отправкой эскадрильи VF-12 на Тихий океан подразделение перевооружили с «Корсаров» на «Хэл-

лкетты», даже несмотря на то, что истребитель «Корсар» после испытаний на «Саратог» в апреле 1943 г. прошел сертификацию, разрешавшую эксплуатацию самолета на авианосцах ВМС США. К этому времени все истребительные эскадрильи авиации ВМС США получили на вооружение самолеты F6F «Хэллкет». Командование ВМС приняло решение вооружить «Корсарами» эскадрилью берегового базирования - VF-17 «Jolly Rogers». На Тихом океане действовало всего две эскадрильи «Корсаров» авиации ВМС США - вышеупомянутая VF-17 «Jolly Rogers» и эскадрилья ночных пере-

хватчиков VF(N)-75, которой командовал лейтенант-коммендер У. Дж. «Гас» Уайлдхелм. Вооруженная истребителями F4U-2 эскадрилья VF(N)-75 базировалась в Мунда с 11 сентября 1943 г. Личный состав подразделения Уайлдхелма включал всего шестерых пилотов, но все эти летчики уже совершили по меньшей мере один «тур» на войну с Японией. К примеру, сам Уайлдхелм успел повоевать на пикирующем бомбардировщике SBD, а большинство пилотов имело налет более 2000 часов. Желание ВМС довести эскадрилью ночников до полного штата разбилось о неспособность промышленности освоить массовый выпуск радиолокаторов, стоявшие на F4U-2 станции собирались и настраивались вручную - штучная работа.

С самолетами F4U-1 подобных проблем не было. Эскадрилья VF-17, которой командовал лейтенант-коммендер Том Блэкбурн (11 побед) прибыла в Ондонга 27 октября 1943 г. Летчики подразделения сделали себе имя в боях над Соломоновыми островами, когда они за 79 дней сбили 154 японских самолета. В начале года, когда формировалась эскадрилья, старшим офицером эскадрильи Блэкбурн выбрал лейтенант-коммендера Роджера Хидрайка (12 побед). Хидрайк окончил летное училище в 1936 г., до перевода в VF-17 он успел послужить в нескольких эскадрильях. Всем известный «Родж» почти всю боевую карьеру провел в составе VF-17. Хидрайк так рассказывал о боях на «Корсаре»:

Мы покинули Норфолк в сентябре 1943 г. на борту авианосца «Банкер Хилл», чтобы продемонстрировать командованию авиагруппы свою способность взлетать и садиться на корабль. Вскоре мы получили самолеты модели F4U-1A с фонарями кабин раннего типа, которые очень сильно ограничивали обзор; сиденья на истребителях модели «U-1A» устанавливались низко, что еще больше сокращало поле зрения из кабин. Все что, летчик мог видеть впереди - так это огромный капот двигателя. Из кабины стоявшего на палубе авианосца «Корсара» прямо по курсу можно было увидеть разве что корабельный флаг на верхушке мачты. Пока мы в море на борту авианосца демонстрировали командованию уровень своей выучки пришел приказ о формировании эскадрильи в качестве базовой. Этот приказ нас крайне разочаровал. Мы проделали огромную работу совместно с представителями фирмы Чэнс-Воут по доводке истребителя. Никто в то время нам не сказал, что причиной отказа от базирования «Корсаров» на авианосце стало отсутствие



Майору Томасу М. Колису из эскадрильи VMF-212 есть от чего задуматься, снимок сделан 20 января 1944 г. в Велла-Лавелла. В воздушном бою над Рабаулом на истребителе Колиса F4U-1A BuNo 17937 практически полностью был отстрелен руль направления. Совершенно не понятно каким образом пилот сумел вернуться в Велла-Лавеллу. Тремя днями позже майор рассчитался с японцами за обиду, сбив два «Зеро» над островом Йорк. Летчики эскадрильи VMF-212 на истребителях F4F и F4U одержали в воздушных боях 127,5 побед.

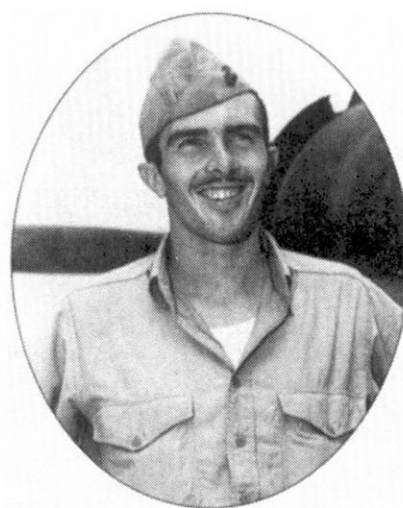
системы снабжения новых самолетов запасными частями и расходными материалами. В свою очередь вооруженные «Корсарами» эскадрильи авиации корпуса морской пехоты базировались на Соломоновых островах с февраля 1943 г., там было налажено снабжение подразделений всем необходимым. Первым аэродромом Соломоновых островов, на котором мы базировались, стала Ондонга, расположенная в 50 милях северо-восточнее Гуадалканала. Затем мы базировались на Бугенвилле, откуда летали на Рабаул.

Свою первую победу в воздушном бою я одержал 1 ноября 1943 г., когда мы прикрывали высадку десанта в заливе Принцессы Августы на Бугенвилле. Я патрулировал заданный район, Томми Блэкбурн страховал меня сверху. Мы взлетели с Однонги в составе восьмерки «Корсаров». Сразу после взлета получили сообщение о приближении к Бугенвиллю группы японских самолетов. В наборе высоты на моем самолете отказал генератор, поэтому для экономии заряда аккумуляторной батареи мне пришлось выключить радиостанцию. К этому моменту мы достигли южной оконечности Бугенвилля, высота составляла 20 000 футов. Мы летели в направлении Бука, где находился аэродром японцев. Я заметил три небольших пятнышка; по-



1-й лейтенант Гарольд И. Сигал из эскадрильи VMF-221 позирует на фоне своего «Корсара», остров Руссель, 17 июля 1943 г. К этому времени на счету Сигала имелось пять побед, всего же ас сбил 12 самолетов противника. Две свои финальные победы Сигал одержал 24 января 1944 г. в составе эскадрильи VMF-211. Летчики эскадрильи VMF-212 одержали в воздушных боях 155 побед, а пилоты эскадрильи VMF-211 - 91 победу.

нрав, что это японские самолеты постарался поставить свой «Корсар» в такое положение, чтобы солнце светило в глаза противнику. Я покачал крылом, подавал знак летчикам моего звена - воспользоваться рацией я пока не хотел. Я планировал использовать в бою не шесть, а четыре расположенных ближе к фюзеляжу пулеметов. Это был наш первый воздушный бой. Я верил в удачу. Наше вооружение было пристреляно на точку сходимости трасс,



Кэптен Джеймс И. Суитт из эскадрильи VMF-221 одержал 15,5 побед в воздушных боях и был удостоен Почетной медали Конгресса США. 7 апреля 1943 г. Суитт всего за два часа сбил на «Уайлдкэте» семь «Взлов». Остальные победы он одержал на «Корсарах».

лежащую в 900 футов от истребителя. На удалении 90 футов линейный размах крыла «Зеро» в сетке прицел не превышал 50 мм. Я нажал на гашетку, давив не то две, не то четыре секунды. Ко мне присоединились другие летчики.

Неделей позже нас направили на перехват большой группы японских самолетов - бомбардировщики и 29 истребителей группы сопровождения. Это был первый случай, когда я убедился, что локаторщики не даром едят свой кусок хлеба. Шестеркой мы патрулировали небо над заливом Принцессы, японские самолеты в строю троек шли ниже. Я подумал: «Здесь вы уз-



Истребитель F4U-1 «Корсар» с бортовым номером «465» из эскадрильи VMF-222, остров Грин, 1944 г. В Юго-западной части Тихого океана летчики VMF-222 сббили 50 японских самолетов. Боевой счет эскадрильи еще вырос в ходе сражений над Филиппинами и Окинавой. Летчики VMF-222 одержали последние три победы в воздушных боях второй мировой войны.



наете, насколько хорош «Корсар». На пикировании мы пронзили строй самолетов противника. Японцы построились в два оборонительных круга - известный оборонительный прием, предложенный первым американским асом майором Либерти (17 побед) в годы первой мировой войны. Мы сделали несколько заходов, наших самолетов было всего шесть. Я выполнил даже три лобовых атаки. В одном из заходов хорошо видел как после очередей, выпущенных пулеметами моего «Корсара», от вражеского самолета полетели какие-то куски: мимо меня просвистели два цилиндра двигателя. Я не увидел, чтобы хоть кто-нибудь из японцев открыл огонь или же попытался бы открыть огонь. Мы сбили без труда несколько самолетов, после чего взяли курс домой.

11 ноября мы прикрывали ударное соединение из трех авианосцев, совершавших поход к Рабаулу. Мы должны были осуществлять ПВО соединения, пока палубные самолеты наносили удар по Рабаулу и Симпсон-Харбору. Нам было приказано соблюдать режим радиомолчания. Висела мощная облачность, мощная настолько, что найти авианосцы, даже зная их координаты оказалось очень сложно. К кораблям мы вышли примерно в девять часов утра, вскоре после взлета палубных самолетов мы совершили посадку на палубы кораблей. ПВО обеспечивала

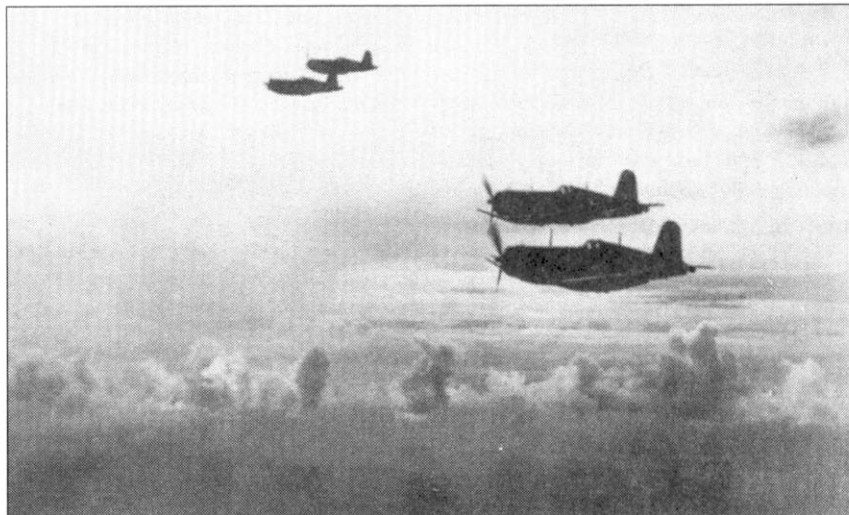
наша эскадрилья и корабельная эскадрилья «Хэллкетов». Я вместе с половиной эскадрильи находился на борту флагманского авианосца «Эссекс», в то время как Томми Блэкбурн с другой половиной сел на палубу авианосца «Банкер Хилл». В 13.00 мы стартовали с палуб кораблей, как в это время ожидалась атака японцев. Действительно, со стороны Рабаула к авианосному ордеру приближалась большая группа самолетов. Нам предстояла жаркая схватка. Мой ведомый и я подбили один «Зеро». Японский истребитель скрылся в облачности, я не стал его преследовать в надежде, что он вскоре он выскочит из облаков. Я ждал

Капитан Дональд Л. Блэч присел на стабилизатор своего «Корсара». Всю войну Блэч прослужил в эскадрилье VMF-221. Две победы он одержал в период, когда VMF-221 базировалось на Соломоновых островах, еще три - действуя с авианосца «Банкер Хилл». «6 июля 1943 г. мы летели от острова Русселя к Новой Георгии. На маршруте нас перехватила группа «Зеро». Я зашел в хвост одному самолету противника и сбил его. Я оглянулся - у меня на хвосте сидел японский истребитель. Снаряды пробили фонарь кабины, вышла из строя часть приборов. Я немедленно сделал «ножницы», затем спикировал до высоты 6000 футов. Ведомый последовал за мной хотя я не мог объяснить ему в чем дело - не работала радиостанция. Мы вместе вернулись на аэродром. Я с огромным трудом посадил самолет - истребитель на малой скорости едва слушался рулей», - вспоминал Блэч.

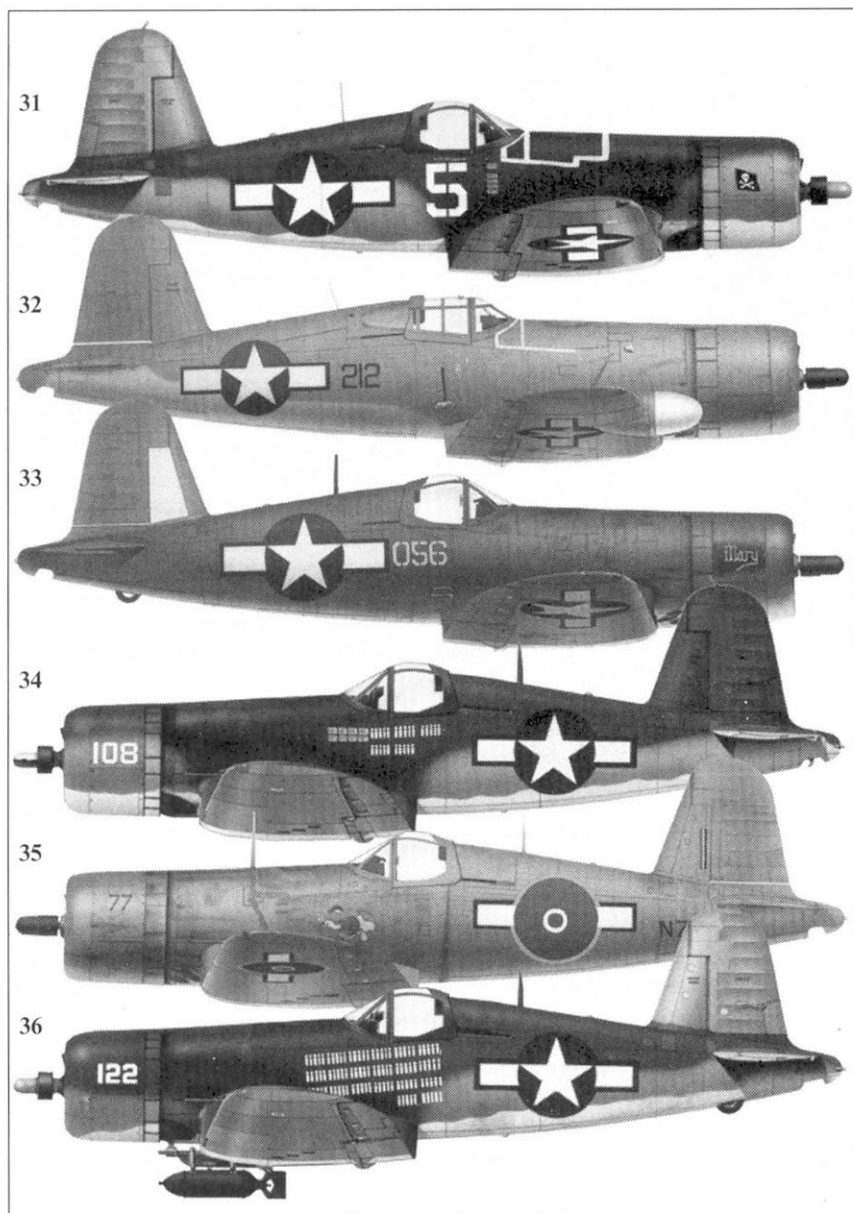
его, но японец всё равно появился внезапно. Я уже нажал на гашетку, но вдруг увидел, что стреляю не по «Зеро», а по «Корсару». Я инстинктивно отпустил гашетку. Подлетев ближе, я увидел надпись на фюзеляже истребителя: «BOG HOG». Боже! - это самолет командира!

Я не знал насколько серьезно повредил «Корсар» Блэкбурна вплоть до посадки в Ондонга. Дома командир показал мне дыру в своем самолете. «Ты неважный стрелок, Роджер. У тебя шесть пулеметов, способных прошить мою машину от хвоста до носа и от носа до хвоста, а сделал одну дырку», - вот и все, чем ограничился командир. Мою ошибку придали забвению. Томми вскопал в облако, уходя от четырех или пяти «Зеро».

Ежедневно, как часы над нами появлялось порядка 80 японских самолетов. Командование потребовало усилить истребительное прикрытие



Звено «Корсаров» в полете на Эспериту-Санто, март 1944 г.



31. Истребитель F4U-1A «белая 5» ВиНо 17656 лейтенанта Томаса Кифлера, эскадрилья VF-17, Бугенвилль, февраль 1944 г.

Кифлеру чуть-чуть не хватило удачи, чтобы стать асом: на его боевом счету числится 4,5 победы. Из-за отказа двигателя на самолете ВиНо 17656 Кифлер совершил 5 марта 1944 г. вынужденную посадку на остров Ниссан.

32. Истребитель F4U-1A «черный 212» «Midnite Costail» кэптана Ховарда У. Боллмана, эскадрилья VMF(N)-532, Кэзмэн-Филд, остров Сайпан, апрель 1944 г.

14 апреля 1944 г. Боллман в 1 ч 12 мин. ночи перехватил и сбил бомбардировщик «Бэтти». Боллман в том полете летал на истребителе с тактическим номером «212» белого цвета, хотя этот самолет был закреплен за лейтенантами Каниффом и Рейтером. В ту же ночь раньше Боллмана победы одержали 1-й лейтенант Боннер (сбил «Бэтти» в 00.36) и 1-й лейтенант Совик (также - «Бетти» в 01.11). Эти три победы - единственные на счету эскадрильи VMF(N)-532. Внешне ночные перехватчики отличались от обычных «Корсаров» наличием в правой плоскости крыла обтекателем антенны РЛС, обычная мачта для натяжения проволоочной радиоантенны демонтирована. Самолет окрашен по двухцветной схеме, бортовой номер - черный.

33. Истребитель FG-1A «желтый 056» «Mary» ВиНо 14056 кэптана Фрэнсиса И. Пирса, эскадрилья VMF-121, Пелелу, ноябрь 1944 г.

«Эффи» Пирс одержал в воздушных боях шесть подтвержденных побед и одну вероятную, однако только один японский самолет он сбил на «Корсаре» - «Бэтти», 30 июня 1943 г. Все остальные победы Пирс одержал на F4F. Белая трапеция на киле - отличительный знак самолетов эскадрильи VMF-121.

34. Истребитель F4U-1A «белый 108» майора Джорджа Л. Холоуэлла, эскадрилья VMF-111, Гуадалканал, ноябрь 1943 г.

Все свои победы Холоуэлл одержал в составе эскадрильи VMF-224, летая на «Уайлдкэтах», однако на борт своего «Корсара» он нанес 25 победных отметок. Истребитель окрашен по трехцветной схеме.

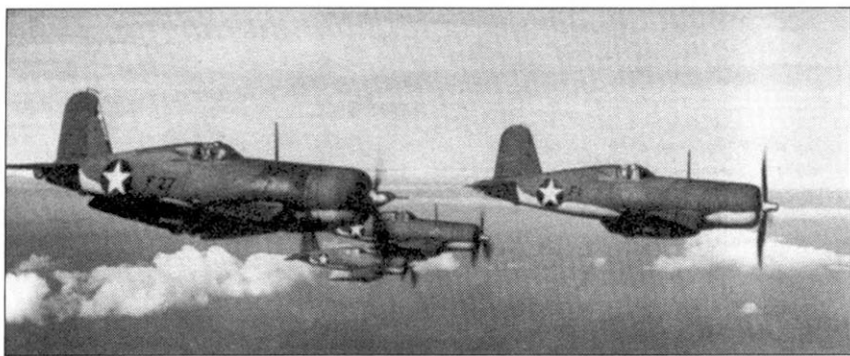
35. Истребитель F4U-1A «черный 77» NZ5277, ВВС Новой Зеландии, Соломоновы острова, 1945 г.

Самолет богато украшен живописью: диснеевский утенок «Дональд Дак», восемь больших бомб, 11 маленьких бомб, девять силуэтов автомобилей и восемь - кораблей. Верхние поверхности истребителя окрашены краской «Ocean Blue», нижние - светло-серой. Опознавательные знаки ВВС Новой Зеландии нанесены поверх американских опознавательных знаков. В боях принимали следующие вооруженные «Корсарами» подразделения ВВС Новой Зеландии: No 15 Sqn/No 1 SU (Гуадалканал), No 15 Sqn/No 25 SU и No 2 SU (Бугенвилль), No 15 Sqn/No 2 SU (Торокина), No 14 Sqn/No 30 SU (Гуадалканал), No 16 Sqn/No 30 SU и No 21 Sqn/No 30 SU (остров Ниссан), No 21 Sqn/No 30 SU (залив Жакино).

