

ВОЙНА В ВОЗДУХЕ

40

P-51

MUSTANG



Часть 2

P-51 D-10-NA подполковника Р. Кавинеса, Великобритания, 1945 г.



P-51 D-5-NA Джона Ландерса, Великобритания, 1944 г.



P-51 D-15-NA командира 78 FG подполковника Дж. Ландерса, Англия, февраль 1945 г.



P-51 D-20-NA полковника Дж. Ландерса, май 1945 г.



P-51 D-15-NA майора Э. Гиллера, Великобритания, 1944 г.



P-51 D-10-NA лейтенанта Гордона, Великобритания, 1944 г.



P-51 D-15-NA подполковника Э. Стюарта, Великобритания, 1944 г.

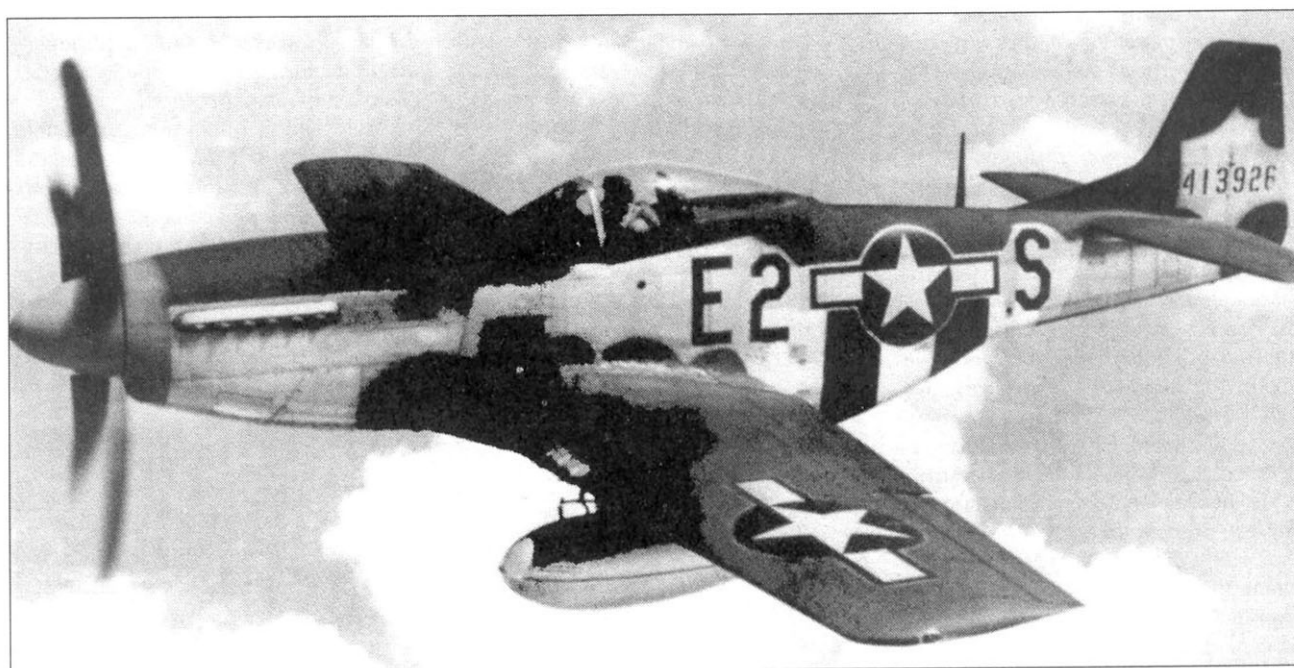


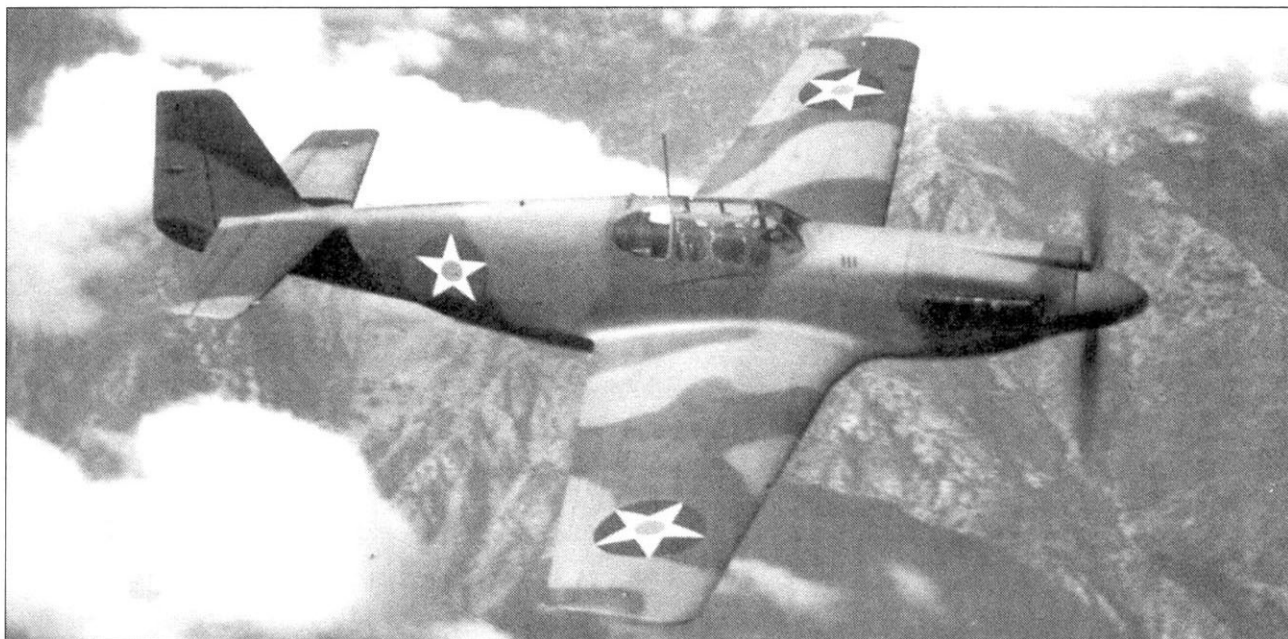
P-51 D-10-NA командира 4 FG полковника Э. Стюарта, 1945 г.

P-51

«MUSTANG»

Часть 2





«Mustang I» (AL 958) для RAF, несущий английский камуфляж и американские опознавательные знаки. Самолет летит над горами в Калифорнии, конец 1942 - начало 1943 года.

Окраска и обозначение P-51 «Mustang»

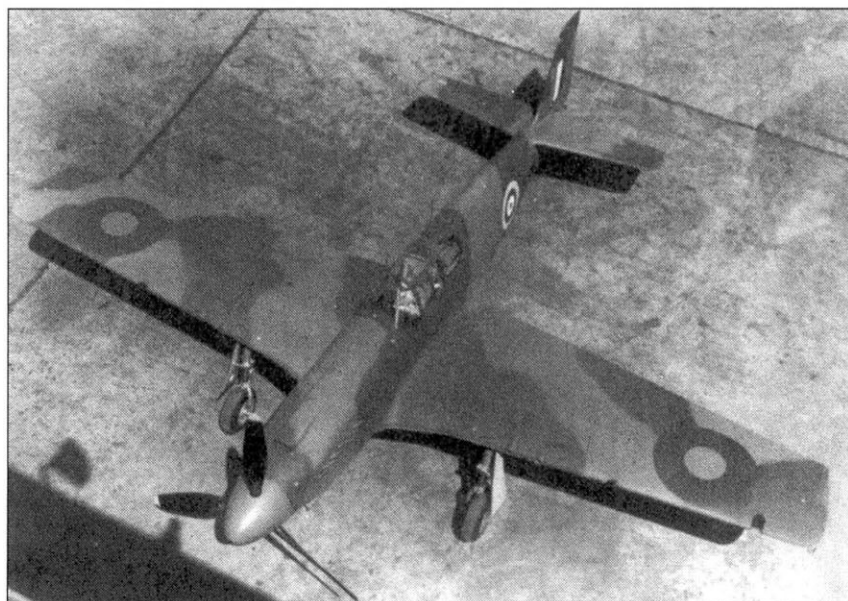
Самолеты P-51 «Mustang» участвовали в боевых действиях на всех фронтах Второй Мировой войны в течение ее четырех последних лет. В апреле 1945 года машины этого типа находились на вооружении 108 эскадрилий USAAF и более 40 эскадрилий RAF, а также нескольких частей других государств: Канады, Австралии, Франции и Китая. Тем не менее, самолеты окрашивались всего лишь по двум схемам: одной английской и одной американской. Коротко обе схемы можно охарактеризовать как серо-зеленые. Некоторые самолеты, поступившие в часть без камуфляжа, получали импровизированный камуфляж. Однако это явление ограничивалось несколькими эскадрильями. Наиболее характерная деталь окраски P-51 заключается в необычайно пестрой и развитой системе тактических обозначений, указывающих на принадлежность самолета к той или иной части. Свое развитие эта система начала в январе 1944, а окончательно оформилась в декабре того же года. В тот период американская авиация своей красочностью напоминала цирк по сравнению с консервативной, серо-бурой английской авиацией. Тому были свои причины. Как известно, американцы шли на войну не для того, чтобы геройски погибнуть. Высокие пилотские гонорары привлекали в авиацию огромное число добровольцев, желающих воспользоваться удобным случаем и поправить свое материальное положение. Поэтому летчиков очень заботила проблема не попасть

под огонь собственной зенитной артиллерии, расчеты которой руководствовались неписаным правилом: «сначала открой огонь, потом смотри в кого». Однако система имела и недостатки, так как облегчала распознавание не только своим, но и противнику. В результате немцы и японцы быстро опознавали американские самолеты и успевали предпринять контрмеры.

Другой причиной, по которой американские истребители напоминали попугаев, был паранойяльный характер бортовых стрелков бомбардировщиков B-17 и B-24. Они любой самолет, имевший меньше четырех двигателей, считали мишенью. Обычным делом считалось, когда бортстрелок сбивал истребитель сопровождения.

Каждая бомбардировочная группа имела свои истребители сопровождения. Идентификация осуществлялась с типичной для американцев тупостью: бортстрелки бомбардировщиков с желтыми хвостами знали, что их сопровождают истребители с голубыми носами. Соответственно, пилоты голубых истребителей могли быть спокойны, не ожидая огня со стороны желтых бомбардировщиков.

Еще одной причиной появления данной системы была необходимость облегчить пилотам нахождения своих подразделений во время боевого задания. Нешуточным делом было отыскать свои машины в скоплении из, скажем, 900 истребителей, участвующих в одном налете. Также система помога-



Четвертый серийный «Mustang I» (AG 348), вид сверху. Самолет камуфлирован по английской схеме «А».

ла держать порядок в боевом строю. В ходе первых массированных бомбардировок выяснилось, что многие отряды бомбардировщиков теряли сопровождающие истребители.

Но, начнем по порядку. Первым казачиком «Мустангов» стали англичане.

Окраска «Мустангов» в RAF

Машины первой серии NA-73 американцы на заводе окрашивали по английской схеме, используя краски американского производства. Сверху и с боков на самолет наносили матовые пятна землисто-коричневого (Dark Earth) и темно-зеленого (Dark Green) цветов. Снизу самолет красили светло-серо-зеленоватой краской (Sky Type S). На хвосте помещался черный серийный номер, состоявший из двух букв и трех цифр. На самолет также наносили опознавательные знаки, но их пропорция оказалась нарушенной. Ошибку быстро исправили и все последующие NA-73 несли безукоризненные опознавательные знаки. На фюзеляже четыре концентрических круга желтого, темно-синего, белого и красного цвета (тип A1), на нижних поверхностях крыльев три концентрических круга без внешнего желтого (тип A), на верхних поверхностях крыльев только темно-синий и красный круги (тип B). На хвосте помещался прямоугольник (Fin Flash), разделенный на три вертикальные полосы равной ширины: красную, белую и темно-синюю. Красная полоса всегда находилась ближе к носу самолета, независимо от правого или левого борта. Данная схема просуществовала до августа 1941 года.

Кроме стандартного заводского камуфляжа «Мустанги I» несли элементы быстрой идентификации в виде голубых (Sky) полос шириной 18 дюймов (45,7 см) на фюзеляже у хвостового оперения и голубых коков винта. Дополнительно каждая эскадрилья RAF имела идентификатор в виде двух букв. Эти две буквы наносили той же голубой краской перед опознавательным знаком. За опознавательным знаком помещалась третья буква, обозначающая конкретную машину эскадрильи.

«Мустанги» Mk I и Mk II армейской авиации несли только третью букву, обозначающую машину. Две буквы эскадрильи на них отсутствовали. Эта единственная буква могла помещаться не только за опознавательным знаком, но и перед ним. Полоса в хвостовой части фюзеляжа наезжала на бортовой номер самолета. В результате приходилось перерисовывать номер, делая его больше. Иногда номер переносили под хвостовое оперение, по-



«Mustang I» (AG 633) с обозначениями 2-й эскадрильи RAF. Хорошо видны желтые полосы на передней кромке крыльев.



Два снимка самолетов «Мустанг» из 2-й эскадрильи армейской поддержки, 1942 год.



«Мустанги Mk III» в момент перехода на новые опознавательные знаки. Снимок сделан на заводском аэродроме в Далласе.

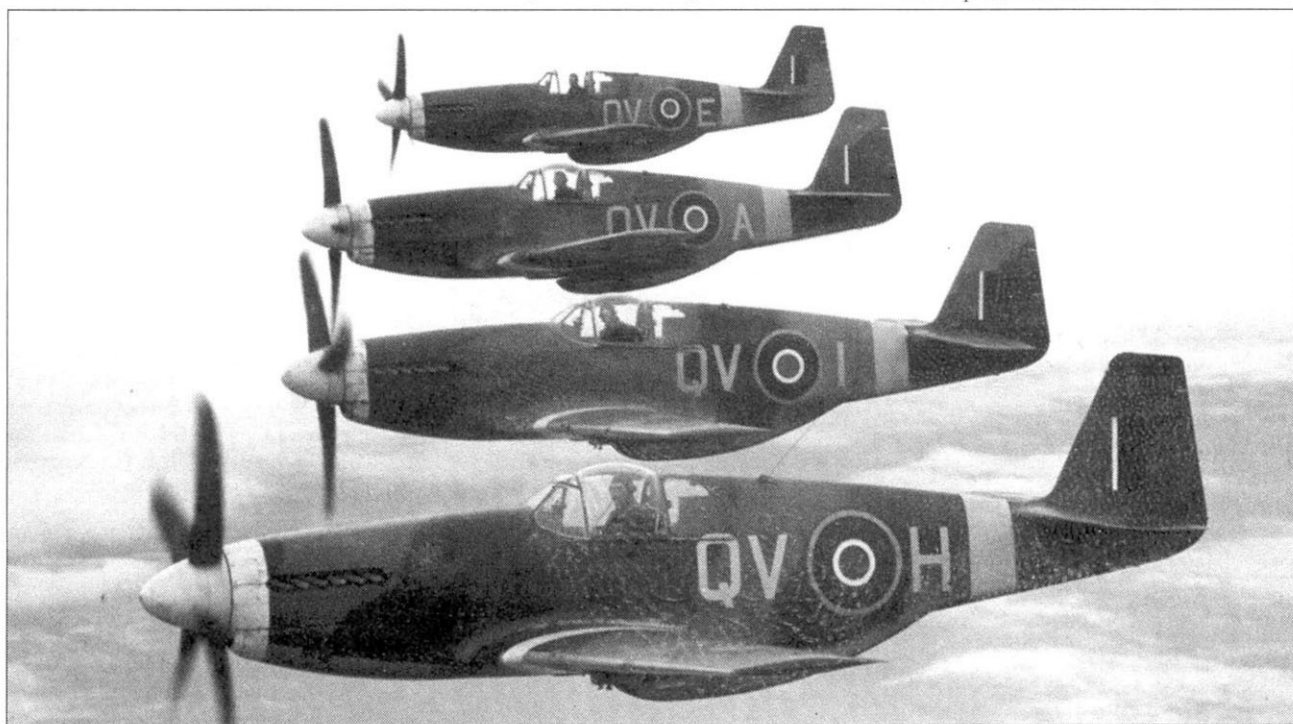
зднее это стало стандартом. (В скобках заметим, что новое положение номера в наши дни стало причиной головной боли историков, моделистов и любителей техники, поскольку разглядеть черный номер на темном камуфляже, закрытый тенью от хвоста, почти невозможно). Позднее, когда англичане перешли к наступательным действиям, палитра камуфляжа изменилась. Коричневый цвет (Dark Earth) заменили шаровым (Ocean Grey), а небесно-голубой (Sky) - светло-серым (Medium Sea Grey). Обозначения остались прежними. Все старые P-51, имевшие оборонительный камуфляж, перекрасили. Однако вскоре выяснилось, что краска Ocean Grey очень низкого качества. Поэтому ее часто заменяли какой-либо другой краской, имевшей похожий

цвет. В результате известно несколько заметно различающихся оттенков, носящих название Ocean Grey.

Опыт первых месяцев войны заставил усилить систему знаков быстрой идентификации самолетов. В бою пилоту за какую-то долю секунды приходилось решать свой это самолет или чужой, часто глядя на машину, развернутую так, что видна лишь минимальная площадь обшивки. Кок голубого цвета не мог служить надежным признаком. У многих Bf 109 коки также были покрашены в светлые тона. Поэтому у всех английских одномоторных истребителей с июля 1941 года желтой краской покрывали передние кромки крыльев. Инструкция предписывала наносить полосу шириной 15 см от средней части крыла до кончи-

ка. У P-51 полосу обычно наносили по всей длине кромки. Быстро выяснилось, что силуэт «Мустанга» при взгляде сверху и снизу очень напоминает силуэт Me 109. Чтобы отличить свои машины, на крыльях «Мустангов» стали наносить желтые или красные полосы шириной 12 дюймов (30 см). Такие полосы носили только «Мустанги» с двигателем Allison.

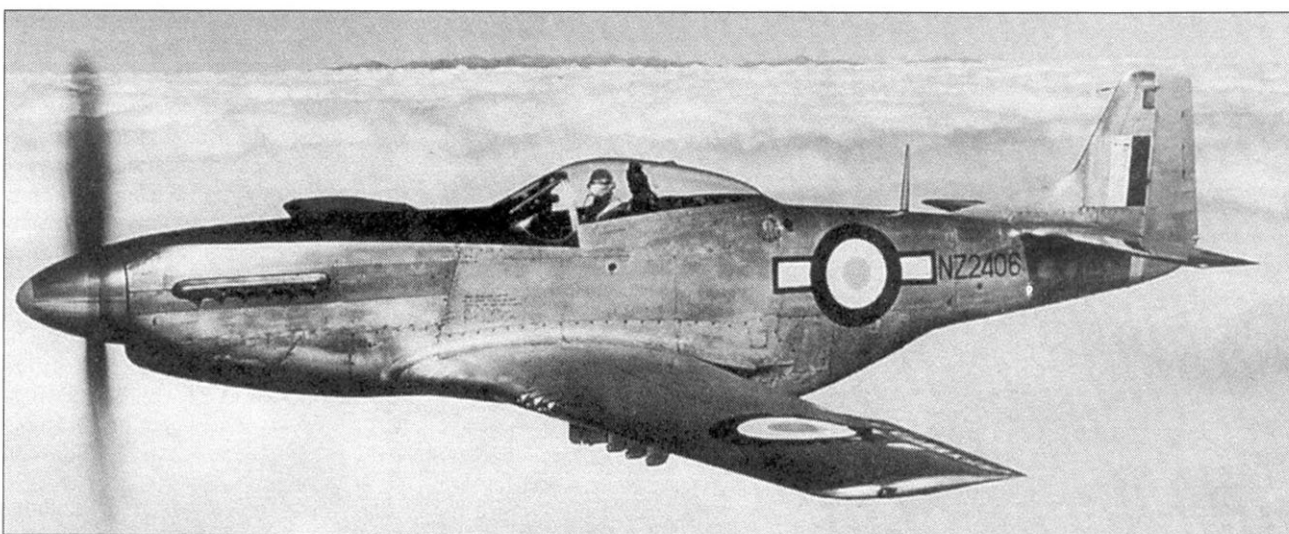
В апреле 1942 года командование RAF приказало уменьшить размеры опознавательных знаков, сократив белые и желтые элементы до 1/4 от прежней ширины (типы C и C1). По возможности следовало также уменьшить диаметр знаков на нижней поверхности крыльев. Яркие белые и желтые круги на фоне темного камуфляжа облегчали прицеливание немецким пилотам.



Отряд «Мустангов» из 19-й эскадрильи RAF, весна 1944 года. Типичные для первой половины 1944 года камуфляж и опознавательные знаки, хотя полосы на хвостовом оперении отсутствуют. Четыре самолета окрашены по схемам «А», «В», «В» и «А», соответственно.



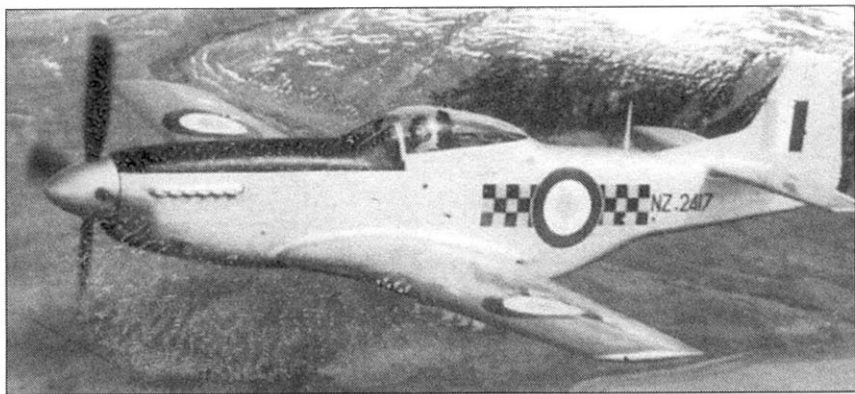
«Мустанг Mk III» из 19-й эскадрильи RAF. Камуфляж по схеме «А».



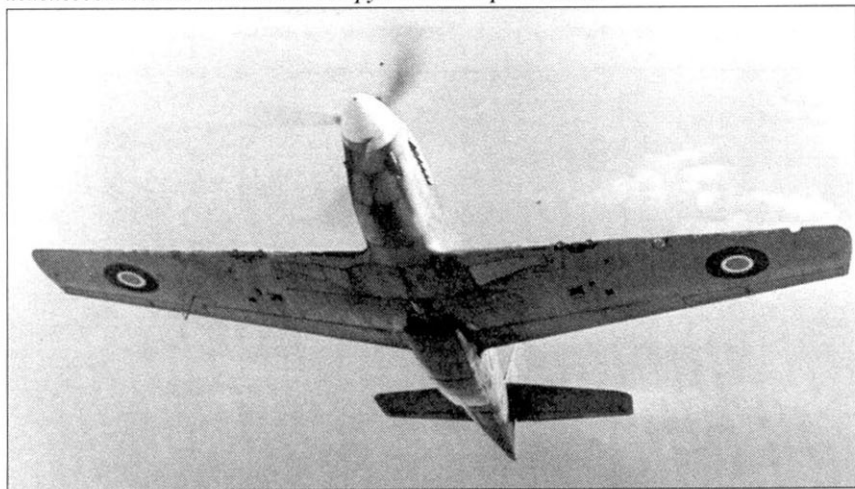
«Мустанг» F-51D-30-NT с новозеландским бортовым номером NZ 2406 (американский серийный номер 45-11495). Новая Зеландия получала «Мустанги» в рамках ленд-лиза. Видимые здесь опознавательные знаки были на почти всех новозеландских P-51D.



«Мустанг Mk III» Тадеуша Рольского. Хвостовая часть самолета закамуфлирована нестандартным образом. Видны инициалы «TR» вместо двухбуквенного кода эскадрильи.



Новозеландский «Мустанг» F-51D-30-NT в окраске позднего типа, конец 50-х годов. Видна характерная клетка рядом с опознавательными знаками. Похожая схема использовалась на самолетах Содружества перед войной.



«Мустанг Mk I». Хорошо видны опознавательные знаки, их размер и позиция. Также можно разглядеть порты двух 12,7-мм пулеметов, размещенных в носовой части фюзеляжа.

Последний раз система опознавательных знаков изменилась в конце 1944 года. Тогда на знаках на верхних поверхностях крыльев добавили белый круг той же пропорции, что и на борту фюзеляжа (тип C).

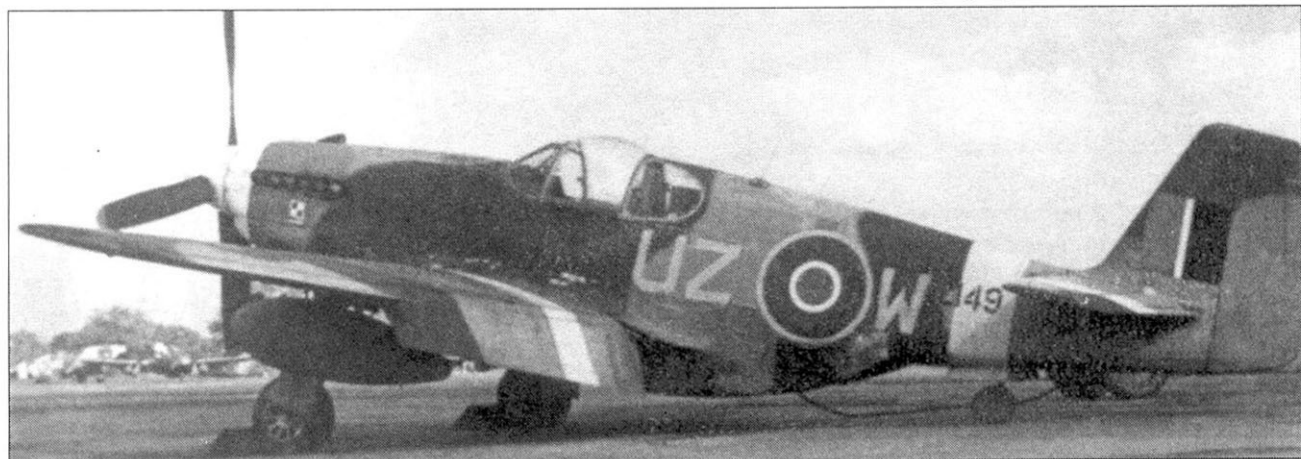
В 1943 году, во время боев в Тунисе 225-й разведывательная эскадрилья переняла от американцев несколько F-6A и использовала их совместно с английскими разведчиками «Spitfire Mk

V». «Мустанги» получили английский тропический камуфляж. Сверху на самолеты нанесли нерегулярные пятна коричневого (Dark Earth) и песочного (Middle Stone) цвета. Снизу наложили светло-голубой (Azure Blue) цвет. Дополнительно самолеты несли идентификатор эскадрильи (WU) светло-голубого цвета. Кок винта оставили черного цвета, это был элемент быстрой идентификации всех союзнических са-

молетов, действовавших на Средиземном море. Знаки быстрой идентификации, использовавшиеся в метрополии, на этих «Мустангах» не применяли.

В конце 1943 года первые «Мустанги Mk III» (P-51B), предназначенные для RAF, уже на заводе получили наступательный камуфляж. При этом оттенок Ocean Grey еще не совпадал с английским эталоном. Американцы наносили на фюзеляж светло-серые бортовые номера, как раз на то место у хвоста, где англичане помещали полосу быстрой идентификации. Вместо английских кокард самолеты получили американские звезды, Fin Flash на хвосте отсутствовал. Это объяснялось новыми возможностями самолетов P-51B. Они имели заметно большую дальность полета, поэтому их можно было перегонять в Англию по воздуху, избегая переброски морем через Атлантику, кишущую немецкими «уботами». Чтобы избежать недоразумений с американской системой ПВО, все самолеты получали американские опознавательные знаки и знаки быстрой идентификации. Серийный номер самолета наносили черной краской под хвостовым оперением.

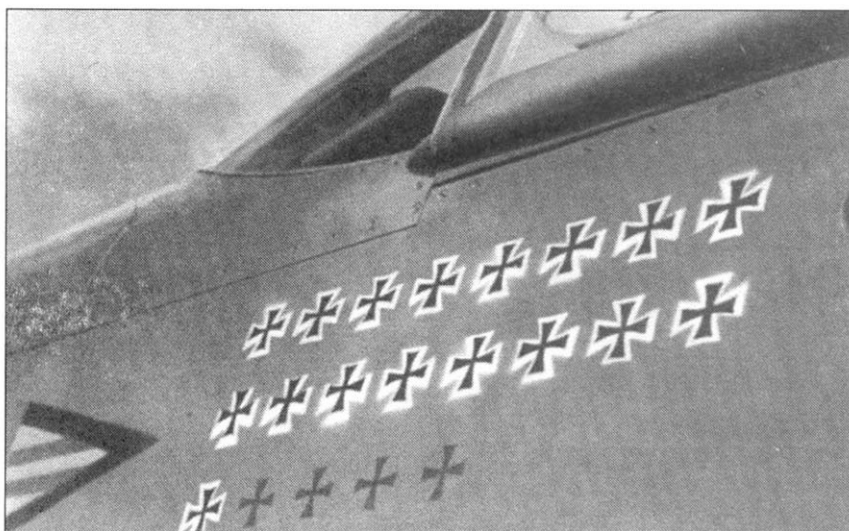
Окрашенные таким образом машины поступили в декабре 1943 года в 65-ю эскадрилью (YT). Однако прежде чем самолеты совершили первый боевой вылет, они кроме идентификатора эскадрильи получили дополнительные элементы быстрой идентификации, используемые на «Тандерболтах» и новых «Мустангах В». Эти самолеты получили одиночные полосы на всех поверхностях хвостового оперения, а кок окрасили в белый цвет. Чтобы отличить P-51B, по-прежнему похожий на Me 109, американцы предложили новый элемент быстрой идентификации в виде белых полос вокруг крыльев у фюзеляжа. Полосы на крыльях располагались так, что составляли одну прямую с полосами на хвостовом



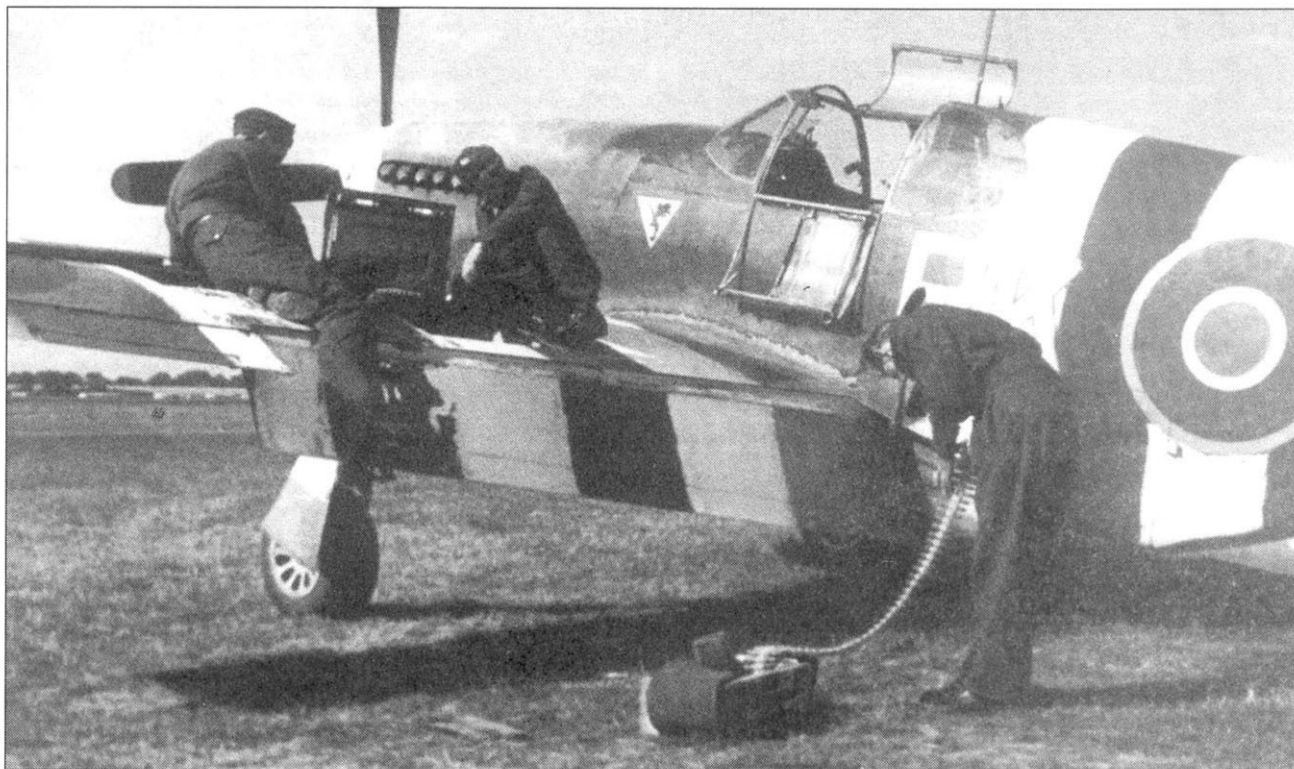
«Мустанг Mk III» из 306-й эскадрильи RAF. Обращает на себя внимание небрежность, с какой закрашены черно-белые полосы на фюзеляже. В результате камуфляж по схеме «А» оказался нарушен.

оперении. Англичане, желая уберечь своих пилотов от все более вспыльчивых американских товарищей, согласились использовать ту же схему на своих машинах. При этом ненужными стали голубая полоса, кок винта и желтые передние кромки крыльев. Хотя ширина полос жестко регламентировалась, на практике она могла колебаться от 35 до 45 см. Полоса на хвостовом оперении также оказалась излишней деталью и к началу высадки союзников в Нормандии вышла из употребления.

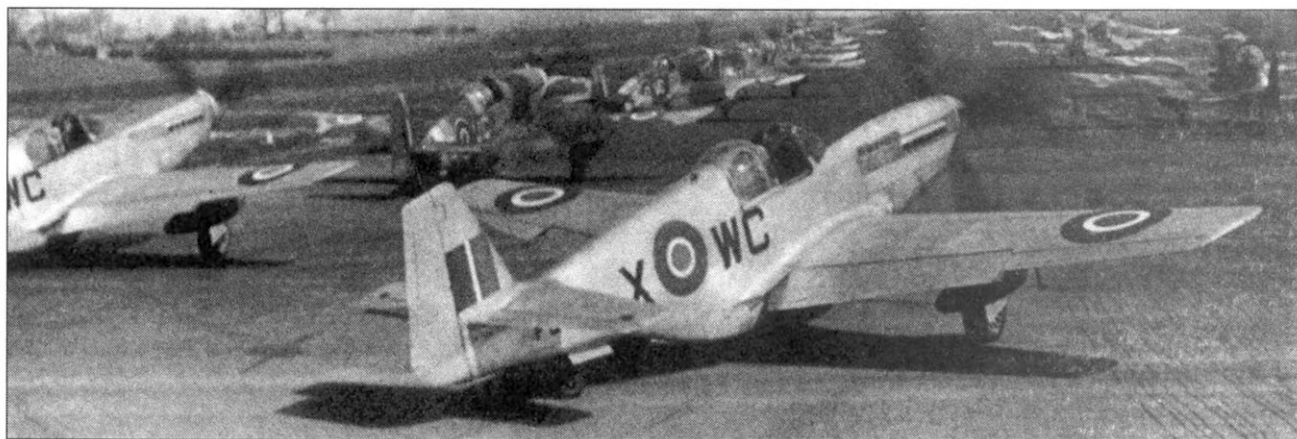
4 июня 1944 года Верховное Командование объединенных вооруженных сил отдало четкие указания о том, какие знаки должны нести самолеты, участвующие в операции «Overlord». На небольшом плацдарме было сконцентрированы значительные силы. Суще-



Знаки побед в воздухе на фюзеляже «Мустанга» Станислава Скальского, 303-я эскадрилья RAF.



Пример того, в каких условиях наносились черно-белые полосы в 315-й истребительной эскадрилье.



«Мустанг Mk III» из 309-й эскадрильи RAF на взлетной полосе аэродрома Эндрюсфилд во время визита генерала Арнольда, февраль 1945 года. На верхней стороне крыльев опознавательные знаки типа «С». Эмблемы и клетки отсутствуют. У части самолетов стандартный камуфляж RAF, другие машины не камуфлированы.



Польские «Мустанги Mk III» из 316-й эскадрильи во время визита генерала Арнольда, февраль 1945 года.

становало опасение, что в напряженной обстановке зенитная артиллерия будет часто открывать огонь по своей авиации, расходуя боеприпасы и причиняя ущерб. С другой стороны, в районе плацдарма предполагалось применить большое число самолетов, что делало практически бесполезным использование радара. Поэтому пришлось положиться на визуальную идентификацию самолетов. Для этого каждая машина, участвовавшая в боевых действиях в районе плацдарма, получила пять цветных полос (три белых и два черных) на фюзеляже за кабиной и на крыльях. Ширину каждой полосы определили в 18 дюймов (45,7 см). Механики P-51 находились в чуть более легком положении. На крыльях «Мустангов» уже имелось по полосе, которую нужно было лишь немного расширить. Если нанести полосы на крылья не представляло проблемы, то полосы на фюзеляже неизбежно закрывали серий-

ные номера и идентификаторы эскадрилий. Перекраска проходила в условиях огромной спешки, и, если бы начало десанта не отложили на один день, половина самолетов приняла бы участие в операции недокрашенными. Пять чередующихся полос на фюзеляже занимали пространство от полосы быстрой идентификации до задних стекол фонаря. Имелось несколько способов нанесения полос. Их наносили pulverизатором, а после того, как краска просыхала, добавляли буквенные обозначения. В других случаях, обозначения закрывали липкой лентой, а, нанеся полосы, ленту срывали. Иногда полосы наносили кистью. Обозначения обычно наносили те механики, у кого была тверже рука. Уже в июне полос не было на тех самолетах, которые патрулировали воздушное пространство над Англией.

