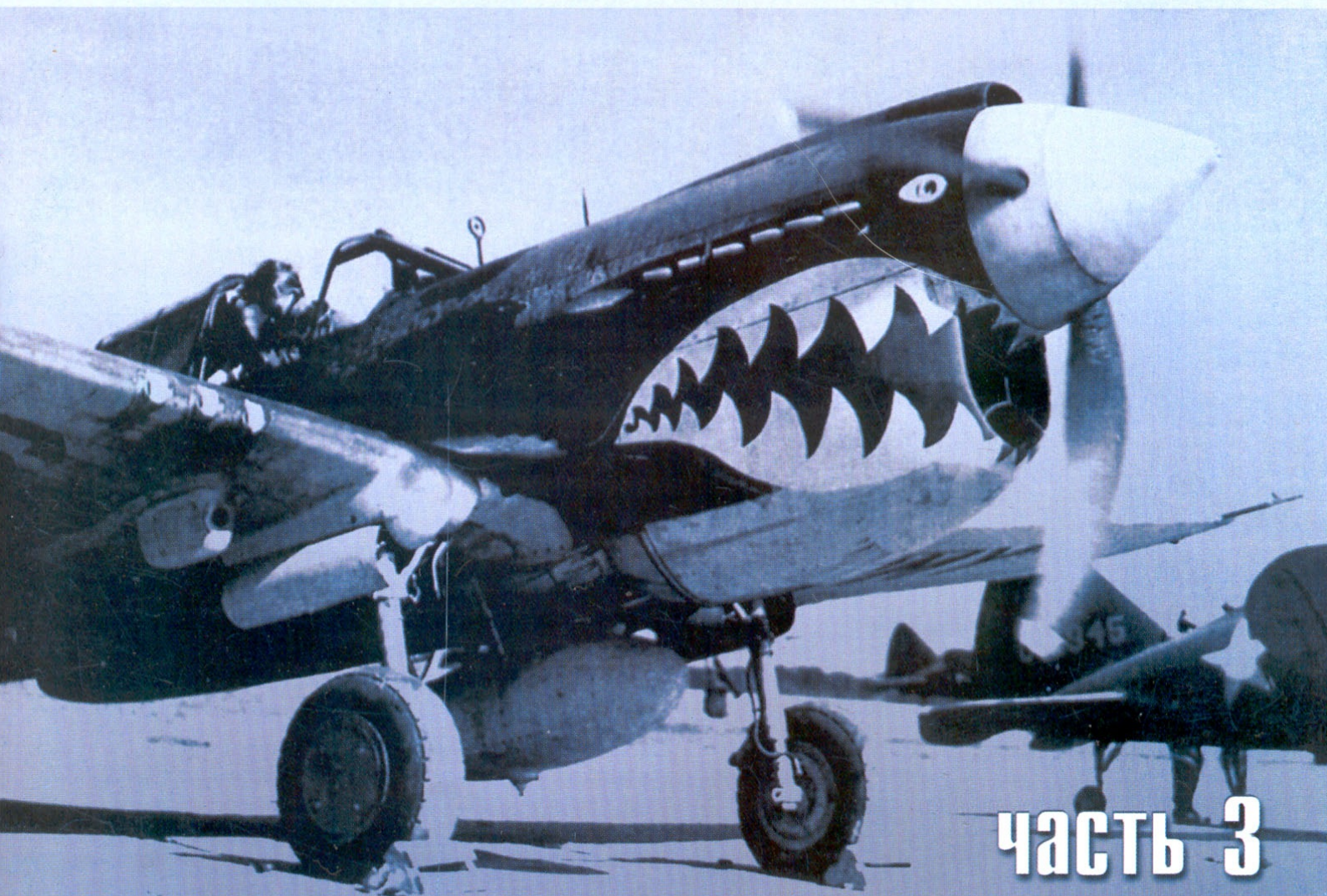


CURTISS P-40



часть 3

P-40E-1-CU, «94», «Bobs Robin», 9th FS, 49th FG. Пилот 1-й лейтенант Роберт Х. Вот, Дарвин, конец 1942 года. Машина перекрашена в стандартный американский камуфляж, но под капотом осталось пятно краски Azure Blue.

P-40E-1-CU (41-36402), «38», 16th FS, 23rd FG, Китай, вторая половина 1942 года. Камуфляж Dark Earth/Dark Green + Neutral Gray. Хвост самолета подкрашен зеленой краской, вероятно китайского производства.

P-40K, 26th FS, 51st FG, 10th AF. Пилот майор Эдвард М. Ноллмейер, Индия, июль 1943 года. Самолет очень известный. Хотя большинство авторов утверждают, что он в стандартном камуфляже USAAF, в действительности самолет несет пятна Dark Earth/Dark Green. Низ самолета выкрашен краской Neutral Gray.

P-40K-5-CU (42-46104), «205», «Shelba IV» (Shellie ?), 78th FS, 15th FG, 7th AF, острова Бисмарка, вторая половина 1943 года. Стандартный камуфляж USAAF.

P-40E-CU (40-589) «Eva Mae», 344th FS, 343rd FG, 11th AF. Пилот 1-й лейтенант Вольф. Линнмейер, Алеуты, вторая половина 1943 года. Стандартный камуфляж USAAF.

P-40F-CU «4*4» «Unc a Bud», 65th FS, 57th FG, Северная Африка, январь 1943 года. Камуфляж Sand/Azure Blue.

P-40F-CU (41-13866), «7*2», 66th FS, 57th FG, Северная Африка, январь 1943 года. Камуфляж с уникальным сочетанием Sand/Neutral Gray.

P-40F-5-CU (41-114378) «Dammit», 325th FG, Северная Африка, середина декабря 1942 года. Английский камуфляж Dark Earth/Middle Stone/Azure Blue.

P-40F-25-CU «40», «Trixie», 318th FS, 325th FG, Тунис, июнь 1943 года. Пилот капитан Джозеф Блумер.

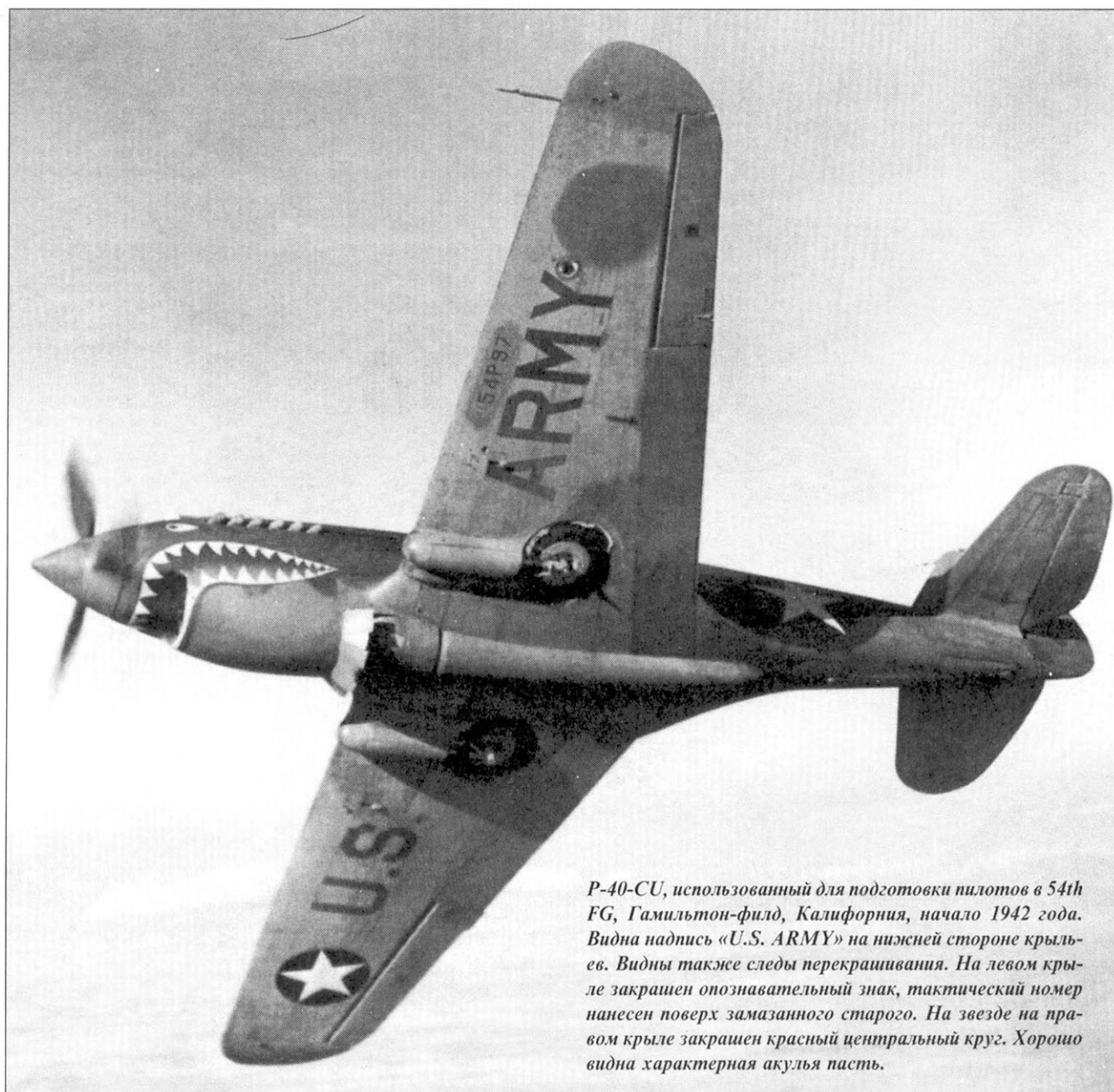
P-40L-15-CU «24», 317th FS, 325th FG, Тунис, май 1943 года. Английский камуфляж Dark Earth/Middle Stone/Azur Blue.



Curtiss P-40

часть 3





P-40-CU, использованный для подготовки пилотов в 54th FG, Гамильтон-филд, Калифорния, начало 1942 года. Видна надпись «U.S. ARMY» на нижней стороне крыльев. Видны также следы перекрашивания. На левом крыле закрашен опознавательный знак, тактический номер нанесен поверх замазанного старого. На звезде на правом крыле закрашен красный центральный круг. Хорошо видна характерная акулья пасть.

Окраска и обозначения P-40 в USAAF

Этот довольно посредственный истребитель пользовался популярностью у летчиков из-за выступающей «бороды» воздухозаборника, на которой можно было рисовать зубастые пасти огромного размера. Это одушевляло машину, что благоприятно сказывалось на боевом духе американских пилотов. Японские же летчики, напротив чувствовали себя тревожно, видя оскаленные пасти на капотах истребителей. Оскаленные акулья пасти - именно о них идет речь - не были изобретением собственно фирмы Curtiss. Первыми их применили немцы на Me 110 из ZG 76 весной 1940 года. На P-40 пасти появились чуть позже, но совершенно независимо.

Первыми пасти стали наносить на капоты своих P-40 в American

Volunteer Group и 23rd Fighter Group. Это делалось в основном с пропагандистской целью перед началом войны. Воинственно оформленный самолет символизировал бескомпромиссную борьбу с японским милитаризмом. В 23rd FG пасти на самолетах наносили до конца 1944 года, когда группу переоснастили истребителями P-51B и D «Mustang». К тому времени психологические стимуляторы уже перестали быть необходимыми. А, надо признать, что нарисовать акулю пасть требовало много времени.

Акулья пасть присутствовала почти на всех самолетах 51 FG, а также встречались на машинах 18, 49 и 347 FG. Их наносили не только на истребители «Warhawk», но и на «Airacobra», «Lightning», «Mustang», «Flying Fortress», «Liberator», «Marauder», «Black Widow», а также на

палубных самолетах. Пример оказался заразительным, и акулья пасти до сих пор можно встретить на самолетах той или иной армии мира.

Пасти могли быть разного стиля - более или менее грозные, иногда даже улыбающиеся. В 23 FG и AVG на каждом самолете пасть изображалась по-своему, а в 51 FG пасти на всех самолетах выглядели одинаково. Вообще, стилям акульих пастей можно посвятить отдельную книгу.

На P-40 кроме акульих пастей изображались и другие элементы:

- 1) Опознавательные знаки (в том числе дополнительные знаки в виде красно-сине-белых полос на рулях поворота, государственные флаги);
- 2) Камуфляж;
- 3) Тактические знаки частей, цветные условные обозначения, тактические номера;

P-40B из American Volunteer Group, Китай, 1941 год. Видны характерные для AVG детали оформления самолета: акучья пасть и двенадцатилучевая звезда Гоминьдана. Самолет несет английский камуфляж Dark Earth/Dark Green/Sky, сделанный американскими красками.

- 4) Элементы быстрой идентификации командирских машин;
- 5) Эмблемы частей;
- 6) Номер радиопозывного;
- 7) Элементы быстрой идентификации;
- 8) Вспомогательные надписи (эксплуатационные надписи, предупреждающие надписи, характеристики самолета, имя пилота);
- 9) Индивидуальные эмблемы пилотов.

Начнем описание с самого главного элемента - опознавательных знаков. Тема опознавательных знаков до сих пор вызывает оживленные дискуссии, что говорить о временах, когда опознавательные знаки могли быть вопросом жизни и смерти.



Опознавательные знаки

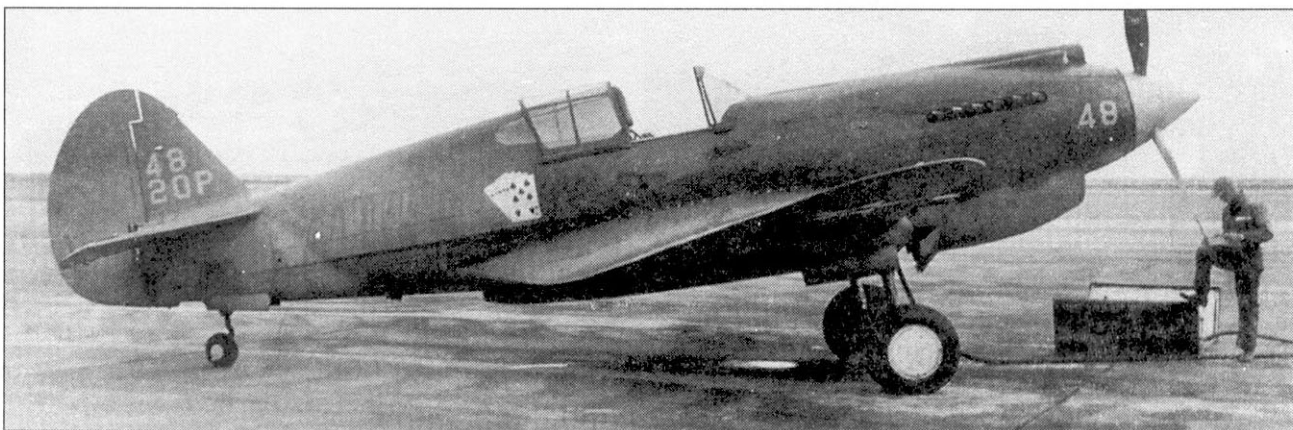
Американские опознавательные знаки на протяжении войны трижды менялись самым радикальным образом, мелких изменений в дизайне можно насчитать около десятка. Подобной чехарды не наблюдалось ни в какой другой армии мира. В сентябре 1940 года, т.е. в то время, когда P-40 начал поступать в первые истребительные

группы, использовался опознавательный знак, соответствовавший Insignia Specification No 98-24102-K от 1 ноября 1935 года. Знаки представляли собой белую пятиконечную звезду, вписанную в темно-синий круг и с красным кругом в центре.

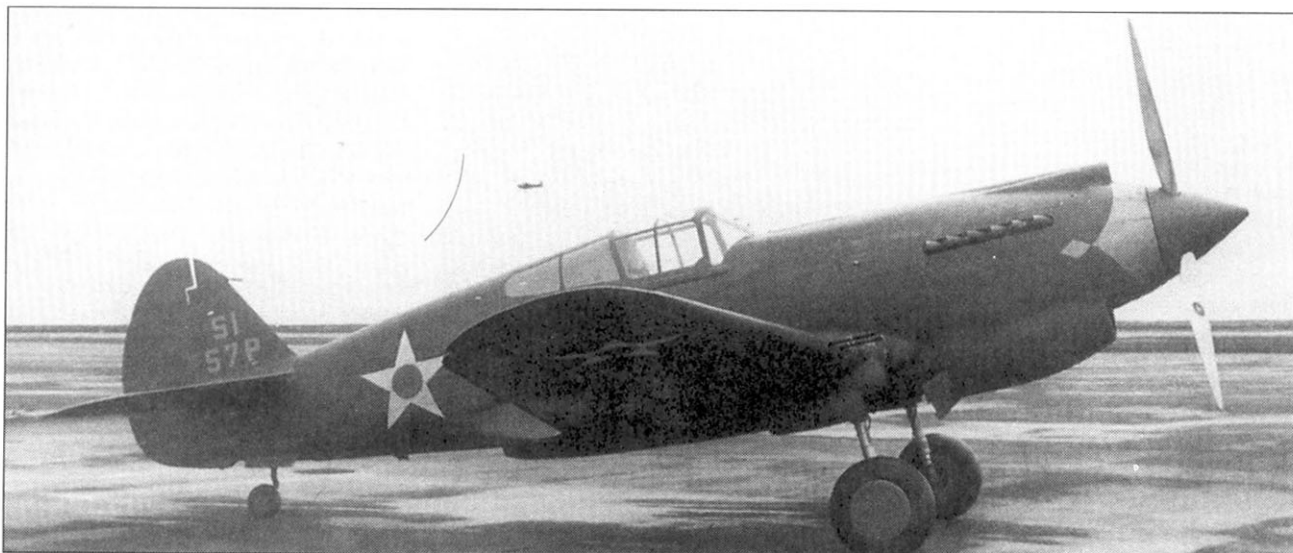
Пропорции знака четко определялись. К спецификации прилагалась схема, точно описывавшая изготовление шаблона. Диаметры синего круга



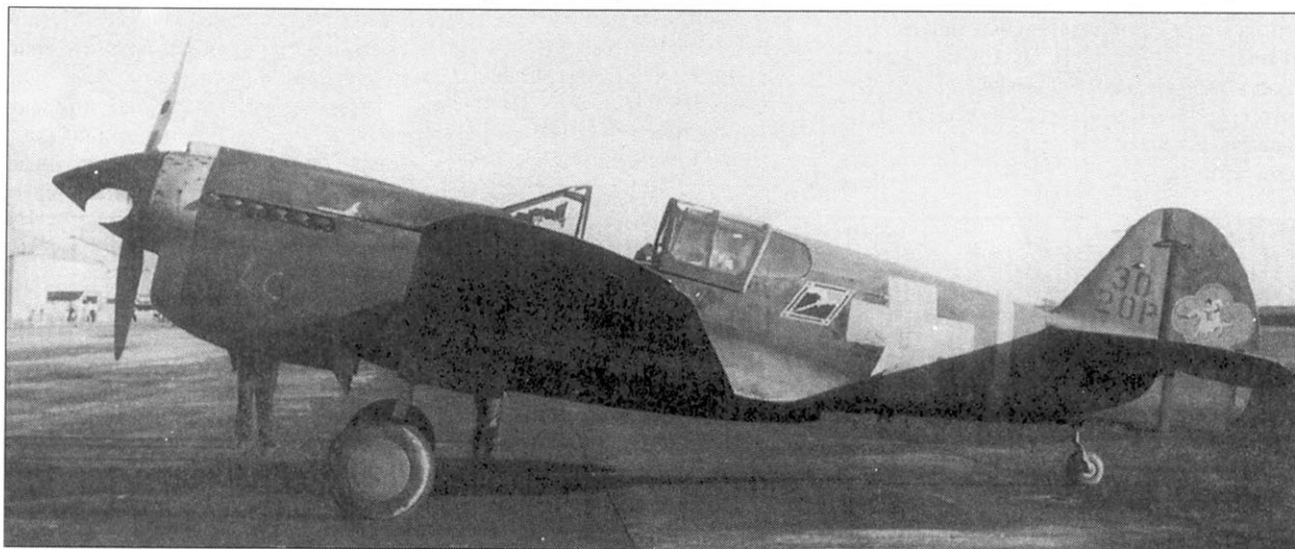
P-40B из 36th PS, 8th PG. Пример ранней окраски. На руле поворота присутствуют цветные полосы, которые убрали с боевых самолетов во второй половине 1940 года.



P-40C из 77th PS, 20th PG, Окленд, 1941 год. Самолет окрашен в соответствии со спецификацией 24114, но без опознавательных знаков на фюзеляже. Эмблема части изображена за кабиной. Tактические номера, кок винта и крышки стоек шасси желтые.



P-40C из 65th PS, 57th PG, Окленд, 1941 год. Самолет окрашен в соответствии со спецификацией 24114-K и имеет желтые тактические номера. На носу желтая полоса, кок винта цвета Olive Drab.



P-40E из 79th PS, 20th PG, Гамильтон-филд, Окленд, 6 декабря 1941 года. Этот самолет принадлежал командиру A Flight, о чем свидетельствует желтая полоса на хвосте. Полоса на носу также желтая. Винт не выкрашен в черный цвет, как полагалось с мая 1941 года. Опознавательный знак на фюзеляже закрашен красным крестом, означавший «красных» во время учений, проводившихся в ноябре-декабре 1941 года.



P-40E из 20th PG, ноябрь 1941 года. Самолеты принадлежали «белым» и несут белые кресты на фюзеляже. Учения проводились в ноябре-декабре 1941 года.

и вписанной в него звезды были одинаковы. Диаметр внутреннего красного круга определялся расстоянием от центра знака до углов между лучами звезды.

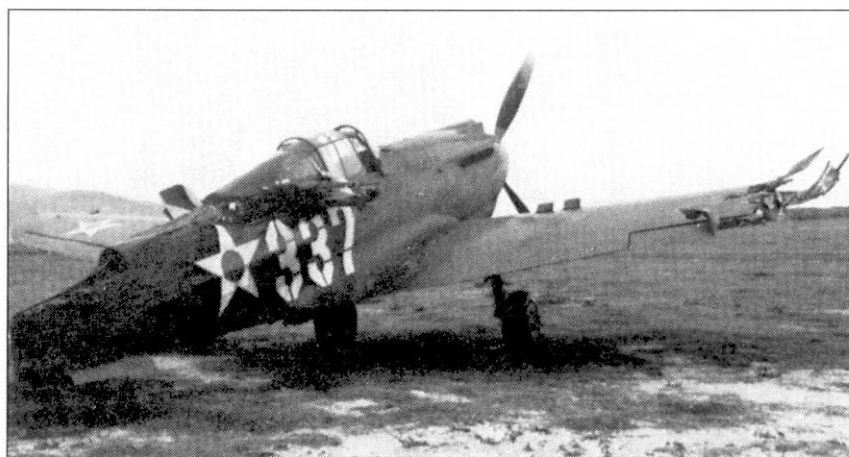
Знаки наносили на оба крыла сверху и снизу. От конца крыла отступали полтора диаметра знака, знак никогда не наезжал на элероны или закрылки. Дополнительно 13 горизонтальных полос наносили на руль направления: семь красных и шесть белых. Со стороны передней кромки руля проводилась синяя вертикальная одиночная полоса. На нижней стороне крыльев наносили надпись крупными черными буквами «U.S. ARMY». С боевых самолетов эту надпись убрали 28 мая 1942 года. Надпись делалась в соответствии со спецификацией 98-24105-R от 11 августа 1936 года так, что буквы «U.S.» находились на левом, а «ARMY» на правом крыле (глядя снизу). Надпись делалась вдоль продольной оси крыла, размер букв составляли $1/3$ хорды.

Для опознавательных знаков использовались краски, перечисленные в спецификации 24114. Спецификация, в свою очередь, ссылалась на бюллетень USAAC № 41 от 16 сентября 1940 года. Белая краска - Insignia White № 46, красная - Insignia Red № 45, синяя - Insignia Blue № 47. Это все были матовые краски.

Во второй половине 1940 года в виду приближения войны вышло дополнение к спецификации 24114, в котором предписывалось убрать полосы с руля направления, а на крыльях оставить только две звезды - на правом крыле сверху и на левом крыле снизу.

В результате получался эффект, что независимо от того сверху или снизу смотреть на самолет, опознавательный знак находился справа по направлению полета.

Это была первая крупная реформа американских опознавательных знаков с 1918 года. Следует заметить, что такое расположение опознавательных знаков оказалось весьма удачным и практикуется до сих пор.



Р-40С из 44th PS, Белоуз-филд, уничтоженный во время налета японцев на Гавайи 7 декабря 1941 года. Самолеты эскадрильи несли крупные белые тактические номера.

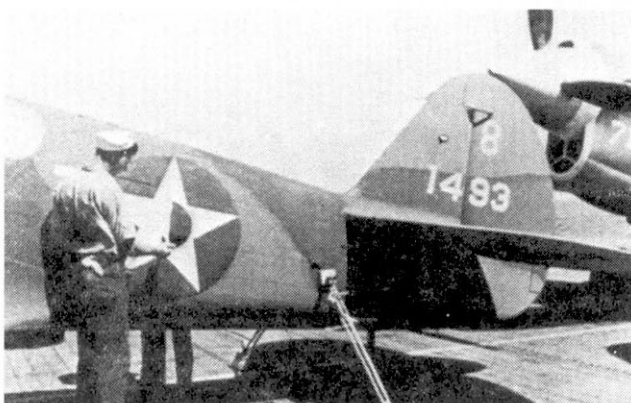


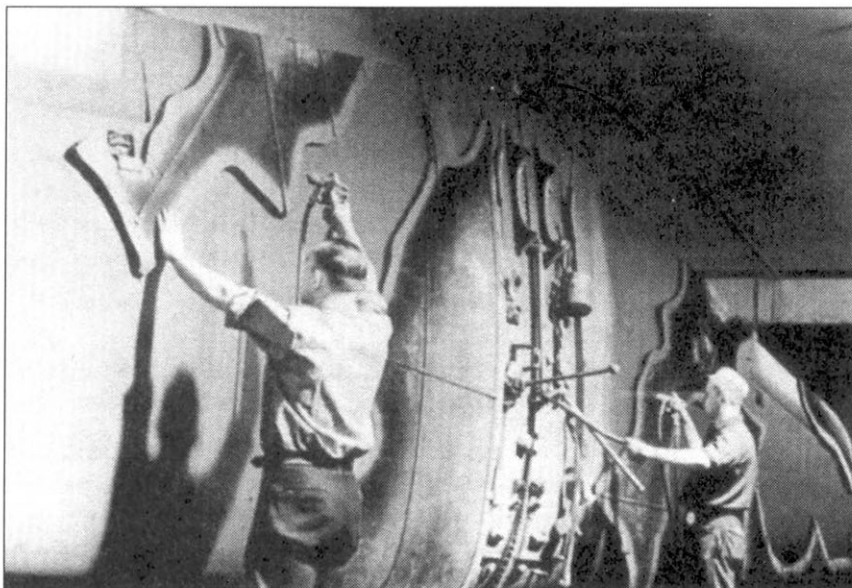
Поврежденный на земле Р-40С из 18th PG ожидает своей очереди для ремонта. Обратите внимание на многочисленные пробоины от осколков. Самолет имеет стандартные опознавательные знаки.

Закрашиваются красные круги. Инструктор показывает курсантам, как надо закрашивать круг одним движением pulverизатора, Рандолф-филд. Откровенно говоря, инструктор показал «как не надо» закрашивать - брызги краски далеко разлетелись по синему фону.



Слева: закрашивание красных кругов на Р-40Е на палубе авианосца «Ranger». Самолеты доставляются в Китай для пополнения AVG. Виден английский камуфляж.

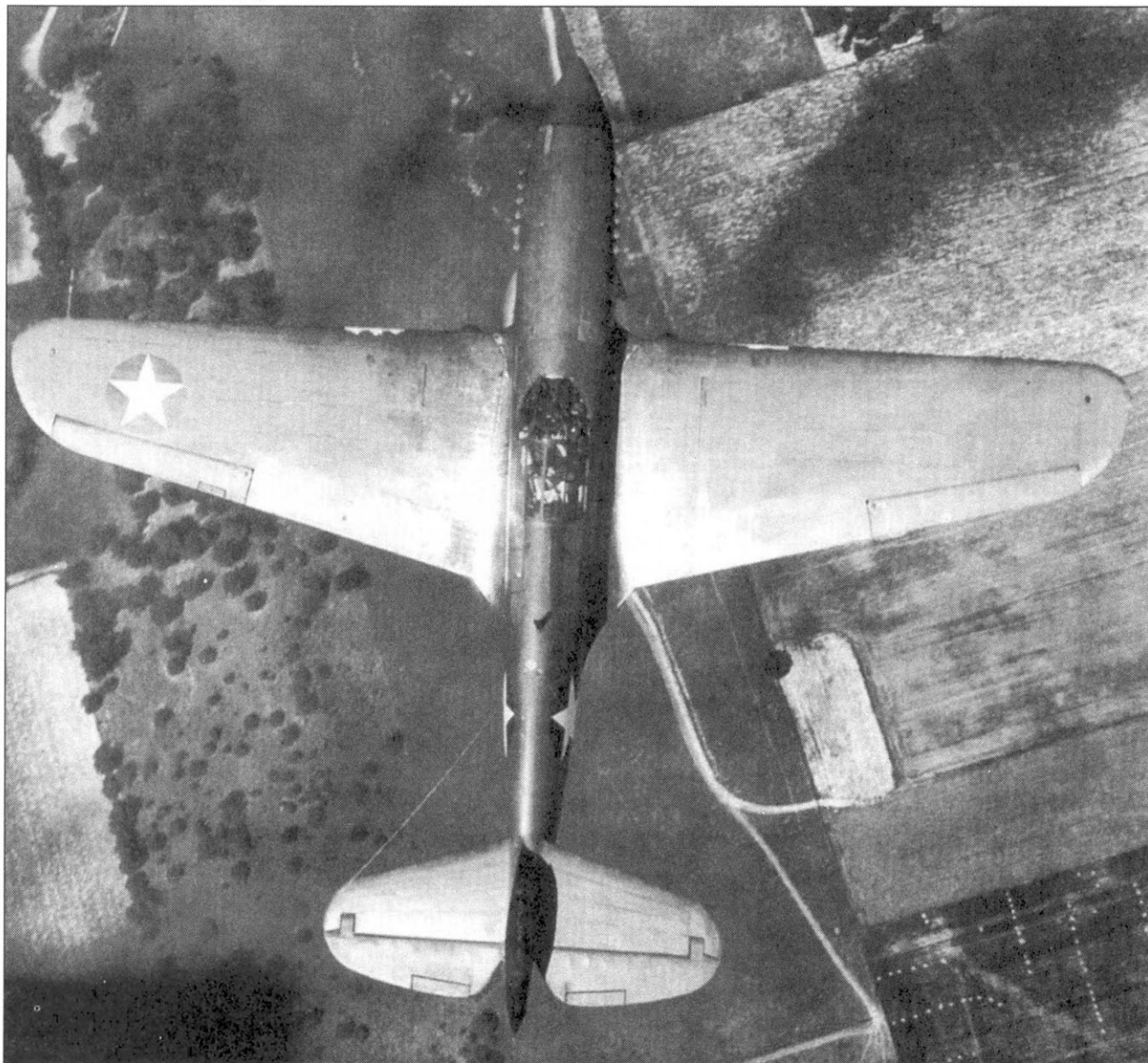




Нанесение камуфляжа на крыло P-40 на заводе. Для нанесения камуфляжа использовались резиновые шаблоны, благодаря чему рисунок был одинаков на всех машинах, а пятна имели резкие границы.

Поправкой № 1 к спецификации 24102-K от 18 декабря 1940 года вводилось нанесение опознавательных знаков на фюзеляж. Знаки следовало разместить на половине расстояния между задней кромкой крыла и передней кромкой горизонтального стабилизатора. Диаметр знака зависел от размера фюзеляжа и составлял $\frac{3}{4}$ его высоты. Кроме того, знак не мог наезжать на подвижные детали конструкции. Поправкой № 5 к этой же спецификации максимальный диаметр знака ограничивался 48 дюймами (122 см).

В первые же месяцы войны начали поступать сообщения о многочисленных ошибках в идентификации, вызванных красным кругом в центре звезды. В горячке боя американские летчики и зенитчики стреляли по всему, на чем были красные круги. Случалось, что американские пилоты вели упорные воздушные бои между собой.



P-40F-2-CU (41-13601) в камуфляже Olive Drab. Виден опознавательный знак на левом крыле.

P-40F (41-14378) «Dammit» из 33rd FG, Ороне, Северная Африка, середина декабря 1942 года. Камуфляж Middle Stone/Dark Earth + Azure Blue. Кок Dark Earth. Вокруг опознавательных знаков желтая кайма, на борту дополнительно изображен американский флаг.

В результате росли потери в людях и машинах. Реакция руководства была достаточно быстрой. 28 мая 1942 года поправкой № 3 к спецификации 98-24102-K было приказано закрасить белой краской красный круг в центре звезды. Это была временная мера в ожидании нового дизайна опознавательных знаков, в котором использовались бы все три цвета национального флага.

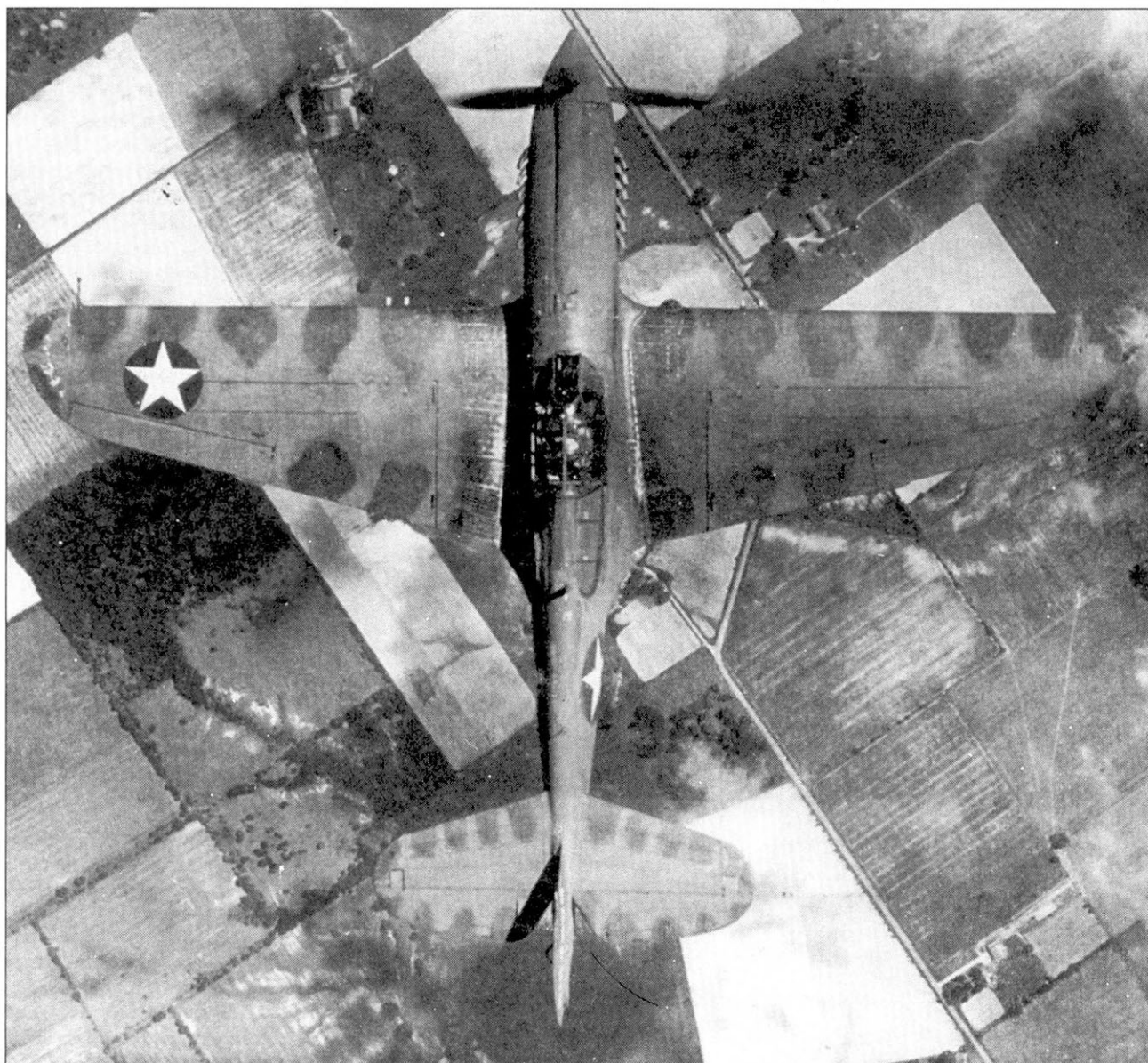
1 октября 1942 года документом Operational Memorandum № 9 от 25 сентября 1942 года вводились новые изменения в опознавательных знаках. Правда, они касались лишь машин,



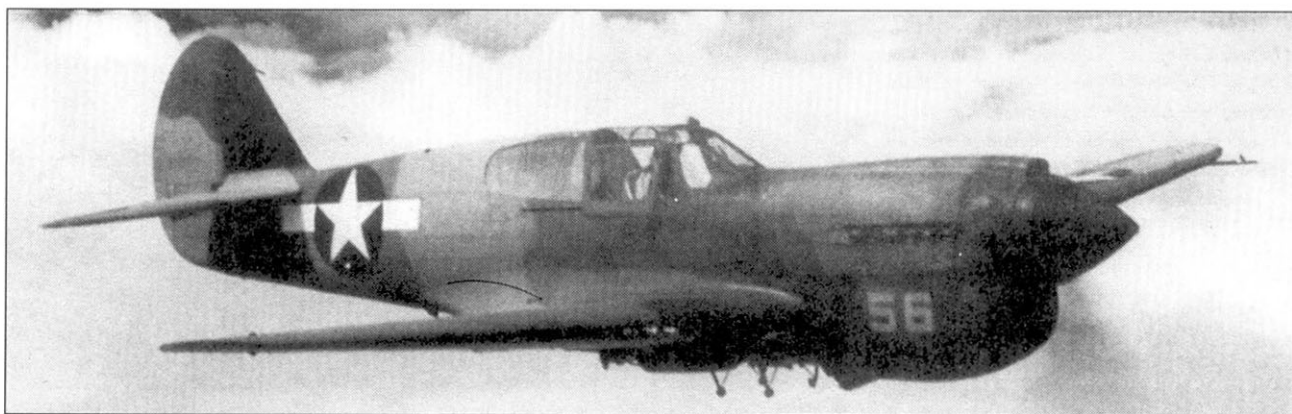
находившихся в распоряжении генерала Эйзенхауэра. Знаки на фюзеляже и нижней стороне крыла получили желтую обводку шириной 2 дюйма. Звезда на верхней стороне крыла осталась без канта.

Почему был выбран для канта желтый цвет, можно только догадываться. Вероятно, это была попытка придать американским опознавательным

знакам внешность концентрических опознавательных знаков у англичан. Когда армия США готовилась к операции «Torch», она еще не играла в войне в Европе сколько-нибудь заметную роль. Прежде всего, американцы понятия не имели о характере войны и внимательно прислушивались к опыту англичан. Кроме того, появление на ТВД большого числа самолетов с не-



P-40N-1-CU (42-104528) в камуфляже, введенном в июне 1942 года. Поверх стандартного камуфляжа Olive Drab 41, на кромках крыльев и горизонтальных стабилизаторов нанесены неправильные полукруглые пятна Medium Green 42.



Р-40Е из 49th FG, Австралия, 1943 год. Виден «переходный» опознавательный знак. Кант вокруг белых прямоугольников красного цвета.