36. Истребитель F4U-1A «белый 122», эскадрилья VMF-111, острова Гилберта, 1944 г.

Самолет «Корсар» создавался как истребитель, но широко и с большим эффектом использовался для нанесения ударов по наземным целям. Сначала бомбодержатели на самолеты устанавливали в полевых условиях, однако затем фирма Чэкс-Воут стала оборудовать самолеты пилонами для подвески вооружения еще на стадии изготовления истребителей. Во многом возможность «работы по земле» предопределило долгий срок службы «Корсаров» в ВВС разных стран мира после окончания второй мировой войны.

бомбардировщиков, осуществлявших рейды на Рабаул. Мы сопровождали пикирующие бомбардировщики и торпедоносцы морской авиации равно как и бомбардировщики В-24 и В-25 подразделений USAF. Обычно эскадрилья поднимала в воздух 16 истребителей, но как-то Томми решил проучить японцев, послав дополнительное звено «Корсаров» «наверх». Японцы имели в окрестностях Рабаула четыре прекрасно подготовленных аэродрома, мы же располагали единственной полосой на Бугенвилле. У японцев хорошо работала служба воздушного наблюдения и оповещения о приближении воздушного пространства. Посты службы вовремя предупреждали о подходе наших самолетов, составе группы, курсе, боевом порядке. На подходе к цели мы обычно наблюдали пыль на аэродромах - то взлетали японские ис-



Звено «Корсаров» модели F-4U-1 раннего выпуска в тренировочном полете, конец 1942 г. Самолеты принадлежат эскадрильи VF-12.

требители. Эскадрильи «Корсаров» морской пехоты и палубных «Хеллкэтов» шли ниже нас, мы осуществляли «верхнее» прикрытие. Мы обычно летали на высоте 35 000 футов, в то время как японцы предпочитали атаковать на высоте примерно 20 000 футов. В одном из полетов мы не сумели использовать свое преимущество в высоте, так как в пучемках загустела смазка.

У нас имелась возможность внезапно атаковать неприятеля. Японцы не смотрели вверх. Я вел в бой четверку молодых летчиков. В районе цели я хорошо видел, как из облаков вывалилось два горящих «Зеро». Японцы, тем не менее, сохраняли некое подобие боевого порядка. К месту боя подошли «Корсары». На сцене появилась пара «Корсаров», ведомая Айком Кипфордом (16 побед). Парни сработали прекрасно!

Как-то в январе 1944 г. я отстал от группы, когда мы возвращались домой. Недалеко от Симпсон-Харбора я натолкнулся на одиночный «Зеро», который также же держал курс на свою базу. В короткой схватке я сбил японский истребитель. Меня захватило зрелище горящего самолета, летчик которого пытался выбраться из кабины. Когда же я оглянулся, то увидел на хвосте трех коллег сбитого мною пилота. Один истребитель пристроился непосредственно в кильватер, еще по одному шли с флангов. К счастью в тот раз у меня был один из новеньких истребителей, недавно доставленных в Эспириту-Санто; машина была оснащена системой впрыска воды, позволявшей кратковременно поднять мощность двигателя на 25 л.с. и увеличить тем самым скорость на несколько километров в час. Я старался избежать попаданий в «Корсар» постоянно меняя высоту и скорость так, чтобы не терять скорость. Чтобы оторваться от противника мне потребовалось порядка десяти минут.

В другой раз я спикировал на самолет противника. Сложно сказать о чем думал японец, но он стал выполнять вираж, поэтому я быстро его на-

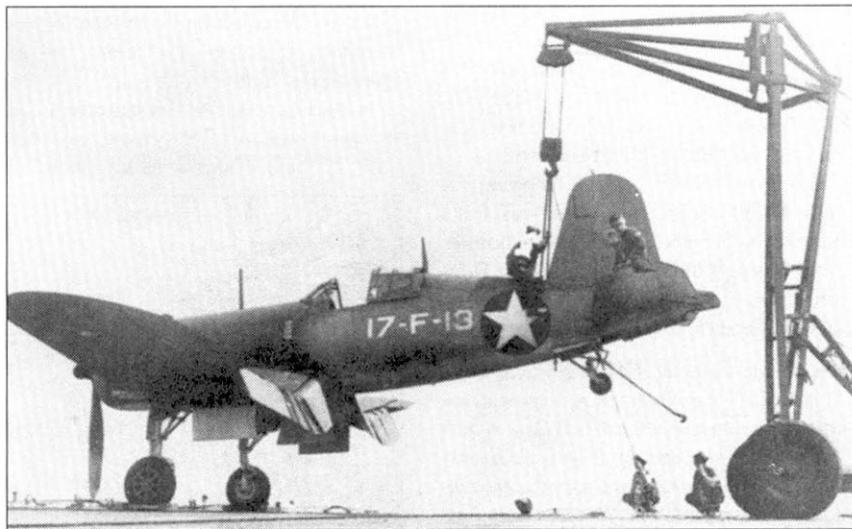
гнал. Мне не составило особого труда сбить беднягу. В том же полете я выполнил еще одну практически аналогичную атаку. Командир японского звена похоже возмнил себя великим тактиком, зря. «Корсар» имел неплохие характеристики в горизонтальном маневре плюс являлся устойчивой платформой для стрельбы из бортовых пулеметов. Я выполнял виражи даже с перегрузкой в 9G. На наших самолетах устанавливались акселерометры - по тому времени они являлись секретнейшими приборами. Однажды акселерометр показал 11G! Правда это было не в бою. Я тогда возвращался из рейда на Рабаул, предстояла посадка на одном из Зеленых островов. Самолетов противника в ходе этого полета мы не встретили. Над заливом Принцессы Августы висела плотная облачность. Я летел на высоте 2000-3000 футов. Взглянув на облака я решил подняться выше. Обычно мы летали ниже облаков, правда высота в этом случае порой составляла всего 15 футов. При

полете на такой высоте крайне сложно было определить свое местоположение, так как очертания островов целиком «не читались». К несчастью в тот раз мы попали в самый центр урагана. Все шесть самолетов группы раскидало по разным направлениям. Вот как раз тогда акселерометр на моем самолете и показал 11G. Нас хранил Господь - все самолеты благополучно вернулись домой.

Успехи на Юго-Западе

После захвата Новой Георгии пришла очередь десанта на Бугенвилль. Высадка морской пехоты на мыс Торокина началась 1 ноября 1943 г. К этому времени для поддержки действий десанта корпус морской имел четыре вооруженных «Корсарами» истребительных эскадрильи: VMF-211, -212, -215, -221. Захват Бугенвилля и чуть позже острова Зеленый и Эмирау помог сформировать своего рода кольцо, внутри которого оказался Рабаул - главный бастион японской обороны на Новой Британии. Кто владел Рабаулом, тот контролировал весь архипелаг Бисмарка. Воздушная мощь была совершенно необходима для нейтрализации системы ПВО Рабаула и нарушения японских линий коммуникаций.

Свои первые две победы в воздушных боях одержал летчик эскадрильи VMF-212 1-й лейтенант Филипп С. Делонг он сбил пару «Зеро» 9 января 1944 г. над аэродромом Тобира, остров Новая Британия. Последние три победы он одержал 15 февраля в бою с пикирующими бомбардировщиками D3A «Вэл»:



Самолет F4U-1 «Корсар» с бортовым кодом «17-F-13» из эскадрильи VF-17 сфотографирован в период квалификационных испытаний нового истребителя на авиабазе. Самолет окрашен по только что введенной трехцветной контртеневой схеме, но опознавательные знаки на нем - старого типа. На борту фюзеляжа заметны отметки о четырех победах в воздушных боях; лейтенант Дэсемс А. Хэлфорд сбил на «Хеллкэте» четыре японских самолета над Гуадалканалом. Отметки о своих победах он перенес на борт «Корсара».

15 февраля мы прикрывали десант морской пехоты на остров Зеленый. Я обнаружил пикирующие бомбардировщики противника - примерно 15 самолетов «Вэл». Хвост на «Вэле» защищал вооруженный пулеметом воздушный стрелок. Я начал атаку пикированием с переворота. Первым делом расправился со стрелком, затем прошелся очередями по всему японскому бомбардировщику. «Вэл» взорвался в воздухе. Теперь я направил «Корсар» к двум другим пикировщикам. У моего ведомого отказало вооружение, он просто сопровождал меня в полете, ощущая себя словно на прогулке!

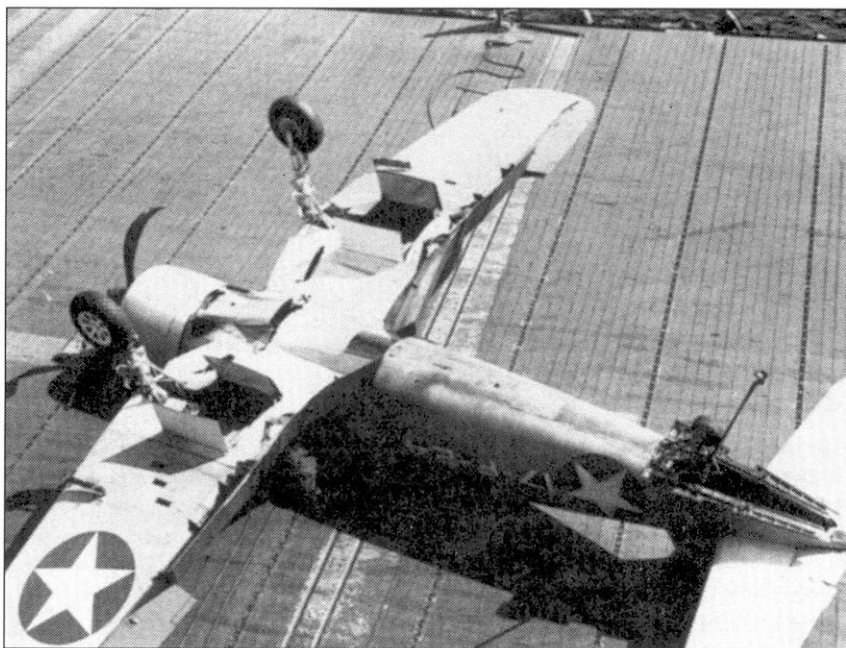
Мы подвергали обстрелу любые цели: грузовики, баржи, даже жилища туземцев. Пули, выпущенные из шести крупнокалиберных пулеметов «Корсара» проливались на землю и воду свинцовым дождем, сметая все на своем пути.

В воздушных боях я одержал 11,166 побед, групповые победы были в нашей эскадрилье только у троих пилотов: майора Хага Элвуда (5,166), 1-го лейтенанта Аллана Харрисона и у меня. 23 января над заливом Кирави Элвуд подбил «Зеро»; за японцем потянулся шлейф дыма. Я на пару с Харрисоном добил истребитель противника. Через несколько минут история повторилась - на троих мы сбили еще один японский истребитель. Вечером того же дня одну победу я разделил с Элвудом.

Победный счет

После войны выяснилось, что японцы в реальности потеряли в воздушных боях самолетов меньше, чем представлялось союзникам. Так за двухмесячный период с 17 декабря 1943 г. по 17 февраля 1944 г. 11-й воздушный флот ВМС Японии потерял суммарно порядка 400 самолетов, в то время как пилоты союзников рапортовали о 730 сбитых в воздушных боях самолетах морской авиации Японии. Положение в армейской авиации Японии было хуже - почти все подразделение Императорских ВВС, действовав-

На истребителе F4U-1A «Корсар» BuNo 17629 с бортовым номером «1» и собственным именем «BIG HOG» летал лейтенант-коммендер Джон Т. Блэкбарн, снимок сделан на аэродроме Ондонга 11 ноября 1943 г. В этот день Блэкбарн одержал свою четвертую победу в воздушном бою, на борту фюзеляжа видны символы четырех сбитых японских самолетов. Перед истребителем стоят, слева направо: Уэртон, Гаттенхарст, Мэрч, Блэкбарн, Хермани, Тейлор. Других лиц, запечатленных на снимке, идентифицировать не удалось.



Истребитель F4U-1 «Корсар» с бортовым кодом «17-F-24» из эскадрильи VF-17 скапотировал при посадке на палубу авианосца «Банкер Хилл», август 1943 г. Посадка «Корсаров», особенно самолетов с фонарями кабин раннего образца, на палубу авианосца не была простым делом. Доработка амортизаторов основных опор шасси позволила снизить вероятность капотирования. Квалификационные испытания по базированию на авианосце «Корсары» проходили в эскадрильях VF-12 и VF-17, но перед отправкой на театр боевых действий эскадрилью VF-12 перевооружили «Хеллкэтами», а «Корсары» эскадрильи VF-17 работали с береговых аэродромов.

шие над Соломонами, оказались разгромленными наголову. Большое количество японских самолетов авиация союзников уничтожила на земле бомбо-штурмовыми ударами. В среднем можно считать, что пилоты союзников завывшали свои победы примерно в два раза. Подобная картина наблюдалась и на других театрах военных действий второй мировой войны. Далеко не всегда летчик способен адекватно оценить ущерб, который он нанес противнику в воздушном бою, излишнее внимание к поврежденному самолету противника могло обернуться собственной гибелью. Как бы то ни было - на

Соломонах японская авиация потерпела сокрушительное поражение. Больше японцы не могли претендовать на стратегический успех в воздушной войне.

В вооруженных «Корсарами» эскадрильях период сражений над Соломонами снискали славу самые результативные американские летчики-истребители, летавшие на F4U. Лейтенант Роберт М. Хэнсон в составе VMF-214 и VMF-215 сбил 25 самолетов противника, прежде чем 3 февраля 1944 г. его самого сбили. Посмертно Хэнсон был удостоен Почетной медали Конгресса США. В боях над Соломонами к шести одержанным в Китае победам





Лейтенант-коммандер Роджер Р. Хедрайк сфотографирован в кабине истребителя F4U-1A «Корсар» BuNo 18005 с бортовым номером «17». В составе эскадрильи VF-17 Хедрайк сбил девять самолетов противника, все - «Зеро». Ас летал на трех разных истребителях с одинаковыми бортовыми номерами «17». Первые три победы (1, 11 и 17 ноября 1943 г.) Хедрайк одержал на самолете F4U-1A «Корсар» BuNo 17659, еще три (26, 28 и 30 января) - на F4U-1A «Корсар» BuNo 55798. Три последних - 18 февраля на «Корсаре» BuNo 18005.

майор Бойингтоун добавил еще 22. 17 октября 1943 г. Бойингтоун наградили Почетной медалью Конгресса США, аса сбили в воздушном бою 3 января 1944 г., Бойингтоун попал в плен. Лейтенант Кеннет А. Уэлш в составе VMF-214 одержал 20 побед в воздушных боях, в феврале 1944 г. он также был удостоен Почетной медали Конгресса США; последнюю, 22-ю, победу в воздушном бою Кеннет Уэлш одержал 22 июня 1945 г. в составе VMF-222. Кэптен Дональд Н. Элдрич



Еще один снимок Хедрайка на фоне «Корсара» BuNo 18005. Череп с костью - обычный мотив в живописи самолетов эскадрильи VF-17.



Лейтенант Мерл У. «Батч» Дэвинпорт позирует на фоне «Корсара» с бортовым номером «9», Бугенвиль, февраль 1944 г. На борту фюзеляжа нанесены отметки о пяти сбитых японских самолетов (на снимке видны только четыре) - боевой счет Дэвинпорта к 5 февраля 1944 г. (0,25 «Бетти» - 6 ноября 1943 г., два «Зеро» - 21 ноября и два «Зеро» - 30 января 1944 г.). Войну ас закончил, имея на своем личном счету 6,25 побед.

из VMF-215 сбил 20 самолетов противника, последний из них - 9 февраля 1944 г. В период кампании на Соломонах кэптен Уилбур Дж. Томас из VMF-213 одержал 16,5 побед в воздушных боях, еще два японских самолета он сбил в составе той же эскадрильи 16 февраля 1945 г.; таким образом боевой счет Томаса составил 18,5 побед - все на «Корсарах». Лучший ас палубной авиации Тихоокеанского театра военных действий лейтенант Айра С. Кипфорд воевал в составе эскадрильи VF-17: на счету Кипфорда к концу войны числилось 16 побед.

«Корсары» ВВС Новой Зеландии

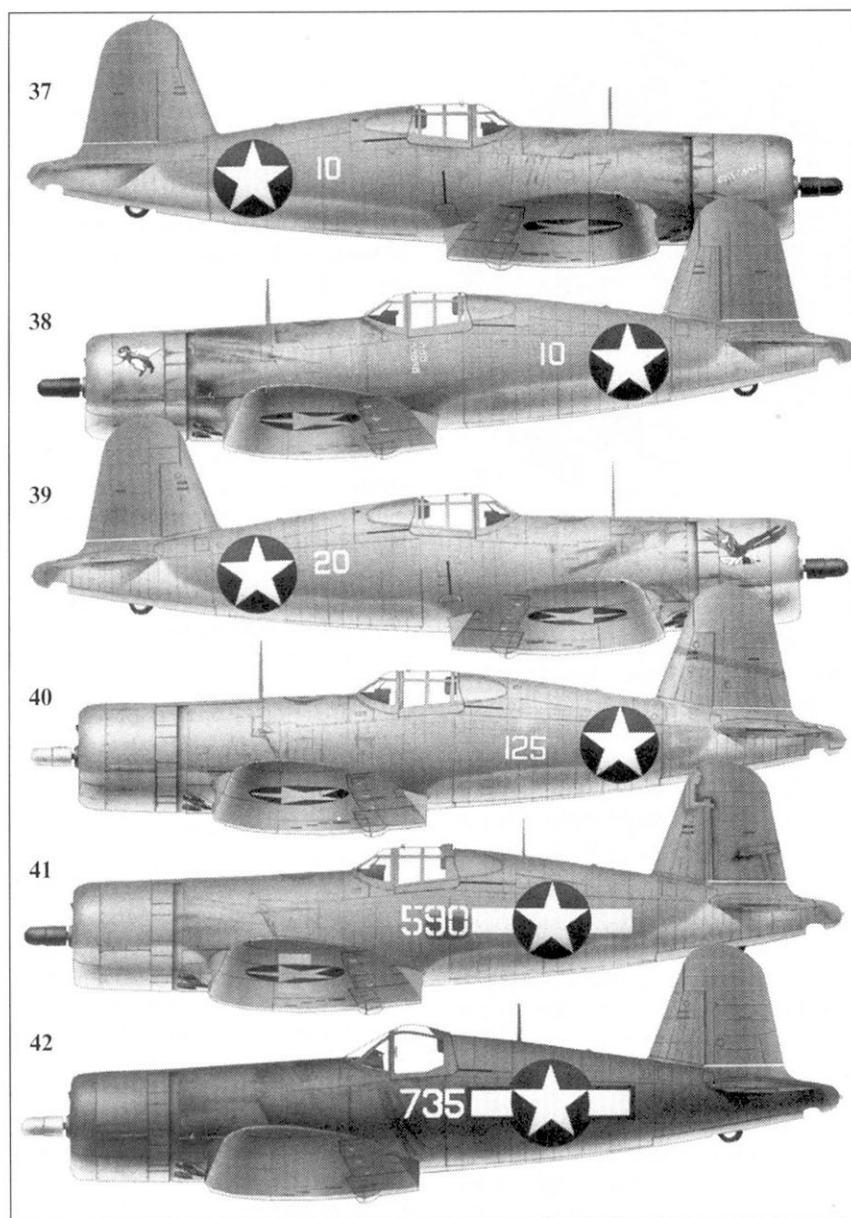
Рабаул считался слишком хорошо защищенным объектом для непосредственной атаки. Разгром японской авиации в воздушных боях над Соломоновыми островами и архипелагом Бисмарка позволил самолетам палубной авиации и авиации корпуса морской пехоты США наносить изматывающие удары по оборонительным сооружениям Рабаула. Последние авиационные подразделения японцев были эвакуированы из региона 20 февраля 1944 г. К американцам присоединились вооруженные «Корсарами» подразделения ВВС Новой Зеландии. Первые новозеландские «Корсары» появились на Бугенвилле 14 мая 1944 г. - первым прибыла 20-я эскадрилья. Летчики этого подразделения уже сра-

жались над Соломонами в 1943-44 г.г., тогда на вооружении эскадрильи состояли истребители P-40. «Киви» из 20-й эскадрильи записали на свой боевой счет 99 сбитых ими японских самолетов, но когда эскадрилья прибыла драться на «Корсарах» японская авиация в воздухе уже практически не появлялась. Новозеландцам так и не представился шанс округлить свой боевой счет хотя бы до 100. Тем не менее, пилоты 20-й эскадрильи, летая на «Корсарах», внесли определенный вклад в ход воздушной кампании над южной частью Тихого океана, сопровождая бомбардировщики, наносили удары по наземным целям. Война для «киви» завершилась только с капитуляцией Японии в августе 1945 г.