После того, как союзники заняли первые аэродромы в Нормандии, их

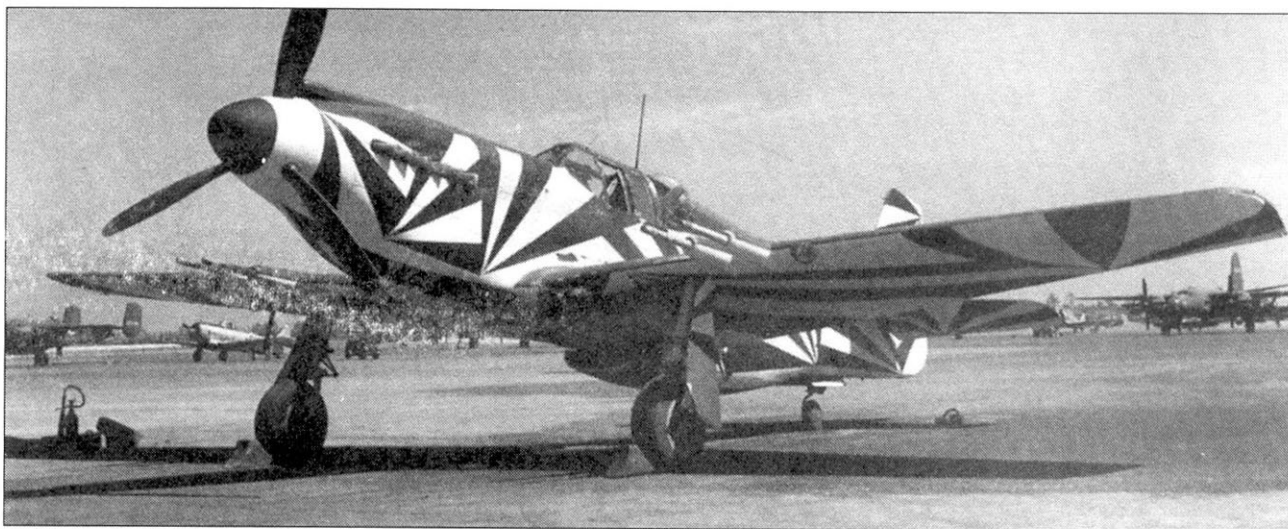
быстро привели в рабочее состояние и в середине июля на материк перебазировались первые эскадрильи. Самолеты в слишком контрастной окраске стали бы легкой добычей для немецкой авиации. Поэтому с верхних поверхностей и хвостового оперения машин убрали элементы быстрой идентификации.

Кок винта выкрашивали или в цвета камуфляжа, как это было принято в 122-й эскадрилье, или в черный цвет. На «Мустангах», дислоцированных в Англии, полосы с верхней стороны крыльев начали убирать в конце июля, причем первую белую полосу на крыле оставили, фактически вернув самолетам то вид, какой они имели перед началом десанта. Этот процесс занял определенное время, поэтому можно было одновременно видеть истребители как с полосами на крыльях, так и без полос.

Последние самолеты с полосами можно было заметить еще в декабре

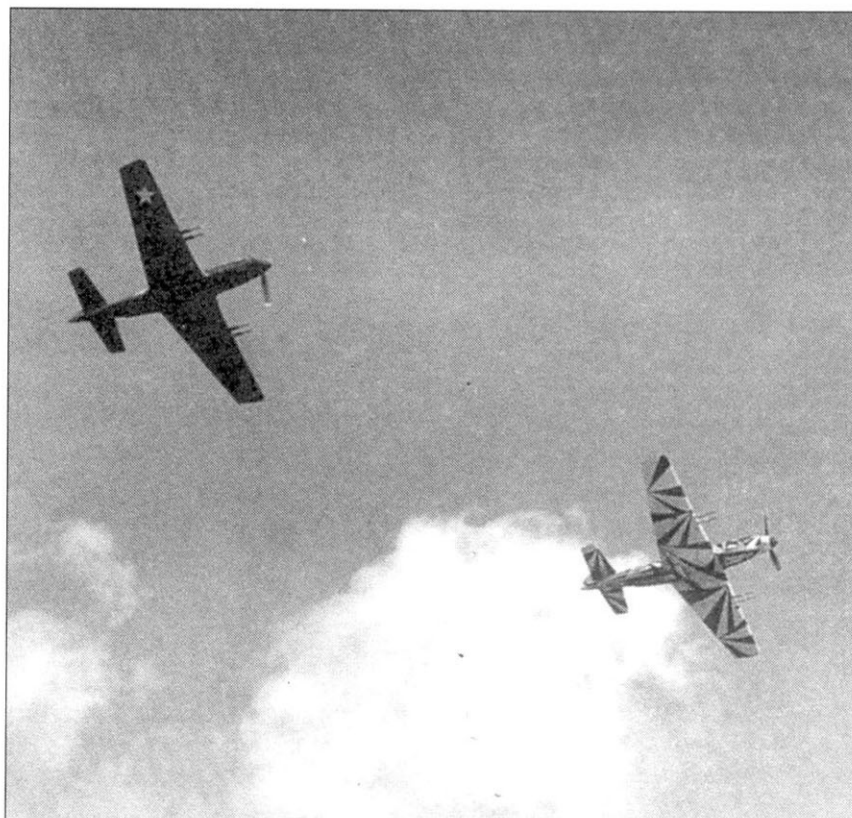


Единственный пример необычной окраски польских «Мустангов». На носу бело-красные полосы. Эти полосы появились 1 января 1945 года на машинах 316-й эскадрильи. Снимок сделан в феврале 1945 года во время визита генерала Арнольда.

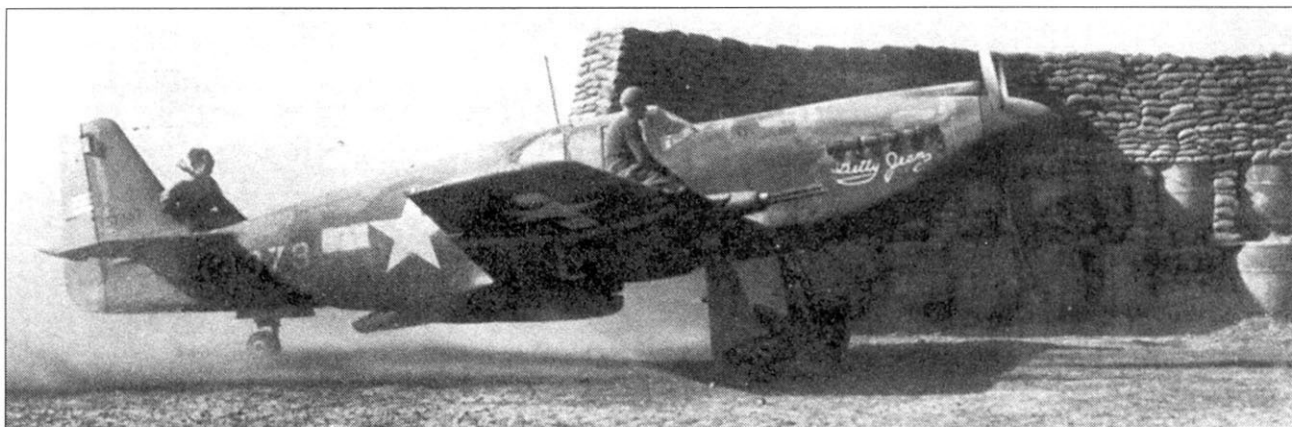


Два снимка P-51A в деформирующем камуфляже, разработанном на аэродроме Иглинфилд. Цвета камуфляжа: Insignia White, Insignia Blue и Olive Drab. Видно, что самолет вооружен четырьмя 20-мм пушками.

1944 года, когда поступил приказ перекрасить машины. Одновременно рекомендовалось закрасить полосы быстрой идентификации на крыльях и хвостовом оперении. Тут следует заметить, что камуфляж на P-51 наносился по двум основным схемам: А и В - которые представляли собой зеркальное отражение друг друга. Размеры и размещение отдельных пятен регламентировались. Во многих работах, посвященных камуфляжу P-51, говорится о нескольких разработанных вариантах камуфляжа, но никаких доказательств тому нет. Можно лишь предположить, что при ремонте разным машинам по-разному подновляли камуфляж. Иногда самолет, с разрушенным крылом, получал крыло от другого самолета, разобранного на запчасти. Если окраска самолета и крыла были в нормальном состоянии, то техники просто замазывали стыки. Не всегда самолет после ремонта возвращался в ту же эскадрилью, откуда был взят. В результате приходилось менять кодовые обозначения, что также могло отражаться на камуфляже. Например, польская 309-я эскадрилья получила в октябре 1944 года «Мустанги», часть из которых прошла ремонт. На фотографиях можно ясно различить более темные пятна, закрывающие старые обозначения. Много нестандартных схем появилось летом 1944 года, когда начали замазывать полосы быстрой идентификации на крыльях. Механики орудовали кистью не всегда сверяясь с инструкцией. Все это приводило к тому, что часто можно было встретить «Мустанг» в совершенно нестандартном камуфляже.



Сравнительные испытания традиционного и экспериментального камуфляжа. Видно, что новый камуфляж не превосходит старый.



Ряд P-51A из 1-й авиагруппы, Карачи, Индия, перед перебазированием на передовой аэродром в Бирме. Обратите внимание на диагональные полосы за кабиной.

После массового налета люфтваффе, совершенного 1 января 1945 года (операция «Bodenplatte»), поступил приказ немедленно закрасить на фюзеляжах полосы быстрой идентификации и перекрасить в темный цвет коки винтов. Приказ касался всех самолетов, базировавшихся на материке. Машины, базировавшиеся в Англии, сохранили полосы быстрой идентифика-

ции до конца войны, а носы их могли быть красные, голубые или клетчатые. Никаких стандартов на этот элемент не было, и в каждой эскадрилье значение цветного носа могло быть другим.

В 1945 году на новых «Мустангах» Mk III и IV не было камуфляжа, самолеты оставались цвета дюралья. Лите-ры, обозначающие эскадрилью, наносили черной краской или американс-

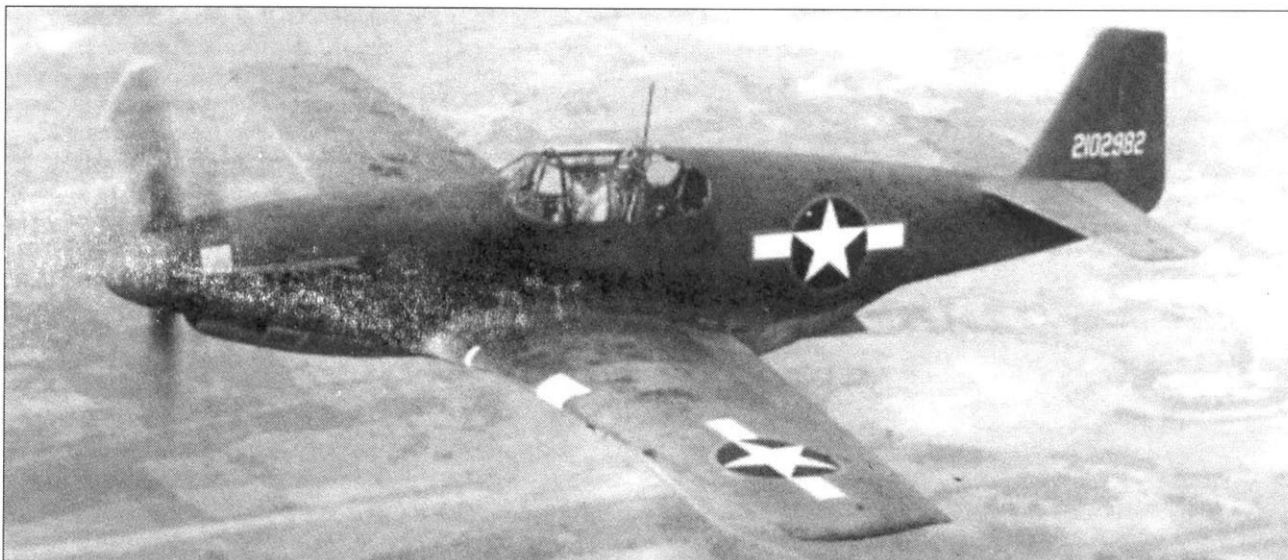
Ветеран P-51 на плацдарме под Анцио, апрель 1943 года. Старые «Мустанги» оставались в строю, несмотря на появление новых модификаций P-51. Обратите внимание на фрагмент американского флага на руле направления, эту деталь взята с раскулаченного на запчасти самолета. Самолет имеет имя «Betty Jean» и серийный номер 41-37367. Это был один из последних первых «Мустангов». Обратите внимание, что часть серийного номера оказалась закрытой белой полосой нового опознавательного знака.

кой краской цвета Olive Drab. Без камуфляжа самолет развивал большую скорость, что позволяло ему в пике набрать скорость более 850 км/ч и догнать немецкие реактивные Me 262.

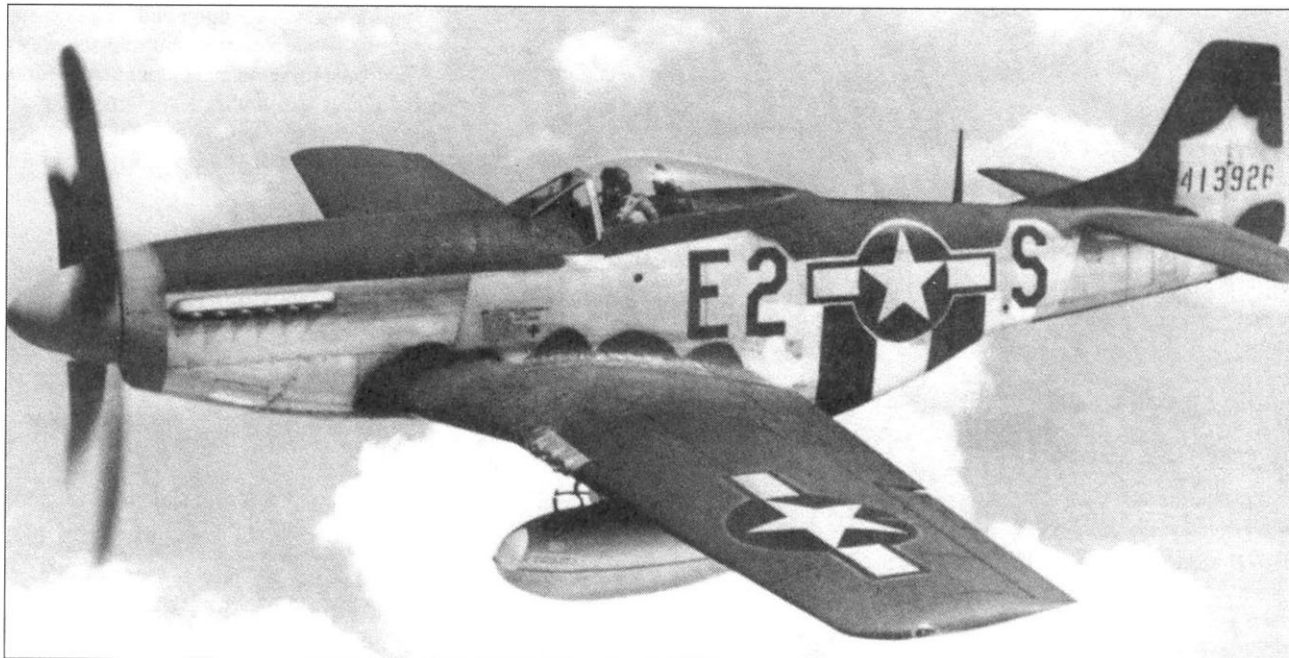
«Мустанги» Mk III и Mk IV также состояли на вооружении эскадрилий RAF, действовавших в Италии. Камуфляж «итальянских» машин не отличался от камуфляжа «английских». «Европейские» элементы быстрой идентификации отсутствовали. Вместо них англичане выкрашивали в красный цвет кок винта, а американцы дополнительно наносили на крылья жел-



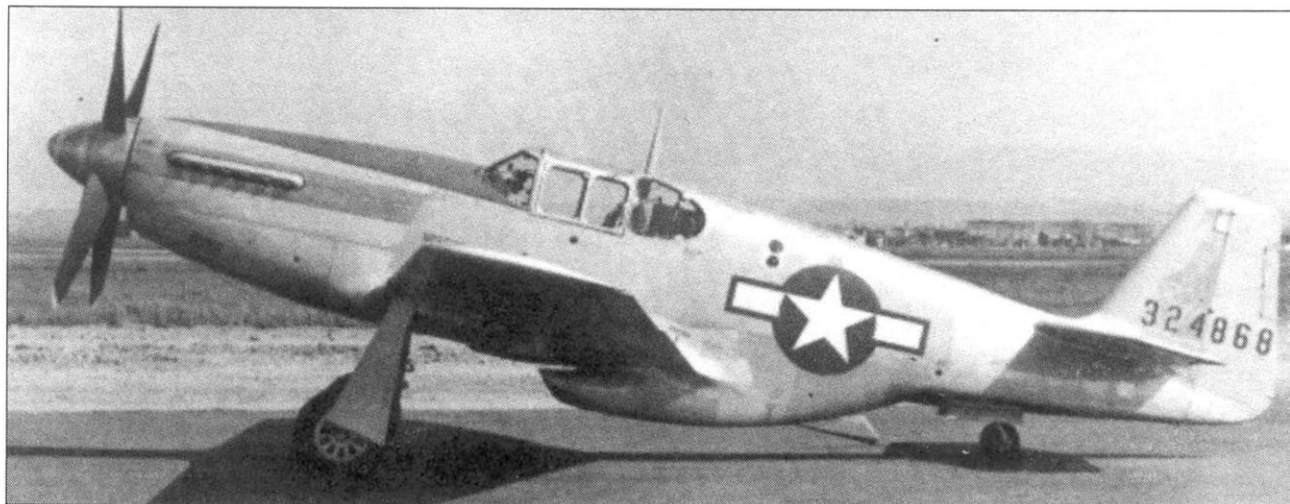
P-51 на аэродроме в Аляске, 1943 год. Большой номер на капоте двигателя характерен для частей, базирующихся в этом регионе. Обратите внимание на распахнутый настежь воздухозаборник радиатора.



Редчайший снимок - «Мустанг» с опознавательными знаками с красным кантом. В боевых частях такие знаки не применялись. Этот четвертый самолет серии P-51C-1 (42-102982) участвовал в испытаниях на территории США.



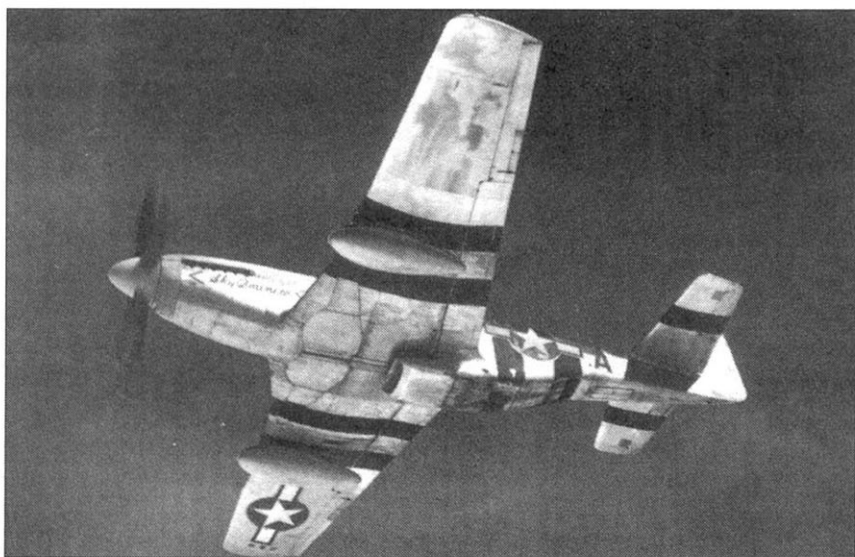
P-51D-5-NA из 375-й истребительной эскадрильи 361-й истребительной группы. Нос самолета желтый. Камуфляж выполнен английской краской Dark Green. Обратите внимание на то, что на крыльях и хвостовом оперении отсутствуют полосы быстрой идентификации, которые были обязательным элементом в окраске самолета до конца 1944 года.



P-51B-15-NA (43-24868) на промежуточном аэродроме перед прибытием в боевую часть. Самолет не имеет камуфляжа.



Лейтенант Уильям Х. Аллен в кабине своего «Мустанга». Все свои пять воздушных побед он одержал 5 сентября 1944 года. Хорошо видны служебные надписи на борту самолета.



P-51D «Sky Bouncer» из 375-й эскадрильи 361-й истребительной группы, обеспечивавшей сопровождение бомбардировщикам B-17 «Flying Fortress» из 91-й истребительной группы. Видны черно-белые полосы, которые применялись во время высадки десанта в Нормандии.



тые полосы. Любопытную особенность в окраске самолетов имела 122-я эскадрилья, все машины которой украшались изображением акулий пасты, независимо от того, имелся на самолете камуфляж или нет. В 3-й эскадрилье RAAF рули красили голубой краской, а также наносили на них пять маленьких звездочек. У машин без камуфляжа в этой эскадрилье голубой краской наносили буквенные обозначения. В 250-й и 260-й эскадрильях имелось несколько машин в американском камуфляже Olive Drab/Neutral Grey. После войны все английские «Мустанги» получили на крылья черные серийные номера, а у дислоцированных в Германии самолетов оккупационных войск в черный цвет выкрасили коки винтов. После того, как положение в Европе стабилизировалось, англичане вернулись к системе обозначений, принятой до войны.

В заключение нужно сказать несколько слов о еще одном обозначении на «Мустангах». В литературе распространено мнение о том, что в августе 1942 года самолеты, участвовавшие в высадке десанта под Диеппом, получили на капот четыре белые полосы. Однако нет ни одного снимка, подтверждающего этот факт.

Окраска «Мустангов» в польских эскадрильях

В целом окраска польских «Мустангов» претерпевала ту же эволюцию, что и окраска самолетов RAF. Единственной неизменной особенностью польских самолетов была бело-красная клетчатая панель на капоте двигателя с обеих сторон фюзеляжа. На «Мустангах III» панель обычно располагалась возле первого или третьего выхлопного патрубка. Под панелью обычно добавлялась надпись «POLAND». На Mk I панель находилась ниже линии патрубков, в сантиметрах двадцати за ними.

Командир 352-й истребительной группы, полковник Джо Мейсон (второй справа) на фоне своего P-51D «This is it!» в окружении подчиненных. Слева направо: Джеймс Мейден, Вилли О. Джэксон, Джордж Э. Предди, Мейсон и Дж.К. Мейер. На раме фонаря фамилия пилота, ниже имена техников. Бортовой код самолета PZ-M, серийный номер 44-14911.

Кроме того, на польских Р-51 имелись эмблемы эскадрилей. Их помещали по обоим бортам перед фонарем. Размер эмблемы чуть превышал размеры клетчатой панели.

Новые истребители первой получила 309-я эскадрилья 1 июня 1942 года. Поскольку это была эскадрилья армейской поддержки, машины несли лишь одну букву. 20 октября 1944 года эскадрилья получила название истребительной и пересела на «Мустанги III». Новые машины несли обычные для того времени обозначения. Как и в других частях, в 309-й эскадрилье со временем появились машины без камуфляжа.

Тут будет уместным сообщить, что на счету 309-й эскадрильи три сбитых Me 262 из четырех, сбитых поляками на Западном фронте. Кроме 309-й эскадрильи на «Мустангах» летали 306-я эскадрилья (UZ) с 26 марта 1944 года, 315-я (PK) с 26 марта 1944 года и 316-я (SZ) с апреля 1944 года. Последней получил «Мустанги» (зато Mk IV) 303-

я эскадрилья (RF, после войны PD) - 3 апреля 1945 года. «Мустанги» этой эскадрильи не имели клетчатой панели и эмблемы части.

Единственным отступлением от правил, на которое соглашалось командование RAF, было разрешение отмечать машины командиров эскадрилей, крыльев и групп. Командир крыла мог по желанию вместо идентификатора эскадрильи поместить свои инициалы. Например, на самолете Станислава Скальского перед кокардой находились две буквы SS, выполненные в том же стиле, что идентификатор 133-го крыла на остальных машинах. Встречались следующие инициалы: TN - Tadeusz Nowerski, JZ - Jan Zumbach, TR - Tadeusz Rolski и несколько других.

В конце войны было разрешено иностранным частям в составе RAF изменить английские опознавательные знаки на знаки национального образца. Этой возможностью воспользовались

чехи. Польское же правительство в Лондоне к тому времени превратилось в политический труп, поэтому польские «Мустанги» остались как были.

Окраска «Мустангов» в USAAF

Прототип NA-73X остался неокрашенным. Он получил только опознавательные знаки в форме вертикальной темно-синей и горизонтальных красных и белых полос на руле направления. Два серийных самолета (четвертый и десятый), полученные из английской партии, несли на крыльях большие серийные номера. На хвостовом оперении и двигателе повторялись четыре последних цифры серийного номера и американские звезды. На фюзеляже вместо опознавательных знаков машины получили эмблему в виде стилизованной под стрелу надписи «WRIGHT». Перед кабиной проходила черная противобликовая полоса. Эту полосу позднее получил и прото-



Лейтенант Уильям Гроусклоуз садится в кабину своего Р-51D из 355-й эскадрильи, 4-й истребительной группы, аэродром Дебден. У самолета стоит главный механик, штаб-сержант Гарри Ист. Нос самолета выкрашен в красный цвет, камуфляж отсутствует. На крыле и хвостовом оперении черные полосы быстрой идентификации.



P-51D из 357-й эскадрильи 355-й истребительной группы. обозначения характерны для 1945 года. Полоса на носу и руле направления голубые (цвет эскадрильи), кок винта белый (цвет группы).



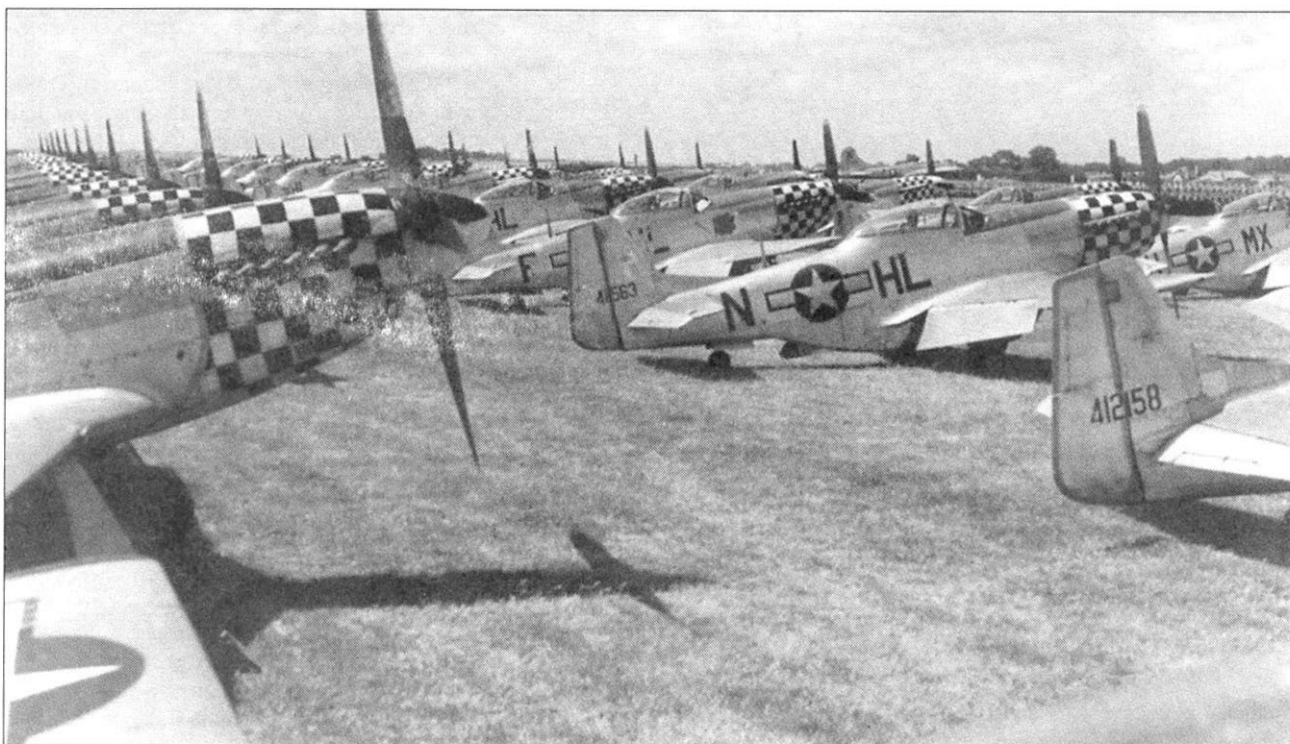
P-51D-15-NA (44-14868) «Hurry Home Honey» из 364-й эскадрильи 347-й истребительной группы 8-го воздушного флота. Истребитель сопровождает поврежденный огнем немецкой зенитной артиллерии бомбардировщик В-17 из 34-й бомбардировочной группы. Кок и нос «Мустанга» покрашены в красный и желтый цвета, руль направления желтый.

тип NA-73X. У прототипа на верхней стороне правого крыла и нижней стороне левого крыла имелась надпись «NX 19998», сделанная крупными черными литерами. XP-51 получил те же обозначения, плюс к тому на нижней поверхности крыльев нанесли надпись «US ARMY», сделанную темно-синими (Insignia Blue) буквами. На машинах из английской партии на фюзеляже имелось изображение желтой буквы «Р», вписанной в круг того же цвета.

Две машины второй серии (NA-83 AL958) оставили в Штатах для сравнительных испытаний с прототипами XP-38 и XP-47. Эти самолеты сохрани-



P-51D-15-NA (44-14951, E9-P) из 367-й эскадрильи 3361-й истребительной группы 8-го воздушного флота, 30 декабря 1944 года. Самолет участвовал в боях в Арденнах. Передняя часть капота и руль направления желтые.



Ряды P-51K, из 83-й и 82-й эскадрилий 78-й истребительной группы 66-го истребительного крыла 3-й авиадивизии 8-го воздушного флота, аэродром Даксфорд, 7 июня 1945 года. «Мустанги» 78-й группы носили нарядные обозначения в виде черно-белой клетки.

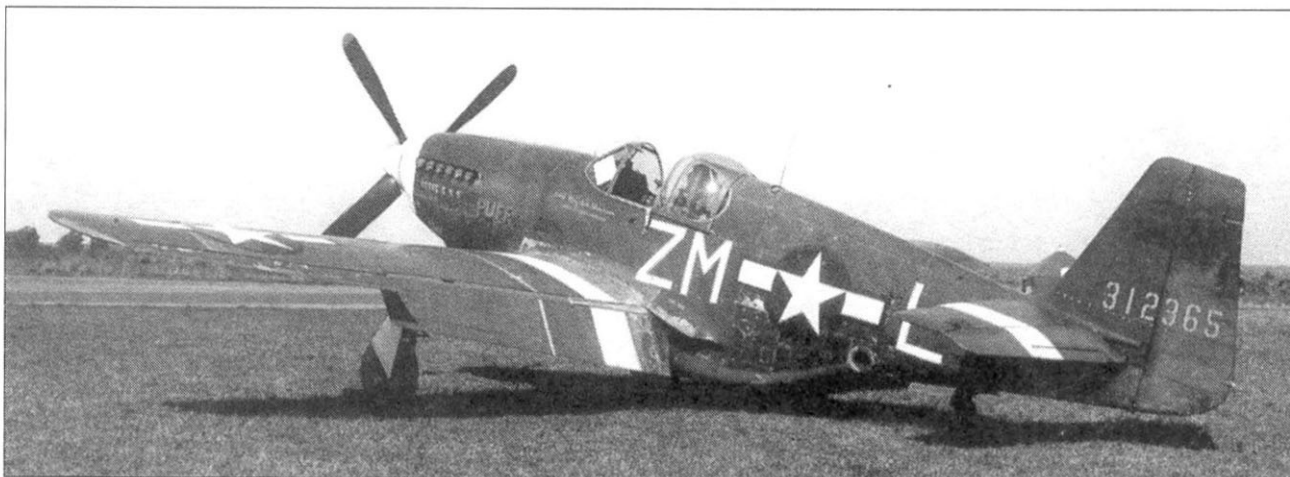
ли английский камуфляж и обозначения. Заменили только опознавательные знаки. Это были единственные машины, носившие английский камуфляж в сочетании с американскими звездами.

После налета японской авиации на Перл-Харбор, американцы задержали у себя 50 самолетов P-51-I (NA-91) из английской партии. На истребители установили фотооборудование и оснастили ими 154th TRS (Tactical Reconnaissance Squadron - эскадрилья тактической разведки). В конце 1942 года эту часть перебросили в Северную Африку. Поскольку командование USAAC не сразу успело разработать схему окраски для нового истребителя, машины получили универсальный

камуфляж, так называемый Shadow Shading, разработанный еще в октябре 1919 года! Камуфляж заключался в том, что верхнюю сторону крыльев, спину и борта фюзеляжа окрашивали темно-оливковой краской (№ 41), а днище фюзеляжа и нижнюю сторону крыльев - серой краской (№ 43). В Африке самолеты должны были получить пустынный камуфляж, но ни один из P-51 такого камуфляжа не получил. Вообще, авиационные части, действовавшие в Северной Африке, отличались необычайной пестротой и непоследовательностью в используемых схемах камуфляжа.

В качестве опознавательного знака 154-я эскадрилья использовала бе-

лую пятиконечную звезду, вписанную в темно-синий круг с желтым кантом шириной 2 дюйма. Такая звезда помещалась на бортах фюзеляжа и на обеих сторонах крыльев. Машинам вернули американские серийные номера, которые нанесли желтой краской на фюзеляж между звездой и хвостовым оперением. На некоторых истребителях номер повторили черной краской на киле. Дополнительно на киле самолетов изображали американский флаг, сориентировав его так, что поле со звездами находилось по левую руку смотрящего, независимо от борта. Используя опыт RAF, на крылья «Мустангов» нанесли желтые полосы быстрой идентификации, однако они были



F-6B-I-NA, 43-12365, 2M-L, «Puff» из 12-й эскадрильи тактической разведки, 10-й фоторазведывательной группы, 9-го воздушного флота, аэродром Сен-Дизье, Франция. Окраска самолета типична для 1944 года. На киле виден темный след от замазанной белой полосы.



P-51B-5-NA, 43-6593, WZ-S, 284-я эскадрилья 78-й истребительной группы 8-го воздушного флота, Даксфорд, 10 апреля 1945 года. Литеры «WW» на хвосте означают «War Weary» - «машина не подлежит ремонту».

смешены относительно полос на английских машинах. Перед самой высадкой в Северной Африке поступил приказ, обязывающий выкрасить кок винта у всех одномоторных самолетов в красный цвет.

Первоначально в эскадрилье не использовалось каких-либо тактических обозначений. Впервые их ввели лишь весной 1943 года. Тактические знаки представляли собой белые номера, нанесенные на капоты двигателей под выхлопными патрубками.

Эскадрилья участвовала во всех кампаниях в Северной Африке, летая на одних и тех же самолетах. 29 июня 1943 года опознавательные знаки изменились. Под синий круг «подложи-

ли» белую полосу, обведя весь знак красным кантом. Имевшийся прежде желтый кант закрасили. Тут следует сказать пару слов о использовании желтого канта на американских опознавательных знаках. Вопреки утверждению многих авторов, желтый кант имелся не у всех американских самолетов, а только у тех, что участвовали в операции «Torch» (октябрь 1942 года), а также у части самолетов 8-й воздушной армии, которые находились в резерве. Об этом говорит дополнение от 30 сентября 1942 года к оперативному циркуляру № 9 от 25 сентября 1942 года. Циркуляр касался главным образом организационных аспектов связанных с операцией и со-

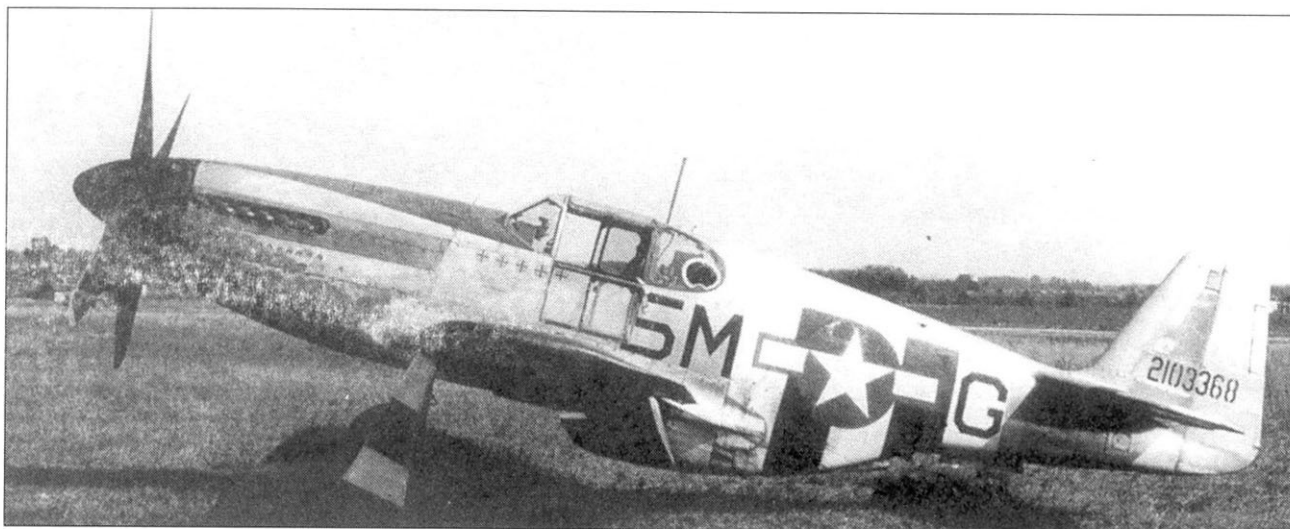
ставлялся штабом генерала Эйзенхауэра. Таким образом, этот документ не был результатом деятельности Объединенного комитета по делам авиации (JAC - Joint Aircraft Committee) и его Подкомитета по вопросам стандартизации. Стало быть желтую кайму следует скорее считать элементом быстрой идентификации, чем деталью опознавательного знака. Все самолеты, выпущенные после 28 мая 1942 года, получали опознавательные знаки, соответствовавшие Insignia Specification No. 24102-K с поправкой № 3. То есть самолеты получали пятиконечную белую звезду с равными плечами на фоне темно-синего круга. Такие знаки помещали на бортах фюзеляжа, на равном удалении от задней кромки крыла и передней кромки хвостового оперения, а также на верхней стороне левого и нижней стороне правого крыла. Кант шириной два дюйма (50,8 см) добавляли в боевых частях (в Египте, во Флориде и Англии), чтобы придать американским самолетам подобие с английскими машинами. Кроме того, боевые машины получили звезду на нижней стороне левого крыла. Поскольку многие «Мустанги» были конфискованы из английских партий, они получали четвертую звезду на верхней стороне правого крыла, закрывавшую английскую розетку.