известными опознавательными знаками могло привести к многочисленным ошибкам со стороны англичан. Поэтому опознавательные знаки нужно было как-то унифицировать. В этом смысле желтая обводка вокруг синего круга была наиболее простым и эффективным решением. На большом числе Р-40 также присутствовали английские

желтые fin flash на киях. Это были машины, первоначально предназначенные для англичан, но затем оставленные американцами у себя. Было решено оставить этот английский элемент быстрой идентификации.

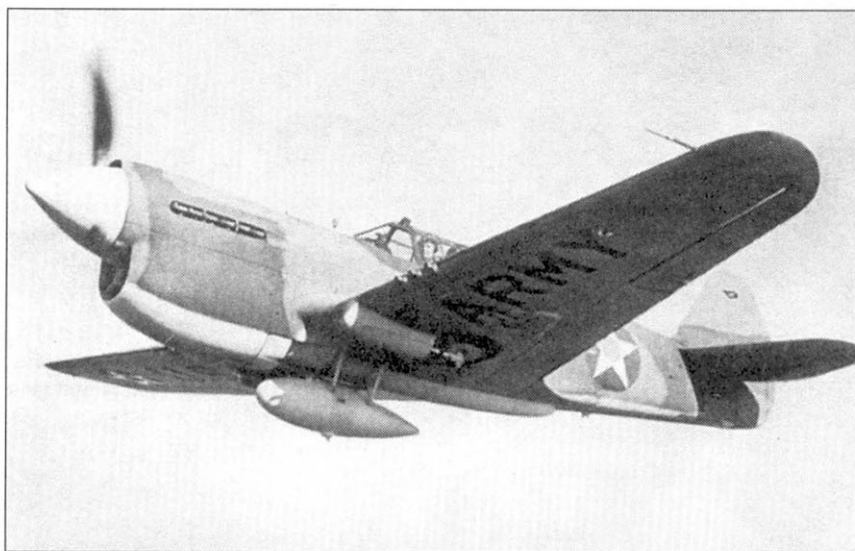
Тут следует заметить, что Р-40 из 325 PG, высадившейся 8 ноября в районе Касабланки, не имели желтых об-

водок. Вместо этого у них по обеим сторонам фюзеляжа и на нижней стороне левого крыла были изображены флаги США размером 80x60 см.

В 8 AF желтые обводки наносили, прежде всего, на истребители Р-47, которые силуэтом походили на немецкие самолеты. Но многие истребители других типов также получили желтый кант вокруг синего круга.

Самолеты, поступавшие в качестве пополнения, желтых обводок уже не имели. В результате очень быстро возникла довольно пестрая картина. Если добавить сюда несколько камуфляжных схем, то американские истребительные группы напоминали какие-то партизанские отряды, а не регулярные части. Поэтому в начале 1943 года в GHQAF началась работа над новым опознавательным знаком. Результат этой работы представили в документе AN-I-9a от 29 июня 1943 года. Документ предписывал закрасить все обводки, а вместо них слева и справа от звезды нанести белые прямоугольники размером 1/2x1/4 от диаметра звезды, а весь знак целиком обвести красным кантом шириной 1/8 диаметра звезды. Верхний угол прямоугольников должен был находиться встык с кончиком луча звезды, а внутренняя сторона прямоугольника иметь углубление, описывающее синий круг.

Но прежде чем изменились опознавательные знаки, были точно проработаны их места расположения. Документ AN-I-9 от 1 марта 1943 года суммировал все сделанные до того времени распоряжения. С этого момента утратили силу прежние спецификации 24102-K и 24114 в части расположения



Р-40Е в английском камуфляже Medium Green/Sand. Низ покрашен в светло-голубой цвет.



Р-40F «Jo» из 57th FG на палубе авианосца «Ranger» готовится к полету на одну из баз ВВС США на Тихом океане, 19 июля 1942 года. Самолет целиком покрашен в цвет Sand. Tактический номер «12» красного цвета. Кости на руле направления - личная эмблема пилота.



P-40C-CU (41-13468) из 31st FS, 6th AF, Центральная Америка, декабрь 1942 года. Нижние поверхности самолета выкрашены белой краской. Такой камуфляж применялся на самолетах, летавших над морем. Белая четверть на киле - характерное обозначение машин из 6th AF.

знаков. Теперь опознавательные знаки наносили на хвостовую часть фюзеляжа с обоих бортов, а также на верхнюю и нижнюю сторону левого крыла.

15 июня 1943 года документом Т.О. 07-1-1 точно определили как располагать опознавательные знаки на крыльях. Теперь центр опознавательного знака должен был находиться на расстоянии 1/8 длины крыла от оконцовки крыла. Диаметр синего круга равнялся 80-90% от ширины крыла на данном участке, а его край не должен был находиться ближе чем в шести дюймах от оконцовки крыла. Диаметр синего круга на фюзеляже должен был составлять не более 75% от высоты борта на данном участке, то есть на половине

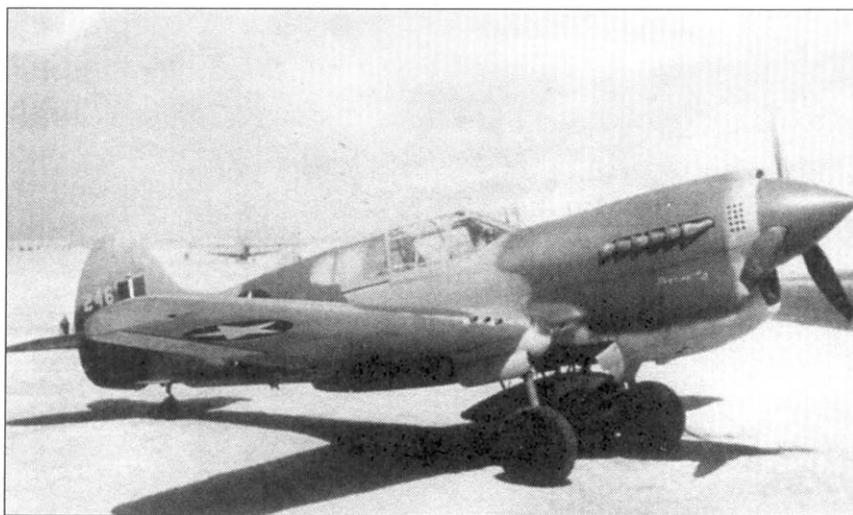
расстояния между задней кромкой крыла и передней кромкой горизонтального стабилизатора. После введения новой формы опознавательного знака документом Т.О. 07-1-1В от 29 июня 1943 года размеры знака снова модифицировали. Теперь промежуток в шесть дюймов определялся не от границы синего круга, а от края красного канта вокруг всего знака.

15 июня 1943 года было запрещено нанесение горизонтальных полос на руль направления. До того времени цветные горизонтальные полосы регулярно наносили на учебные самолеты. Большинство самолетов, не участвовавших в боевых действиях, также имели такие полосы.

Однако дело было далеко от завершения. Вскоре командующий 5 AF генерал Кенни и командующий 13 AF приостановили действие нового приказа в своих соединениях, вместо этого предписав просто добавить по сторонам уже имевшихся знаков белые прямоугольники, но не делать красной обводки. Новые опознавательные знаки имелись только на машинах, недавно доставленных с заводов. В основном это были P-38. Истребители P-40 состояли на вооружении четырех истребительных групп в обеих армиях, не известно ни одного истребителя этого типа с красной обводкой знака. Предлагалось использовать для обводки зеленую краску. Наконец, было реше-



P-40N-20-CU (43-23194) из 7th FS, 49th FG, Миддлбург-Айленд, сентябрь 1944 года. Самолет не окрашен, что было редкостью для P-40. Хвостовое оперение белое, кок желтый с голубой полосой (цвета эскадрильи). Верхушка киля оранжево-желтая с голубой полосой. Радиопозывной нанесен черной краской на киле.



Р-40К в английском камуфляже, американские опознавательные знаки сочетаются с английским «fin flash» на киле.

но, делать обводку синей краской, той же, что закрашивался центральный круг. Официально этот вариант опознавательного знака ввели документом AN-1-9b от 14 августа 1943 года. Хотя этот документ определялся как временный, в соответствии с ним истребители Р-40 несли опознавательные знаки вплоть до конца своей боевой карьеры. Новый трехцветный знак появился уже после войны, в 1947 году.

В декабре 1943 года снова вернулись к практике делать опознавательные знаки блестящими красками. Документом ANA Bulletin No 166 от 4 декабря 1943 года предписывалось ис-

пользовать блестящие краски Insignia White 511 и Insignia Blue 502.

Все неясности в вопросе нанесения опознавательных знаков удалось устранить лишь в 1947 году.

Генерал Кенни вопреки принятым правилам, решил возродить в своей воздушной армии старую практику нанесения на руль направления цветных полос. В мае 1944 года такие полосы появились на самолетах нескольких частей, но ни в одной из них не было Р-40.

В заключении следует отметить, что мы описали только официальную сторону проблемы. Однако реальная

практика в той или иной степени отличалась от приказа. Например, в 5-й воздушной армии в 1942 году парк самолетов обновлялся очень быстро, что объяснялось большим уровнем боевых и небоевых потерь. В результате возникла большая путаница с опознавательными знаками. Например в 49 FG почти на каждом самолете знаки или располагались по-другому, или имели другие размеры. Правда колебания по месту расположения были не велики и в предельных случаях достигали 3/4 диаметра круга, т.е. около 80 см. На нескольких машинах группы фюзеляжные опознавательные знаки имели желтую обводку. Ситуацию усугубляли постоянные изменения как в дизайне опознавательных знаков, так и в схеме камуфляжа. До января 1945 года постоянно что-то менялось. В результате добиться какого-либо единообразия было почти невозможно. Лишь на уровне группы удавалось временно навести порядок, да и то, это имело место лишь в тыловых частях, вроде 80 FG, или при перевооружении части, как например в 35 FS, 8 FG на Новой Гвинее в середине 1943 года. Машины постоянно находились в воздухе, менялись только пилоты и механики.

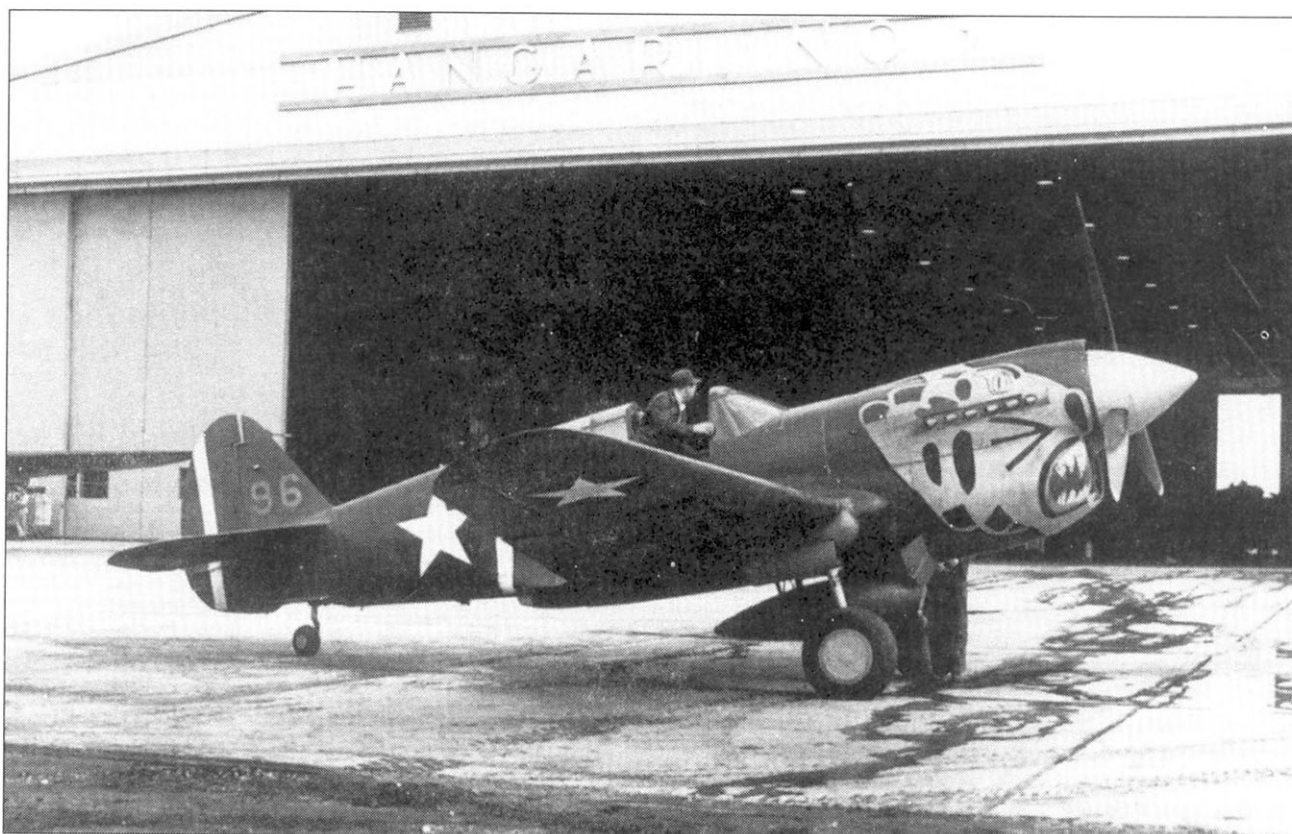
В общем, тема опознавательных знаков в американских ВВС в годы Второй Мировой войны бесконечна. Мы постарались ее в какой-то мере описать в тексте, а также проиллюстрировать на цветных изображениях.

Камуфляжи Р-40, использовавшиеся в USAAF

Первые Р-40, на которых американские пилоты одержали свои победы, официально принадлежали ВВС Китая и находились в составе American Volunteer Group (AVG). Кроме китайских опознавательных знаков и небольшого белого номера на киле, все остальные элементы были американскими, а камуфляж английским, хотя и сделанный американскими красками. Верхний камуфляж самолетов Р-40В из AVG представлял собой нерегулярные пятна цветов, приближенных к Dark Earth и Dark Green RAF. Первоначально эти машины предполагалось передать англичанам, поэтому самолеты и получили английский камуфляж схемы «А» для одномоторных самолетов. Снизу самолет целиком был выкрашен краской Light Gray, вероятно, эта нестандартная для USAAC краска была специально приготовлена для экспортных самолетов. Последующие самолеты, доставляемые в часть для пополнения, имели обычно тот же камуфляж, но снизу были выкрашены краской



Р-40К (42-46104) «Shellie IV» из 15th FG, 78th FS, 7th AF. Самолет несет обычное для 15th FG обозначение - две желтые полосы на капоте. Самолеты группы отличались также тем, что радиопозывной целиком вписывали на руль поворота.



P-40E из 11th FS, 343rd FG, 11th AF, Аляска, 15 июля 1942 года. Надпись «U.S. ARMY» на нижней стороне крыльев еще не покрашена, но красный круг в центре звезды уже убран. Хорошо видна эмблема части «Aleutian Tiger», сделанная желтой краской на капоте. Белая полоса за кабиной присутствовала на всех самолетах, действовавших над Аляской и Алеутами. Полоса на руле направления означает принадлежность к 11th FS, которой командовал майор Джон Шенно, сын генерала Клера Шенно, командира китайских «летающих тигров».

Neutral Gray или, реже, Azure Blue. Граница между разными цветами во всех случаях была резкой. Пятна делались по шаблону.

В известных исследованиях, посвященных камуфляжу самолетов в AVG, предлагаются самые разные варианты расположения пятен. В большинстве своем эти варианты в действительности объясняются лишь плохим качеством фотографий, использованных

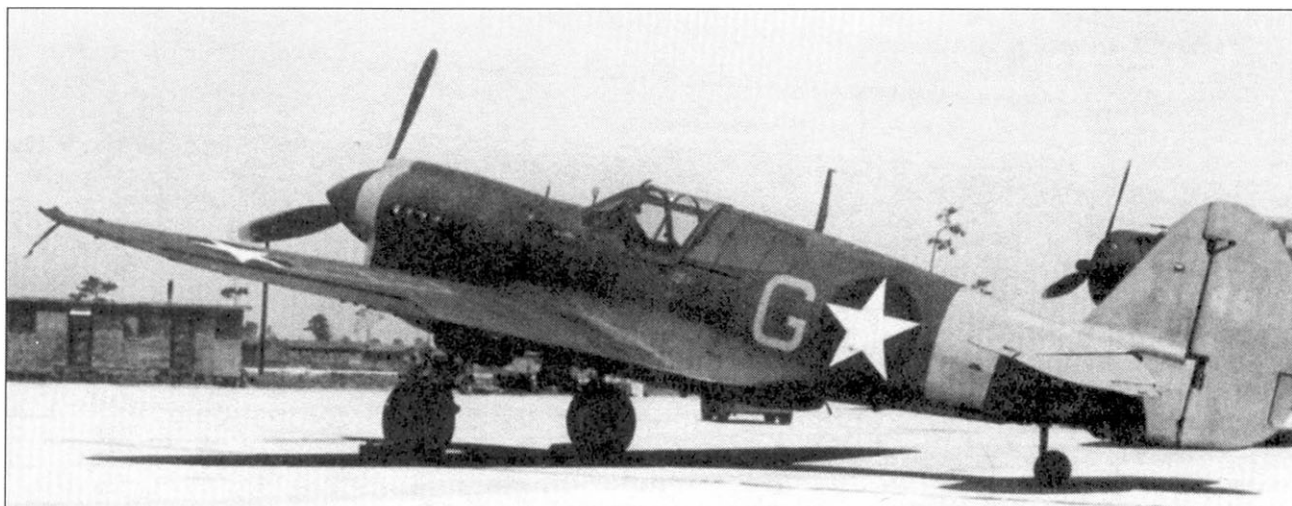
для реконструкции схем. Иногда за камуфляж принимают пятна грязи, которые неотличимы от настоящих пятен на черно-белых фотографиях.

Первые P-40, предназначенные для USAAF, окрашивались на сборочной линии в соответствии со спецификацией 24114, разработанной еще в конце 30-х годов. Верхняя сторона самолета окрашивалась краской Dark Olive Drab № 41 (темно-оливково-коричневый), а

нижняя сторона - Neutral Gray № 43 (серый, довольно темного оттенка). Краску наносили пульверизатором без каких-либо шаблонов. Граница между двумя цветами получалась плавной. Сначала наносили Olive Drab, а затем Neutral Gray. Образцы красок имелись в A.C. Bulletin № 41. По приказу генерала Арнольда самолеты камуфлировались прямо на сборочной линии. Сделал он это задолго до начала вой-



P-40N-20 (43-22491) «Flung Dung» из 89th FS, 80th FG, 10th AF, база Нагазули, провинция Верхний Ассам, Индия, первая половина 1944 года. В этой эскадрилье на всех истребителях имелось изображение черепа. Эскадрилья действовала над Бирмой. Опылительные знаки на самолете окончательной формы, замененной лишь в 1947 году.



P-40E-CU (41-5449). Элементы быстрой идентификации: желтая полоса на носу и желтое хвостовое оперение. Так обычно обозначались самолеты учебных частей на территории США.

ны. Арнольд был одним из немногих американских военачальников, осмеливавшихся утверждать, что война не за горами, и Америка будет участвовать в этой войне. Этот камуфляж Olive Drab/Neutral Gray мы будем в дальнейшем называть стандартным.

Кок винта целиком окрашивали краской O.D. 41. Лопасти винта не окрашивали, оставляя их в цвете натурального алюминия. 9 мая 1941 года в дополнении № 3 к спецификации № 24114 определялось, что лопасти винтов и незакрытые ступицы винта следует окрашивать черной матовой краской. Но выяснилось, что выкрашенный черным винт плохо заметен и представляет смертельную угрозу для техников. Поэтому 28 августа 1941 года появилось дополнение № 4 к спецификации № 24114, где определялось, что концы лопастей на длину четырех дюймов выкрашивать в желтый цвет (краска Identification Yellow № 48).

Первые части USAAF, принявшие на себя удар утром 7 декабря 1941 года, располагали самолетами, несшими стандартный камуфляж.

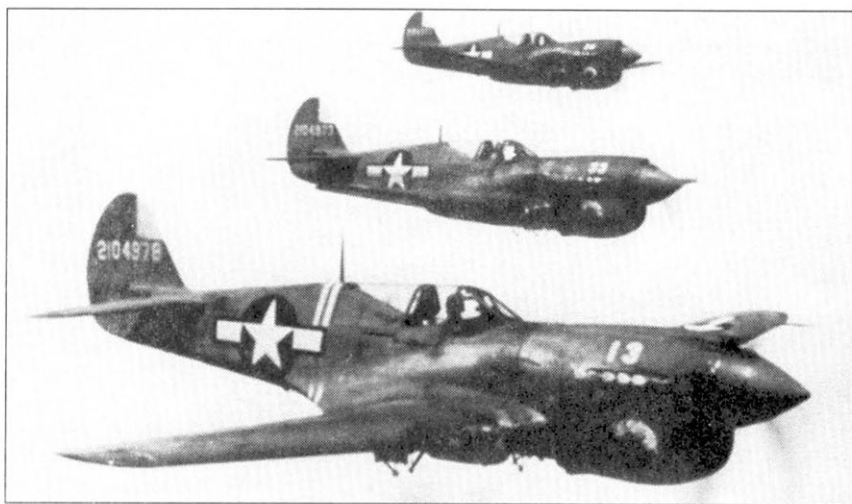
Первой группой, вооруженной истребителями «Warhawk», была 49 FG. Группа предназначалась для наступательных боевых действий с территории Австралии. Группу оснастили самолетами, предназначенными для англичан. Самолеты несли английский камуфляж, но с нижней стороны были покрашены краской Neutral Gray или, реже, Azure Gray. Несколько машин эксплуатировали в английском пустынном камуфляже. Пустынный камуфляж представлял собой нерегулярные пятна цветов Middle Stone и Dark Earth, снизу самолет красили в цвет Azure Gray. Трудности со снабжением 5 AF заставили командование USAAF разрешить для частей на Юго-Западном Тихоокеанском ТВД (South-West Pacific Area - SWPA) красить самолеты

любыми доступными красками. Поэтому в составе 49 FG начали появляться самолеты с самыми необычными камуфляжами. В конце 1942 года в группе имелись самолеты, несшие стандартный английский и пустынный английский камуфляж, стандартный американский камуфляж, а также камуфляж в виде коричневых и зеленых пятен, где коричневой краской обычно были Dark Earth или Sand, а зеленой - Medium Green, Dark Green, Olive Drab, Foliage Green. Использовались также краски, образцы которых приводились в бюллетене №48 от 26 мая 1942 года, где встречались нигде более не встречавшиеся цвета Light Blue № 27, Sea Green № 28, Rust Brown № 34 и Dark Green № 30. Самолеты в нестандартном камуфляже легче всего определить по плавным переходам между цветными пятнами.

После ремонтов самолеты чаще всего целиком выкрашивали в один из



P-40N из 7th FS, 49th FG, 5th AF на аэродроме острова Миддлбург. Элементы быстрой идентификации: широкая белая полоса на передней кромке крыльев, белое хвостовое оперение. Так обозначались американские и австралийские самолеты, действовавшие в районе Новой Гвинеи.



Тройка P-40N из 24th FS, Центральная Америка. На радиаторе машины изображен силуэт тигра. Тактические номера помещены на капоте двигателя. Элементы быстрой идентификации самолетов, действовавших в районе Панамского канала: белая «четверть» на киле. У самолета на переднем плане две вертикальные полосы на фюзеляже, указывавшие на машину командира эскадрильи.

перечисленных выше оттенков зеленого. Нижнюю сторону планера как правило выкрашивали краской Neutral Gray или краской, полученной путем смешивания черного и белого пигментов.

Иногда снизу самолет выкрашивали краской Light Blue № 27 или ее поздний вариант L.B. № 307. Перечислить все встречавшиеся схемы камуфляжа не представляется возможным.

Доставляемое пополнение уже имело стандартный заводской камуфляж. Но пилоты к тому времени уже настолько сильно привыкли к пятнистому камуфляжу, что новые машины часто перекрашивали, накладывая на оригинальный O.D. пятна цвета Sand или Rust Brown. Нижнюю сторону крыльев часто перекрашивали краской Light Blue № 307.

У некоторых самолетов границы цветов были плавными. Резкие границы проводились кистью, а расположение пятен не соответствовало английским схемам.

В июне 1942 года в дополнении к Т.О. 07-1-1 определялось, что вдоль передней и задней кромки крыльев и стабилизаторов следует наносить пятна неправильной полукруглой формы краской Medium Green № 42. Это требование носило экспериментальный характер и не было обязательным для всех самолетов. В отношении P-40 из SWPA новое правило применялось только для 49 FG, где перекрашенных таким образом самолетов было как минимум 17. В Африке же подобного камуфляжа вовсе не использовали.

В остальных частях, оснащенных P-40, камуфляжи, отличавшиеся от стандартного, встречались крайне редко.

Исключение составляли P-40N из 45 FS/15 FG 7 AF, которые в сентябре 1943 года базировались в центре Тихо-

го океана. Эти самолеты целиком выкрашивались краской Light Gray № 602. Некоторые источники сообщают, что это был цвет Coral Sand и Light Blue. Фотографии, однако, этого не подтверждают. Самолеты выкрашены целиком, разницы между верхней и нижней окраской нет, тогда как на других самолетах группы (P-39) эта граница отчетливо видна.

Значительный разбой камуфляжа наблюдался и в Северной Африке. Большинство действовавших там P-40F и L несли английский пустынный камуфляж: верхний Middle Stone/Dark Earth, нижний Azure Blue. Граница цветов была резкой, а расположение пятен соответствовало схеме «А». Иногда цвета пятен делали инверсным - это так называемая схема «В». Камуфляж имели не только английские машины, но и те, что только предназначались для англичан. В качестве американской детали самолеты, сменявшие

хозяина, получили желтые серийные номера на киле. Многие P-40L, с самого начала выпускавшихся для USAAF, все же получили английский камуфляж. Причина этого была проста - американские ВВС первоначально не имели собственного пустынного камуфляжа. Камуфляж разработали лишь в 1943 году, когда война в Северной Африке подходила к концу. До того времени использовались различные временные схемы. Самолеты со стандартным заводским камуфляжем перекрашивали краской Sand № 49 (часто и № 26), заливая ей все оливковые поверхности. Нижний камуфляж оставался сплошной, цвета Neutral Gray. Иногда, если время позволяло, нижние поверхности перекрашивали краской Light Blue № 27.

10 марта 1943 года Штаб ВВС в Африке (HQ African Air Force) издал приказ, касавшийся принципов камуфлирования самолетов на североафриканском ТВД. Для одномоторных самолетов (в том числе для P-40) предлагался камуфляж, состоявший из пятен двух оттенков коричневого цвета и нижней поверхности, выкрашенной в светло-голубой цвет. Темно-коричневая краска Earth Brown № 302, светло-коричневая краска смесь Earth Yellow № 305 и Earth Red № 312 в равных долях. Снизу самолеты красили смесью из белой краски (88%) и краски Light Blue № 307 (12%). Расположение пятен совсем не соответствовало английской схеме «А». Границы пятен были резкими.

С середины 1943 года выпускавшиеся P-40 стали снова получать стандартный камуфляж, поскольку дальнейшие действия на Средиземном море велись с помощью самолетов P-47 и A-36.

Объединенный комитет по делам авиации (Joint Aircraft Committee - JAC) в составе подкомитета по вопросам камуфляжа (Sub-Committee on



P-40K-20 (42-9985). На хвосте три цветных полосы. Литеры «JI» на борту, вероятно, инициалы пилота.



Ряд P-40F-CU на аэродроме, 1942 год. Видны надписи «Joyce» (41-14188) и «Dottie» (41-13712). На переднем плане фрагмент P-40-CU (39-210). Обратите внимание, самолеты части несут разный камуфляж. Например, «Dottie» имеет пятна Medium Green на краях крыльев.

Camouflage) постановил в марте 1943 года заменить применявшуюся до сих пор краску Dark Olive Drab № 41 более светлой Olive Drab № 319. При этом предписывалось полностью использовать уже имевшиеся запасы краски. Это решение было документировано в спецификации 3-1 от 21 апреля 1943 года. На практике новую краску начали использовать не ранее сентября. К тому времени она уже называлась Olive Drab № 613.

Тот же самый подкомитет унифицировал названия красок, а также составил сборник образцов, который должен был облегчить окраску самолетов как на заводе, так и в полевых мастерских. Так появился Army-Navy Aeronautical Bulletin № 157 от 28 сентября 1943 года. Однако в бюллетене отсутствовал цвет Neutral Gray № 43. В JAC решили, что нет смысла выпускать две близких по оттенку краски: Neutral Gray 43 для внутреннего пользования и Sea Gray для англичан. Было решено отказаться от выпуска краски N.G. 43, но при этом использовать все имевшиеся ее запасы. Новую краску начали использовать в конце года, то есть в тот момент, когда появилось решение прекратить камуфлирование самолетов.

В октябре 1943 года начальники штаба ВВС и инженерных войск начали переговоры о целесообразности дальнейшего камуфлирования боевых самолетов. Господство союзников в воздухе было подавляющим, а угроза

ударов по аэродромам - минимальна. Вместе с тем, отказ от краски позволил бы заметно облегчить самолет и улучшить его аэродинамику на 2%. При этом уменьшились на несколько десятков человеко-часов трудозатраты на выпуск самолета. Это предложение еще до конца месяца стало известно в Вашингтоне. После проведения необходимых испытаний 26 декабря 1943 года появилась новая версия Т.О.07-1-1, в которой отменялся любой камуфляж на самолетах USAAF. Приказ вступал в силу 2 января 1944 года и касался прежде всего заводов, выпускавших самолеты. Машины, успевшие попасть в боевые части, оставались в камуфляже.

Эта радикальная перемена повлекла за собой ряд изменений в других вопросах. Встал вопрос о сохранении эстетики неокрашенных машин. Чтобы улучшить внешний вид машин, для них стали применять лакированные листы дюраля. Фрагменты обшивки, требовавшие штамповки (кок винта и др.) или усиления (кожухи пулеметов, капот двигателя) полировались. В районе выхлопных патрубков толщина обшивки была больше, чтобы лучше держать нагрев. Здесь обшивка всегда была темнее, так как не подвергалась поверхностной обработке.

Снаружи самолет покрывался бесцветным нитроцеллюлозным лаком, предотвращавшим коррозию. Места обшивки, подверженные повреждению (например, крылья у кабины) по-

крывались лаком в несколько слоев. Отделанный так самолет сверкал на солнце. Чтобы блеск не слепил пилота, перед кабиной пилота провели противобликовую полосу. Ее делали краской O.D. 613, запасы которой были безграничны.

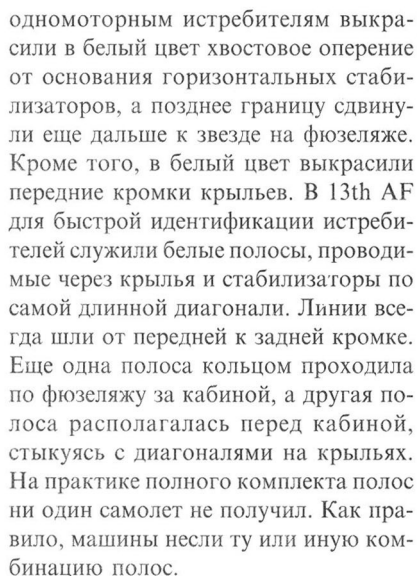
Перестали окрашивать стойки шасси и диски колес. Не окрашивали и внутренней стороны крышек пулеметных отсеков, колесных ниш и капота двигателя.

Число P-40, оставшихся без камуфляжа, было очень невелико. Около двадцати машин служило в составе 49 FG, причем очень быстро группу перевооружили истребителями P-38. Несколько машин получили черную противобликовую полосу. Подавляющее большинство некамуфлированных P-40 поступило на вооружение учебных частей, дислоцированных на территории США.

Знаки быстрой идентификации

На американских истребителях «Warhawk» использовали только три элемента быстрой идентификации. Первым из них был красный кок винта. Этот элемент быстрой идентификации был обязательным для всех союзнических самолетов, действовавших на Средиземноморском ТВД. Два других элемента появились на юго-западе Тихого океана во второй половине 1943 года, то есть когда японцы начали применять самолеты Ki-61. В 5th AF всем

- 16 COCKPIT CANOPY
(AF42-104829 AND SUBSEQUENT)
17 FUSELAGE ASSEMBLY
(AF42-104829 AND SUBSEQUENT)



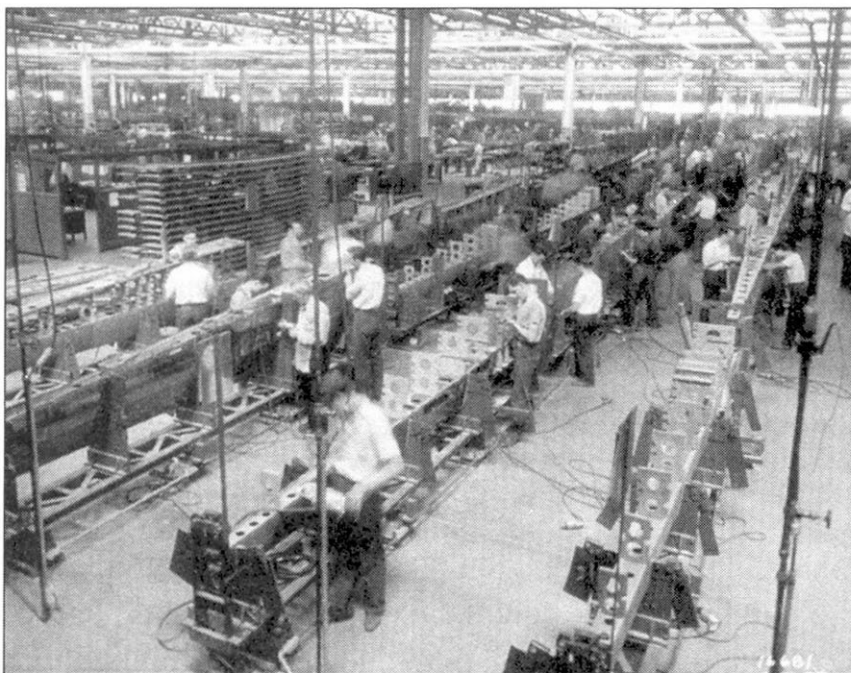
Важное значение в USAAF придавалось радиопозывному номеру (Radio Call Number). В соответствии с Т.О.07-1-1А от октября 1941 года номер наносили на киле литерами такой высоты, чтобы их можно было читать с расстояния 150 ярдов. Фактически это был серийный номер без первой цифры и тире.

Цифры наносились краской Identification Yellow 48. Все правила были сформулированы в спецификации 98-24105-Q от 1 октября 1942 года. В Т.О.07-1-1А отменялось использование идентификационного номера, который играл роль радиопозывного с 1936 года. Идентификационный номер состоял из двух групп цифр, которых наносили на киль одну над другой.

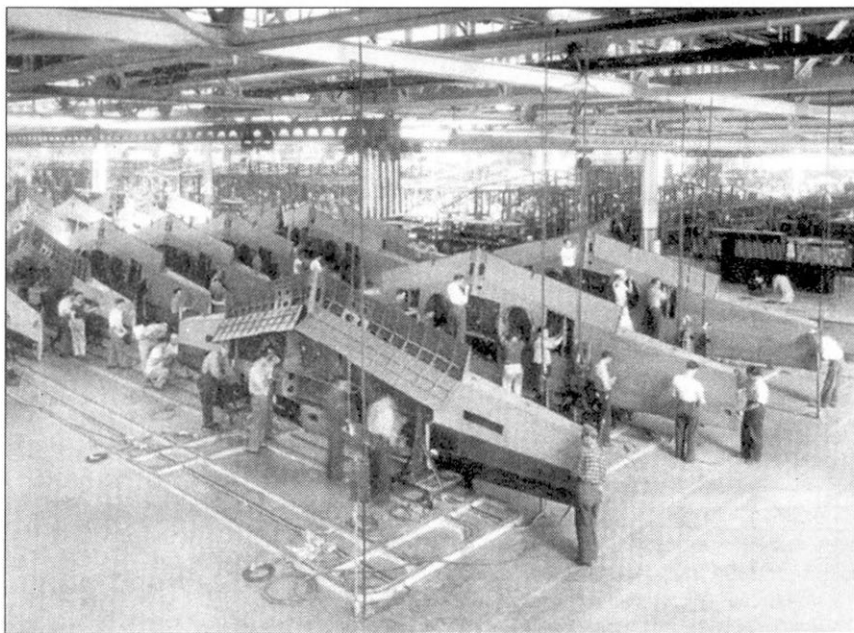
1. Витт. 2. Обтекатель двигателя. 3. Крепление моторамы. 4. Фюзеляж (от 42-104429 и до 42-104828). 5. Обтекатель фонаря кабины (от 42-104429 до 42-104828). 6. Киль. 7. Руль направления. 8. Руль высоты. 9. Горизонтальный стабилизатор. 10. Хвостовое колесо. 11. Закрылки. 12. Элероны. 13. Крыло. 14. Оконцовка крыла. 15. Главное шасси. 16. Фонарь кабины (от 42-104829 и далее). 17. Фюзеляж (от 42-104829 и далее).

Первая группа цифр определяла номер самолета в группе, а другая, саму группу и буквой определяла тип части. Для первых P-40, которые поступили в 8 Pursuit Group, это была литера «Р» (Pursuit - истребитель, точнее «преследователь»). Номер наносили желтой краской. Однако в боевой ситуации такая система обозначений не отвечала требованиям секретности, так как позволяла легко определять принадлежность самолета к той или иной части.

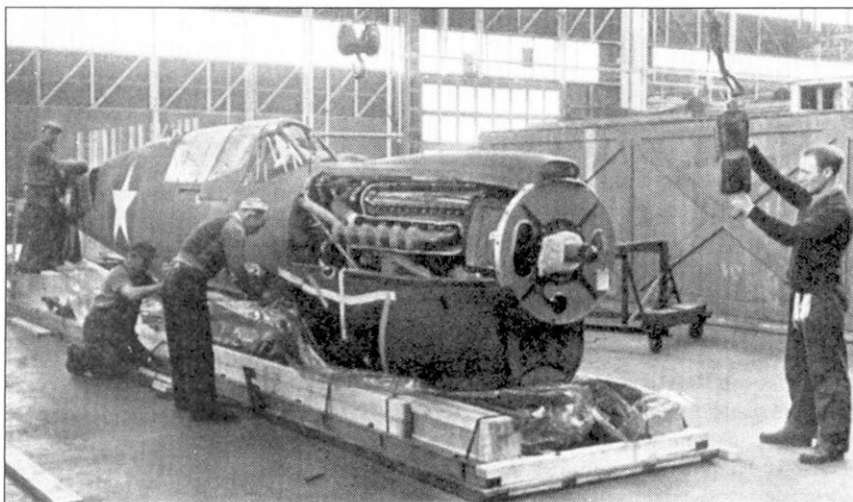
Спецификация 98-2415-Q от 1 октября 1942 года допускала использование красок Orange-Yellow 5, а также черной, красной и синей из бюллетеня № 41. Разъяснялась и спорная ситуация в случае одно- или двухзначного серийного номера. Определялось, что номер должен быть минимум четырех-



Начальная стадия сборки крыльев, 19 мая 1942 года. Хорошо видны лонжероны.



Последняя стадия сборки крыльев, 15 июля 1942 года, Баффало.



Сборка P-40N, доставленного к месту в контейнере. Виден двигатель машины.

значный, а недостающие цифры заменять нулями. Например, если какой-нибудь самолет имел серийный номер 42-5, то его радиопозывной был 2005.