В общей сложности 13 подразделений ВВС Новой Зеландии получили в 1944-45 г.г. на вооружение «Корсары» модификаций F4U-1A, F4U-1D и FG-1D. Из 424 поставленных Новой Зеландии самолетов «Корсар» (364 F4U-1A и F4U-1D, 60 FG-1D) не менее 150 было потеряно, однако согласно официальным данным только 17 «Корсаров» «киви» потеряли в боях с противником. Согласно заведенным правилам эскадрилья пребывала на фронте в течение трех месяцев, после чего ее сменяло отдохнувшее в тылу подразделение. Ротации подлежал только личный состав, в то время как самолеты оставались на передовых аэродромах. В ВВС Новой Зеландии «Корсары» модификации FG-1D продержались в течение нескольких лет после окончания второй мировой войны. Последним подразделением, на вооружении которого сохранялись «Корсары», была 14-я эскадрилья, которая входила в состав оккупационных сил союзников в Японии. Эскадрилью отозвали из Японии в октябре 1948 г., почти сразу после возвращения подразделения в Новую Зеландию все «Корсары» безжалостно порезали на куски и сожгли. История истребителей «Корсар» в ВВС Новой Зеландии завершилась.

Британские «Корсары»

Из-за неудовлетворительных качеств специализированных палубных самолетов конструкции фирм Фэйри и Блэкбарн - традиционных поставщиков флота Ее Величества - командованию морской авиации пришлось форсировать разработку авианосных модификаций истребителей RAF. Так в тяжелую пору 1941-42 г.г. появились самолеты «Си Харрикейн» и «Си-файр». Эти истребители значительно превосходили самолеты «Фалмэр» и «Скуа», но их дальность полета и по-



37. Истребитель F4U-1 «белый 10» «GUS'S GOPHER» 1-го лейтенанта Уильбура Дж. Томаса, эскадрилья VMF-213, Гуадалканал, июль 1943 г.

Отметки о победах, изображенные на борту фюзеляжа, отражают успехи Томаса в период его второй «командировки» - семь подтвержденных побед и одна вероятная. Первые четыре «Зеро» летчик сбил в бою 30 июня 1943 г. 15 июля Томас сбил над Велла-Лавелла два «Зеро» и один «Бетти». Томас стал одним из самых удачливых летчиков-истребителей авиации корпуса морской пехоты США - 18,5 подтвержденных побед, 3,333 вероятных и три поврежденных самолета противника. Большинство своих побед он одержал в 1943 г. над водами Юго-Западной части Тихого океана. В феврале 1945 г., действуя с борта авианосца «Эссекс», ас сбил два «Зеро», повредил два «Оскара» и записал на свой счет 0,333 вероятные победы.

38. Истребитель F4U-1 «белый 10» «GUS'S GOPHER» 1-го лейтенанта Уильбура Дж. Томаса, эскадрилья VMF-213, Гуадалканал, июль 1943 г.

На рисунке изображен левый борт истребителя Томаса. Почти все самолеты эскадрильи VMF-213 имели индивидуальные эмблемы и наименования. Тактические номера наносились белой краской на борта фюзеляжей перед опознавательными знаками.

39. Истребитель F4U-1 «белый 20» 1-го лейтенанта Фоя Р. Гарисона, эскадрилья VMF-213, Гуадалканал, июль 1943 г.

Гарисон не стал асом, однако в воздушном бою 30 июня 1943 г. он сбил два «Зеро». Летчик погиб в воздушном бою 17 июля 1943 г. На капоте двигателя самолета Гарисона красовался мастерски нарисованный орел.

40. Истребитель F4U-1 «белый 125» BuNo 02487 2-го лейтенанта Дональда Л. Бэлча, эскадрилья VMF-221, Гуадалканал, июль 1943 г.

На изображенном здесь самолете 2-й лейтенант Бэлч сбил истребитель «Зеро» в

районе Рендовы. Над Соломонами летчик одержал в воздушных боях две победы. Свой победный счет до пяти сбитых пилот довел в 1945 г., действуя с палубы авианосца «Эссекс».

41. Истребитель F4U-1 «белый 590» BuNo 17590 кэптана Артура Р. Конэнта, эскадрилья VMF-215, Баракома/Торрокина, январь 1944 г.

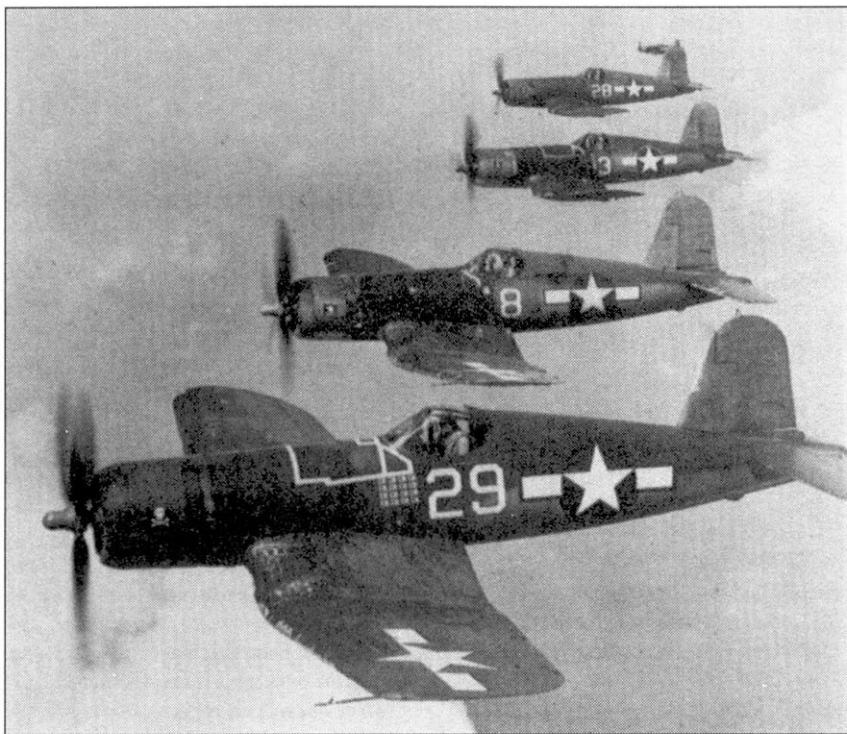
Сопровождая на изображенном на рисунке истребителе бомбардировщики в налете на Рабуал 14 января 1943 г., Клэннт сбил «Зеро». За летчиками эскадрильи VMF-215 постоянные самолеты не закреплялись. Крайне редко летчик выполнял задания дважды на одном и том же самолете. Конэнт 25 августа 1944 г. на «Корсаре» BuNo 02371 сбил два «Тони» достоверно и два - вероятно. Один «Зеро» он сбил 1 сентября, еще один - 30 января (на F4U-1 BuNo 17833), очередной «Зеро» пал его жертвой 18 января на F4U-1 BuNo 17833 (на F4U-1 BuNo 17735). К опознавательному знаку на борту фюзеляжа самолета в кустарном порядке пририсованы «уши».

42. Истребитель F4U-1 «белый 735» BuNo 17735 кэптана Артура Р. Конэнта, эскадрилья VMF-215, Баракома/Торрокина, январь 1944 г.

Конэнт сбил «Зеро» сопровождая бомбардировщики на истребителе F4U-1 с тактическим номером «735» белого цвета в налете на Рабуал 18 января 1944 г. Истребитель был окрашен по «контртеневой» схеме - поверхности, которые чаще всего отражают свет - темные, а которые обычно находятся в тени - светлые. Верхние поверхности самолета окрашены краской цвета Sea Blue (морской голубой), стабилизатор и борта фюзеляжа - в «промежуточный голубой», низ - белый. В полевых условиях к опознавательным знакам пририсованы белые «уши». Подобная схема окраски морских истребителей введена 5 января 1943 г.

садочные характеристики по прежнему не устраивали моряков.

К счастью для командования авиации Royal Navy в конце 1941 г. начались массовые поставки из США настоящих палубных истребителей - самолетов Грумман «Уайлдкэт» (в Великобритании они получили наименование «Мартлет»). «Уайлдкэт» обладал большой дальностью и продолжительностью полета, неплохими посадочными характеристиками, но у него имелся принципиальный для истребителя недостаток - малая максимальная скорость полета, всего 315 миль/ч. Не успели «Мартлеты» поступить на вооружение британского флота, как командование Fleet Air Arm стало искать ему за океаном замену.



Самолеты F4U-1A «Корсар» из эскадрильи VF-17 в полете. Самолет на переднем плане пилотирует лейтенант Айра С. Кинфорд (16 побед). Истребитель с бортовым номером «8» пилотирует лейтенант Эрл Мэй (8 побед), «тройку» - лейтенант Фредерик Дж. Стрейг (5 побед). Обратите внимание - на всех самолетах отсутствуют мачты для натяжения проволочных радиоантенн.

К этому времени фирма Чэнс-Воут из Коннектикута предложила совершенно новый тип палубного истребителя - XF4U-1 «Корсар». Самолет предназначался прежде всего для авиации флота США, но стал предметом переговоров между Лондоном и Вашингтоном о возможности поставки Британии крупной партии «Корсаров» в рамках программы ленд-лиза. Переговоры увенчались успехом: авиации флота Ее Величества получила 2012 «Корсаров» четырех модификаций. «Корсар» стал самым популярным истребителем из числа поставлявшихся в годы второй мировой войны Великобритании американских самолетов аналогичного назначения.

Историки до сих пор не устанут спорить о пригодности «Корсаров» для базирования на авианосцах. В свое время американские адмиралы сочли самолет чрезмерно сложным на взлете и посадке для палубного летчика средней квалификации. Особо отмечались чрезмерно жесткие амортизаторы основных опор шасси из-за чего самолет на посадке стремился встать на нос и плохой обзор из кабины.

Эти и другие факторы привели к тому, что палубные эскадрильи ВМС США оснащались исключительно истребителями F6F «Хэллкет». Первые «Корсары» появились на палубах американских авианосцев только в 1944 г. К этому времени британский флот уже

почти год эксплуатировал истребители F4U на авианесущих кораблях. С апреля 1944 г. «Корсары» британских эскадрилий палубного базирования воевали и в Европе, и на Тихом океане.

Не взирая на «дикую» репутацию самолета, англичане приступили к перевооружению своих эскадрилий на «Косары I» с середины 1943 г. Эскадрильи, оснащенные «Корсарами» готовились к боевым действиям на океанских просторах. Британские «Корсары» несколько отличались от американских. В частности, из-за меньших размеров самолетоподъемников британских авианосцев, пришлось укоротить плоскости крыла на восемь дюймов. Совершенно неожиданно «обрезание» положительно сказалось на пикирующих качествах самолета, уменьшило «парашютирование» на финальной стадии посадки. Все же многие высшие чины командования Fleet Air Arm испытывали по отношению к новому истребителю опасения, аналогичные опасениям адмиралов ВМС США.

В начале 1944 г. в составе флота Метрополи и Дальневосточного флота имелось восемь эскадрилий, вооруженных «Корсарами». К концу войны в составе Fleet Air Arm имелось уже 18 эскадрилий. Самолеты F4U-1, известные в Британии как «Корсар I» (поставлено 95 штук), поступили на вооружение 1830-й и 1833-й эскадрилий; в боях этим самолеты англичане не при-

меняли. Более совершенных «Корсаров» Mk II Британия получила 510 экземпляров. «Корсары II» перебрасывались в Великобританию на палубах эскортных авианосцев.

К апрелю 1944 г. флот Метрополи был готов направить вооруженные «Корсарами» эскадрильи на войну. 28 новых истребителей из 1834-й и 1836-й эскадрилий приняли участие в операции «Тангстин» - налету 121 самолета с шести авианосцев на стоявший в Альтен-фьорде немецкий линкор «Тирпиц». Обе эскадрильи в период проведения операции базировались на борту авианосца «Викториус». Пилоты «Корсаров» не встретили противодействия истребителей люфтваффе, настоящий боевой дебют не состоялся.

Дебют «Корсаров» Ее Величества в водах Индийского океана состоялся также в апреле 1944 г., вскоре после проведения операции против «Тирпица». На борту авианосца «Илластриес» находились оснащенные «Корсарами» 1830-я и 1833-я эскадрильи. Целью операции являлся поиск рейдеров противника в водах восточнее Цейлона. Летчики «Корсаров» с авианосца «Илластриес», как и их коллеги в ходе налета на «Тирпиц», противника в воздухе не встретили, но получили опыт совместных действий с пилотами само-



Лейтенант Дорис С. «Чико» Фримэн позирует на плоскости крыла своего истребителя F4U-1A с бортовым номером «34», Ондонга, ноябрь 1943 г. Ниже козырька кабины на борту фюзеляжа изображены отметки о двух сбитых японских самолетах. Фримэн сбил два «Зеро» 21 ноября 1943 г. В составе эскадрильи VF-17 Дорис Фримэн одержал еще две вероятные победы. Асом летчик стал в период службы в эскадрильи VF-84 в 1945 г.

летов авиагруппы американского авианосца «Саратога».

В июле к двум эскадрильям «Корсаров», базирующихся на авианосце «Илластриес», присоединилась третья - 1837-я, самолеты которой базировались на прибывший к Цейлоны авианосец «Викториус». Теперь на двух авианосцах находилось 42 «Корсара». 25 июля «Корсары» прикрывали с воздуха эскадру из трех линкоров, семи крейсеров и двух эсминцев, обстреливавших портовые сооружения и нефтехранилища на острове Сабанг.

Японская авиация пыталась нанести удар по кораблям, дав наконец возможность пилотам британских «Корсаров» вкусить первой крови. Пилоты 1830-й эскадрильи сбили три «Зеро», 1833-й - два «Зеро» и бомбардировщик Ки-21 «Сэлли». Еще один «Зеро» сбили «Корсары» 1838-й эскадрильи с авианосца «Викториус». Это были не только первые из 50 побед в воздушных боях, одержанных на «Корсарах» флота Ее Величества, но и вообще первые сбитые взлетевшими с авианосца «Корсарами» самолеты. Ранее победы на «Корсарах» одерживали только летчики эскадрилий корпуса морской пехоты США, базировавшихся на береговых аэродромах.

Очередной воздушный бой британские «Корсары» получили возможность провести лишь в октябре 1944 г. над Никобарскими островами, к этому времени в Индийском океане «Корсары» оставались только на борту авианосца «Викториус». В воздушном бою с истребителями «Оскар» авиации японской армии ценой потери двух «Корсаров» и одного «Хэллкета» было сбито семь самолетов противника. Часто указывается, что канадец лейтенант Алек Дурно из 1834-й эскадрильи записал на свой счет сразу четыре победы - одну личную и три групповых, на пару с ведомым. Некоторые путают Алека Дурно, канадца, который тогда являлся старшим офицером 1834-й эскадрильи, с его полным тезкой - летчиком той же эскадрильи лейтенантом Алексом дурно, шотландцем по национальности.

Одной из последних операций британского флота в Индийском океане, в которой принимали участие «Корсары» авианосца «Виктриус» стал рейд 4 января 1945 г. на нефтеперегонный завод в Пангкалан-Брандан, остров Суматра. «Корсары» вместе с «Сифайрами» F III из авиагруппы авианосца «Индефэтигэйбл» прикрывали ударные «Эвенджеры». В воздушном бою с японской стороны приняли участие истребители «Дина», разведчики «Дина» и бомбардировщики «Салли».

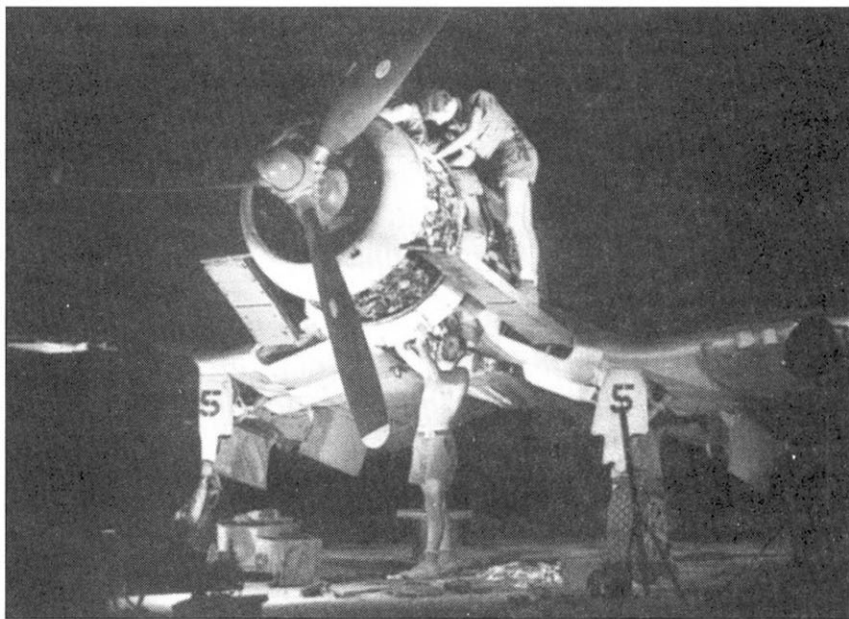


Истребитель F4U-1A BuNo 17656 с бортовым номером «5» лейтенанта Тома Киллиффа. Снимок сделан на острове Ниссан (группа Зеленых островов) куда Киллифф был вынужден приземлиться после отказа двигателя в полете 5 марта 1944 г. На борту фюзеляжа истребителя нанесены отметки о пяти сбитых самолетах, хотя Киллифф в то время имел на своем боевом счету 4,5 победы.

Британские пилоты сбили 12 самолетов, потеряв один «Эвенджер». Семь японских самолетов сбили летчики «Корсаров»: лейтенант Дурно (канадец!) в группе сбил одну «Дину» и один «Салли»; суб-лейтенант Дон Шеппард (также канадец) из 1836-й эскадрильи сбил два «Оскара».

После начала формирования британского Тихоокеанского флота в январе 1945 г. корабли Royal NAVY перебазировались из Тринкомали в Сидней. На переходе командование решило использовать редкий случай - сосре-

доточение в одном соединении четырех ударных авианосцев. Перед летчиками корабельных авиагрупп поставили задачу нанести удар по нефтеперерабатывающему заводу в районе Палембанга на острове Суматра. Ранее завод принадлежал известной британской кампании Шелл. Рейды на Палембанг планировались еще в конце декабря 1944 г., они получили кодовое обозначение «Меридиан 1» и «Меридиан 2». 24 января палубная авиация совершила 144 самолето-вылета. Налеты продолжались пять дней - это была



Ремонт самолета F4U-1A BuNo 17656 с бортовым номером «5», Бугенвилль, 8 марта 1944 г. Эскадрилья VF-17 была одним из немногих вооруженных «Корсарами» подразделений, где самолеты закреплялись за летчиками. Истребители имели бортовые номера от «1» до «36». Самолеты каждого звена имели свой цвет обтекателя втулки воздушного винта. Так, звено Блэкбарна имело красные «носы», а звено Хедрайка - белые.



Летчики эскадрильи VF-17, слева направо: стоят лейтенант Гарри А. «Дирти Эдди» Мэрч (4 победы в составе VF-17 и 1 - в составе VF-6), лейтенант Карл У. Гилберт (1 победа) и лейтенант Уолтер Дж. Шаб (4,25 победы в составе VF-17, две - в составе VF-10); сидят лейтенант Уитни С. Уэртон (2 победы в составе VF-10), эсик Фрэнк А. Джэггер (2 победы), лейтенант Гарольд Дж. Битцеджис (2 победы). Снимок сделан в январе 1944 г.

вторая по своему размаху операция британской авианосной авиации в период второй мировой войны. В составе первой волны находилось 32 истребителя «Корсар» из состава авиагрупп авианосцев «Илластриес» и «Викториус». 16 истребителей входили в состав непосредственного эскорта бомбардировщиков, 16 - прикрывали ударные самолеты сверху.

На отражение налета японцы подняли истребители «Тодзё», «Ник» и «Оскар». В воздушном бою было сбито пять «Корсаров», однако японцы потеряли 34 самолета на земле в результате бомбежки аэродрома. Затем ударную группу атаковало более 20 японских армейских истребителей, но «Корсары» «верхней» группы сорвали атаку, сбив восемь из них, ценой потери одного «Корсара» из 1833-й эскадрильи.

Лучшего результата в бою с «Оскарами» и «Тодзё» добился ветеран морской авиации, уже добившийся почетного титула ас, майор (позже подполковник) Ронни Хэй, в то время он командовал 47-м авиакрылом. В

авиации флота Ее Величества Хэй служил с 1939 г., свою первую победу (в группе) он одержал в ходе битвы за Норвегию на «Скуа» в составе входившей в авиагруппу авианосца «Арк Ройал» 801-й эскадрильи. На Средиземноморье летчик записал на свой счет еще семь личных и групповых побед. Тогда он летал на «Фалмере» в составе 808-й эскадрильи, базировавшейся все на том же «Арк Ройале».