Через два месяца после высадки десанта новые самолеты уже направлялись в бой без желтого канта. На старых машинах кант продержался до июня 1943 года.

В районе Тихого океана желтый кант появлялся эпизодически и только на машинах, конфискованных из английских партий.



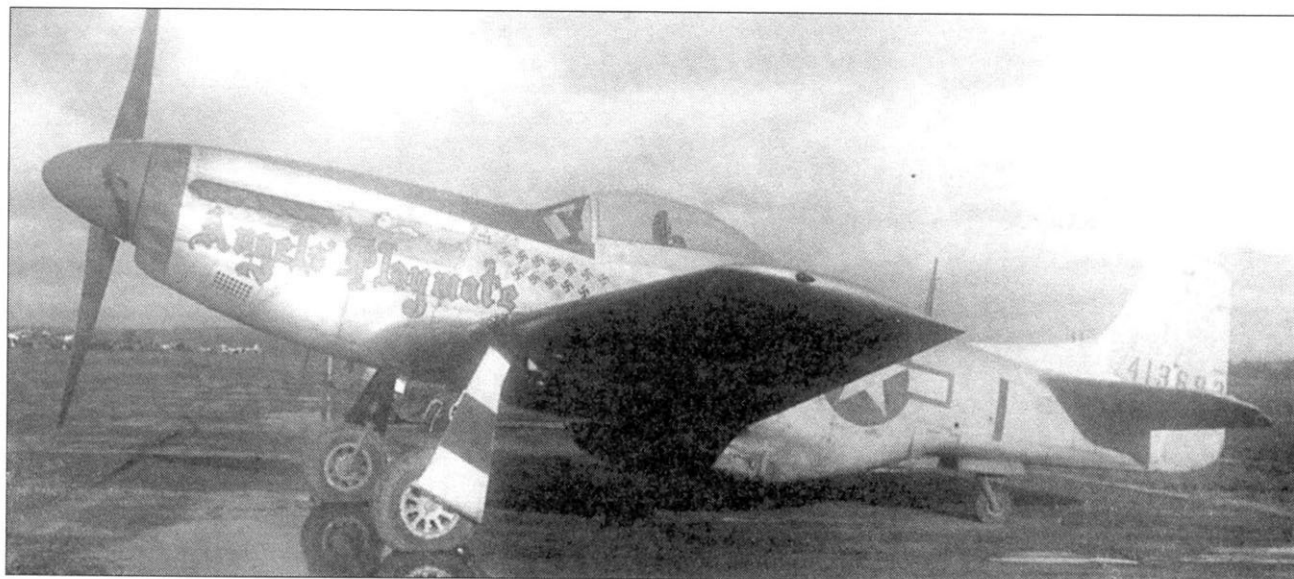
P-51B-10-NA «Schubert Serenade» из 380-й эскадрильи 363-й истребительной группы, 10 августа 1944 года. Кок и нос фюзеляжа голубые.



F-6C-5-NT, 42-103368, 5M-G из 15-й эскадрильи тактической разведки 10-й группы фоторазведки 9-го воздушного флота, 22 сентября 1944 года. Обратите внимание на пять знаков, обозначающих воздушные победы. Фотокамеры установлены за кабиной и за радиатором. Позднее самолет получил более удобный фонарь типа Malcolm Hood.



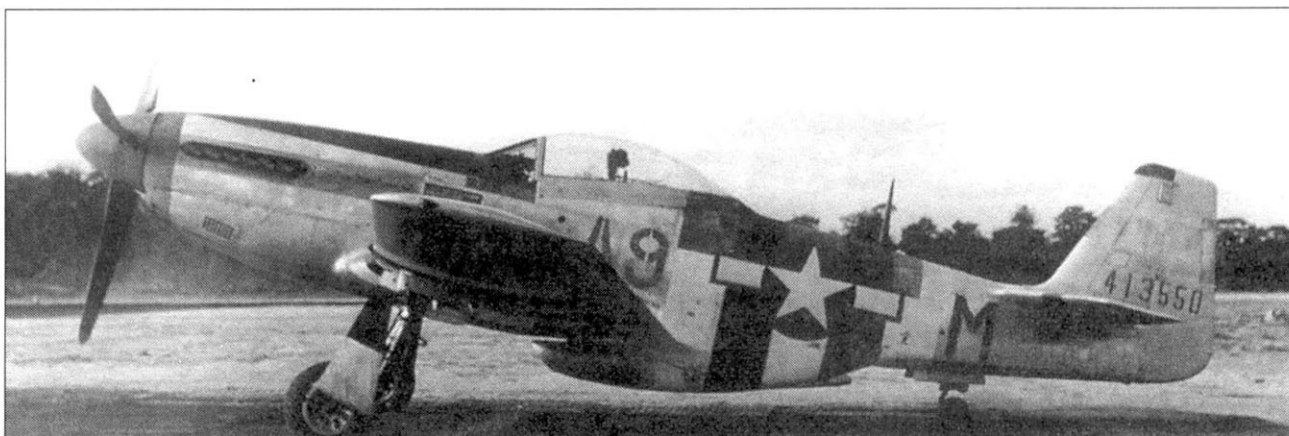
P-51 «Мустанг» из 355-й эскадрильи 354-й истребительной группы 9-го воздушного флота в окраске USAAF, обычной для конца 1943 года.



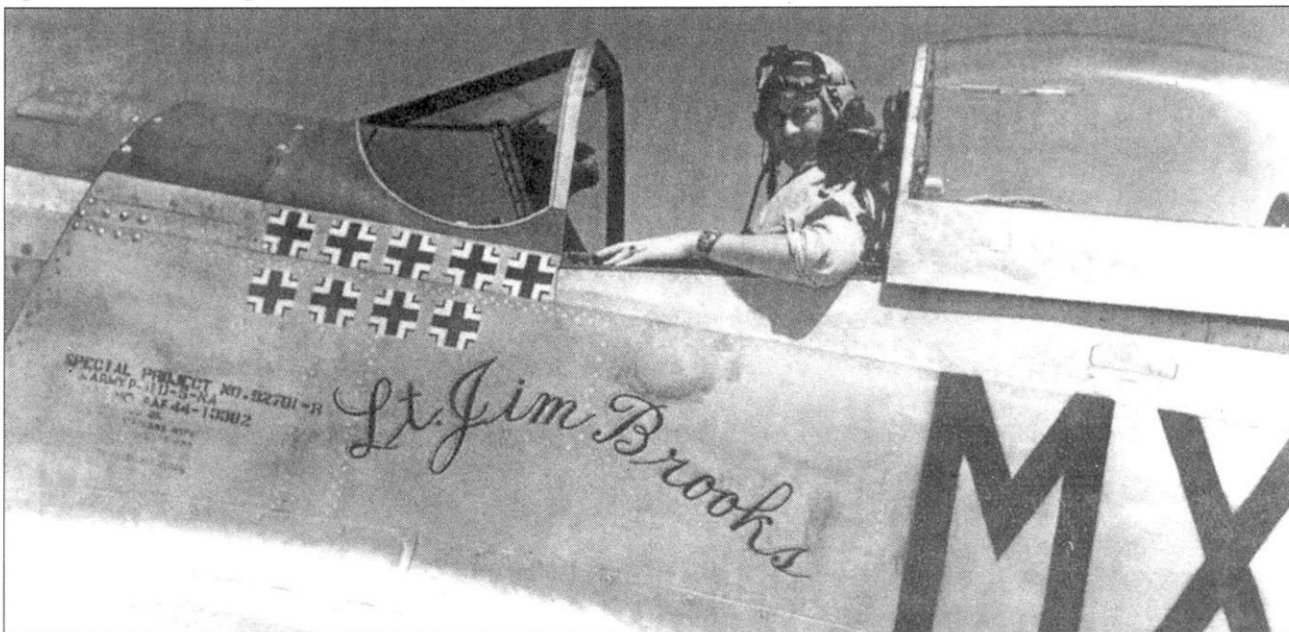
P-51D-5-NA, 44-13693, FT-I «Angels' Playmate» из 353-й эскадрильи 354-й истребительной группы 9-го воздушного флота, аэродром Розье-ан-Мэ, Франция, октябрь 1944 года. На самолете летал лейтенант Брюс У. Карр, ас 9-го воздушного флота, имевший 14 побед. Кок и нос фюзеляжа желтые с голубыми треугольниками.



F-6K-NT, 44-12527, QL-L, 22-я эскадрилья фоторазведки, 69-я группа тактической разведки, Спик, Ливерпуль. Подготовка самолетов к возвращению в США, лето 1945 года.



P-51D-5-NA, 44-13550, A9-M из 380-й эскадрильи 363-й истребительной группы, 10 августа 1944 года. Самолет не окрашен, черно-белые полосы на фюзеляже замазаны.



Лейтенант Джеймс Л. Брукс, первый президент Американского союза асов-истребителей. Его P-51D-5-NA имеет серийный номер 44-13382 и бортовой номер MS-1. Самолет окрашен по правилам, принятым в 307-й эскадрильи 31-й истребительной группы 15-го воздушного флота. Имя пилота написано на борту. До конца войны пилот сбил 13 машин противника. Видны частично стершиеся эксплуатационные надписи на борту фюзеляжа.



Ряд P-51B-5 из 311-й истребительной группы, Китай, 16 августа 1944 года.

Весной 1943 года возникла ситуация, когда некоторые самолеты имели кант только на четырех знаках, а другие - на шести. Третьи самолеты имели знаки без канта, а у отдельных машин кант был только на фюзеляже или только на крыльях. В частях, дислоцированных в Великобритании, также наблюдался разнობой. Первые эскадрильи 8-го воздушного флота были укомплектованы американскими добровольцами, уже сражавшимися в английских частях. Первоначально на вооружении этих эскадрилий находились английские «Спитфайры Mk V». После официального объявления о формировании эскадрилий, английские розетки быстро замазали американскими звездами. Поскольку диаметр американской эмблемы был меньше, вокруг нее виднелась желтая полоса, обычная для английских знаков на фюзеляже. Новые «Тандерболты», до-

ставленные для 4-й и 56-й истребительных групп, по инициативе командования 8-й воздушной армии также получили желтый кант, но только на эмблемах на фюзеляже. У англичан американцы также переняли двухбуквенную систему обозначения эскадрилий (с июня 1943 года двухбуквенную систему ввели и в бомбардировочных частях). По мере того, как численность 8-й воздушной армии росла, парк машин увеличился. Возникли и идеологические возражения. Поэтому от желтого канта отказались.

В июне 1943 года Объединенный комитет по делам авиации, желая устранить возникший разнობой, ввел новый опознавательный знак, заметно отличавшийся от эмблем других армий мира (документ AN-I-9 от 29 июня 1943 года). Однако в изображении знака применялся красный цвет, что вызвало возражения в частях, действующих

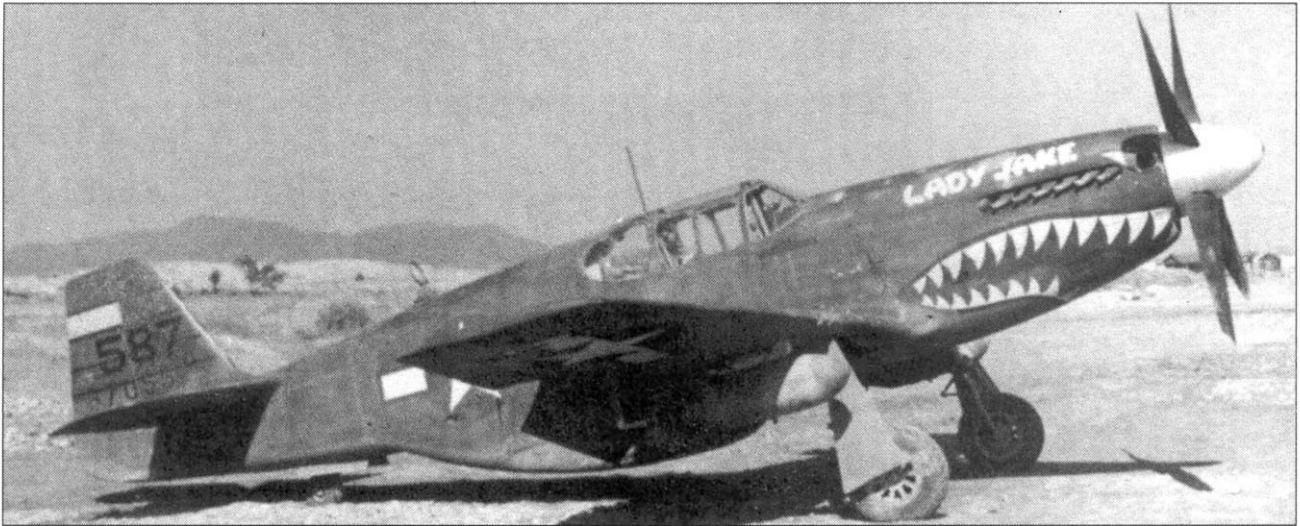
на Тихом океане. Переходный период составлял два месяца (до 1 сентября 1943 года), однако во многих частях в южной части Тихого океана переход длился много дольше. На многих самолетах просто добавляли белые полоски слева и справа от звезды, так возникла переходная форма эмблемы, не оговоренная ни в каких официальных документах.

К общему согласию 14 августа 1943 года появился документ AN-I-9b, в котором красный кант заменялся темносиним. Этот вариант удовлетворил все стороны. В данном варианте американский опознавательный знак просуществовал до 1947 года. Одновременно определялись места, на которые следовало помещать знак: оба борта фюзеляжа, а также сверху и снизу левого крыла (глядя вдоль направления полета).

Вернемся же к месту, где прервали повествование. 154-я эскадрилья за-



Акуля пасть и желтые полосы на хвосте были характерной деталью «Мустангов» из 26-й истребительной эскадрильи. P-51B с тактическим номером 264 на хвосте несет дополнительную диагональную полосу, отличающую командирскую машину.



P-51B-5-NA «Lady Jane» в цветах 25-й эскадрильи 51-й истребительной группы. Тактический номер 587 говорит о том, что данная машина действовала в составе 118-й эскадрильи тактической разведки 23-й истребительной группы.

кончила свой боевой путь в июле 1943 года на Сицилии, где самолеты были переданы 111-й эскадрилье тактической разведки. В новой части самолеты получили новое обозначение в виде двух букв, расположенных за звездой. При этом частично закрылся серийный номер самолета. Первая буква обозначала звено, вторая - машину в составе звена. 14 августа 1943 года красный кант на опознавательном принадлежности заменили темно-синим (Insignia Blue). Поскольку темно-синий фон вокруг звезды уже успел к тому времени выгореть, новый кант оказался заметно темнее. Тактические номера старой части обычно закрывали эмблемой 111-й эскадрильи.

21 апреля 1943 года в армейской спецификации № 3-1 краска Dark Olive Drab 41 заменялась краской Olive Drab 42.

Следующей модификацией «Мустанга», прибывшей на фронт, стал истребитель-бомбардировщик A-36A. Этими самолетами в июне и июле 1943 года оснастили 27-ю и 86-ю бомбардировочные группы 12-го воздушного флота, действовавшего в Северной Африке. В состав 27-й бомбардировочной группы входили 522-я, 523-я и 524-я бомбардировочные эскадрильи. Первоначально в группе использовали обозначения, состоявшие из двух белых букв на фюзеляже перед и позади опознавательного знака. Первая буква А, В или С обозначала эскадрилью группы, вторая - самолет в составе эскадрильи. Вскоре изменилось начертание опознавательного знака, а группу переименовали в истребительно-бомбардировочную. Одновременно их перенесли с фюзеляжа на киль, где

помещали одну над другой, причем верхняя буква обозначала эскадрилью. 86-я бомбардировочная группа состояла из 525-й, 526-й и 527-й бомбардировочных эскадрилий. Самолеты группы несли только одну литеру, обозначающую самолет в эскадрилье. После переименования группы в истребительно-бомбардировочную, самолеты получили диагональную полосу на киле. В июне и июле 1944 года обе группы оснастили самолетами Р-47.

В 1943 году А-36А находились на вооружении 10-й воздушной армии, действовавшей в Бирме. В состав армии входила 311-я бомбардировочная группа, которая состояла из четырех эскадрилий пикирующих бомбардировщиков: 385-й (расформированной в сентябре 1943 года), 382-й, 383-й и 384-й. В сентябре группу переименовали в



P-51B из 25 FS 51 FG, Китай, 14-й воздушный флот. Это была единственная часть 14 AF, летавшая на «Мустангах».

Потрепанный P-51B из 51 FG на базе в Китае. «Мустанг» по характеристикам заметно превосходил P-40, однако «Уорхоук» был лучше приспособлен к условиям данного ТВД.

истребительно-бомбардировочную, изменив нумерацию эскадрилий. 382-я бомбардировочная эскадрилья стала 582-й истребительно-бомбардировочной, 383-я - 529-й, а 384-я - 530-й. К тому времени кроме А-36А группа располагала и истребителями P-51А. В мае 1944 года группа стала называться 311-й истребительной группой. Самолеты группы носили камуфляж Shadow Shading, а тактические номера выглядели в виде больших белых цифр, расположенных на киле. Цвет кока обозначал дивизион: 529-й - белый, 530-й - желтый, 528-й - «неизвестно». Тактические номера группы лежали в диапазоне от 1 до 99. Характерным элементом для А-36А и P-51А, действующим в районе Китая и Бирмы, были черные (а не желтые) серийные номера большого размера. Некоторые машины несли серийный номер черного цвета на киле.

В сентябре 1944 года группа вошла в состав 14-й воздушной армии, действовавшей в Китае.

28 сентября 1943 года появилась новая камуфляжная схема. Документом ANA Bulletin No. 157 краску Neutral Grey 32 заменяли краской Sea Grey 603.

В ноябре 1943 года самолеты P-51А поступили на вооружение истребительного отряда 1-й авиагруппы. Эти машины отличались пятью диагональ-

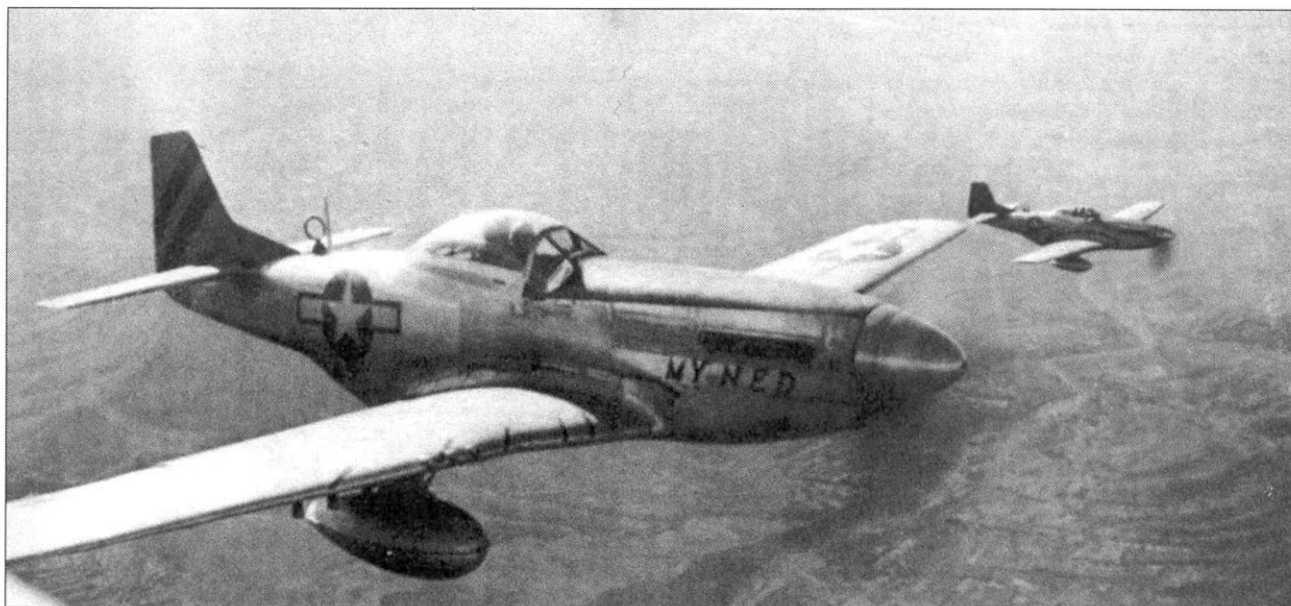


ными полосами, нанесенными на фюзеляж за кабиной. Дополнительно самолеты могли нести от одной до трех горизонтальных белых полос на киле. Над полосами находился обычный тактический номер. Другой особенностью P-51А из 1. ACG были очищенные от краски коки винтов, а также левый верхний угол киля, наружные углы горизонтального стабилизатора, а также (иногда) концы крыльев. С

марта 1944 года P-51А действовали также в составе 23-й истребительной группы в Китае. 74-я, 75-я и 76-я истребительные эскадрильи традиционно украсили свои «Мустанги» изображением разинутой пасти. Аналогично были украшены носы старых P-40, прежде состоявших на вооружении эскадрилий. Поскольку «Мустанги» имели другую форму носа, форма пасти несколько изменилась. В качестве так-



P-51C-5-NT, 42-103896, 530 FS, 311 FG, 14 AF. Снимок сделан с борта С-46 над Китаем 24 июля 1945 года. На желтом хвосте диагональные полосы. За кабиной антенна радиомаяка. Возле опознавательного знака виден серийный номер. Под кабиной четырехзначный тактический номер, встречавшийся только у самолетов 331-й истребительной группы.



Пара P-51D из 311 FG. Снимок сделан с борта транспортного C-47 весной 1945 года. На крыле истребителя на переднем плане заметны черные полосы, помогающие определить угол цели.

тических номеров в эскадрильях использовали двух- и трехзначные номера, помещенные на киле. Номера самолетов 74-й эскадрильи лежали в диапазоне от 40 до 69, 75-й эскадрильи - 151-200, 76-й эскадрильи - 10-39.

P-51A в разведывательной модификации поступили в 67-ю группу тактической разведки 9-й воздушной армии, дислоцированной в Англии. В состав группы входили 107-я и 109-я эскадрильи тактической разведки. Кроме камуфляжа Dark Olive Drab/Neutral Grey в эскадрильях использовали типовые элементы быстрой идентификации. Особенность составляли только кодовые обозначения эскадрилий: 107 TRS - AX, 109 TRS - VX.

В заключении следует вспомнить, что некоторые серии A-36A и P-51A имели особенности камуфляжа. Цвет Neutral Grey в хвостовой части имел

более высокую границу, заходя на нижнюю часть руля направления.

Самолеты P-51B и C уже не имели камуфляжа. С марта 1944 года камуфляж перестали наносить на заводах. Это уменьшало трудозатраты, одновременно немного улучшая характеристики машины, поскольку гладкий дюралевый лист имел меньшее аэродинамическое сопротивление, чем шероховатая поверхность краски.

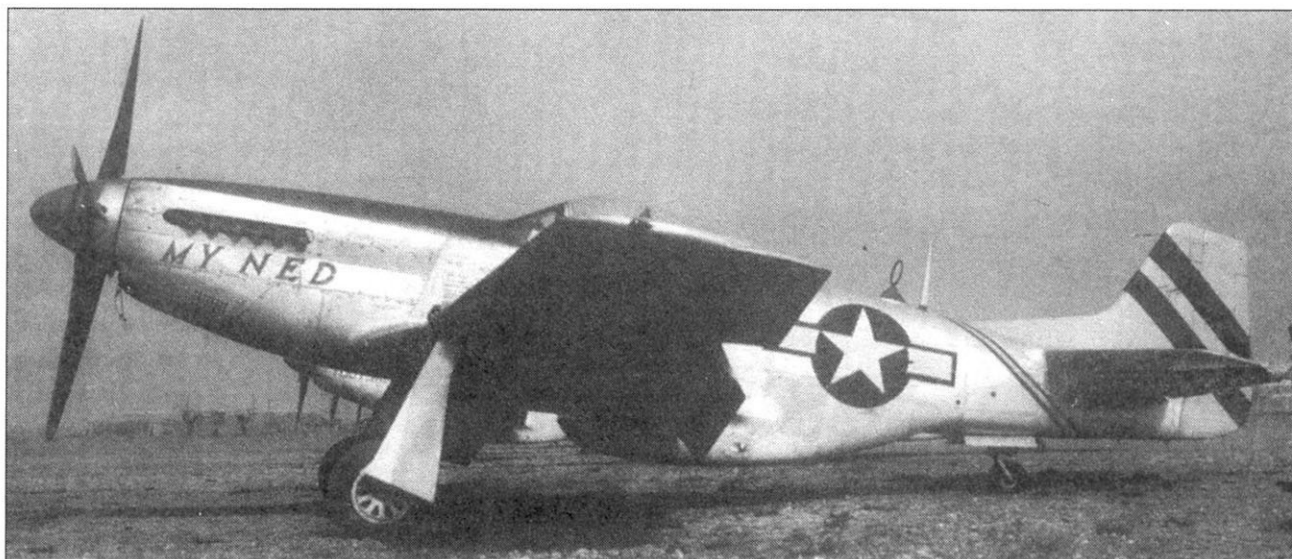
4 декабря 1943 года документом ANA Bulletin No 166 вводились новые яркие краски для нанесения обозначений, заменяя большинство красок, оговоренных в армейской спецификации № 3-1.

8-я Воздушная Армия

Первые «Мустанги» (P-51B) поступили в ноябре 1943 года в 354-ю истребительную группу 9-й тактической воз-

душной армии. Это вызвало неудовольствие у руководства 8-й воздушной армии, где подобные машины были нужнее. Чтобы смягчить конфликт, 354-ю группу передали в распоряжение командования 8-й воздушной армии до 6 июня 1944 года. Благодаря этому обстоятельству, 9-я воздушная армия также смогла похвастаться несколькими знаменитыми асами.

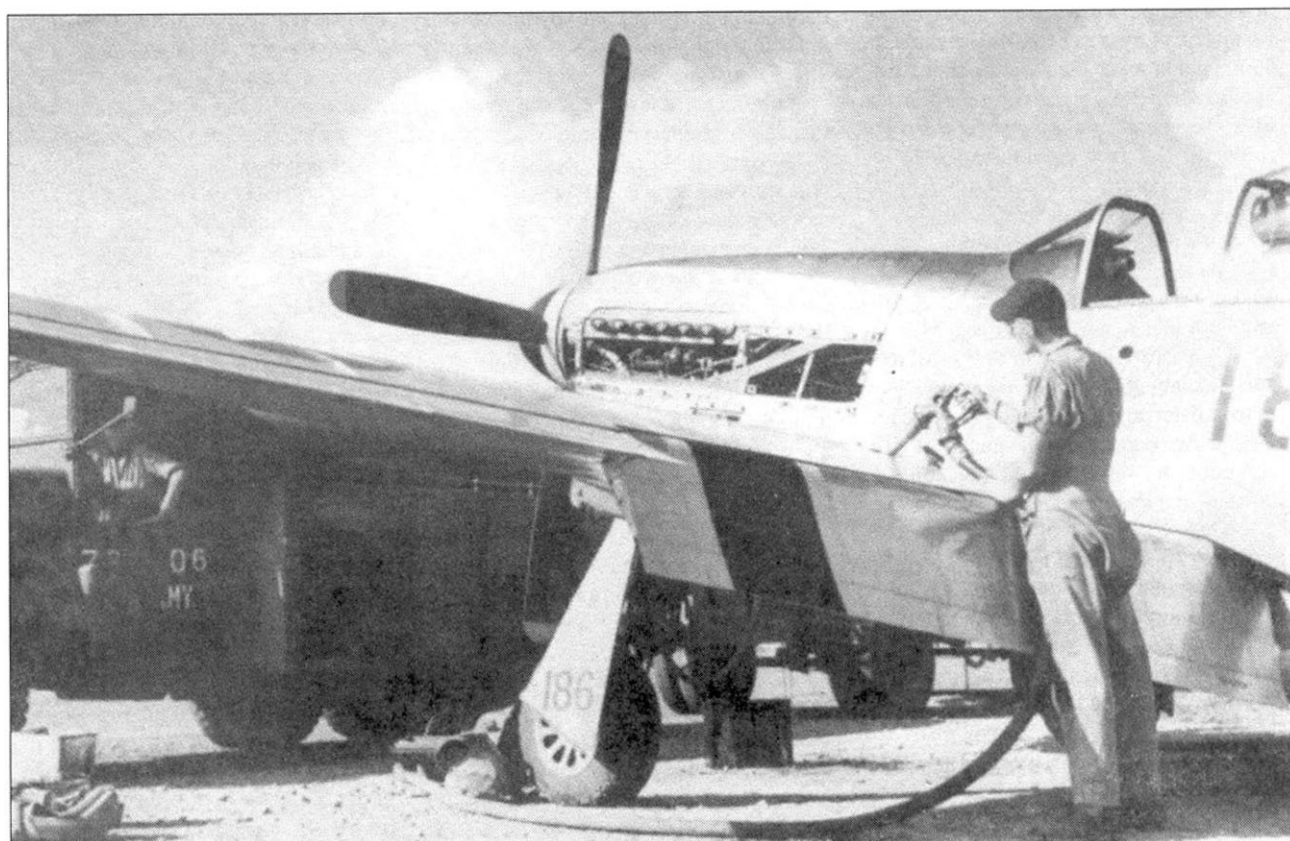
Самолеты 354-й группы носили типичный камуфляж и элементы быстрой идентификации - белые коки винта с 12-дюймовой полосой перед выхлопным коллектором, а также комплект белых полос на крыльях и хвостовом оперении. Дополнительно самолеты несли буквенные обозначения (по схеме RAF), выполненные белой краской. Это обстоятельство касалось всех P-51 8-й воздушной армии. Лишь самолеты без камуфляжа вместо белых букв



Этот же P-51D из 530 FS, 311 FG, Кунтай, лето 1945 года.

P-51D из 6. FS(C), 2. ACG, весна 1945 года, Индия. Обратите внимание на восклицательный знак на киле.

P-51D-20-NA из 458. FS, 506. FG в ожидании подлета В-29, Иводзима. До этого самолет принадлежал 72. FS, 21. FG и имел номер 257. На носу видны остатки прежних цветных обозначений, на хвосте диагональные полосы голубого цвета.



P-51D из 47. FS, 15. FG во время заправки в Сайпане перед вылетом на Иводзиму. На борту виден тактический номер.



P-51D-20-NA из 462. FS, 506. FG, 20. AF, Иводзима. Обратите внимание на желтый фон под последними тремя цифрами серийного номера - это остаток прежней окраски самолета.

несли буквы черного цвета. Особенностью самолетов был серийный номер, перенесенный из-под хвоста на киль. Номер делали по трафарету желтой (черной на самолетах без камуфляжа) краской. Номер состоял из пяти, шести или семи цифр. Первая цифра всегда обозначала последнюю цифру года, в которой данный экземпляр был заказан.

Вехой в истории цветной системы обозначений самолетов USAAF можно считать 15 февраля 1944 года, когда 56-я истребительная группа объявила красный цвет цветом группы. Однако пилоты 4-й истребительной группы не согласились с этим, посчитав, что их группа, как самая старая группа 8-й воздушной армии, имеет право первой выбрать себе цвет. В результате, красный стал цветом 4-й группы, а 56-я группа выкрасила носы своих истребителей P-47 в цвета эскадрилий: 61-я - красный, 62-я - желтый, 63-я - голубой. Позднее выяснилось, что P-47 и P-51 заметно различаются между собой, поэтому 56-я истребительная группа получила право использовать красную краску. В результате в 8-й воздушной армии красный стал цветом двух истребительных групп.

С 4 декабря 1943 года все тактические обозначения на P-51, включая элементы быстрой идентификации, делались флуоресцентными красками. До той поры флуоресцентной краской наносили только опознавательные знаки.

4-я истребительная группа, 65-е истребительное крыло, 2-я авиационная дивизия (аэродром Дебден)

Группа оснащалась истребителями P-51B со 2 марта 1944 года, а с июня 1944 года - P-51D. В состав группы входили 304-я (QP), 335-я (WD) и 336-я (VF) эскадрильи. Двухбуквенные обозначения эскадрилий были белыми на камуфляже и черными на металличе-

ской поверхности. В 1945 году черные литеры на самолетах 334-й и 335-й эскадрилий получили тонкий красный кант. С октября 1944 года в цвет эскадрильи выкрасили рули направления: 334-я - красный, 335-я - белый с тонкой черной каймой, 336-я - голубой. Принадлежность к группе указывал красный кок и нос фюзеляжа шириной 12 дюймов (305 мм). На практике полоса на носу достигала первого выхлопного патрубка. С декабря полоса стала шириной 24 дюйма (61 см), а в январе 1945 года нижнюю часть полосы вытянули так, что она по параболе уходила под крылья, достигая участка между внутренними крышками главного шасси. Исключение составляла машина первого аса 4-1 группы Доминика С. Джентила. На его P-51D капот покрывал рисунок в виде 14 рядов красно-белых клеток, а у кабины помещалась эмблема группы.

В конце 1944 года на P-51D 335-й эскадрильи в красный цвет выкрасили раму фонаря кабины. В 336-й эскадрильи раму выкрасили в голубой цвет. В голубой цвет часто выкрашивали противобликовую панель перед фонарем. В 334-й эскадрилье руль направления покрасили в красный цвет, а серийный номер целиком втиснули на неподвижной части киля.

Еще до высадки десанта в Нормандии самолеты, поступавшие с заводов без камуфляжа, частично окрашивались зеленой краской (Dark Green или Olive Drab). Краской покрывали верхнюю сторону фюзеляжа, верхние стороны крыльев и хвостового оперения, а также киль целиком. Накануне десанта на камуфлированные P-51 начали накладывать полосы быстрой идентификации. Там, где белые полосы наезжали на буквы, обозначающие эскадрилью, полосу разрывали. Реже полосу дорисовывали, оставляя вокруг букв тонкий темный кант.

20-я истребительная группа, 67-е истребительное крыло 1-я авиационная дивизия - аэродром Кингслифф

20 июня 1944 года группа получила «Мустанги». Большинство машин принадлежало модификации P-51D, хотя имелось некоторое количество машин P-51B или C. Группа состояла из 55-й (KI), 77-й (LC) и 79-й (MC) истребительных эскадрилий. Все самолеты группы оставались без камуфляжа. На рулях направления в эскадрильях не применяли цветных меток. Вместо этого применялась система, прежде практиковавшаяся на P-38. На Киле изображали большие черные геометрические фигуры. 55-ю эскадрилью обозначал треугольник, 77-ю - круг, а 79-ю - квадрат. Внутри фигур имелась буква, обозначающая самолет эскадрильи. Буква была или белая или цвета металла. Квадраты и треугольники закрывали серийный номер самолета. На некоторых самолетах не закрытые фигурой цифры серийного номера оставляли как есть, на других их счищали. Знаком группы был бело-черный нос самолета. Передняя часть кока винта толщиной 15 дюймов (около 38 см) была белой, далее шло черное поле шириной 11 дюймов (28 см) и белая полоса шириной 5 дюймов (127 мм). Позднее знак дополнили 13 черно-белыми полосами шириной 5 дюймов каждая. Полосы не закрывали противобликовую панель перед кабиной. Рисунок завершала черная 5-дюймовая полоса, которая под прямым углом соединялась с ближайшей к кабине черной полосой, шла горизонтально примерно до середины рисунка, а потом по параболе уходила вниз под кок винта. Иногда белые полосы не наносили, оставляя просветы цвета дюралюминия. На некоторых самолетах металл виднелся и на передней части кока винта. В августе 1944 года, когда с



Ряд P-51D из 78. FS, 15. FG, Иводзима, 10 марта 1945 года. Самолеты несут черные обозначения.

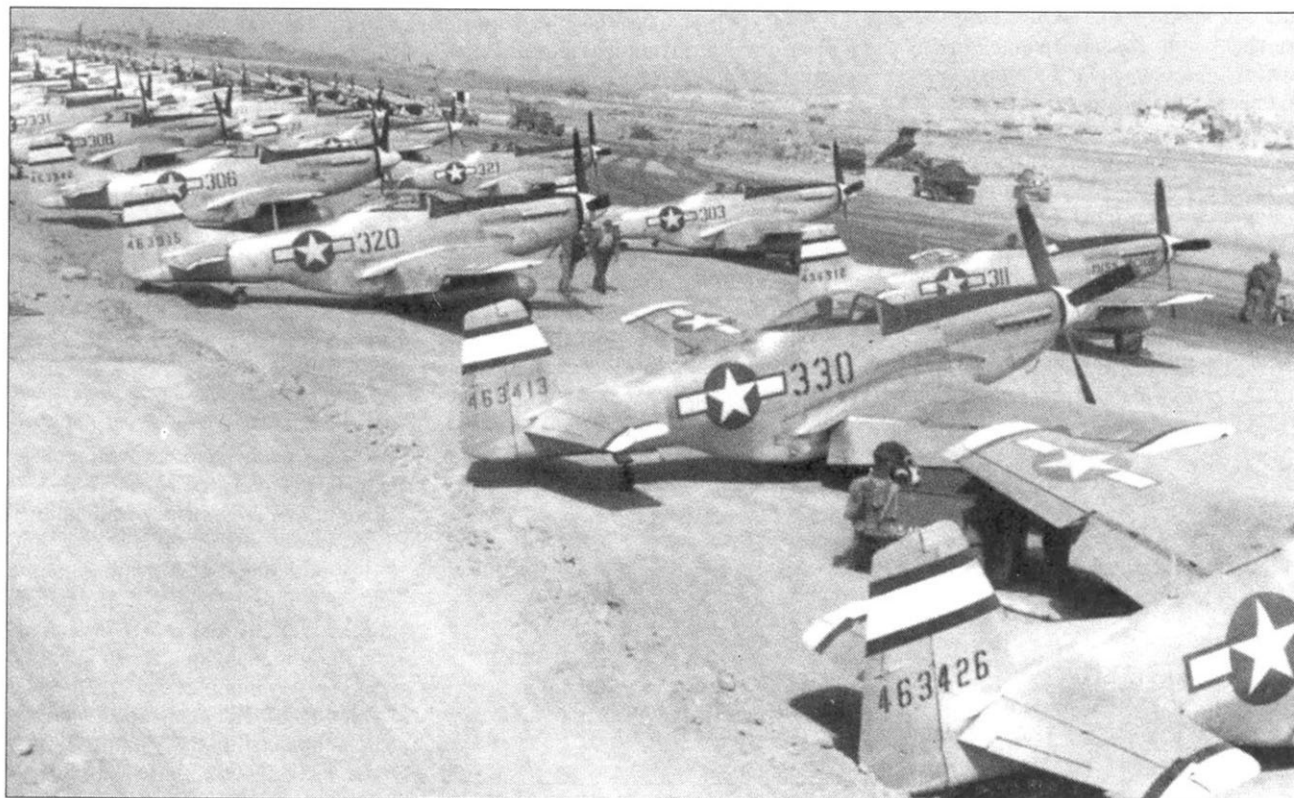
самолетов начали убирать полосы, нанесенные перед высадкой в Нормандии, верхние поверхности самолетов получили темно-зеленый камуфляж. Камуфляж наносили пульверизатором, поэтому его нижняя граница была размыта.