После того, как самолеты перестали камуфлировать, появились новые правила нанесения радиопозывного. Поправкой № 2 к спецификации 98-24105-R от 21 марта 1944 года определялось, что на светлых поверхностях номер следует делать черной краской (№ 604), а на темных - блестящей желтой International Orange № 508. Для самолетов, что успели получить камуфляж, полагалась черная (№ 604) и желтая (№ 614) краски, соответственно.

Другим важным элементом в окраске P-40 была метрическая запись (data panel). В соответствии со спецификацией 98-24105-P от августа 1936 года метрическая надпись содержала название типа самолета, серийный номер и массу экипажа. Две первые строки делались буквами высотой один дюйм и шириной 3/4 дюйма. Последующие строки делались буквами высотой 7/16 дюйма и шириной 1/2 дюйма. Надпись всегда делали слева перед самым фонарем кабины. Пример надписи:

U.S. ARMY - P-40C-C.U.

AIR CORPS SERIAL No.40-1234

Crew Weight 200 lbs.

После преобразования USAAC в USAAF метрическая надпись изменилась и стала выглядеть примерно так:

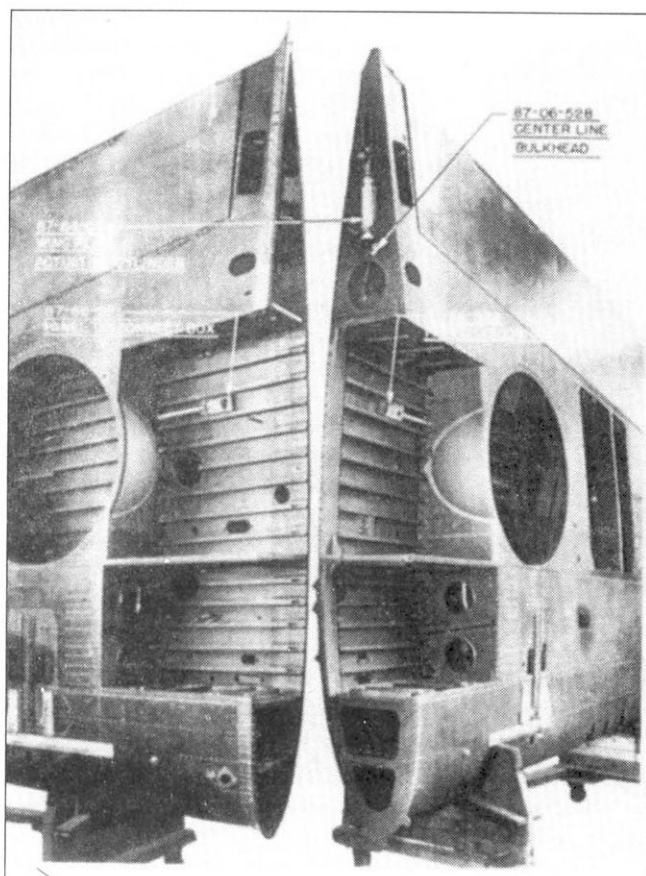
AAF PROJ. NO. 98-35678-R

U.S. ARMY P-40N-5-CU

AIR FORCES SER. 43-65951

Спецификация 98-24105 предписывала также на все самолеты наносить ряд эксплуатационных, информационных и предупреждающих надписей, которые запрещалось закрасивать, стирать или убирать. На практике, все перечисленные надписи по распространенности уступали только опознавательным знакам, хотя присутствовали не на всех машинах. Их цвет независимо от фона был черный.

Практика наносить на самолет имена пилота и механика также регламентировалась официальным документом. В Т.О.07-1-1 от 20 июня 1941 года предписывалось писать имена пилота и механика возле фонаря на левом борту белыми буквами высотой 1/2 дюйма на фоне черного прямоугольника. Эта психологическая мера должна была усилить чувство ответственности за машину у тех, чьи фамилии фигурировали на ее борту. Со временем правило превратилось в обычай, который очень далеко отходил от правил. Однако командование на отклонения смотрело сквозь пальцы.



Место дефенция крыльев. Видны ниши для бензобаков, колесные ниши, а также вспомогательные лонжероны, поддерживающие обшивку.

Опознавательные полосы на командирских самолетах, групповые цвета, эмблемы частей

На протяжении всей войны в USAAF действовало правило отмечать командирские машины, а также использовать цветовые обозначения групп. Цветная метка группы по правилам представляла собой широкую полосу на капоте двигателя, хотя на практике метку часто наносили на кок винта. Полосы, обозначавшие командирскую машину, наносили за кабиной. Полосу наносили той же краской, что и метку группы. Двойная полоса обозначала командира группы, а одиночная полоса - командира эскадрильи. Вертикальная одиночная полоса указывала на командира эскадрильи «А», скошенная вперед - эскадрильи «В», скошенная назад - эскадрильи «С». На самолете командира группы на капоте двигателя должны были быть все цветные метки, применявшиеся в группе. Для цветных обозначений применялись краски следующих цветов: белый/черный (в зависимости от фона), красный, желтый, синий. В боевых частях цветные полосы использовались редко. В Африке на P-40 их совсем не использовали, на Тихом океане они встречались только на машинах

из 49, 51 и 23 FG. Также и цветные обозначения групп не пользовались популярностью среди пилотов P-40. Если метки и делали, то только на коке винта в некоторых группах на Тихом океане: 8 (только 35 FS на P-40), 18, 23, 49 (когда в 1943 году самолеты получили метки, 9 FS летала на P-38), 51 80 и 343 FG.

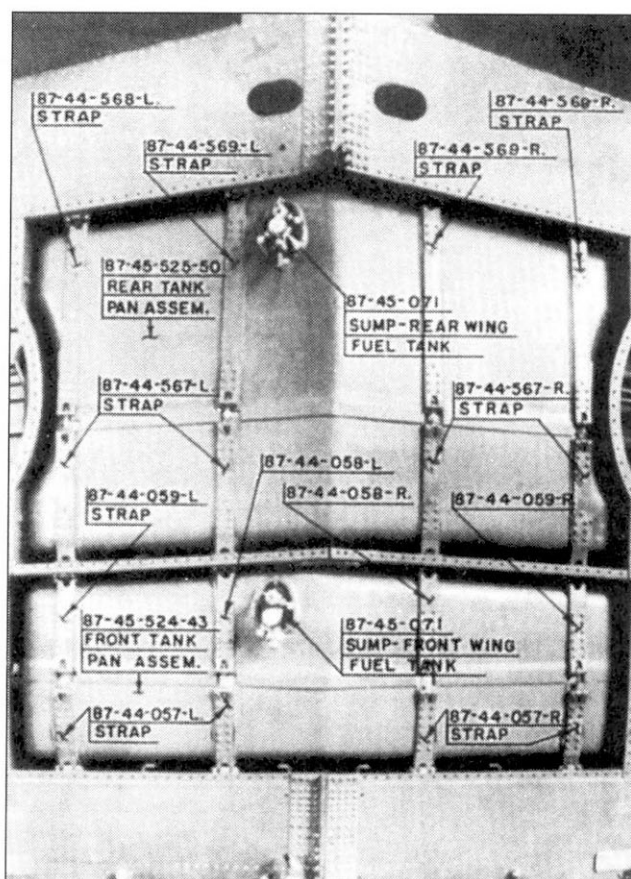
Однако перед войной и во время войны в учебных частях цветные метки применялись очень широко.

Официально предусматривалась возможность наносить на самолеты эмблемы частей. Эмблемы не были обязательным элементом оформления самолета, но наносились по желанию. Однако, любая эмблема должна была прежде пройти утверждение в Департаменте войны.

Перед войной эмблемы наносили на обеих сторонах фюзеляжа там, где позднее стали наносить опознавательный знак. Во время войны эмблемы редко использовали. Известно лишь, что эмблемы имелись на самолетах 57 и 79 FG, сражавшихся в Северной Африке, а также в AVG (позднее переименованную в 23 FG).

Тактические знаки

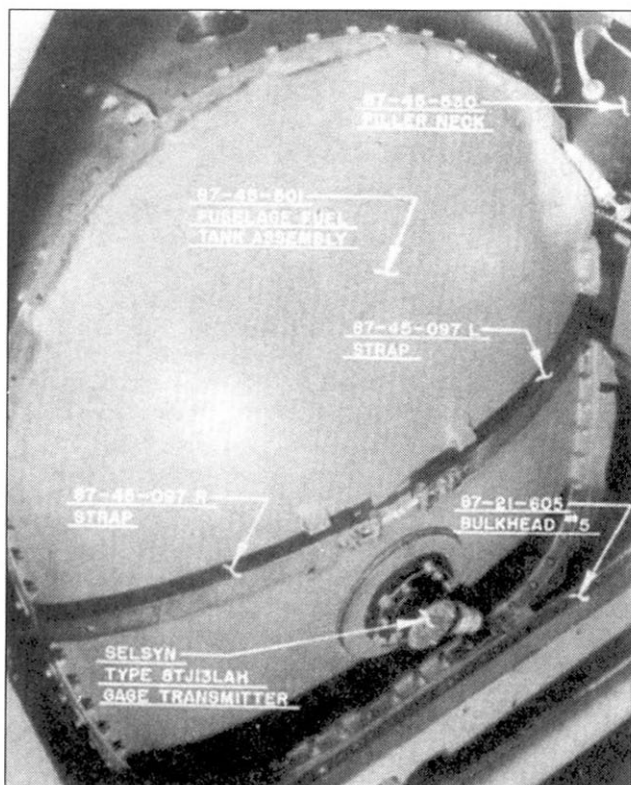
Важным элементом на истребителях USAAF были тактические знаки.



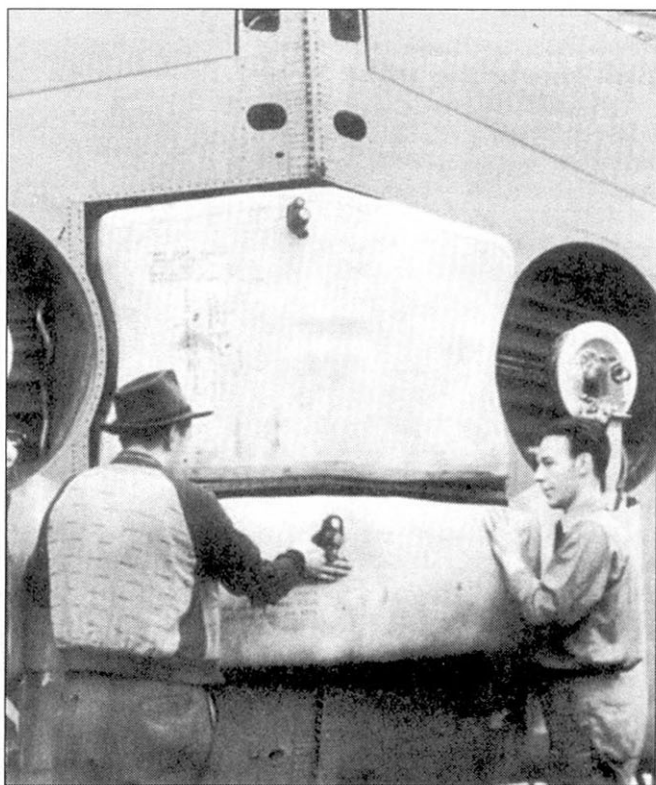
Бензобаки, расположенные в центральной части крыла на истребителях P-40D или P-40E. Вверху виден задний бак объемом 50,5 галлонов США, внизу передний бак объемом 35 галлонов США.

Перед войной этот вопрос регламентировался спецификацией 98-24105-P, принятой в 1936 году. В Т.О.07-1-1 от 8 апреля 1941 года действующие правила в целом не изменились. Лишь вводились некоторые ограничения на их использование, а также в общих чертах определялись расположение и размеры. Главным правилом было, чтобы в рамках данной группы все самолеты несли одинаковые знаки, расположенные на одном и том же месте. Детали реализации отдавались в ведение командиров групп, крыльев и армий. Тактические знаки утверждались командующим армией, а предлагались командирами групп. Окончательное утверждение тактического знака проводил командующий вооруженными силами на данном ТВД.

На первом этапе войны большое внимание уделялось вопросам секретности. Главным идентификационным элементом на самолетах P-40 на Тихоокеанском ТВД в тот период был белый тактический номер, который наносили на киле или капоте. Исключение составляли машины из 35 FS 8 FG, где вместо цифр использовались буквы. Буквы наносили желтой краской по бокам радиатора. На Тихом океане долгое время единственной группой на P-40 была 49 FG. Никаких тактических



Бензобак в фюзеляже объемом 62,5 галлонов США, расположенный за креслом пилота.



Установка бензобаков в нишах крыла. Баки покрыты самогерметизирующейся обшивкой.

знаков там не использовалось, ограничиваясь обычным тактическим номером. Специальных обозначений истребительной группы вообще не разрабатывали. Вместо этого использовались групповые цвета.

Лишь в двух случаях можно говорить о тактическом знаке. В первом из них знаки появились в 1944 году в 80th FG, базировавшейся в долине Ассам в Индии. На всех P-40 этой группы изображались большие белые черепа, рисовавшиеся так, что челюсти находились там, где традиционно рисовали акулю пасть. Почти каждое изображение черепа было индивидуальным, однако несколько изображений явно сделаны по общему шаблону.

Другой случай отмечен в восьми группах P-40 из VII Fighter Command, действовавшей в районе центральной части Тихого океана. Самолеты несли на фюзеляже полосы шириной 5 дюймов в цвет группы. До середины 1943 года в 15 FG делали две полосы перед и после опознавательного знака на фюзеляже, а в 318 FG полоса была только перед знаком. После того, как к опознавательному знаку добавились белые прямоугольники, полосы перенесли на капот. В 318 FG полоса оказалась перед передней кромкой крыла, а в 15 FG одна полоса также делалась перед передней кромкой крыла, а другая сразу же за коком винта. С середины 1944 года знаком 318 FG пользовалась 21 FG 7 AF.

Следует упомянуть еще об одном факте. В 1942 году на Алеутах базировалась 11 FS. Машины эскадрильи, прозванной «Алеутскими тиграми», украшались изображением желтой головы тигра с раскрытой пастью и обнаженными клыками.

Уже упоминавшаяся акуля пасть, появившаяся в AVG, первоначально играла в этой группе роль тактического знака. Но вскоре изображение пасти превратилось в распространенный элемент украшения самолета и потеряло свою первоначальную функцию.

В Северной Африке были свои порядки. На самолетах обычно изображались тактические номера, которые помещали на фюзеляж или перед опознавательным знаком (как в 325 FG), или по одной цифре слева и справа от знака (как в 79 FG). Имевшиеся 99 номеров распределяли так: 1-9 - штаб и по 30 для каждой эскадрильи. В 79 FG перед номером помещали небольшую букву «х», а в 57 FG номер обводили тонкой черной линией.

Единственный настоящий тактический знак применялся в 325 FG. Из-за знака группа получила прозвище «Checkertails». Действительно, все самолеты группы несли на хвостовом оперении желто-черную клетку. Клетка появилась на машинах в начале 1943 года и применялась до конца войны.

Для всех перечисленных обозначений использовали или матовые краски или краски, перечисленные в бюл-

летене №3-1. В декабре 1943 года после необходимых испытаний разрешили использовать для этой цели и блестящие краски.

Индивидуальные эмблемы

Вообще, американские самолеты времен Второй Мировой войны производят двойственное впечатление. Слишком часто украшались они различными неуставными изображениями, которые ничего общего с войной не имели. Личными эмблемами злоупотребляли во всех частях USAAF, хотя и в разной степени. На P-40 из 13 AF эмблем практически не было, тогда как самолеты из 49 FG были расписаны с трудолюбием, достойным лучшего применения. Различные нейтральные эмблемы вскоре начали уступать место рисункам, которые даже в наше бесстыдное время иначе как порнографическими не назовешь. До сих пор приходится ретушировать фотографии с наиболее откровенными рисунками на самолетах. Остается только удивляться тому, как могли командиры мириться со столь вопиющей сексуальной распущенностью личного состава. Впрочем, как показал опыт войны во Вьетнаме, именно американские офицеры подавали пример своим солдатам, не только насилуя местных жительниц, но и американских медсестер, не говоря уже о многочисленных случаях содомии.

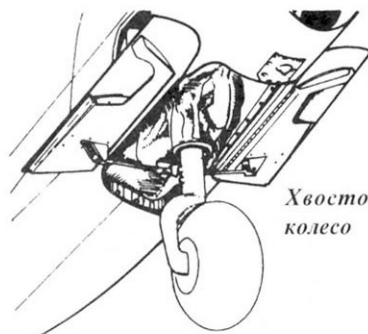
Иногда на самолете были две или три эмблемы/рисунка, но чаще всего дело ограничивалось одним изображением на левом борту.

Собственные имена, даваемые самолетам, часто использовались вместо позывного при радиопереговорах. Поменяв машину, пилоты обычно называли ее прежним именем, прибавляя порядковый номер.

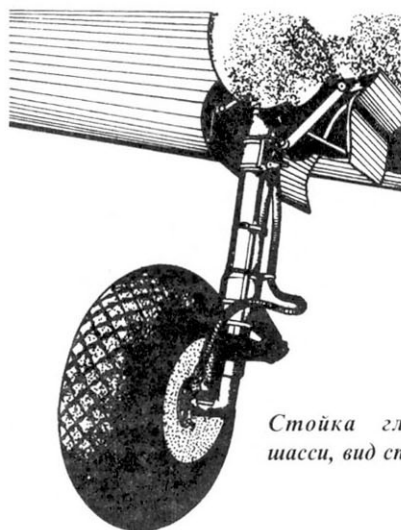
Кроме эмблем, собственных имен и голых баб американские летчики помещали на бортах самолетов отметки о своих победах. На Тихом океане одержанные победы чаще всего обозначались изображением флага с хиномару или восходящим солнцем. В Северной Африке победы обозначались маленькой свастикой или балочным крестом.

Окраска внутренних поверхностей

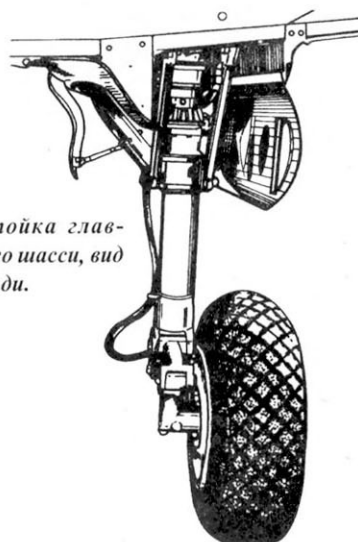
Все внутренние поверхности самолета первоначально покрывали антикоррозийным грунтом Zinc Chromate Primer. Находящиеся в грунте антиоксиданты придавали ему желто-зеленый оттенок, насыщенность которого зависела от концентрации. Этот грунт применялся до конца 1943 года, когда его заменили бесцветным нитролаком. Внутреннюю поверхность кабины со временем стали по-английски красить в цвет Interior Green No 611. Приборная доска, радиостанция, прицел и др.



Хвостовое колесо



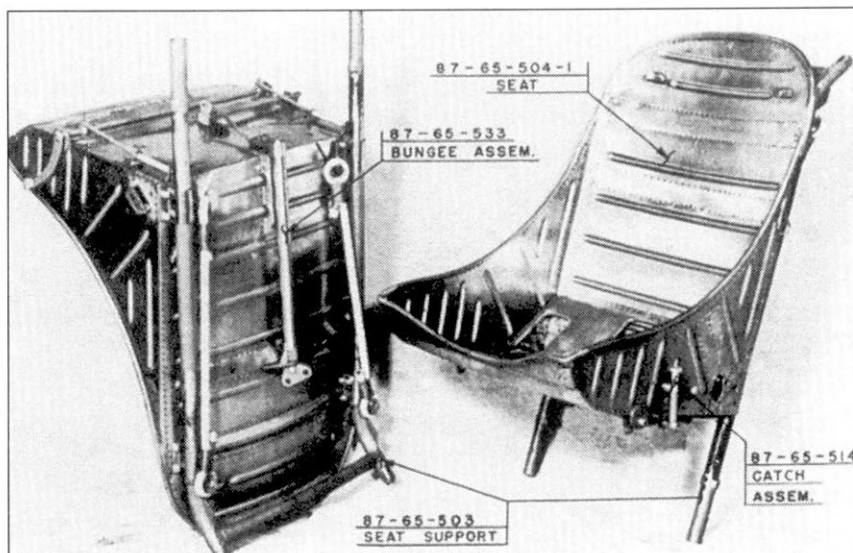
Стойка главного шасси, вид спереди.



Стойка главного шасси, вид сзади.

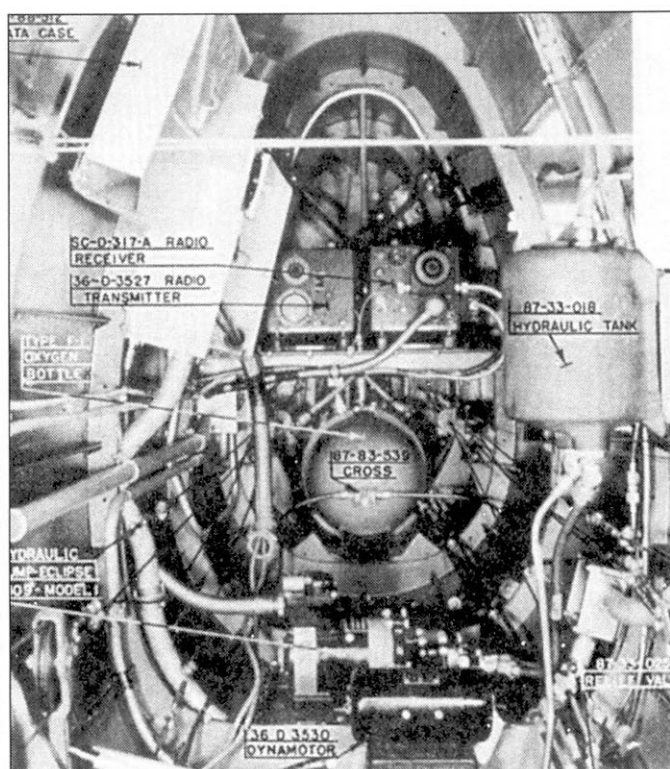


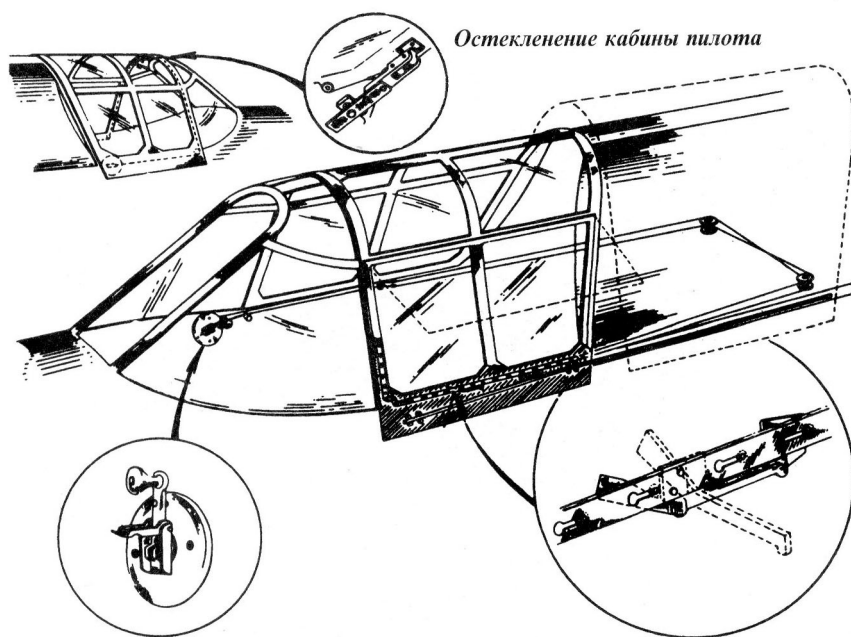
Стойка главного шасси с механизмом уборки и поворота.



Кресло пилота (вид спереди и сзади). Конструкция кресла практически не изменилась на протяжении всего серийного выпуска. Новое кресло появилось лишь начиная с серии P-40N-5-CU.

Внутренности хвостовой части фюзеляжа P-40D и E. Видна радиостанция. Слева передатчик, справа приемник. Ниже кислородный баллон, справа бак гидрола.





окрашивали полуматовой краской Instrument Black No 514. Двигатель, редуктор и др. окрашивали краской Engine Gray No 513.

Истребители P-40 «Warhawk» состояли на вооружении ВВС многих государств. Главными импортерами были RAF, RAAF, RNZAF, Франция и Советский Союз. Лишь австралийские P-40 имели сложные камуфляжи, о

которых тут нет места рассказать. Камуфляжи остальных государств хорошо описаны в литературе.

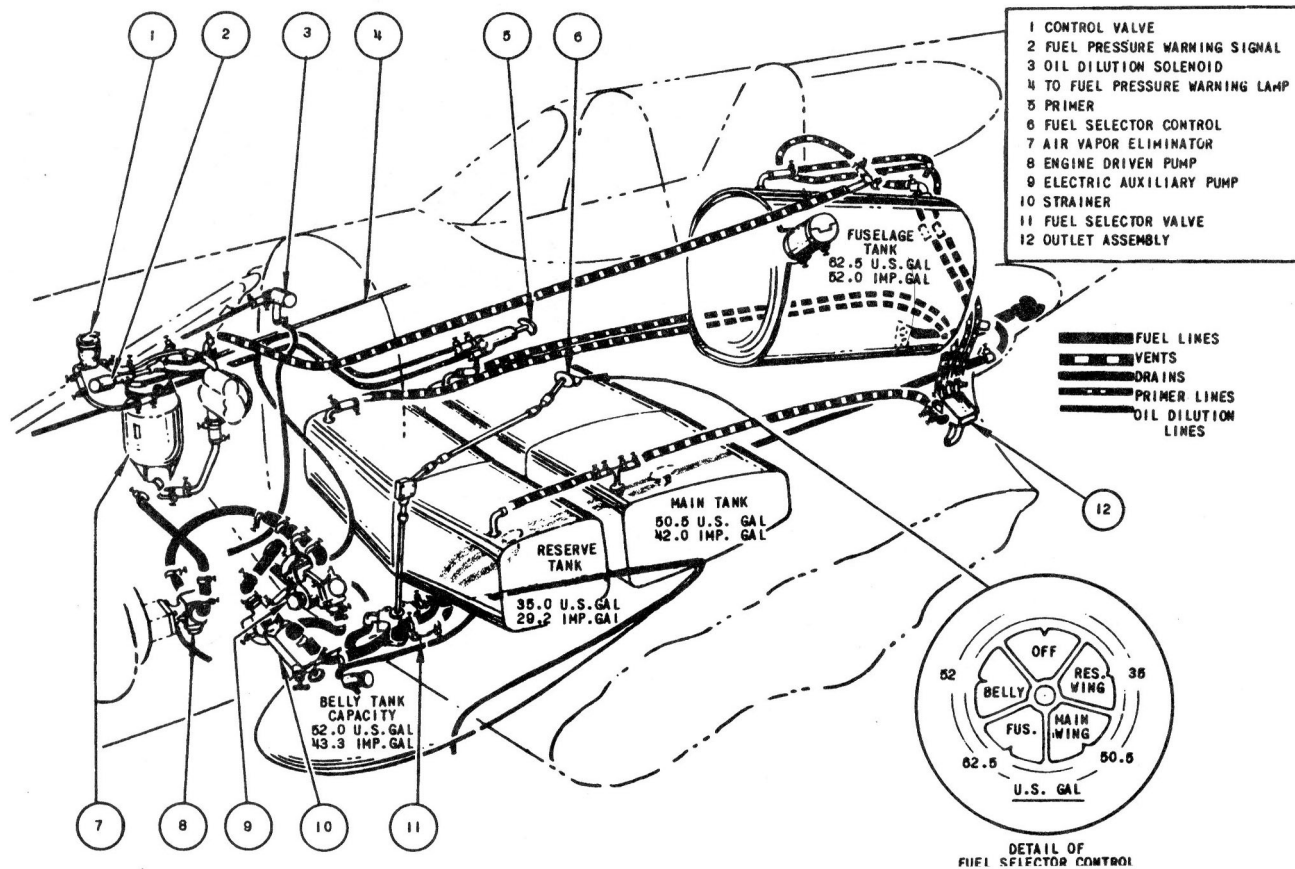
Техническое описание P-40

Истребитель Curtiss P-40 - одноместный одномоторный цельнометаллический низкоплан с убирающимся шасси и закрытой кабиной.

Фюзеляж

Фюзеляж технологически состоял из верхней и нижней половины, которые соединялись после монтажа внутреннего оборудования. Это значительно упрощало сборку самолета. Общая конструкция истребителя в целом была унаследована от P-36 «Hawk» и отличалась высокой механической прочностью.

В носовой части фюзеляжа находился двигатель с дополнительным оборудованием. В центральной части была кабина пилота, закрытая сверху фонарем со сдвигаемым назад обтекателем. Чтобы улучшить задний обзор, за обтекателем имелись большие застекленные панели. Фюзеляж за изголовьем кресла имел характерные углубления. Масса бронеспинки кресла пилота составляла 79,5 кг. Место пилота оборудовали стандартным комплектом приборов и органов управления. Кроме того, пилот мог пользоваться комбинезоном с электрическим подогревом, подключаемому к бортовой сети. За креслом был фюзеляжный бензобак и маслбак. В хвостовой части фюзеляжа находилась радиостанция SCR-283VEE (P-40, P-40A, P-40B, P-40D), SCR-274N (P-40C, P-40E) или SCR-552A (P-40N), кислородная аппаратура и остальное оснащение.



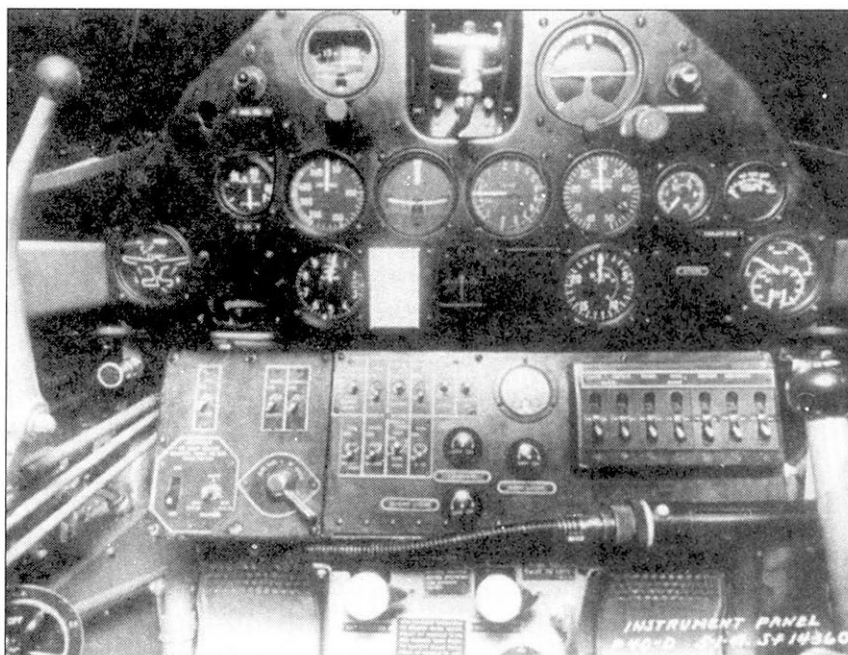
Топливная система. 1. Управляющий кран. 2. Аварийный сигнал низкого давления в топливной системе. 3. Соленоид густоты масла. 4. К лампе индикатора низкого давления топлива. 5. Насос впрыска. 6. Кран переключения баков. 7. Система удаления водяных паров. 8. Топливный насос на двигателе. 9. Электрический вспомогательный насос. 10. Фильтр. 11. Клапан переключения баков. 12. Клапан слива топлива.

Начиная с модификации P-40D, конструкция фюзеляжа немного изменилась. Фюзеляж стал более низким, особенно за кабиной. Изменилась форма фонаря, а также стеклянных панелей за кабиной. Эти же детали конструкции еще раз изменились на самолетах P-40N. У некоторых машин удлинили переднюю часть киля, а начиная с серии P-40F-5 хвостовую часть фюзеляжа удлинили на 0,48 м.

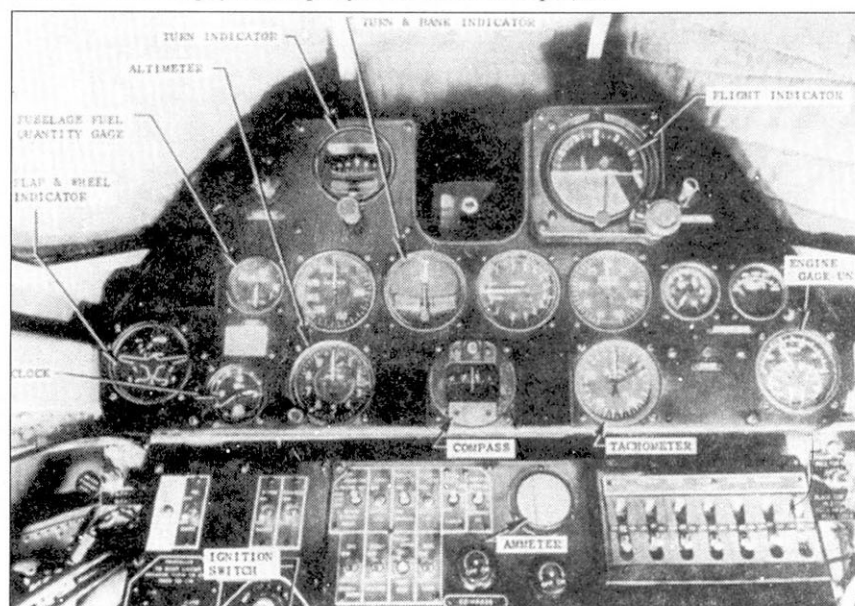
Крылья

Крылья трапецевидной формы с полукруглыми оконцовками, прямой передней кромкой и двояковыпуклым профилем NACA 2215 у основания (хорда 274 см) и NACA 2209 у концов (хорда 118,4 см). Крылья имели возношение 6 гр и стреловидность 1 гр 19 мин. Оба крыла симметричны, соединялись между собой, а их обшивка в месте стыка служила полом кабины пилота. Крылья перед установкой на самолет соединяли между собой, что серьезно затрудняло ремонт самолета в полевых условиях. Для того, чтобы заменить одно крыло, приходилось демонтировать оба крыла в сборе. В результате механики часто меняли сразу оба крыла даже в случае минимальных повреждений. Внутренний каркас крыла состоял из трех главных лонжеронов и нервюр. Обшивку к каркасу крепили с помощью заклепок с потайными головками, что не нарушало аэродинамику самолета. Внутри крыльев находились топливные баки, пулеметы, боекомплект и колесные ниши.

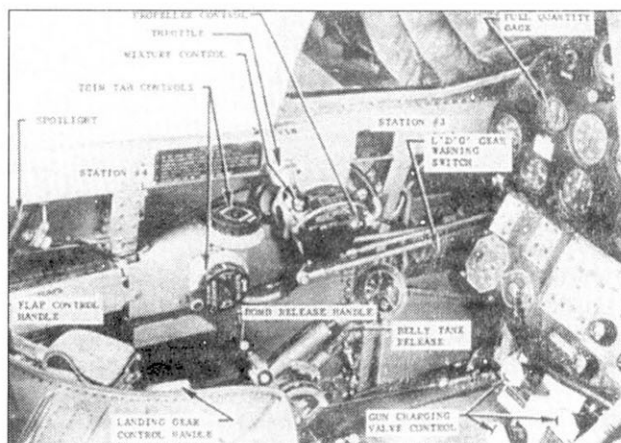
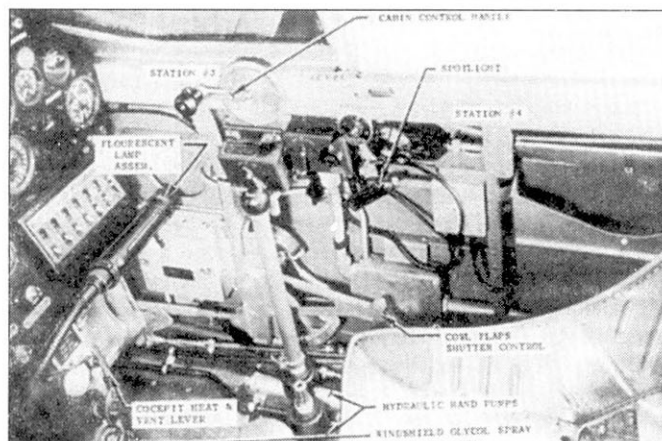
Подвижные детали крыла состояли из элеронов и закрылков. Элероны длиной 2,12 м имели общую площадь 1,71 м² и могли отклоняться на 27 гр вверх и 12 гр вниз. Элероны обтягивались тканью, а левый элерон оснащался регулируемым триммером. Закрылки длиной 3,10 м и общей площадью 3,10 м² могли отклоняться на 45 гр вниз и имели гидравлический привод.



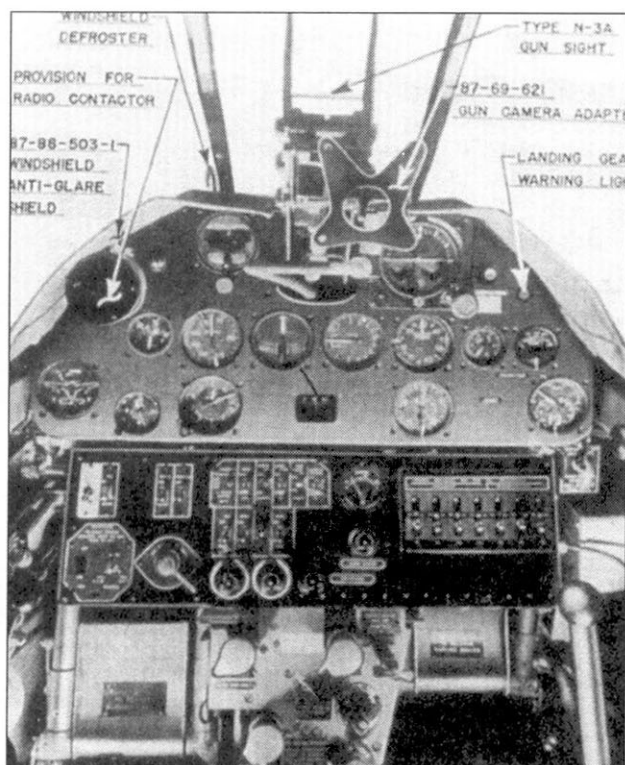
Главная приборная доска P-40D. В левом нижнем углу виден переключатель топливных баков. Вверху в центре пустое место для прицела.