Роль Хэя в налетах на Палембанг уникальна, ас являлся «воздушным координатором», направлявшим действия всех групп самолетов. Специализированную подготовку для выполнения данной задачи Хэй в качестве командира авиакрыла прошел в апреле 1943 г. в Чэрми-Дауне. Прежде чем попасть на Тихий океан, Хэй передавал свой опыт и знания командирам авиационных подразделений, действовавших на Средиземноморье. Налеты на Палембанг являлись едва ли не последней возможностью для Хэя сверить теорию с практикой.

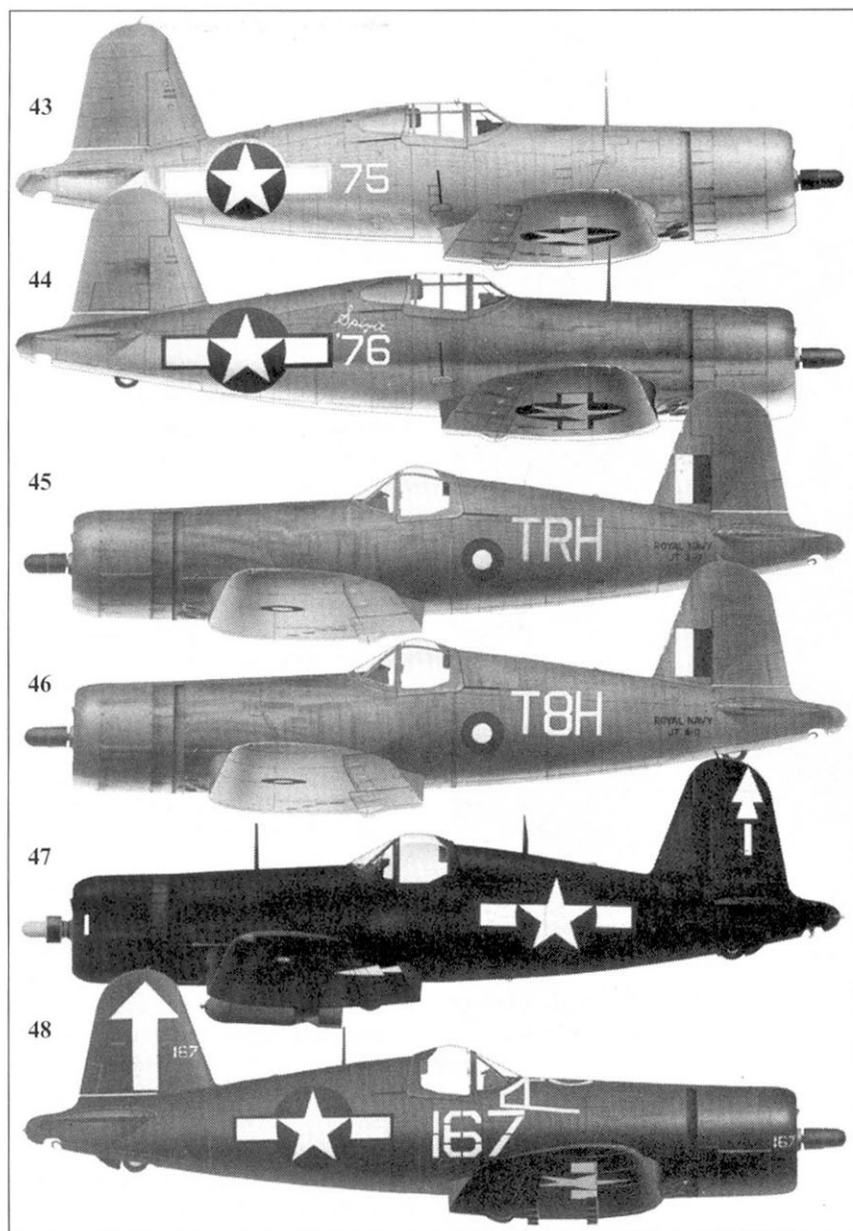
Четверка Хэя (в ней летал един-

ственный в британском флоте ас «Корсаров» канадец суб-лейтенант Дон Шеппард) патрулировала между истребителями непосредственного сопровождения ударной группы и истребителями верхнего прикрытия. Хэй летал на специально доработанном «Корсаре II» с бортовым кодом «JT427»/»ТРН»: на истребителе были смонтированы плановый и панорамный аэрофотоаппараты. Ронни Хэй окончил курсы аэрофотографов в учебном центре RAF в Бенсоне. «Воздушный координатор» считал, что фотосъемка боя необходима для последующего анализа действий летчиков. Все свои четыре победы на «Корсарах» ас одержал именно на самолете «JT427»/»ТРН». Через много лет после окончания войны, в конце XX века, Хэй вспоминал:

Кабина «Корсара» огромна, ты восседаешь в ней словно король, видимость через остекление каплеобразного фонаря на «Корсаре II» можно считать неограниченной. Как-то, уже после Суматры, я приземлился на заполненный темно-синими «Корсарами» последней модели F4U-4 аэродроме Манус, Адмиралтейские острова. Я поинтересовался, какого ... собственно говоря, эти истребители здесь стоят? Оказалось, что в ВМС США истребители «Корсар» снимают с вооружения подразделений первой линии и направляют на капитальный ремонт после 500 часов налета. Наши «Корсары II» налетывали без серьезного ремонта по 2000 часов! Я спросил американца можно ли поменять мой «драндулет» на какой-нибудь подлежащий ремонту «Косрар». «Да бери любой», - пожал плечами янки: «Делай с ним чего захочешь!» Грустно, но я не воспользовался щедростью американца - страшно представить гнев моего адмирала, угляди он на палубе «Викторнуса» яркое синее пятно американского «Корсара» на фоне наших серых истребителей!

Однако, вернемся к Палембангу. Все принимавшие участие в налете «Корсары» несли дополнительные топливные баки, обеспечивавшие пятичасовую продолжительность полета. Сначала мы вырабатывали топливо из этих баков, после чего баки сбрасывались. Я вел собственное, отдельное, звено, ведомым летел Шеппард. Мы постоянно сканировали воздушное пространство во всех секторах в ожидании появления японских самолетов.

В результате первого налета завод пострадал лишь частично. Я не мог в полной мере координировать действия групп «Эвенджеров II», «Файрфлаев I», «Хэллкетов I», «Корсаров II» и «Си-



43. Истребитель F4U-1 «белый 75» майора Роберта Г. Оуинса, эскадрилья VMF-215, Мунда, август 1943 г.

За свою боевую карьеру Оуинс одержал семь подтвержденных побед в воздушных боях и четыре вероятных. На истребителе с заводским номером 02656 22 августа он сбил один «Зеро» достоверно и два вероятно, еще один «Зеро» стал его жертвой 30 августа, два «Зеро» - 14 января (их Оуинс сбил на «Корсаре» BuNo 17927). Еще один «Зеро» ас уничтожил на истребителе BuNo 17937 22 января 1944 г. 24 января Оуинс предположительно сбил «Тодзё» и «Зеро» на истребителе F4U-1A BuNo 55825.

44. Истребитель F4U-1 «белый 76» «Spirit of 76» майора Роберта Г. Оуинса, эскадрилья VMF-215, Мунда, август 1943 г.

Оуинс выбрал в качестве персонального изображенный здесь истребитель, но совершил на нем один-единственный боевой вылет 31 июля 1943 г. на патрулирование воздушного пространства над мунда. Самолет перекрашен по трехцветной схеме в полевых условиях: границы между цветами размытые, в то время как на самолетах, окрашенных по такой схеме в заводских условиях, границы цветов были четкими. Оознавательные знаки также «доработаны» на аэродроме.

45. Истребитель «Корсар II» «белый TRH/JT427» майора Рональд С. Хэй, 47-е авиакрыло Fleet Air Arm, авианосец «Викториес», январь 1945 г.

На изображенном здесь истребителе Хэй сбил 24 января 1945 г. «Оскара» и «Тодзё», 29 января он в группе с другими пилотами повторил свой успех - один «Оскар» и один «Тодзё». Самолет окрашен сверху и с боков краской Dark Sea Grey/Dark Sea Green, снизу - Light Grey. В нижней части фюзеляжа истребителя Хэя были смон-

тированы плановый и панорамный аэрофотоаппаратами. ВМС Великобритании получило этот самолет в августе 1944 г., в мае 1945 г. его пришлось списать после аварийной посадки на палубу «Викториеса». Истребитель разбил саб-лейтенант Р. Л. Уайт (авиация ВМС Новой Зеландии), летчик не пострадал.

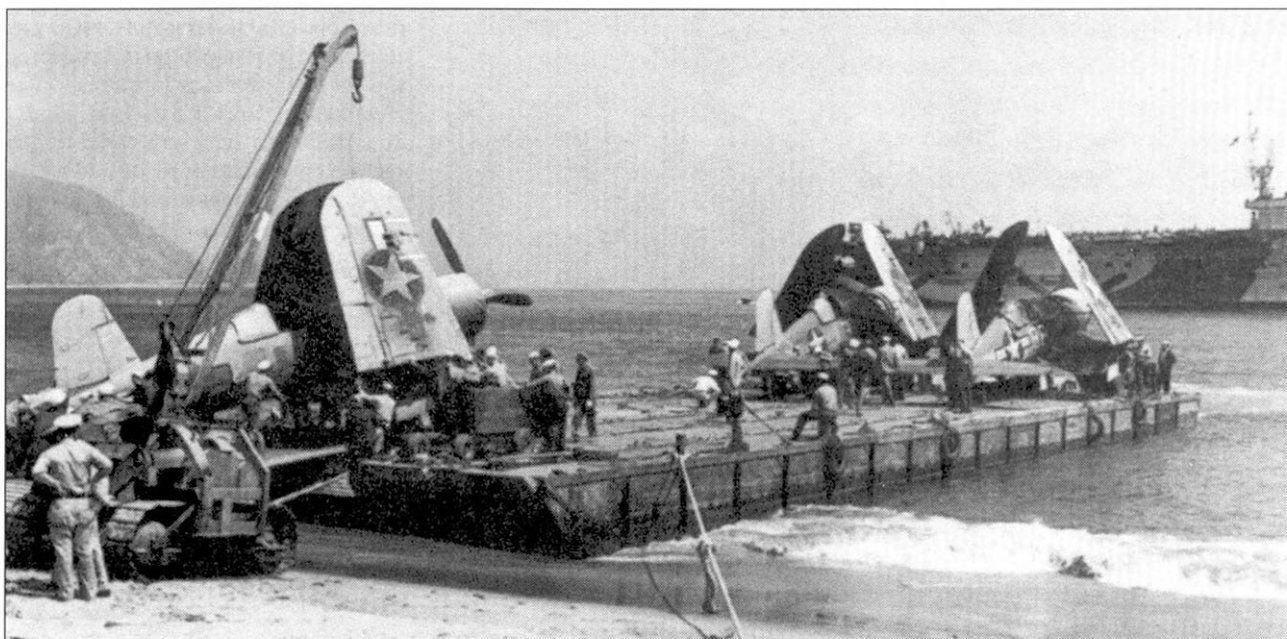
46. Истребитель «Корсар II» «белый T8H/JT410» саб-лейтенанта Дональда Дж. Шеппарда, 1836-я эскадрилья Fleet Air Arm, авианосец «Викториес», январь 1945 г.

Дональд Шеппард - единственный ас Fleet Air Arm, все свои победы, одержавший на «Корсарах». 4 января 1945 г. Шеппард сбил два «Оскара» и один «Тодзё», последняя победа была засчитана как вероятная. 29 января Шеппард сбил в паре с майором Хэем «Оскар» и «Тодзё». 4 мая Дональд стал асом, сбив на «Корсаре» JT537 бомбардировщик «Джуди». Истребитель JT410 авиация ВМС Великобритании получила в июле 1944 г., самолет получил тяжелые повреждения при посадке 9 февраля 1945 г., когда его пилотировал новозеландец суб-лейтенант Холлэнд. На истребителе подломилась основная опора шасси. К июню 1945 г. машину отремонтировали в Бэнкстоуне, Австралия; дальнейшая судьба истребителя не известна. На истребителе JT410 летал саб-лейтенант Дональда Дж. Шеппард, однако ранее, 19 октября 1944 г., в воздушном бою над Николабаскими островами на нем сбил «Оскара» летчик той же 1836-й эскадрилья лейтенант Дж. Б. Эдмундсон.

47. Истребитель F4U-1D «белая 1» майора Германа Х. Хэнсена, эскадрилья VMF-112, авианосец «Беннингтон», февраль 1945 г.

Командир эскадрилья VMF-122 Хэнсен сбил «Зеро» 30 июня 1943 г. Вторую свою победу в воздушном бою он одержал 17 февраля 1945 г., когда сбил «Оскара» над Японскими островами. Впоследствии Хэнсен записал на свой счет еще 3,5 уничтоженных и 2,5 поврежденных самолета. Белая упрощенное изображение ели на киле - отличительный знак самолетов авиагруппы авианосца «Беннингтон». «Геометрическая» символика для самолетов палубных авиагрупп была введена 27 января 1945 г., но в июле 1945 г. геометрические фигуры заменили буквенными литерами.

48. Истребитель F4U-1D «белый 167» BuNo 57803 лейтенант-коммендера Роджера Р. Хедрайка, эскадрилья VF-84, авианосец «Банкер Хилл», февраль 1945 г. На истребителе F4U-1D BuNo 57803 Хедрайк сбил 25 февраля 1945 г. два «Фрэнки» и «Зеро», доведя свой счет до 12 сбитых и 4 поврежденных самолетов.



Погрузка отвоевавших свое «Корсаров» эскадрильи VF-17 на борт авианосца, Соломоновы острова, 7 августа 1944 г. Самолеты сначала подвергнут инспектированию и ремонту, затем передадут в тренировочные подразделения. На снимке слева - истребитель F4U-1A BuNo 17656 с бортовым номером «5» лейтенанта Тома Киллифира.

файров» F III, поскольку на моем самолете в результате попадания снаряда или пули вышел из строя топливный насос. Я вместе со своим звеном занял позицию, с которой мог отсечь вражеские истребители от «Эвенджеров». «Тодзё» пытался прорваться к «Эвенджерам», но я легко поймал японца в сетку прицела: двухсекундная очередь - японец запылал. Вероятно, я поразил топливный бак самолета противника. Затем наше вено спикировало на «Оскара». Я также всадил в него очередь; в отличие от «Тодзё», «Оскар» не загорелся - он просто врезался в землю на высокой скорости.

Пятью днями позже, сразу по завершению операции «Меридиан II», я выполнил полет на аэрофотосъемку результатов налетов. Мой «Корсар» перехватила четверка японских истребителей «Тодзё» и «Оскар». Я немедленно прервал выполнение разведывательного задания. Шеппард и я быстро. Истребитель F4U-1A BuNo 17777 с бортовым номером «777», Бугенвиль, 14 декабря 1943 г. Самолет ткнулся носом в песок на посадке. В ноябре на этой машине четыре раза летал на боевые задания 1-й лейтенант Филипп С. Делонг. «Корсар» окрашен по трехцветной контртеневой схеме, окраска производилась в полевых условиях; «уши» к опознавательным знакам также дорисованы на аэродроме. Обратите внимание на белые полосы на фюзеляже перед фонарем кабины. Это - ленты, которыми заклеены стыки панелей доступа к топливному баку. Ленты служат своего рода герметиком, препятствующим попаданию паров бензина в кабину летчика.

ренько разобрались с противником, записав каждый на свой личный счет по две «половинки». В бою с японцами мы имели преимущество за счет скоростных качеств «Корсара».

В 1945 г. на Тихом океане действовали вооруженные «Корсарами» эскадрильи № 1830 и № 1833 из состава авиатренировочной группы авианосца «Илластриес», № 1834 и № 1836 с «Викториеса», № 18841 и № 1842 с «Формидэбла». Обычно на

вооружении одной эскадрильи находилось 18 истребителей, «командировка» подразделения на войну длилась восемь месяцев. На вооружении авиатренировочной группы авианосца «Формидэбл» находились «Корсары» модели Mk IV, это был боевой дебют самолетов данной модификации.

Однако вернемся опять ненадолго к операции «Меридиан». Помимо Хэя и Шеппарда три победы в воздушных





Три истребителя F4U-1A ВВС Новой Зеландии, Гуадалканал, середина 1944 г. К середине 1944 г. угроза налетов на аэродромы японской авиации фактически сошла на нет, поэтому самолеты стали выстраивать на открытых стоянках плотными группами. Ранее самолеты укрывали в индивидуальных капонирах. Бортные номера новозеландских «Корсаров» коррелировали с серийными номерами. К примеру истребитель с тактическим номером «393» имел серийный номер NZ5393.

боях над Суматрой одержали летчики «Корсаров» из 1830-й и 1834-й эскадрилий. Англичане также понесли потери - был сбит лейтенант Дурно (одна личная и четыре групповые победы на «Корсаре»). Дурно и еще один сбитый пилот попали в плен, их освободили из лагеря Чэнги в августе 1945 г.

После прибытия в Сидней британские авианосцы вместе с кораблями 5-го американского флота образовали «Тэск форс 57». Из 270 британских самолетов - 110 были «Корсары». Пробой пера авианосцев флота Ее Величества на новом театре военных действий стала операция «Айсберг» - вторжение на Окинаву. Первые боевой вылет на Тихом океане «Корсары» из Fleet Air Arm совершили 26 марта 1945 г. Летчики «Корсаров» штурмовали японские зенитные батареи, наносили удары по наземным целям, а еще у них появилась новая работа - охрана кораблей от атак камикадзе. Ронни Хэй вспоминал:

В последние военные месяцы основную угрозу кораблям представляли камикадзе. Наиболее уязвимы наши

авианосцы становились в момент подготовки самолетов к боевому вылету, когда палубы кораблей заполнялись бомбы, а в баки самолетов по горлышку заливалось топливо. Авианосец в этот момент представлял собой огромную бомбу, поставленную на боевой взвод. Заставить сработать взрыватель было бы не так уж и трудно. Я помню находился в кабине своего истребителя и готовился к взлету, когда загрохотала вся артиллерия корабля. К авианосцу устремился одиночный самолет - не то «Зеро», не то «Вэл». К счастью пушки не промахнулись: японец рухнул в воду прямо по курсу корабля. Почти одновременно самолет камикадзе сбили артиллеристы авианосца «Индом» в момент, когда корабль принимал возвращавшиеся после боевого вылета самолеты. Я получил разрешение и повел на взлет свое звено.

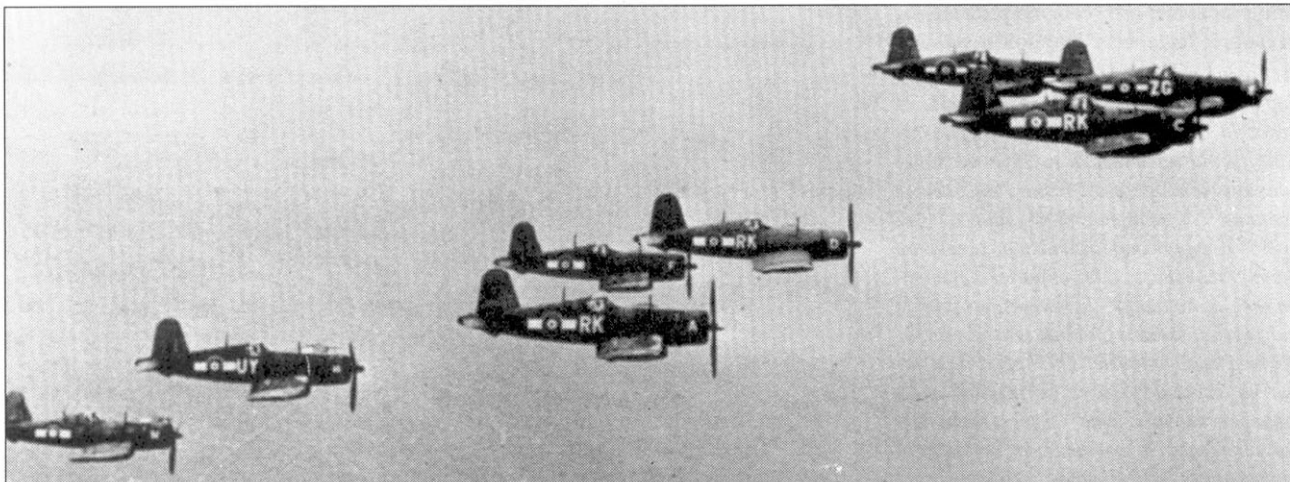
В воздушных боях середины апреля летчики «Корсаров» сбили десять японских самолетов: победы поровну разделили пилоты авианосцев «Викторис» и «Илластриес». 4 мая британс-

кие «Корсары» перехватили группу из примерно 20 разнотипных самолетов противника, атаковавших авианосное соединение. При отражении налета Дон Шеппард одержал свою пятую победу, став таким образом асом. Еще три самолета сбили летчики с «Викториса». На следующий день была одержана первая победа на «Корсаре» Mk IV - отличился летчик из 1841-й эскадрильи с авианосца «Формидэбл».