55-я истребительная группа, 66-е истребительное крыло, 3-я авиационная дивизия - аэродром Уормингфорд

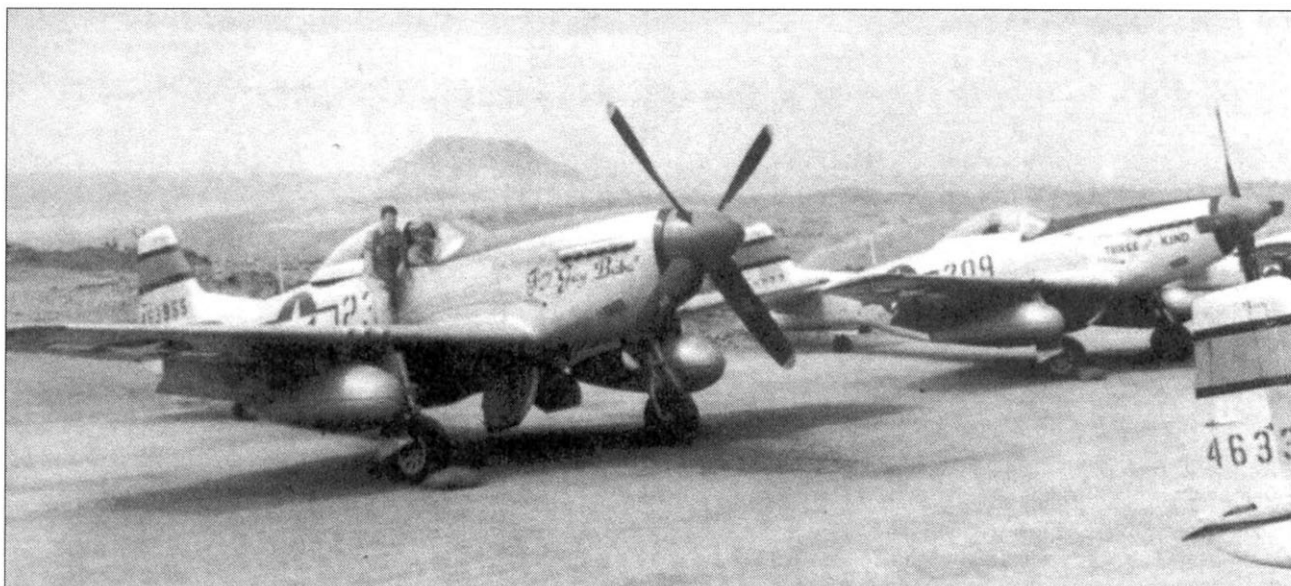
Группа получила P-51D 19 июня 1944 года. В состав группы входили 38-я (CG), 338-я (CL) и 343-я (CV) истребительные эскадрильи. Характерной деталью самолетов 66-го истребительного крыла были разноцветные клетки. Клетка 55-й группы была желто-зеленой. Ее наносили на передней части капота от кока винта до первого выхлопного патрубка. Кок нес три полосы равной ширины: зеленую, жел-



«Мустанги» из 47. FS, 15. FG на аэродроме Сентралфилд, Иводзима. На коках и крыльях видны черно-желтые полосы.



Аэродром Саутфилд, Иводзима, 25 марта 1945 года. Видимые на снимке P-51D-25-NA принадлежали 531. FS, 21. FG, VII FC.



P-51D-20-NA из 46. FS, 21. FG, Иводзима, весна 1945 года.

тую, зеленую. В конце года появились цветные метки на рулях направления. У 38-й эскадрильи руль стал красным (с марта 1945 года), у 338-й - зеленый, а у 343-й - желтый. У 343-й эскадрильи за клетчатым рисунком делалась зеленая полоса шириной 5-6 дюймов. На зеленом руле направления помещались желтые цифры серийного номера. В августе 1944 года, когда с самолетов начали удалять полосы, 343-я эскадрилья разработала собственный камуфляж. Противобликовую панель продолжили по параболе на борта фюзеляжа в сторону хвоста так, что вся задняя часть фюзеляжа оказалась выкрашенной краской Dark Olive Drab. Той же краской покрыли верхние стороны хвостового оперения. Границу между оливковым цветом и чистым дюралем подчеркнули красной каймой. Крылья, капот двигателя, передняя часть воздухозаборника радиатора и нижние поверхности хвостового оперения, рама кабины и мачту антенны оставили цвета дюрала. Полосы быстрой идентификации на верхней стороне хвостового оперения были белые, а на нижней стороне - черные. Такую окраску самолеты

несли до ноября 1944 года, в дальнейшем от нее отказались.

С января 1945 года противобликовую панель обвели красной каймой шириной 5 дюймов. Кайма шла вдоль края панели, мимо фонаря кабины, потом резко уходила вниз, где соединялась с линией, пушенной вдоль другого борта. На рулях направления и киле часто изображали красный силуэт коня, вставшего на дыбы.

56-я истребительная группа, 65-е истребительное крыло, 2-я авиационная дивизия - аэродром Бокстед

56-я группа была единственной группой 8-го воздушного флота, летавшей на «Тандерболтах» до конца войны. «Мустанги» P-51H часть получила лишь в 1946 году, вернувшись в Соединенные Штаты.

78-я истребительная группа, 66-е истребительное крыло, 3-я авиационная дивизия - аэродром Даксфорд

Группа получила «Мустанги» в самом конце 1944 года. В состав группы

входили 82-я (MX), 83-я (HL) и 84-я (WZ) истребительные эскадрильи. Все P-51 группы не имели камуфляжа. На некоторых самолетах 83-й эскадрильи в январе 1945 года можно было заметить остатки черно-белых полос быстрой идентификации на фюзеляже. С другой стороны, ни один самолет не имел цветных полос быстрой идентификации. Дополнительным элементом обозначения в группе были цветные рули направления: красный в 82-й эскадрилье, белый (часто с красным кантом) в 83-й эскадрилье и черный в 84-й эскадрилье.

Самолеты группы несли на капоте семь рядов черно-белых клеток. На боках капота добавлялся восьмой и девятый ряд, а в нижней части фюзеляжа прибавлялся десятый ряд. Границу клетчатой поверхности подчеркивала красная кайма. Кок винта пополам был выкрашен в белый и черный цвет. 83-я эскадрилья дополняла буквенные обозначения на фюзеляже тонким красным кантом. На концах крыльев многих самолетов помещалось от одного до трех рядов клеток. В 84-й эскадрилье серийные номера вписывались в неподвижную часть килея.

339-я истребительная группа, 66-е истребительное крыло 3-я авиационная дивизия - аэродром Фаулмер

Группа передислоцировалась в Англию в апреле 1944 года уже располагая «Мустангами» P-51B без камуфляжа. В состав группы входили следующие эскадрильи: 503-я (D7), 504-я (5Q) и 505-я (6N). С ноября 1944 года рули направления получили цветные метки: в 503-й эскадрилье - красные, в 504-й - зеленые, в 505-й - желтые. Признак самолетов группы - кок с тремя



P-51H «Ah'm Available» из 62. FS, 56. FG, Аляска. Эта модификация «Мустанга» не смогла участвовать ни во Второй Мировой войне, ни в войне в Корее.

полосами равной ширины (белой, красной и белой), а также капот на участке между коком и первым выхлопным патрубком с двумя рядами красно-белых клеток.

352-я истребительная группа, 67-е истребительное крыло, 1-я авиационная дивизия - аэродром Бодни (во Франции Ашэ и Шэвр)

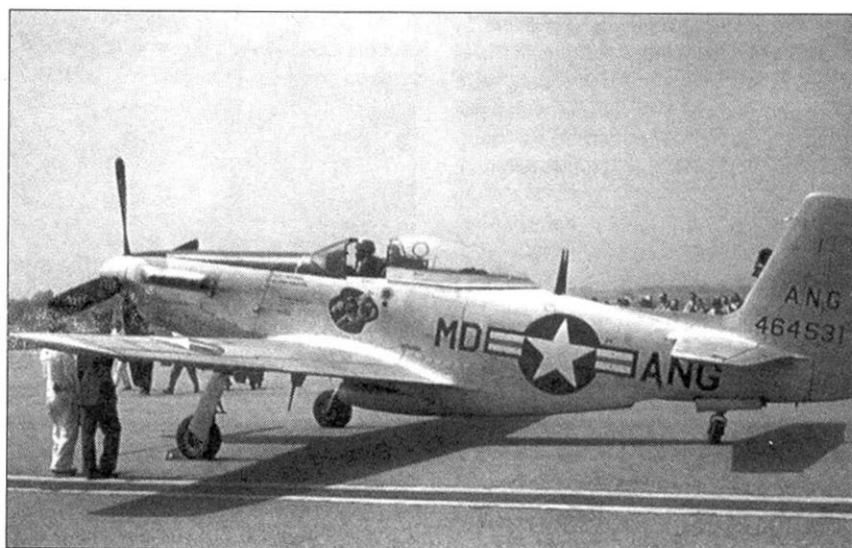
Самолеты «Мустанг» прибыли в 352-ю группу весной 1944 года. Подавляющее большинство машин не имело камуфляжа. Первоначально признаком группы был голубой кок винта и 12-дюймовая полоса на носу фюзеляжа. Уже в конце апреля 1944 года ширину полосы увеличили, залив голубой краской противобликовую панель. На виде сбоку полоса доходила до шестого патрубка и под углом 135 градусов уходила к носу самолета. По той же схеме обозначались и немногие камуфлированные «Мустанги» группы.

Самолеты несли на бортах двухбуквенные обозначения, а с ноября 1944 года также получили цветные рули направления. Для 328-й эскадрильи это были буквы PE и красный цвет, для 486-й - PZ и желтый, а для 487-й - NO и голубой. На красном и голубом фоне цифры серийного номера наносили белой краской.

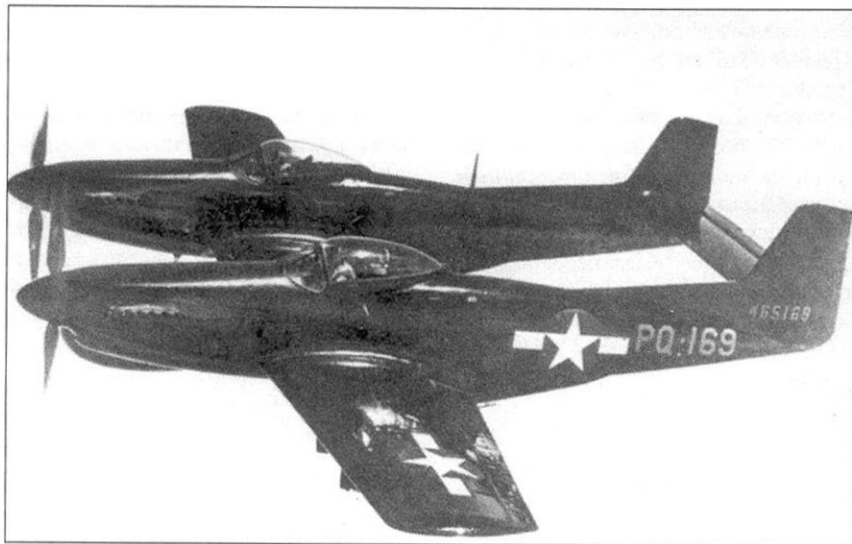
Когда самолеты получили черно-белые полосы, буквы перенесли на хвост или капот (реже). В этом положении буквы оставались до конца войны. В 328-й эскадрилье буквы дополняли сперва белым, а затем красным кантом.

353-я истребительная группа, 66-е истребительное крыло, 3-я авиационная дивизия - аэродром Рейдан

Группа получила «Мустанги» P-51D 2 ноября 1944 года. Все машины были цвета дюрала. Группа состояла из 350-й (LN, цвет руля направления желтый), 351-й (YJ, руль не окрашен) и 352-й (SX, черный) эскадрилий. Дополнительно в 350-й и 352-й эскадрильях буквы кода имели желтый кант. На черном руле направления цифры серийного номера были желтого цвета. Иногда, когда руль перекрашивали, цифры закрывали полосками из бумаги или изолянт. Тогда номер располагался на серебристом фоне дюрала. Иногда номер наносили вручную темно-синей краской по желтому фону. Признаками группы был кок с четырьмя полосами равной ширины (черная, желтая, черная, желтая) и три ряда желто-черных клеток общей шириной 18 дюймов. В декабре добавили еще пять рядов клеток, которые закрывали противобликовую панель.



F-51H-10, принадлежавший части Air National Guard штата Мэриленд. Части ANG оснащались самолетами F-51H по мере снятия их с вооружения частей USAF.



P-82C (44-65169) целиком выкрашенный в черный цвет (Gloss Black). Красные литеры PQ обозначают тип самолета.

354-я истребительная группа, 9-я воздушная армия - аэродром Бокстед (с 23 июня 1944 года разные базы во Франции)

В течение долгого времени группа находилась в оперативном подчинении 8-й воздушной армии, поэтому ее описание помещено здесь. В состав группы входили 353-я (FT), 355-я (GQ) и 356-я (AJ) эскадрильи. Весной 1944 года 353-я и 355-я эскадрильи получили «носовые» элементы быстрой идентификации - желтую и голубую полосу, соответственно. В 356-й эскадрилье нос самолетов долго оставался белым. Когда в декабре 1944 года в часть начали поступать P-51D, 356-я эскадрилья также получила цветное обозначение: белый кок и голубая 12-дюймовая полоса за ним. На полосе в один ряд располагался ряд белых пятиконечных звезд. Остальные эскадрильи также изменили свои обозначения. У 353-й

эскадрилье на желтой полосе добавились синие треугольники, которые располагались так, что желтый фон распался на такие же треугольники, но повернутые навстречу синим. В 355-й эскадрилье 12-дюймовую полосу покрыли белыми квадратиками, получив четыре ряда клеток. Характерной особенностью машин группы было отсутствие на них полос быстрой идентификации. Уже в августе 1944 года полосы имелись лишь на небольшом числе машин, да и то, только на хвостовом оперении. Вероятно, пилоты группы были убеждены, что свою функцию полосы не исполняют. Еще в июне 1944 года, когда все самолеты несли черно-белые полосы, пилот «Тандерbolта» из другой части сбил «Мустанг» ведущего аса группы Глена Иглстона. К счастью, это случилось над Англией и Иглстон не пострадал.

В ноябре 354-ю группу переселили на «Тандерболты». В конце января

1945 года группе вернули «Мустанги». Система обозначений претерпела изменения. Носы самолета от кончика кока до первого патрубка целиком выкрашивали в цвет эскадрильи: 353-я - желтый, 355-я - голубой, а 356-я - красный.

355-я истребительная группа, 65-е истребительное крыло, 2-я авиационная дивизия - аэродром Стипл-Морден

Группа получила P-51B в апреле 1944 года. Машины несли камуфляж и все положенные элементы быстрой идентификации. Группа состояла из следующих эскадрилий: 354-й (WR), 357-й (OS) и 358-й (YF). На командирских самолетах в верхнем углу руля направления помещали небольшую белую букву «С». Самолеты, прибывавшие в часть неокрашенными, сперва получали камуфляж, в котором использовали английские краски Dark Green и Medium Sea Grey. Позднее нижние поверхности камуфлировать перестали. Следует обратить внимание на то, что полосы быстрой идентификации на машинах с неокрашенным днищем были белые на зеленых поверхностях и черные на поверхностях неокрашенных. Еще позже перестали камуфлировать и верхнюю сторону самолета (это касалось главным образом P-51D, поступившим в июле 1944 года).



P-51D-20-NA из 46. FS. У «Мустангов» этой эскадрильи на хвосте имела голубая полоса.

Зеленый камуфляж имел резкую волнистую границу на бортах фюзеляжа. Признаками группы были белый кок и 12-дюймовая полоса на носу. Так обозначались как камуфлированные самолеты, так и самолеты без камуфляжа. С ноября 1944 года самолеты получили цветные метки на руле направления: 354-я эскадрилья - красные, 357-я - белые, а 358-я - желтые. В цвета эскадрилий также перекрасили полосы на носу фюзеляжа, оставив белым только кок винта.

С января 1945 года на нескольких P-51D появились новые обозначения. Белой краской покрыли всю нижнюю часть капота до середины борта. Перед первым патрубком граница по параболе уходила вверх. Границу белого поля подчеркнули толстой красной полосой. Кок оставался белым. Есть предположение, что таким образом обозначались командирские машины.

356-я истребительная группа, 67-е истребительное крыло, 1-я авиационная дивизия - аэродром Мортлешам-Хит

Группа получила P-51D 20 ноября 1944 года. Все самолеты не имели камуфляжа. В состав группы входили три эскадрильи: 359-я (OC), 360-я (PI) и 361-я (QI).

Система обозначений в этой группе была одной из самых сложных, как для описания, так и для исполнения. Начнем от кока винта. Его передняя часть до лопастей была красная с четырьмя голубыми полосами. Задняя часть кока была целиком голубой. Далее часть борта и вся верхняя сторона капота до кабины были красными. Граница проходила от фонаря в сторону носа. В районе шестого патрубка граница уходила вниз, а за первым патрубком возвращалась на прежний уровень. На расстоянии 12 дюймов (305



P-51D из 531. FS, 21. FG, Иводзима, признаком 531-й эскадрильи были черно-белые полосы.

мм) от кока граница становилась горизонтальной. Всю площадь покрывали десять рядов ромбов с длинной диагональю равной 12 дюймам. С самого начала самолеты имели цветные рули направления: 359-я эскадрилья - желтые, 360-я - красные, 361-я - голубые. С января 1945 года в цвет эскадрильи красили также кок и раму фонаря.

357-я истребительная группа, 66-е истребительное крыло, 3-я авиационная дивизия - аэродром Лейстон

Самолеты P-51B поступили на оснащение группы в конце ноября 1943 года, а P-51D появились в мае 1944 года. Группа состояла из трех эскадрилий: 362-й (G4), 363-й (B6) и 364-й (C5).

357-я эскадрилья получила «Мустанги» первой из всех частей 8-й воздушной армии. Машины имели заводской камуфляж и все элементы быстрой идентификации, а также белые литеры. С весны 1944 года начали поступать неокрашенные самолеты, однако многие пилоты требовали нанести на машины камуфляж. Требование это было исполнено, применялись как обычные краски Dark Green и Medium Sea Grey, так и более редкие Dark Olive Drab, Natural Grey, Azure Blue и Middle Green в разных сочетаниях. Опытно-познавательные знаки, буквенные обозначения и полосы быстрой идентификации наносились поверх камуфляжа заново.

Признаком группы служил кок, имевший три полосы: красную, желтую и красную. На передней части капота в два ряда лежали клетки тех же цветов.

После того, как на самолеты нанес-

Два снимка «Мустангов» в многоцветном камуфляже доминиканских ВВС (Fuerza Aerea Dominicana). Камуфляж доминиканских «Мустангов», наверное, был самым красочным для самолетов этого типа.

ли черно-белые полосы, фрагменты букв, попавших на полосу, закрашивали черной краской. В августе полосы начали закрашивать. В этот период часть машин получила половинчатый камуфляж на верхней стороне фюзеляжа и крыльев, при этом хвостовое оперение покрывалось камуфляжем целиком.

В ноябре самолеты получили цветные метки на рулях направления: 363-я эскадрилья красную, 365-я - желтую, а 362-я - без меток. В декабре от всех видов камуфляжа окончательно отказались.

359-я истребительная группа, 67-е истребительное крыло, 1-я авиационная дивизия - аэродром Ист-Резем

Группа получала P-51B с мая 1944 года, а P-51D начали поступать в июле. Три эскадрильи: 368-я (CV), 369-я (IV) и 370-я (CS). В ноябре ввели цветные метки на руле направления: 368-я эскадрилья - желтый, 369-я - красный, 370-я - голубой.

С весны 1944 года признаком группы был зеленый кок винта и 12-дюймовая полоса того же цвета на носу

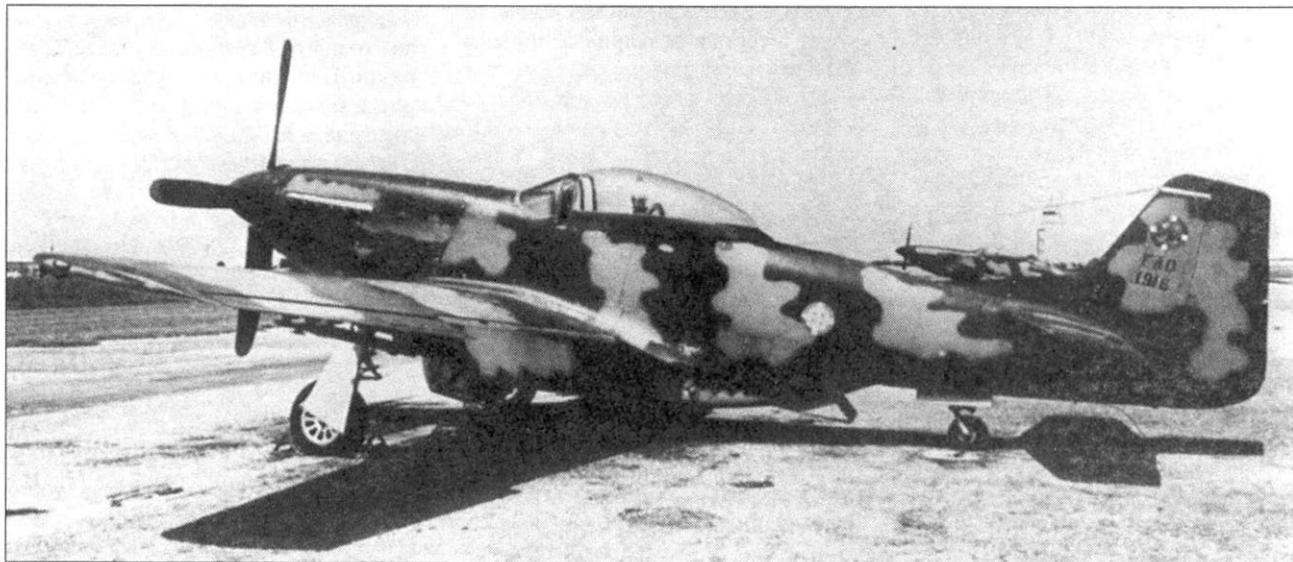
фюзеляжа. В конце года зеленая полоса стала шире: плавно она проходила мимо шестого патрубка вниз и по дуге шла к передней кромке крыла.

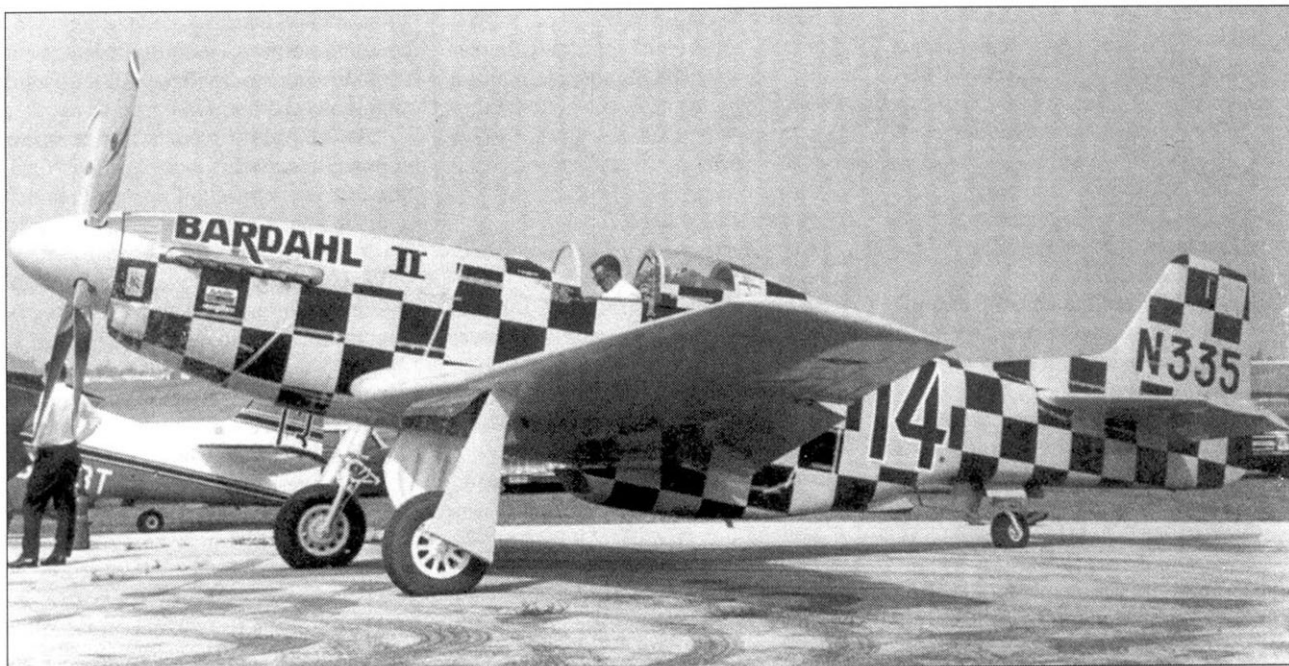
До 8 мая 1944 года на коках винта дорисовывали белую спиральную линию. Оттенок зеленой краски был подобран так, чтобы контрастировать с Dark Olive Drab.

В 1945 году темно-зеленую противобликовую панель перед кабиной заменили на черную.

361-я истребительная группа, 65-е истребительное крыло, 2-я авиационная дивизия - аэродромы Боттиксем, Литтл-Уолден, Сен-Дизье, Швер

Первые P-51B поступили в группу в мае 1944 года. Большинство самолетов было уже без камуфляжа. Три эскадрильи: 374-я (B7), 375-я (E2) и 376-я (E9). С июня триммер руля направления выкрасили в цвет эскадрильи, а с ноября цветным стал весь руль направления: 374-я - красный, 375-я - голубой (также рама фонаря и концы крыльев), а 376-я - желтый.





Один из многочисленных «Мустангов», попавших к частным владельцам. Самолет участвовал в соревнованиях машин с поршневыми двигателями.

Признаками группы служили желтый кок и 12-дюймовая полоса на носу фюзеляжа. С июля 1944 года ширину полосы увеличили по образцу 352-й истребительной группы с той только разницей, что между фонарем и верхней частью капота двигателя остался фрагмент противобликовой полосы. Во время высадки в Нормандии самолеты без камуфляжа внешний край наружной белой полосы подчеркнули черной линией.

Черно-белые полосы на верхних поверхностях позднее закрашивали зеленой краской Dark Green или Olive Drab. На некоторых машинах всю верхнюю сторону покрыли зеленым камуфляжем с характерной волнистой границей, особенно хорошо заметной на киле.

364-я истребительная группа, 67-е истребительное крыло, 1-я авиационная дивизия - аэродром Хонингтон

Группа летала на P-51D, поступивших 28 июля 1944 года. Все машины были без камуфляжа с полным набором элементов быстрой идентификации.

Литеры, обозначающие эскадрилью, располагались нетипично, за опознавательным знаком. Литеры наносили белой краской поверх черной геометрической фигуры, которая также обозначала эскадрилью: 383-я эскадрилья - круг (N2), 384-я - квадрат (5Y), 385-я - треугольник (5E).

Признаком группы был белый кок и 12-дюймовая белая полоса с голубыми горизонтальными штрихами на носу фюзеляжа.

479-я истребительная группа, 65-е истребительное крыло, 2-я авиационная дивизия - аэродром Уоттисхем

Группа получила «Мустанги» P-51D 13 сентября 1944 года. Самолеты были без камуфляжа. Как обозначались самолеты группы неизвестно. Есть данные только по кодовым и цветовым обозначениям эскадрилий: 434-я (L2, красный), 435-я (J2, желтый), 436-я (9B, черно-белая клетка).

Разведывательный отряд

Отряд состоял из самолетов, выделенных из состава эскадрилий 8-го воздушного флота. Поэтому машины несли соответствующие своей эскадрилье кодовые обозначения.

1-й разведывательный отряд включал самолеты 385-й истребительной эскадрильи 364-й истребительной группы (5E). Буква, обозначающая самолет в составе эскадрильи, помещалась на киле. Киль имел тонкий красный кант. Кок красный, за ним следовала белая 12-дюймовая полоса.

2-й разведывательный отряд включал самолеты 354-й истребительной эскадрильи 355-й истребительной группы (WR). Над буквами WR проходила горизонтальная черная полоса, а верхняя половина полосы на носу фюзеляжа перекрашивалась в зеленый цвет.

3-й разведывательный отряд включал самолеты 354-й истребительной эскадрильи 55-й истребительной группы (CL). На носу помещалось обозначение 55-й группы. На руле направления находилась бело-красная клетка.

Передние кромки хвостового оперения выкрашены в красный цвет.

7-я группа фоторазведки (Photographic Recon Group - PRG)

С января 1945 года группа оснащалась самолетами F-6D. Кок винта синий, на высоте выхлопных патрубков вдоль всего капота проходила красная полоса шириной около 30 см.

9-я воздушная армия

В 9-й воздушной армии действовали те же принципы окраски самолетов, что и в 8-й армии. Исключение составляли обозначения групп. В некоторых случаях принадлежность к группе определялась по цвету эскадрильи.

10-я группа фоторазведки

Состояла из трех эскадрилий: 12-й (ZM), 15-й (5M) и 162-й (IX). 12-я и 15-я эскадрильи фоторазведки прежде входили в состав 67-й группы тактической разведки. Первоначально эскадрильи не имели каких-либо дополнительных обозначений, а носы машин без камуфляжа выкрашивали в красный цвет, а у камуфлированных машин носы выкрашивали в белый цвет. На крыльях и хвостовом оперении имелись полосы быстрой идентификации, сделанные по тому же принципу.

В конце 1944 года 10-я группа выработала собственную окраску. Коки винта выкрашивали в синий (12-я эскадрилья), белый (162-я эскадрилья) или голубой (15-я эскадрилья) цвет. Далее следовала 15-дюймовая полоса из трех рядов бело-голубой клетки. На хвостовом оперении виднелись шесть рядов той же клетки.

67-я группа тактической разведки

В составе две эскадрильи: 107-я (АХ) и 109-я (VX). Кроме обычных элементов быстрой идентификации и двухбуквенного кода эскадрильи на самолетах не было других цветных деталей.

69-я группа тактической разведки

С января 1944 года F-6D группы несли следующие знаки: нижняя половина руля высоты и верхняя половина киля закрашивались, образуя как бы четыре клетки. Цвет клеток обозначал эскадрилью: 10-я эскадрилья (УС) - красно-алюминиевая клетка, 22-я эскадрилья (QL) - зелено-алюминиевая клетка. Кок винта в цвете эскадрильи.

В состав 69-й группы также входила 111-я эскадрилья тактической разведки, которая прежде подчинялась штабу временной группы разведки (Provisional Recon Group). Код эскадрильи N5, на хвостовом оперении дополнительно наносили пять диагональных (вниз и назад) зеленых полос.

363-я истребительная группа

Группу составляли три эскадрильи: 380-я (А9), 381-я (В3) и 382-я (С3). Группа летала на «Мустангах» с весны 1944 года. В июне поступили Р-51D. Самолеты несли стандартные цветные детали, лишь противобликовая панель была черного, а не оливкового цвета.

На нескольких самолетах 382-й эскадрильи имелась акуля пасть. В июне 1944 года носы самолетов получили цветные обозначения: 380-я эскадрилья - синий, 381-я - желтый, 382-я - красный. В сентябре группа стала называться 363-я группа тактической раз-

ведки. Эскадрильи также переименовали: 160-я (А9), 162-я (В3) и 163-я (С3). 162-ю эскадрилью тактической разведки передали в состав 10-й группы фотографической разведки, где эскадрилья получила обозначение (IX). Другие цветные обозначения части неизвестны.

370-я истребительная группа

Р-51В, С и D находились на вооружении группы с конца 1944 года. Три эскадрильи: 401-я (9D), 402-я (Е6) и 485-я (7F). Групповых цветных обозначений не использовалось.

Эскадрильи обозначали машины по-своему. 401-я эскадрилья - желтый нос и горизонтальную полосу на киле. 402-я эскадрилья - голубой нос и диагональная полоса на киле. 485-я эскадрилья - красный нос и вертикальная полоса на киле.

15-я воздушная армия - Италия

Вся английская истребительная авиация в Италии была собрана в составе 306-го истребительного крыла. Четыре группы крыла летали на Р-51В и D. Ни один «Мустанг» крыла не имел камуфляжа. На Средиземноморском ТВД все одномоторные самолеты союзников имели красные коки винта. У «Мустангов» дополнительно на носу имела красная 12-дюймовая полоса. У некоторых машин дополнительно в красный цвет выкрашивались кончики крыльев. Деталью, отличавшей Р-51 от Ме-109 были желтые полосы на крыльях (иногда и на хвостовом оперении). Первоначально линии наносили на середине размаха крыла, потом их перенесли ближе к кабине, как это

было принято на самолетах 8-го и 9-го воздушных флотов. Однако полосы имели далеко не все машины. На многих снимках видно, что значительное число «Мустангов» (главным образом Р-51D) полос не имело.

31-я истребительная группа

Р-51В на вооружение группы поступили в апреле 1944 года. Код эскадрильи наносили черной краской: 307-я эскадрилья - МХ, 308-я эскадрилья - НЛ, 309-я эскадрилья - WZ.

Отличительным признаком группы были четыре диагональные полосы красного цвета на всех поверхностях киля и горизонтального стабилизатора. Полосы под углом 45 градусов расходились наружу. На концах крыльев имелись желтые полосы шириной 18 дюймов. На многих машинах в промежутках между диагоналями виднелась желтая полоса быстрой идентификации.

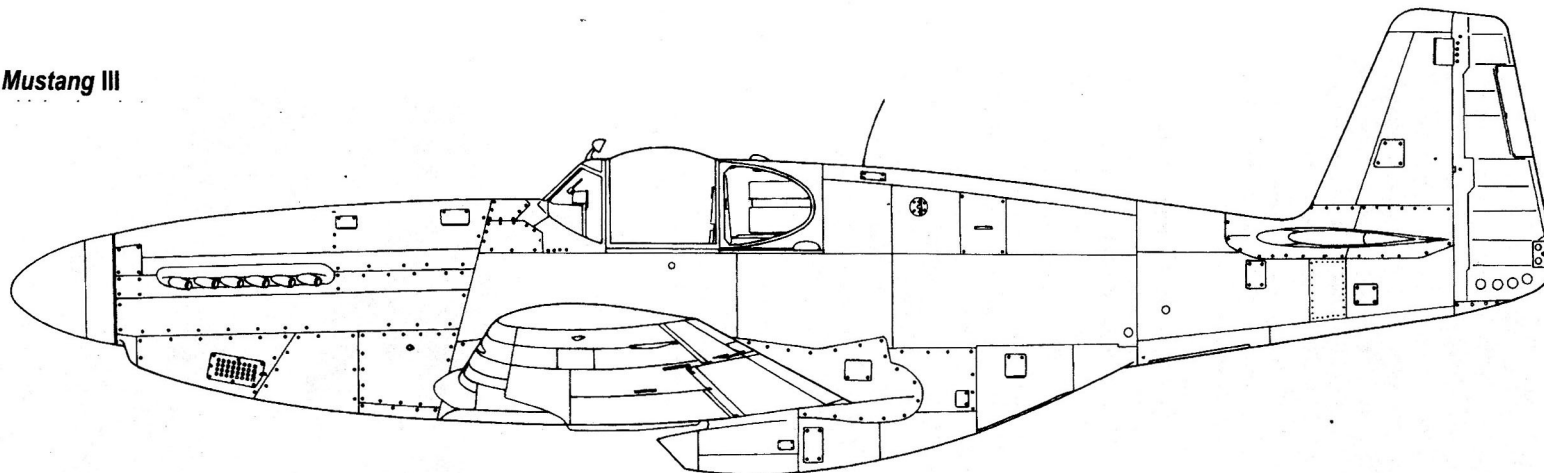
52-я истребительная группа

Р-51В поступили в группу в мае 1944 года, в июле 1944 года появились Р-51D. Код эскадрилий: 2-я - QP, 4-я - WD, 5-я - VF. Размер букв был заметно меньше, чем в других группах. Код самолета помещался на киле выше серийного номера. Литера кода была желтого цвета с черным кантом. Высота литеры примерно составляла 70 см. Признаком группы служили желтые полосы шириной примерно 75 см с тонкими черными кантами. Полосы располагались следующим образом: одна за опознавательным знаком на хвосте, и по одной на горизонтальном стабилизаторе на половине размаха.