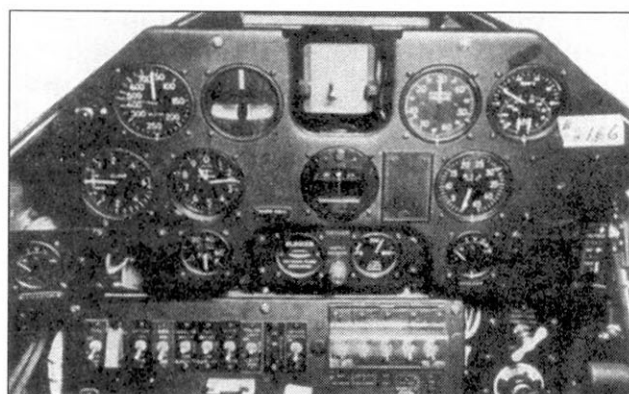
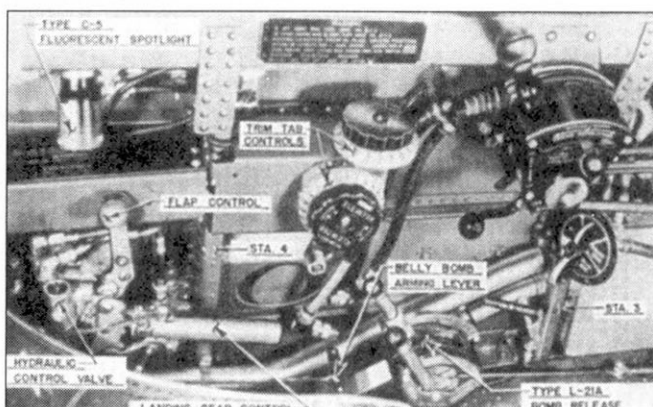
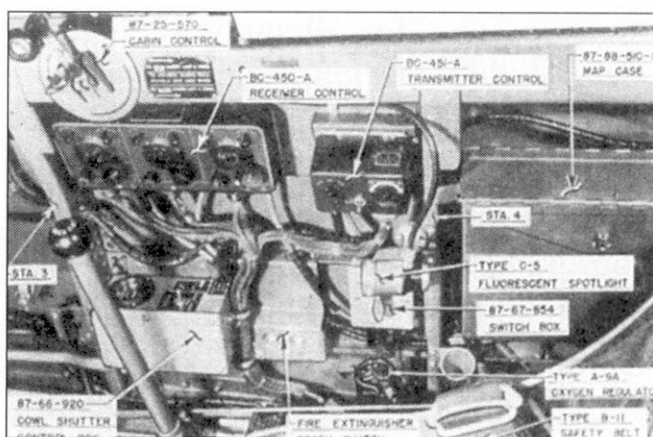
Главная приборная доска P-40E. Она мало отличалась от доски на P-40D. Здесь также отсутствует прицел. Фотография взята из инструкции по эксплуатации самолета.



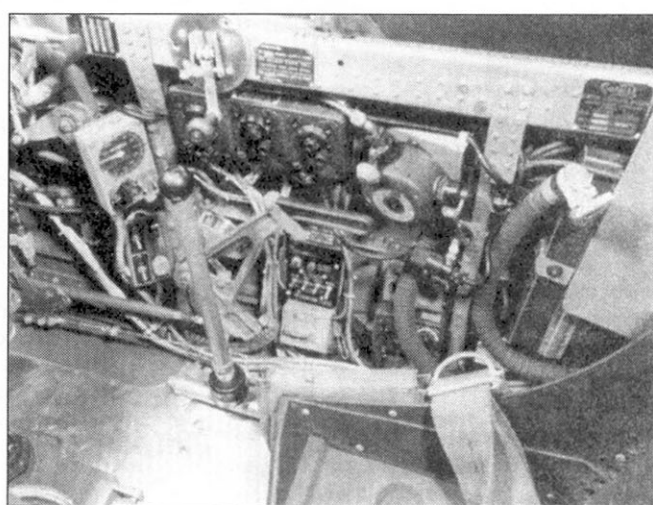
Две фотографии из инструкции по эксплуатации самолета. Правый и левый борта кабины P-40E.



Три фотографии кабины P-40F. В связи с установкой нового двигателя приборная доска заметно изменилась.



Приборная доска P-40N-15-CU, сентябрь 1943 года.



Правая сторона кабины P-40N-20.

Хвостовое оперение

Хвостовое оперение без изменений взято от P-36. Классическое по схеме состояло из киля (заклиненного на 1,5гр влево) с рулем направления и горизонтального стабилизатора с рулем высоты. Киль имел в высоту 1,89 м. Руль направления площадью 1,27 м² мог отклоняться на 32гр влево и вправо. Руль оборудовался триммером площадью 0,065 м² и размером 365x122 мм. Положение триммера в диапазоне 20гр влево и вправо регулировалось из кабины самолета.

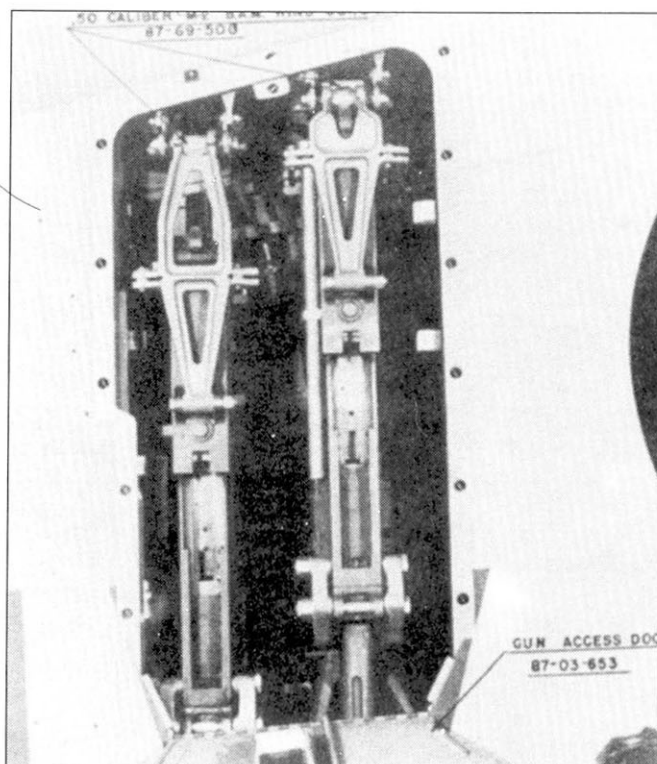
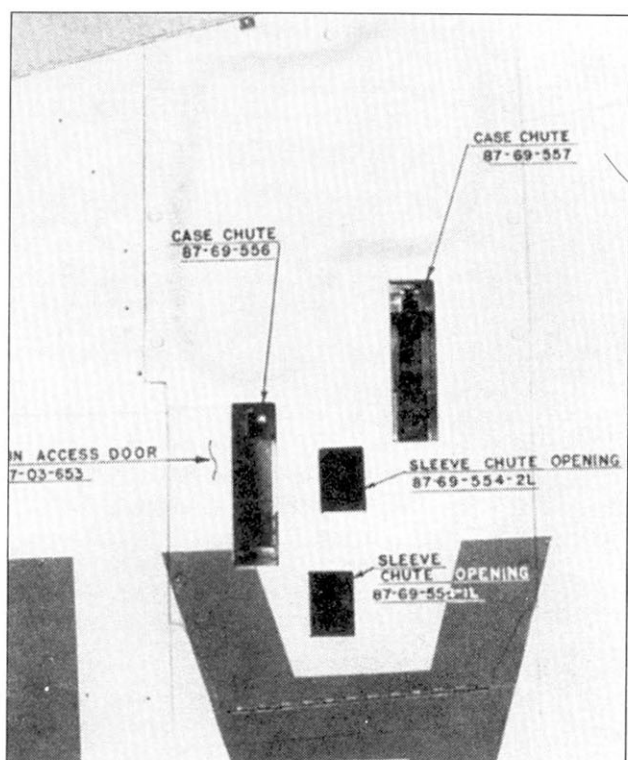
Горизонтальный стабилизатор заклинивался под углом +2гр, имел размах 3,41 м и площадь 4,48 м². Площадь самих рулей высоты 3,24 м². Руль вы-

соты мог отклоняться на 32гр вверх и 21гр вниз. Руль высоты оснащался триммерами размером 558x127 мм и площадью 0,156 м². Триммеры могли отклоняться на 3гр вверх и 26гр вниз. Само хвостовое оперение, как и весь самолет, обшивалось дюралевым листом Alclad, в то время как рули имели матерчатую обшивку.

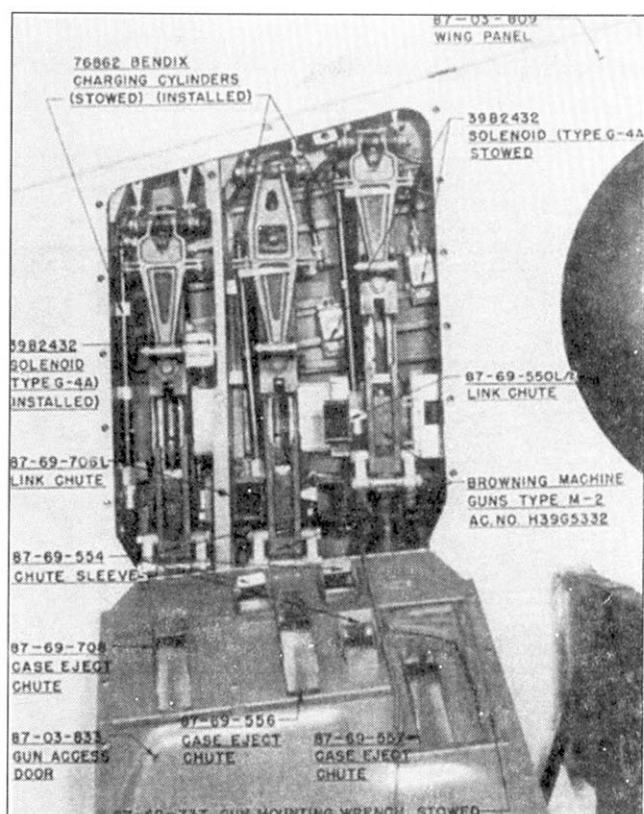
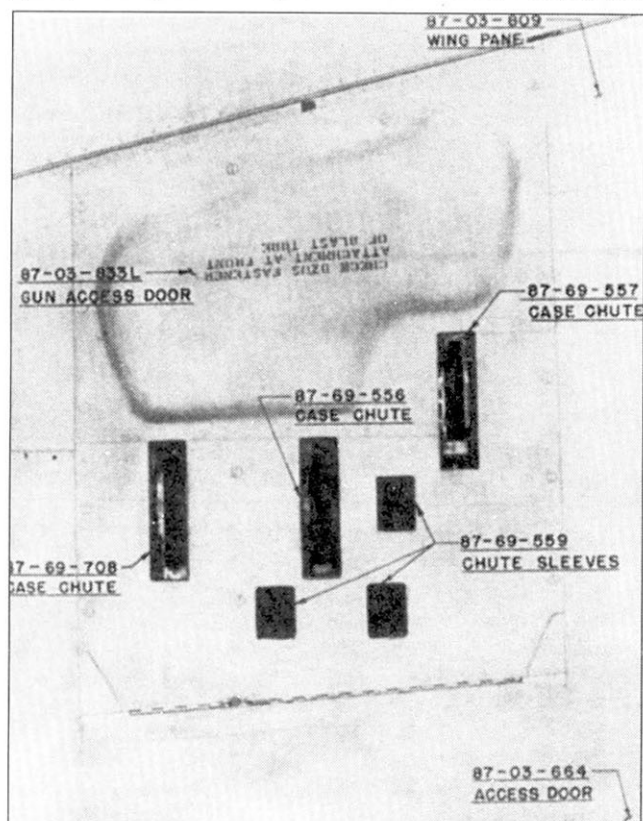
Шасси

Главное шасси одностоечное с гидروпневматическим амортизатором. Шасси убиралось в крыло назад с поворотом колеса на 90гр, так что колеса лежали плоско и не выступали под нижней поверхностью. Сама стойка шасси ложилась в обтекатель, слегка выступа-

ющий за очертания крыла вниз и вперед. Обтекатели стойки шасси брали на себя часть удара в случае аварийной посадки на брюхо. Колеса оснащались покрышками General Tires диаметром 760 мм и имели диски размером 305x85 мм. Колея колес 2,49 м. Уборка и поворот шасси осуществлялись с помощью гидравлического и зубчатого приводов. Двигатель, приводивший в действие насос-гидравлической системы, запитывался напряжением 24 В. Эта же гидравлика применялась для выпуска закрылков. При необходимости гидравлическую систему можно было привести в действие с помощью ручного насоса. Хвостовое колесо также целиком убиралось в фюзеляж.



Два 7,62-мм пулемета в крыле Р-40В. Вид снизу с закрытой и открытой крышкой.



Три 12,7-мм пулемета на Р-40В. Вид снизу с закрытой и открытой крышкой.

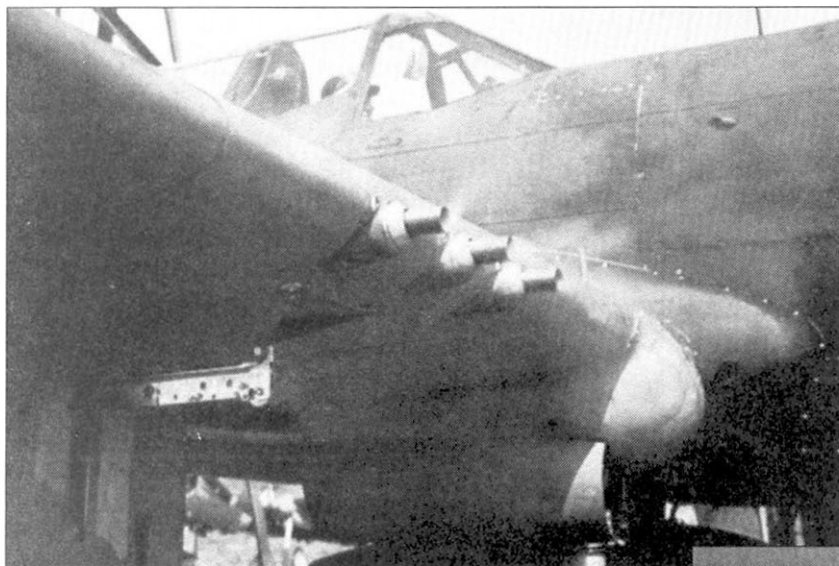
Двигатель

На самолетах Р-40, Р-40А, Р-40В и Р-40С стоял 12-цилиндровый V-образный рядный двигатель жидкостного охлаждения Allison V-1710-33(C15) с односкоростным одноступенчатым наддувом. Стартовая мощность двигателя 1040 л.с./777 кВт при 2800 об./мин. Рабочая мощность на высоте 4600 м

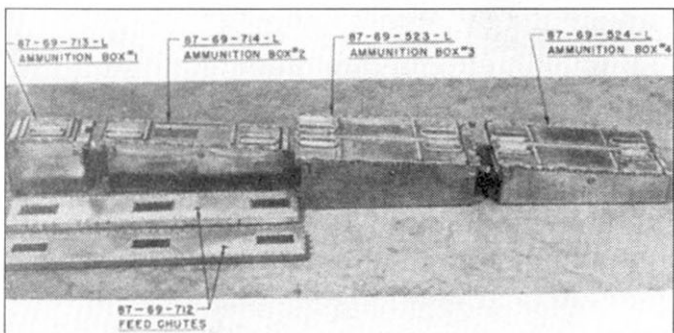
960 л.с./716 кВт при 2600 об./мин. Боевая мощность на той же высоте 1090 л.с./813 кВт при 3000 об./мин. Двигатель оснащался трехлопастным винтом с изменяемым шагом Curtiss Electric диаметром 3,36 м.

На Р-40Е и Р-40Е стоял 12-цилиндровый V-образный рядный двигатель жидкостного охлаждения Allison V-1710-

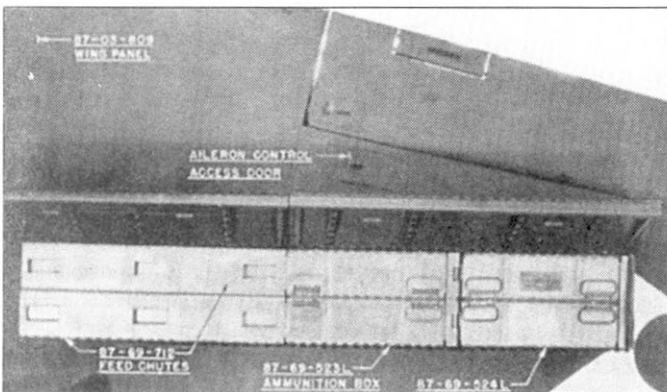
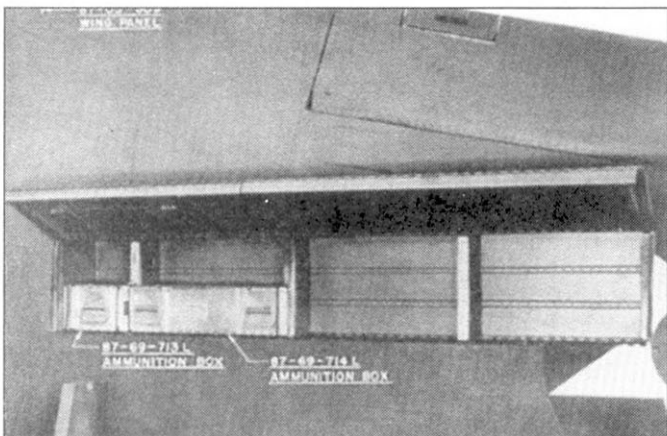
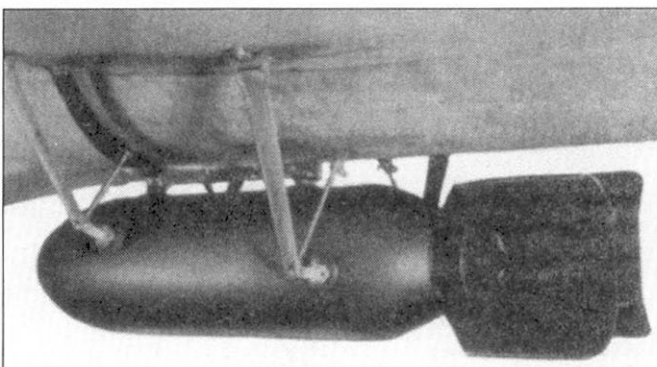
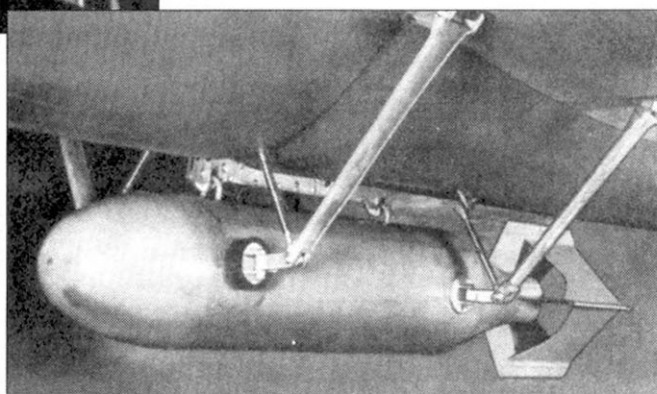
39 (F3R) с односкоростным одноступенчатым наддувом. Стартовая мощность 1150 л.с./860 кВт при 3000 об./мин, рабочая мощность на высоте 3300 м 1000 л.с./746 кВт при 2600 об./мин, боевая мощность 1470 л.с./1100 кВт (не более пяти минут). Двигатель оснащался трехлопастным винтом с изменяемым шагом Curtiss Electric диаметром 3,36 м.



Пулеметы М2 калибра 12,7 мм в крыле Р-40N. Их устанавливали так, чтобы их траектории пересекались на удалении 230-320 м от носа самолета. На расположенном ниже пилоне можно было подвесить 227-кг бомбу.



Патронные ящики для Р-40.



Установка патронных ящиков на Р-40.



Пять осколочных 25-фунтовых (11,3 кг) бомб под крылом. Это была английская модификация.

Самолеты P-40F и P-40L оснащались 12-цилиндровым V-образным рядным двигателем Packard «Merlin» V-1650-1 с двухступенчатым наддувом. Двигатель выпускался по лицензии фирмы Rolls-Royce. Стартовая мощность 1300 л.с./970 кВт при 3000 об./мин, боевая мощность на высоте 3500 м 1240 л.с./925 кВт, боевая мощность на высоте 5640 м 1120 л.с./836 кВт. Двигатель оснащался трехлопастным винтом с изменяемым шагом Curtiss Electric диаметром 3,36 м.

Пример метрики на винте C5332D (двигатель Packard V-1650-1 от P-40F):
 DWG NO 89301-3
 SER NO62516
 ANGLE HIGH 58
 ANGLE LOW 28
 8-1-42

На самолетах P-40K стоял 12-цилиндровый V-образный рядный двигатель жидкостного охлаждения Allison V-1710-73(F4R). Стартовая мощность 1325 л.с./991 кВт, боевая мощность на высоте 3600 м 1150 л.с./860 кВт. Двигатель оснащался трехлопастным винтом с изменяемым шагом Curtiss Electric диаметром 3,36 м.

На самолетах P-40M, P-40N-1 до N-15 стоял 12-цилиндровый V-образный рядный двигатель жидкостного охлаждения Allison V-1710-81 (F20R). Стартовая мощность 1200 л.с./895 кВт при 2800 об./мин, рабочая мощность на высоте 5000 м 1000 л.с./746 кВт, боевая мощность на высоте 5276 м 1125 л.с./839 кВт. Двигатель оснащался трехлопастным винтом с изменяемым шагом Curtiss Electric диаметром 3,36 м.

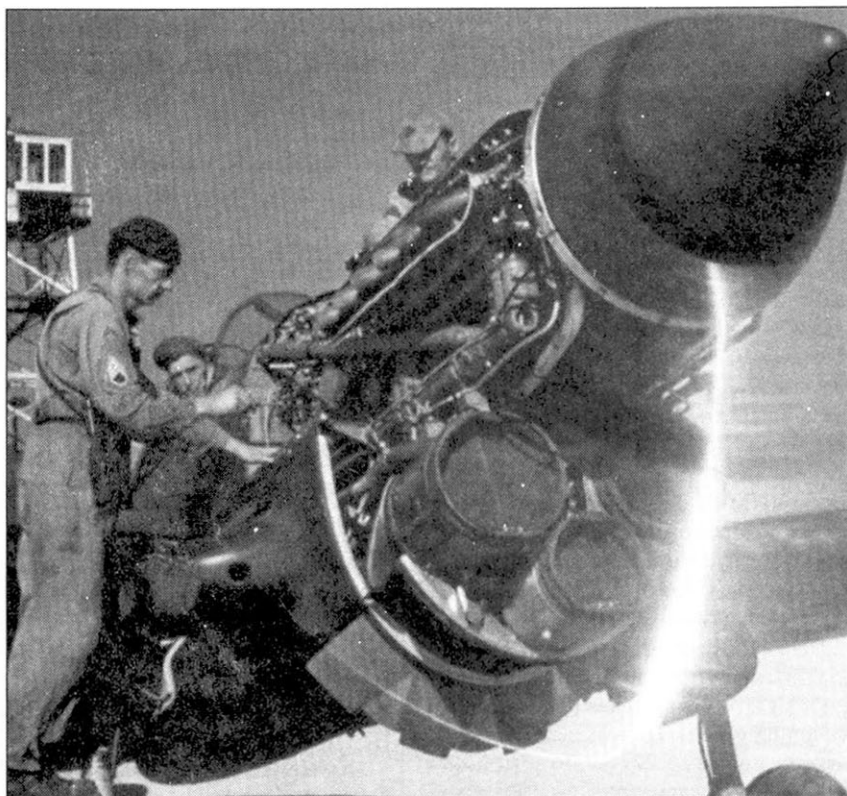
На самолетах P-40N-20 до P-40N-35 стоял 12-цилиндровый V-образный рядный двигатель жидкостного охлаждения Allison V-1710-99 (позднее V-1710-15), с характеристиками аналогичными мотору V-1710-81.

Вооружение

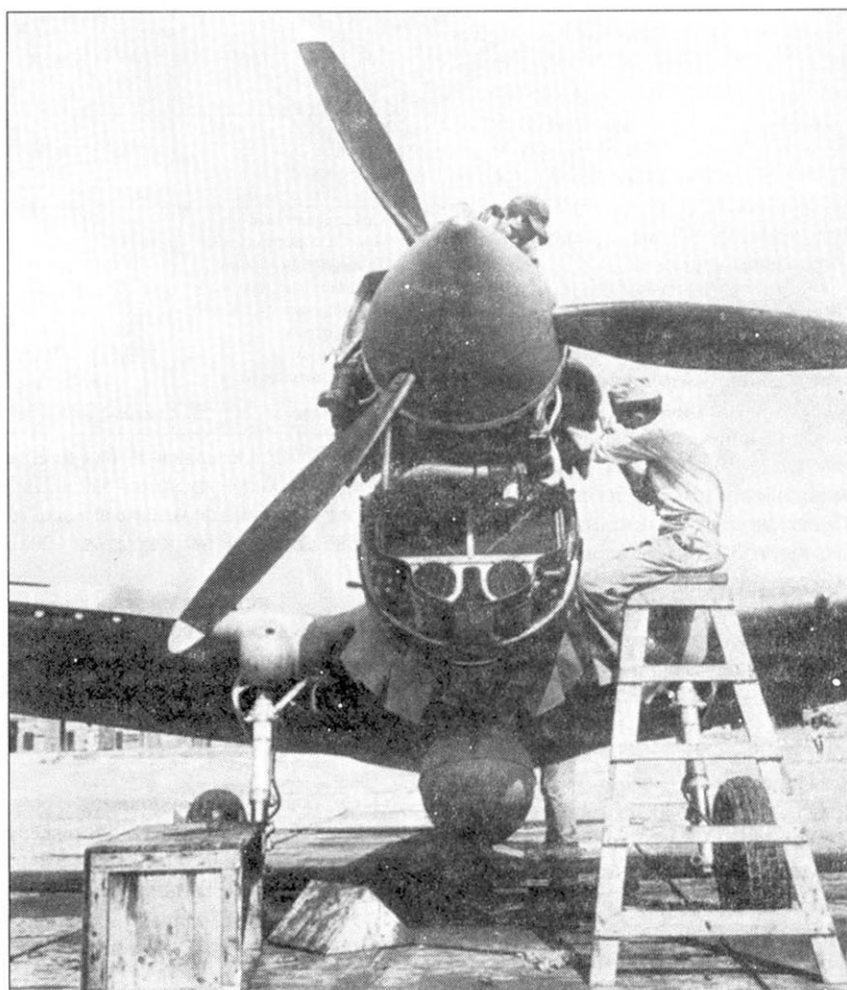
На P-40 два пулемета Colt Browning M2 калибра 12,7 мм, установленных под капотом над блоком цилиндров (боекомплект 235 выстрелов на ствол) и два пулемета Colt Browning калибра 7,62 мм в крыльях.

На P-40A, P-40B и P-40C два пулемета Colt Browning M2 калибра 12,7 мм, установленных под капотом над блоком цилиндров (боекомплект 235 выстрелов на ствол) и четыре пулемета Colt Browning калибра 7,62 мм в крыльях (по

Curtiss P-40F «Warhawk» с двигателем Packard «Merlin» V-1650-1. Виден радиатор несколько иной конструкции. В двух больших верхних сегментах охлаждался гликоль, а в двух малых нижних - масло. Под фюзеляжем подвешен дополнительный бак. Створки выпускного отверстия максимально открыты.



Curtiss P-40E со снятыми крышками капота. Механики налаживают двигатель Allison V-1710-39. Видны три радиатора Prestone. Два больших радиатора служили для охлаждения гликоля, а нижний меньший радиатор охлаждал масло. Над радиатором видны трубы моторамы. Заслонки выпускного отверстия открыты максимально.



500 выстрелов на ствол для внутренних пулеметов и 480 выстрелов на ствол для внешних пулеметов). Под фюзеляжем можно было подвесить 500-фунтовую (227 кг) бомбу. Под крыльями предусматривалась возможность подвески двух 100-фунтовых (45 кг) бомб или шести 10-кг бомб (М-42 или Т-7) или шести 13,6-кг бомб (М-5).

На Р-40D четыре пулемета Colt Browning M2 калибра 12,7 мм в крыльях (291-312 выстрелов на ствол). Под фюзеляжем возможна подвеска 227-кг бомбы. Под крыльями предусматривалась возможность подвески двух 100-фунтовых (45 кг) бомб или шести 10-кг бомб (М-42 или Т-7) или шести 13,6-кг бомб (М-5). Теоретически вооружение самолета можно было усилить двумя 20-мм пушками под крыльями, но на практике такая возможность никогда не использовалась.

На Р-40Е, Р-40F, Р-40К и Р-40М шесть пулеметов Colt Browning M2 калибра 12,7 мм в крыльях (по 295 выстрелов на ствол). Под фюзеляжем возможна подвеска 227-кг бомбы. Под крыльями предусматривалась возможность подвески двух 100-фунтовых (45 кг) бомб или шести 10-кг бомб (М-42 или Т-7) или шести 13,6-кг бомб (М-5).

На Р-40L и Р-40N четыре или шесть пулеметов Colt Browning M2 калибра 12,7 мм (боекомплект по 295 выстрелов на ствол). Под фюзеляжем возможна подвеска 227-кг бомбы. Под крыльями предусматривалась возможность подвески двух 100-фунтовых (45 кг) бомб или шести 10-кг бомб (М-42 или Т-7) или шести 13,6-кг бомб (М-5).

На поздних модификациях Р-40 применялись 127-мм (5-дюймовые) неуправляемые ракеты.

Топливная система

Топливная система состояла из трех бензобаков, бензопроводов и насосов. Главный топливный бак находился в центральной части крыла под кабиной и вмещал 191 л бензина. Резервный бак находился рядом, перед главным баком, отделенный от него противопожарной переборкой. Объем резервного бака 133 л. Третий бак объемом 237 л находился в фюзеляже за креслом пилота. Обычный запас топлива на самолете составлял 455 л. Имелся небольшой расширительный бачок. Бензопроводы и насосы находились под крыльями. Их закрывал обтекатель, доходивший до задней кромки крыльев. Запаса топлива хватало на 2,5 часа полета. На Р-40С суммарную емкость баков довели до 507 л. Под фюзеляжем имела возможность подвесить дополнительный бак, вмещавший 196 л топлива. Существовали подвесные баки увеличенного объема: 289, 578 и даже 655 л.

Тактико-технические данные Р-40

	XP-37	YP-37	XP-40	P-40	P-40B	P-40C	P-40D
Габариты:							
Размах, м	11,35	11,35	11,35	11,35	11,35	11,35	11,35
Длина, м	9,44	10,00	9,67	9,67	9,67	9,67	9,49
Высота, м	2,89	2,89	2,79	3,22	3,22	3,22	3,76
Площадь, м ²	21,92	21,92	21,92	21,92	21,92	21,92	21,92
Масса:							
Сухая, кг	2391	2596	2356	2439	2550	2636	2816
Взлетная, кг	2880	3125	2849	3079	3323	3424	3511
Максимальная, кг	3013		3116	3273	3468	3655	3996
Характеристики:							
Макс. Скорость (км/ч)	547	533	526	575	566	555	563
На высоте (м)	6096	6096	3658	4572	4572	4572	4572
Средняя скорость, км/ч	489	491	473	446	488	435	480
Скороподъемность, мин	7,1	8,5	3,2	5,3	5,1	5,7	6,4
На высоту (м)	6096	6096	3658	4572	4572	4572	4572
Потолок, м	10668	10363	9449	9982	9906	8992	9327
Дальность, км	781	917	740	1529	1175	1287	1287
Макс. Дальность, км	1006	1400	1899	2253	1979	2173	1851

	P-40E	P-40F	P-40K	P-40L	P-40M	P-40N	XP-40Q-3
Габариты:							
Размах, м	11,35	11,35	11,35	11,35	11,35	11,35	10,75
Длина, м	9,49	10,16	10,16	10,16	10,16	10,16	10,77
Высота, м	3,76	3,76	3,76	3,76	3,76	3,76	3,76
Площадь, м ²	21,92	21,92	21,92	21,92	21,92	21,92	
Масса:							
Сухая, кг	2880	2989	2903	2939	2932	2722	
Взлетная, кг	3756	3856	3810	3665	3629	2903	4086
Максимальная, кг	3996	4241	4536	4037	4037	4014	
Характеристики:							
Макс. Скорость (км/ч)	589	586	595	595	579	552	679
На высоте (м)	4572	6096	6096	6096	6096	4572	6096
Средняя скорость, км/ч	496	483	467	402	467	423	
Скороподъемность, мин	7,6	7,6	7,5	7,6	7,2	6,7	4,8
На высоту (м)	4572	4572	4572	4572	4572	4572	6096
Потолок, м	8839	10485	8534	10973	9144	9449	11895
Дальность, км	563	1127	1127	483	1127	1207	
Макс. Дальность, км	1529	2655	2575	2213	2575	2253	

	XP-46	XP-46A	XP-60	XP-60A	XP-60C	XP-60E	YP-60E
Габариты:							
Размах, м	10,46	10,49	12,62	12,59	12,59	12,59	12,59
Длина, м	9,19	9,19	10,23	10,25	10,38	10,33	11,23
Высота, м	3,96	3,96	3,75	3,75	3,75	3,81	3,27
Площадь, м ²	19,32	19,32	25,54	25,54	25,54	25,54	25,54
Масса:							
Сухая, кг	2552	2552	3179	3541	3945	3758	3371
Взлетная, кг		3321	4208	4362	4892	4681	4658
Максимальная, кг	3477		4400	4609	5368	5225	5225
Характеристики:							
Макс. Скорость (км/ч)	571	660	623	676	666	660	652
На высоте (м)	3719	3719	6706	8838	6203	6157	7468
Средняя скорость, км/ч	534		505	483		560	
Скороподъемность, мин	5,0		7,3	6,5	6,0	2,3	
На высоту (м)	3749		4572	4572	9144	3048	
Потолок, м	8992	8992	8839	10729	11552	11582	10363
Макс. Потолок, м				10973	11704		
Дальность, км	523			604	507	507	
Макс. Дальность, км		1154	1601				

На Р-40F фюзеляжный бак вмещал 254 л, а оба бака в крыльях - 350 л. На Р-40М и Р-40N бак в фюзеляже вмещал 262 л, а единственный бак в крыльях - 208 л.

Система смазки

Система смазки состояла из маслобака и маслопроводов. Маслобак объемом 49 л находился в верхней части фюзеляжа перед противопожарной переборкой, между ребрами моторамы.

Электрооборудование

Бортовая электросеть напряжением 12 В запитывалась генератором или аккумулятором G-1 (позднее AN-W-B-149). Электропривод имели бензонасосы, спуск пулеметов, радиооборудование, позиционные огни и т.д.

Радиооборудование

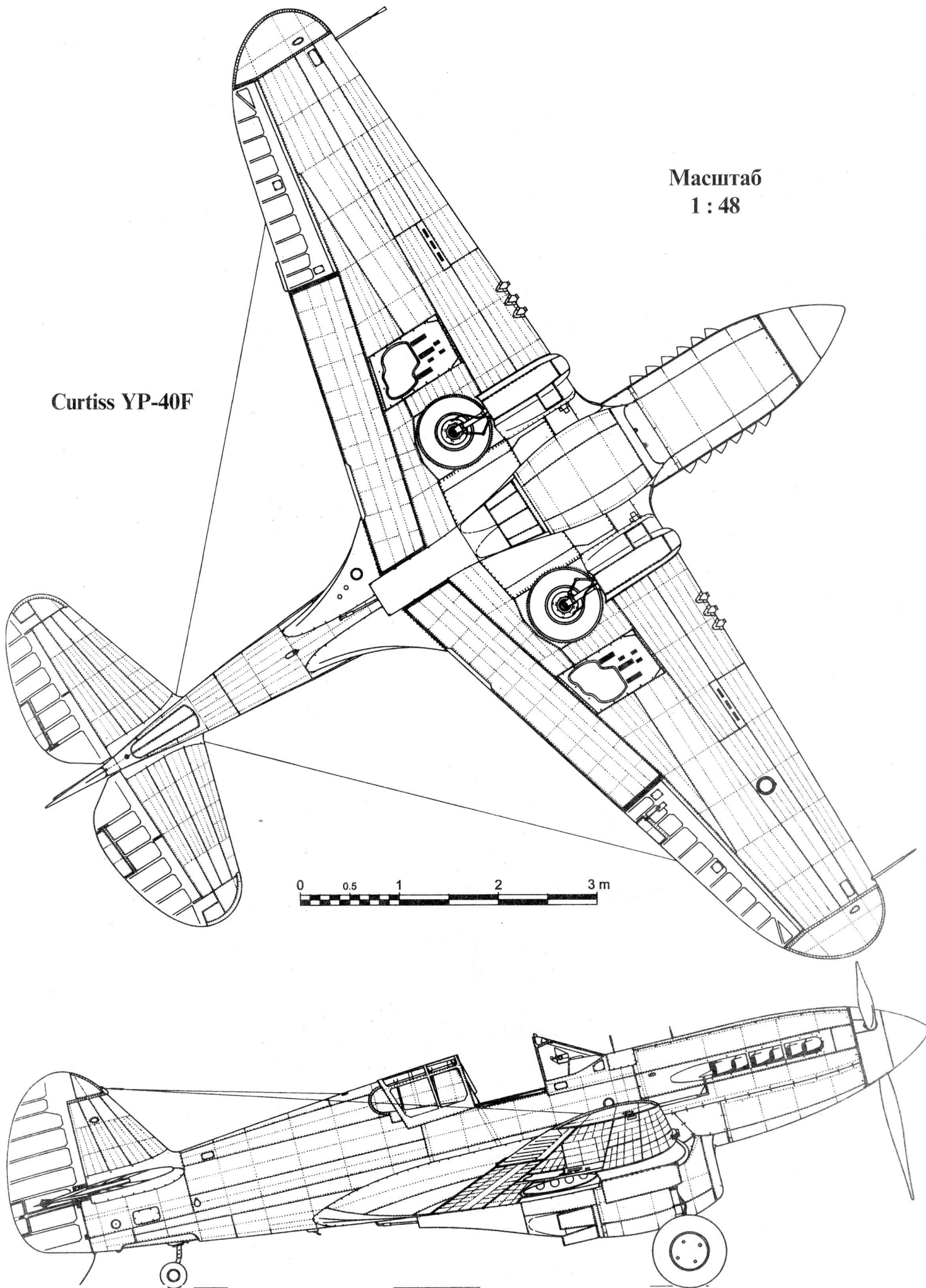
Радиооборудование находилось в фюзеляже за бензобаком. Доступ к радиостанции открывала съемная панель в борту фюзеляжа. В кабине находилось гнездо для подключения шлемофона, а также панель управления радиостанцией с регуляторами громкости и рабочей частоты.

Кислородное оборудование

Кислородное оборудование состояло из маски, регулятора, шлангов и кислородного баллона. Баллон находился в хвостовой части самолета. Запас кислорода был рассчитан на два часа полета.