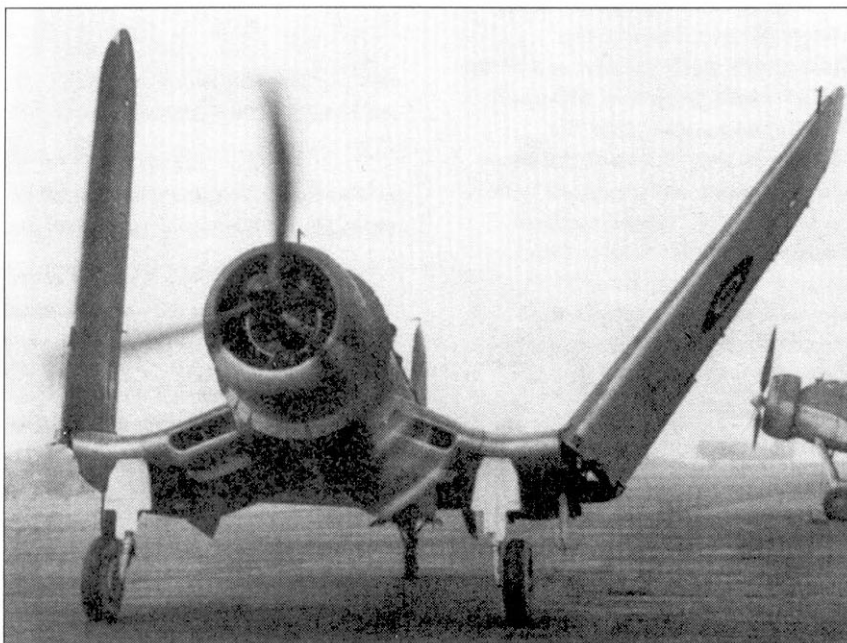
Окинава пала после месяца ожесточенных боев. Палубная авиация понесла ощутимые потери: две трети из 270 самолетов британских авианосцев вышли по различным причинам из строя. Корабли «Тэск Форс 57» ушли в Сидней зализывать раны. В зоне боев они появились в конце июля. До конца войны летчики британских «Корсаров» одержали всего две победы в воздушных боях, обе - на счету пилотов 1841-й эскадрильи: в конце июля был сбит «Кэйт», 9 августа - «Грэйс».

В последние военные дни погиб ветеран воздушных боев второй мировой войны канадец из 1841-й эскадрильи командир звена лейтенант Роберт Хэмптон Грэй. Грэй наносил удар по японским кораблям у побережья Хонсю, он подошел к цели на дистанцию 5- футов. Корабль, который поразил летчик, взорвался, этим же взрывом разметало «Корсар» канадца. Грэй начал воевать в апреле 194 г., он принимал участие в налете на «Тирпиц». Лейтенант Роберт Хэмптон Грэй стал одним из двух летчиков Fleet Air Arm, удостоенных в годы второй мировой войны высшей военной награды Великобритании - Креста Виктории.

Так окончилась война для пилотов британских «Корсаров». Из 18 эскадрилий, получивших на вооружение самолеты данного типа, в боях приняли участие восемь. Великобритании поставались «Корсары» четырех модификаций, но машины только двух моделей



В полете группа новозеландских «Корсаров». Для идентификации отдельных истребителей «киви» чаще всего применяли двухзначный буквенный код. Снимок сделан в начале 1945 г.



Свежепребывший из Штатов «Корсар» рулит по полосе одного из британских аэродромов, начало 1944 г. На снимке справа видна носовая часть фюзеляжа «Суордфиша». Мнение британских летчиков относительно «Корсаров» на первых порах разделилось. Многие соглашались с мнением ряда американских адмиралов, считавших самолет чрезмерно сложным в пилотировании для базирования на авианосцах. Однако возобладало мнение противоположное - англичане в деле оснащения авианосцев «Корсарами» обогнали американцев на девять месяцев.

принимали участие в боевых действиях. 40 последних «Корсаров» сняли в Великобритании с вооружения в августе 1946 г. Всего британцы получили чуть больше 2000 истребителей «Корсар».

Центральная часть Тихого океана

«Корсары» эскадрилий берегового базирования в основном действовали в юго-западной части Тихого океана, в то время как самолеты F4U палубных подразделений - в центральной его части. Авианосные «Корсары» широко использовались для нанесения ударов по наземным целям. Впервые и удачно «Корсары» для поражения наземных объектов использовались в период кампании на Соломоновых островах.

Истребители F4U корпуса морской пехоты избежали участия в крупномасштабных воздушных боях во время оккупации Марианских островов, когда палубные истребители (главным образом «Хэллкеты») 58-го оперативного соединения сбили над Сайпаном и Тинианом более 200 японских самолетов. «Корсары» берегового базирования провели серию воздушных боев во время операции по освобождению Филиппин, в частности над заливом Лейте в октябре 1944 г. Пока «Корсары» морской пехоты помогали американским войскам сражаться на Филиппинах, «корсары» авиации флота США вместе с быстроходным авианосным соединением адмирала Нимитца про-

двигались в центральную часть Тихого океана.

Летчики эскадрильи VF-17 успели продемонстрировать возможность базирования «Корсаров» на авианосцах, прежде чем эскадрилью перевели в ряд подразделений берегового базирования. Окончательно самолет F4U признали годным к эксплуатации с палуб авианосцев ВМС США в апреле 1944 г., но к этому времени на вооружении истребительных эскадрилий палубных авиагрупп уже состояли истребители F6F «Хэллкет».

Первым боевым подразделением палубной авиации ВМС США, получившим 9 января 1944 г. на вооружении «Корсары», стала эскадрилья VF(N)-101 (фактически - половинка эскадрильи VF(N)-75). Подразделение получило на вооружение четыре самолета F4U-2. VF(N)-101 являлась частью 10-й авиационной группы, которой командовал лейтенант-коммендер Ричард И. «Чик» Хармер (бывший старший офицер VF(N)-75). Еще одна четверка «Корсаров», также приписанных к эскадрилье VF(N)-101 базировалась на авианосце «Интрепид». Первый ночной перехват был выполнен с борта авианосца «Энтерпрайз» 19 февраля 1944 г.

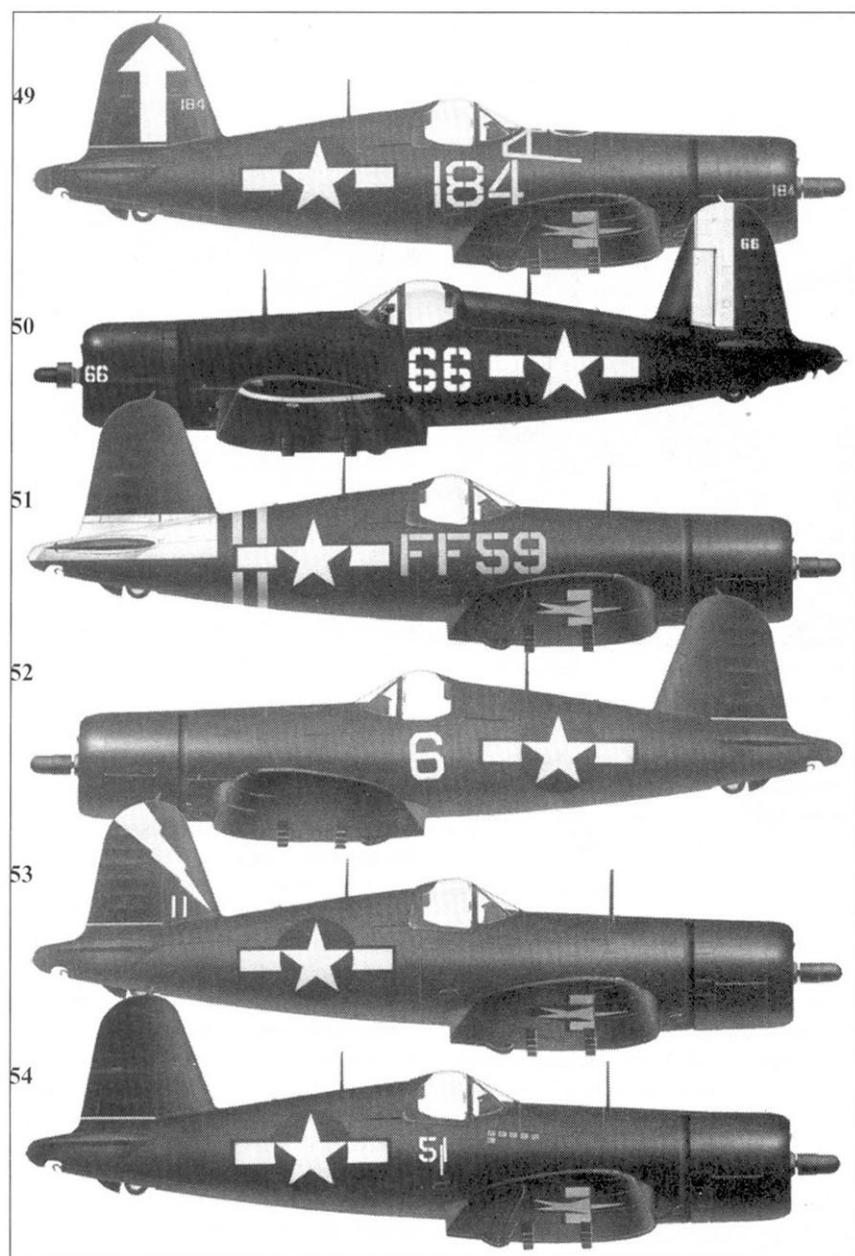
Скорее всего, ночные полеты с авианосцев являлись самой трудной работой, которую морским летчикам приходилось выполнять в годы второй мировой войны. Ночные «Корсары»

поступили также на вооружение эскадрильи берегового базирования VMF(N)-532 (командир майор Эверетт Вогн) и палубной эскадрильи VF(N)-75 (командир лейтенант-коммендер Уильям Дж. Уидхелм. Пилоты этих подразделений претендуют на 14 достоверно, четыре вероятно сбитых самолета и на три поврежденных японских аэроплана.

«Корсары» авиации корпуса морской пехоты США принимали самое деятельное участие в нейтрализации камикадзе, пытавшихся атаковать корабли американского флота. Первые атаки пилотов-смертников отмечены во время битвы в заливе Лейте в конце октября 1944 г. Эффективность камикадзе оказалась очень высокой. Атаки смертников продолжались сравнительно небольшой период времени. Однако, на долю. Камикадзе пришлось пять атак на корабли ВМС США и почти половина потопленного в годы второй мировой войны тоннажа американских судов и кораблей.

Существовало только одно средство сократить потери от действий фанатиков-самоубийц: усилить истребительное прикрытие флота. Решение простое, но для его реализации не хватало подготовленных летчиков. Тренировочную программу в Штатах значительно урезали после вступления США в глобальный вооруженный конфликт. Летчики морской пехоты начали обучаться полетам с палуб летом 1944 г. Планом предусматривалось начать базирование «Корсаров» на эскортных авианосцах, но первые палубные подразделения «Корсаров» морской пехоты развернули на больших ударных авианосцах ВМС США: за 1945 г. для базирования на кораблях были квалифицированы десять эскадрилий авиации корпуса морской пехоты. Потребность флота в дополнительном количестве «Корсаров» привела к заказу дополнительных истребителей, но одновременно привела к снижению уровня подготовки летчиков, что на первых порах привело к излишним потерям.

В конце 1944 г. по 36 истребителей F4U-1D получили эскадрильи VMF-124 и VMF-213, эскадрильи базировались на авианосце «Эссекс» из 38-го оперативного соединения. Первый боевой вылет летчики обеих подразделений выполнили на «Корсарах» 3 января 1945 г. - пилоты сопровождали «Эвенджер» в налете на тайваньский аэродром Каги. Затем они сражались над Окинавой, 6-7 января действовали над Лусоном. Пройдя Лусонским проливом, оперативное соединение вышло к берегам Индокитая. Здесь палубная авиация нанесла массированный



49. Истребитель F4U-1D «белый 184» лейтенанта Уиллиса Г. Лэни, эскадрилья VF-84, авианосец «Банкер Хилл», февраль 1945 г.

В воздушном бою 25 февраля над аэродромом Катори, Япония, Лэни сбил два «Зеро» достоверно и один вероятно. Тогда же Хедрайк одержал свои последние победы. Боевой счет лейтенанта Уиллиса Г. Лэни составил пять достоверно сбитых самолетов противника, два - вероятно и один поврежденный.

50. Истребитель F4U-1D «белый 66» эскадрилья VF-10, авианосец «Интрипид», апрель 1945 г.

В воздушном бою 16 апреля 1945 г. на истребителе F4U-1D с бортовым номером «66» белого цвета Лерч сбил шесть «Нэтов» и один «Вэл». Эскадрилья VF-10 трижды направлялась на театр боевых действий, 27 летчиков подразделения стали асами. На вооружении эскадрильи в разное время состояли истребители F4F, F6F и F4U.

51. Истребитель F4U-1D «желтый FF-59» командира эскадрильи VMF-351 Дональда К. Ёста, авианосец «Кэйа Глочестер», июль 1945 г.

В составе эскадрильи VMF-121 Ёст одержал на «Уайлдкетах» шесть побед в воздушных боях. 23 июля и 5 августа 1945 г. он довел свой победный счет до восьми побед. Под началом Ёста находилось одно из первых подразделений «Корсаров», базировавшееся на борту эскортного авианосца.

52. Истребитель F4U-1D «белый 6» лейтенанта Джо Д. Роббинса, эскадрилья VF-85, авианосец «Шангри-Ла», декабрь 1945 г.

Эскадрилья VF-85 базировалась на авианосце «Шангри-Ла» шесть недель, начиная с 11 ноября 1944 г. В Сан-Диего подразделение получило на вооружение 36 новых самолетов F4U-1C, вооруженных 20-м автоматическими пушками. Роббинс опро-

боивал в бою как пулеметные, так и пушечные «Корсары». Он стал единственным асом эскадрильи, но три свои первые победы Роббинс одержал на «Хэлджетах».

53. Истребитель F4U-1C «белый 11» лейтенанта Джо Д. Роббинса, эскадрилья VF-85, авианосец «Шангри-Ла», май 1945 г.

11 мая 1945 г. на истребителе F4U-1C с бортовым номером «11» белого цвета Роббинс в воздушном бою сбил три «Зеро» и повредил четвертый. Свои предыдущие победы летчик одержал в период службы в эскадрилье VF-6, которая базировалась на авианосце «Интрипид». Оознавательный знак в виде молнии появился на киле самолетов авианосца «Шангри-Ла» в январе 1945 г.

54. Истребитель F4U-1D «белый 51» 1-го лейтенанта Роберта Уэйда, эскадрилья VMF-323, Окинава, май 1945 г.

Уэйд сбил семь самолетов противника - два «Токи» 15 апреля 1945 г.; два «Вэла», два «Нэта» и три «Нэта» повредил 4 мая; 12 мая он записал на свой счет «половинку» «Дины», 3 июня - половинку «Вэла».

удар по Сайгону, 16-го января самолеты атаковали Гонг-Конг, потом Амой, Суатоу и опять Формозу. Затем последовал второй удар по Окинаве, после чего соединение 26 января вернулось в Улити. Соединение адмирала Хэлси вошло в состав «Тэкс форс 58», которым командовал адмирал Спрюэнс. 58-е оперативное соединение включало четыре ударных авианосца: «Беннингтон», «Усп», «Эссекс» и «Банкер Хилл».

В состав авиагруппы каждого авианосца входило по две истребительных эскадрильи корпуса морской пехоты, а на «Банкер Хилле» базировалась первая дневная флотская эскадрилья, оснащенная «Корсарами». Этим подразделением стала эскадрилья VF-84, которой командовал бывший старший офицер эскадрильи VF-17 Роджер Хедрайк. Флот впервые готовился нанести удар непосредственно по Японии. 16-17-го февраля налетам палубной авиации подверглись аэродромы. Требовалось уничтожить на земле и в воздушных боях как можно больше японских самолетов, чтобы противник не смог их задействовать при отражении намеченного десанта на Иводзиму. Затем авианосцы ушли в южном направлении, чтобы принять участие в кампании против гарнизона Иводзимы. Удары по Иводзиме силами палубной авиации наносились до 22 февраля, после чего самолеты «Тэкс форс 58» переключились на Чичидзиму, 25 февраля последовал налет на Японию, 1 марта - на Окинаву, после чего корабли оперативного соединения ушли в Улити.



Тройка «Корсаров» села на палубу авианосца, самолеты вручную оттаскивают с полетного участка палубы. Судя по бортовым кодам, истребители принадлежат одному из тренировочных подразделений, получившим «Корсары» в начале 1944 г.

Первую победу одержал 3 января 1945 г. подполковник Уильям А. Миллингтоун, который командовал VMF-124, и VMF-213. Капитан Говард Финн, сбивший шесть японских самолетов, в периодах кампании на Соломонах служил в VMF-124:

Я не помню, чтобы у нас случались инциденты при взлете или посадке на авианосец, хотя посадка на корабль ночью - чертовски сложная работа. Заход на посадку контролировался радиолокатором авианосца, глиссаду мы выдерживали, пользуясь светотехнической системой. Требовалось очень аккуратно пилотировать самолет.

Нам рассказывали о камикадзе - в «Эссекс» еще до нашего прибытия на корабль однажды попал самолет смертника. От нас требовалось не допустить прорыва самолетов камикадзе к основному ядру соединения. Обнаружением японских самолетов занимались выделенные в радарные пикеты

эсминцы, мы же патрулировали в воздухе над кораблями соединения. В период боев над Сайпаном и Окинавой японцы даже не пытались пробовать завоевать господство в воздухе, полностью сосредоточившись на атаках камикадзе.

Мы нанесли удар по докам в порту Формозы, а на обратном пути обстреляли с бреющего полета японский эсминец. Эсминец в надежде спастись шел курсом на север. После атаки я набрал высоту, чтобы сделать серию снимков: на моем самолете был установлен аэрофотоаппарат. Я снял японский корабль за две минуты до того как его потопили 1000-фунтовыми бомбами наши ударные самолеты. Несколько раз мы принимали участие в налетах по территории Индокитая, тогда мы понесли потери от огня зенитной артиллерии. В частности был сбит Джо Линч (5,5 побед), ему пришлось прилично побродить по джунг-

лям. После налетов на Окинаву и Тайвань мы вернулись в Улити.

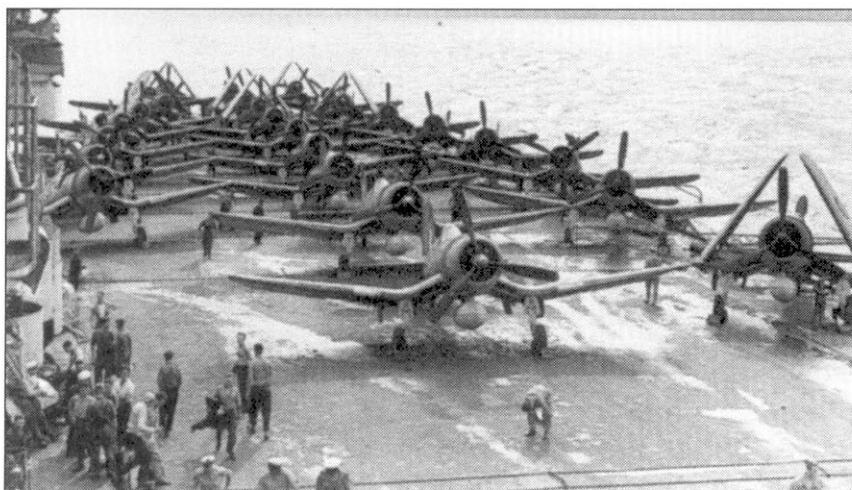
Затем мы обеспечивали с воздуха высадку десанта морской пехоты на Иводзиму, после чего ушли на север, где в течении четырех или пяти дней летали на Японию. Перед нами стояла задача блокирования аэродромов. В одном из полетов в разрывах облачности я обнаружил самолеты противника. Я выбрал момент и сбил один из них. Второй самолет мы преследовали всем звеном до тех пор, пока он не врезался в гору.