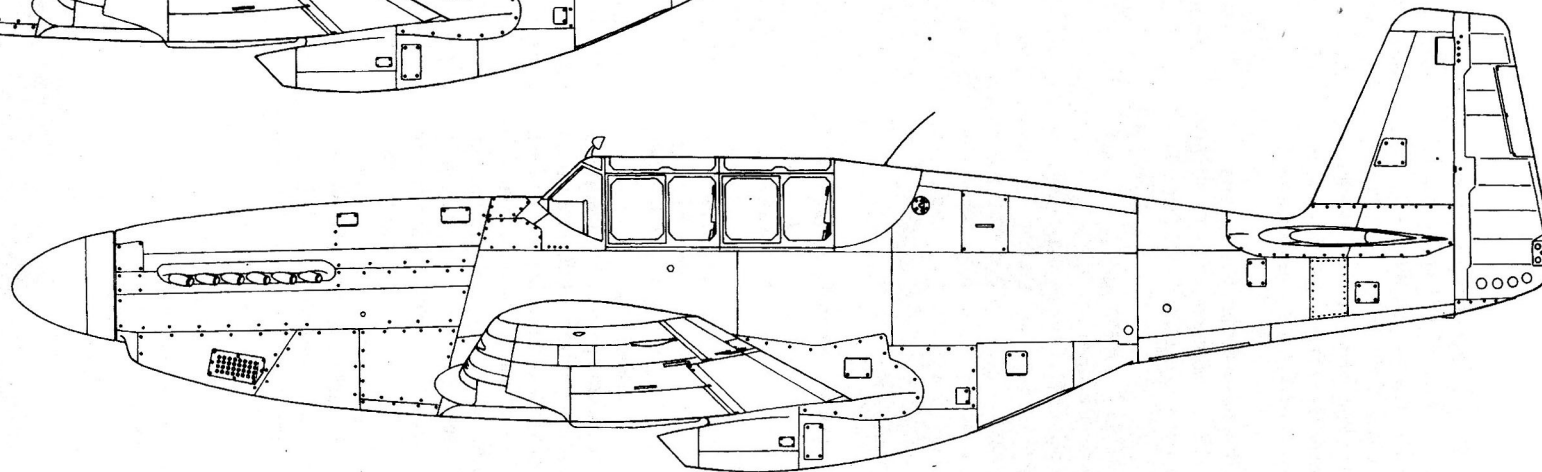
«Red Baron» - целиком выкрашенный в красный цвет «Мустанг», приспособленный для постановки рекордов скорости. Машина оснащена двигателем Rolls-Royce «Griffon» мощностью 3400 л.с. Пилот Мак Маклейн. На соревнованиях Reno Championship Race самолет развил скорость 687,5 км/ч (427,3 миль/ч), уступив пальму первенства Дэррилу Гринеймиру на Grumman Bearcat «Conquest I», разившему 776,28 км/ч (482,46 миль/ч).

Mustang III

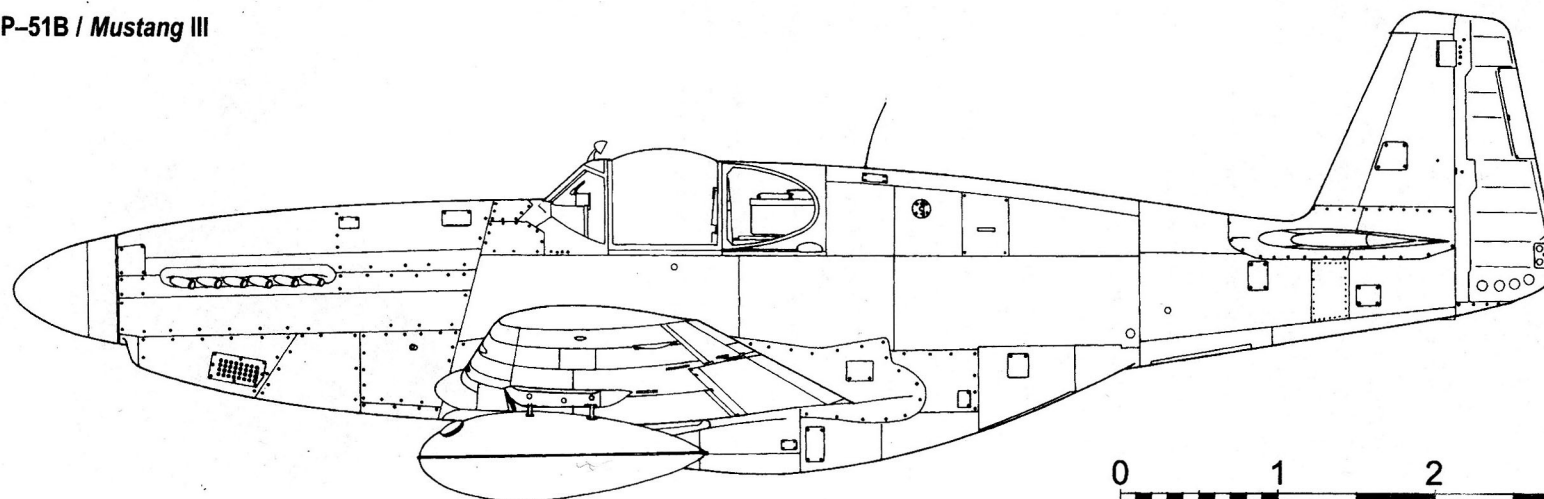


P-51B

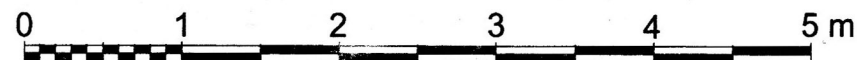
Двухместный учебный

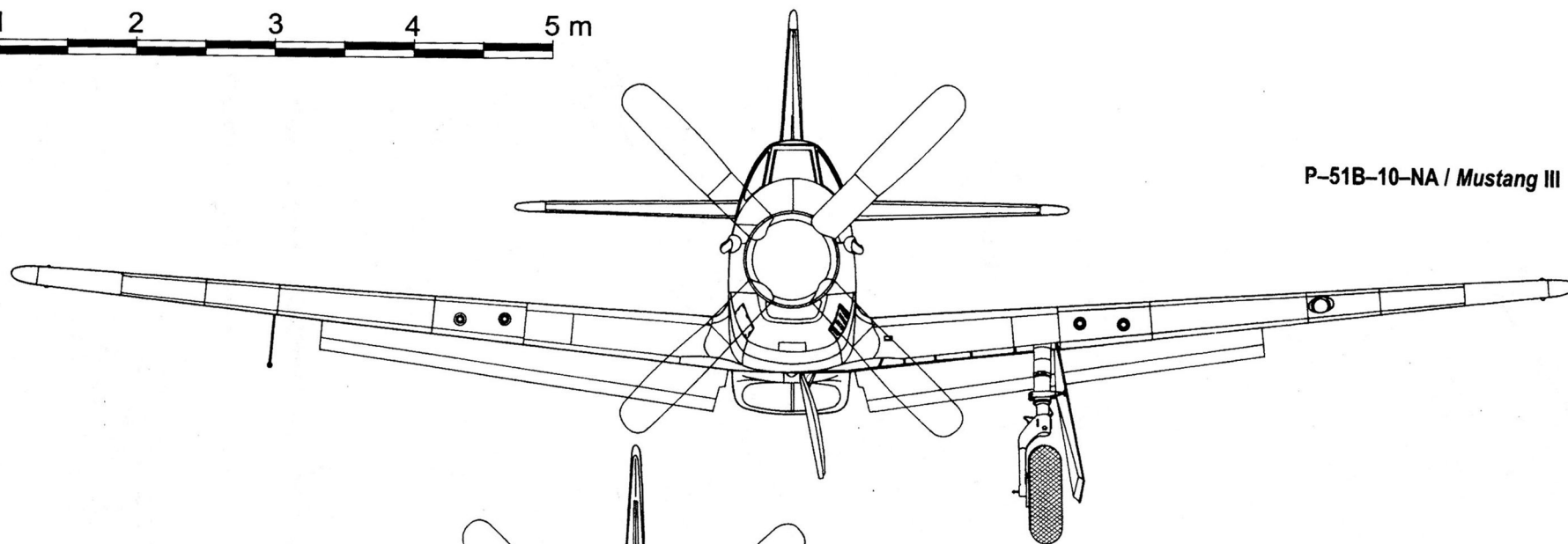


P-51B / Mustang III

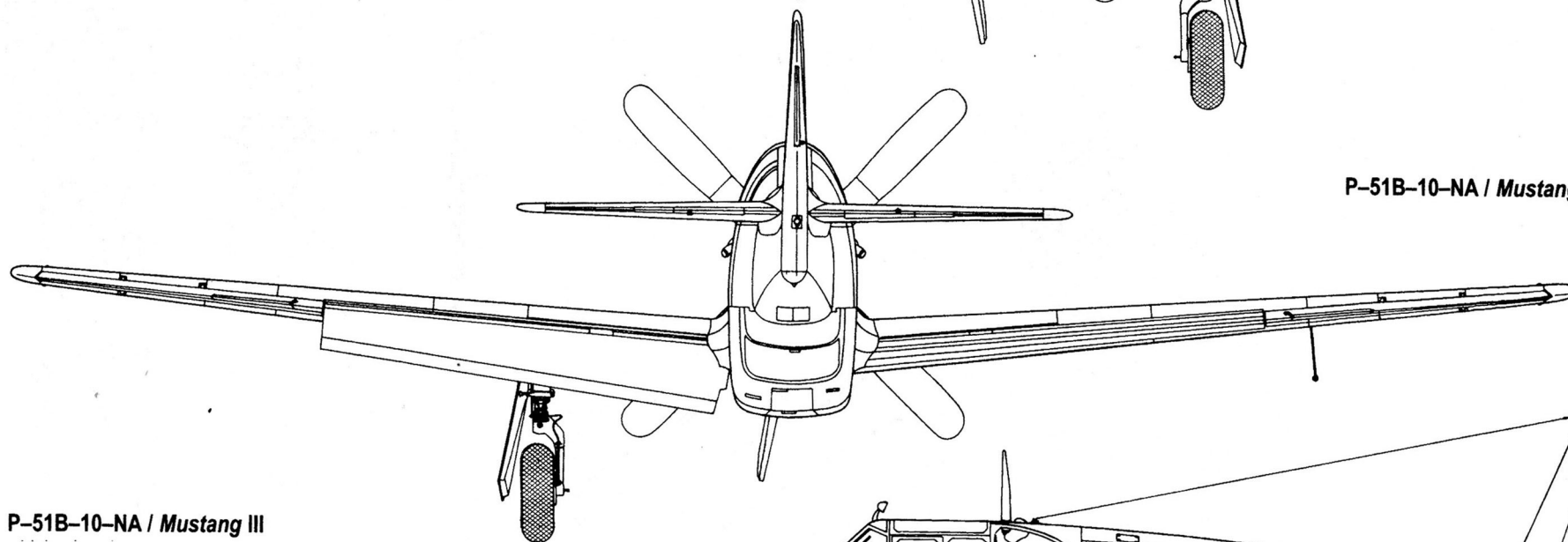


**Масштаб
1 : 48**



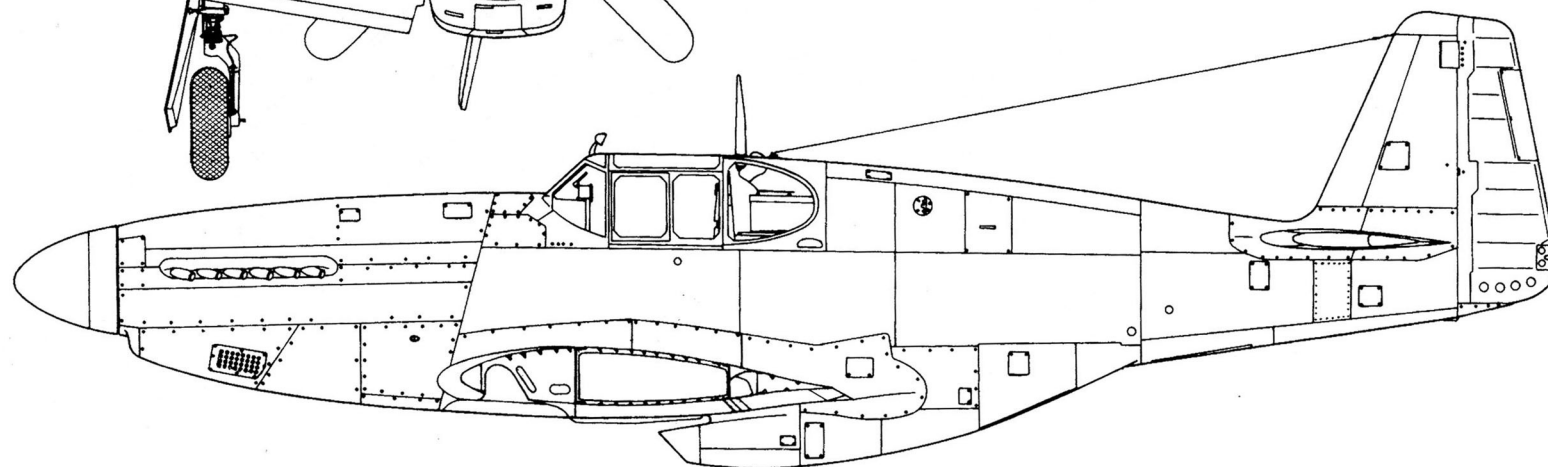


P-51B-10-NA / Mustang III



P-51B-10-NA / Mustang III

P-51B-10-NA / Mustang III

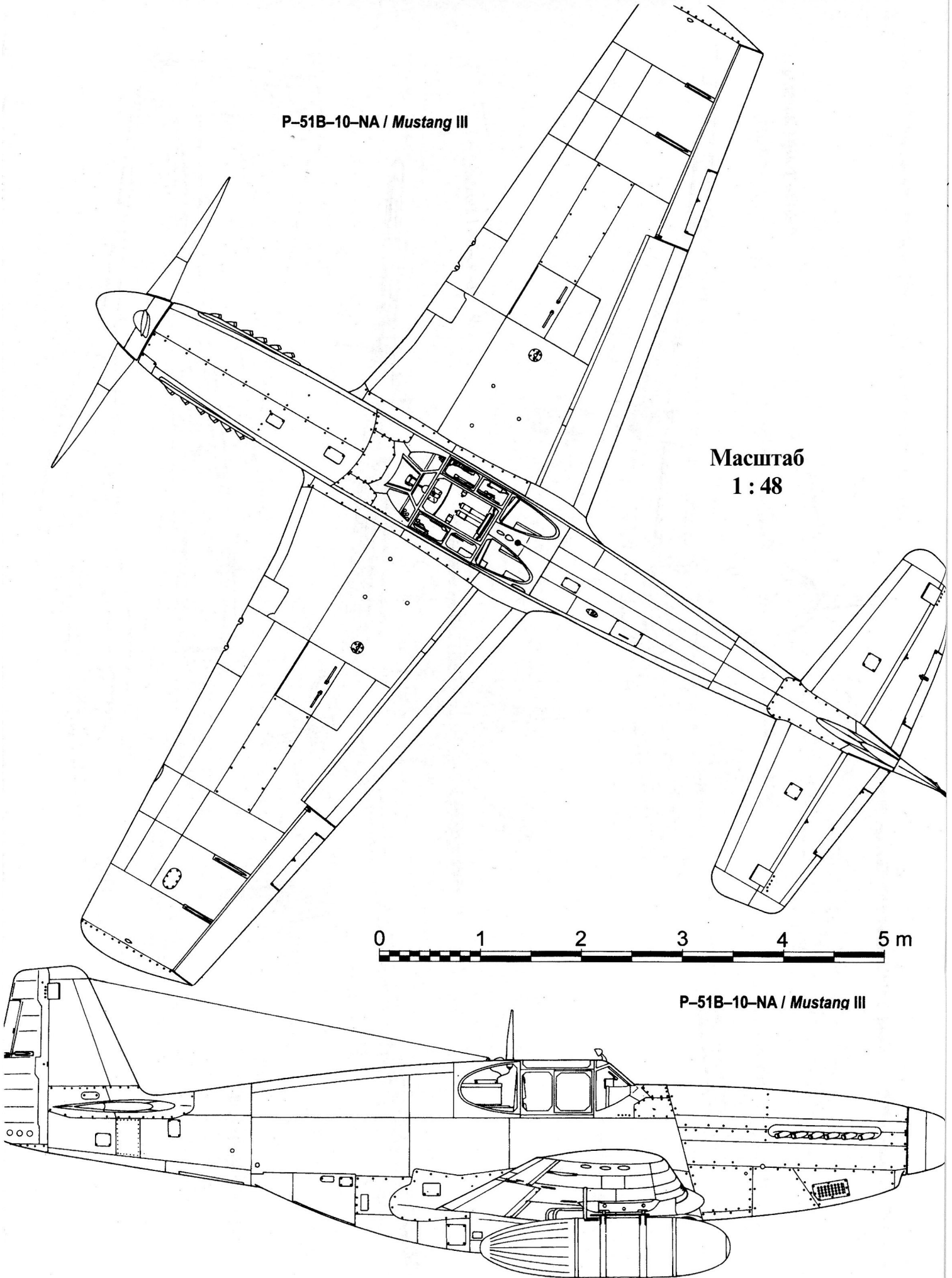


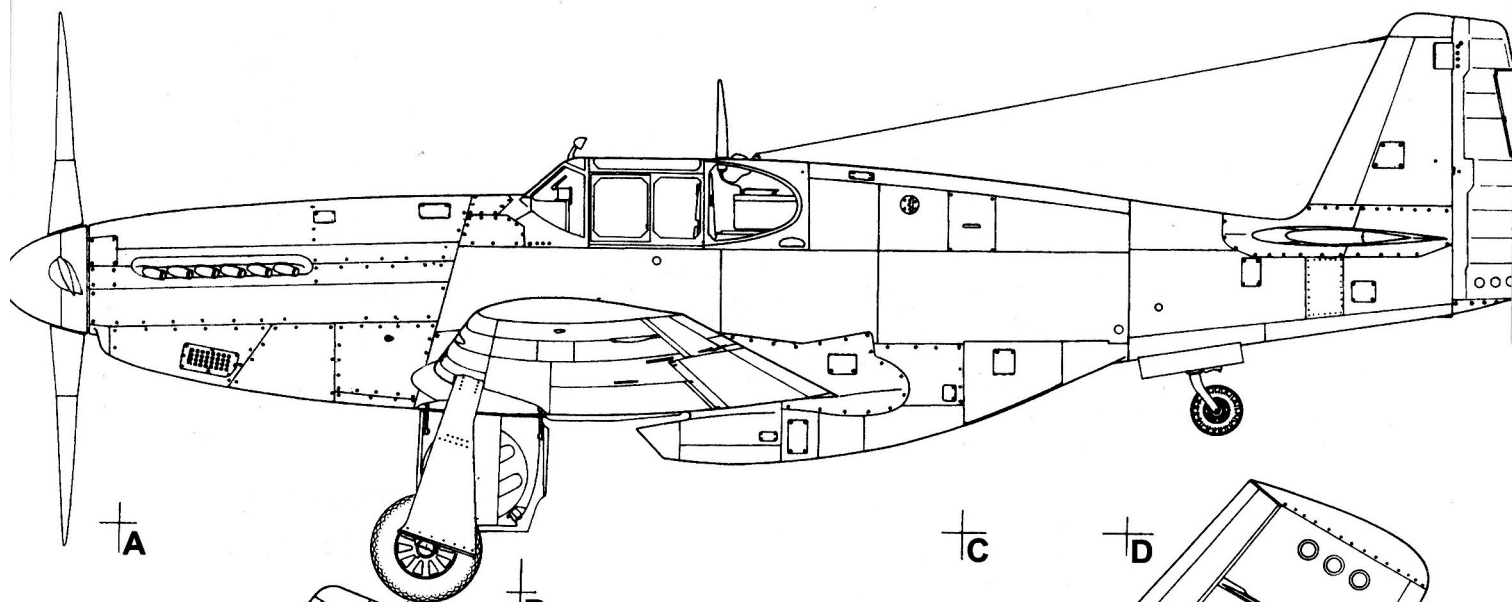
P-51B-10-NA / Mustang III

Масштаб
1 : 48

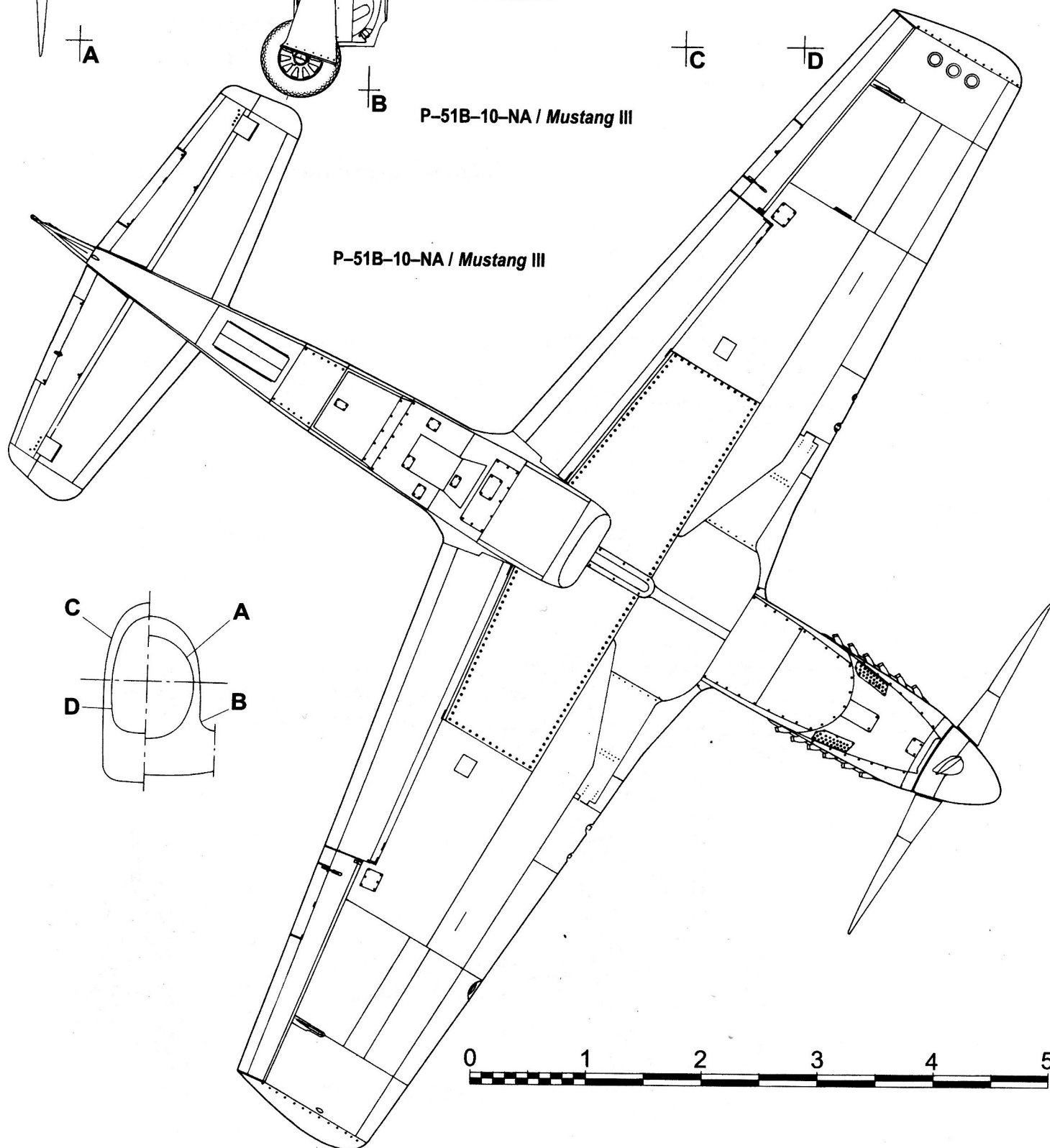
0 1 2 3 4 5 m

P-51B-10-NA / Mustang III

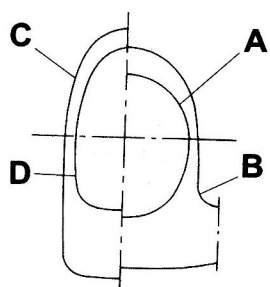


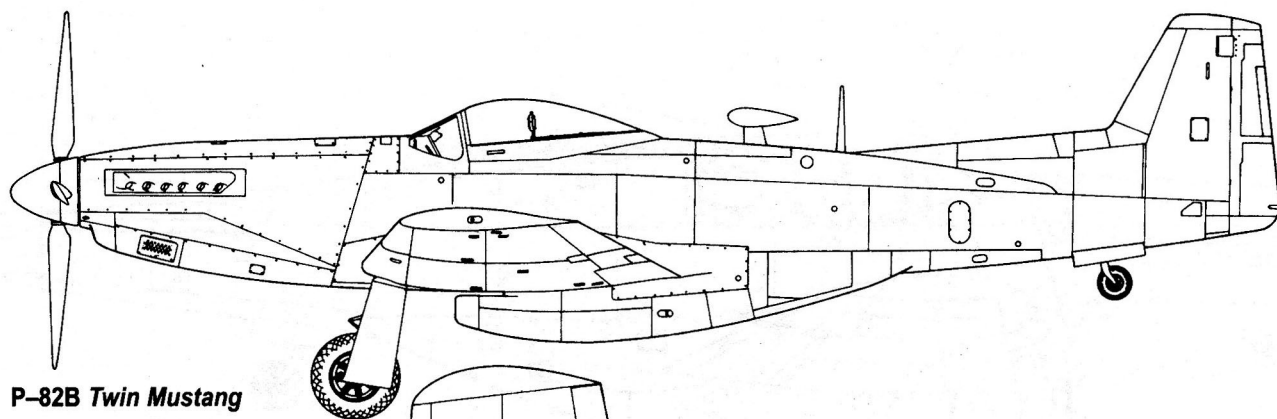


P-51B-10-NA / Mustang III



P-51B-10-NA / Mustang III

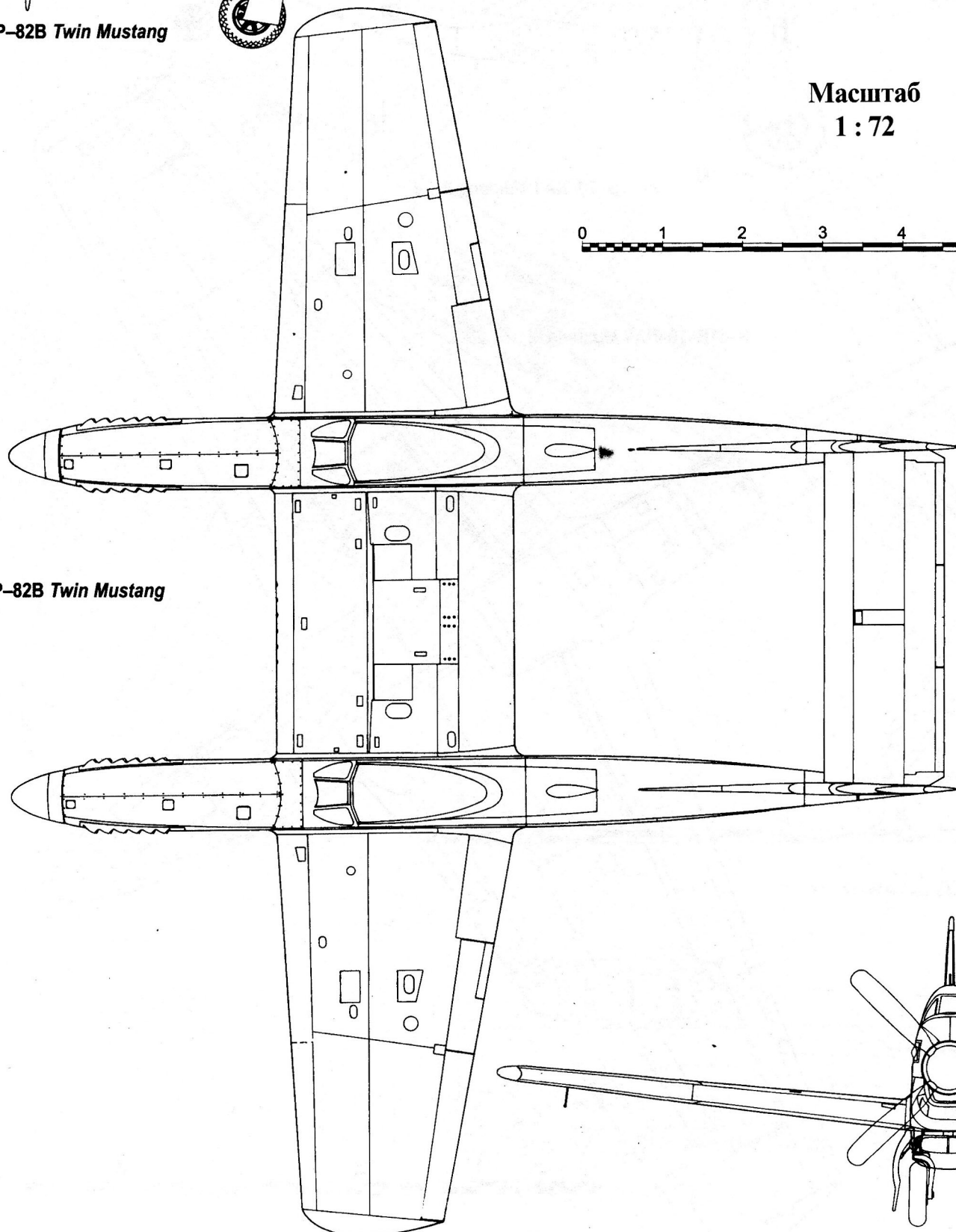




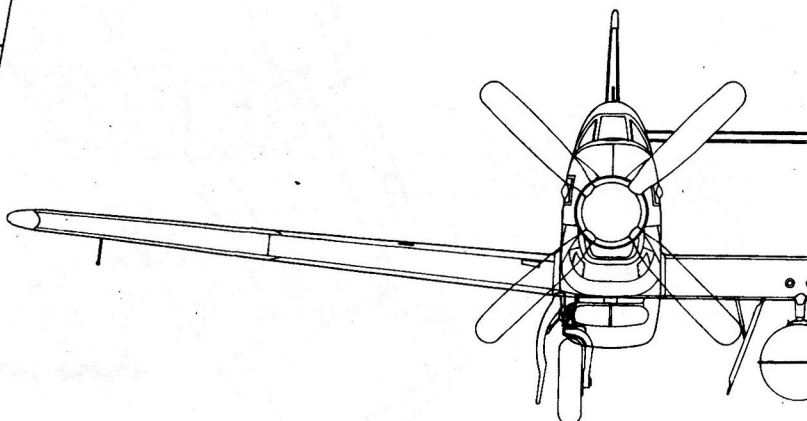
P-82B Twin Mustang

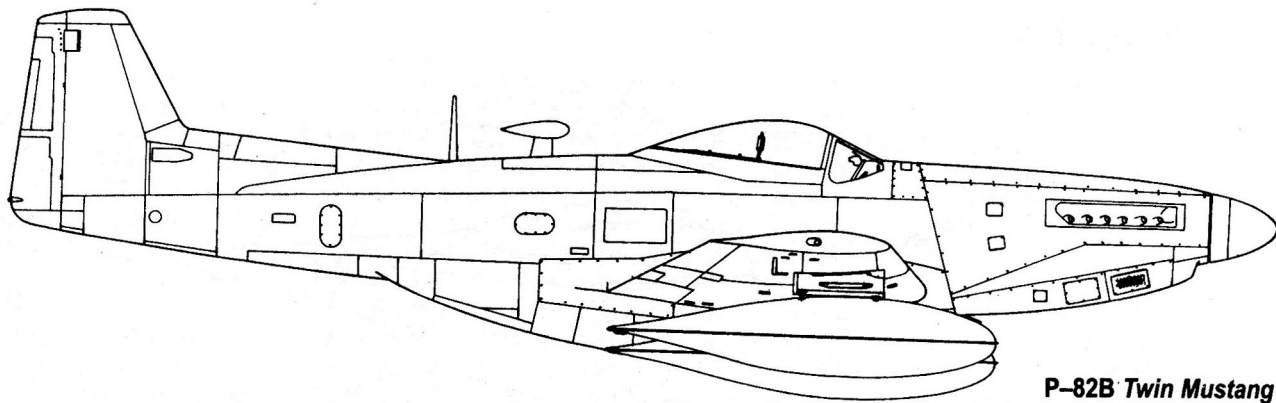
Масштаб
1 : 72

0 1 2 3 4 5 m

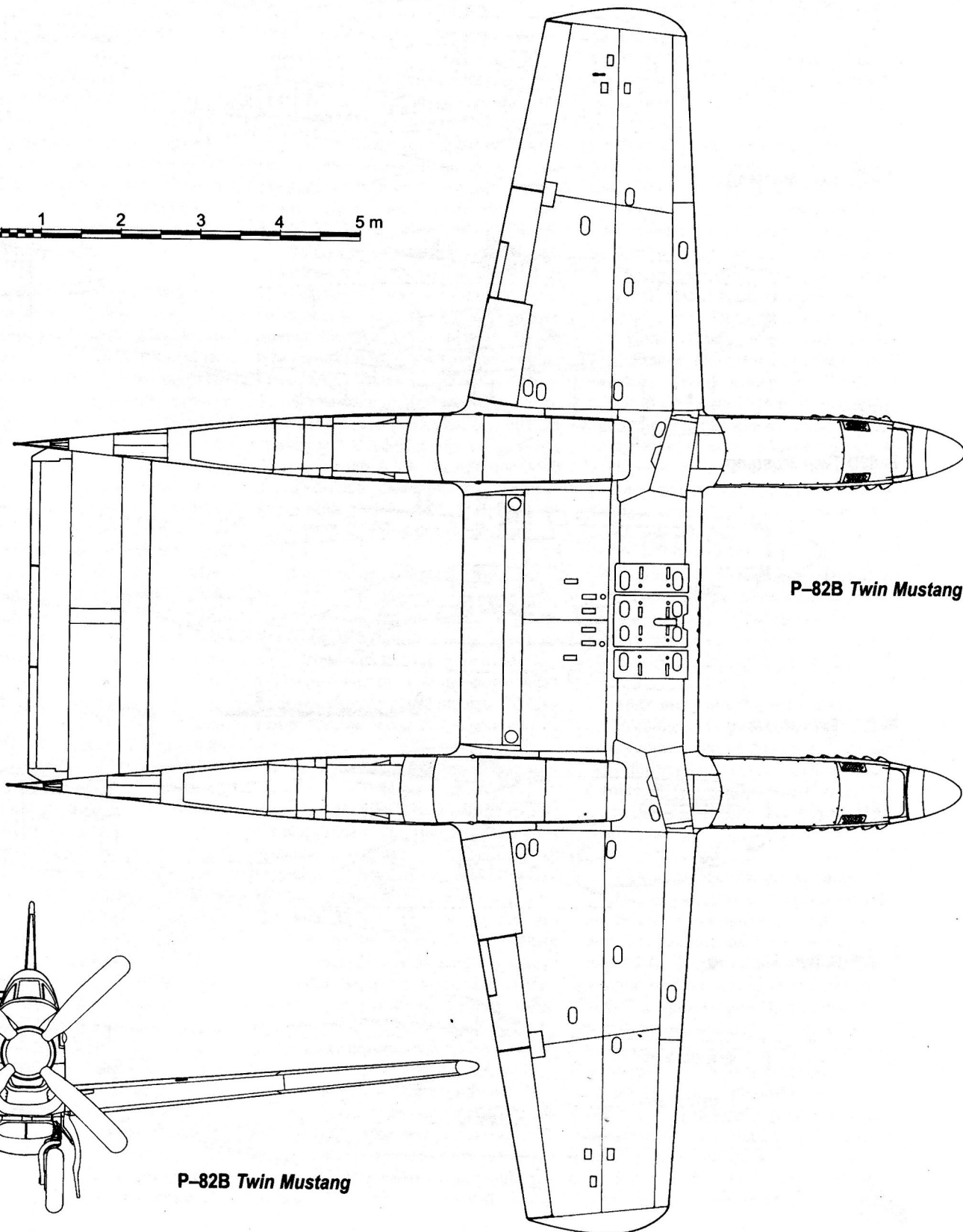
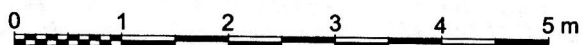