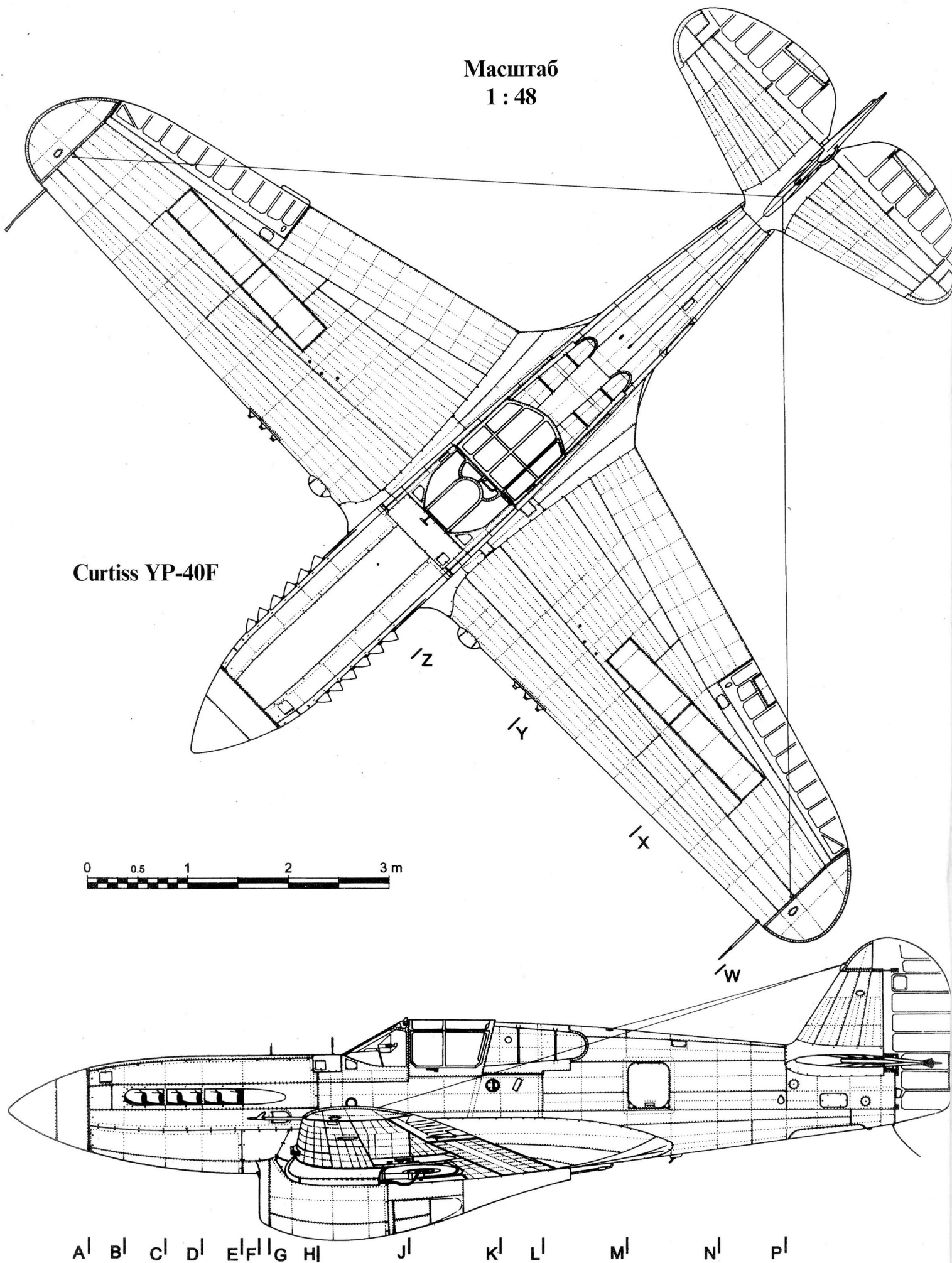
Масштаб
1 : 48

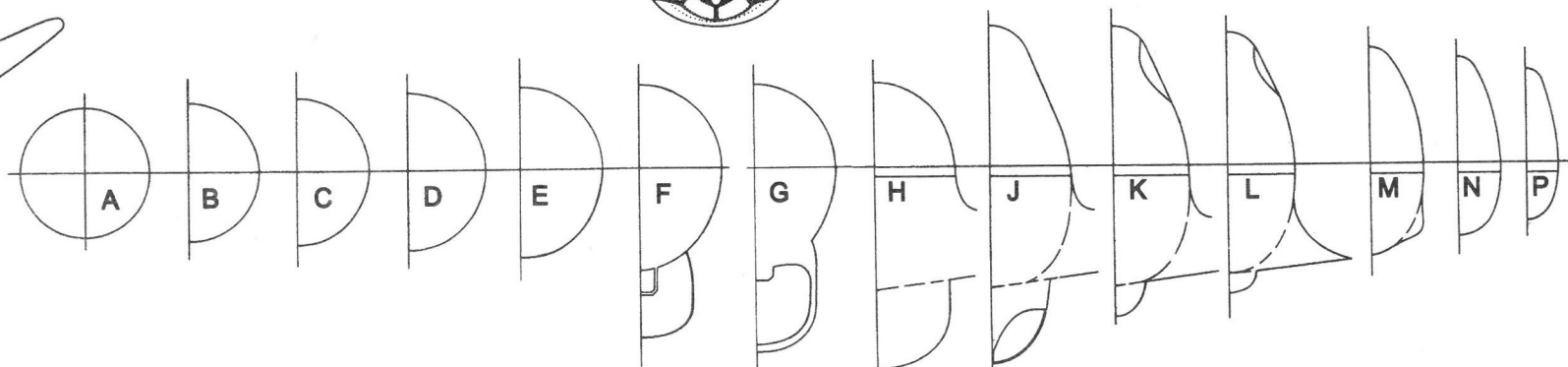
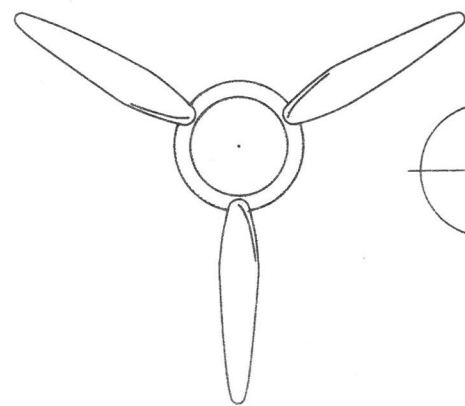
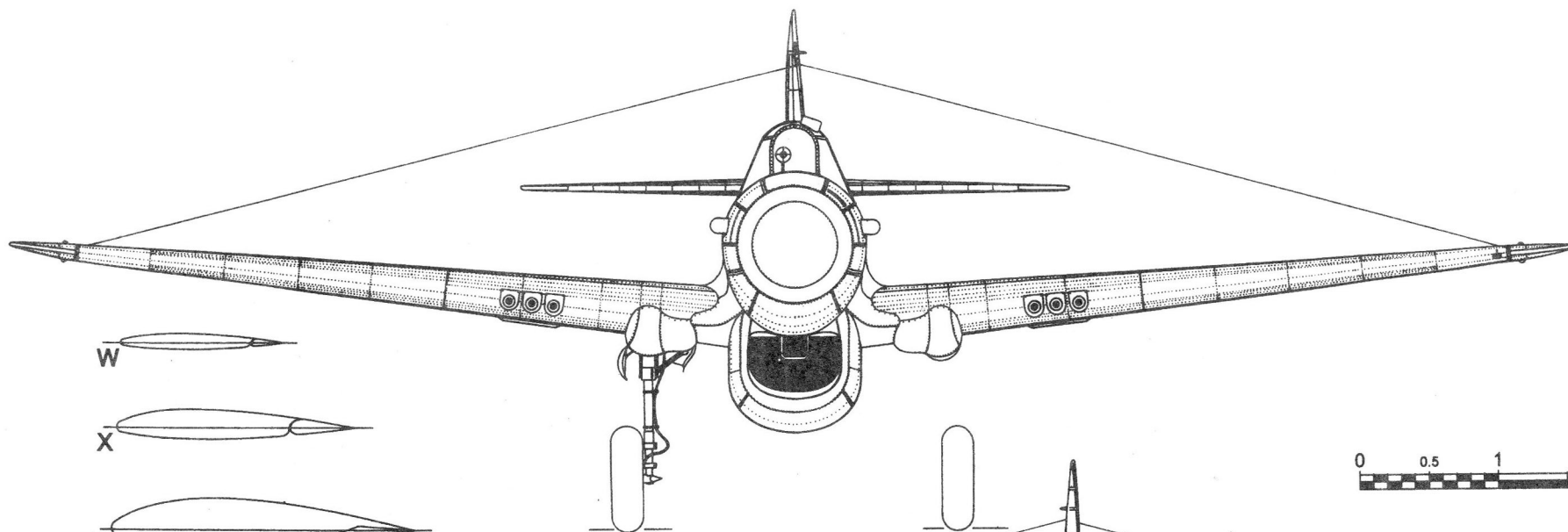
Curtiss YP-40F



Масштаб
1 : 48

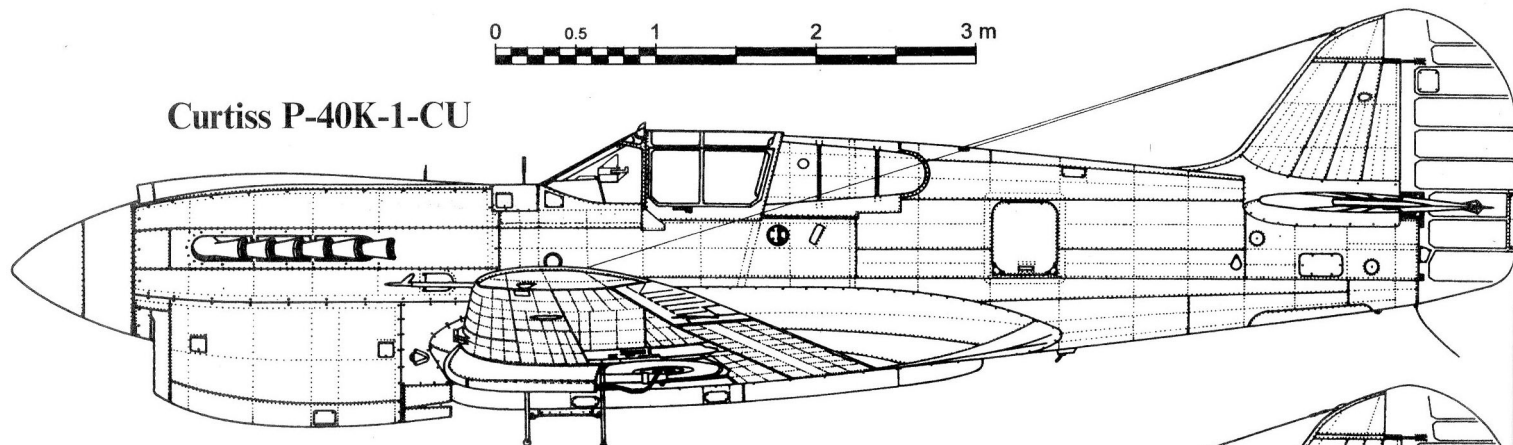
Curtiss YP-40F





0 0.5 1 2 3 m

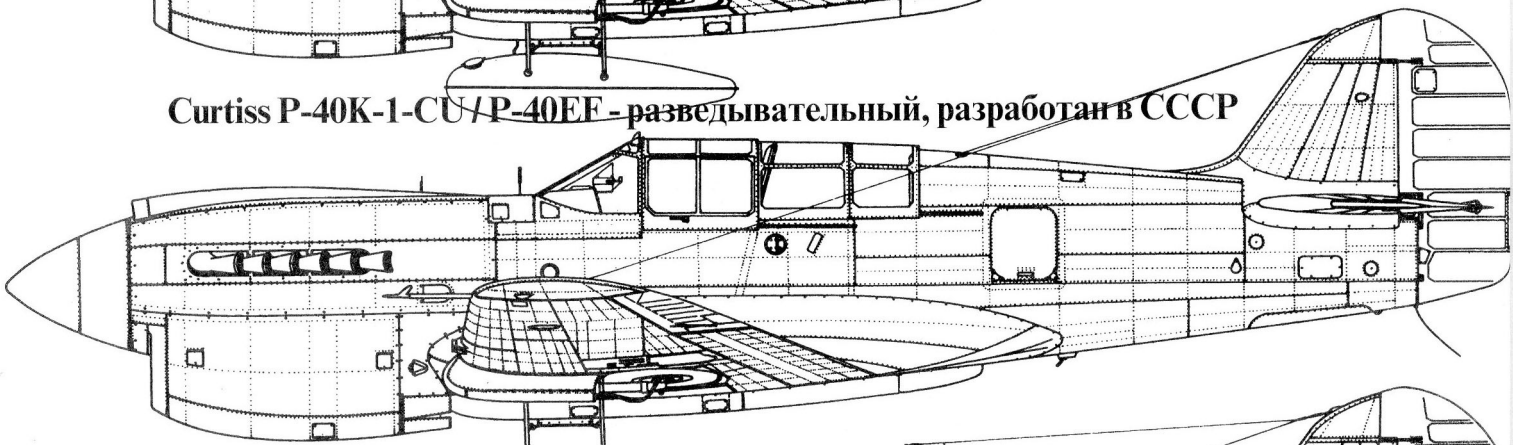
Curtiss P-40K-1-CU



Curtiss P-40K-1-CU с радиополукомпасом и 55-галлонным баком



Curtiss P-40K-1-CU/P-40EF - разведывательный, разработан в СССР



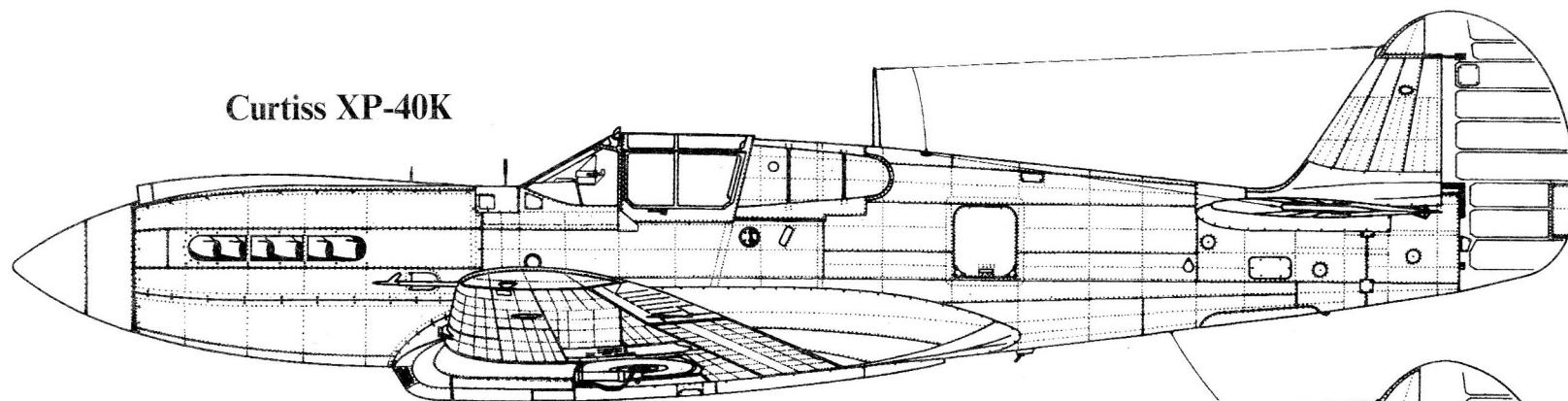
Curtiss P-40K-1-CU со штыревой антенной



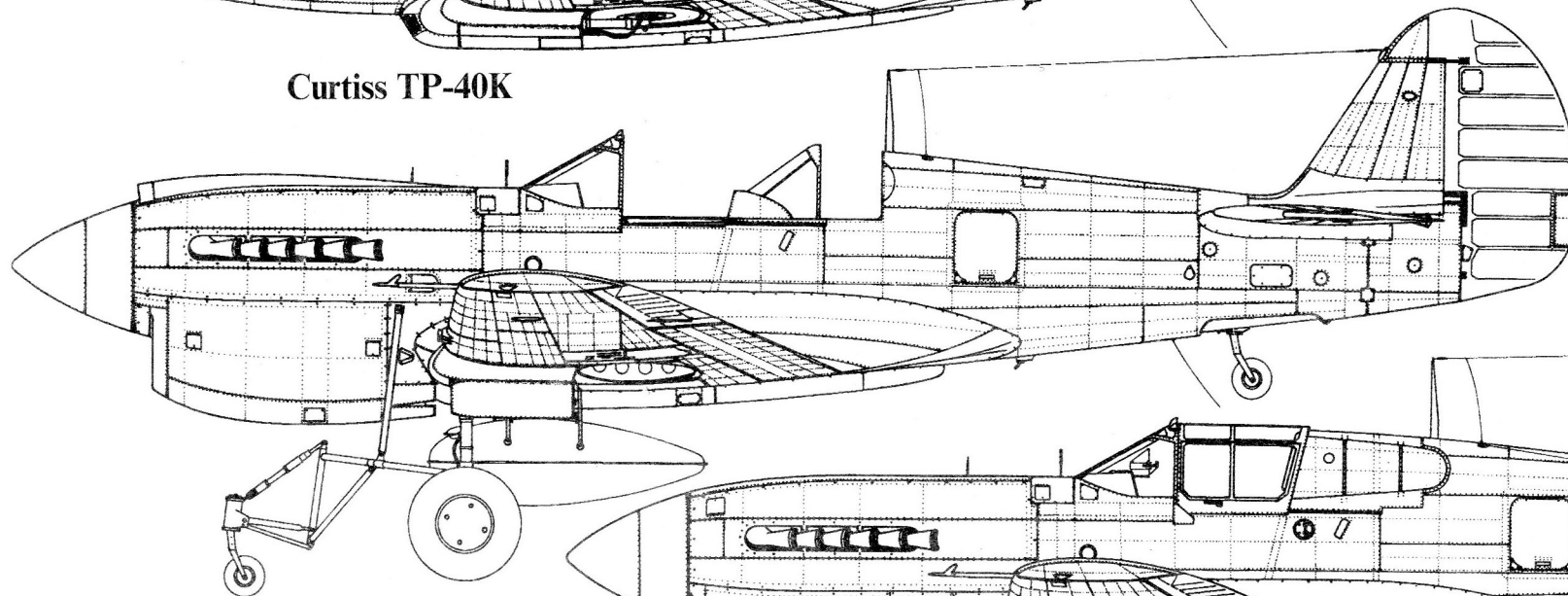
Curtiss Kittyhawk III с британской 500-фунтовой бомбой



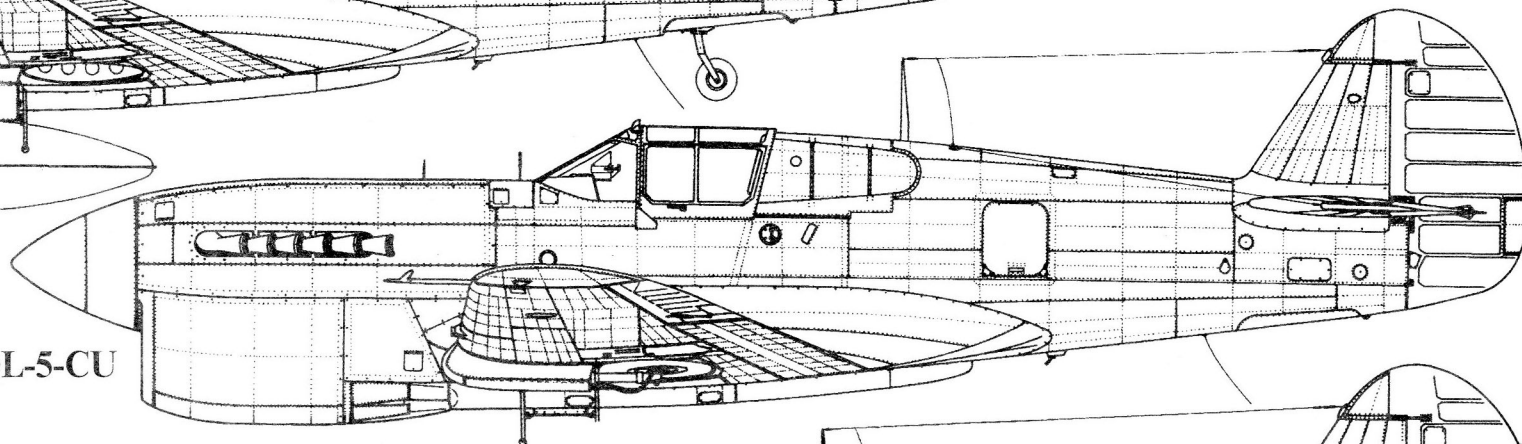
Curtiss XP-40K



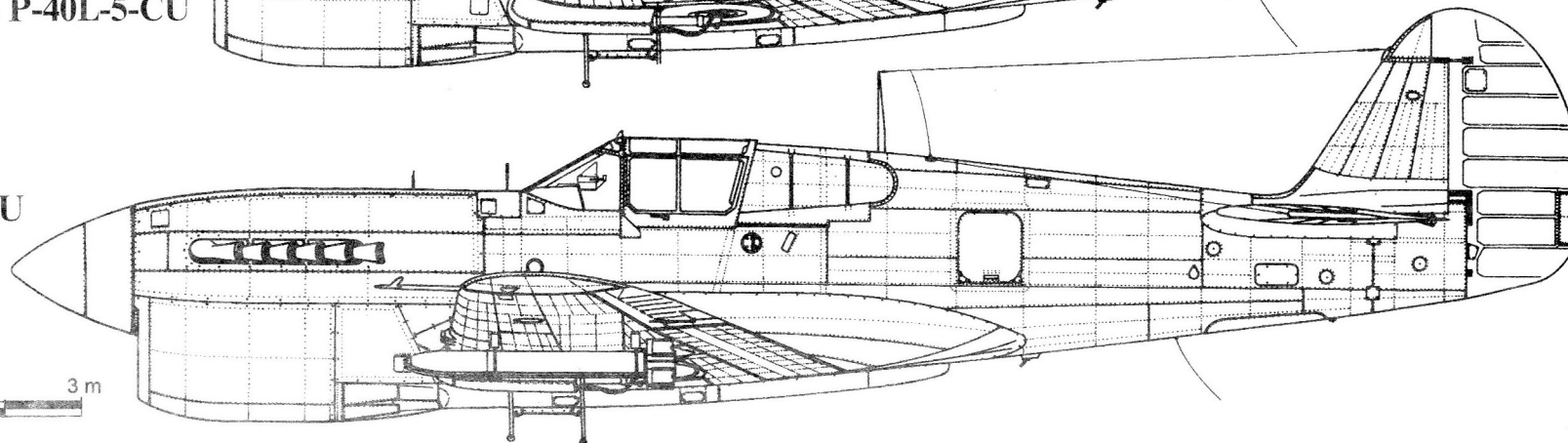
Curtiss TP-40K



Curtiss P-40L-5-CU



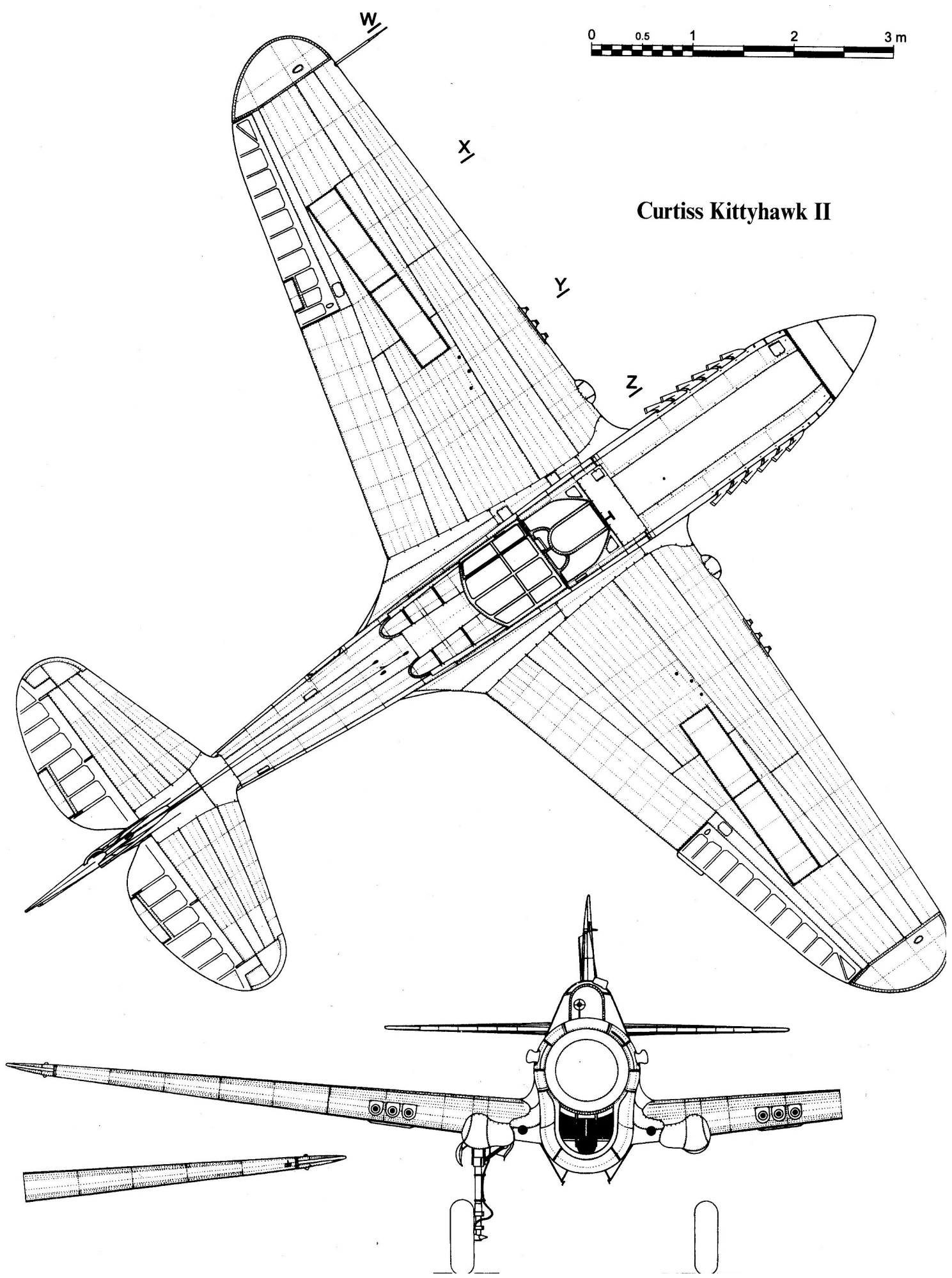
Curtiss P-40L-1-CU

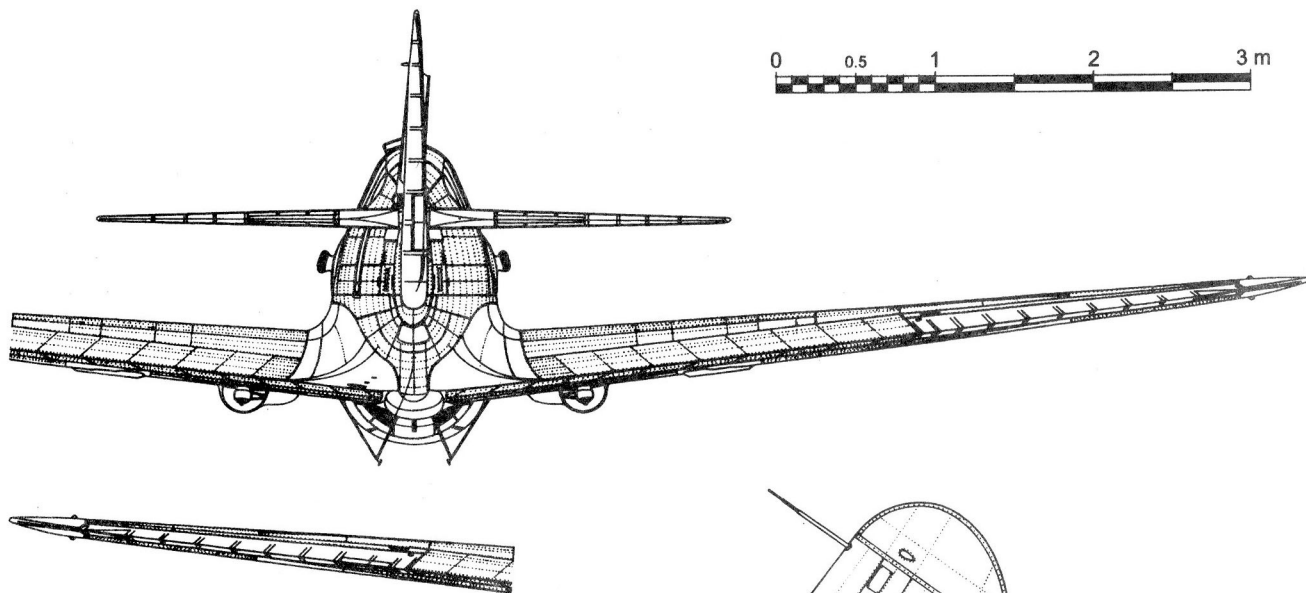


Масштаб
1 : 48

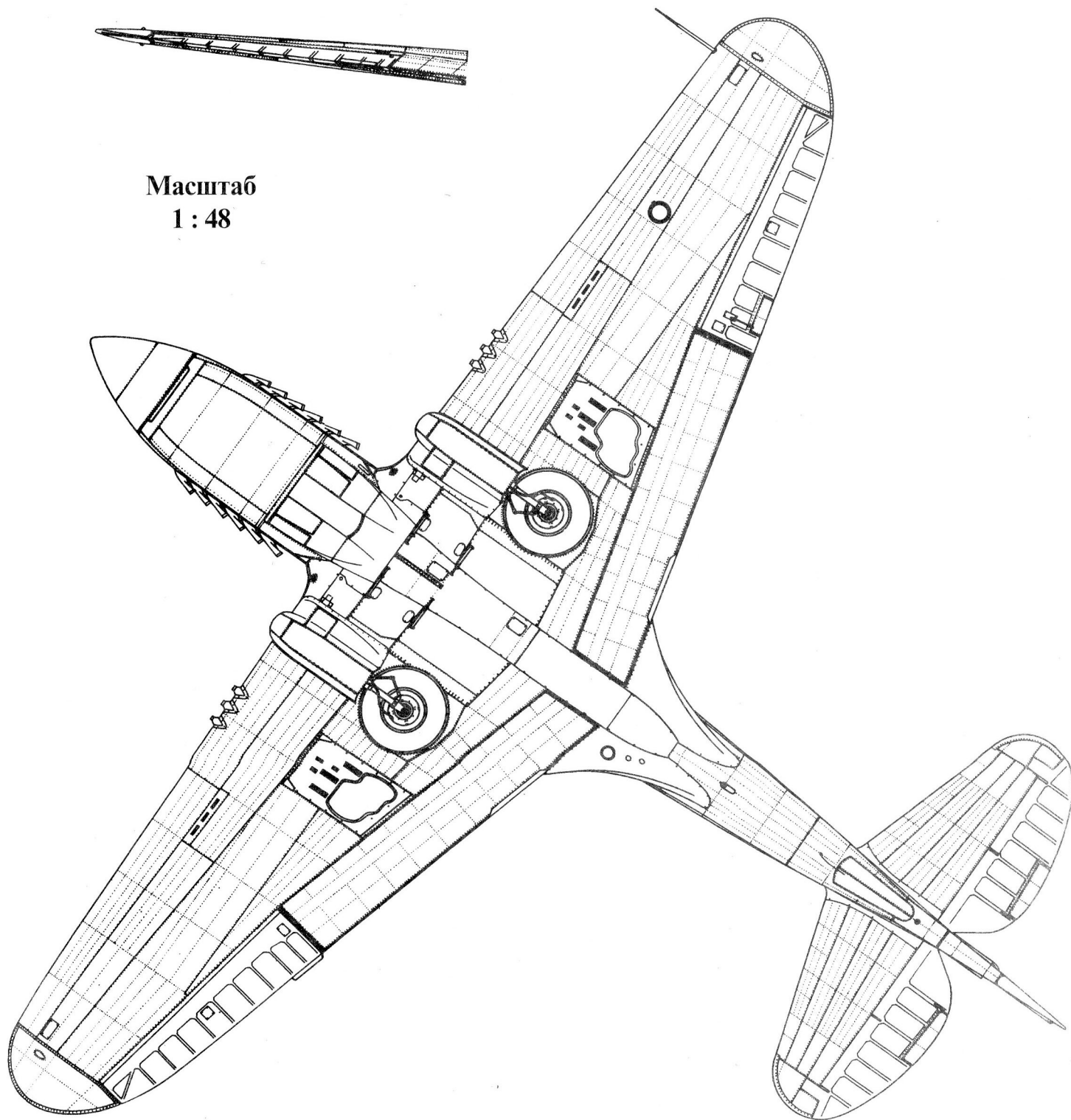


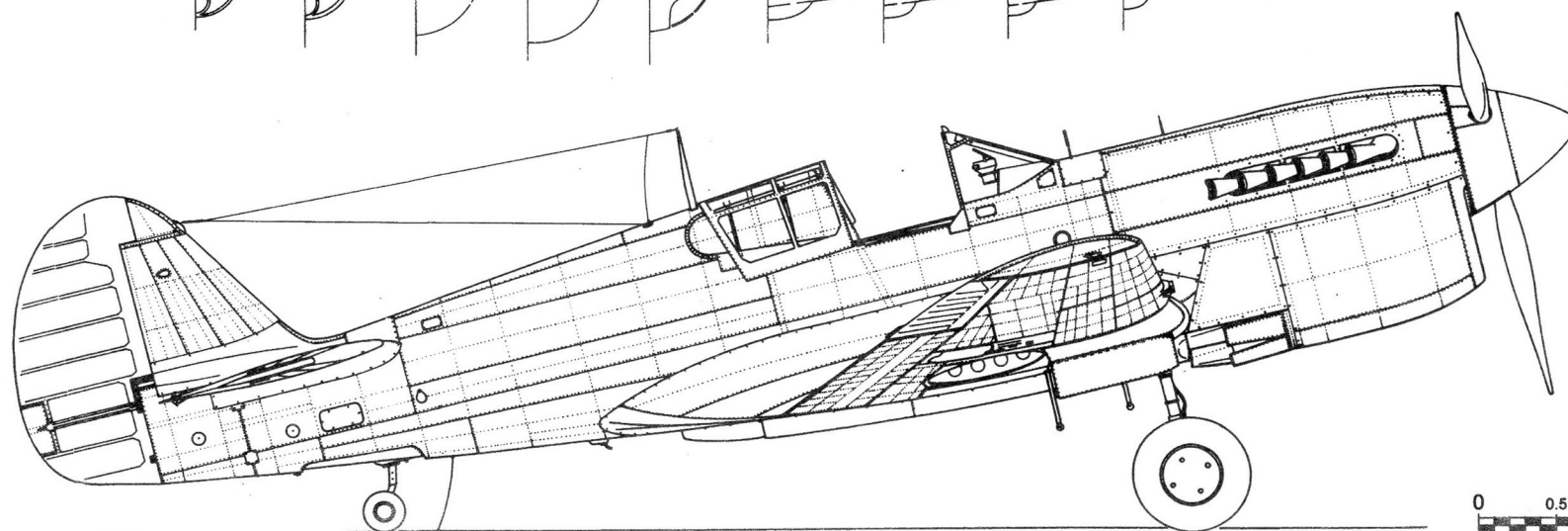
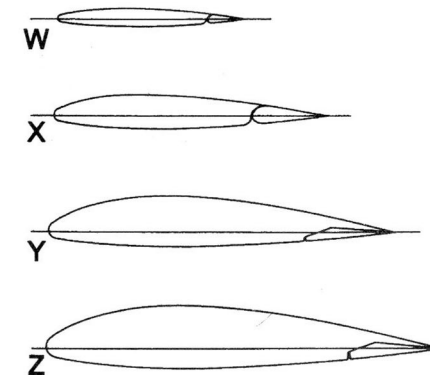
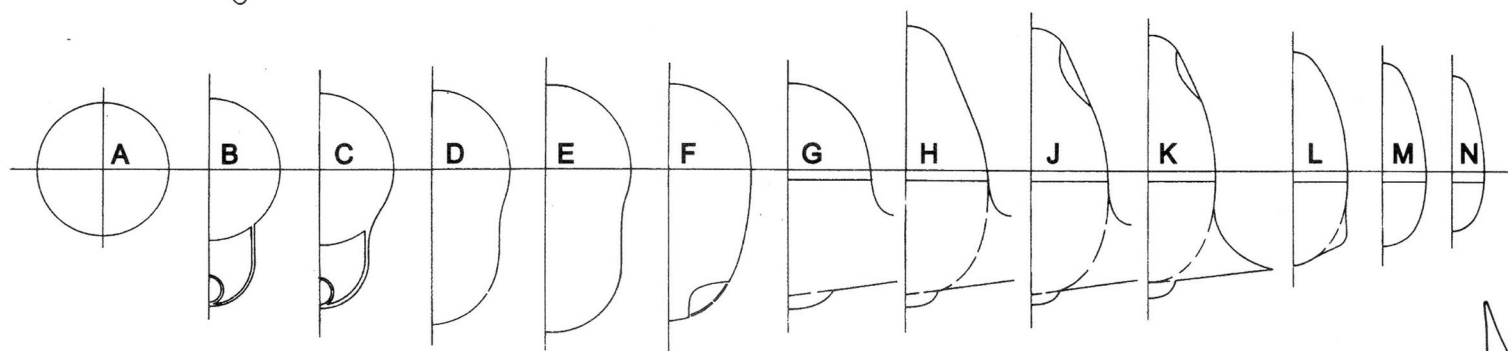
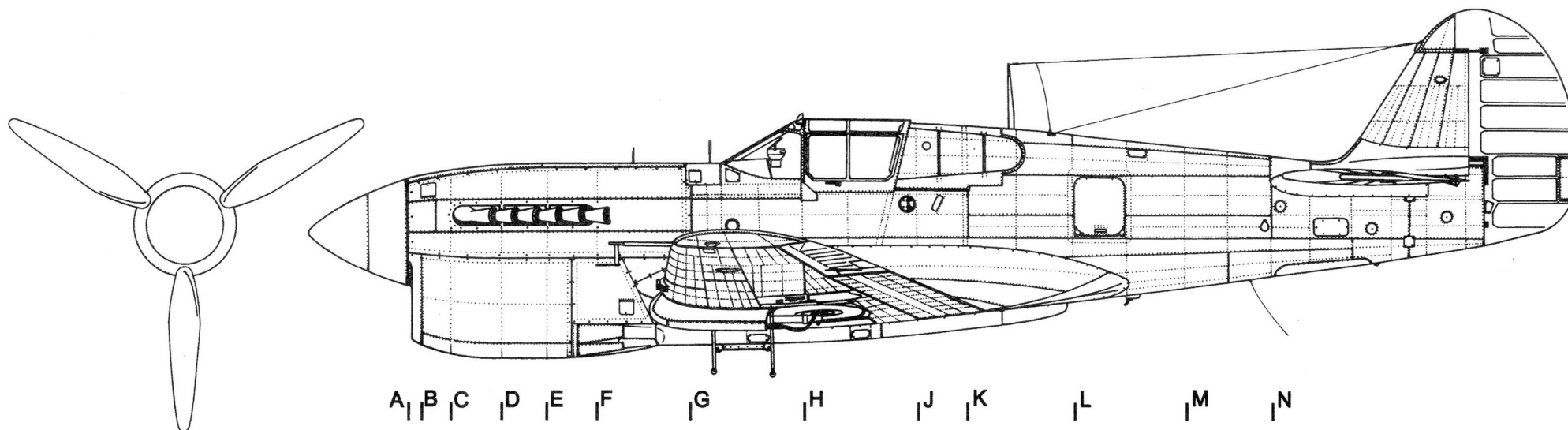
Curtiss Kittyhawk II