В полетах на блокирование аэродромов наши самолеты не несли подвесного вооружения, мы полагались только на мощь бортового стрелкового оружия. Каждому звену для удара отводился отдельный сектор аэродрома. Позже мы стали летать на поражение наземных целей неуправляемыми ракетами и бомбами, которые подвешивались под плоскости крыльев. К этому времени на истребители стали монтировать вместо пулеметов калибра 12,7 мм автоматические 20-мм пушки. Пушки обладали большим разрушительным действием, однако пулеметы были надежнее. Пушки часто отказывали, нередко из четырех работала всего одна. На больших высотах механизмы пушек замерзали.

Самолеты «Тэк Форс 58» вновь появились на Японией 18 марта 1945 г. К этому времени количество «Корсаров» на авианосцах увеличилось. На борту авианосцев «Эссекс» и «Уосп» вместо эскадрилий корпуса морской



Единственным асом Fleet Air Arm, летавшим на «Корсарах», являлся майор (позже подполковник) Ронни Хэй. Хэй до «Корсаров» успел повоевать на палубных самолетах «Фалмэр» и «Скуа». О «Корсаре» летчик отзывался следующим образом: «...впервые за четыре года войны мы получили самолет, дававший абсолютное превосходство над противником в воздушном бою».



«Корсары» на палубе авианосца «Викториес», снимок сделан на переходе из вод Метрополи в Индийский океан. На корабле базировались вооруженные «Корсарами» 1834-я и 1836-я эскадрильи Fleet Air Arm. На створках ниш основных опор шасси истребителей из 1834-й эскадрильи наносились цифры «7», на створки ниш шасси самолетов 1836-й эскадрильи наносили буквенно-цифровые коды от «8А» до «8Т».

пехоты стали базироваться «Корсары» эскадрилий VBF из 83-й и 86-й авиагрупп. В состав оперативного соединения вошли авианосцы «Франклин», «Интрепид» (пять эскадрилий «Корсаров» на двух кораблях) и «Хэнкок» (одна эскадрилья «Корсаров»). В составе 58-го оперативного соединения общее количество оснащенных истребителями F4U эскадрилий достигло 13. Однако 19 марта авианосцы «Франклин» и «Уосп» получили повреждения в результате налета японцев. Корабли вышли из состава «Тэкс Форс 58», количество эскадрилий «Корсаров» уменьшилось до девяти. Соединение принимало участие в операции «Айсберг» - вторжении на Окинаву. С момента начала операции резко возросло количество атак камикадзе. 11 мая смертники вывели из строя авианосец «Банкер Хилл» - еще три эскадрильи «Корсаров» вышли из боя. В то время на «Банкер Хилле» служил Роджер Хедрайк.

Годом раньше, 7 марта 1944 г., Хедрайк со своей эскадрилей VF-17 прибыл на Соломоны. Налетав в боевой обстановки более 250 часов, летчики VF-17 сбили девять самолетов противника. Очередной «тур» на войну Хедрайк совершил на борту авианосца «Банкер Хилл» в должности командира эскадрильи VF-84. Его первой победой в составе VF-84 стал сбитый над заводом фирмы Накаяма в Мусасини, Япония, истребитель «Тони». 25 февраля Хедрайк одержал свои последние за войну победы - сбил два «Франка» и «Зеро» над аэродромом Катори. Официальный победный счет аса составил 12 подтвержденных сбитых и четыре поврежденных самолета противника. Хедрайк рассказал следующую историю:

На вооружении 84-й авиагруппы находились истребители F4U-1D. Вместе с самолетами эскадрилий VMF-451 и VMF-221 у нас насчитывалось 72 «Корсара». В составе эскадрилий корпуса морской пехоты числилось по 18 истребителей, в нашей VF-84 - 36 «Корсаров». Нашей главной задачей являлось пресечение атак камикадзе. Основное ядро оперативной группы окружало кольцо эсминцев-радарных пикетов, эсминцы находились на удалении 100 миль от авианосцев. Флот понес потери, несмотря на все наши усилия. Одной из причин стала не всегда эффективная работа радарных пикетов.

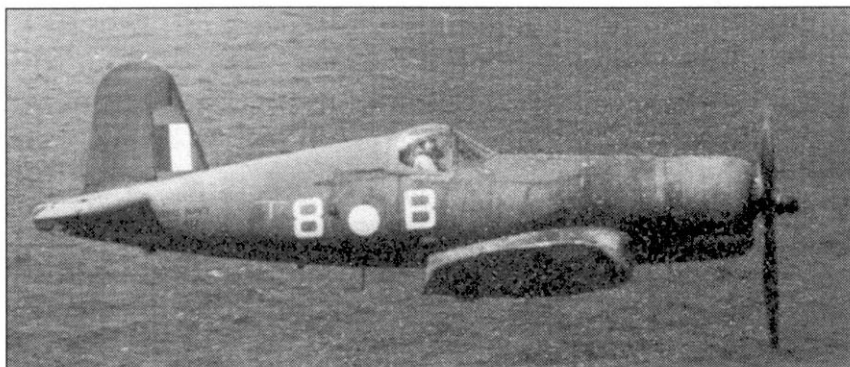
В одном из первых полетов на блокирование японских аэродромов мой «Корсар» получил повреждения от огня зенитной артиллерии. Я мог pilotировать самолет только двумя ру-

ками - усилия на ручке управления стали очень большими. Позже выяснилось, что оказалась зажата тросовая проводка системы управления. В том воздушном бою я сбил два «Франка» и «Зеро». Один из самолетов взорвался так близко от меня, что мой «Корсар» буквально пронесся через огненный шар. Моей последней добычей стал «Зеро» - я расстрелял его с небольшой дистанции. Затем подошел к нему на дистанцию всего 20 футов. Я не мог понять почему самолет противника не горит. У нас уже оставалось мало топлива, а мой истребитель к тому же плохо управлялся. Я смог дотянуть на своем истребителе до авианосца, после посадки в машине насчитали девять пробоин.

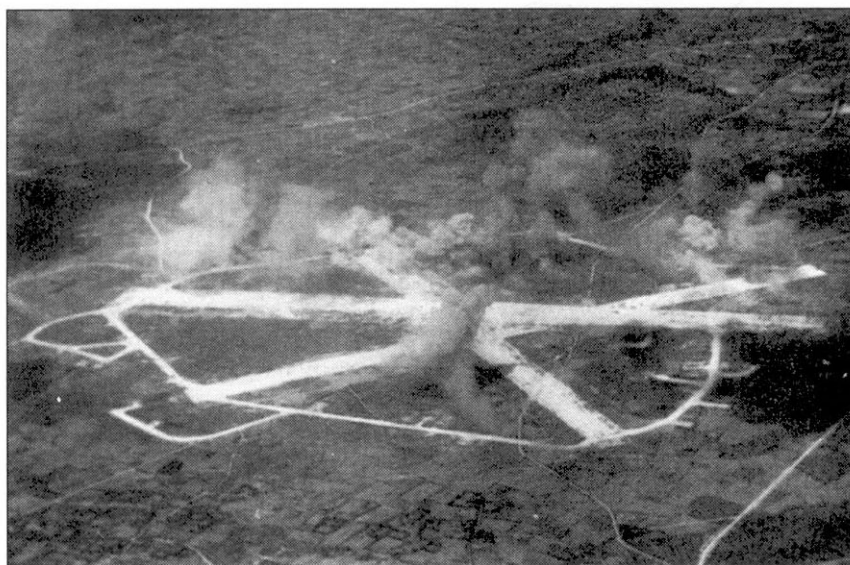
Единственным способом пресечь атаки камикадзе оставалось постоянное патрулирование истребителями воздушного пространства над оперативным соединением. Ночами я испытывал состояние, близкое к клаустрофобии. У нас на корабле базировались истребители F6F-3N из эскадрильи VF(N)-76 - единственные самолеты, способные отражать ночные атаки японской авиации. Мы, дневные летчики, обычно проводили вечера на ангарной палубе за игрой в карты или чтением. Когда пятидюймовая артиллерия корабля открывала огонь, мы знали - ОНИ приближаются. Помещение для отдыха быстро начинало заполняться клубами дыма, поскольку каждый хватался за сигареты. Затем в дело вступали 40-мм пушки - враг подходил совсем близко. Стрекот 20-мм автоматов и крупнокалиберных пулеметов означал атаку нашего авианосца, следовало подумать о возможном покидании корабля. Атаки камикадзе



В полете - «Корсары» 1834-й и 1836-й эскадрилий Fleet Air Arm. Обычно истребители сопровождали ударные самолеты «Эвенджер» и «Фалмэр»; одна эскадрилья «Корсаров» находилась в непосредственной близости от самолетов ударной группы, вторая - выше. Данный снимок сделан в мае 1944 г. над Цейлоном.



Истребитель «Корсар II» JT422. Окраска самолета типична для всех 36 «Корсаров» из 47-го истребительного авиакрыла, которое базировалось в 1944-45 гг. на борту авианосца «Викториес». Хорошо виден буквенно-цифровой код 1836-й эскадрильи. В кабине истребителя - лейтенант Кнайт.



Снимок сделан Ронни Хэем со своего оборудованного двумя аэрофотоаппаратами «Корсара». На фотографии - японский аэродром на острове Мияко. Аэродром атакуют британские «Эвенджеры» и «Корсары», март 1945 г. В результате налета значительные повреждения получила основная взлетно-посадочная полоса.

отличались высокой эффективностью, насколько мне известно смертники поразили 38 кораблей, причем некоторые авианосцы получали повреждения от камикадзе дважды.

11 мая я привел на борт авианосца «Банкер Хилл» свою группу после налета на японский аэродром на Окинаве. На борту авианосца находился командующий соединением адмирал Митчер, я докладывал ему лично после каждого боевого вылета. Над Окинавой мы летали на строго определенных высотах и по заранее оговоренным маршрутам, чтобы избежать обстрела со стороны собственных войск. Однако, такая тактика мало чего давала - морская пехота каждый раз открывала огонь по «Корсарам». Так было и в тот раз: как только мы вышли на цель, наши же зенитчики открыли огонь - строй самолетов был нарушен. Мне пришлось отказаться от атаки и опускаться круги, восстанавливая боевой порядок.

Мы вернулись на корабль примерно в 9 часов утра. К 10 часам я находился в отведенном для меня помещении, расположенном уровнем ниже комнаты предполетного инструктажа. Я занимался планирование очередного полета на сопровождение торпедоносцев, когда на корабль обрушился первый камикадзе. В это время на палубе готовились к взлету «Корсары». Бомбы были разложены совсем рядом с самолетом командира эскадрильи VF-84 Тедом Хиллом. Хилл немедленно распорядился убрать все самолеты с верхней палубы.

Менее чем через три минуты к кораблю приблизился второй камикадзе. Смертник врезался в авианосец между надстройкой-островом и полетной частью палубы. Большинство людей, находившихся в помещении для предполетного инструктажа погибло. Тед мне потом рассказывал как прямо на его глазах от взрыва изогнулась полетная палуба авианосца. Я вместе с другими

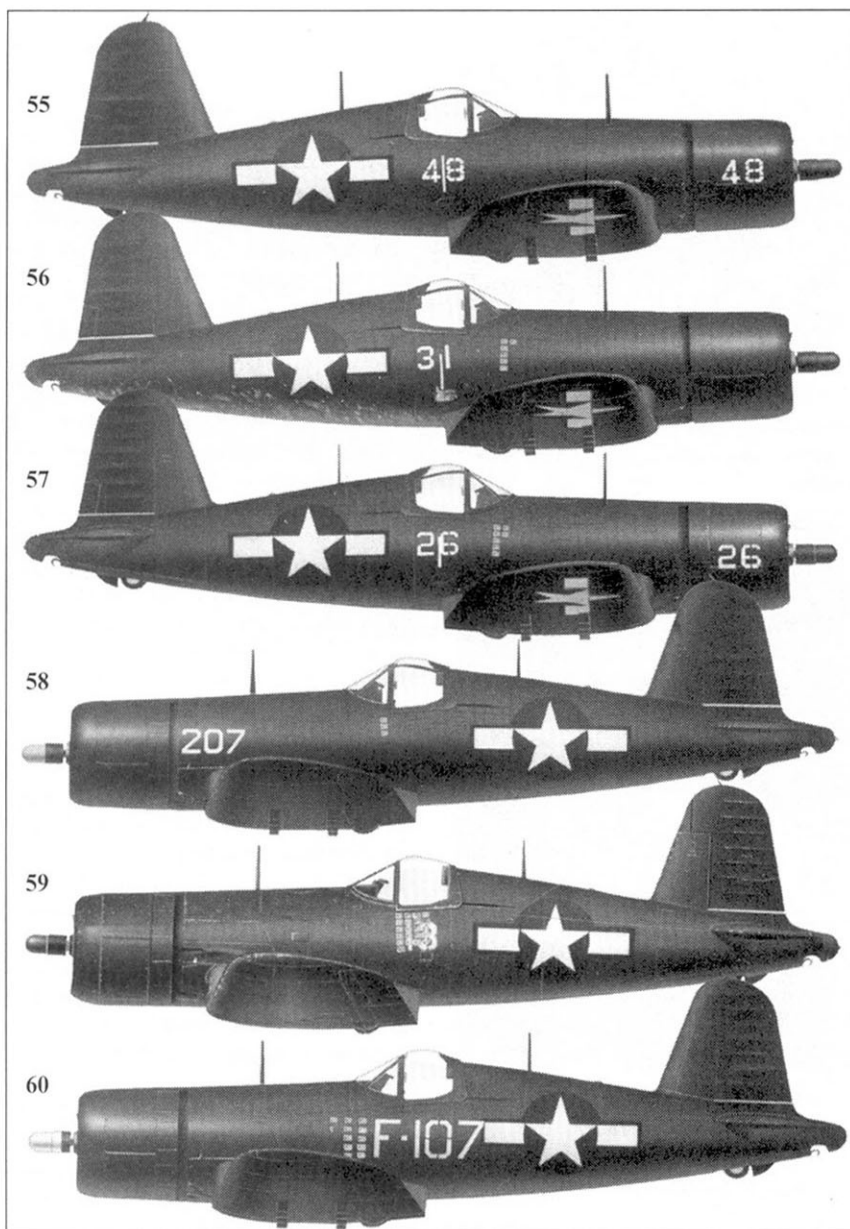
офицерами выскочил из своего штаба в коридор, уже забитый прибывшими вчера на замену летчиками. Кругом был дым, сильно пахло бензином. Мы стали пытаться погасить пожар. Рядом со мной оказался англичанин, приданный нам в качестве наблюдателя. Джентльмен грязно ругался, призывая окружающих как можно быстрее покончить с пожаром.

Поставить пожар под контроль удалось лишь к шести часам вечера. Корабль мог развивать ход не более 10 узлов. Авианосец все еще дымился, поэтому мы опасались повторных ударов. Быстро уйти из опасного района корабль не имел возможность, а обнаружить авианосец визуально по столбу дыма не составляло труда. Главный инженер корабля пребывал в состоянии шока. Окончательно пожар потушили только утром следующего дня. Только тогда я смог попасть на ангарную палубу. Здесь все было затянато пеленой дыма, ужасная картина увиденного преследует меня всю жизнь - кругом лежали тела погибших. Убитых и сгоревших мы предали волнам. Удар камикадзе поставил точку в нашей «командировке» на войну.

«Корсары» корпуса морской пехоты на Окинаве

«Корсары» корпуса морской пехоты прибыли на Окинаву 7 апреля 1943 г. как часть авиагруппы MAG-31, через два дня на Окинаве появились истребители F4U из авиагруппы MAG-33. В составе MAG-31 имелась вооруженная самолетами F4U-1C эскадрилья VMF-311, которой командовал кэптен Перри Лин Шуман (6 побед). Действуя с аэродрома Йонтан летчики VMF-311 сбили 71 японский самолет. Эскадрилья VMF-323 «Death Rattlers» из авиагруппы MAG-33 работала с аэродрома Кадена, летчики этого подразделения добились больших, чем коллеги из VMF-311, успехов: на их счету 124,5 победы, одержанных в воздушных боях над Окинавой. Эскадрилья VMF-323 потерь в личном составе не понесла, а семь летчиков из «Death Rattlers» стали асами. Подразделение стало последней эскадрилей авиации корпуса морской пехоты США, сформированной в годы второй мировой войны и оснащенной истребителями «Колрсар».

Летчики двух эскадрилий авиации корпуса морской пехоты привлекались к нанесению ударов по позициям японских войск на Окинаве и в Японии, кроме того, за ними оставались «разборки» с камикадзе. После войны трое летчиков эскадрильи VMF-323, пер-



55. Истребитель F4U-1D «белая 8» BuNo 57413 1-го лейтенанта Джека Броурина, эскадрилья VMF-323, Эспериту-Санто, октябрь 1944 г. - март 1945 г.

Броулинг получил истребитель BuNo 57413 в Эспериту-Санто. Летчики не сбили на нем ни одного самолета противника, однако выполнял многочисленные полеты на патрулирование и штурмовку наземных целей.

56. Истребитель F4U-1D «белый 31» 1-го лейтенанта Фрэнсиса А. Террилла, эскадрилья VMF-323, Окинава, май 1945 г.

Боевой счет Террилла составил 6,083 победы плюс четыре поврежденных самолета. Все победы летчик одержал в период с 15 апреля по 17 мая 1945 г.

57. Истребитель F4U-1D «белый 26» 1-го лейтенанта Джеримайи Дж. О'Кифи, эскадрилья VMF-323, Окинава, май 1945 г.

О'Кифи сбил пять «Вэлов» 22 апреля 1945 г. и два «Нэты» - 28 апреля. Все сбитые им самолеты пилотировали летчики-смертники.

58. Истребитель F4U-1D «белый 207» 2-го лейтенанта Мэвина С. Бристоу, эскадрилья VMF-224, Окинава, май 1945 г.

На самолете Бристоу изображены отметки о трех победах, но его достижения чуть скромнее: 1,5 «Зеро» и «половинка» «Кэйт», сбитых в воздушных боях 4 и 6 мая 1945. Обтекатели втулок воздушных винтов на всех самолетах эскадрильи VMF-224 окрашивались в желтый цвет.

59. Истребитель F4U-4 «белый 13» BuNo 80879 капитана Кеннета А. Уэлиа, эскадрилья VMF-222, Окинава, июнь 1945 г.

Уэли одержал на истребителе F4U-4 BuNo 80879 свою финальную победу - сбил 22 июня 1945 г. пилотируемый камикадзе истребитель «Зеро».

60. Истребитель F4U-1D «белый F-107» 1-го лейтенанта Филиппа С. Делонга, эскадрилья VMF-913, авиабаза Черри-Пойнт, Северная Каролина, 1944 г. Подобно многим асам, Делонг после возвращения с театра военных действий был назначен инструктором, чтобы передавать свой боевой опыт молодым летчикам. В период Корейской войны Делонг служил в базировавшейся на борту авианосца «Батаан» эскадрильи VMF-312. 21 апреля 1951 г. ветеран второй мировой войны на самолете F4U-4 BuNo 97380 сбил два северокорейских истребителя Як-9.

вый командир подразделения Джордж Экстилл, Джерри О'Кифи (7 побед) и Джек Броулинг, поделились своими воспоминаниями.

Джордж Экстилл:

В 1943 г. я служил инструктором на авиабазе Черри-Пойнт. Тогда я был совсем молодым майором, в то время как мой командир (командир MAG-32) лейтенант-коммандер Джон Л. Смит сбил на F4F 19 японских самолетов и получил за Гуадалканал Медаль Почета. В то время численность авиации корпуса морской пехоты быстро росла, поэтому несмотря на мою молодость и неопытность, Смит доверил мне командование эскадрильей VMF-323. Я решил во что бы то ни стало сделать эскадрилью лучшей в группе. Я и другие пилоты, не имевшие боевого опыта, не питали иллюзий относительно степени своей подготовки, в процессе боевой учебы мы старались в полной мере использовать опыт ветеранов Гуадалканала. Типовой задачей, которую мы отрабатывали являлся перехват бомбардировщиков, здесь нам «подыгрывали» самолеты B-24 и B-25 из состава USAF. В основном мы отрабатывали атаки с нижней полусферы в догон и на встречном курсе с последующим выходом из атаки вверх. После разворота атака повторялась, но уже на пикировании. Ведущим летал я, за мной - другие пилоты эскадрильи. Порой бомбардировщики шарахались от наших «экзестерций» - в кабинах самолетов ВВС сидели совсем «зеленые» пилоты. Они терпеть не могли летать на совместные с нами учения!