P-82B Twin Mustang

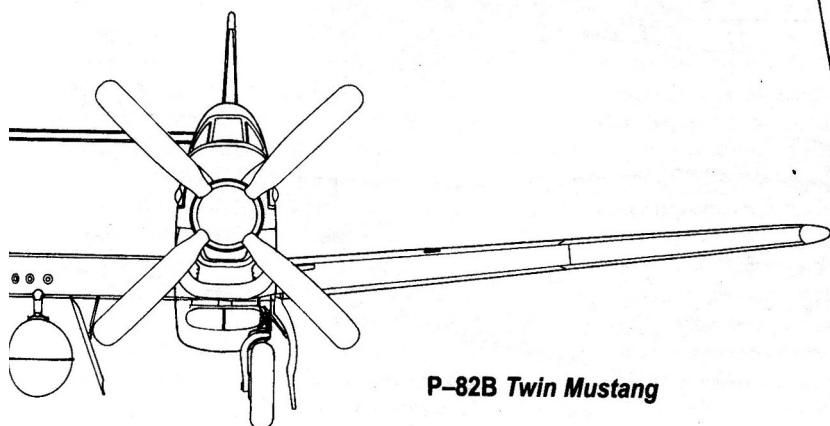




P-82B Twin Mustang

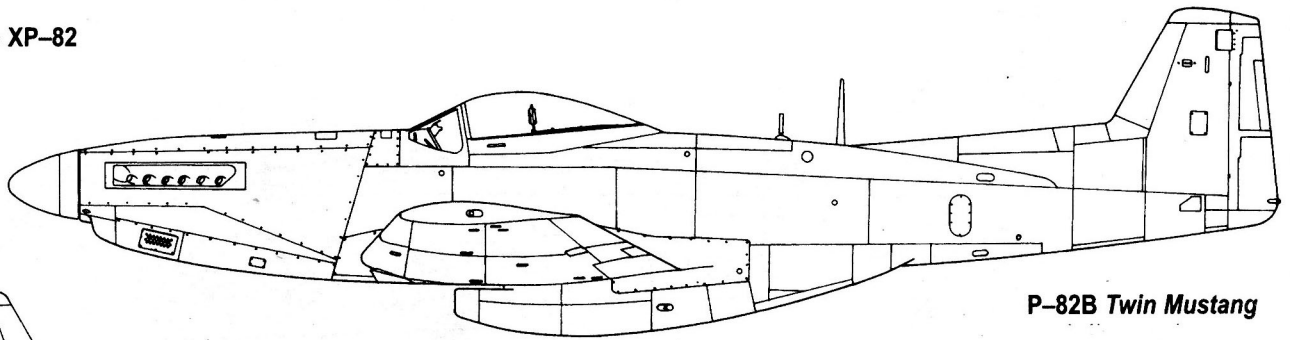


P-82B Twin Mustang

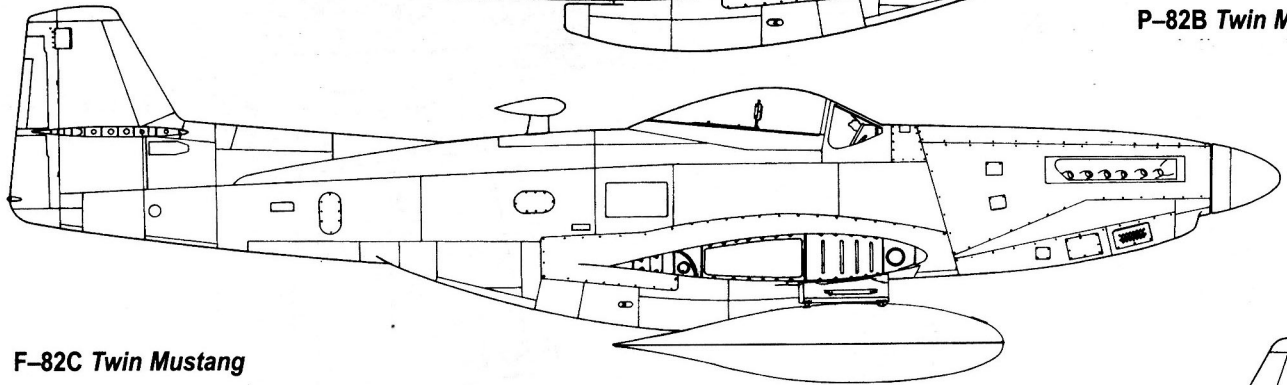


P-82B Twin Mustang

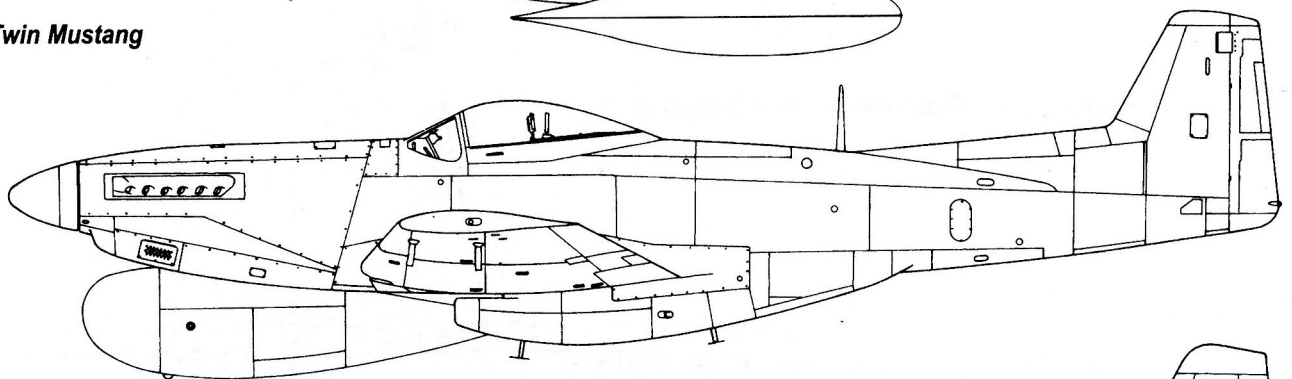
Prototyp XP-82



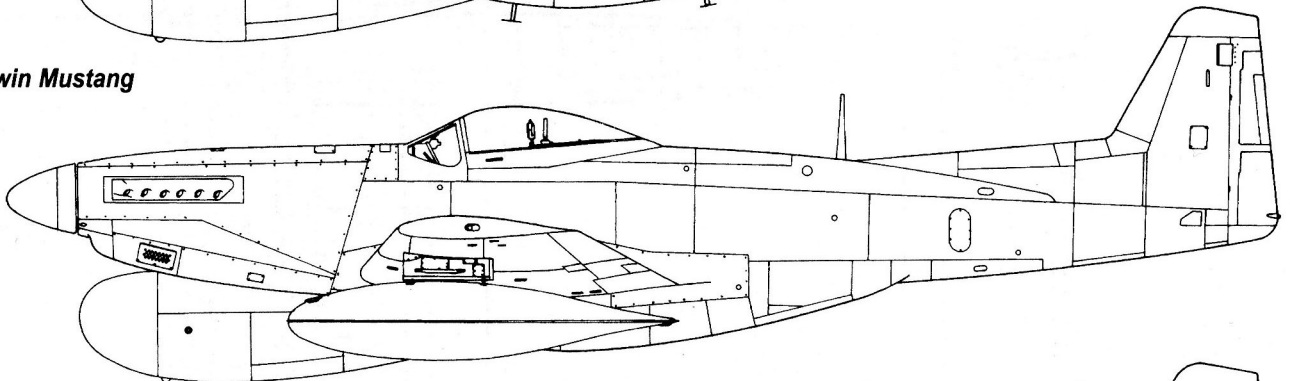
P-82B Twin Mustang



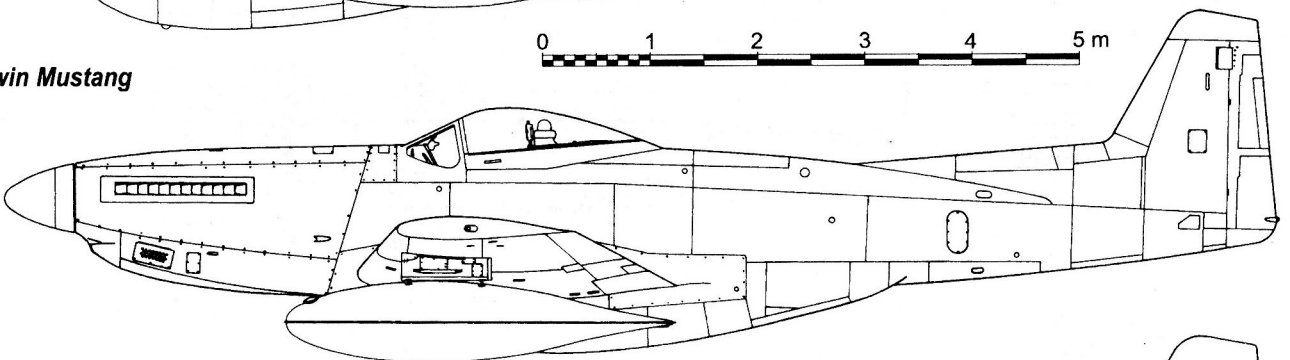
F-82C Twin Mustang



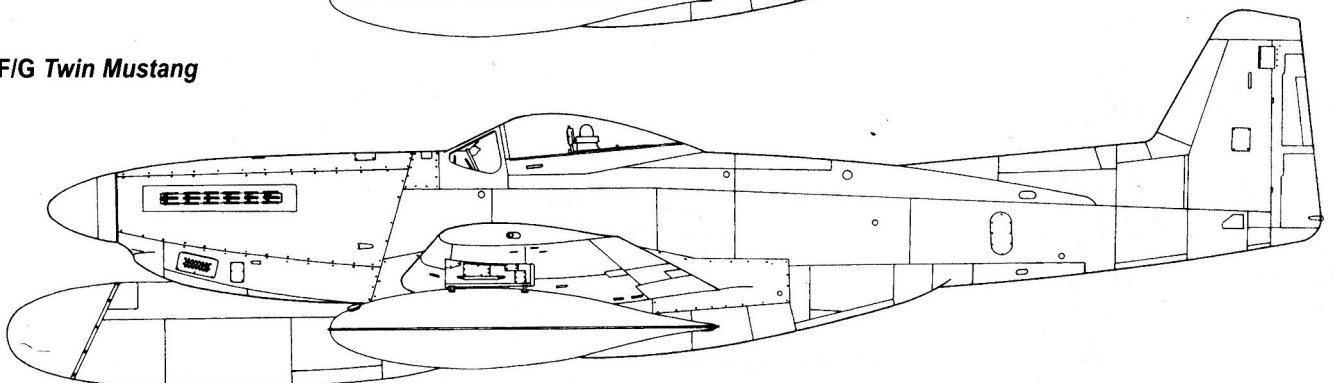
F-82D Twin Mustang



F-82E Twin Mustang



F-82F/G Twin Mustang



Такие же полосы, но шириной 18 дюймов, проходили по концам крыльев.

В конце 1944 года система изменилась. Всю хвостовую часть фюзеляжа за опознавательным знаком стали красить в желтый цвет. Серийный номер не закрашивали, оставляя вокруг него прямоугольник блестящего металла.

325-я истребительная группа «Checkertails»

«Мустанги» поступили в группу в конце мая 1944 года. В группе использовалась нумеричная система тактических номеров. Номера лежали в диапазоне от «00» до «100». Цифры наносили черной краской перед опознавательным знаком. Номера от «00» до «9» присваивали командирским машинам. Номер «00» носил самолет командира группы, подполковника Э.Х. Биверли в период с сентября 1944 по март 1945 года. Эскадрильи имели следующие диапазоны тактических номеров: 317-я - 10...35, 318-я - 40...65, 319-я - 70...95.

Во второй половине 1944 года тактические номера получили кант: в 317-й эскадрилье - красный, а в 318-й и 319-й эскадрильях - желтый. По эстетическим соображениям черным или желтым кантом подчеркивалась полоса быстрой идентификации на носовой части фюзеляжа.

Признаком группы служила черно-желтая клетка, покрывавшая все хвостовое оперение. Квадраты клетки имели сторону 10 дюймов. Ряды клеток выравнивались относительно передней кромки горизонтальных стабилизаторов. Серийный номер закрашивался. Его последние три цифры переносили на фюзеляж на уровень горизонтального стабилизатора. В конце лета 1944 года клеткой стали покрывать и хвостовую часть фюзеляжа вплоть до опознавательных знаков. Граница клетчатой поверхности подчеркивалась черной, желтой или красной полосой.

Место сопряжения горизонтально-го стабилизатора и фюзеляжа оставалось неокрашенным.

Дополнительно самолеты получали желтые полосы у концов крыльев. С лета 1944 года в желтый цвет выкрашивали и концы крыльев. На многих самолетах концы крыльев покрывали клеткой, сторона квадратов которой была в два раза меньше. Клетка встречалась и на крышках главного шасси.

Описанная система обозначений уже находится за гранью разумного. В предельных случаях один самолет украшал до восьмисот желтый и черных квадратов. Можно предположить, что техники 325-й истребительной группы изнывали от безделья, раз были готовы тратить столько времени на, в общем-то, бессмысленное украшательство самолета.

332-я истребительная группа

В состав 332-й истребительной группы входили четыре истребительные эскадрильи. «Мустанги» поступили в часть в мае 1944 года. Признаком группы был целиком выкрашенное в красный цвет хвостовое оперение самолета. Граница проходила по диагонали от антенной мачты до ниши хвостового колеса. Кроме тактического номера, принадлежность к эскадрилье определял цвет триммеров на рулях направления и высоты. Для 99-й эскадрильи цвет был голубой, для 100-й - черный, для 301-й - белый, а для 302-й - желтый. Дополнительно машины 99-й эскадрильи несли на носу три ряда бело-голубой клетки. В 302-й эскадрилье нос самолета был красный с желтыми горизонтальными полосками. Эскадрильи использовали тактические номера в следующих диапазонах: 100-я - 10...39, 301-я - 40...69, 302-я - 70...99. Номера всегда помещались перед опознавательными знаками на фюзеляже. Цвет номеров - черный, иногда имелся красный кант. В 99-й эскадрилье использовали другую систему. Перед опознавательным знаком помещали букву «А» и большего размера цифру. За знаком ставили вторую цифру, того же размера, что и первая. Нумерация начиналась с А0-0, А1-1, А1-2... А1-9, А2-1 и т.д. до А3-9. На машине А0-0 летал командир эскадрильи. Тактические номера А0-1...А0-9 резервировались для самолетов штаба группы.

10-й воздушный флот - Бирма, Индия

О том, как окрашивались «Мустанги» 10-го воздушного флота, известно мало. Помещенные ниже описания созданы по дошедшим до нас фотографиям. Точно известно, что ни один Р-51D в том районе не носил камуфляжа.

1-я авиационная группа - Индия, Бирма

Р-51D без камуфляжа появились в 1-й авиагруппе в мае 1945 года (до того времени группа летала на Р-47). «Мустанги» использовались в 5-й и 6-й истребительных эскадрильях. Камуфляжа на самолетах не было. Отличительным знаком 1-й авиагруппы были пять черных диагональных полос за кабиной вокруг фюзеляжа. Черные тактические номера наносили по обоим бортам ниже кабины. Возможно, что эскадрильи имели тактические номера в следующих диапазонах: 5-я - 1...49, 6-я - 50...99. Черной краской выкрашивали кок винта. Возможно, самолеты имели черные полосы на крыльях. В литературе появлялась информация о том, что в конце 1944 года на килях самолетов 1-й авиагруппы появился черный вопросительный знак.

2-я авиагруппа - Индия, Бирма

Самолеты Р-51D появились в составе 2-й авиагруппы в конце 1944 года. На «Мустанги» группы накладывали широкие 20-дюймовые черные полосы, помещая их на середине размаха горизонтальных стабилизаторов и килей. Полоса на киле была немного уже - 12-дюймов. Поверх полосы наносили большой восклицательный знак, который был заметно больше, чем ширина полосы. Кок винта - черный, в местах прорезей под лопасти винта часто проводили серебристую полосу. Черной также была рама фонаря. На всех Р-51D 2-й авиагруппы изображались черные с двумя изломами молнии. Молнии наносили на обеих поверхностях крыльев слева и справа от полосы быстрой идентификации. Молнии начинались на передней кромке у полосы и по диагонали расходились - одна к фюзеляжу, другая к концу крыла. Еще по одной молнии изображали по бортам фюзеляжа. Молния начиналась под фонарем, а заканчивалась в районе воздуховода радиатора. Черные тактические номера наносили на капот двигателя под выхлопными патрубками. Рядом помещалась эмблема части. В середине 1945 года тактические номера перенесли на киль, на место прежних горизонтальной полосы и восклицательного знака. Вероятно, каждая эскадрилья группы имела свой диапазон тактических номеров: 1-я - 1...49, 2-я - 50...99.

8-я группа фоторазведки - Индия

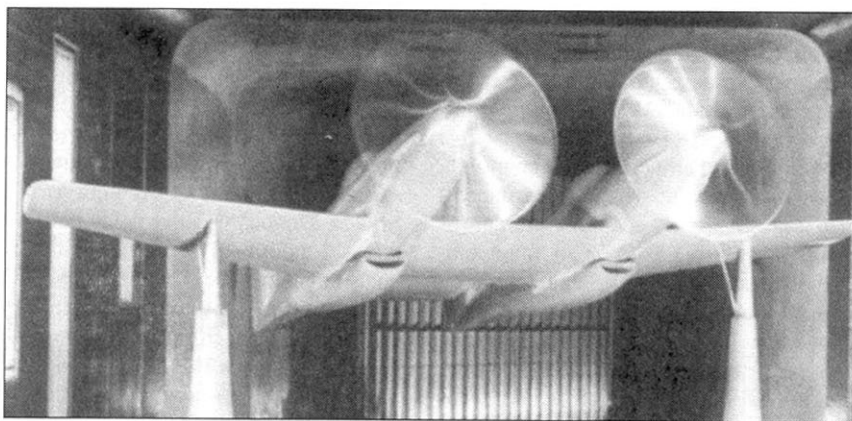
Несколько F-6В действовало в составе 20-й эскадрильи фоторазведки с апреля 1944 года, однако никаких данных об окраске самолетов мы не имеем.

14-й воздушный флот - Китай

В конце 1944 года в составе 14-го воздушного флота действовали три истребительные группы, оснащенные Р-51В и D: 23-я с августа 1942 года, 51-я с октября 1943 года, 311-я с сентября 1944 года.

23-я истребительная группа

Некоторые самолеты группы носили стандартный камуфляж, но большинство машин оставалось неокрашенными. Характерной чертой для машин этой части был заметный разнотон в оформлении. Некоторые машины кроме опознавательного знака и названия не имели даже серийного номера, в то время как другие были полностью закомуфлированы, несли тактический номер и устрашающую акулю пасть. Внешний вид самолетов удалось унифицировать лишь в ноябре 1944 года. Тогда в 23-й группе отказались от камуфляжа и акулих пастей,



Деревянная модель XP-82 в масштабе 1:4 в аэродинамической трубе.

а каждая эскадрилья выработала собственную единую систему обозначений. В 74-й эскадрилье носовую часть машины от кока до кабины выкрашивали в черный цвет, причем кок оставался не окрашенным. Тактические номера помещали на киль. Первоначально, номера эскадрильи находились в диапазоне 40...69, а с середины 1945 года - 10...50. В 75-й эскадрилье в черный цвет красили хвостовую часть фюзеляжа. Граница черного поля проходила по диагонали. На небольшом расстоянии от нее параллельно шла тонкая черная полоса. Граница проходила сразу за опознавательным знаком. Тактические номера наносили белой краской на киль (151...200). В середине 1945 года диапазон изменился (51...199), кроме того, номера перенесли на капот двигателя. На многих самолетах имелась эмблема эскадрильи, которую помещали на фюзеляже перед опознавательными знаками (крылатая акула на фоне голубого круга).

В 76-й эскадрилье обозначения были самые простые. На киле изобра-

жали профиль головы индейца. Ниже, на месте серийного номера, помещался черный тактический номер, лежащий в диапазоне 10...39 (позднее 101...159). Систему обозначений дополняли диагональная линия на хвосте и кок до половины выкрашенный в черный цвет. В состав 23-й истребительной группы также входила 118-я эскадрилья тактической разведки. Разведчики были оригинальнее. Вдоль всего фюзеляжа самолета изображалась черная расширяющаяся молния с оранжевым кантом, излом которой приходился в районе кабины. Маленькие молнии изображались также на концах крыльев и хвостового оперения. Кок винта покрывали три полосы: оранжевая, черная и оранжевая. Черные тактические номера (551...600, позднее 151...200) находились на киле, часто закрывая серийный номер. Всем, кто хотел бы увидеть «Мустанги» этой эскадрильи в бою, мы рекомендуем посмотреть фильм Стивена Спилберга «Империя Солнца». Там есть очень эффектно снятая сцена боя.

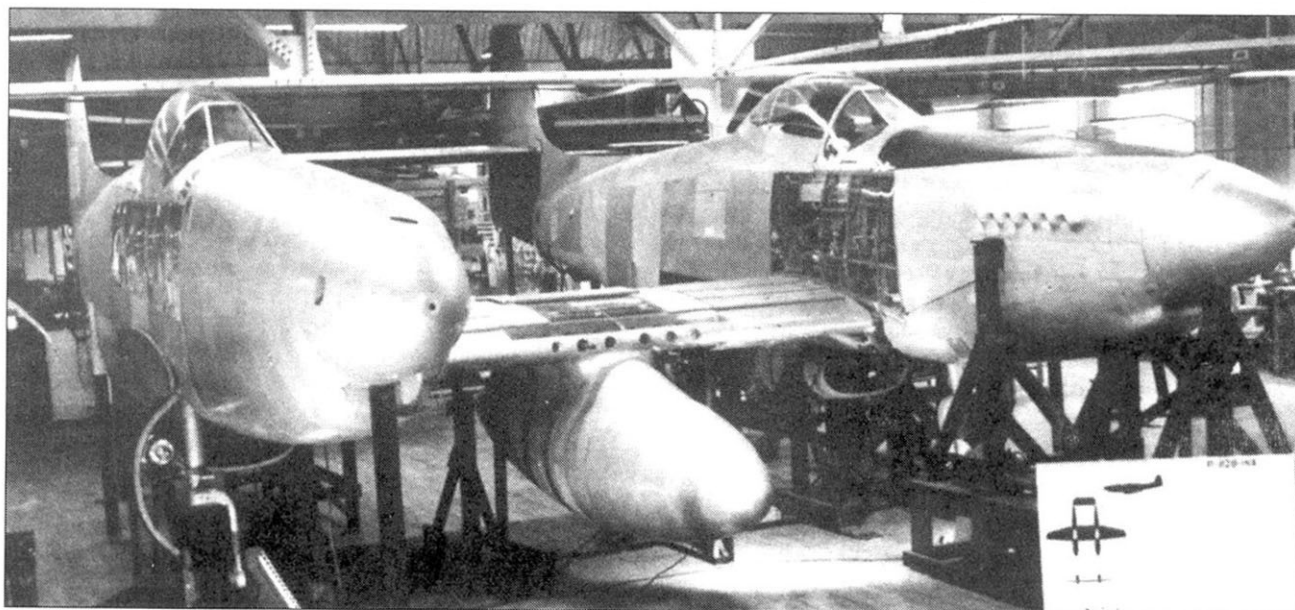
51-я истребительная группа

К тому времени, когда 51-я группа перешла на P-51B, группа уже имела собственную систему обозначений, состоявшую из цветных полос на хвостовом оперении. После того, как самолеты перестали камуфлировать, обозначения слегка изменились.

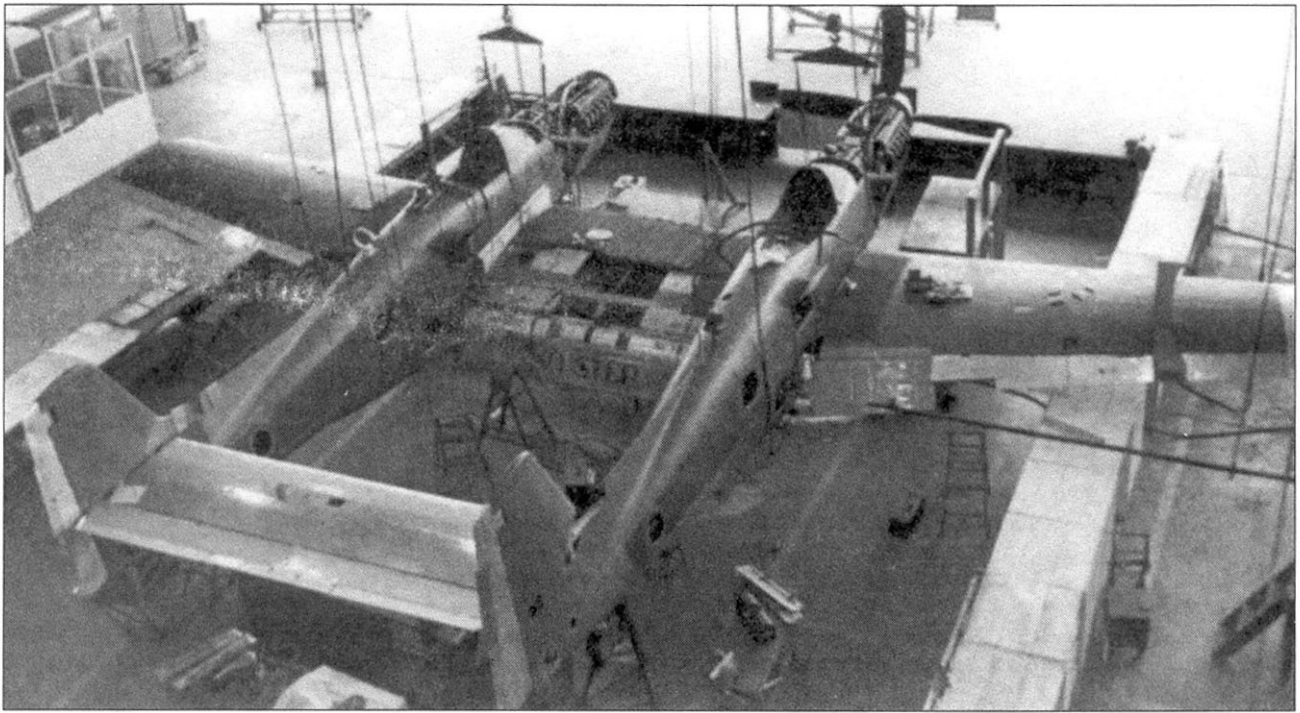
В 16-й истребительной эскадрилье самолеты несли зеленую (или голубую) горизонтальную полосу, на фоне которой помещался тактический номер (201...250). В 25-й эскадрилье самолеты несли две горизонтальные желтые полосы с черным кантом. Между полосами помещался черный (иногда красный) тактический номер (201...250). Кроме того, в этой эскадрилье самолеты часто получали изображение акульей пасти, из-за чего их путали с машинами из 23-й истребительной группы. Командирские самолеты несли желтую диагональную полосу на хвосте. В 26-й эскадрилье хвосты «Мустангов» закрашивали черной клеткой, наподобие 325-й группы, действовавшей в Италии, с той лишь разницей, что светлые поля оставались незакрашенными. Небольшой по размеру тактический номер наносили на борт фюзеляжа перед опознавательными знаками.

311-я истребительная группа

Группа получила P-51C и K в конце 1944 года. Признаками группы служили желтый киль с двумя черными полосами. Направление полос обозначало эскадрилью: 528-я истребительная эскадрилья - по диагонали назад и вниз, 529-я - горизонтально, 530-я - по диагонали вверх и назад. Дополнительно, кок винта выкрашивался в цвет эскадрильи: известен только цвет 529-й эскадрильи - белый. На многих ма-



Макет XP-82.



Первый прототип XP-82 (44-83886), 1 мая 1945 года.

шинах писали серийный номер, помещая его на хвосте тут же за опознавательными знаками. Перед знаком находился тактический номер (1000...1100), выполненный в виде крупных черных цифр.

5-я воздушная армия- Филиппины, Окинава

P-51 с каплевидным фонарем состояли на вооружении двух истребительных групп 5-й воздушной армии: 3-й авиагруппы и 71-й группы тактической разведки. Самолеты поступили в конце 1944 года. Ни одна машина не имела камуфляжа.

Перед высадкой на Филиппинах командование 5-й воздушной армии приказало нанести на фюзеляж и крылья одномоторных самолетов полосы быстрой идентификации шириной 35 дюймов (около 90 см). Первоначально одну полосу наносили на фюзеляж и две - на крылья. Расстояние между полосами на крыльях также равнялось 35 дюймов. Полагалось заливать это пространство белой краской, но на практике этот пункт приказа не выполнялся, за исключением единичных случаев. Полосы с самолетов убрали только после войны.

71-я группа тактической разведки

Первые разведывательные самолеты F-6K поступили на вооружение 82-й эскадрильи тактической разведки. Это случилось в ноябре 1944 года. 110-я эскадрилья получила новые машины в январе 1945 года. Первоначально на самолетах не было полос быстрой идентификации. Полосы появились

лишь в марте 1945 года. До этого самолеты несли на крыльях диагональные полосы цвета эскадрильи: 82-я - желтые, а 110-я - белые (в обоих случаях с черным кантом. После того, как на самолеты нанесли широкие полосы, от диагоналей отказались, оставив цветные метки эскадрильи на коке винта и конце хвостового оперения.

В 82-й эскадрилье переднюю часть кока красили в желтый цвет, а участок с прорезями для лопастей - в черный. Вдоль верхней кромки киля пускали черную линию. Под ней находился желтый с черным кантом тактический номер (40...69). В 110-й эскадрилье применялась та же схема. Верхушка кока была белой, далее следовала черная черта, а участок с прорезями для лопастей оставался неокрашенным. Поверх киля шла белая полоса с черным кантом, ниже черный тактический номер (10...39).

В августе 1945 года группа перебазировалась на остров Дзесима. Система обозначений 82-й эскадрильи претерпела изменения. Полосу с верхушки киля убрали, вместо нее ниже нанесли широкую желтую полосу. Под ней находилась широкая черная полоса, на которой желтыми цифрами проставлялся тактический номер. В 110-й эскадрилье система обозначений осталась прежней. Дополнительно, в 110-й эскадрилье часто изображали эмблему эскадрильи перед опознавательными знаками на борту фюзеляжа. В 82-й эскадрилье эмблемы встречались гораздо реже.

35-я истребительная группа

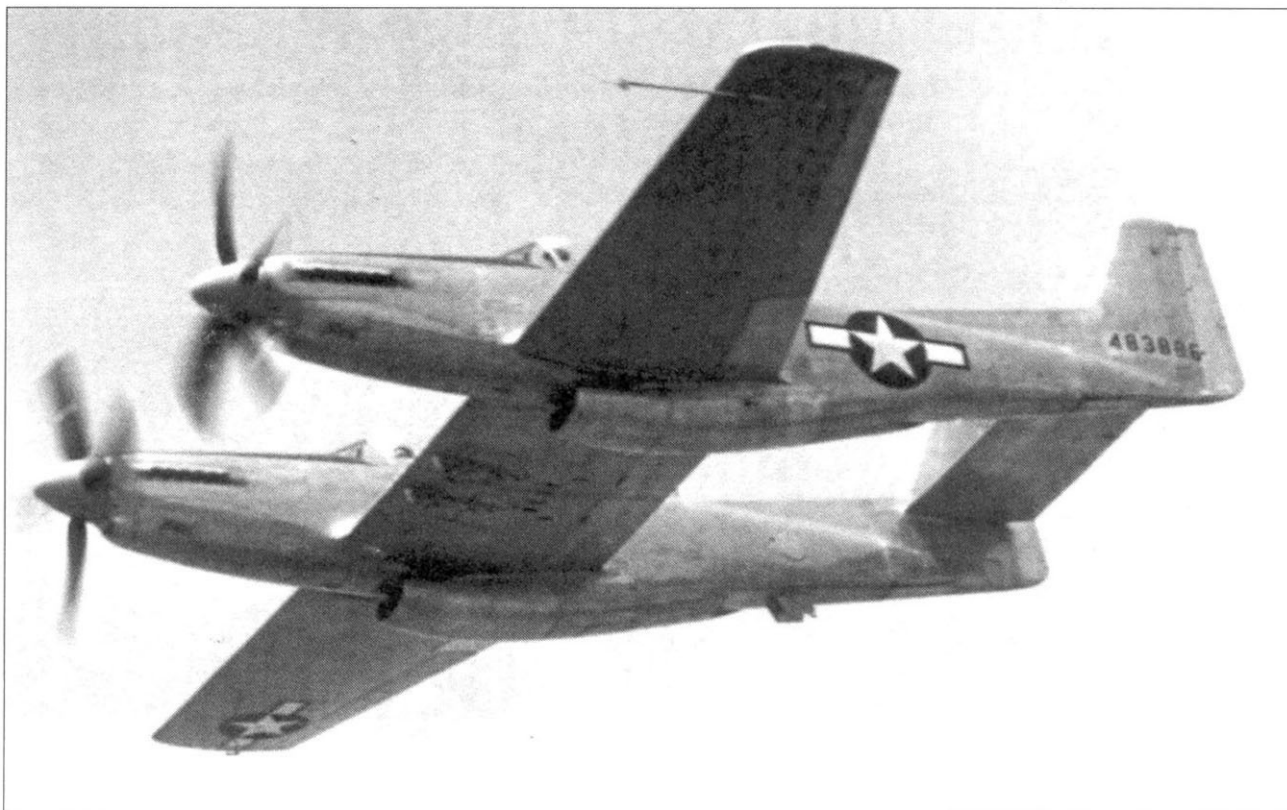
Переход с P-47 на P-51 длился два месяца и завершился в марте 1945 года.

Признаком 35-й истребительной группы были 13 горизонтальных бело-красных полосок плюс синяя вертикальная полоса на руле направления. На остальной части киля находилась горизонтальная белая полоса с черным кантом (или только черный кант). Между кантами вписывался тактический номер: 39-я эскадрилья - 10...39 (черный), 40-я эскадрилья - 40...69 (красный) и 41-я эскадрилья - 70...99 (черный). Кок винта цветной: 39-я эскадрилья - голубой, 40-я - красный, 41-я - желтый. В 39-й и 41-й эскадрильях дополнительная цветная полоса проходила в носовой части капота. Полоса имела такую форму, что вместе с цветным коком давала форму тюльпана. Вершина бокового «лепестка» касалась первого выхлопного патрубка.

348-я истребительная группа

Группа получила P-51K и D в январе 1945 года. Освоение пилотами новых машин продолжалось до марта. Эскадрильи группы различались цветом кока и горизонтальной полосы на неподвижной части киля. Полоса имела разрыв, в который вписывался серийный номер. На саму полосу наносили тактический номер, причем цифры писали по вертикали, одна над другой. На темном фоне цифры были белые, на светлом - черные.

В 340-й истребительной эскадрилье диапазон тактических номеров сперва 1...25, а с середины 1945 года 10...35, цвет красный. 341-я эскадрилья - 26...50, 40...69, желтый, 342-я эскадрилья - 51...75, 70...99, голубой, 469-я эскадрилья - 101...129. Самолеты шта-



Первый прототип XP-82 (44-83886) во время первого полета, 16 июня 1945 года. Испытания этой машины приостановили из-за серьезных аэродинамических проблем, связанных с интерференцией двух винтов, вращавшихся навстречу друг другу.

ба группы имели четыре полосы равной ширины цветов эскадрилий группы. Дополнительно у «Мустангов» группы (исключая 460-ю эскадрилью) на руле направления были бело-красные полосы.

3-я авиагруппа

Группа располагала P-51D с декабря 1944 года. Отличительным знаком группы был синий киль, покрашенный выше серийного номера. На синем поле помещалась желтая литера, когда буквы кончились, использовались и цифры. В 3-й эскадрильи кок голубого цвета, а в 4-й - красный, но только до лопастей.

7-й и 20-й воздушные флоты - Иводзима

Все «Мустанги» 7-го воздушного флота находились в составе двух истребительных групп, до конца войны базировавшихся на Иводзиме и тактически подчинявшихся штабу 20-го воздушного флота. Самолеты не имели камуфляжа.

15-я истребительная группа (7-й флот)

Получила P-51D в ноябре 1944 года, на Иводзиме базировалась с 6 марта 1945 года. Каждая эскадрилья группы имела характерные обозначения. 45-я эскадрилья - на обеих сторонах крыльев и хвостового оперения

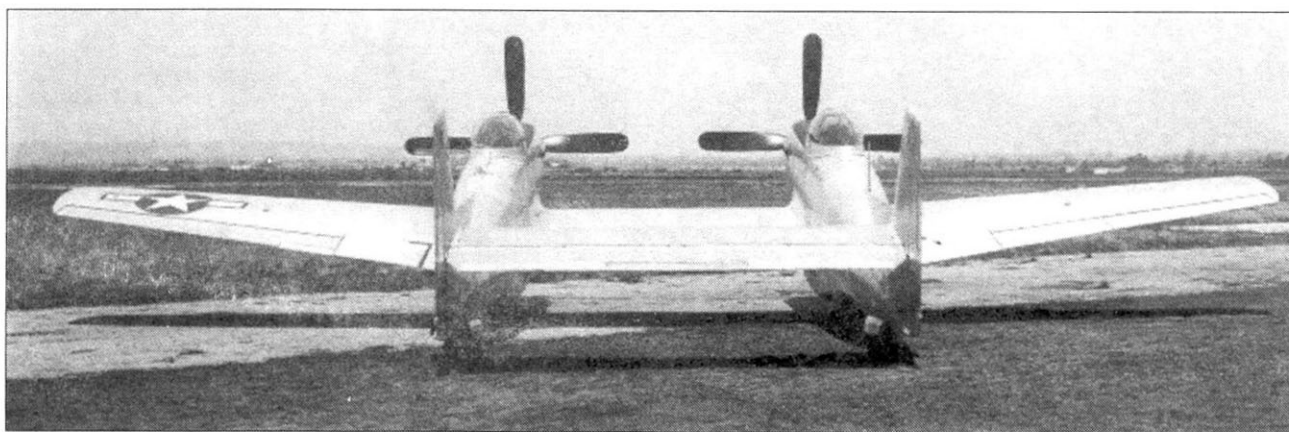
диагональные зеленые полосы шириной 35 дюйма с черными кантами шириной 5 дюймов. На киле полоса проходила назад и вниз, не закрывая при этом серийный номер. На крыльях и горизонтальном стабилизаторе полосы начинались в ближнем к фюзеляжу переднем углу и шли к дальнему заднему углу. На нижних поверхностях крыльев в полосе имелся разрыв там, где она проходила через щиток шасси. Кок винта покрашен в три полосы: зеленая, черная и зеленая.

На многих самолетах на боках капота помещалась эмблема части.

Особенностью 47-й истребительной эскадрильи были черные (около 20 дюймов шириной) полосы с желтым



Этот же самолет до устранения проблемы, о чем свидетельствует угол атаки обоих винтов.



XP-82, вид сзади.

кантом, проходившие на середине размаха крыльев и горизонтальных стабилизаторов, а также по хвостовой части фюзеляжа сразу за опознавательными знаками. Дополнительно на киле изображался треугольник вершиной вниз, а кок делился тремя полосами: желтой, черной и желтой.

78-я эскадрилья отличалась выкрашенными в желтый цвет концами крыльев и хвостового оперения. По краю желтого поля шла черная полоса, причем ширина полосы равнялась ширине поля. На крыле полоса касалась опознавательного знака. Кок до лопастей желтый, далее шла черная полоса. Передняя часть капота до первого выхлопного патрубка также черная. У

некоторых самолетов черные полосы оказались покрашены желтой краской, как на крыльях, так и на коке винта. Вероятно это объясняется тем, что 78-я группа базировалась на одном острове с 21-й истребительной группой, где использовалась аналогичные черные знаки.

На многих самолетах 78-й группы на борту фюзеляжа под кабиной помещалась эмблема части - голова кобры на фоне голубого круга с толстым желтым кантом.

Кроме того, все самолеты, базировавшиеся на Иводзиме, имели тактические номера, которые располагались на точно определенном участке фюзеляжа - перед опознавательным знаком.

За эскадрильями 15-й группы были закреплены следующие диапазоны: 45-я эскадрилья - 50...99, 46-я эскадрилья - 150...199, 78-я эскадрилья - 100...149.

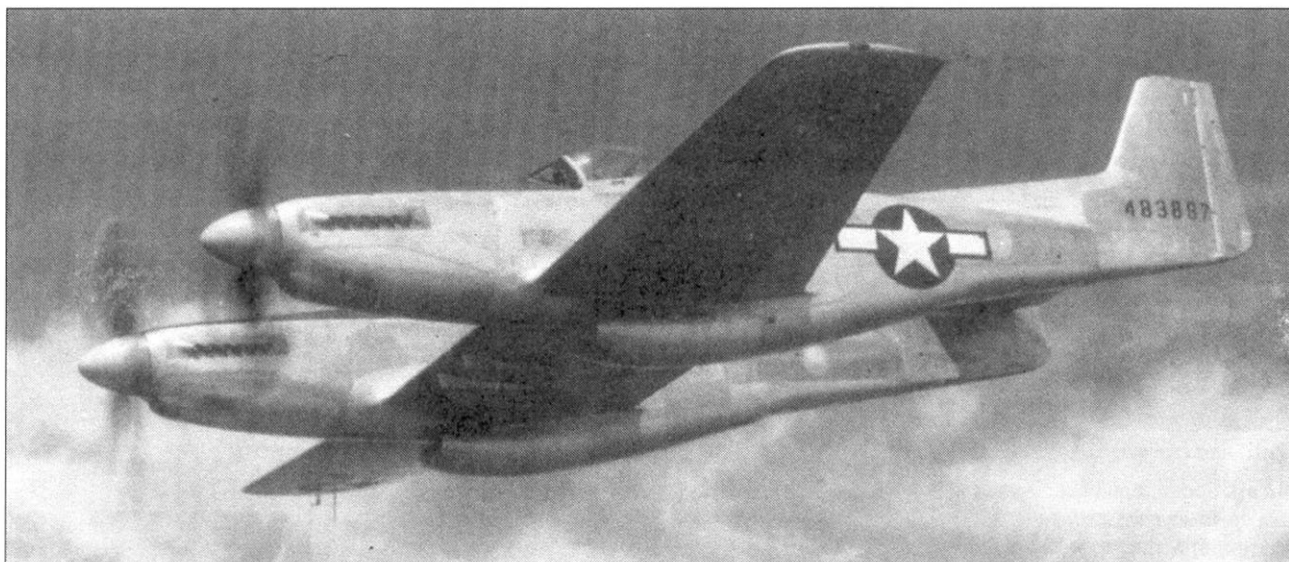
21-я истребительная группа (7-й флот)

Группа получила P-51D в январе 1945 года, на Иводзиме с 14 марта 1945 года.