Масштаб
1 : 48





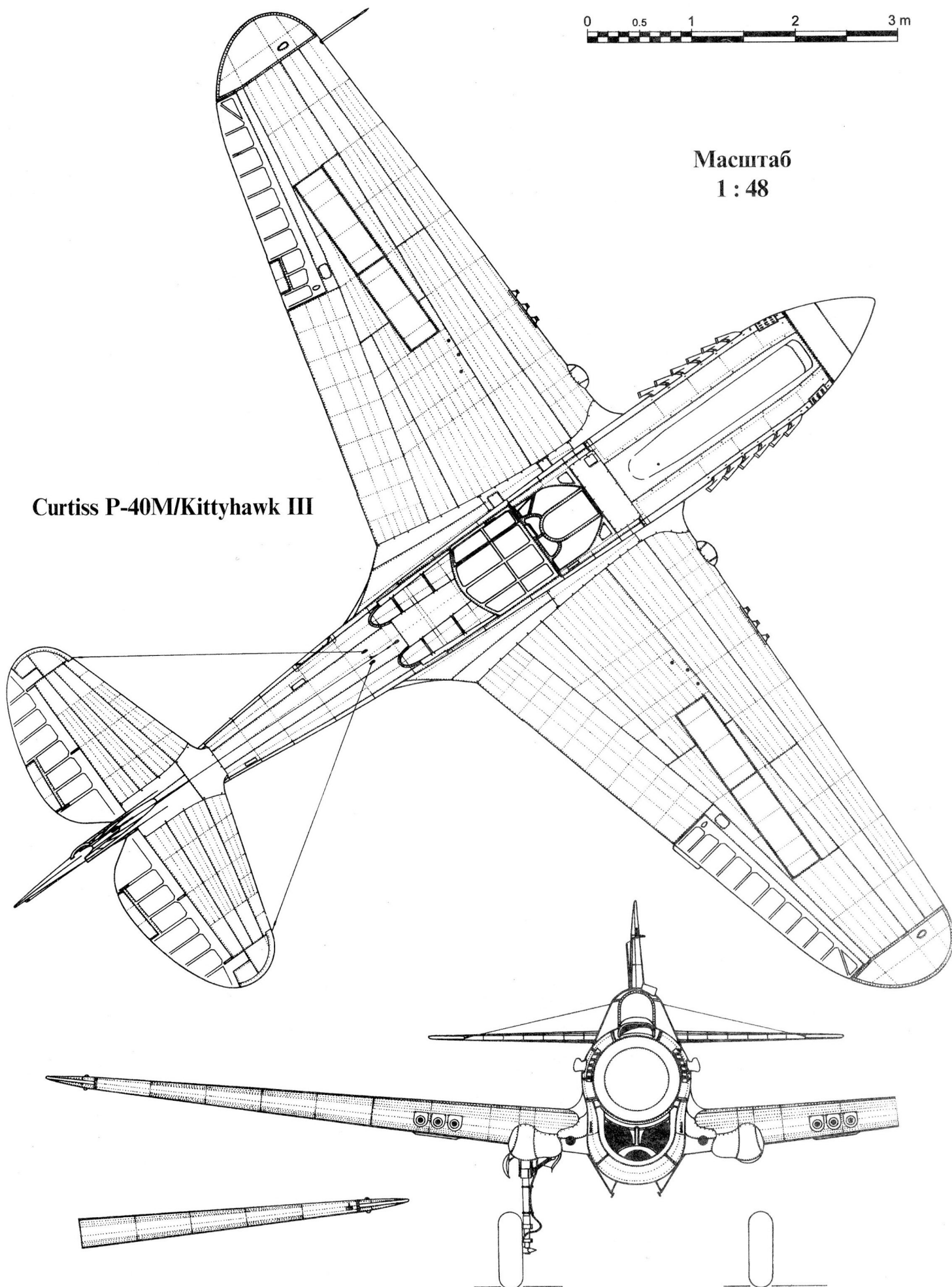
Curtiss Kittyhawk II
поздних серий

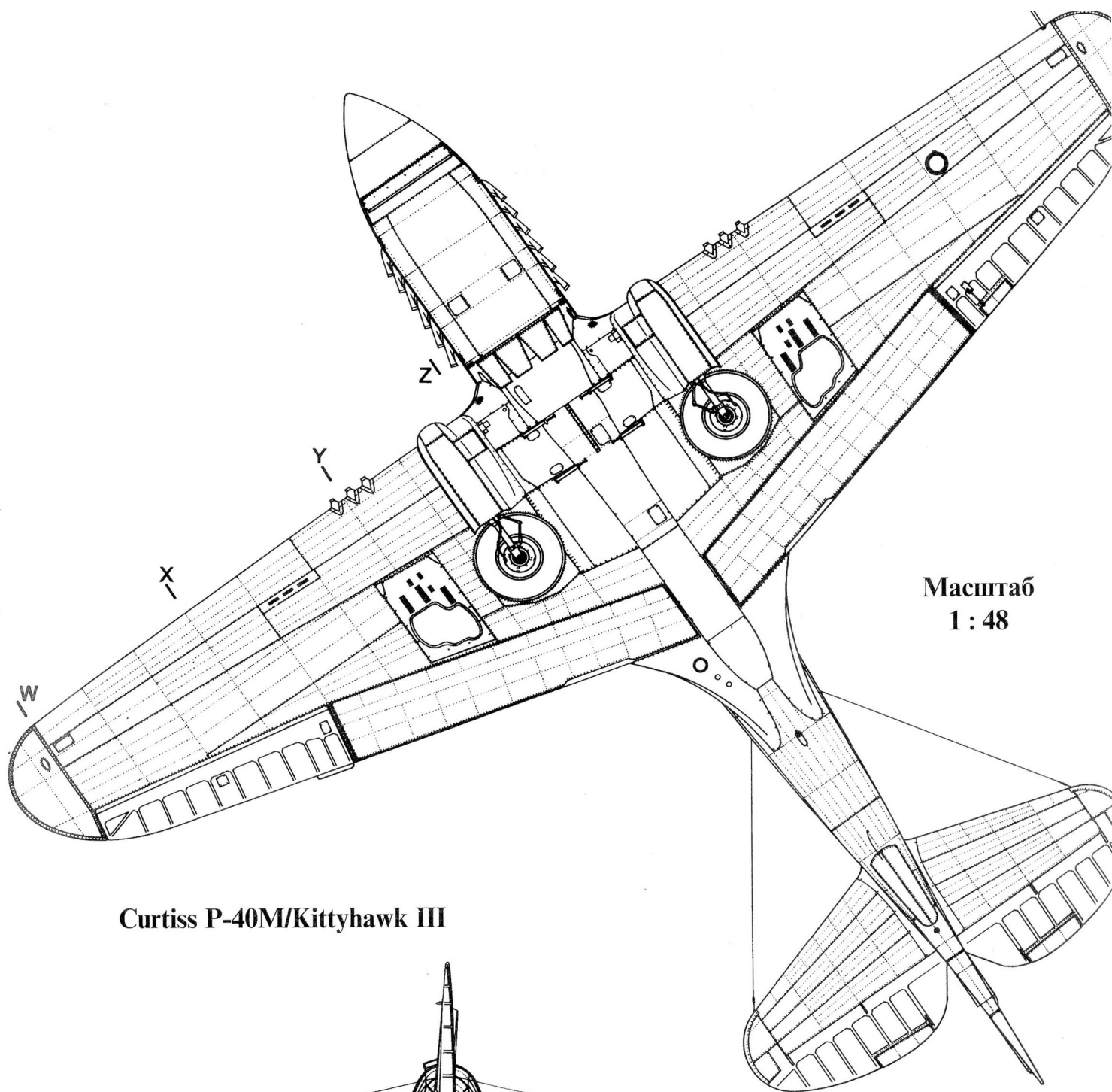


0 0.5 1 2 3 m

Масштаб
1 : 48

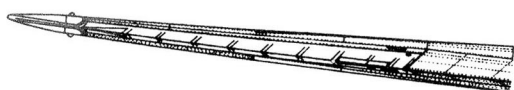
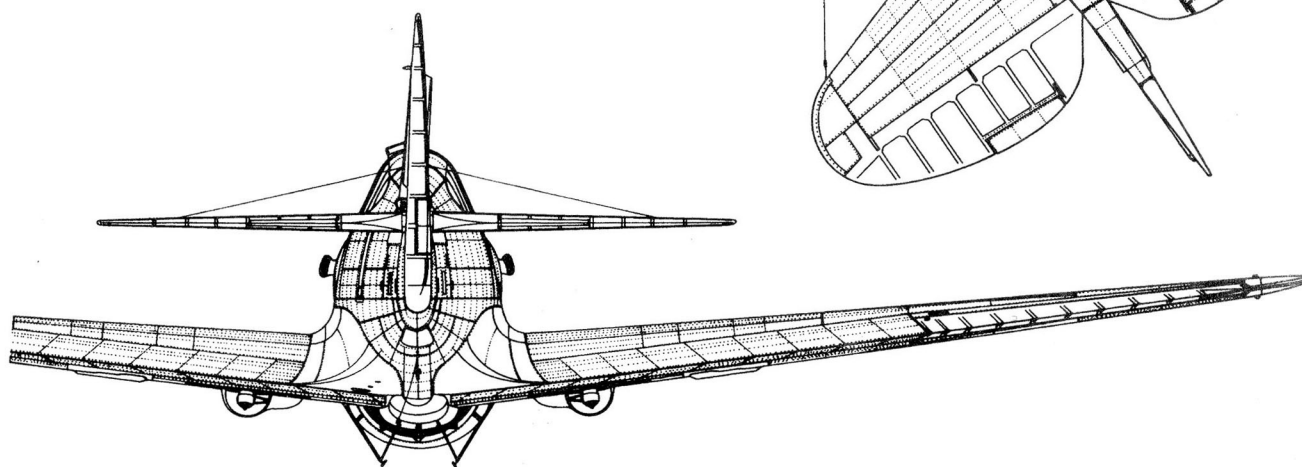
Curtiss P-40M/Kittyhawk III



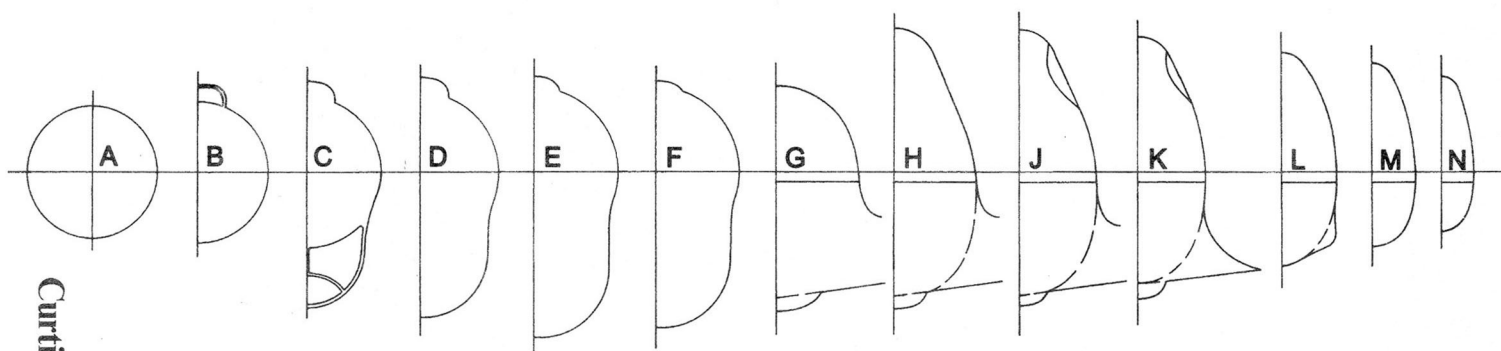
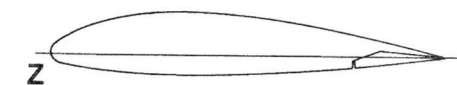
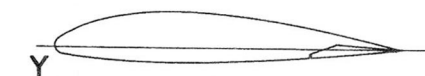
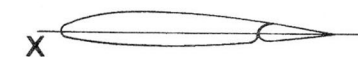
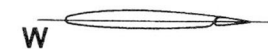
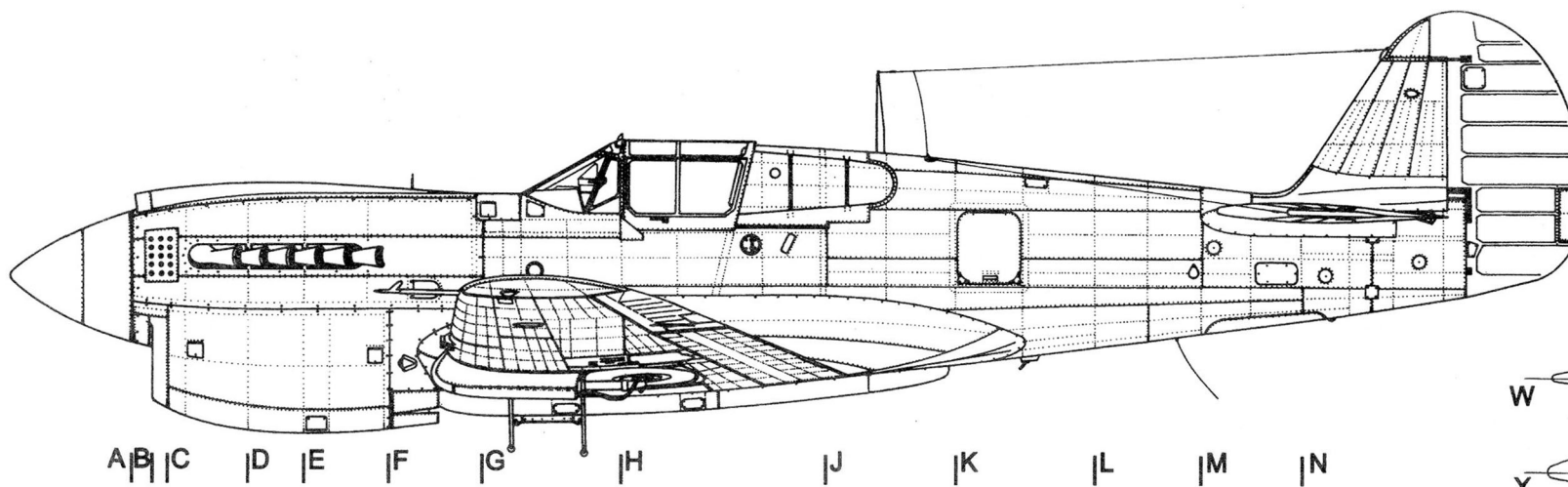


Масштаб
1 : 48

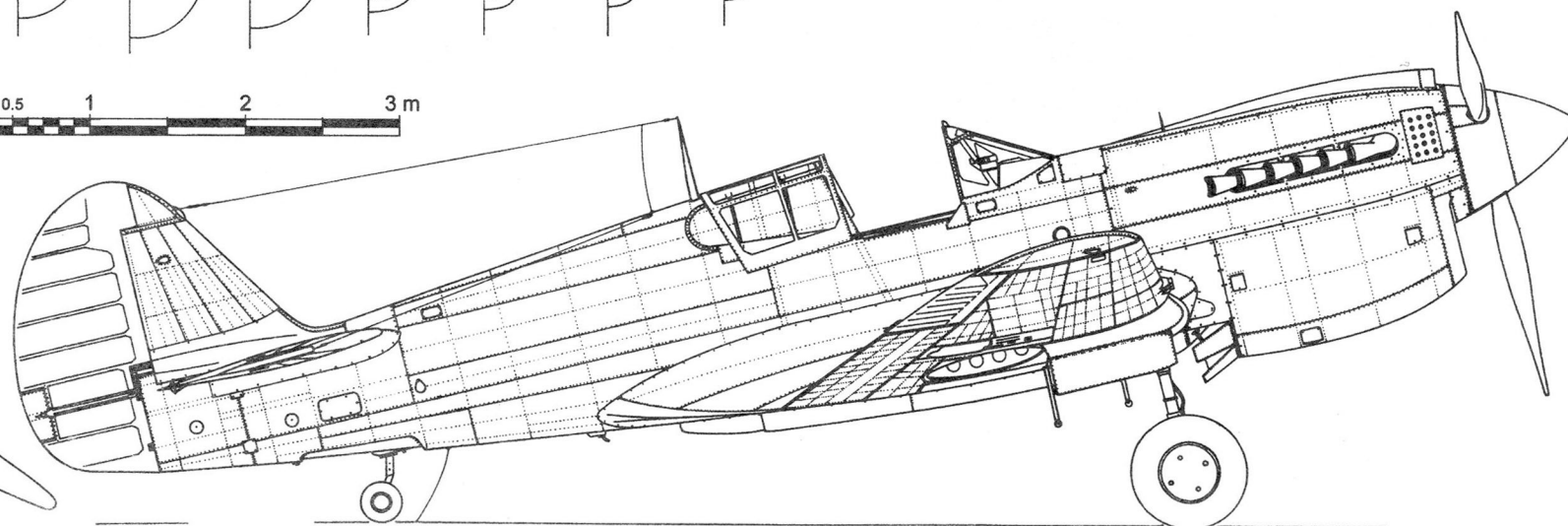
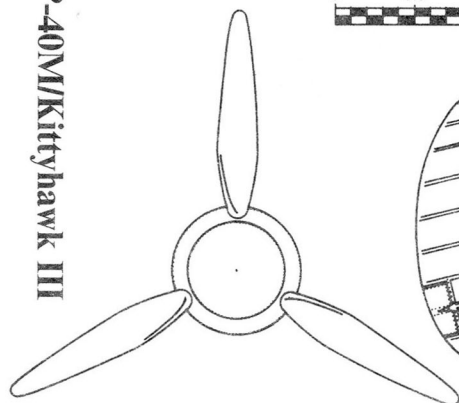
Curtiss P-40M/Kittyhawk III

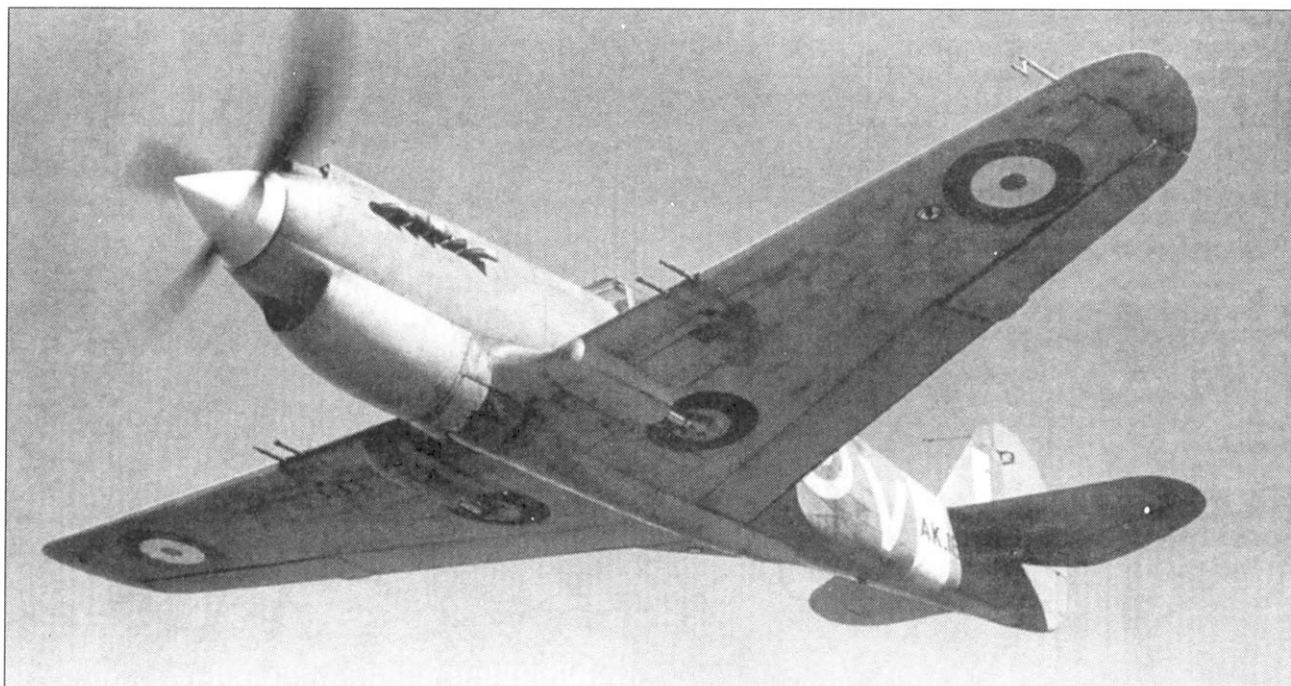


0 0.5 1 2 3 m



Curtiss P-40M/Kittyhawk III





«Tomahawk» Mk IIA (AK185), RU□V, 414-я эскадрилья RCAF, октябрь 1941 года.

Боевое применение P-40

Африка и юг Европы

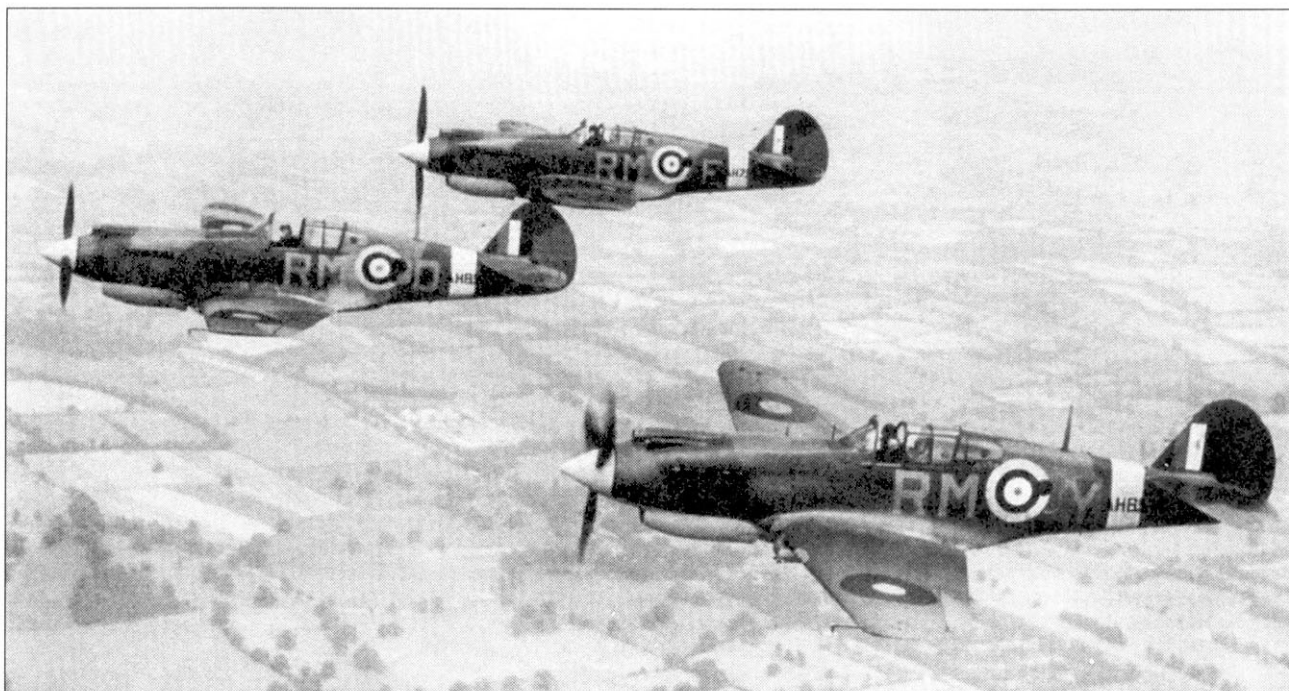
Первыми P-40, использованными в бою, стали машины, импортированные Великобританией. Первыми Великобритания получила самолеты из так называемого «французского наследства» на основании договора, подписанного накануне капитуляции Франции 22 июня 1940 года. У самолетов все эксплуатационные надписи и подписи на приборах управления были сделаны по-французски, что доставило англичанам немало хлопот. Кроме того, самолеты нуждались в некоторой переделке (в частности, требовалось изменить направление хода ручки газа). Машины прибыли в Англию в сентябре 1940 года и получили обозначение P-40B «Tomahawk» Mk I (АН741-АН880). Вскоре машины АН774, АН793 и АН840 отправили в Канаду. Весной 1941 года 471 P-40C «Tomahawk» Mk IIB (AK100-AK570) морем доставили в Англию. 36 из них вскоре переправили в Китай, куда также доставили еще 64 из следующей серии в 150 самолетов этого же типа (AM370-AM519). Затем прибыли еще 110 самолетов P-40B «Tomahawk» Mk IIA, из которых 22 передали Советскому Союзу. Советскому Союзу также передали десять машин P-40C (АН991-АН999). Следующая партия из 300 «Tomahawk» Mk IIB (АН218-АН517) прибыла в конце лета. Из них 48 передали СССР, 25 продали Турции, а 17 отдали Египту. Всего англичане получили 1210 истребителей «Tomahawk».

Первые истребители «Tomahawk» были настолько слабыми самолетами, что англичане не решились использовать их в боевых частях, несмотря на всю тяжесть ситуации. Машины направили в различные учебные части, а также держали в качестве последнего резерва на случай немецкого десанта летом 1941 года. В августе начали снимать с вооружения устаревшие двухместные самолеты поддержки сухопутных войск Westland «Lysander», а на их место направили американские истребители «Tomahawk». Всего в 1941 году в Великобритании было 16 эскадрилий RAF, оснащенных самолетами «Tomahawk» Mk I, Mk IIA и IIB: 2nd, 13th, 16th, 26th, 168th, 171st, 231st, 239th, 241st, 268th, 349th, 400th, 403rd, 414th, 430th и 613th. Кроме того, на территории Великобритании находилась канадская 410-я эскадрилья. Именно одиночный «Tomahawk» этой части совершил 28 августа налет на побережье Франции. Как уже говорилось, все перечисленные части были резервными или учебными, в большинстве своем дислоцированными на севере страны. В самой Англии находилось лишь четыре эскадрильи: 73rd, 136th, 231st и 414th, оснащенных истребителями «Tomahawk» Mk IIB.

С начала апреля 1941 года на базе Акир в Палестине началось формирование 250-й эскадрильи под командованием командира эскадрильи Дж.Э. Скулара. Это была первая боевая часть RAF, оснащенная истребителями «Tomahawk» Mk IIB. Боевое крещение эскадрилья приняла 12 мая, когда два самолета из ее состава вместе с бомбар-

дировщиками «Blenheim» атаковали аэродром Пальмира в Сирии. Сирия вступила в войну на стороне правительства Виши, а люфтваффе пыталось организовать свои базы в Дамаске, Пальмире и Раяке. 17 мая трое пилотов из 250-й эскадрильи перелетели на Кипр, став там единственными английскими самолетами. Среди перелетевших на Крит пилотов был взводный офицер Клив Р. Колдуэлл, будущий лучший австралийский ас). Хотя угроза в этом направлении со стороны стран Оси была весьма вероятна, до боевых действий над Кипром дело не дошло. В начале июня тройка вернулась в Египет.

20 апреля в Сирию отправили 3-ю эскадрилью RAAF, возглавляемую командиром эскадрильи П. Джефри. Эскадрилья перед этим пересела с истребителей «Hurricane» на «Tomahawk». Это была опытная часть, закаленная в боях над Западной Пустыней. Ее пилоты имели по несколько побед на своих боевых счетах. Теперь перед эскадрилей поставили задачу сломать сопротивление авиации французского правительства Виши в Сирии. 3-я эскадрилья вошла в состав так называемой «Habbforce», то есть боевой группы, базировавшейся на аэродроме Хаббания. 8 июня английские войска начали наступление в глубь Сирии. В тот же день 3-я эскадрилья обстреляла из пулеметов аэродром Раяку, где с вечера находились шесть французских истребителей Dewoitine D520. Австралийцам удалось повредить на земле два французских самолета. Вечером флайт-офицер Дж.Х.У. Сондерс одер-



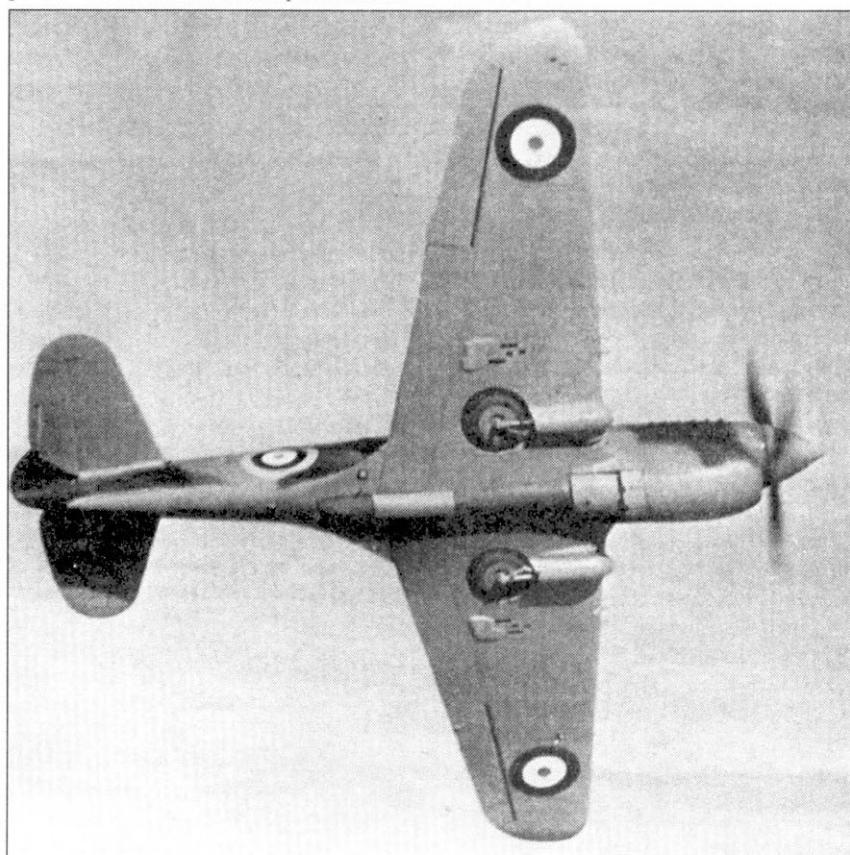
Тройка истребителей «Tomahawk» Mk I (аналог P-40B) из 26-й эскадрильи, июль 1941 года. На переднем плане RM Y/AN896, следом RM D/AN893 (Mk II) и RM E/AN791 (Mk I).

жал первую победу на истребителе «Tomahawk», сбив одиночный бомбардировщик Виши Martin 167F. Наступавшие по побережью английские войска прикрывались огнем английских крейсеров, которые представляли собой цель для авиации противника. Перед RAF стояла задача уберечь бесценные корабли. 13 июня австралийцы перехватили группу Ju 88 с итальянскими опознавательными знаками (известно, что Италия не располагала бомбардировщиками Ju 88). Противник шел без истребительного прикрытия, и атака прошла легко. Австралийцам удалось рассеять боевой строй противника и сбить три Ju 88 без потерь со своей стороны. Победы заявили командир эскадрильи П. Джеффри, летный офицер Дж.Р. Перрин и летный офицер Дж.Х.У. Сондерс. Через два дня над английскими войсками показало несколько французских бомбардировщиков Martin 167F. Патрулировавшие поблизости истребители «Tomahawk» подоспели к месту событий уже после того, как французы сбросили бомбы. Организовав преследование, австралийцы сумели сбить два уходящих бомбардировщика. Одну победу заявил командир эскадрильи П. Джеффри, а вторую - флайт-лейтенант Э.Ст.-Г.Б. Тернбал.

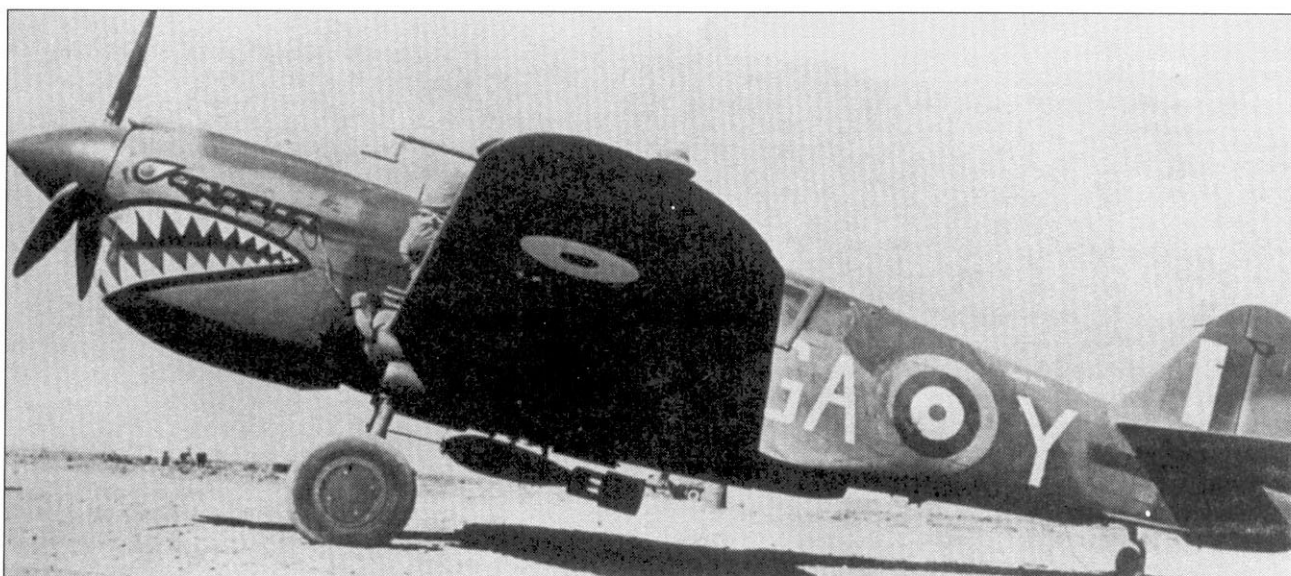
Всю следующую неделю истребители «Tomahawk» вместе с истребителями «Hurricane» и «Blenheim» атаковали главные аэродромы противника, а также прикрывали свои наступающие сухопутные части. Попытка французов контратаковать с самого начала была обречена на провал из-за превосход-

ства англичан в воздухе. Англичане организовали постоянное воздушное прикрытие своих наземных частей. 25 июня австралийцы перехватили группу бомбардировщиков Potez 63 (в действительности это были самолеты LeO451 из GB I/12), пытавшихся атаковать английскую колонну, шедшую к юго-западу от Пальмиры. После короткого боя на земле догорали облом-

ки трех французских машин, сбитых флайт-офицером Дж.Х. Джексоном, флайт-офицером Дж.Х.У. Сондерсом и сержантом А.К. Камероном. Об еще большем успехе австралийцы заявили 28 июня, когда в том же районе перехватили шесть бомбардировщиков Martin 167F, принадлежавших французской морской авиации. Французским бомбардировщикам приходилось



Английский «Kittyhawk» Mk I, вооруженный четырьмя 12,7-мм пулеметами.



«Kittyhawk» Mk I GA-Y/AF772 из 112-й эскадрильи, 239-го крыла RAF, май 1942 года. Под фюзеляжем подвешена бомба.



Еще один снимок «Kittyhawk» GA-Y из 112-й эскадрильи. Акуля пасть под капотом закрашена, 1944 год. Самолет несет три 500-фунтовые бомбы.

летать без истребительного прикрытия, делая их легкой целью для противника. Действуя без спешки, австралийцы один за другим сбили все шесть «мартенов». Героем боя стал флайт-лейтенант А.К. Ролинсон, которому засчитали три победы. Две победы записал на свой боевой счет флайт-лейтенант П.Ст.-Г.Б. Тернбалл, а одну - сержант Р.К. Уилсон.

В начале июля группа «Habforce» перебазировалась в Пальмиру. Войска Виши отступили к Деир-эз-Зору и Алеппо, находившихся на границе с Турцией. Англичане быстро овладели Деир-эз-Зором. В распоряжении французов остался лишь аэродром в Алеппо, находившийся слишком далеко от линии фронта, чтобы оперативно прикрывать свои сухопутные силы. Однако база в Алеппо находилась в зоне досягаемости английской авиации, и англичане все чаще и чаще наведыва-

лись туда. 10 июля, когда французские войска уже были фактически разбиты, английские бомбардировщики «Blenheim» были внезапно перехвачены французскими морскими истребителями Dewoitine. Французам удалось сбить три бомбардировщика, а еще несколько машин повредить. В этот момент подлетели находившиеся вверху истребители «Tomahawk», которые в ходе напряженного боя сбили все пять D520. Две победы заявил флайт-лейтенант П.Ст.-Г.Б. Тернбалл. На следующий день французские истребители атаковали аэродром Пальмира, уничтожив на земле несколько английских самолетов. В ответ в Алеппо вылетело несколько истребителей RAF. Англичанам удалось уничтожить на земле большинство оставшихся у французов самолетов, кроме того, летный офицер Дж.Х. Джексон и летный офицер Р.Х.М. Гиббс из 3rd RAAF

Squadron совместно сбили один взлетающий Dewoitine. Гиббс и Джексон долго спорили, чья очередь оказалась для француза смертельной, пока не решили разыграть победу с помощью жребия. Выиграл Гиббс, который и записал победу на свой счет. Оказалось, что это была последняя победа в ходе сирийской кампании. На следующий день остатки французских войск капитулировали. Всего 3-я эскадрилья RAAF заявила в ходе кампании 15 побед, не потеряв ни одного самолета.

В конце мая, то есть когда исход боевых действий в Сирии уже был предрешен, 250-я эскадрилья перебазировалась в Египет. Там, расположившись на аэродроме Сиди-Ханейш, эскадрилья получила задание прикрывать с воздуха Александрию. В то время этот ключевой порт на Средиземном море периодически подвергался налетам немецкой и итальянской авиации. Раз-

ведчики стран Оси постоянно кружили в небе Александрии. В Александрии имела радиолокационная станция, что позволяло заранее обнаруживать приближающегося противника. В таких условиях 250-я эскадрилья одержала свою первую победу. 6 июня двое пилотов сбили к северо-западу от Александрии итальянский бомбардировщик Cant Z1007bis. Через два дня летный офицер Хемлин сбил еще один бомбардировщик этого же типа. 10 июня Хемлин перехватил и сбил разведывательный Ju 88 из 2.(F)/123.