В большинстве случаев о наших победах в воздушных боях возвещали огненные шары - японские самолеты взрывались в воздухе. Наши истребители оснащались кинофотопулеметами для оценки результатов воздушного боя, итог схватки подводился офицером разведотдела. Пленник также хранился у разведчика, но мне очень хотелось заполучить их или снять копии. Просматривая фильмы проще было бы

Асы истребителей «Корсар»

Ниже приведены данные только об официально подтвержденных победах летчиков палубной авиации ВМС США и авиации корпуса морской пехоты США, одержанных в воздушных боях на истребителях F4U. Данные о сбитых самолетах указаны в следующей последовательности «уничтожены/достаточно/вероятно/повреждены».

Эдрич Д.Н.	Capt	USMC	VMF-215	20/6/0	Сапп Д.Х.	Maj	USMC	VMF-222	10/4/2
Эллей Дж. С.К.	2nd Lt	USMC	VMF-323	5/0/0	Саргентт Ж.Ж.	Lt	USN	VF-84	5.25/0/2(1)
Экстелл Дж. Г.К.	Maj	USMC	VMF-323	6/0/3	Скарбороуг Дж. Х.В.	1st Lt	USMC	VMF-214	5/0/0
Балч Д.Л.	Capt	USMC	VMF-221	5/1/2	Шидлер Ж.Е.	Lt	USN	VF-5	5/1/0(1)
Балдвин Ф.Б.	Capt	USMC	VMF-221	5/1/12.5	Си Р.Б.	1st Lt	USMC	VMF-321	5/0/0
Блэкбурн Ж.Т.	Lt Cdr	USN	VF-17	11/5/3	Сегал Х.Е.	1st Lt	USMC	VMF-221	12/1/0
Болт Инг Ж.Т.	1st Lt	USMC	VMF-214	6/0/0	Шоу Е.О.	1st Lt	USMC	VMF-213	14.5/1/0
Бойнингтоун Ж.	Maj	USMC	VMF-214	28/4/0(22)	Шенпард Д.Ж.	Lt	RCNVR	No 1836 Sqn	5/1/0
Браун Р.Л.	Capt	USMC	VMF-215	5/2/1	Шуман П.Л.	Capt	USMC	VMF-121	6/1/0
Броун Дж. В.П.	2nd Lt	USMC	VMF-311	7/0/0	Сиглер В.Е.	Capt	USMC	VMF-112/-124	5.333/1/0(4.333)
Буррин Х.М.	Lt	USN	VF-17	7.5/0/0	Смит Ж.М.	Lt	USN	VF-17-84	10/3/1
Карл М.Е.	Maj	USMC	VMF-223	18.5/0/3(2)	Снидер В.Н.	1st Lt	USMC	VMF-221	11.5/1/0(8.5)
Карлтон В.А.	Capt	USMC	VMF-212	5/2/1	Спеарс Х.Л.	Capt	USMC	VMF-215	15/3/0
Кас В.Н.	1st Lt	USMC	VMF-214	8/1/0	Стрейт Ф.Ж.	Lt	USN	VF-17	5/0/2
Касвелл Д.	2nd Lt	USMC	VMF-221	7/1/0	Светт Ж.Е.	Capt	USMC	VMF-221	15.5/4/0.25(8.5)
Чамберс К.Ж.	Lt	USN	VF-84	5.333/0/1	Синар С.Т.	1st Lt	USMC	VMF-112	5/0/0(3)
Чандлер К.	1st Lt	USMC	VMF-215	6/0/0	Террилл Ф.А.	1st Lt	USMC	VMF-323	6.083/0/4
Ченовет О.И.	Lt	USN	VF-17	8.5/2/0(7.5)	Томас Дж. Ф.К.	1st Lt	USMC	VMF-211	9/2.5/4
Кларк В.Е.	Lt Cdr	USN	VF-10	7/0/0(3)	Томас В.Ж.	Capt	USMC	VMF-213	18.5/3.333/3
Конант А.Е.	Capt	USMC	VMF-215	6/3/0	Валентин Х.Ж.	Capt	USMC	VMF-312	6/1/0
Кордэй П.	Lt	USN	VF-17	7/1/3	Ведлер М.Н.	1st Lt	USMC	VMF-213	6/0/0(4)
Крув В.Е.	Capt	USMC	VMF-124	7/1/1	Вад Р.	1st Lt	USMC	VMF-323	7/0/3
Гуннингам Д.Г.	Lt	USN	VF-17	7/0/1.25	Валш К.А.	Capt	USMC	VMF-124/-222	21/2/1
Купп Ж.Н.	Capt	USMC	VMF-213	12.5/2/0	Варнер А.Т.	Maj	USMC	VMF-215	8/2/0(7)
Давенпорт М.В.	Lt	USN	VF-17	6.25/0/0	Вейсенбергер Г.Ж.	Maj	USMC	VMF-213	5/0/0
Де-Лонг П.К.	1st Lt	USMC	VMF-212	11.166/1/2	Уэлс А.П.	1st Lt	USMC	VMF-323	5/0/0
Диллард Ж.В.	1st Lt	USMC	VMF-323	6.333/0/0	Вильямс Ж.М.Ш.	1st Lt	USMC	VMF-215	7/2/0
Диллоу Е.	1st Lt	USMC	VMF-221	6/2/1	Ёст Д.К.	Lt Col	USMC	VMF-351	8/0/0(2)
Донаху А.Г.	Maj	USMC	VMF-112	14/1/0(12)	Янк М.Р.	Maj	USMC	VMF-311	5/0/0(2)
Доррох Ж.Д.	Maj	USMC	VMF-323	6/2/0					
Драк К.В.	2nd Lt	USMC	VMF-323	5/1/0					
Дунфорд Д.Ф.	2nd Lt	USMC	VMF-323	6.333/0/0					
Элвуд Ш.М.Ж.	Maj	USMC	VMF-212	5.166/2/0					
Эвертон Л.Д.	Maj	USMC	VMF-113	12/1/0(2)					
Фармер К.Д.	Lt	USN	VF-10	7.25/0/0(4)					
Фаррел В.	1st Lt	USMC	VMF-312	5/1/0					
Финн Х.Ж.	Capt	USMC	VMF-124	6/0/05					
Фишер Д.Е.	1st Lt	USMC	VMF-214	6/1/0					
Форд К.М.	Capt	USMC	VMF-121	5/1/0					
Фримен Д.К.	Lt	USN	VF-17-84	9/2/0					
Гилдса Ж.Т.	Lt	USN	VF-84	7/1/2					
Гиль К.Д.	Lt	USN	VF-17	8/0/05					
Годсон Л.В.	Lt	USN	VF-83	5/0/0					
Грей Л.Е.	Lt	USN	VF-10	5.25/0/0(2)					
Гутт Ф.Е.	Capt	USMC	VMF-223	8/0/1(4)					
Хакинг Дж. А.Е.	1st Lt	USMC	VMF-221	5/0/0					
Халл С.О.	1st Lt	USMC	VMF-213	6/0/0					
Хансен Дж.Х.	Maj	USMC	VMF-112	5.5/0/2.5					
Хансон Р.М.	1st Lt	USMC	VMF-215/-214	25/2/0					
Харрис В.Х.	Lt	USN	VF-83	5/0/1					
Хэй Р.К.	Lt Col	RM	No 47 NW	7/0/3(4)					
Хеаз Х.В.	Ens	USN	VF-10	7/0/0					
Хедрик Р.Р.	Lt Cdr	USN	VF-17-84	12/0/4					
Хернан Дж. Е.Ж.	1st Lt	USMC	VMF-215	8/1/0					
Худ Дж. В.Л.	Lt	USN	VMF-323	5.5/0/2					
Хундлей Ж.К.	1st Lt	USMC	VMF-221	6/1/0					
Ирланд Ж.В.	Maj	USMC	VMF-211	5.333/2/0					
Женсен А.Ж.	1st Lt	USMC	VMF-214/-441	7/1/0					
Джонс К.Д.	2nd Lt	USMC	VMF-222	6/1/1					
Кепфорд И.К.	Lt	USN	VF-17	16/1/1					
Кинкэд Р.А.	Lt	USN	VF-83	5/0/0					
Кирквуд П.Л.	Lt	USN	VF-10	12/1/0(8)					
Ланей В.Г.	Lt	USN	VF-84	5/2/1					
Лерч А.	Ens	USN	VF-10	7/0/0					
Лонг Х.Х.	Maj	USMC	VMF-121/-451	10/0/0(7)					
Линч Ж.П.	Capt	USMC	VMF-224	5.5/0/0(2)					
Маас Дж. Ж.Б.	Maj	USMC	VMF-112/-322	5.5/1/0(2.5)					
Мажик К.Л.	1st Lt	USMC	VMF-214	9/2/0					
Мавери Л.А.	Lt	USN	VF-84	5/0/0					
Марч Дж. Х.А.	Lt	USN	VF-17	5/0/0(4)					
Мэй Е.	Lt	USN	VF-17	8.5/0/0					
Мак-Картней Х.А.	1st Lt	USMC	VMF-121/-214	5/2.5/0(4)					
Мак-Клурт Р.В.	1st Lt	USMC	VMF-214	7/2/0					
Мак-Манус Ж.	1st Lt	USMC	VMF-221	6/0/0					
Мимс Р.	Lt	USN	VF-17	6/3/0					
Морган Ж.Л.	1st Lt	USMC	VMF-213	8.5/0/0					
Муллен П.А.	1st Lt	USMC	VMF-214/-122	6.5/1/1					
О'Киф Ж.Ж.	1st Lt	USMC	VMF-323	7/0/0					
Оландер Е.Л.	Capt	USMC	VMF-214	5/4/0					
Оверенд Е.Ф.	Maj	USMC	VMF-321	8.333/0/0(3)					
Овен Д.К.	Capt	USMC	VMF-112	5/0/1(2.5)					
Овенс Дж. Р.Г.	Maj	USMC	VMF-215	7/4/0					
Перси Ж.Г.	1st Lt	USMC	VMF-112	6/0/1(1)					
Пьерс Дж. Ф.Е.	Capt	USMC	VMF-121	6/1/0(1)					
Питтман Дж.Ж.	2nd Lt	USMC	VMF-221	5/2/0(3)					
Портер Р.Б.	Maj	USMC	VMF-121	5/1/1(3)					
Поск Г.Х.	Maj	USMC	VMF-212	5/1/0					
Пост Дж. Н.Т.	Maj	USMC	VMF-221	8/0/0(5)					
Повелл Е.А.	Capt	USMC	VMF-122	5/0/0(4)					
Кюил Н.Р.	Ens	USN	VF-10	6/0/0					
Рейди Т.Х.	Lt	USN	VF-83	10/0/0					
Рейнбург Ж.Х.	Maj	USMC	VMF-122	7/2/0(4)					
Роббинс Ж.Д.	Lt	USN	VF-85	5/0/1(3)					
Рушам Ж.В.	1st Lt	USMC	VMF-323	7/0/3					



Авианосец «Викторис», на палубе стоят - «Эвенджерс» и «Корсары». Снимок сделан 11 августа 1945 г. Корабль держит курс в Сидней.

совершенствовать тактические приемы. Рассказы летчиков о своих действиях в бою в силу субъективности часто отличались от реальности. К примеру пилоты утверждают, что вел огонь с дистанции в 100 ярдов, а согласно анализу кадров кинофотопулемета стрельба осуществлялась с дистанции в 300 ярдов. Фильм позволял нам уточнить пространственное положение самолетов, восстановить ход схватки буквально по секундам. Так что, подтверждение победы - важная, но не главная функция кинофотопулемета.

Джерри О'Кифи:

Мы прибыли в южную часть Тихого океана после нескольких недель пребывания на Гавайях. До Окинавы мы совсем не ощущали войны. Мне тогда исполнился всего 21 год, нашему командиру эскадрильи майору Экстилли - 23 или 24. В свои годы я стал одним из молодых асов морской авиации. Экстилл, наш старший офицер Джефферсон Д. Доррох (6 побед) и я стали асами в одном бою. Тогда Доррох сбил шестерых японцев, а мы с Экстиллом - по пять. Боевое крещение мы приняли 22 апреля 1945 г., как раз в этом бою мы все и стали асами!

28 апреля Экстилл повел в бой группу из 16 самолетов, я летел командиром звена - мое обычное место в боевом порядке эскадрильи. Я обнаружил «бандитов» на трех часах ниже нас; против-



Боевой вылет завершился. Летчики 1834-й и 1836-й эскадрилий идут в помещение летного состава. Третий слева - канадец лейтенант Дон Шеннард.

ник шел курсом на наши корабли, находившиеся у берегов Окинавы. Правым разворотом мы перешли в пологое пикирование. Моим ведомым летел лейтенант Билл Худ (5,5 побед). Мы с Худом разделились, я зашел справа сзади, он - слева сзади. Наши «Корсары» находились выше противника. Японцы обнаружили наше присутствие только после того, как мы открыли огонь. Худ в первой атаке достал двоих «бандитов», я - одного. Боевым разворотом я вышел из атаки, после чего сразу же начал делать второй заход, в нем я сбил свой второй самолет. Больше самолетов противника в воздухе не наблюдалось. Имея семь



Кэптен Фрэнсис И. Пирс из эскадрильи VMF-121 позирует на фоне своего FG-1A BuNo 14065 с собственным именем «Mary», Пелелу, 18 ноября 1944 г. В Юго-Западной части Тихого океана Пирс сбил на «Уайлдкэте» четыре и на «Корсаре» один японский самолет (эскадрилью перевооружили «Корсарами» в апреле 1943 г.). Всего на Тихоокеанском театре военных действий пилоты эскадрильи одержали 204,5 победы, финальную - 18 июля 1945 г.

побед в двух воздушных боях, я стал самым результативным летчиком-истребителем на Окинаве. Позже по семь самолетов сбили лейтенант Дж. У. Рахсэм и лейтенант Р. Уэйд.

Джек Броринг:

Полеты на штурмовку и бомбардировку наземных целей походили один на другой, различались лишь объекты ударов. Ракеты калибра 3,5 и 5 дюймов оказались превосходным оружием. Я думаю, что они являлись самым эффективным оружием для поражения наземных целей. Обычно мы пускали их, пикируя под углом 45 град. со скоростью 400 миль/ч. Ракетами можно было поразить цели, которые весьма сложно поражались бомбами. Также мы использовали напалм, обычно напалм заливали в подвесные топливные баки, превращая их в зажигательные бомбы. Баки мы сбрасывали с высоты 100 футов, нельзя сказать, что это было точное оружие. Напалмом поражали пещеры и искусственные туннели.

Мы все проходили подготовку в качестве летчиков-истребителей, поэтому больше всего стремились сбить

хоть какой-нибудь самолет противника. Требовалось всего-то оказаться в нужное время в нужном месте. Время и место совпали 22 апреля, когда наша эскадрилья за 20 минут сбила 25 японских самолетов. В другой раз мое звено возвращалось из рутинного полета на патрулирование, топливо было на исходе, но руководитель полета приказал набирать высоту и присоединиться к ведущим воздушный бой нашим товарищам. Я увидел четверку «Тони», шедшую на небольшой высоте. Японцев обнаружили и другие летчики, но командир группы противника не видел, а на крики по радио никак не реагировал. Я совершенно не представлял себе о чем думал командир, но у меня пропал превосходный шанс сбить самолет противника.

Мы патрулировали 28 мая воздушное пространство над кораблями вблизи Окинавы, когда в воздухе появились самолеты противника. Японцы намеривались нанести удар по нашему флоту. Противник летел выше, самолеты время от времени исчезали в облаках. Мы разделились, двое стали набирать



Истребители F4U-1A из эскадрилий VMF-124 и VMF-213 эскортируют «Эвенджерсы» с авианосца «Эссекс» в налете на Формузу, 3 января 1945 г. Это был первый боевой вылет «Корсаров» с палубы американского авианосца. Тогда же был открыт и боевой счет палубных «Корсаров» в ВМС США: командир VMF-124 лейтенант-коммендер Уильям А. Миллингтон сбил «Ник».

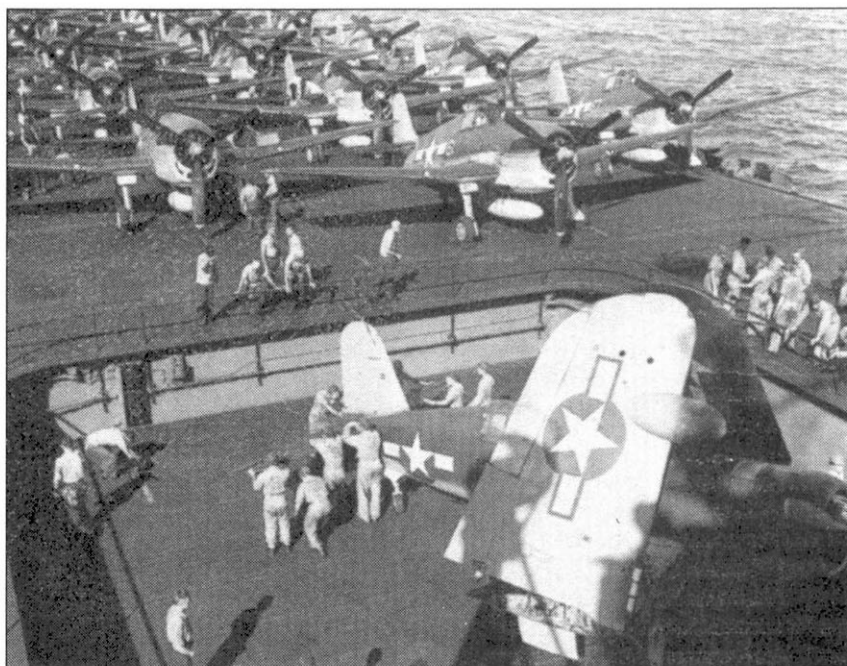
Датой появления «боевых» «Корсаров» на палубах авианосцев ВМС США считается 9 февраля 1944 г.; в этот день самолеты эскадрильи VF(N)-101 лейтенант-коммандера Ричарда И. Хэрмера присоединились к базировавшейся на авианосце «Энтерпрайз» 10-й авиагруппе. На вооружении VF(N)-101 находились ночные перехватчики F4U-2. Летчики из VF(N)-101 претендовали на пять побед в ночных перехватах. На снимке - истребитель F4U-2 поднимают на палубу «Энтерпрайза», на заднем плане - «Хэллкэты».

высоту, двое остались ниже облачности. Японцы, видимо, решили, что все звено осталось внизу. Я с напарником не смог перехватить над облаками противника - японцы ушли вниз. Пара, которая осталась внизу сбила один «Тодзё».

«Шангри-Ла»

После повреждения атакой летчиков-смертников авианосца «Банкер-Хилл» кампанию «Корсарам» авиагрупп авианосцев «Эссекс» и «Бенningтон» составляли только истребители F4U из 85-й авиагруппы с авианосца «Шангри-Ла». Лейтенант Джо Д. Роббинс служил тогда в эскадрильи VBF-8, оснащенной самолетами F4U -1C. Роббинс уже имел на своем счету две победы, одержанные на «Хэллке» в составе базировавшейся на борту «Интрепида» эскадрильи VF-6:

Мы покинули остров Форд 8 апреля 1945 г., а 26 апреля присоединились к крейсировавшим в районе Окинавы кораблям оперативного соединения. В составе «Тэск Форс» имелось 16 авианосцев, сведенных в три оперативные группы. Ежедневно самолеты двух оперативных групп совершали налеты на Японию, в то время как летчики третьей группы получали день отдыха. 4 мая я во главе группы из 12 «Корсаров» патрулировал воздушное пространство над эсминцем радарного пикета. Расстояние от района патрулирования до берега Окинавы составляло 12 миль. Японская авиация периодически действовала с баз в метрополии, пытаясь нанести удар по нашим кораблям и по войскам союзников на Окинаве. Обычно самолеты-камикадзе летали на малых высотах под прикрытием шедших гораздо выше истребителей. Мы должны были обнаруживать и сбивать смертников. Наши «Корсары» оторвались от палубы «Шангри-Ла» на рассвете. Сразу после взлета мы давали короткие очереди из всех стволов, чтобы проверить работоспособность бортового оружия. Моя группа набрала высоту 20 000 футов, вторая группа шла на 10 000 футов, третья - на 5000



Истребитель F4U-1A с бортовым номером «122» принадлежал эскадрилье VMF-111. На борт самолета нанесены отметки о 100 боевых вылетах, совершенных на нем разными летчиками с острова Гилберта и Маршалловых островов. Летчики эскадрильи VMF-111 практически не принимали участия в воздушных боях, их основным видом деятельности стало нанесение бомбо-штурмовых ударов по японским войскам.