Обозначения в группе были едиными для всех эскадрилий и отличались между собой лишь палитрой. Цветом эскадрильи выкрашивались концы крыльев и кока, цветные поля получали черную обводку. Кроме того, на хвостовом оперении имелась широкая горизонтальная полоса, также имеющая черный кант. Переднюю часть ка-



Второй XP-82 (44-83887) в Инглвуде, август 1945 года. Винты вращаются в разных направлениях, что видно по углам атаки лопастей.



Второй XP-82 в полете.

пота красили в цвет, контрастирующий с цветом кока винта. Каждая эскадрилья имела свой диапазон тактических номеров: 46-я - 200...249, голубой, 72-я - 250...299, жёлтый, 531-я - 300...349, белый.

506-я истребительная группа (20-й флот)

Это была единственная группа 20-го воздушного флота, оснащенная P-51D. На Иводзиме группа базировалась с апреля 1945 года. Отличительными признаками группы служили диагональные полосы шириной около 5 дюймов цвета эскадрильи на хвостовой части фюзеляжа. При этом на рулях высоты и направления полосы не заходили. Полосы ограничивались вертикальной линией той же толщины,

проходящей сразу за опознавательным знаком. На горизонтальном стабилизаторе полосы расходились по направлению назад и кнаружи. Серийный номер на закрашивали. Промежутки между полосами равнялись ширине самих полос.

В конце мая 1945 года эту систему посчитали слишком трудоемкой, поэтому вместо полос краской заливали всю хвостовую часть самолета, исключая рули. Цвета эскадрилий были следующие: 457-я - сначала красный, потом зеленый (500...549), 458-я - голубой (550...599), 462-я - желтый (600...649).

Выше была описана окраска всех американских частей первого эшелона, оснащенных «Мустангами». Однако следует иметь в виду, что истребители

P-51 состояли на вооружении многих учебных частей и частей территориальной обороны, дислоцированных в Соединенных Штатах. Но у этих частей не было каких-либо особых цветных меток.

Во время войны несколько сотен «Мустангов» получили другие обозначения, так как поступили на вооружение национальных частей в составе RAF и USAAF.

В 1945 году французские «Мустанги» получили красно-бело-синие кокарды, а китайская 11-я истребительная группа использовала бело-голубое солнце Гоминьдана и такого же цвета полосы на руле направления.

В самом конце войны P-51 поступили на вооружение некоторых частей RAAF, действующих на юге Тихого океана. Самолеты получили сине-белые кокарды и черные кодовые обозначения эскадрилий по образцу RAF. По меньшей мере один P-51B был захвачен немцами и получил немецкие кресты и свастики. В 1942 году Советский Союз получил несколько «Мустангов», однако их использовали только для испытаний. Советские «Мустанги» получили стандартный зеленый камуфляж и красные звезды.

Другие обозначения

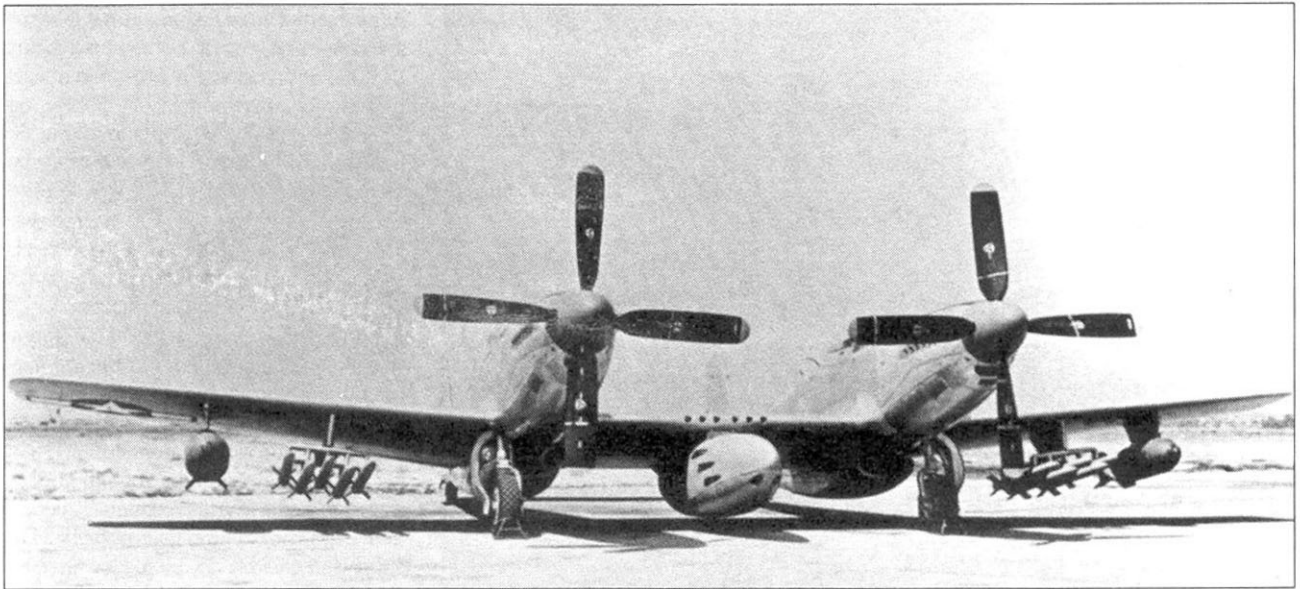
В USAAF стало традицией в годы войны давать самолетам собственные имена. Эти имена по-разному писали на самолете, обычно на капоте двигателя. Стиль и качество надписи определялись только вкусом пилота и твердостью руки его техника.

Обычно в рамках одной эскадрильи надписи были похожи друг на друга, что говорит о том, что их делал один и тот же человек.

В USAAF даже появилась каста солдат, которые специализировались в



Летчики-испытатели фирмы North American Aviation: Эд Верджис, Джордж Уэли, Джим Ниссен и Джордж Кребс - перед вторым прототипом XP-82. Винты этой машины вращались в разных направлениях.

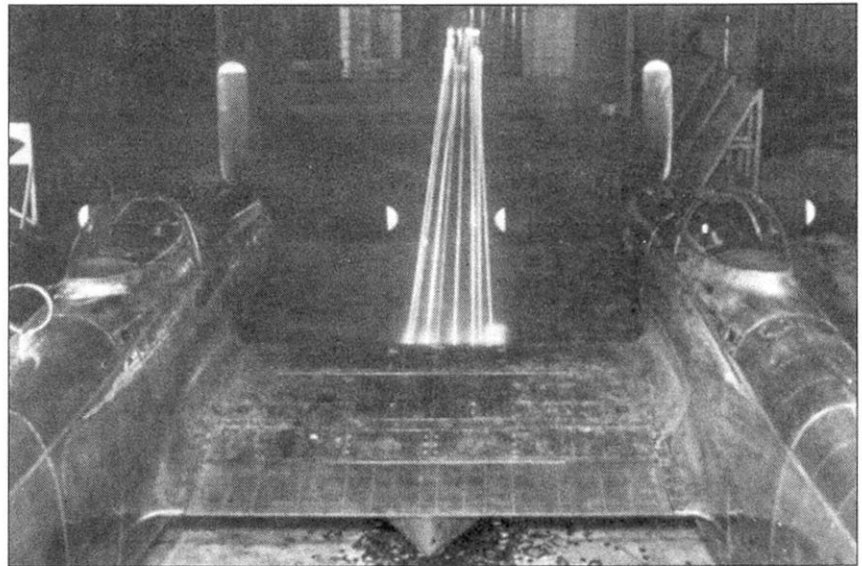


Второй XP-82 в полном вооружении: шесть 12,7-мм пулеметов в центроплане, еще восемь 12,7-мм пулеметов в подвесном контейнере под центропланом, десять неуправляемых 127-мм ракет и две 500-фунтовые бомбы.

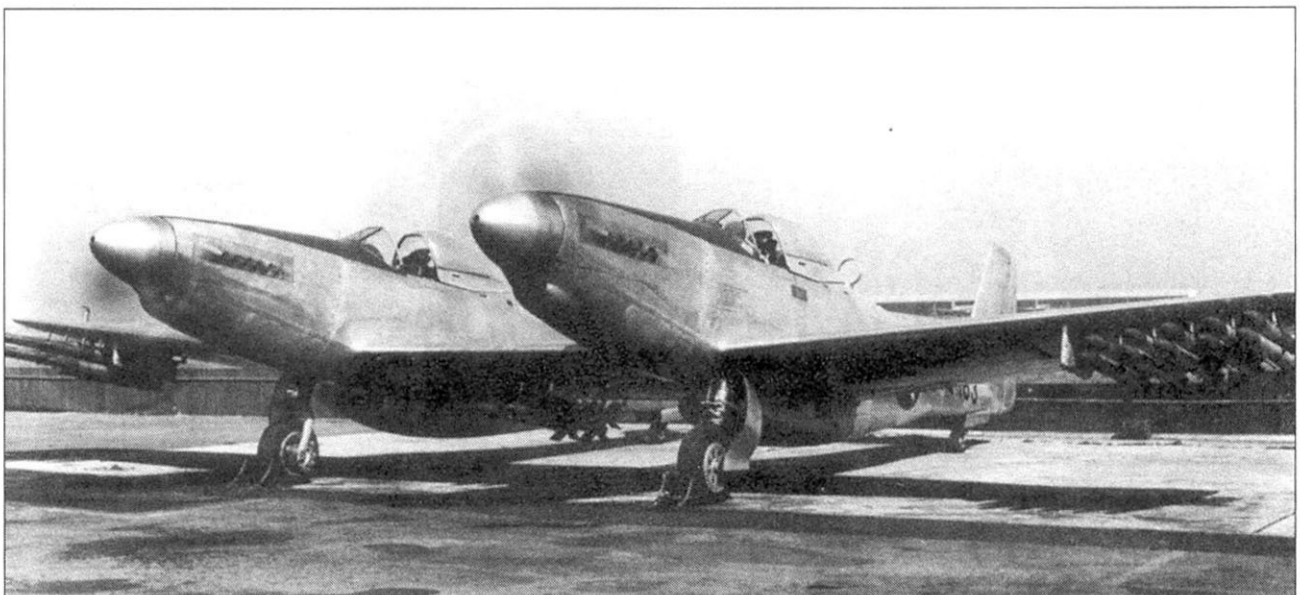
области «ноуз-арта». Эти художники ездили по частям, выполняя прихоти пилотов.

Практически каждый «Мустанг» имел какую-то надпись на капоте. Найти «неподписанный» истребитель было не легче, чем бомбардировщик без рисунка голой девицы. Впрочем, девок рисовали и на истребителях, но гораздо реже. Другим обычаем было отмечать на борту самолета воздушные победы. Обычно победы (или вылеты на бомбардировку) отмечали в районе кабины, иногда отметки переносили на капот.

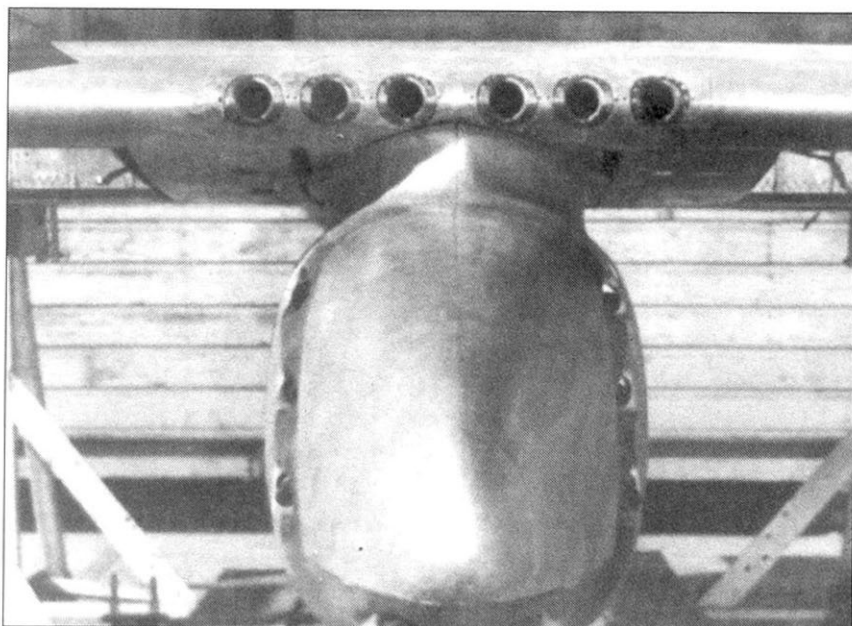
Для пилотов P-51D излюбленным местом для обозначений побед служила рама фонаря. Победы в Европе чаще всего обозначали крестами или свастиками, а на Тихом океане победы обозначали маленьким флажком императорского флота. Кроме того, изредка



Пробные стрельбы из 14 пулеметов. Видны выброшенные гильзы.



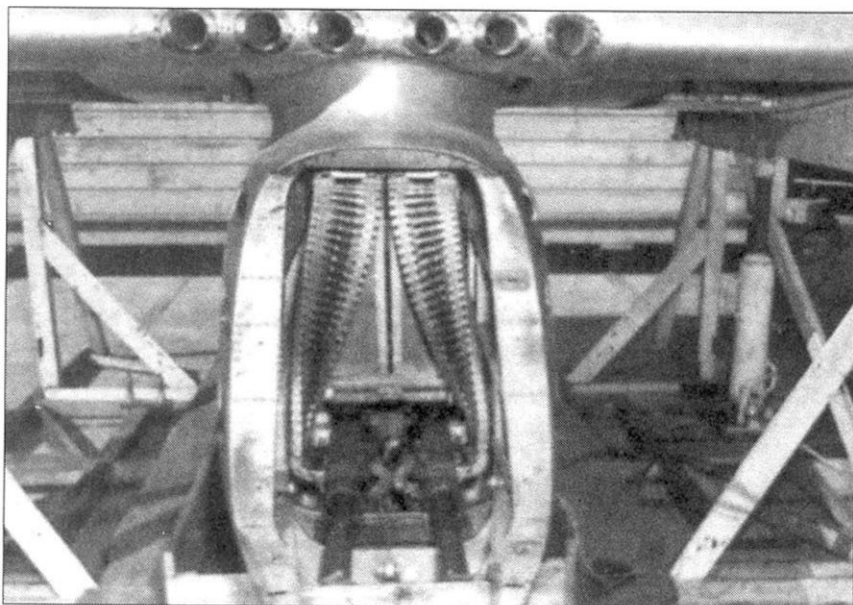
P-82B (44-65163). Под центропланом подвешено пять ракет. Еще двадцать ракет подвешено под консолями.



Подвесной контейнер с восемью 12,7-мм пулеметами под центропланом F-82E. Выше видны шесть штатных пулеметов того же калибра.



Контейнеры с боеприпасами к пулеметам.



Разводка пулеметных лент внутри контейнера.

использовали изображения флагов крестов, государственного флага Рейха, изображение Железного креста в полной или упрощенной форме, белой свастики на фоне черного или белого прямоугольника, черной свастики на фоне белого круга, или черной или белой свастики без фона. Еще реже встречались силуэты самолетов, а также изображение орла со свастикой в лапах. Список знаков можно продолжить.

Здесь следует сделать небольшое отступление. В большинстве случаев число знаков на фюзеляже в два или больше раз превышало число подтвержденных сбитых самолетов. Этими знаками обозначали не только победы в воздухе, но и уничтоженные на земле самолеты, вероятные победы. Поэтому на самолетах рядовых пилотов можно было увидеть до 12 отметок.

В RAF действовала другая система обозначений. Подтвержденные и вероятные победы отмечались по-разному, а самолеты, уничтоженные на земле, не отмечались никак. Вылеты на бомбардировки обозначались небольшим силуэтом бомбы. Сбитые «Фау-1», уничтоженные поезда, грузовики и даже маленькие суда - все обозначалось соответствующим символом.

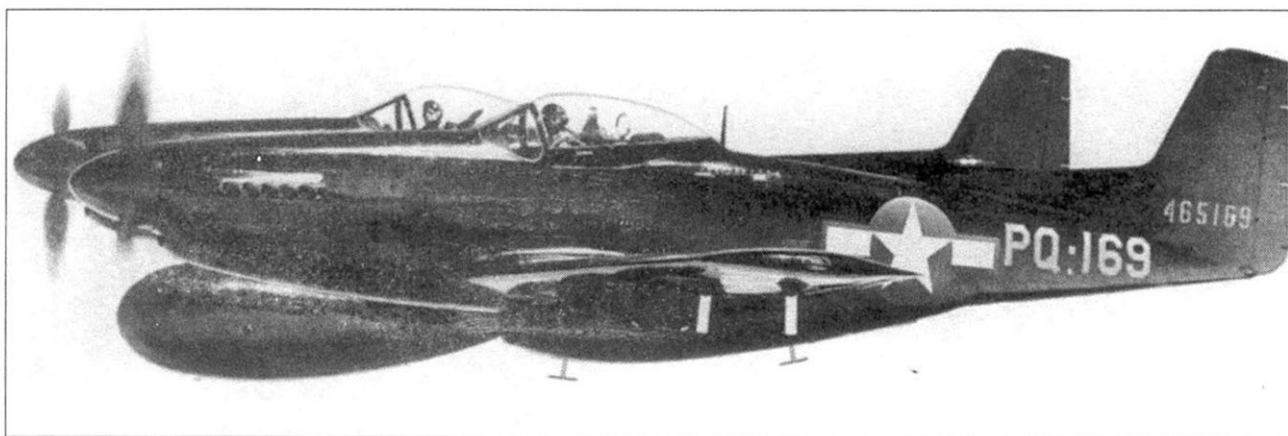
В разведывательных частях вылеты отмечали изображением бинокля, фотокамеры или глаза. Вылет на расчистку воздушного пространства обозначался метлой. Значение таких символов, как зонтик или метла щетиной вверх, неизвестно. На некоторых Р-51 можно было заметить среди знаков побед и американские флажки - особенно циничные пилоты отмечали и ошибочно сбитые самолеты.

Другим правилом, принятым в USAAF, было писать на самолете имя пилота и техников: главного механика, оружейника и помощника. Наиболее подробная система практиковалась в 357-й и 55-й группах. На Р-51D имя пилота указывалось на раме фонаря, а имена механиков - на фюзеляже.

Эксплуатационные надписи

Как и любой другой самолет, Р-51 имел множество эксплуатационных надписей, сделанных еще на заводе. На наружной обшивке самолета имелось около ста надписей, не меньше их находилось внутри кабины. Надписи делались желтой краской по темному фону или черной краской по неокрашенному металлу.

Самые важные надписи, например, октановое число топлива, были красного цвета, также как и пробки топливных горловин. Некоторые надписи, например «NO STEP», несколько раз повторялись на одном и том же самолете.



Существовавший в единственном экземпляре P-82C (44-65169) с большой гондолой радара SCR-720 под центропланом. Машину, переделанную из серийного P-82B, облетали 27 марта 1946 года.

Тип самолета указывался на левом борту за двигателем над верхней кромкой крыла. Надпись делалась черными буквами. Если самолет проходил переделку в полевой мастерской или еще на заводе, то рядом с названием ставился белый или черный крестик, или увеличивался номер модификации. Например, P-51B-5-NA мог стать P-51B-7-NA. На всех снимаемых частях обшивки помещались четыре последние цифры серийного номера. Однако расположение этих цифр заметно колебалось от серии к серии. У самолетов некоторых серий подобные обозначения имелись только на крышках капота.

В случае, когда самолет получал камуфляж в полевых условиях, самые важные надписи сохраняли, прикрывая их на время малярных работ куском бумаги. Остальные надписи терялись под слоем краски.

Независимо от серии и места сборки, в кабине надписи делались по общему шаблону. На первых машинах P-51D-5-NA номер модели выбивался на листе обшивки, а затем обводился по трафарету.

Послевоенная окраска

После прекращения боевых действий в Европе на машинах 8-го и 9-го воздушных флотов на нижнюю поверхность левого крыла нанесли черные кодовые буквы, как на фюзеляже. Постепенно начали появляться декоративные элементы. Некоторые части включили в состав американских оккупационных войск, но большинство групп перебазировалось в Штаты. Там многие группы расформировали, а старые модификации истребителей (P-51A, B и C) отправили на слом.

В конце 1945 года на вооружение приняли новую модификацию «Мустанга» - P-51H. Этими машинами оснастили 56-ю и 57-ю истребительные

группы 11-го воздушного флота, дислоцированного на Аляске. Машины P-51H никогда не камуфлировали. В 56-й группе на киле помещали тактический номер, а 57-я группа использовала английский двухбуквенный код.

В ноябре 1945 года ввели новую идентификационную систему (так называемую Buzz Numbers). Система состояла из двух букв и трех цифр. Буквы означали тип машины, а цифры представляли собой конец серийного номера самолета. Для P-51 буквенный код был FF, а для F-6 - RF. Номера наносили на оба борта в районе кабины, а также на нижнюю сторону левого и верхнюю сторону правого крыла. Эту систему первыми внедрили в частях, дислоцированных в США. Оккупационные части в Европе и Японии получили Buzz Numbers лишь в конце 1947 года. К тому времени система уже успела претерпеть некоторые изменения.

В марте 1944 года начался длительный и сложный процесс реорганизации USAAF. Описание реорганизации никак не относится с темой настоящего издания. Непосредственного влияния на окраску P-51 реорганизация не оказала.

14 января 1947 года в предпоследний раз изменилось изображение опознавательного знака (поправка № 2 к AN-I-9b). На белой горизонтальной полосе добавилась тонкая красная линия шириной 1/8 ширины луча. 26 сентября 1947 года поправка № 3 увеличила ширину красной полосы до 1/3 от ширины белой полосы, на фоне которой полоса находилась. В таком виде знак существует до наших дней.

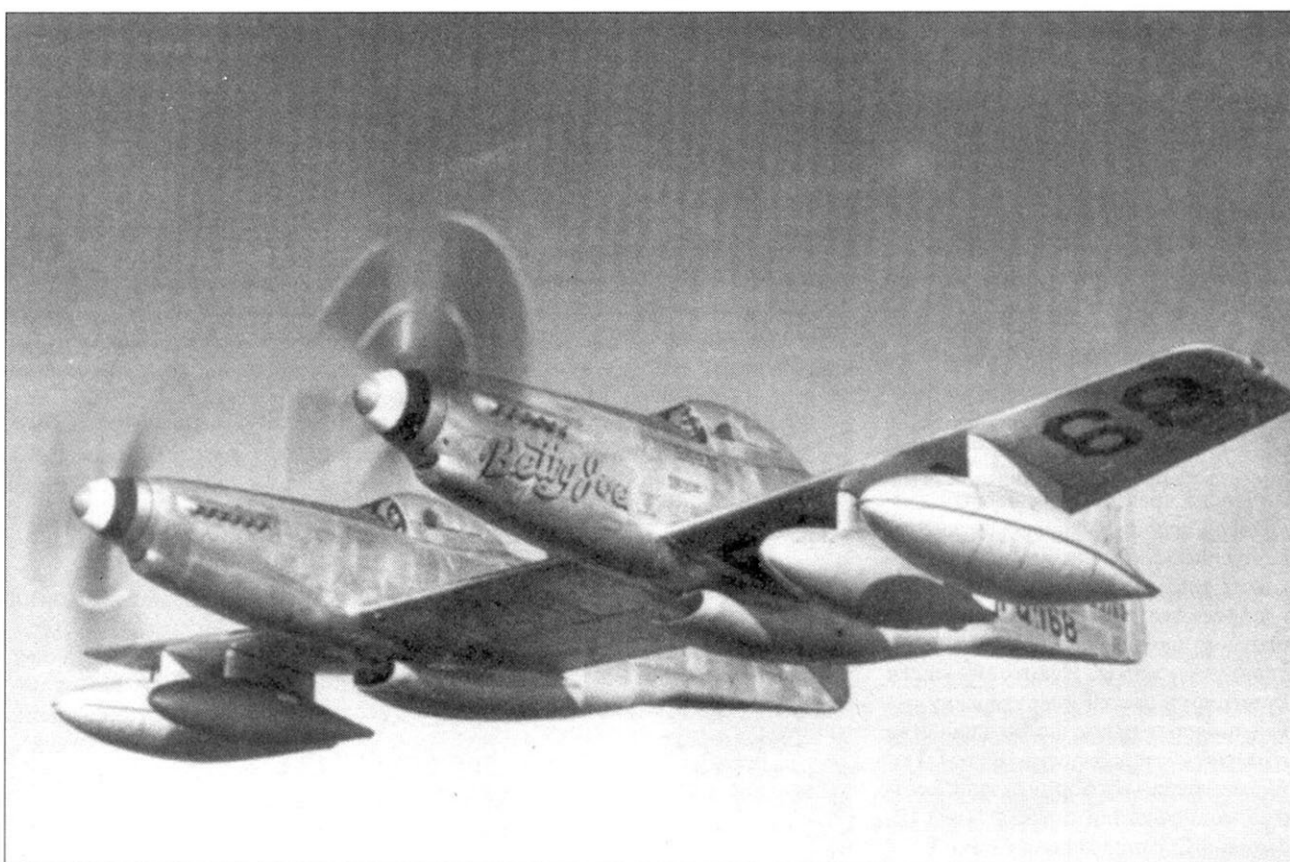
В июле 1947 года началось новое сокращение и реорганизация ВВС США. 18 сентября 1947 года вместо USAAF, связанного с сухопутными войсками, авиация выделилась в отдельный род войск - USAF (United States Air Force). Дополнительно формировалась авиационная национальная гвардия - Air National Guard (ANG).

В ANG передали почти все P-51H, а также большую часть D и K. самолеты национальной гвардии несли аббревиатуру ANG, всегда расположенную слева от опознавательного знака. Справа от знака наносилось двухбуквенное сокращение названия штата, в котором действовала часть. На нижней стороне левого и верхней стороне правого крыла также помещалась аббревиатура ANG вместе с тремя последними цифрами серийного номера. Еще одну надпись ANG помещали на киле, выше серийного номера. Размер и стиль цифр совпадал со стилем и размером букв аббревиатуры.

Цветные элементы на самолетах Национальной Гвардии ограничивались коком винта, а также концов крыльев и хвостового оперения. Наиболее развитая система цветных меток была у Национальной Гвардии штатов Массачусетс, Техас, Миннесота, Южная Дакота и Западная Виржиния. 167-я истребительно-бомбардировочная эскадрилья Национальной Гвардии Западной Виржинии использовала ту же цветовую схему, что и 352-я истребительная группа 8-го воздушного флота.

У тех P-51D, что остались на вооружении частей USAF, номера Buzz Numbers на крыльях заменили надписью USAF, сделанной крупными черными буквами. Над серийным номером нанесли надпись мелкими буквами U.S. AIR FORCE. Эти изменения постепенно вводились как в частях на территории США, так и за границей.

В 1948 году в составе 27-го крыла истребительного сопровождения (Fighter Escort Wing - FEW) появилась последняя модификация «Мустанга» - P-82 «Twin Mustang». Этому типу соответствовал код FQ. Первые P-82E не несли камуфляжа. Их обозначение заключалось в цветных коках и противобликовых полосах перед кабинами. В голубой цвет выкрашивали нижние поверхности капотов. Граница цвет-



Три снимка P-82 «Twin Mustang», совершившего беспересадочный перелет из Гонолулу (Гавайи) в Нью-Йорк в феврале 1947 года. Пилотировал самолет подполковник Боб Такер, второй пилот, лейтенант Джонни Ард. Самолет носил имя «Betty Jo» в честь жены Такера. Из-за спешки, надпись сделали неправильно, написав «Джо» (мужское имя) вместо «Дж». На последней фотографии ошибка уже исправлена.



ной области по параболе проходила от крыла к коку винта в районе выхлопных патрубков. На хвостовом оперении имелись горизонтальные полосы цвета эскадрильи. Концы крыльев могли быть красные, белые или голубые.

Следующие модификации P-82 получили ночной камуфляж. Вся поверхность самолета покрывалась черной блестящей краской Gloss Black 515 (ANA Bulletin No. 166 от 4 декабря 1943 года). Buzz Numbers, серийный номер и эксплуатационные надписи выполнялись красной краской (Insignia Red).

Корея, 1950 год

F-51, которые участвовали в войне в Корее, носили типичное для того времени обозначение, дополненное нестандартными элементами, как это часто бывает во время войны. Любопытно выглядели самолеты 18-й истребительно-бомбардировочной группы и 45-й эскадрильи тактической разведки. 18-я группа изображала на истребителях большие красные пасти (сложенные в улыбку) с редкими зубами. В 45-й эскадрилье цветные метки наносили на кок винта и концы крыльев и хвостового оперения. Метка представляла собой черный фон с белым горохом.

На F-82 использовался стандартный черный камуфляж. В 68-й эскадрилье на киле помещалась эмблема части.

В других армиях, входящих в силы ООН, не отмечено каких-либо особых видов окраски. Находившиеся на их вооружении «Мустанги» несли только опознавательные знаки и скромный тактический номер.

Заключение

После Второй Мировой войны истребитель P-51D «Mustang» экспортировался во многие страны мира. Однако в

большинстве из них единственными цветными элементами были опознавательные знаки и тактический номер.

В 1950 году австралийские «Мустанги» отличались от английских или новозеландских только серийным номером. В RAF использовались номера из двух букв и трех цифр, в RAAF - из буквы и четырех цифр, а RNZ AF - буквы NZ и четыре цифры. Опознавательные знаки Содружества были одинаковы. Камуфляж использовали только в Израиле, Боливии и Доминиканской Республике.

Обязательным элементом доминиканских «Мустангов» стала акулька пасть. Оформленные таким образом «Мустанги» находились на вооружении доминиканских ВВС до 1974 года.

В настоящее время большое число «Мустангов» находится в руках частных любителей авиации. Многие из новых владельцев стараются насколько возможно воссоздать окраску машин известных асов, часто допуская грубые неточности. Другие перекрашивают истребители по своему усмотрению. Не будем их осуждать за это,

ведь благодаря их усилиям замечательные машины продолжают летать, как и 50 лет назад!

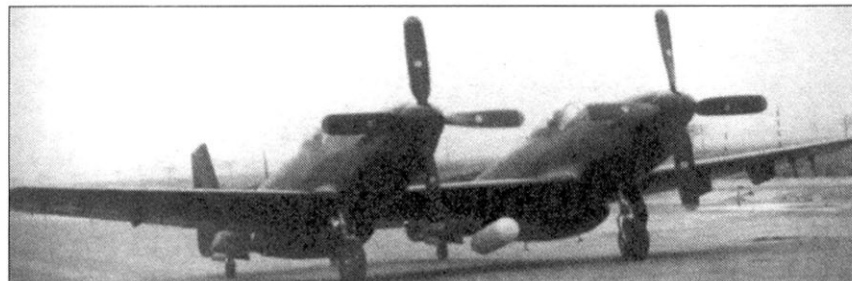
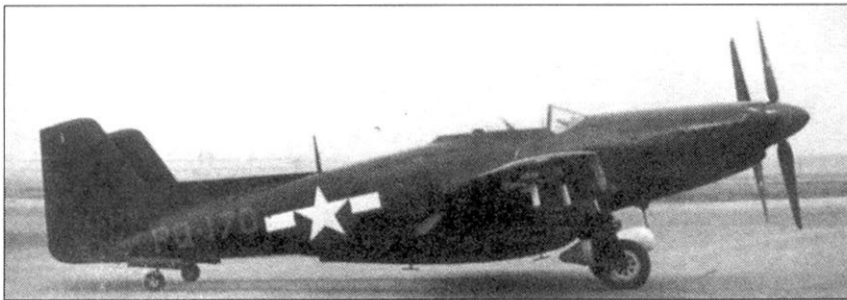
P-82 Twin Mustang

В 1943 году американская авиация достигла своего апогея. Фирма North American переживала свои лучшие дни. На заводе в Инглвуде работало 25068 человек, еще 59539 человек трудились на заводах в Далласе и Канзас-Сити. Фирма выпускала истребителей, бомбардировщиков и учебных самолетов больше, чем любая другая авиастроительная фирма США. Казалось бы, что такое положение позволяет гнать серию уже опробованных самолетов, не вдаваясь в дорогостоящие попытки создать что-то новое. Однако все было по-другому.

21 октября 1943 года Эдгар Шмюд пригласил к себе своего зама Юлиуса Г. Виллеппика и ведущего конструктора Говарда А. Эванса, чтобы рассказать им о своей новой идее: создать двухмоторный истребитель необычной конструкции. Вместо традиционного



«Betty Jo» в полете над территорией США. Буквы PQ на борту обозначают тип «Twin Mustang», а цифры 168 - последние три цифры серийного номера. В 1947 году, после того, как в USAF истребители вместо буквы «P» стали обозначаться буквой «F», код изменили на FQ.



P-83B (44-65170), переделанный в P-82D. Самолет оснащался малым контейнером с радаром AN/APS-4, подвешенным под центропланом.

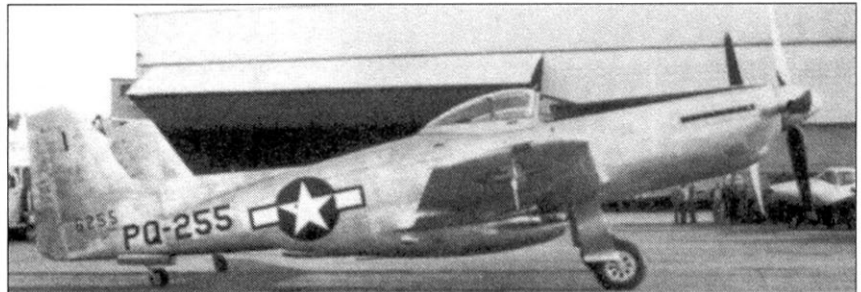
для тех времен самолета с центральным фюзеляжем и винтами в мотогондолах, Шмюд предложил соединить общим крылом и хвостовым оперением два стандартных фюзеляжа. В общем, идея была не слишком нова. В гитлеровской Германии к тому времени уже были He-111Z и Me 109Z, созданные путем спаривания двух бомбардировщиков He-111 и истребителей Me-109, соответственно. Как вспоминал сам Шмюд, идея двухфюзеляжного самолета появилась у него в 1935 году, когда он со своими друзьями математиком Уордом Биманом и летчиком-испытателем Полом Белфором работали над проектом дешевого учебного самолета, легкого истребителя и двухфюзеляжного истребителя дальнего радиуса действия, пытаясь безуспешно заинтересовать ими американскую промышленность. Дач Киндел-

бергер одобрил планы Шмюда и проект получил обозначение RD-1120. Затратив 712 человеко-часов, конструкторы North American к концу года разработали предварительный проект, который мог бы заинтересовать военных. 5 января 1944 года проект передали в военное министерство. Через два дня на завод North American прибыл генерал Арнольд. Он воспринял проект с энтузиазмом. Мнение генера-

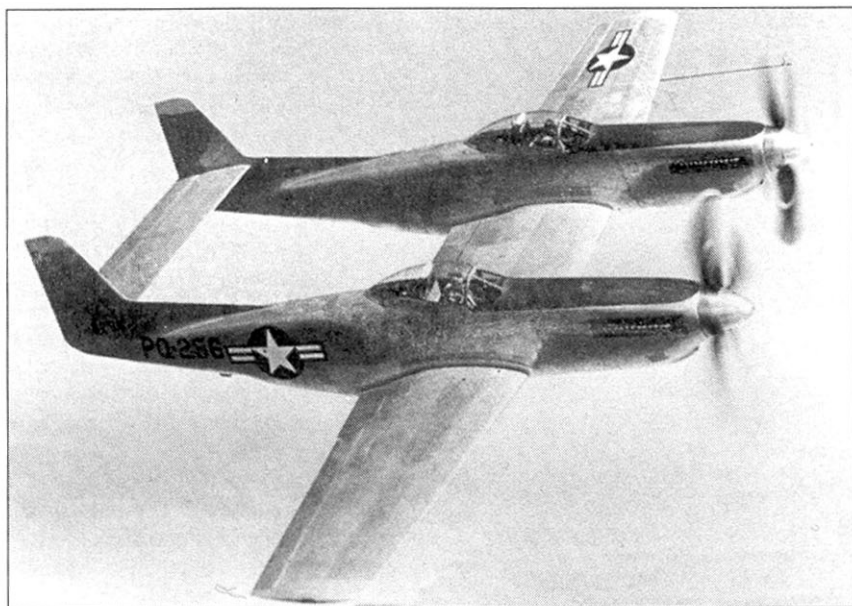
ла на этот счет формулировалось просто: если «Мустанг» был хорошим самолетом, то спаренный «Мустанг» должен быть самолетом идеальным. В тот же день приступили к сооружению деревянного макета самолета, а также моделей для обдува в аэродинамической трубе. Самолет получил заводское обозначение NA-120.

15 января 1944 года фирма NA подписала контракт AC-2029 на постройку четырех прототипов, обозначенных как XP-82. Еще до конца февраля военные подтвердили свое намерение заказать серию из 500 машин P-82. Причина этого согласия была простой. В отличие от европейского ТВД, на Тихом океане расстояния были настолько большими, что исключали возможность истребителям сопровождать бомбардировщики B-29. Лишь захватив Марианские острова в июне 1944 года, американское командование получило возможность организовать с ноября 1944 года бомбардировки территории Японии. Бомбардировка на предельной дальности и с предельной высоты (из-за больших расстояний и отсутствия прикрытия) приводило к большому перерасходу бомб и необходимостью действовать ночью. Эта ситуация не удовлетворяло командование стратегической бомбардировочной авиации.