В начале второй декады июня новый командующий английской армией в Египте генерал сэр Клод Окенлек подготовил наступательную операцию, имевшую цель снять осаду с Тобрука, блокированного с начала апреля. Операция получила название «Battleaxe» («боевой топор»). В числе других сил в ней предполагалось использовать 98 истребителей, в том числе машины 250-й эскадрильи. Самыми грозными противниками «Томахоуков» в то время были немецкие истребители Bf 109E, находившиеся на вооружении I./JG 27. Летные характеристики английской и немецкой машин были почти одинаковы, но «мессер» нес 20-мм пушки, что делало его более грозным противником. Большое значение имел и опыт немецких пилотов, полученных в ходе боев в Европе. Английское наступление началось 14 июня. Истребители «Tomahawk» подключились к операции через два дня, атаковав колонну пехоты противника. В тот же день наступление англичан

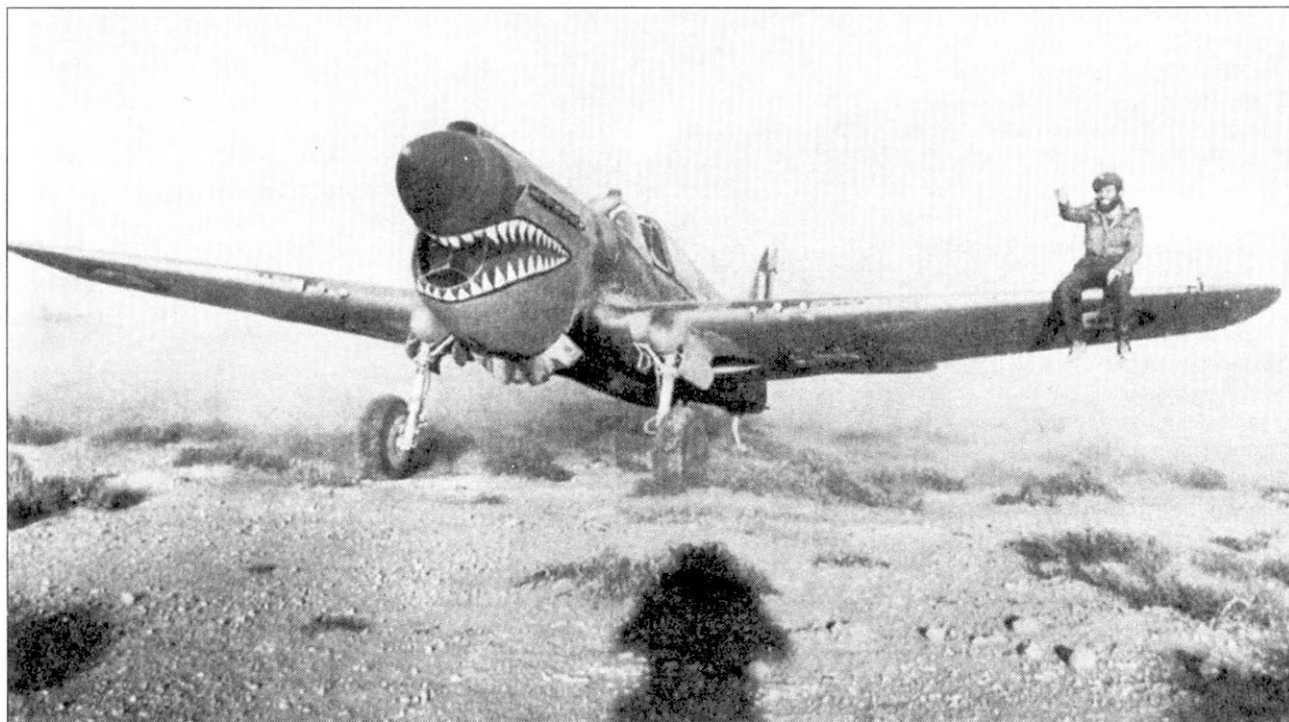
захлебнулось под контратакой немецких войск. Потеряв множество танков от огня немецкой противотанковой артиллерии, Окенлек приказал 17 июня прекратить наступление и отойти на исходные позиции. Английская авиация пыталась сдержать контратаку немецких войск, преследовавших откатывавшихся англичан по пятам. Эта задача стояла из перед 250-й эскадрильей. Именно тогда произошла первая встреча с Bf 109E. Утром 18 июня восемь истребителей «Tomahawk» обстреливали цели на шоссе Бардия-Тобрук. Во время второго захода зенитный огонь с земли задел машину летного офицера Хемлина, что заставило пилота возвращаться на базу. Дотянуть до аэродрома Хемлин не смог. Ему пришлось сесть на ничейной территории и две недели скитаться по пустыне с бедуинами, прежде чем он смог вернуться в расположение своей части. Он страшно стер себе ноги, которые представляли собой сплошную язву. Остальные английские пилоты были так увлечены охотой за наземными целями, что не заметили появления четверки Bf 109E из I./JG 27. Немцы захватили англичан врасплох. Им удалось сбить три истребителя «Tomahawk» без потерь со своей стороны. В бою погибли взводный офицер Д.А.Р. Манро, сержант Дж.А.А. Мортон и сержант К.М. Самнер.

После провала операции «Battleaxe» фронт в Северной Африке стабилизировался на долгое время. Ни одна из сторон не могла начать наступление. Это позволило союзникам осна-

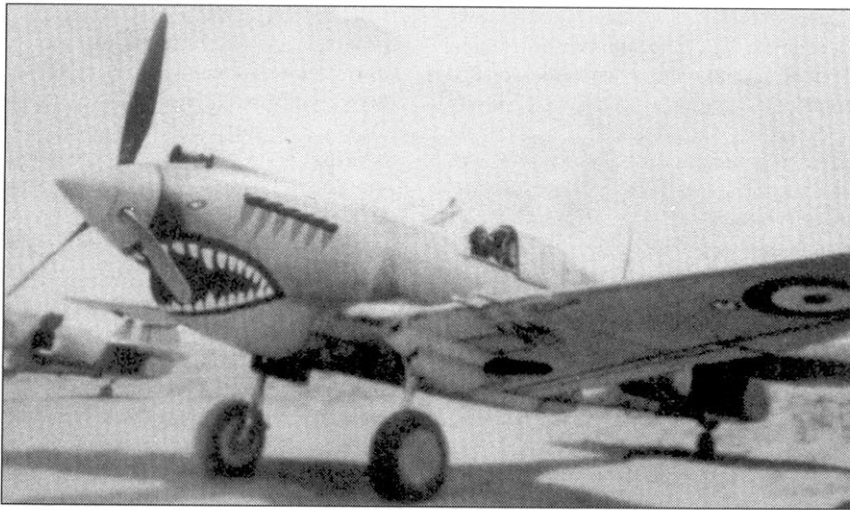
стить истребителями P-40 еще несколько частей. Англичане по-прежнему скептически относились к американскому истребителю, очень неохотно используя ее в английских частях. До конца октября на фронте появились южноафриканские 2-я и 4-я эскадрильи SAAF, а также английская 112-я эскадрилья, оснащенные самолетами P-40C. Английские самолеты впервые получили акули пасти, ставшие позднее традиционными.

Пока перечисленные эскадрильи осваивали новые машины, 250-я эскадрилья продолжала сражаться. О характере боев говорит карьера взводного офицера К.Р. Колдуэлла. 26 июня англичане атаковали группу Bf 109E из 3./JG 27, заявив две победы - по одной Колдуэлл и сержант Коуэрд. Англичане потеряли две машины, немцы в тот день потерь не зафиксировали. Через два дня в бою с истребителями 250-й эскадрильи погиб лейтенант Хайнц Шмидт из 3./JG 27, прославившийся тем, что в течение 11 дней сбил в районе Сиди-Омар четыре истребителя «Hurricane». Лейтенант стал первым погибшим летчиком JG 27, сбитым истребителями P-40. К северу от Капуццо Шмидт завязал круговой бой с несколькими P-40 и проиграл его.

Вечером 30 июня немцы провели налет на Тобрук. На их перехват отправились 73-я и 250-я эскадрилья. Бой начался в тот момент, когда Ju 87 сбрасывали бомбы на порт и стоящие в нем корабли. Пикировщиков прикрывали итальянские истребители Fiat G50, а также немецкие Bf 109E и Bf 110. Один



«Kittyhawk» Mk I из 112-й эскадрильи RAF выруливает со стоянки. На крыле сидит механик самолета. Северная Африка, 1942 год.



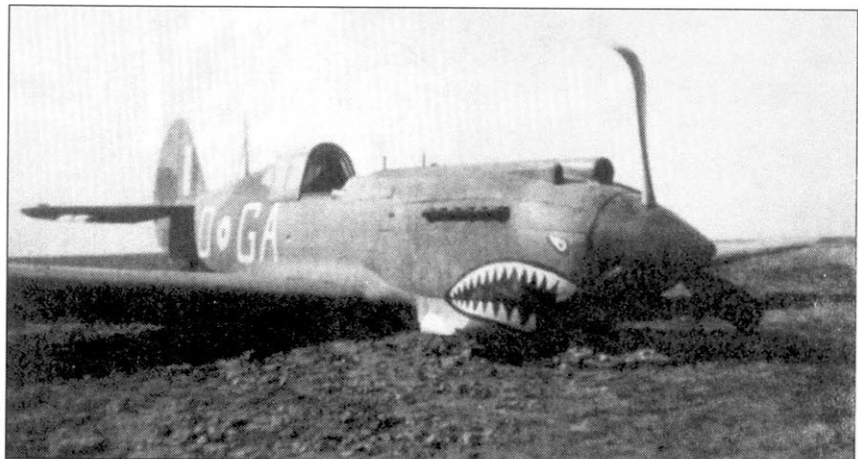
«Tomahawk» Mk II из 112-й эскадрильи RAF.

из двухмоторных Bf 110, принадлежавший 8./ZG 26 был поражен совместным огнем Колдуэлла и сержанта Уиттла. Австралиец, имея еще почти полный боекомплект, прорвался к пикирующим бомбардировщикам и быстро сбил два Ju 87 из II./StG 2. Всего пилоты истребителей «Tomahawk» заявили шесть побед. Эскадрилья потеряла взводного офицера Кента, сбитого Bf 109E. Другой «Tomahawk» совершил вынужденную посадку по дороге назад. В июле и до середины августа напряженность боев ослабла, и победы 250-й эскадрильи можно было пересчитать по пальцам одной руки. Главной задачей английских истребителей в это время было прикрытие транспортов, доставлявших припасы в осажденный Тобрук. Однако Колдуэлл снова нашел возможность проявить себя. 7 июля в ходе патрулирования к югу от Газалы он обнаружил пару итальянских истребителей G50bis и сбил одного из них. 12 июля Колдуэлл заявил повреждение одного Bf 109E над конвоем, шедшим в Тобрук. Еще один Bf 109 Колдуэлл повредил в районе Капуццо. 16 августа пилот, патрулируя небо над очередным конвоем, шедшим в Тобрук, совместно с товарищем по эскадрилье перехватил и сбил итальянский G50bis. Это была его пятая победа, позволившая получить статус аса. Через два дня 250-я эскадрилья снова вылетел на сопровождение конвоя, который был атакован шестеркой Bf 110 в сопровождении более 20 Bf 109E из I./JG 27. В ходе боя австралийский пилот заявил повреждение одного немецкого истребителя, но англичане при этом потеряли два истребителя и одного пилота - сержанта Маккалоха. 26 августа в бою с I./JG 27 был ранен сержант Хардс. Спустя два дня Колдуэлл заявил о вероятной победе над Bf 109E. На следующий день 30-летний ас прошел на волосок от гибели. Вечером того дня

он летел в составе верхнего прикрытия в строю своей эскадрильи, когда со стороны солнца англичан атаковала пара Bf 109E. Ведущий пары был лейтенант Вернер Шрёер. Немец, незамеченный никем, обстрелял машину Колдуэлла. Австралиец получил ранение, мотор его самолета начал дымить, вскоре появилось открытое пламя. Колдуэлл сбросил фонарь и вошел в пики, готовясь покинуть кабину обреченной машины. Но резкий поток воздуха сбил пламя, а «Tomahawk», к удивлению пилота, продолжал слушаться рулей. Колдуэлл вывел истребитель из пики и взял курс на базу. Внезапно перед ним появился одиночный Bf 109E. Несмотря на рану, Колдуэлл атаковал противника и сбил его (немцы не подтверждают этого факта). После этого пилот дотянул до аэродрома. На три недели Колдуэлл вышел из строя.

В середине июля на фронт прибыла южноафриканская 2-я эскадрилья SAAF, возглавляемая майором Сентом Тратером. Эскадрилья также летала на истребителях «Tomahawk». Первое время самолеты 2-й эскадрильи занимались сопровождением конвоев в Тобрук. Боевой дебют состоялся 21

августа, когда самолеты эскадрильи завязали бой с восьмеркой Bf 109E из 2./JG 27. Уже во время первого захода немцев погиб майор Тратер. Лейтенант Стивенсон вернулся на базу на полуразбитой машине. В утешение вечером лейтенант Пеннелл заявил один сбитый Bf 110 из 8./ZG 26. До конца августа саперы закончили строительство нескольких взлетно-посадочных полос в районе Сиди-Барани. 2-я южноафриканская эскадрилья заняла аэродром LG 03 (LG - Landing Ground), а 250-я эскадрилья расположилась на LG 07. Однако новые аэродромы находились слишком близко к линии фронта, были быстро обнаружены немецкой разведкой и начали подвергаться непрерывным ударом авиации стран Оси. К тому времени итальянская Regia Aeronautica завершила реорганизацию, ожидалось поступление новых самолетов. До этого времени основными истребителями итальянских BBC были Fiat G50bis «Freccia» и Macchi C200 «Saetta». Эти машины могли похвастаться лишь необычайной маневренностью, а в остальном были ниже среднего, уступая даже посредственным истребителям «Tomahawk». Англичане били итальянцев. Например, 3 декабря группа из 27 G50bis из 20 Gruppo атаковала аэродром LG 05, где дислоцировались истребители «Hurricane» из 1st SAAF Squadron. Аэродром был полностью блокирован, ни один самолет не мог подняться в воздух. Но с расположенного рядом LG 03 взлетело семь истребителей «Tomahawk», которые стремительно атаковали противника. Бой завязался у самой земли, где P-40 имели подавляющее превосходство. Потеряв одну машину, южноафриканские пилоты заявили шесть побед. Но самое главное, удалось спасти стоявшие на земле истребители, которые расстреливались итальянцами с воздуха. Итальянцы подтверждают потерю в тот день



«Tomahawk» Mk II GA, совершивший вынужденную посадку.



Осмотр и довооружение английского истребителя «Tomahawk», Северная Африка, начало 1942 года.

трех G50 bis и серьезное повреждение шести истребителей этого типа, три из которых сели на своем аэродроме не выпуская шасси. Эта победа подняла боевой дух пилотов, летавших на истребителях «Tomahawk». Но если с итальянцами вопросов не возникало, то немецкие Bf 109E были смертельно опасными противниками. 5 сентября командир 2-й эскадрильи SAAF капитан Пеннелл вылетел во главе четверки P-40C по тревоге. Когда Пеннелл еще кружил над аэродромом, со стороны солнца его атаковали четыре Bf 109E из I./JG 27. В первом же заходе немцы сбили капитана. Объятый пламенем «Tomahawk» упал в море. Тело пилота волны выбросили позднее на берег. Части DAK подготовились к началу наступления на Сиди-Барани. Штаб генерала Роммеля решил, что перед началом наступления следует нейтрализовать английские аэродромы в районе. Необычайно эффективную атаку на LG 03 7 сентября провели итальянские C200 и G50 bis. На земле в течение нескольких минут итальянцы уничтожили или серьезно повредили 21 южноафриканский «Tomahawk». Этот налет заставил союзное командование покинуть аэродромы в районе Сиди-Барани и перебазироваться в Сиди-Ханейш, где было безопаснее. Пробное наступление немецких войск на Сиди-Барани англичанам удалось сравнительно легко отразить.

В конце сентября в небе Северной Африки появился еще более грозный

немецкий истребитель - Bf 109F. Эта модификация «мессершмитта» отличалась не только большей максимальной скоростью, но улучшенной маневренностью и динамичностью. Для союзных авиационных частей начался период из нескольких кошмарных месяцев. Первые Bf 109F в Северную Африку прибыли с Восточного фронта в составе II./JG 27. Позднее на Bf 109F перешла и I./JG 27.

В конце сентября оставшиеся истребители «Tomahawk» были собраны в составе двух крыльев сформированных Western Desert Air Force. В состав 258-го крыла кроме истребителей

«Hurricane» вошли также 2-я и 3-я эскадрильи SAAF, а в 262-м крыле оказались 4-я эскадрилья SAAF, 112-я и 250-я эскадрильи RAF. Впрочем, 250-ю эскадрилью вскоре сняли с фронта и отправили в дельту Нила на отдых. Но до этого времени эскадрилья успела провести несколько напряженных боев. Произведенный в летные офицеры Клив Р. Колдуэлл поднял свой боевой счет, заявив 27 сентября победу над одним Bf 109E. Другую победу в том же бою одержал сержант Хамфри. 30 сентября Колдуэлл доложил о том, что ему удалось повредить еще один истребитель люфтваффе. Однако истребите-



Летный офицер Батч Джеффери, 112-я эскадрилья RAF. Погиб в бою 12 декабря 1941 года.



Невил Дюк перед своим самолетом. Видна характерная «акулья пасть». 112-я эскадрилья, Западная Пустыня, 1942 год.

ли «Tomahawk», которые еще годились для борьбы с итальянскими истребителями и бомбардировщиками, безнадежно уступали немецким истребителям. В начале октября произошли первые бои с Bf 109F. 2 октября пилот 2-й эскадрильи SAAF заявил победу над одним Bf 109 в районе Сиди-Барани. Одну победу заявил и летный офицер Грузв из 112-й эскадрильи (командиром эскадрильи был Х.П. Кокрейн, которого вскоре заменил Ф.В. Моррелло). При этом союзники потеряли сержанта Стиррата. II./JG 27 не понесла в тот день потерь. Через четыре дня 2-я южноафриканская эскадрилья атаковала в районе Сиди-Омар группу Bf 109F. Южноафриканские пилоты заявили один сбитый и один поврежденный Bf 109F, потеряв лейтенанта Миллера и лейтенанта Макгарра. Третий пилот с трудом дотянул до базы на поврежденной машине. 28 октября пилот 3rd SAAF Squadron сержант А.К. Камерон посадил свой истребитель на брюхо на территории противника. Сержант неминуемо попал бы в плен, но командир эскадрильи Питер Джеффри приземлился рядом, посадил сержанта к себе на колени и так спас товарища по оружию.

18 ноября союзники начали операцию «Crusader», снова намереваясь разблокировать Тобрук, а затем выдавить противника с Киренаики. Первый день наступления шел проливной дождь, поэтому немецкая авиация не

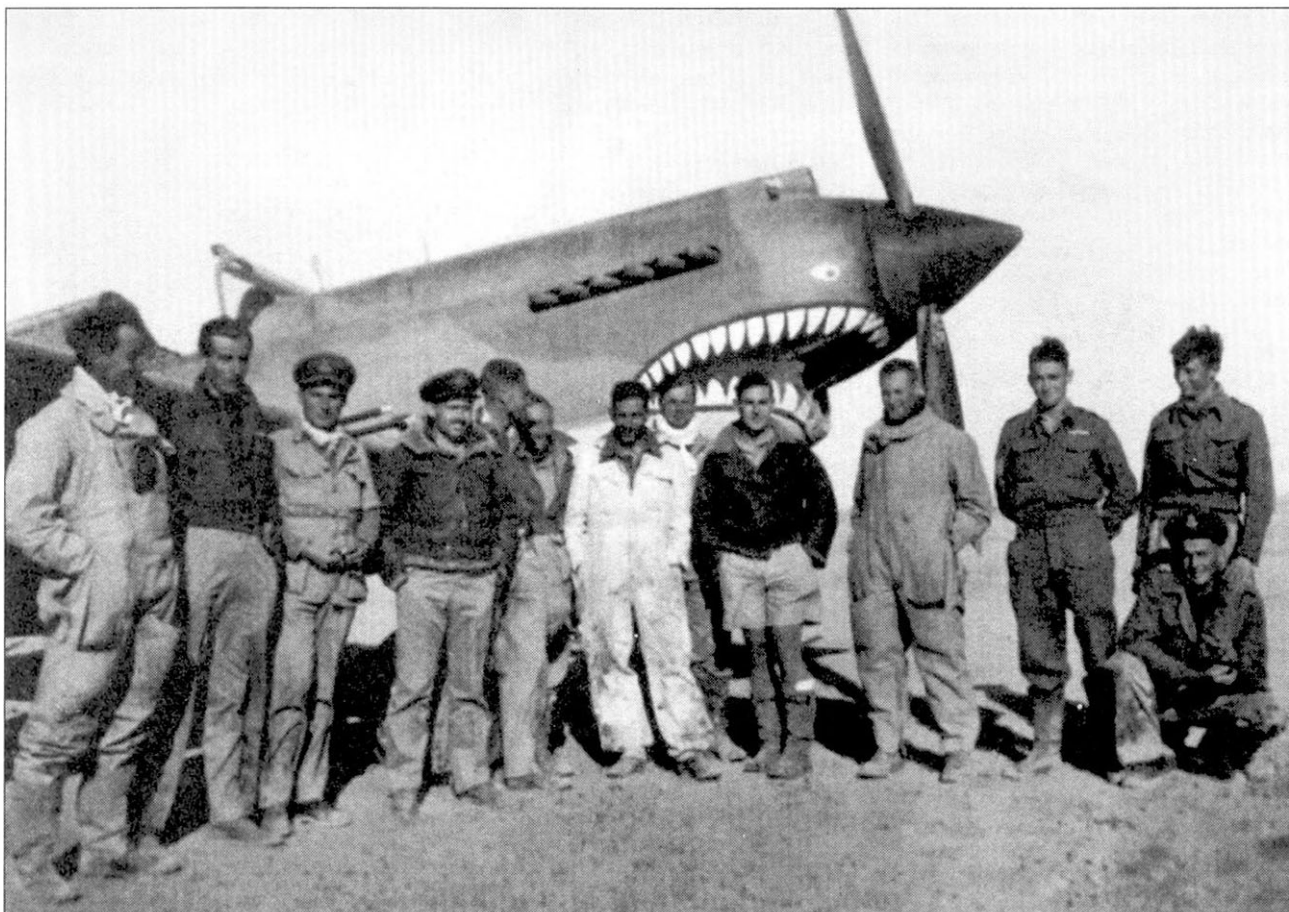
летала. Аэродромы раскисли и превратились в болота. У англичан аэродромы имели покрытие из стальной сетки, поэтому сохранили рабочее состояние. Английские самолеты летали, поддерживая действие наземных частей и сопровождая бомбардировщики. Когда же земля подсохла, немцы также подняли самолеты в воздух. Первый крупный воздушный бой имел место 22 октября, когда австралийская 3-я эскадрилья, сопровождавшая бомбардировщики, попала под удар немецких Bf 109F. Австралийцы потеряли трех пилотов, в том числе командира эскадрильи флайт-лейтенанта Дж.Х.У. Сондерса, который к тому времени имел на боевом счету шесть подтвержденных и две вероятные победы. В полдень 112-я и 3-я эскадрильи RAAF подняли в общей сложности 23 истребителя

«Tomahawk» для зачистки воздушного пространства между Тобруком и Эль-Адом. Там австралийцы столкнулись с двадцатью Bf 109F. P-40 начали крутить карусель, каждый следующий пилот защищал хвост предыдущего. Австралийцы все равно теряли одну машину за другой. Бой длился почти час. Когда противники легли на обратный курс, австралийцы недосчитались семи машин, а еще три самолета едва держались в воздухе. Среди сбитых оказался и командир крыла Джеффри, которому удалось приземлиться на своей территории. Большое приключение выпало на долю сержанта Х.Г. Барни из 112-й эскадрильи, который совершил вынужденную посадку на территории, контролируемой противником. Рядом с ним приземлился «Hurricane» командира крыла Фреда Розьера. Барни забрался в кабину истребителя. Однако при взлете у истребителя лопнуло колесо. Обоим пилотам три дня пришлось пешком выбираться к своим. Немцы потеряли четыре машины. Двое пилотов попали союзникам в плен, а двое других сумели перевалить за линию фронта. Командир 5./JG 27 капитан Дюльберг был ранен. Ранение получил и другой немецкий пилот. Союзники заявили четыре подтвержденные и четыре вероятные победы. По одной подтвержденной победе записали на счет флайт-лейтенанта А.К. Ролинсона, взводного офицера Н.Ф. Дюка и взводного офицера Дж.П. Бартла.

На следующий день о большом успехе доложили пилоты 250-й эскадрильи, которую с конца сентября возглавлял ветеран битвы за Англию командир эскадрильи Э.Дж. Моррис. Одним из подразделений эскадрильи командовал в то время флайт-лейтенант К.Р. Колдуэлл. Именно он повел десять истребителей «Tomahawk» на перехват шести Ju 88, которых сопровождало несколько Bf 109F и G50 bis. Немцы шли бомбить Сиди-Резег. Бомбардировщики сумели безнаказанно отбом-



Самолет Невила Дюка GAOF после аварийной посадки. Машину повредил Отто Шульц из JG 27, 30 ноября 1941 года.



Группа пилотов 112-й эскадрильи на фоне истребителя «Tomahawk». Слева направо: командир эскадрильи Клайв Колдуэлл, сержант У. Карсон, сержант Энди Тейлор, Невил Дюк, сержант Дрю, летный офицер П.Х. Хамфри, сержант Х.Г. Берни, сержант А.Т. Донкин, сержант Р.М. Лью, летный офицер Э.Э. Дикинсон, сержант К. Карсон.

биться, но союзники заявили пять сбитых истребителей противника, в том числе одну победу заявил Колдуэлл. Не обошлось без потерь - на базу не вернулись три истребителя. Во второй половине дня 250-я эскадрилья снова поднялась в воздух, на этот раз для сопровождения бомбардировщиков. Снова в воздухе появились Bf 109F. Колдуэлл сбил одного противника в районе Бахейры. Немецкий пилот выпрыгнул с парашютом. Как оказалось, это был командир II./JG 27 капитан Вольфганг Липперт, ветеран легиона «Kondor», боев во Франции и «битвы за Англию», имевший на счету 29 побед и награжденный Рыцарским крестом. Покидая кабину, Липперт ударился ногой о киль своего самолета, так что ногу потом пришлось ампутировать. Но все равно началась гангрена, и 3 декабря Липперт умер в английском госпитале. Липперт стал десятой жертвой Колдуэлла, который 26 ноября заявил победу над Bf 110, а 28 и 30 ноября - еще две вероятные победы.

24 ноября Роммель перехватил инициативу. Наступающие немецкие колонны уничтожили штаб XXX корпуса, а к ночи вышли в район LG 122, где стояло 175 английских самолетов. На последнем рубеже немцев удалось

остановить. На рассвете все способные летать самолеты поднялись в воздух штурмовать немецкие танки. На своем участке 112-я и 3-я эскадрильи RAAF наткнулись на 70 самолетов стран Оси. В бою англичане заявили девять побед, потеряв две машины. Отличился сержант Р.К. Уилсон из австралийской эскадрильи, который сначала сбил Bf 110, а потом перехватил и сбил два связанных верхнеплана Fi 156. Наземные части продвигались вперед и к концу месяца заняли Сиди-Резех. 30 ноября фортуна широко улыбнулась 112-й и 3-й эскадрильям. Действуя совместно, они перехватили группу из 50 самолетов стран Оси. В результате немецким пикировщикам пришлось бесцельно сбросить бомбы, а англичане и австралийцы заявили семь C200, пять G50 bis и три Ju 87, а также повредили еще 15 самолетов противника. 12 подтвержденных побед заявили австралийцы. На счет флайт-лейтенанта У.С. Артура записали четыре победы. Командир эскадрильи А.К. Ролинсон (он командовал 3-й эскадрильей RAAF до конца октября) сбил один «Saetta», доведя число своих побед до восьми. Взводный офицер Н.Ф. Дюк сбил один G50 bis и повредил один Bf 109, но вскоре и сам был подбит, совершив вы-

нужденную посадку на аэродром в районе Тобрука. Его стоящий на земле самолет обстреляли «мессершмитты», в результате машина полностью сгорела. Сержант А.К. Камерон повредил четыре Ju 87 и один G50 bis, но был сбит и выпрыгнул с парашютом. Чтобы спасти сержанта от плена, командир крыла Джеффри сел рядом и подобрал пилота. Втиснуться вдвоем в кабину им было непросто, так как Камерон был самым высоким пилотом эскадрильи.

Через четыре дня (4 декабря) «Томагавки» одержали новую крупную победу. Накануне DAK двумя колоннами выдвинулся к египетской границе и прорвал линию фронта. Однако люфтваффе летало на последних каплях бензина и не могло активно поддерживать действие наземных войск. Приоритет на горячее имели Ju 87, которым приходилось действовать без истребительного прикрытия. Союзники, не имевшие проблем со снабжением, постоянно держали в воздухе самолеты. Машины 112-й и 2-й эскадрильи SAAF перехватили в районе Тобрука отряд пикирующих бомбардировщиков, которых сопровождало несколько немецких и итальянских истребителей. В ходе боя союзники сбили семь



Пилоты 112-й эскадрильи на фоне истребителя «Kittyhawk» Mk I. Слева направо: сержант Лью, летный офицер Дюк, летный офицер Хамфри, летный офицер Дэй.Дж.П. Сабурин, летный офицер Н. Баукер.

пикировщиков и шесть истребителей сопровождения, потеряв только две машины. На следующий день вышло еще удачнее. 25 истребителей «Tomahawk» из 112-й и 250-й эскадрилий перехватили к югу от Эль-Адема отряд из 40 Ju 87, сопровождавшихся 30 истребителями. Англичане заявили 15 сбитых бомбардировщиков и три истребителя, потеряв пять машин. Взводный офицер Дж.П. Сабурин одержал три победы, но всех переплюнул флайт-лейтенант К.Р. Колдуэлл, заявивший пять сбитых пикировщиков и один поврежденный «Saetta». После этого боя за Колдуэллом, имевшим на счету уже 15 побед, навсегда закрепилось прозвище «Киллер». Взводному офицеру Невиллу Ф. Дюку (после войны ставшему испытателем фирмы «Hawker») снова улыбнулась удача. Хотя ни одной победы он не одержал, ему удалось остаться в живых после того, как его самолет попал под огонь Bf 109F. Вот как рассказал об этом случае сам Дюк:

«Я не заметил, как «мессершмитт» зашел со стороны солнца. Внезапно я почувствовал грохот справа от себя. Одновременно что-то больно ударило меня в правую ногу. Я убрал ногу с правой педали и заметил в кабине дым. Последовало еще несколько ударов, и самолет начал трястись. На высоте

3000 метров мой «Tomahawk» свалился в штопор. Как выяснилось, «мессершмитт» отстрелил правый горизонтальный стабилизатор и перебил тяги правого элерона. Я изо всех сил работал рулями, пытаясь вывести машину из штопора. Когда до земли оставалось 600 метров, я отстегнул ремни и открыл фонарь, готовясь прыгать с парашютом. Внезапно самолет выровнялся. Я понял, что нахожусь недалеко от Тобрука. Самолет шел со скоростью 230 км/ч. В кабине гулял ветер. Одной рукой я держал ручку управления, а другой прикрывал голову. Я благополучно сел. Едва самолет остановился, я мигом выскочил из кабины и бросился в сторону, опасаясь взрыва бензобаков. Мои опасения оказались напрасны, машина не горела, но все равно была практически уничтожена».

Части Afrika Korps начали отступать из-под Газалы. Но в воздухе затишья не наблюдалось. 9 декабря в бою с Bf 109F погиб сержант Рекс К. Уилсон из 3-й эскадрильи RAAF, имевший на своем боевом счету восемь побед. В том бою австралийцы сбили два немецких самолета (обе победы на счету сержанта У.Х.А. Мейли), но потеряли при этом три машины. Еще два истребителя «Tomahawk» получили тяжелые повреждения. Утром следующего дня в ходе патрулирования 2-я и

4-я эскадрильи SAAF подверглись внезапной атаке со стороны Bf 109F и потеряли две машины. 11 декабря шесть истребителей «Tomahawk» из 250-й эскадрильи атаковали группу из 24 бомбардировщиков Ju 88, сопровождавшихся тем же числом истребителей Bf 109F. На этот раз фактор неожиданности был на стороне союзников, которые сумели прорваться к бомбардировщикам. Всего англичане заявили пять сбитых «мессершмиттов» и два «юнкерса», потеряв при этом одну машину. На следующий день англичане перехватили группу Ju 87 в сопровождении истребителей. Флайт-лейтенант К.Р. Колдуэлл и взводный офицер Дж.Л. Уэдди сбили по одному истребителю, а другие пилоты заявили две «штуки». Пилоты 112-й и 3-й эскадрильи RAAF в ходе совместной операции заявили две победы, но потеряли при этом четыре самолета. Еще три истребителя потеряли южноафриканские эскадрильи. Тяжелый бой имел место 20 декабря, когда 19 истребителей «Tomahawk» из 112-й и 250-й эскадрилий сопровождали группу бомбардировщиков «Blenheim». Англичан атаковали итальянские истребители Macchi C202 «Folgore» и немецкие Bf 109F. Итальянские C202 представляли собой новейший тип итальянских истребителей, оснащенных немецкими

моторами. По своим характеристикам C202 превосходили P-40. Их силуэт очень походил на силуэт Bf 109, поэтому в бою их часто путали. Англичане потеряли четыре бомбардировщика и пять истребителей, сумев заявить лишь три победы над Bf 109 (флайт-лейтенант К.Р. Колдуэлл, взводный офицер Дж.Л. Уэдди, взводный офицер Сэндс).

Английские наземные части быстро наступали. Боевые действия переместились в район Агедабии-Агейла. Немцы быстро откатывались, на брошенных ими аэродромах осталось 458 самолетов. На оставшихся базах авиация стран Оси была скучена до предела. Союзники воспользовались этим обстоятельством, нанеся по немецким аэродромам несколько ударов. Так, в полдень 22 декабря 33 истребителей «Tomahawk» из 112-й и 250-й эскадрилий, а также южноафриканских частей атаковали аэродром Магрун. Атака произошла в тот момент, когда на аэродром садилось или взлетало 24 немецких самолета. Союзники стремительно атаковали и уничтожили в воздухе шесть и на земле пять самолетов противника. Их жертвами стали прежде всего транспортные самолеты Ju 52 и пикирующие бомбардировщики Ju 87. На базу не вернулся лишь один «Tomahawk». Флайт-лейтенант К.Р. Колдуэлл в декабре продолжал одерживать победы. 14 декабря он повредил два Bf 109F, а через три дня заявил одну вероятную победу. На следующий день он повредил еще один самолет противника, а 20 и 24 декабря сбил по одному Bf 109F. Причем победа, одержанная 24 декабря, оказалась весьма

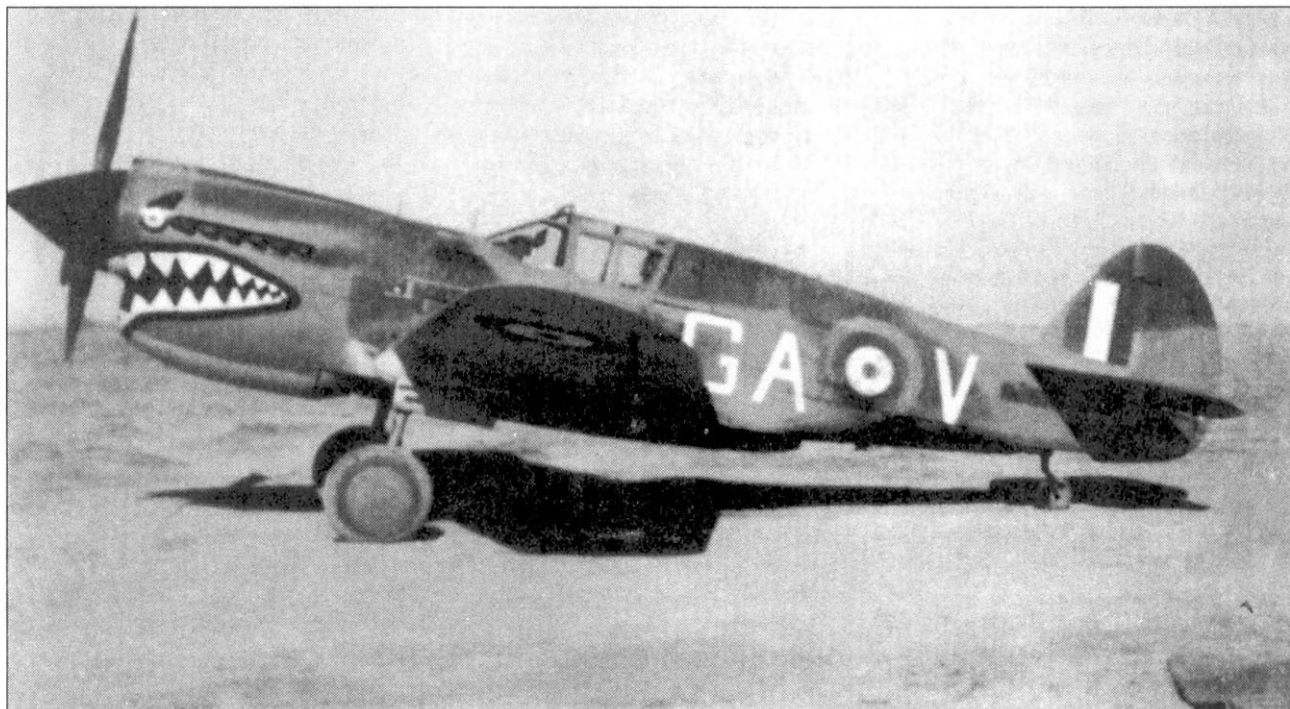
важной. В сбитом самолете оказался один из лучших асов люфтваффе того периода обер-лейтенант Эрбо граф фон Кагенек, командир 9./JG 27, кавалер Дубовых Листьев, имевший на боевом счету 67 побед. Колдуэлл атаковал противника сзади и снизу, попав в район кабины. Фон Кагенек, раненный в живот, сумел дотянуть до аэродрома Магрун, где посадил свой поврежденный самолет на брюхо. Несмотря на то, что графа тут же эвакуировали по воздуху в Италию, через три недели фон Кагенек умер в госпитале. Через два дня Колдуэлл был представлен к летному кресту «За заслуги» (DFC & Bar).

В ноябре 1941 года союзнические конвои доставили из США партию из 197 самолетов Curtiss P-40D «Kittyhawk» Mk I и P-40E «Kittyhawk» Mk IA. Это была часть партии в 900 машин. По сравнению с прежними модификациями, «Киттихоуки» имели усиленное вооружение и отличались лучшей скороподъемностью. Это позволило немного сократить отставание от Bf 109F. Самолеты доставлялись морем в Такаради, где их собирали и по воздуху перегоняли в Египет. Одной из первых истребители «Kittyhawk» получила 3-я эскадрилья SAAF, которую возглавлял командир эскадрильи Чепмен. 17 декабря эскадрилья прибыла в Дженийфу, где и получила новые машины. Через пять дней интенсивных тренировок эскадрилья снова вернулась в район Газалы, а 27 декабря прибыла в Мсус. Через три дня в Дженийфу отправили перевооружаться 112-ю эскадрилью.

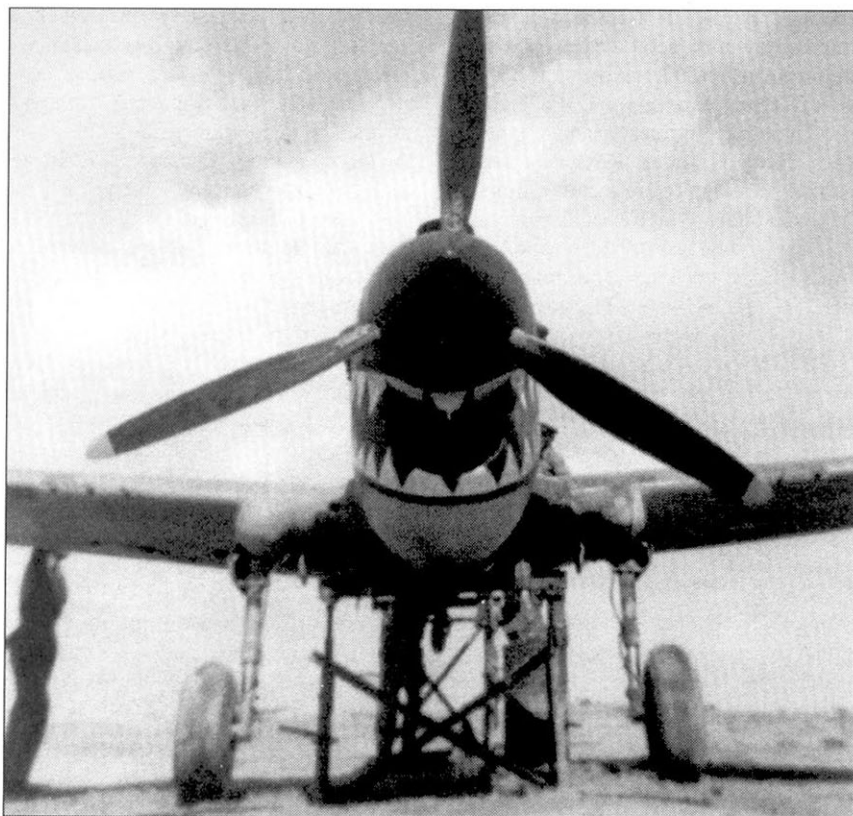
Новый год начался с успеха. 1 января 1942 года к югу от Агедабии де-

вать австралийских истребителей перехватили 16 Ju 87, сопровождавшихся шестеркой Bf 109. В бою летный офицер Спенс, летный офицер А.У. Барр и летный офицер Фишер сбили по одному пикировщику. Сержант А.К. Кэмерон сначала сбил одну «штуку», а затем завязал бой с тремя Bf 109, заходившими на посадку на полевой аэродром в районе Агедабии. В стремительной атаке он сбил один немецкий истребитель, второй сбил вероятно, а третий повредил. Не обошлось и без потерь. На базу не вернулся командир эскадрильи Чепмен, который вероятно попал под огонь стрелка-радиста одного из Ju 87.