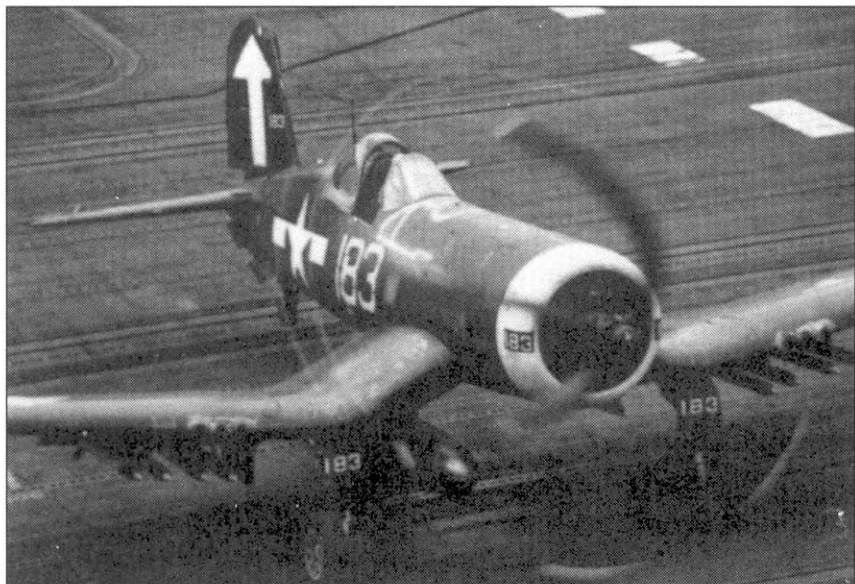
Истребитель F4U-1A из эскадрильи VMF-222, аэродром Самар, Филиппины. Эскадрилья базировалась здесь с января по май 1945 г., в мае ее перебросили на Окинаву. На капоте двигателя самолета изображена эмблема саперных батальонов ВМС США; саперы занимались строительством аэродромов на островах Тихого океана. Летчики эскадрильи VMF-222 сбили в воздушных боях над Юго-Западной частью Тихого океана 51 самолет противника достоверно и 20 вероятно; еще две победы было одержано над Окинавой.



Предполетный инструктаж на борту авианосца «Эссекс», декабрь 1944 г. Слева направо: кэптен Эдмонд Хэртсук (2 победы), 1-й лейтенант Джордж Б. Паркер (1 победа), кэптен Ховард Дж. Финн (6 побед), 1-й лейтенант Уильям Макгилл (3 победы). В период своей первой командировки на войну Финн сбил пять японских самолетов. Свой боевой счет он увеличил 25 февраля, сбив на пару со 2-м лейтенантом Доном Карлсоном истребитель «Оскар» над аэродромом Кумагая, Япония.



Истребитель F4U-1D с бортовым номером «176» садится на палубу авианосца «Банкер Хилл», 19 февраля 1945 г. Эскадрилья VF-84 командовал Роджер Хедрайк. Свою последнюю из 12 побед в воздушных боях Хедрайк одержал 26 февраля 1945 г. на истребителе F4U-1D BuNo 57803.



футах. В районе патрулирования самолеты оставались довольно короткий период времени, в 8 ч 30 мин нам сообщили о появлении на дистанции в 26 миль самолетов противника. Я еще не выработал топливо из подвесных баков, поэтому решил их сбрасывать только после того, как увижу противника.

Обычно продолжительность полета составляла около четырех часов, поэтому расставаться с подвесными баками до полной выработки из них горючего очень не хотелось. Внизу набирали высоту примерно 30 «Зеро», они явно собирались нас атаковать. Я переключил кран подачи горючего на основной расходный бак и сбросил баки лишь когда увидел «бандитов». Все операции я проделал почти одновременно. А зря - на какой-то момент прекратилась подача топлива к двигателю. Мотор встал. Мне требовалось всего несколько секунд, чтобы двигатель заработал снова, однако этих секунд у меня не имелось. Самолет противника приближался ко мне в 10-часовом секторе. Он сам влетел в сетку прицела! Я нажал на гашетку - пушки молчали. Меня атакует истребитель противника, у на моем самолете встал двигатель и отказало вооружение - замечательная ситуация! Оставалось скольжением вправо и влево затруднять прицельную стрельбу японцу. Я опять попробовал жать на гашетку - ничего не изменилось, пушки молчали. Чтобы сохранить скорость, я опустил нос самолета, теряя столь нужную в воздушном бою, высоту. Японец закрыл всю сетку прицела, а мое оружие молчит!!!

Истребители противника сопровождали самолеты-камикадзе. Меня японцам сбить не удалось, но моему ведомому Фрэнку Сиддэлли повезло меньше. Пилоты «Зеро» сбили Сиддэлла и командира второго звена Сонни Черноффа. На перехват «Зеро» устремилась группа «Корсаров», занимавшая эшелон 5000 футов. Я находился на высоте 16 000 футов, когда двигатель «Корсара» вновь заработал. Я следовал за самолетом Сиддэлла до самой

Вооруженный ракетами F4U-1D с бортовым номером «183» взлетает с палубы авианосца «Банкер Хилл», 19 февраля 1945 г. На борту авианосца базировались эскадрильи VF-84, VMF-221 и VMF-451. Истребители не делились по эскадрильям: летчики летали на тех самолетах, которые были в данный момент исправны. После выхода из строя авианосца «Банкер Хилл» в результате атаки камикадзе, уцелевшие «Корсары» из состав авиагруппы корабля перебросили на Окинаву, где некоторые из них эксплуатировались в эскадрилье VMF-323.



Корабли 58-го оперативного соединения держат курс к берегам Японии, март 1945 г. На переднем плане - «Корсары» 84-й авиагруппы, припаркованные в передней части палубы авианосца «Банкер Хилл». В составе авиагруппы имелось одна эскадрилья авиация ВМС США и две эскадрильи корпуса морской пехоты, всего - 71 «Корсар».

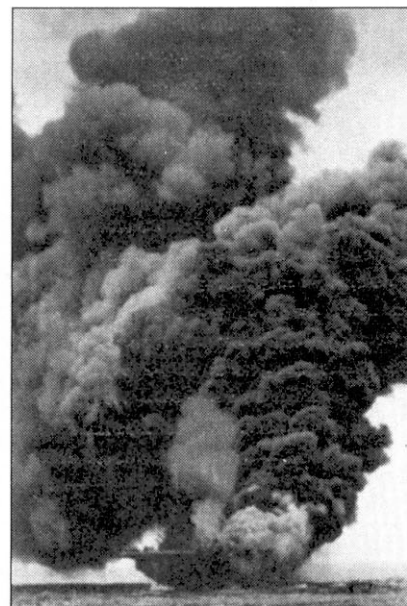
воды, я видел, что Фрэнк удачно приводнился, после чего выбрался из кабины. Я кружил над ним до тех пор, пока через 35 минут ведомого не подобрал наш эсминец. Эсминец, «Сент Джордж», через два дня отправили на дно камикадзе, Фрэнк все еще находился на борту корабля.



Энсин Альфред Лерч из эскадрильи VF-10 16 апреля 1945 г. северо-западнее Окинавы сбил шесть «Нэтов» и «Вэл». В этот день пилоты VF-10 сбили 33 самолета камикадзе и истребителей эскаорта. Помимо Лерча в бою отличались лейтенант-коммандер Уолтер И. Кларк (три победы), лейтенант Чарлз Д. Фармер (4), лейтенант Филип Л. Кирквуд (6), энсин Хорэк У. Хиз (3) и энсин Норвальд Р. Куил (4).

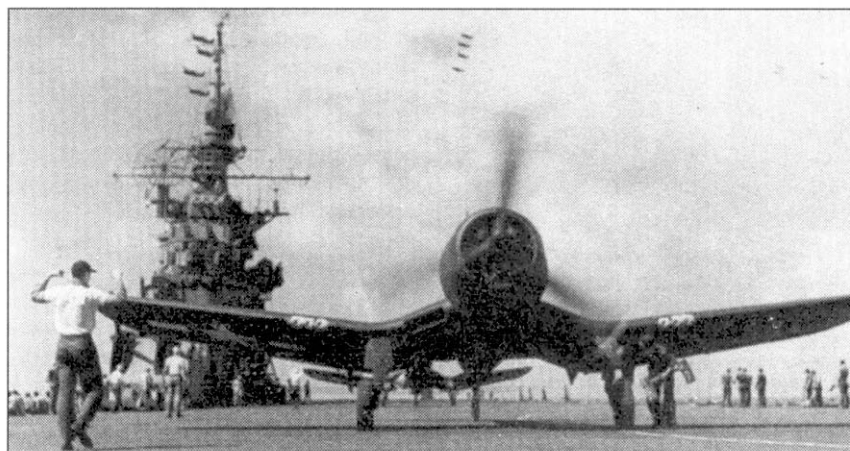
На тот момент единственным в ВМС подразделением, имевшим на вооружении пушечные «Корсары» оставалась наша эскадрилья. В том бою вооружение отказало на всех четырех истребителях моего звена. Вечером мы проверили как ведут себя 20-мм пушки в высотном полете, выяснилось, что механизмы замерзают - выше 15 000 футов стрельба из пушек не возможна. В результате пришлось ограничить потолок наших самолетов 12 000 футов. Выше летали вооруженные пулеметами «Корсары» из эскадрильи VBF-85.

Ранним утром 11 мая 1945 г. мы опять ушли в полет на патрулирование



«Банкер Хилл» горит. Авианосец был поражен камикадзе 11 мая 1945 г. Множество самолетов было уничтожено на верхней палубе корабля, где они находились в ожидании команды на взлет.

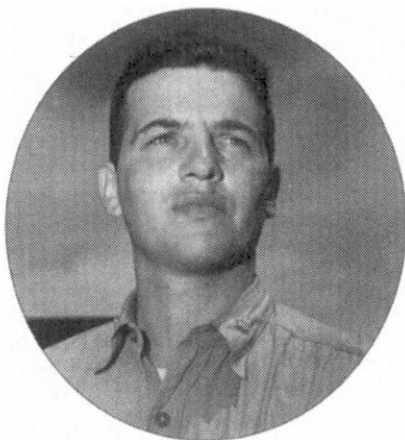
воздушного пространства над эсминцем радарного пикета. Район патрулирования находился в 12 милях севернее Окинавы. Наша группа состояла из 16 истребителей F4U-1C, из-за проблем с вооружением мы летели на высоте 6000 футов. На 12 000 футах летела группа «Корсаров», ведомая старшим офицером эскадрильи лейтенант-коммандером Хабертом. Со мной снова летел Фрэнк Сиддэлл. После часа кружения в заданном районе нам выдали азимут на группу самолетов противника. Через пять минут полета в заданном направлении мы обнаружили прямо по курсу чуть ниже 16 истребителей «Зеро». Японцы летели какой-то кучей - никакого намека на боевой порядок. Я летел на высоте 5000 футов,



Истребители F4U-1A на палубе авианосца «Франклин». В марте 1945 г. на «Франклин» базировались три эскадрильи «Корсаров»: VF-5, VMF-214 и VMF-452. Джеймс И. Шиллер из эскадрильи VF-5 стал асом 18 марта, добавив сбитый на «Корсаре» истребитель «Зеро» к одержанным на «Хеллкэтах» четырем победам в воздушных боях. На следующий день «Франклин» вывела из строя японская авиация.



В полете над Окинавой истребители F4U-1D из эскадрильи VMF-323. «Корсары» базировались на аэродромах Кадена и Йонтан, расположенных на Окинаве. Самолеты выполняли задачи боевых воздушных патрулей и наносили удары по наземным целям.



Майор Джордж С. Экстелл - самый молодой командир эскадрильи в авиации корпуса морской пехоты. Экстелл принял командование эскадрилей VMF-323 в 1943 г. В апреле 1945 г. на боевом счету парня значилось пять сбитых «Взлов», один «Нэт» и три поврежденных японских самолета.



1-й лейтенант Джозеф В. Диллэрд из эскадрильи VMF-323 одержал 6,333 победы в воздушных боях. Ас позирует, стоя на крыле истребителя F4U-1D с бортовым номером «51».

японцы - на 4000 футов. Мой самолет был ведущим в группе.

Я атаковал первым с левого разворота. Пока я разворачивался японские самолеты рассыпались во всех направлениях. Я погнался за одним «Зеро», который уходил в западном направлении на высоте 1000 футов. Другие японские самолеты также уходили на запад. Мы не могли преследовать их долго, так как отдалялись от кораблей, которые следовало прикрывать. Между моим «Корсаром» и «Зеро» сохранялась дистанция в 600 футов. Я открыл огонь без всякой надежды на успех, но снаряды прошли центральную часть фюзеляжа самолета противника. Попадания отчетливо наблюдались - каждый третий снаряд был фугасным. Тем не менее, «Зеро» не горел, он лишь перевернулся через крыло, после чего просто исчез из виду. Похоже, что я убил летчика, вряд ли у него оставались шансы остаться в живых после разрывов пушечных снарядов в борту кабины. Этого японца мне засчитали как поврежденный самолет, поскольку никто не видел как упал самолет.

Я посмотрел налево - там «висел» второй «Зеро». Мне осталось чуть повернуть влево, чтобы лететь с ним одним курсом. Дистанция до «Зеро» составляла 750 футов, но я снова дал очередь. Японец загорелся. На проявленной после полета пленке фотокинопулемета отчетливо был виден купол парашюта выпрыгнувшего из истребителя японского летчика. Между тем опять слева появился третий «Зеро». Я не думаю, что эти истребители пилотировали камикадзе - японцы пытались атаковать меня, а смертники этого никогда не делали. На самолетах камикадзе подвешивались только бомбы, к стрелковому оружию боекомплект не полагался, а у летчика отсутствовал парашют.

Третий «Зеро» находился на 10 часах, он летел на одной высоте со мной



2-й лейтенант Роберт Уэйд из эскадрильи VMF-323 сфотографирован в кабине истребителя F4U-1D с бортовым номером «51». На этом истребителе летали разные летчики, на борту фюзеляжа нанесены отметки о трех победах, две из них - Уэйда. Всего же Уэйд одержал семь подтвержденных побед в воздушных боях.

(1000 футов), но дистанция были очень велика - порядка 2000 футов. Я повернул влево на 20 град., прибавил оборотов мотора. Я гнался за ним почти до острова Таришима. Японец снизился до 100 футов, он рвался к берегу острова. За моей спиной летел Фрэнк Сиддэлл. Мы долго летали вместе, мне не нужно было говорить ему что и как надо делать - он все знал сам. Мы стремились взять «Зеро» в «коробочку». Остров Таришима имел довольно высокие возвышенности, до 300 футов, однако его размеры особо не впечатляли - две мили в длину. Фрэнк стал огибать Таришиму с одной стороны, я - с другой. В любом случае один из нас должен был сесть японцу на хвост.



Самолет с бортовым номером «51» пользовался популярностью у фотографов. Теперь на его фоне позирует 1-й лейтенант Джон У. Рахэм. Летчик записал на свой счет за боевую карьеру семь подтвержденных побед и три поврежденных самолета. Рахэм и Уэйд часто летали вместе, вместе они сбили и несколько японских самолетов.



Истребитель F4U-1D с бортовым номером «31» из эскадрильи VMF-323, Окинава, конец апреля 1945 г. Истребитель - один из двух, на которых летал 1-й лейтенант Фрэнсис А. Террилл.

Я видел, что «Зеро» с креном 30 градусов вошел в левый вираж. Японец летел на высоте 100 футов впритык к острову. Ничего другого не оставалось, как следовать за ним. Надо сказать, что «Корсар» на малых высотах - самолет опасный, склонный к сваливанию и штопору. За счет меньших радиусов виражей «Зеро» несколько оторвался от меня. Японец шел в 800 футах впереди и чуть ниже меня. Я открыл огонь. На сей раз я не наблюдал разрывов снарядов: я просто увидел



Капитан Кеннет А. Уэлли сфотографирован в кабине своего истребителя F4U-4 BuNo 80879 с бортовым номером «13». Снимок сделан 22 июня 1945 г., после того, как Уэлли одержал свою 21 победу. Механик самолета сержант Гарри Росс (на снимке слева) едва успел нарисовать очередную отметку о сбитом. Модель F4U-4 являлась наиболее совершенной модификацией «Корсара», поступившей на вооружение в годы второй мировой войны. От предыдущих вариантов F4U-4 отличался более мощным двигателем, четырехлопастным воздушным винтом, а также множеством других, не так бросающихся в глаза, отличий.

ярчайшую вспышку - японский истребитель взорвался. Я взял курс на юго-восток, к району патрулирования.

Через пару минут я обнаружил «Зеро» - летчики спешили на помощь только что сбитому мной пилоту. «Зеро» находился относительно меня на 11 часах. Сначала он шел прямо на меня, однако потом левым разворотом лег на противоположный курс. Дистанция составляла 500 футов, «Зеро» находился ниже меня. Японский летчик вел истребитель над самыми гребнями волны - всего в 10-25 футах от поверхности океана. Я держал высоту 100 футов, Фрэнк летел сзади и правее моего «Корсара». Мы гнались за «Зеро» десять минут. Максимальная скорость самолета F4U на уровне моря составляет 405 миль/ч, японец несся примерно с такой же скоростью. Я стал опасаться за двигатель - он запросто мог перегреться. Я думал как лучше его обстрелять, какой взять угол упреждения. Если я буду вести огонь непосредственно по самолету в перекрестии прицела, то снаряды, скорее всего уйдут в воду. Если подниму нос истребителя - снаряды на дистанции 800-900 футов могут потерять убойную силу из-за противодетерия траектории полета. Я все-таки решил целить выше силуэта самолета противника.

Я выпустил четыре очереди, прежде чем японскому летчику пришлось покинуть самолет. Проявленная впоследствии пленка фотокинопулемета наглядно подтвердила три из четырех моих побед в том полете: парашюты во втором им третьем случаях, врезавшийся в воду «Зеро» - в четвертом. Мы с Фрэнком благополучно вернулись на авианосец.



1-й лейтенант Джеремия Дж. О'Кифи, на борту истребителя F4U-1D с бортовым номером «26» видны отметки о семи его победах в воздушных боях. 22 апреля 1945 г. в 20-минутном бою летчики эскадрильи VMF-323 записали на счет подразделения 24,75 побед. О'Кифи в том бою сбил пять бомбардировщиков «Вэл».

10 июля я летал в составе группы из 16 «Корсаров». Объектом удара являлись аэродромы в районе Токио, перед нами поставили задачу уничтожить как можно больше японских самолетов на земле и в воздухе. Палубная авиация блокировала аэродромы Катори, Чойзи, Коноики, Икису, Китаура, Хокода, Кашива, Имба и Широ. Помимо штатных пушек наши «Корсары» несли по восемь ракет калибра 8 дюймов и по одной 1000-фунтовой бомбы или по две 500-фунтовых бомбы. Обычно на пикировании мы сначала открывали огонь из пушек, затем пускали ракеты, потом сбрасывали бомбы.

15 августа 1945 г. я взлетел с палубы «Шангри-Ла» в 5 ч 30 мин утра в составе группы из 12 «Корсаров». Нам предстояло сбросить 1000-фунтовые бомбы на токийскую электростанцию Шибуре. Электростанция считалась приоритетной целью. Однако ранее налетам не подвергалась. Когда мы пересекали береговую черту Японских островов, в наушниках прозвучало: «Сбросьте бомбы и ложитесь на обратный курс. Война завершилась». Мы так и сделали - бомбы полетели в Тихий океан.

Мы прекратили наступательные операции, однако война не завершилась. Отдельные японские пилоты пытались нанести последние удары по американским кораблям. Причем нельзя сказать, чтобы Япония испытывала недостаток в таких фанатиках. Было сбито довольно большое количество самолетов, в основном - огнем корабельной зенитной артиллерии и истребителями воздушных патрулей. 22 августа я принял участие в полете огромной, численностью в 1000 самолетов, группы над кораблями ВМС США. Воздушный парад ознаменовал конец второй мировой войны.



F4U-1D Уиллиса Г. Лэти, авианосец «Банкер Хилл», февраль 1945 г.



F4U-1D Альфреда Лерча, авианосец «Интrepid», апрель 1945 г.



F4U-1D Дональда К. Ёста, авианосец «Кэйа Глочестер», июль 1945 г.



F4U-1D Джо Д. Роббинса, авианосец «Шангри-Ла», декабрь 1945 г.



F4U-1C Джо Д. Роббинса, авианосец «Шангри-Ла», май 1945 г.



F4U-1D Роберта Уэйда, Окинава, май 1945 г.



F4U-1D Джесса Броурина, октябрь 1944 г. - март 1945 г.



F4U-1D Фрэнсиса А. Террилла, Окинава, май 1945 г.



F4U-1D Джеримайн Дес. О'Кифи, Окинава, май 1945 г.



F4U-1D Марвина С. Бристоу, Окинава, май 1945 г.



F4U-4 Кеннета А. Уэйда, Окинава, июнь 1945 г.



F4U-1D Филиппа С. Делонга, Северная Каролина, 1944 г.