С 8 марта 1944 года начались ра-



Два снимка первого P-82E (46-255). На киле видна цифра «1».



Второй экземпляр P-82E (46-256). На киле видна цифра «2».

боты над серийным вариантом нового истребителя (NA-123). Ведущим конструктором проекта стал Джордж Джеркенс, который в феврале 1944 года вернулся из Англии. Эдгар Шмюд приказал Джеркенсу разработать дополнительные модификации самолета: штурмовика и одноместного перехватчика. Во втором случае планировалось убрать кабину в правый фюзеляж. Стандартное вооружение состояло из шести 12,7-мм пулеметов в центроплане. Кроме того, под центропланом можно было подвесить контейнер (разработанный главным аэродинамиком фирмы NAA Эдом Хорки) с еще восемью пулеметами и боекомплект 400 выстрелов на ствол. Под консолями можно было подвесить по две 500-фунтовые (227-кг) бомбы, а также десять неуправляемых 127-мм ракет HVAR. В ходе проектных работ появилась еще одна модификация P-82 - бомбардировочная. В этом варианте самолет мог брать до 4000 фунтов (1815 кг) бомб разной массы, имея при этом дальность полета 1600 миль (2575 км). Стандартная модификация самолета, разработанного Хорки, имела два варианта. Один из них, вытекавший из проекта истребителя-бомбардировщика, предусматривал замену бомбового вооружения под центропланом дополнительным топливным баком. С этим баком общий запас топлива достигал 600 галлонов (2270 л), что позволяло самолету без посадки пролетать 5000 миль (8045 км). В другом варианте отказывались от подвески под центропланом, вместо этого используя шесть подвесных баков под консолями емкостью 310 галлонов (1173 л) каждый. В фюзеляжах за кабинами оборудовали дополнительные баки. В этой конфигурации самолет мог пролететь на скорос-

ти 386 км/ч расстояние 7000 миль (11260 км). Без подвесных баков дальность самолета составляла 2500 миль (4020 км), а время пребывания в воздухе 9,5 часов. Именно такой самолет и требовался американцам на Тихом океане!

Желание получить такой самолет было столь велико, что разговоры о серийном выпуске P-82 начались уже 19 июня 1944 года, во время демонст-

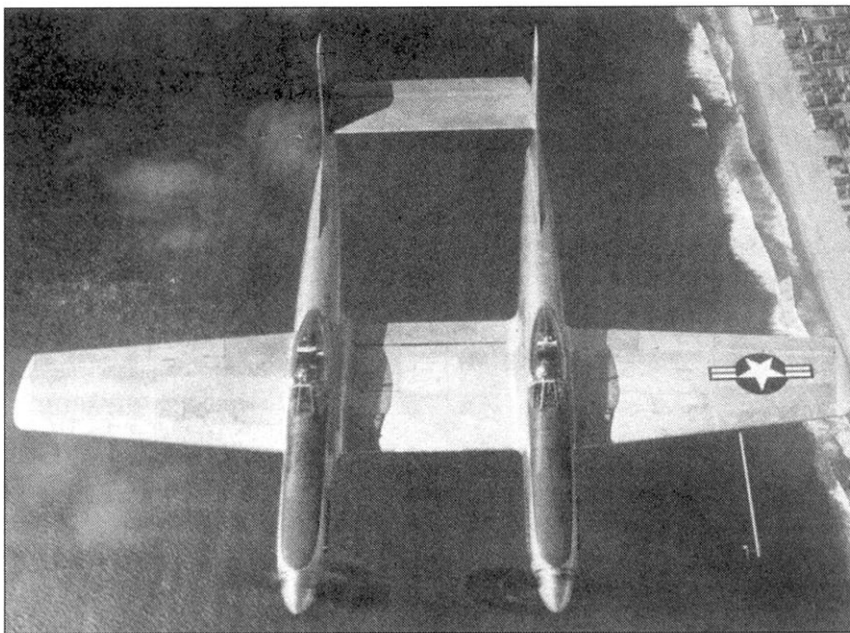
рации макета в полную величину. Контракт подписали уже 30 июня. Контракт предусматривал выпуск 500 P-82, 1000 P-51H и двух прототипов P-51J с новыми высотными двигателями фирмы Allison.

Вопреки распространенному мнению P-82 представлял собой не просто два соединенных «Мустанга». Самолет конструировали заново, разумеется, используя при этом готовые узлы от «Мустангов» разных модификаций. Так, конструкция фюзеляжей опиралась на проект NA-105 (XP-51F), то есть прототип облегченного «Мустанга» P-51H. От модификации P-51H позаимствовали конструкцию консолей. Двигательное отделение представляло собой гибрид XP-51F и XP-51G. Фонарь кабины как у P-51H. На машине значительно увеличили площадь дополнительных стабилизаторов, чтобы обеспечить устойчивость полета при одном выключенном двигателе. Прототип XP-82 обогнал XP-51H на четыре месяца.

После первой эйфории, восторги относительно P-82 значительно умерились. Удачная тактика «лягушачьих прыжков» с постепенным захватом все новых и новых островов и организации там авиабаз позволила сократить заказ на P-82, а также уменьшить приоритет проекта. Первый XP-82 (44-



Производство завода в Инглвуде, 1948 год. Под открытым небом идет сборка шести F-82E. Четыре машины на заднем плане целиком покрыты грунтовкой Zinc Chromate, два истребителя на переднем плане загрунтованы лишь частично. На этой же сборочной линии видны два палубных истребителя FJ-1 «Fury». Вдали виднеются два готовых F-82E, три T-6G «Texan» для Бразилии и один FJ-1 «Fury».



Хороший снимок летящего F-82 «Twin Mustang». Вероятно, фотография сделана в 1948 году.

83886) был готов в мае 1945 года. Самолет прошел приемку и 25 мая был готов к испытаниям.

Всего было собрано три прототипа XP-82. Два первых (120-43742 и 120-43743, армейские номера 44-83886 и 44-83887) оснастили двигателями Packard V-1650-23 и -25. Разница между этими двигателями заключалась только в направлении вращения вала. Два других заказанных прототипа назывались XP-82A (120-43744 и 120-43745, 44-83888 и 44-83889). Из них собрали только одну машину, на которой установили двигатели Allison V-1710-199, оба с одним направлением вращения винта.

25 мая начались летные испытания первого прототипа. Можно было предположить, что самолет, созданный на базе вылизанного истребителя P-51 не доставит особых хлопот. Однако выявились серьезные проблемы. Первый прототип XP-82 вообще не желал подниматься в воздух! Аэродром Майнз-филд, где проходили испытания, был площадью около 1 кв. мили и имел ВПП длиной 4500 футов. За штурвалом сидел опытный пилот Джо Бартон, но самолет не желал отрываться. Было предпринято множество попыток, проводились консультации с ведущими специалистами вплоть до Эдгара Шмюда - но все впустую. В конце концов Джо Бартон и Эд Верджин решили попытать счастья в субботу 12 июня 1945 года, когда на аэродроме не было полетов. Баки заправили только на половину, а Эд даже не надел парашют. В таких условиях удалось оторваться от земли, подняться на 50 футов и после короткого полета приземлиться. Причину такого поведения удалось объяснить аэродинамиком.

Прототип имел два двигателя, вращавшие винты в противоположные стороны. Возникавшая при этом турбулентность в сочетании с небольшим углом атаки крыла приводили к резкому падению подъемной силы. Двигатели поменяли местами, и 26 июня самолет легко оторвался от земли.

Самолет передали военным, и те совершили первый полет 7 июля 1945 года. Второй прототип поднялся в воздух 30 августа. Прототип XP-82A построили и передали военным, но ни одного полета машина не произвела. Причиной этого стала низкая надежность двигателей Allison V-1710-119. После очень неудачных результатов, полученных на оснащенной этим двигателем прототипе XP-51J, от дальнейшего развития XP-82A отказались. Судьба прототипа, уже доставленного на аэродром, осталась неизвестной.

Первый прототип XP-82 получил положительную оценку 11 сентября 1945 года и был возвращен на завод для дальнейшего совершенствования. Характеристики машины: размах крыла 15,52 м, площадь крыла 37,9 м², длина 11,89 м, высота 3,43 м, взлетная масса

с нормальным запасом топлива (600 галлонов) 6079 кг, полная взлетная масса 8664 кг. На высоте 6950 м самолет развивал скорость 753 км/ч при мощности двигателей 1810 л.с. (форсаж впрыском воды). Высоту 7620 м самолет набирал за 6,4 минуты. Потолок 12190 м. Дальность полета 2236 км без подвесных баков и 5543 км с подвесными баками общей емкостью 3955 л.

XP-82 был вооружен шестью 12,7-мм пулеметами M-2 с боекомплектom 400 выстрелов на ствол. Под центропланом имелся один, а под консолями по два узла для подвески дополнительного ракетно-бомбового или пулеметного вооружения. В 1946 году самолет получил новые пулеметы M-3, отличавшиеся большей скорострельностью.

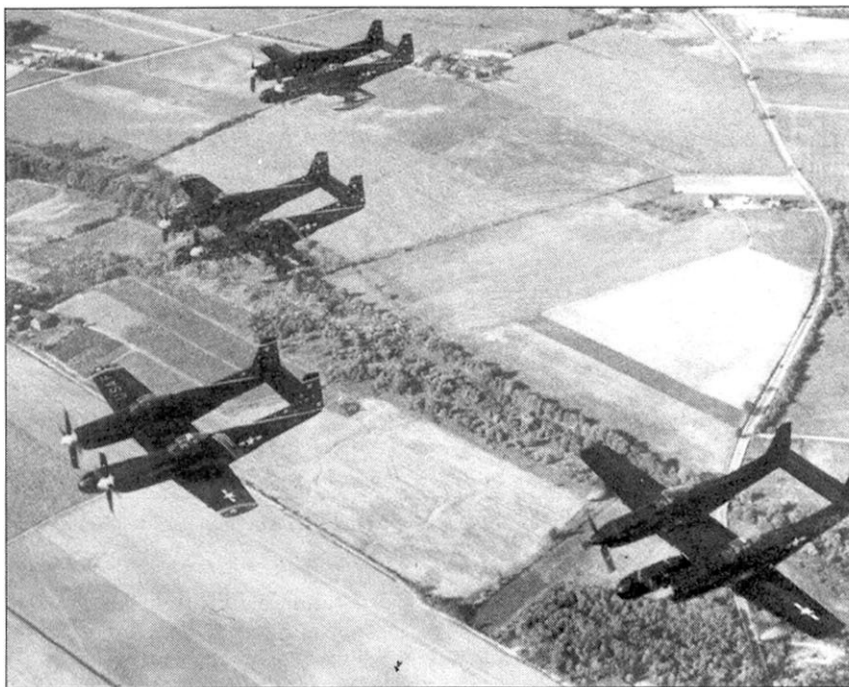
Обе кабины оснащались полным комплектом органов управления и приборами контроля и навигации. Это позволяло пилотам менять друг друга во время длительных перелетов, любому пилоту исполнять функции наблюдателя, или пилотировать машину в случае ранения или гибели второго пилота. Имелась возможность использовать самолет для подготовки неопытных пилотов.

Первый прототип XP-82 (13 декабря 1947 года ему присвоили обозначение YP-82) был принят на вооружение 6 апреля 1946 года. Потом машину передали в аэродинамическую лабораторию НАСА в Лэнгли. 5 октября 1955 года самолет отправили на слом, после того, как он налетал 296 часов. Второй прототип приняли на вооружение 18 марта 1946 года и использовали для определения характеристик машины. В октябре самолет также передали НАСА. Вероятно, машина также участвовала в испытаниях ракетных двигателей. 25 февраля 1950 года самолет получил повреждения на обледеневшей ВПП и был отправлен на слом. Один из фюзеляжей этого самолета в наши дни находится в музее города Ньюбери, штат Огайо.

Окончание войны привело к сокращению заказа с 500 до 20 машин. В ноябре 1945 года выпуск истребителей P-51 прекратили и началась подготовка



F-82F с контейнером APG-28. Выхлопные патрубки оснащены пламегасителями, необходимыми для ночного истребителя.



Четыре F-82F из 52. F(AW)G (46-408, -407, -414 и -429) над Лонг-Айленд, 1949 год. Машину 46-414 ведет командир группы, полковник Оливер Селлини. 52-я группа базировалась на острове Митчелл. Аббревиатура (AW) в названии части означает All Weather - «всепогодный».

к сборке P-82B. Первый серийный Twin Mustang P-82B (44-65160) поднялся в воздух 31 октября 1945 года. Пилотировал машину Боб Чилтон, хотя некоторые авторы утверждают, что за штурвалом сидел Джордж Уитиз Уэлш, который погиб позднее, испытывая прототип F-100 Super Sabre. Два следующих самолета были готовы в январе 1945 года, а весь заказ выполнили к концу марта. Самолеты получили серийные номера в диапазоне 44-65160...44-65179. Истребители находились на вооружении ВВС США до декабря 1949 года, однако ни в какую часть они не поступили, а использовались для подготовки летчиков, испытаний вооружений и т.п. Серийный самолет стоил 140513 долларов. Последний самолет серии оставили на заводе для исследований.

На самолете P-82B 44-65168 («Betty Jo») Роберт Э. Тэкер и Джон Ард совершили рекордный беспосадочный перелет. Они вылетели 28 февраля 1947 года из Гонолулу и через 14 часов 32 минуты приземлились в Нью-Йорке, пролетев 7994 км со скоростью 520 км/ч.

Один из серийных самолетов переоборудовали в разведчика, присвоив ему обозначение RF-82B. После войны американской авиации требовался разведывательный самолет, обладающий большой дальностью полета и имеющего большой потолок. Предложенные на эту роль XF-12 фирмы Republic и F-11 фирмы Hughes не подошли. Опытная часть 3200-я испытательная группа полковника Мерла

Паркса разработала контейнер, в котором размещалось семь фотокамер, в том числе камера К-22 с фокусным расстоянием 1016 мм. Контейнер подвешивался под центропланом самолета и уменьшал максимальную скорость самолета только на 5 км/ч. Для сравнения из-за контейнера с радаром для P-82C/D терялось 24 км/ч скорости. Самолет 44-65172 совершил первый полет 15 ноября 1948 года. Пилотировал машину Лин Хендрикс. Хотя испытания закончились положительной оценкой, дальнейших работ в этом направлении не последовало. После цикла испытаний, продлившегося год, устройство использовалось в качестве наглядного пособия.

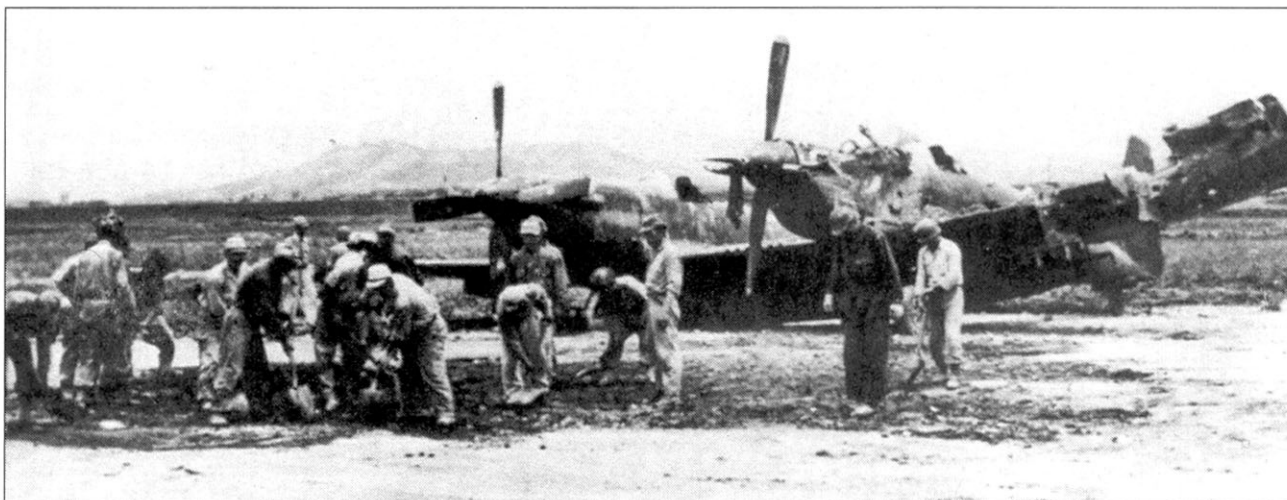
10-й и 11-й серийный самолеты были достроены в варианте ночного истребителя, позднее назвав этот вариант всепогодным истребителем. Веро-

ятно, автором этой идеи был Эд Хорки, однако сам он не давал однозначного ответа на этот вопрос. Машина 44-65169 получила новое обозначение P-82C-1-NA, а машина 44-65170 - P-82D-1-NA. Оба самолета оснастили радаром, который размещался в контейнере под центропланом. Между собой машины различались типом установленного радара: на P-81C стоял радар SCR-270, а на P-82D - AN/APS-4. Контейнер изготавливался из дюралюминия, передний же обтекатель был из стекловолокна. Радар SCR-720 представлял собой лицензионный вариант английского радара Mk 10 Airborne Intercept, выпускавшийся фирмой Western Electric Corporation. Радар APS-4 был оригинальной американской разработкой. Конструкция контейнера позволяла самолету без ущерба для радара проделывать маневры с ускорением 7,33 g. При этом изменились функции второго члена экипажа. Кабину второго пилота переоборудовали в рабочее место оператора радара. В кабине имелись основные органы управления, а также два осциллоскопа для показаний радара. На осциллоскопе В оператор определял расстояние и угол до цели, а на осциллоскопе С - высоту цели и угол до нее. В кабине пилота стоял малый осциллятор, на котором дублировались показания одного из двух осциллоскопов.

Первый полет P-82C состоялся 21 марта 1946 года. Экипаж состоял из Эдгара А. Стюарта (пилот) и Уилкокса Текса Уайлда (оператор радара). Модификация P-82D полетела 30 августа 1946 года. Самолет пилотировал один летчик - Джордж Кребс. Испытания показали, что контейнер с радаром не слишком сильно сказывается на летных качествах самолета. Контейнер P-82C был меньше и вызывал меньшее аэродинамическое сопротивление, чем контейнер P-82D. С другой стороны, контейнер P-82D выступал за плоскость винтов, что уменьшало вибрацию антенны радара. Для оснащения



P-82G (46-392) с контейнером, в котором находится радар. Носовой обтекатель контейнера сделан из диэлектрика, который не мешает работе радара.



Один F-82G из 68. F(AW)S, уничтоженный в ходе налета северокорейских Яков на аэродром Суwon. Это был первый американский истребитель, потерянный в Корее.

всепогодной модификации P-82 выбрали контейнер типа «D». За свою продолговатую форму контейнеры получили прозвище «pickle» (маринованная сельдь) или «dong».

В 1948 году обозначение P-82С заменили на ZP-82С, где буква «Z» обозначала устаревший самолет. P-82D, в свою очередь, стали обозначать как EP-82D, где буква «E» обозначала машину, не отвечающую предъявляемым требованиям. В конце 1948 года P-82С отправили на слом вместе со всеми P-82В, стоявшими в то время на аэродроме Иглинфилд. EP-82D перевели на базу Шепардфилд, где его использовали в качестве учебной машины.

Во второй половине сороковых годов началась эра реактивной авиации. Особенно большие преимущества реактивные двигатели давали истребителям. Однако из-за малой экономичности реактивных двигателей, реактивные истребители обладали малым радиусом действия. В тот период еще и речи не шло о создании дальнего всепогодного реактивного истребителя. В результате в качестве дальнего всепогодного истребителя было решено использовать «Twin Mustang».

Работы над новой модификацией начались 13 декабря 1945 года. Машина получила заводское обозначение NA-144. Контракт, заключенный 5 февраля 1946 года, предусматривал постройку 250 самолетов: 100 в модификации дальнего истребителя и 150 в модификации всепогодного истребителя. Самолеты получили блок серийных номеров, начинающийся на 46-255. Стоимость контракта равнялась 35 миллионов долларов. Из них 17 миллионов шло на первую серию самолетов, 14,5 миллиона - на вторую серию, а 3,5 миллиона - на оснащение и запчасти для самолетов. Производственные проблемы с P-82E привели к тому,

что стоимость контракта пришлось увеличить до 50 миллионов долларов, а размер заказа ограничили 100 самолетами.

Первый полет P-82E совершил 17 апреля 1947 года. За штурвалом сидел Джордж Уэлш. Во время облета машины возникли проблемы с двигателями Allison V-1710-143 (левовращающий) и V-1710-145 (правовращающий). Двигатели оказались очень ненадежными и даже заслужили себе прозвище «бомба с часовым механизмом Allison».

Возникает вопрос, почему же самолет получил новые непроверенные двигатели, хотя имелся надежный двигатель Packard Merlin. К сожалению, выпуск этих двигателей свернули сразу после войны. Двигатель выпускался по лицензии, и лицензия на выпуск одного мотора достигала 6000 долларов. Закупать двигатели в Англии было неприемлемо по экономическим и политическим соображениям. Остается тайной, почему секретарь обороны США Джеймс Форрестол неизменно отдавал предпочтение фирме Allison (которая представляла собой подразделение концерна General Motors). Инженеры фирмы North American самостоятельно доработали конструкцию двигателя V-1710-143 (имея в уме как образец двигатель Merlin), но, как вспоминал Эдгар Шмюд, фирма Allison отказалась использовать наработки НА, недвусмысленно ссылаясь на авторитет Форрестола.

Проблемы с двигателями увеличили стоимость всей программы. Чтобы замаскировать проблемы, первые самолеты серии получили фальшивые обозначения P-82A. Лишь в июне 1948 года машинам снова присвоили обозначение P-82E. Пока проблемы с двигателями решались, уже собранные самолеты стояли в ангарах фирмы Consolidated-Vultee Aircraft

Corporation в Дауни, неподалеку от аэропорта Лос-Анджелеса. Только такими способами удалось удержать серийное производство. Чтобы не останавливать выпуск самолетов, первые 200 двигателей Allison были приняты с заведомым браком. Эти двигатели можно было эксплуатировать, только ограничив давление топливовоздушной смеси. В конце 1947 года еще 130 собранных планеров встало в Дауни, ожидая подвоза моторов. Все машины были собраны к апрелю 1948 года, а последние двигатели установили лишь в апреле 1949. Как вспоминают механики, двигатели требовали очень трудоемкого обслуживания. Один час работы приходилось покупать ценой 33 человеко-часов технических работ.

Наконец двигатели Allison V-1710-143 развили стартовую мощность 1600 л.с., боевую мощность 1250 л.с. на высоте 9144 м и допускали кратковременное форсирование до 1700 л.с. на высоте 6400 м. При этом расчетной мощности при форсаже в 2270 л.с. достигнуть не удалось.

В июне 1948 года изменили систему обозначения истребителей. Букву «P» (от слова pursue) в названии самолета заменили буквой «F» (fighter).

F-82E имел размах крыльев 15,62 м и длину 11,91 м. Сухая масса составляла 6765 кг, предельная взлетная масса 11278 кг. Внутренние бензобаки объемом 576 галлонов (2180 л) могли дополняться подвесными баками, вмещавшими еще до 620 галлонов (2347 л). На внешней подвеске под крыльями самолет мог нести четыре 1000-фунтовые бомбы (454 кг) или 25 5-дюймовых ракет HVAR. Максимальная скорость 748 км/ч на высоте 9408 м. Дальность полета 4029 км.

Два первых самолета были представлены военным в ноябре 1947 года. Следующие 72 до июля 1948 года, еще

по одному самолету сдали в октябре и декабре 1948. Один самолет стоил 215154 доллара. Большинство машин поступило в 27-ю группу истребителей сверхдальнего сопровождения (27th Fighter Group /Very Long Range/), которая дислоцировалась в Кирни, штат Небраска, и подчинялась непосредственно командованию авиацией стратегического назначения. Истребители находились на оснащении эскадрильи до 1950 года, когда их заменили новыми F-84E «Thunderjet».

Несмотря на не слишком хорошую оценку машины, фирма получила разрешение продолжать совершенствовать самолет. После завершения выпуска F-82E фирма приступила к выполнению заказа на выпуск 91 машины F-82F (NA-149) и 45 F-82G (NA-150). Самолеты F и G выпускали одновременно на одной и той же сборочной линии. Истребители F-82F оснащались новым радаром APG-28, а на F-82G ставили уже известный радар SCR-720. Выпуск этих двух модификаций завершили к апрелю 1948 года. Первый серийный F-82G (46-355) полетел 8 декабря 1947 года, за штурвалом сидел Николя Пикар. Первый F-82F (46-405) облетали только 11 марта 1948 года. Существовала еще модификация F-82H. Это были пять самолетов F-82G и девять F-82F, приспособленные для службы в арктических условиях. Первый F-82H облетали 15 ноября 1949 года.

Самолеты F-82F/G оснащались обогреваемой кабиной, автопилотом, радиоальтиметром, радиомаяком и указателем курса. В сентябре 1948 года «Твин-Мустанги» начали службу в частях авиации ПВО.

Самолеты были вооружены шестью 12,7-мм пулеметами, также как прежние модификации. Под крыльями можно было нести 20 127-мм ракет, или бомбы, или подвесные топливные баки. Контейнер с радаром был длиннее, чем у старых машин, в результате общая длина самолета увеличилась до 12,93 м. Сухая масса 7256 кг, полная взлетная масса 11744 кг с запасом топлива 4149 л (в том числе два подвесных бака емкостью 1173 л каждый). Максимальная скорость 742 км/ч на высоте 6400 м при массе 9893 кг. Боевой потолок 11340 м, высоту 7620 м самолет набирал за 7,5 мин. Дальность полета в боевом режиме 3604 км, время пребывания в воздухе почти 8 часов. Радиус действия 1633 км, скорость сваливания 204 км/ч, длина разбега 620 м.

Можно было предположить, что самолет, опоздавший поучаствовать во Второй Мировой войне, быстро сойдет со сцены. Однако война в Корее про-

длила биографию F-82, и эти машины смогли поучаствовать в боевых действиях.

Оценка самолета

Истребитель F-82G оценивали как эффективный тактический истребитель. Как и любая другая машина, «Твин-Мустанг» имел определенные недостатки, объясняемые как недоработанностью, так и нетрадиционностью конструкции.

Вооружение

Можно было ожидать, что размещение кабины пилота за осью симметрии планера могло вызвать трудности с наводкой. Оказалось, что благодаря совершенному прицелу К-18 пилоты не испытывали сложностей с наведением пулеметов. Первое время отмечались случаи отказа пулеметов, вызванных перекосом ленты. В типовой конфигурации F-82G нес десять 127-мм ракет HVAR, подвешенных под концами консолей, и два наружных топливных бака, подвешенных ближе к фюзеляжам. Вместо бензобаков самолет мог нести 1000-фунтовые бомбы (454 кг) или баки с напалмом емкостью 606 л каждый. По непонятным причинам вместо ракет бомбы подвешивать было нельзя, что в некоторой степени ограничивало боевые возможности самолета. Имелись проблемы с подвесными баками, которые при интенсивном маневрировании смещались, что даже могло стать причиной повреждения элеронов. Существовали также проблемы с пуском ракет в ночное время. Однако эти проблемы вытекали скорее из недостаточной подготовки пилотов, которые предпочитали пускать ракеты по одной, а не залпом. После пуска каждой ракеты, вспышка на время ослепляла пилота, что мешало ему управлять самолетом.

Летные качества и обслуживание

F-82G заслужил прозвище «самолет для пилота и кошмар для механика». Машина устойчиво себя вела в любых режимах полета на всех высотах. Однако от пилота требовалось периодически поправлять настройку триммеров, чтобы скомпенсировать расход топлива. Самолет обладал неплохой маневренностью, управлять им было легко, так как рули имели гидравлическое усиление. Проблему составлял тот факт, что приборы были откалиброваны относительно кабины пилота, что несколько затрудняло работу оператора радара.

Оснащение самолета было очень хорошим по тем временам, но это требовало большого внимания со стороны техников. Система охлаждения имела склонность к подтеканию, двигатели требовали частых регулировок. Особенно трудоемким процессом была регулировка карбюраторов. Отказы в полете, требовавшие возврата на базу, случались в среднем каждые 800 часов. Но больше всего хлопот вызывали радары. Контейнер был герметичным и заполнялся азотом. Разгерметизация объема приводила к выходу радара из строя. Такие случаи происходили, причем не так редко. В эскадрильях 347-й группы, где положение оценивалось как неплохое, лишь треть самолетов находилась в состоянии боеготовности, а остальные пребывали в ремонте из-за отказа радаров.

Оснащение кабин

Оснащение кабин оценивалось как отличное, за двумя исключениями. На самолете стоял гироскоп J-8 Attitude Gyro новой конструкции. Он использовал систему указаний, совсем другого типа, чем было принято. В результате, при резком наборе высоты силуэт самолета проседал ниже горизонта, что часто пугало неопытных пилотов.

Другим недостатком была установка так называемого Consolan Receiver'a, низкочастотного передатчика, работающего с наземным радиомаяком VOR. Дело в том, что единственный радиомаяк этой системы находился в штате Огайо, то есть довольно далеко от места базирования большинства F-82. В результате устройство было совершенно бесполезно, и большинство пилотов считало, что лучше бы его было заменить стандартным автопилотом F-1.

Общая оценка

F-82 «Twin Mustang», несомненно, был хорошим самолетом нетрадиционной конструкции, но несколько опоздавшим появиться. Если бы он успел появиться до конца Второй Мировой войны, то получил бы надежные двигатели Merlin, что благоприятно сказалось бы на его характеристиках и надежности. Эра самолетов с поршневым двигателем уходила в прошлое и F-82 стал «лебединой песней» старой авиации.

P-51 D-20-NA Доминика Джентайла
(22 победы) из 4 FG.



P-51 D-10-NA лейтенанта Х. Пфейфера,
Великобритания, 1944 г.



P-51 K-5-NT Леонарда Карсона
(18 побед) из 357 FG,
Великобритания, 1945 г.



F-6 K-10-NT, Бельгия, 1945 г.



P-51 D-5-NA лейтенанта Л. Мендехолла
из 355FG.



P-51 D-25-NA подполковника
К. Киннарда, Великобритания,
1944 г.

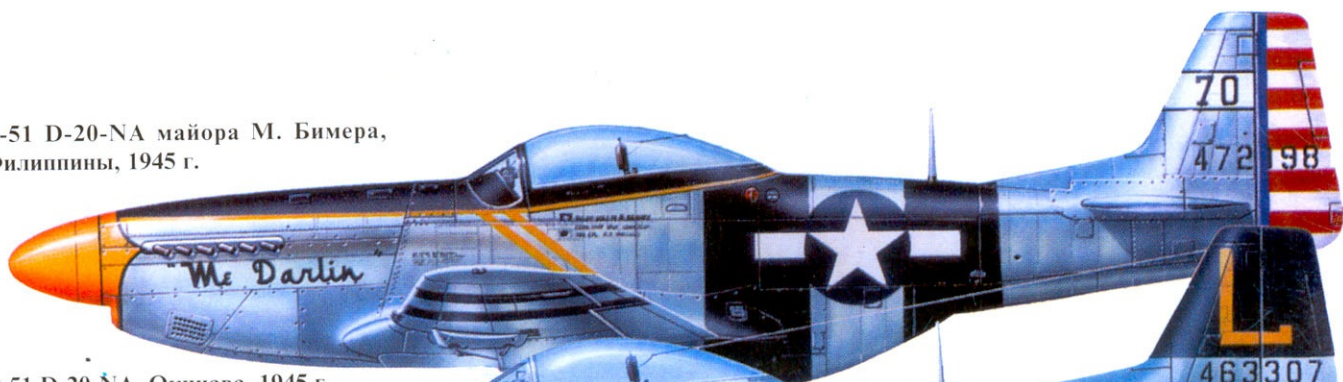


P-51 D-25-NA лейтенанта Д. Джонса,
Великобритания, 1945 г.



P-51 D-15-NA майора Д. Страйта (13
побед), Великобритания, 1945 г.

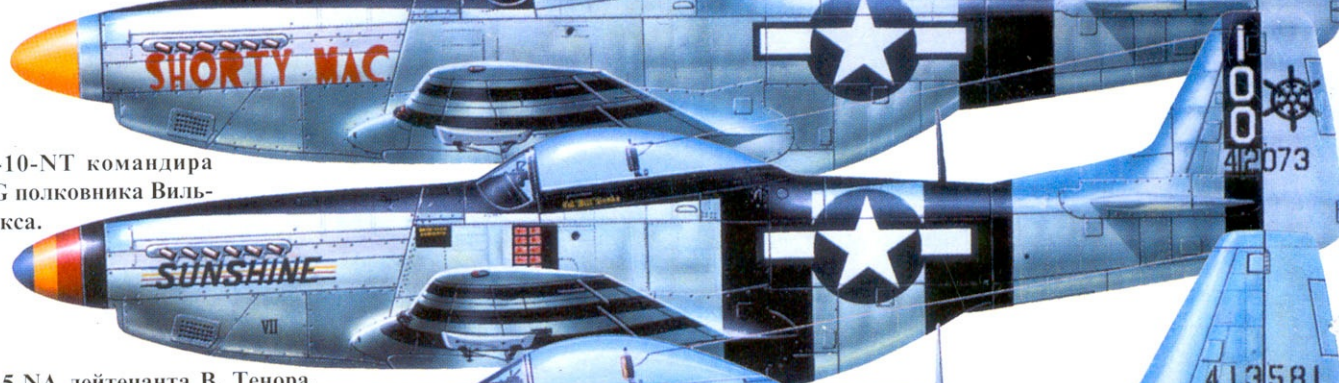
P-51 D-20-NA майора М. Бимера,
Филиппины, 1945 г.



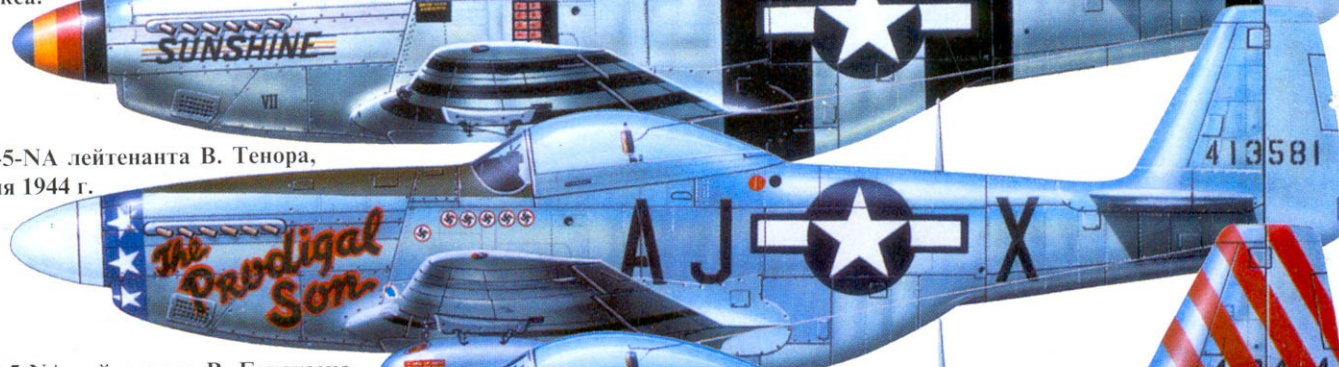
P-51 D-20-NA, Окинава, 1945 г.



P-51 K-10-NT командира
348-й FG полковника Виль-
яма Банка.



P-51 D-5-NA лейтенанта В. Тенора,
Франция 1944 г.



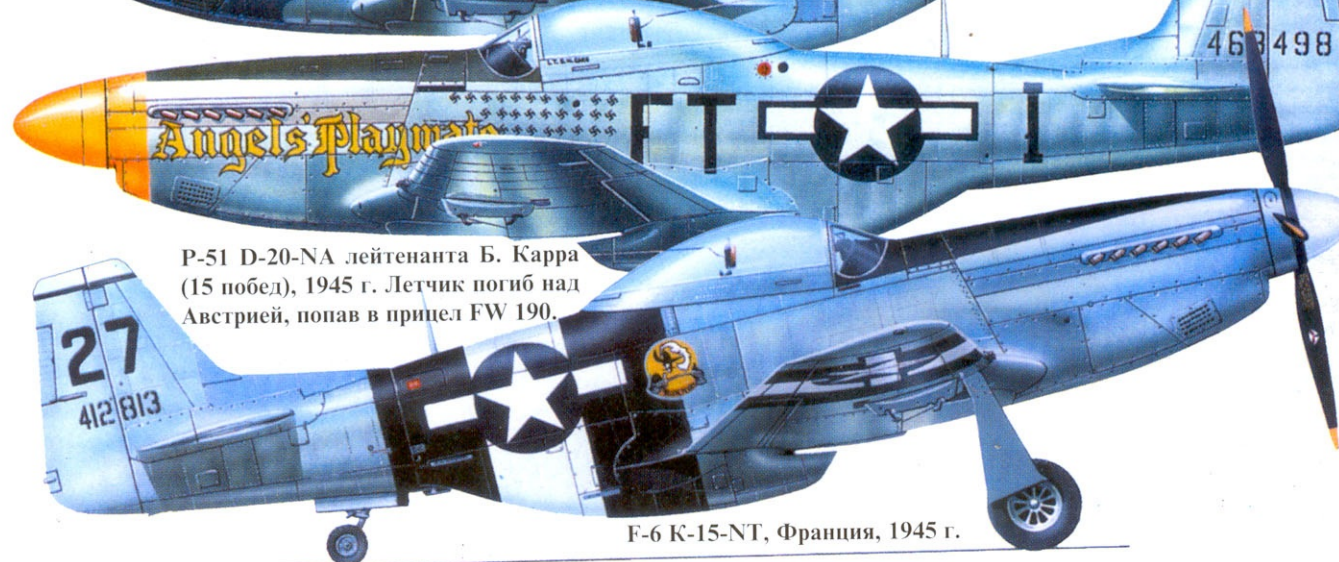
P-51 D-5-NA лейтенанта В. Гохаузена,
Италия, 1944 г.



P-51 D-20-NA, Великобритания, 1945 г.



P-51 D-20-NA лейтенанта Б. Карра
(15 побед), 1945 г. Летчик погиб над
Австрией, попав в прицел FW 190.



F-6 K-15-NT, Франция, 1945 г.