Однако в открытом бою быть на равных с Bf 109F союзники еще не могли. 7 января немцы сбили семь машин из 2-й и 4-й эскадрилий SAAF. В числе сбитых оказался и командир 258-го крыла полковник Марэ. Полковник сумел посадить свою машину на брюхо и пешком по пустыне выйти к своим. На следующий день 3-я эскадрилья RAAF снова одержала победу, перехватив к юго-востоку от Агедабии 35 итальянских истребителей-бомбардировщиков. Итальянцы потеряли семь C200, G50 bis и CR42. Героем дня стал сержант Р.Х. Симс, который заявил два сбитых «Saetta» и одного «Falco». В бою австралийцы обнаружили, что их новые самолеты по маневренности не уступают вертким итальянским «Saetta». На базу не вернулся летный офицер Бастер. Но первый контакт с Bf 109F снова оказался болезненным для австралийцев. 9 января во время совместного вылета 112-й и 3-й авст-



«Kittyhawk» GA-V/AK578 из 112-й эскадрильи, на котором Невил Дюк сбил 14 февраля 1942 года два итальянских Macchi 200.



«Акуля пасть» на «Kittyhawk» из 112-й эскадрильи, вид спереди.

ралийской эскадрильи группа из 19 истребителей «Kittyhawk» была атакована одиночным Bf 109F. Немецкий истребитель зашел со стороны солнца и стремительно атаковал, сбив сразу два самолета. Летный офицер Чинчен совершил вынужденную посадку, а сержант Роналд Х. Симс погиб. К моменту гибели Симс имел на боевом счету шесть побед. Через два дня австралийцы потеряли еще одного аса - сержанта Аллана К. Камерона, автора семи побед. Шестерых австралийцев в районе Агейлы атаковали три Bf 109F. Камерон и летный офицер Джонс были сбиты. Летный офицер А.У. Барр сумел сбить один G50 bis, а затем один Bf 109F, пилот которого, обер-лейтенант Гуго Шнайдер из I/JG 27 погиб. Барр увидел севшего на брюхо Камерона и решил прийти товарищу на выручку. Барр уже начал выпускать шасси, когда увидел приближающуюся пару «мессершмиттов». Так, с наполовину выпущенным шасси Барр атаковал противника в лоб и сбил один Bf 109F. Однако второй немец (оберфельдфебель Отто Шульц) сумел сбить Барра, причем сам англичанин получил рану. Тем не менее, Барр посадил свой самолет и пять дней пешком шел к своим. Камерону счастье на этот раз изменило, и он попал в плен.

По немецким документам в период между 18 ноября 1941 года и 0 января 1942 года люфтваффе потеряло в Северной Африке 232 самолета. Потери

итальянцев за этот период составили не менее 100 машин. Союзники за это время заявили около 300 воздушных побед, из которых львиная доля пришлось на части, летавшие на P-40. Вскоре союзническое командование решило организовать в районе Антелата главную базу истребительной авиации. 14 января туда прибыла 112-я эскадрилья, командиром которой стал К.Р. Колдуэлл. Спустя четыре дня в Антелат прибыла 3-я эскадрилья RAAF. На фронте появилась еще одна часть - 40-я эскадрилья SAAF, имевшая смешанное вооружение: истребители «Tomahawk» и «Hurricane». Эскадрилья совершала разведывательные по-

леты и базировалась в Бург-эль-Араб. В это время союзники располагали 97 боеготовыми истребителями. Еще 25 машин можно было вернуть в строй в течение нескольких часов. Союзники планировали атаку на Триполи. Для этой цели они собрали девять истребительных эскадрилий и эскадрилью «Beaufighter». Действия авиации поддерживали три радиолокационные станции в Бенгази, Дерне и Тобруке. Однако уже через несколько дней ситуация в Северной Африке радикально изменилась.

21 января фельдмаршал Роммель провел пробную атаку в направлении Агедабии, чтобы оценить силы английской 8-й армии. Авангард немецких сил насчитывал всего 30 танков, имевших запасы топлива и боеприпасов всего на три дня. Однако танковая колонна вошла вглубь союзнической обороны как горячий нож в масло. Роммель мгновенно оценил ситуацию и начал наступление. Союзники в панике начали отступать. В руки к немцам попали полные склады союзников. Заправившись английским бензином, немецкие танки продолжили преследование. Прошедшие дожди размочили английские аэродромы в районе Антелата, что заставило отвести самолеты к Мсусу. Эвакуацию начали вовремя, последние самолеты взлетали уже под огнем немецких танков, но все истребители удалось увести. 22 января в Мсус удалось только заправить самолеты, когда снова пришлось поднимать машины в воздух. Вернувшись из этого вылета, австралийцы доложили о трех победах и потери двух машин. Наступление Deutsches Afrika Korps развивалось стремительно. Уже 24 января истребители пришлось отвести в Мечили, а 3 февраля в Гамбут. В этот период истребители или поддерживали действие наземных частей, или со-



Летный офицер Джерри Узенера в кабине своего самолета.



Командир эскадрильи Клайв Колдуэлл, командир 112-й эскадрильи и флайт-лейтенант Ханк Хампфрис на фоне истребителя «Kittyhawk».

проводил и бомбардировщики. Потери, вызванные главным образом зенитным огнем, были высоки. 25 января в бою с истребителями из II./JG 27 в районе Антелата 250-я эскадрилья потеряла четыре машины, но все пилоты, к счастью, остались в живых. 31 января на аэродром LG 12, расположенный в районе Сиди-Ханейш, прибыл 450-я эскадрилья, также оснащенная истребителями «Kittyhawk». За несколько дней до этого в Египет на перевооружение убыл английская 94-я эскадрилья, а 3 февраля туда же последовала 250-я эскадрилья.

8 февраля 112-я и 3-я австралийская эскадрильи, а также эскадрилья истребителей «Hurricane» сопровождали группу бомбардировщиков «Blenheim», бомбивших Дерну. Во время выполнения задания завязался бой с Bf 109F. Еще до встречи с бомбардировщиками австралийцы потеряли две машины, а из оставшихся четырех пилотов лишь летный офицер Р.Х.М. Гиббс сумел соединиться с 112-й эскадрилей и последовать за бомбардировщиками. Остальные австралийцы не смогли обнаружить своих товарищей. Тем временем атаковали «мессершмитты» из I./JG 27, сбив четыре машины из 112-й эскадрильи. Сержант Х.Г. Берни заявил одну самостоятельную победу и одну совместную с флайт-лейтенантом П.К. Хамплирисом. Еще одну победу заявил сержант Элзуэлл. Большой успех пилотов «Kittyhawk» ожидал 14 февраля, когда с аэродрома Эль-Адем по тревоге поднялось 18 машин из 112-й и 3-й австралийской эскадрилий. Союзники отправились к юго-западу от Акромы на перехват 32 итальянских самолетов.



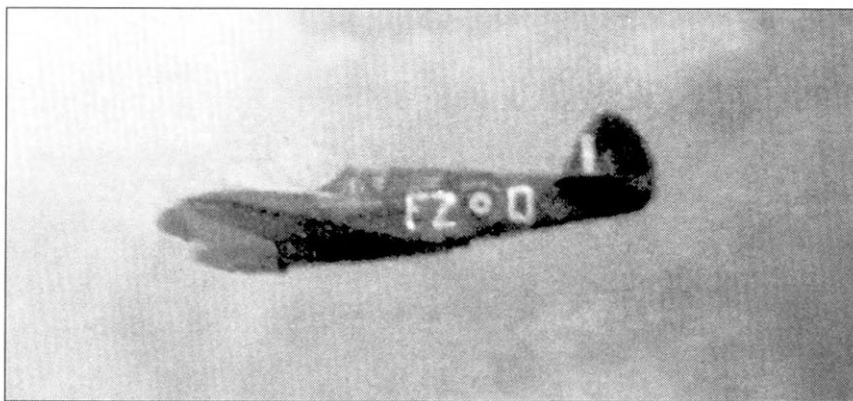
Летный офицер Невил Дюк в кабине своего самолета.

Без потерь со своей стороны англичане и австралийцы заявили 14 C200 «Saetta», одного C202 и четырех Bf 109 (фактически это были те же C202 «Folgore»). По две победы записали взводный офицер П.Р. Джидди, сержант У.Х. Мейли, сержант Р.М. Ли и сержант Лью. В тот же день в Гамбут прибыла 94-я эскадрилья, оснащенная истребителями «Hurricane» и «Kittyhawk». Командовал эскадрилей Э.М. «Имши» Мейсон, ас первой ливийской кампании, имевший на боевом счету 17 побед. На следующий день в Гамбут прибыла и 450-я эскадрилья. Этот день также запомнился неудачей 94-й эскадрильи. В 16:45 взлетело восемь истребителей «Kittyhawk», которых вел сам Мейсон. В их задачу входило совместно с 12 самолетами 112-й эскадрильи атаковать немецкий аэродром в Мартубе. Немцы успели поднять только один истребитель, но за его штурвалом сидел искусный пилот - лейтенант Отто Шульц из II./JG 27.

Шульц в течение нескольких минут одного за другим сбил четыре самолета 94-й эскадрильи. Англичане шли у самой земли, поэтому с парашютом выпрыгнуть никто не успел. Погибли командир эскадрильи Мейсон, взводный офицер Маршалл, а также сержанты Белчер и Уэйтмен. Затем Шульц атаковал сержанта Макквина из 112-й эскадрильи и серьезно повредил его самолет, а также ранив самого англичанина. Впрочем, Макквину удалось дотянуть до Гамбута и там сесть на брюхо. Столь серьезные потери, причиненные 94-й эскадрилей одним немецким пилотом, заставили английское командование посчитать, что эскадрилья еще не боеготова. Поэтому уже на завтра часть сняли с фронта и отправили в Гаср-эль-Арид для дальнейшей подготовки. В этот тяжелый для союзников день две машины потеряла и 3-я австралийская эскадрилья. Новым командиром 94-й эскадрильи назначили И.Н. Макдугалла. Эскадрилья так и не вер-



Австралийский пилот, летный офицер Джек Бартл из 112-й эскадрильи. Личная эмблема пилота - кенгуру.



«Kittyhawk» FZ 00 из 94-й эскадрильи.

нулась на фронт. Вскоре она передала свои истребители другим частям, а сама, пересев обратно на старые самолеты «Hurricane», вернулась к своему прежнему заданию - патрулированию восточных районов Средиземного моря.

21 февраля феноменально прицельной стрельбой проявил себя «Киллер» Колдуэлл. Ведя группу из 11 истребителей «Kittyhawk», он заметил над Акромой шестерку Bf 109F, шедших на 300 метров выше. Колдуэлл атаковал противника вместе со своим ведомым Барром. Барр пытался отговорить командира, но тот сделал крутую горку и снизу пустил очередь в брюхо шедшему последним «мессершмитту». Внезапно немецкий истребитель густо задымил и свалился в штопор. 19 жертвой «Киллера» стал лейтенант Ганс-Арнольд Штальшмидт из 2./JG 27. Штальшмидту удалось выровнять машину и сесть на брюхо на ничейной территории. Немцы тут же контратаковали и сбили два английских истребителя, которых пилотировали поляки: сержант Дерма и летный офицер Яндер. Машина сержанта Эллиота по-

лучила тяжелые повреждения, а сам Эллиот умер от полученных ран через две недели. Победу заявил также сержант Карсон, но кроме Штальшмидта немцы в тот день никого не потеряли. Через два дня Колдуэлл повредил еще один Bf 109F. 22 февраля свою первую победу на фронте одержали пилоты 450-й эскадрильи. Сержант Шоу сбил к югу от Газалы разведывательный Ju 88 из 1.(F)/121. На следующий день 450-я эскадрилья приняла бой с немецкими истребителями. Сержант Янг и сержант Нерси заявили по одному Bf 109, эскадрилья потеряла летного офицера Томпсона, а получивший тяжелое ранение сержант Макбрайд умер через несколько часов.

1 марта Western Desert Air Force подверглись реорганизации. Все истребительные части союзников объединили в составе трех крыльев. 233-е крыло объединяло части, летавшие на истребителях «Tomahawk» и «Kittyhawk»: 2nd SAAF, 4th SAAF, 94th и 260th Squadrons. Позднее к ним добавился 5th SAAF Sqn на P-40C. В 239-е крыло входили части, оснащенные

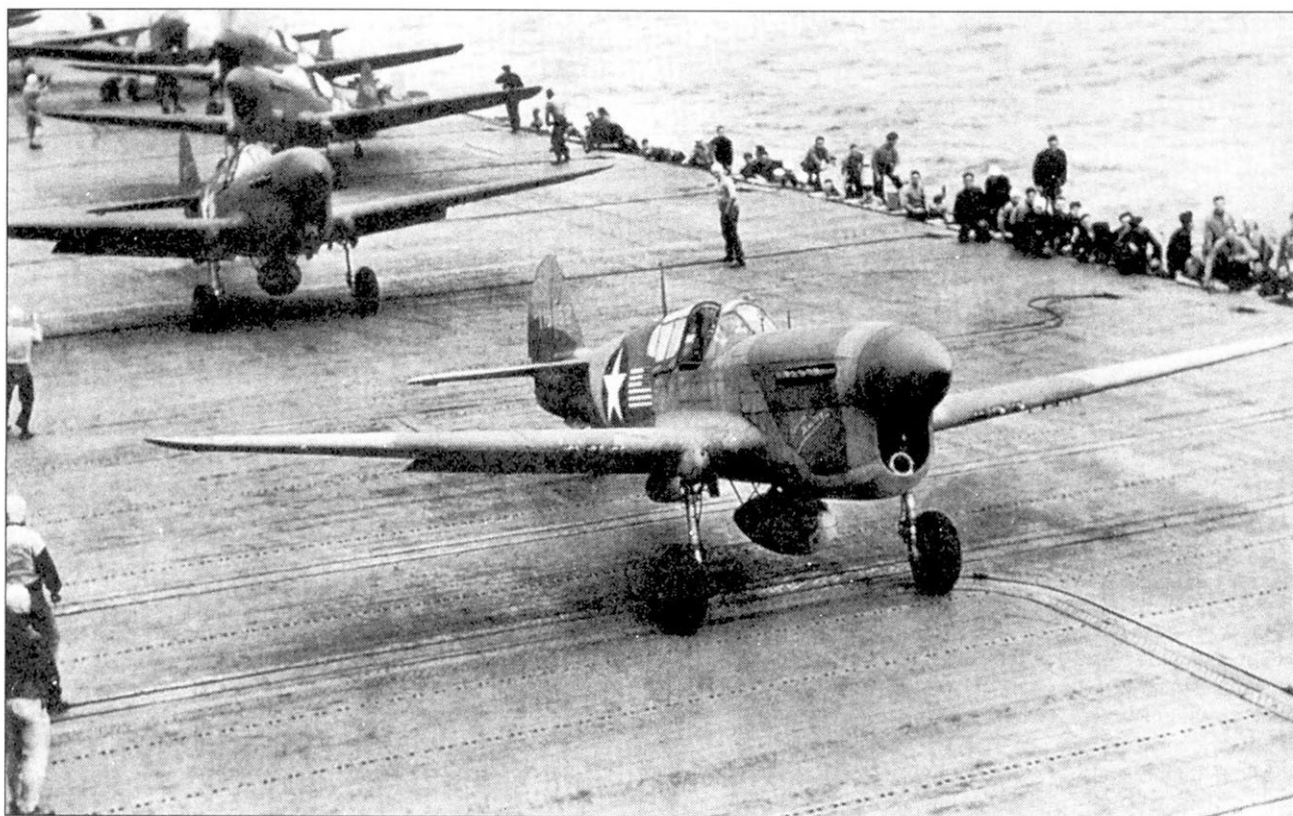
исключительно истребителями «Kittyhawk»: 3rd SAAF, 112th, 250th и 450th Squadrons. Истребительные крылья, в свою очередь, входили в состав 211-й группы, которой командовал К.Б.Б. Кросс.

В это время англичане летали тройками. Этот строй показал все свои недостатки еще во время битвы за Англию. Не сильно помогало и выделение двух-трех пилотов для прикрытия строя сзади. В итоге необстрелянные пилоты легко попадали на прицел немецким асам без каких-либо шансов при этом уцелеть. Англичане смогли изменить тактику лишь летом 1942 года, одновременно с появлением новых истребителей «Spitfire».

Большого успеха удалось добиться 8 марта, когда 12 истребителей «Kittyhawk» из 3-й австралийской и 450-й эскадрилий, ведомые флайт-лейтенантом А.У. Барром, перехватили в районе Тобрука 15 пикирующих бомбардировщиков, сопровождавшихся множеством итальянских истребителей. Разгорелся бой, в котором союзники заявили семь сбитых C200 «Saetta» и два Ju 87, не понеся при этом потерь. Вскоре эту же авиагруппу, уже возвращавшуюся на базу, перехватила 112-я эскадрилья. Англичане заявили два сбитых самолета, а Колдуэлл записал на свой счет поврежденный Bf 109F. Спустя пять дней Колдуэлл заявил еще одну вероятную победу над Bf 109. Вскоре было решено попробовать «Kittyhawk» в роли истребителя-бомбардировщика. 10 марта Колдуэлл впервые подвесил под фюзеляж своей машины 227-кг бомбу и прицельно сбросил ее на мишень. Так своим примером командир убедил пилотов ис-



Несколько истребителей «Kittyhawk» из 260-й эскадрильи на взлете. Виден подвесной бак под ближайшей машиной. Северная Африка, 1942 года.



Р-40F из 325th FG взлетает с палубы авианосца «Ranger» у побережья Северной Африки, 19 января 1943 года. У всех самолетов по бортам изображены американские флаги.

пользовать бомбы. Вскоре все Р-40 стали совершать бомбардировки, а за самолетом закрепилось прозвище «Kittybomber». Того же 10 марта в Гас-эль-Арид прибыла 260-я эскадрилья, оснащенная истребителями «Kittyhawk» Mk I. Командовал эскадрилей О.В. Хенбери. В феврале пересела на истребители «Kittyhawk» 33-я эскадрилья. Но прежде чем пилоты освоили новые машины, эскадрилью снова перевооружили истребителями-бомбардировщиками «Hurricane» Mk IIВ.

Тем временем немецкие войска продолжали наступать. Союзникам никак не удавалось стабилизировать линию фронта. Истребительная авиация WDAF сопровождала бомбардировщики, патрулировала линию фронта, наносила пулеметно-бомбовые удары по наземным целям. Тактика налетов была проста. Самолет летел вдоль шоссе и поливал свинцом немецкую колонну. Со временем пилоты с легкостью обнаруживали и поражали замаскированное оружие, или умудрялись попасть в движущийся на полной скорости танк.

14 марта 24 австралийских истребителя «Kittyhawk» сопровождали группу бомбардировщиков «Boston». В районе Тобрука завязался бой, в ходе которого австралийцы заявили подтвержденную победу над Вf 109 и вероятную победу над С 202. Повреждения получили две машины австралий-

цев. Вскоре к бою подключилось 12 истребителей из 112-й эскадрильи. Пилоты 112-й эскадрильи также заявили две победы. Колдуэлл сбил один С.202 лично, а другой совместно с поляком сержантом М. Урбаньчиком. Польские пилоты появились в составе 112-й эскадрильи 10 февраля 1942 года. Восемь пилотов составили основу отряда, сначала называвшегося Polish Detachment Unit, а позднее переименованного в Polish Air Force Detachment, RAF Middle East. Это не были боевые летчики-истребители. Они занимались тем, что перегоняли новые самолеты из Западной Африки на Ближний Восток. Но вскоре они изъявили желание служить в боевой части. В конце 1941 года англичане понесли тяжелые потери в летном составе, поэтому желание поляков было решено удовлетворить. 12 польских летчиков направили в 71 OTU на аэродром Хартум в Судане, а затем в Бильбейс в Египте. В ходе ускоренного курса подготовки четверо человек отделились, вернувшись к своей прежней работе. Остальных направили в 112-ю эскадрилью. Лишь Здислав Урбаньчик имел квалификацию летчика-истребителя, поскольку еще в 1939 году летал в составе 162-й истребительной эскадрильи на самолете PZL P-7а. В ходе сентябрьской кампании Урбаньчик добился двух побед: самостоятельно сбил Hs 126 и совместно с товарищем - He 111. Попад в 112-

ю эскадрилью, поляки тот час же наклеивали на хвостах своих самолетов красно-белые квадраты и образовали землячество. Воевали польские пилоты неважнецки. Уже 12 февраля при невыясненных обстоятельствах упал на землю и разбился самолет взводного офицера Матусяка, летчик погиб. Еще двое поляков были сбиты немцами через девять дней, а 14 марта немцы сбili сержанта Ружаньского. Одну победу над С.202 заявил взводный офицер Дуля. Официально полякам подтвердили 3,5 побед. В начале апреля оставшихся в живых поляков сняли с фронта.

23 апреля командир эскадрильи К.Р. Колдуэлл сбил над Бир-Хакемом еще один Вf 109. Как оказалось, это была его последняя победа в Северной Африке. Его боевой счет равнялся 19 индивидуальным и 3 групповым победам. 13 мая Колдуэлл передал свою эскадрилью новому командиру Б. Дрейку, а сам вернулся в Австралию. В 1943 году, сражаясь на Тихом океане на истребителе «Spitfire», Колдуэлл одержал еще восемь побед. Дрейк был ветераном войны во Франции и битвы за Англию, имея на счету три победы. На должности командира 112-й эскадрильи Дрейк до конца 1942 года одержал еще 14 побед. 23 апреля пилоты 233-го крыла провели очередной большой воздушный бой над Тобруком. Порт бомбили 12 пикирующих бомбардировщиков, сопровождавшихся множе-



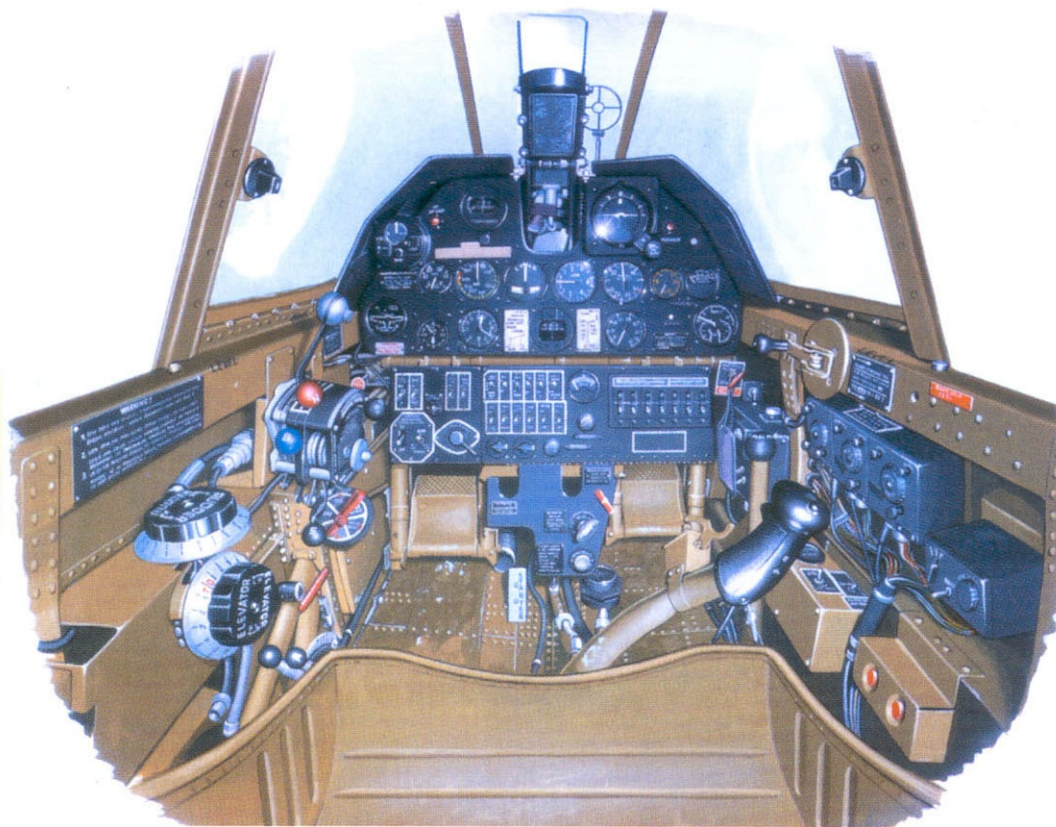
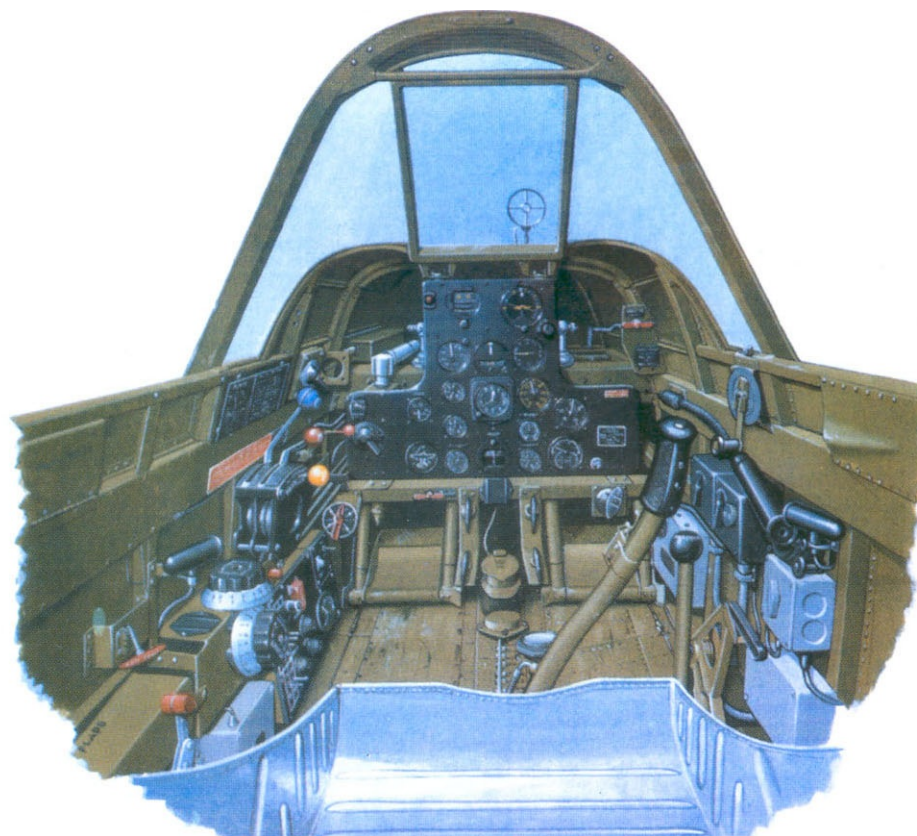
Р-40F из 325th FG готовится к взлету. Аэродром в Северной Африке, начало 1943 года.

ством немецких и итальянских истребителей. На перехват противника вылетели 33 истребителя Р-40 из 260-й, 2-й южноафриканской и 4-й южноафриканской эскадрилий. Общее командование осуществлял командир эскадрильи Хенбери. Хенбери сумел прорваться к бомбардировщикам и заявил победу над одним из них. Тут же его атаковал итальянский истребитель С.202 «Folgore». Завязался круговой бой. Англичанин и из этого поединка вышел победителем. Затем Хенбери вступил в бой с Bf 109F. На этот раз англичанин проиграл и посадил свою простреленную машину на брюхо. Вторую «штуку» сбил взводный офицер Миллер, но и ему пришлось садиться. Взводный офицер Хиндл и сержант Карлист сбили по одному Bf 109 из JG 27. Без вести пропал сержант Уорхем, еще двое пилотов вернулись на базу на простреленных машинах. Если на новых истребителях «Kittyhawk» еще как-то можно было бороться с «мессершмиттами», то на старых машинах «Tomahawk» игра шла в одни ворота. Немцы сбили четыре Р-40С, еще две машины получили повреждения. Двое пилотов погибли, один был ранен. Всего союзники потеряли восемь Р-40, а две машины нуждались в капитальном ремонте.

В мае 1942 года английский флот постепенно начал доминировать на Средиземном море. Немцам приходилось снабжать войска в Северной Африке по воздуху. Был организован воздушный мост между Критом и Дерной. По этому маршруту летали трехмоторные транспортные самолеты Ju 52. Союзники очень быстро обнаружили эту «авиалинию». На первый перехват вылетел отряд из шести «Beaufighter» и десяти «Kittyhawk» из 250-й эскадрильи, оснащенных подвесными топливными баками. Отрядом командовал командир крыла Майерс. 12 мая оператор радиолокационной станции точно вывел группу на перехват. Англичане обнаружили 13 Ju 52, которых сопровождал один Bf 110 из ZG 26. Англичане насчитали 16 транспортных самолетов и три истребителя. В ходе боя пилоты заявили 15 сбитых Ju 52 и двух истребителей. Ведший группу истребителей «Kittyhawk» летный офицер Дж.Л. Уэдди стал героем дня, заявив четыре транспортника и два истребителя. Потери англичан составили всего один «Beaufighter», сбитый очередью бортстрелка одного из Ju 52. В период между 7 февраля по 25 мая люфтваффе потеряло в Северной Африке 89 машин, а итальянцы лишились 60 самолетов. Потери англичан составили 300 самолетов.

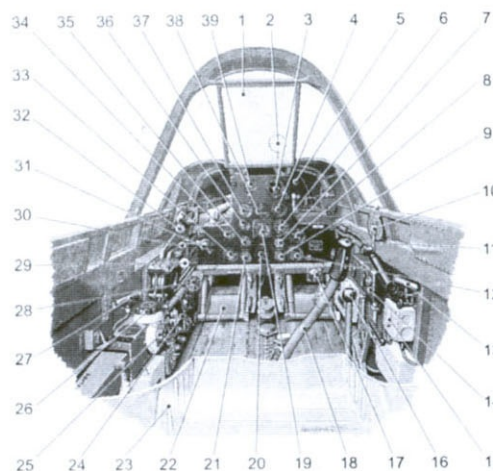


Австралийский командир эскадрильи Дж.Л. Уэдди из 80-й эскадрильи у кабины своего «Kittyhawk» Mk IV (P-40N-20-CU, 43-23542). Уэдди в Северной Африке одержал 15,5 побед.



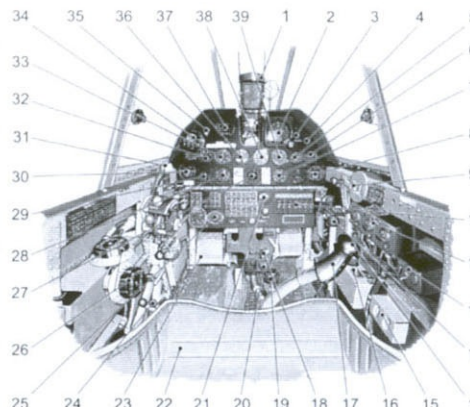
Кабина Р-40В и С

1. Бронестекло. 2. Концентрический прицел. 3. Искусственный горизонт. 4. Вариометр. 5. Вырез для затвора пулемета. 6. Указатель давления в топливной системе. 7. Указатель температуры охлаждающей жидкости. 8. Тахометр. 9. Указатель температуры масла. 10. Ручка открывания фонаря кабины. 11. Спуск пулеметов. 12. Комбинированный указатель параметров работы двигателя. 13. Лампочка подсветки кабины. 14. Передатчик бортовой радиостанции. 15. Призматик. 16. Ручка аварийного гидравлического насоса. 17. Насос впрыска топлива. 18. Ручка управления. 19. Хронометр. 20. Указатель гироскопа. 21. Альтиметр. 22. Педаль. 23. Кресло пилота. 24. Панель электрических переключателей. 25. Ручка регулировки триммера на руле высоты. 26. Ручка регулировки триммера на руле направления. 27. Лампочка подсветки кабины. 28. Переключатель положения закрылков. 29. Ручка переключения шага винта. 30. Ручка включения наддува. 31. Выключатель зажигания. 32. Дроссель. 33. Указатель положения закрылков и шасси. 34. Указатель уровня топлива. 35. Манометр кислородной системы. 36. Указатель расхода топлива. 37. Спидометр. 38. Инклинометр. 39. Курвиметр.



Кабина Р-40F

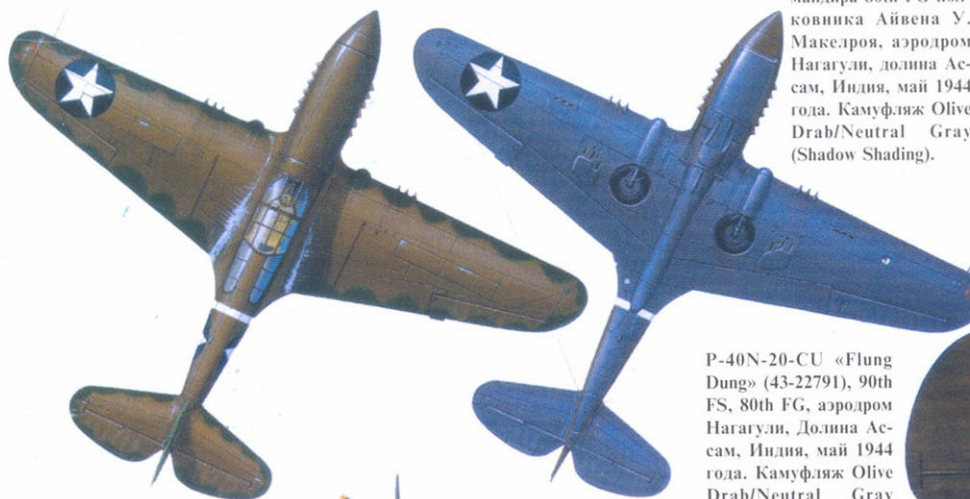
1. Прицел N-3A. 2. Искусственный горизонт. 3. Сигнал перегрева охлаждающей жидкости. 4. Указатель положения шасси. 5. Указатель работы наддува. 6. Указатель температуры охлаждающей жидкости. 7. Тахометр. 8. Комбинированный указатель параметров работы двигателя. 9. Ручка открывания фонаря. 10. Панель электропереключателей. 11. Панель приемника. 12. Панель передатчика. 13. Ручка вспомогательного ручного насоса. 14. Спуск пулеметов. 15. Кнопка включения системы пожаротушения. 16. Регулятор положения жалюзи радиатора. 17. Ручка управления. 18. Насос впрыска топлива. 19. Переключатель топливных баков. 20. Кнопка системы антиобледенения лобового стекла. 21. Амперметр. 22. Кресло пилота. 23. Педаль. 24. Бомбосброс L-21A. 25. Кнопка стартера. 26. Ручки регулировки триммеров на руле направления (сверху) и руле высоты (сбоку). 27. Компас. 28. Альтиметр. 29. Хронометр. 30. Указатель положения шасси и закрылков. 31. Дроссель. 32. Указатель уровня топлива. 33. Спидометр. 34. Гнездо подключения радиостанции. 35. Сигнал низкого уровня топлива. 36. Курвиметр и шклянометр. 37. Курвиметр. 38. Указатель вертикальной скорости. 39. Указатель давления в топливной системе.



P-40F-CU (41-14106) «I06» «Irene», 44th FS, 347th FG, 13th AF, Гуадалканал, январь 1943 года. Совпадение тактического номера с окончанием серийного номера случайно. Камуфляж Olive Drab с пятнами Medium Green/Neutral Gray (так называемый «splashes»).



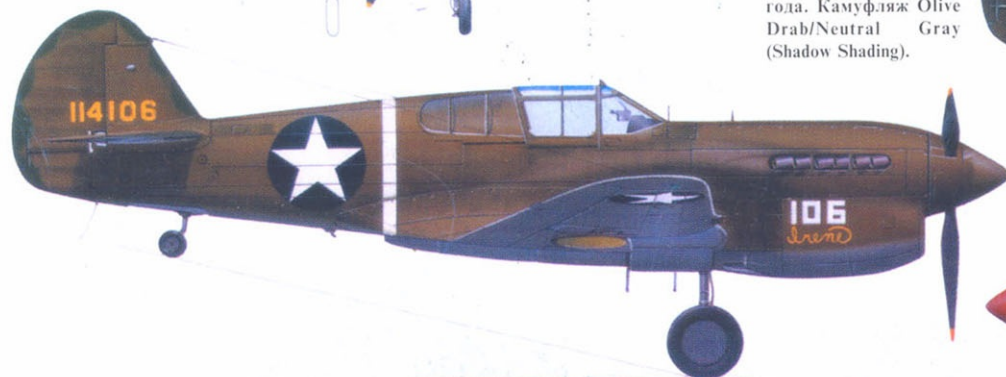
P-40N-5-CU «1» командира 80th FG полковника Айвена У. Макелроя, аэродром Нагагули, долина Ассам, Индия, май 1944 года. Камуфляж Olive Drab/Neutral Gray (Shadow Shading).



P-40N-20-CU «Flung Dung» (43-22791), 90th FS, 80th FG, аэродром Нагагули, Долина Ассам, Индия, май 1944 года. Камуфляж Olive Drab/Neutral Gray (Shadow Shading).



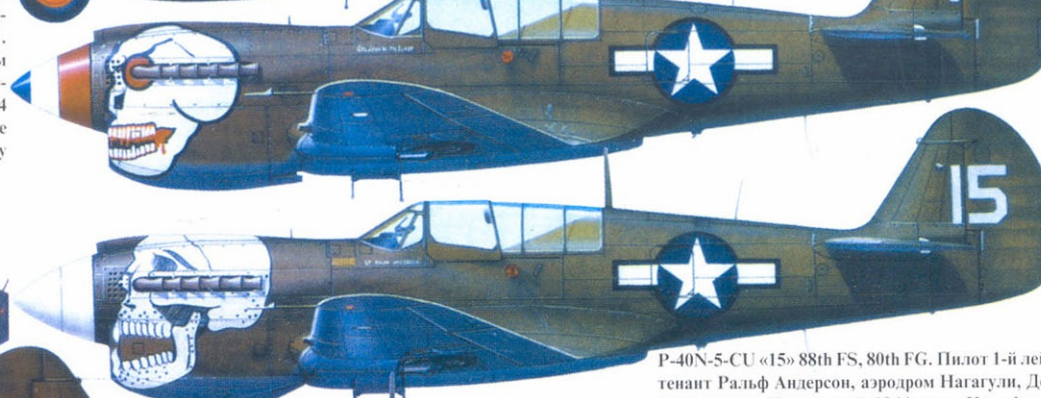
P-40N-5-CU «53», 89th FS, 80th FG, аэродром Нагагули, Долина Ассам, Индия, май 1944 года. Камуфляж Olive Drab/Neutral Gray (Shadow Shading).



P-40L-15-CU «Stud» командира 325th FG подполковника Джозефа Х. Бейслера. Самолет целиком выкрашен черной матовой краской. Красные декоративные элементы выполнены красной блестящей краской.



P-40N-5-CU «15» 88th FS, 80th FG. Пилот 1-й лейтенант Ральф Андерсон, аэродром Нагагули, Долина Ассам, Индия, май 1944 года. Камуфляж Olive Drab/Neutral Gray (Shadow Shading).



P-40N-5-CU «51», 89th FS, 80th FG, аэродром Нагагули, Долина Ассам, Индия, май 1944 года. Камуфляж Olive Drab/Neutral Gray (Shadow Shading).

