

ВОЙНА В ВОЗДУХЕ

83

GRUMMAN

WILDCAT



Седьмой серийный F4F-3 был передан в эскадрилью VF-41, на этой машине летал командор второго звена. Руль направления окрашен в изумрудно-зеленый цвет, обратите внимание на опознавательный знак «нейтрального самолета» - стандартный американский ОЗ, нанесенный на борт фюзеляжа перед кабиной. В начале 1941 г. эскадрилья VF-41 базировалась на авианосце «Рэйнджер» и осуществляла патрулирование Атлантики.

Полностью окрашенный в серый цвет F4F-3 из эскадрильи VF-3, авианосец «Саратога», весна 1941 г.

«Мартлет» Mk III эскадрильи морской авиации Королевских ВМС Великобритании. Западная Пустыня, начало 1941 г. Самолет целиком окрашен в цвет Azure Blue. В Северной Африке «Мартлеты» использовались, главным образом, для истребления германских и итальянских войск.

F4F-4 из эскадрильи VF-41, авианосец «Рэйнджер», весна 1942 г. Самолет сверху окрашен в цвет Intermediate Blue, снизу - в цвет Light Gray, руль направления - полосы красного и белого цветов. Яркая окраска руля направления и красный круг в белой звезде отметились после появления тревожных рапортов с Тихоокеанского театра военных действий. Летчики путали красные круги американских опознавательных знаков с японским «восходящим солнцем».

F4F-4 из эскадрильи VMF-223 корпуса морской пехоты США, Гендерсон Филд, Гуадалканал, лето 1943 г.

«Мартлет» Mk V из 893-й эскадрильи, авианосец «Формидабл», Средиземное море. Верхние поверхности самолета камуфлированы красками Extra Dark Sea Gray и Slate Gray, нижний окрашен в цвет Sky type S.

FM-1 из эскадрильи VC-58, авианосец «Гуадалканал». Самолет окрашен по атлантической противолодочной схеме: верх - Non-specular Dark Gull Gray, низ - Non-specular White.

FM-2 из эскадрильи VC-14, авианосец «Хоггит Бэй». Самолет окрашен по трехцветной схеме ВМС США: верх - Non-specular Sea Blue, низ - Non-specular White, между ними - Non-specular Intermediate Blue. Летчики палубных самолетов редко «обзывали» свои машины, однако в данном случае - машина «именная»: на капоте написано «Judy».



# Grumman Wildcat





*Grumman F4F-4 «Wildcat» - настоящая рабочая лошадка американской морской авиации в первый период войны на Тихом океане. Хотя самолет уступал японскому аналогу А6М2 «Zero» в горизонтальной и вертикальной скорости, благодаря своей живучести и легкости пилотажа заслужил признание американских пилотов и помог продержаться в самый сложный период войны на Тихом океане. Хорошее впечатление, произведенное этим самолетом, было усилено с появлением нового истребителя Grumman F6F «Hellcat». На снимке F4F-4 во время облета заводским пилотом, середина 1942 года. На опознавательных знаках отсутствуют красные круги, использование которых было запрещено 15 мая 1942 года. На хвостовом оперении также отсутствуют красно-белые полосы, которые отменил тем же приказом, что и круги. Опознавательные знаки находятся в шести позициях.*

### История создания

Когда в разгар Великого Кризиса - 9 декабря 1929 года - Лерой Р. Грумман основал собственную фирму под названием «The Grumman Aircraft Corporation», мало кто верил в то, что в течение всего нескольких лет эта фирма разрушит монополию компаний «Boeing» и «Curtiss» на выпуск палубных истребителей для ВМФ США.

Первым успехом Груммана стал двухместный истребитель-биплан FF-1, который облетали в конце декабря 1931 года. Самолеты этого типа оставались на вооружении американского флота до 1935 года и пользовались заслуженным признанием со стороны пилотов. Через два года вслед за «Фифи» - так пилоты называли FF-1 - в воздух поднялся следующий истребитель-биплан Груммана, обозначенный как XF2F-1. Истребитель успешно прошел испытания и после небольшой доработки был принят на вооружение ВМФ США. К его серийному выпуску приступили в январе 1935 года, а уже в марте облетали очередной биплан - XF3F-1. 1 августа ВМФ США принял и эту машину, а через три дня последовал заказ на партию из 54 самолетов. В том же году Бюро Аэронавтики выдало техническое задание на новый палубный истребитель. 15 ноября 1935 года для дальнейшего развития выбрали новые конструкции фирм Grumman и Brewster. Новый проект Груммана - G-16 - представлял собой дальнейшее развитие самолета F3F-1. 2 марта 1936 года Грумман заключил контракт на строительство прототипа, который по номенклатуре Бюро Аэронавтики получил обозначение XF4F-1. Но к этому моменту стало ясно, что эра бипланов безвозвратно ушла в

прошлое. Уже в начале 30-х годов появлялись конструкции монопланов: сначала верхнепланы (Boeing XF5B-1 в 1930 году, Curtiss XF12C-1 в 1933 году и Curtiss XF13C-1 в 1932 году), а затем классические свободнонесущие низкопланы (Boeing XF7B-1 в 1933 году, Northrop XFT-1 в 1934 году). Американская армия также переходила на монопланы. В это же время был заключен контракт на поставку для ВМФ США 129 торпедоносцев Douglas TBD-1. Это были классические свободнонесущие низкопланы, отличавшиеся неплохими для того времени летными качествами. Поэтому морское

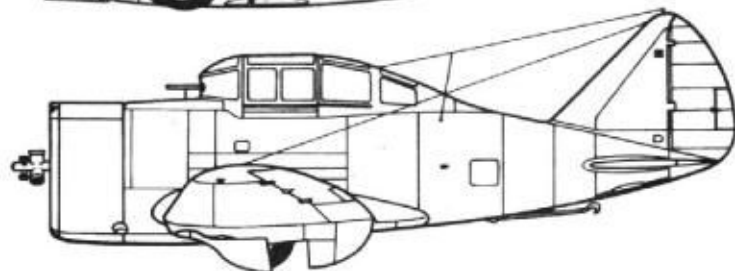
командование сменило приоритеты и начало отдавать предпочтение моноплану В-39, представленному фирмой «Brewster». Воспользовавшись моментом, в игру включился и другой конкурент - фирма «Seversky Aircraft Company» - представившая проект, созданный на базе армейского истребителя-моноплана Р-35.

Лерой Грумман, вовремя получил информацию об этом от сотрудника Бюро Аэронавтики капитана Дж.Б. Пирсона. Письмо Пирсона датировано 30 июня, а Грумман ответил уже 1 июля. Пирсон предложил Грумману создать моноплан со складываемыми крыльями,

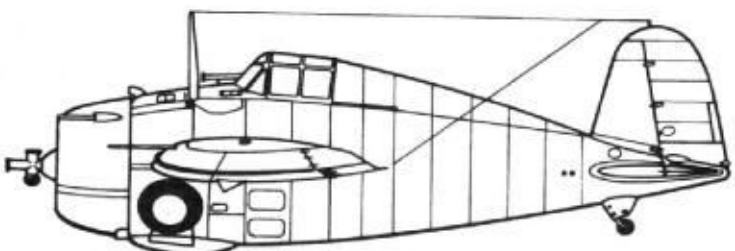
**Brewster  
XF2A-1  
Buffalo**



**Seversky  
XNF-1**

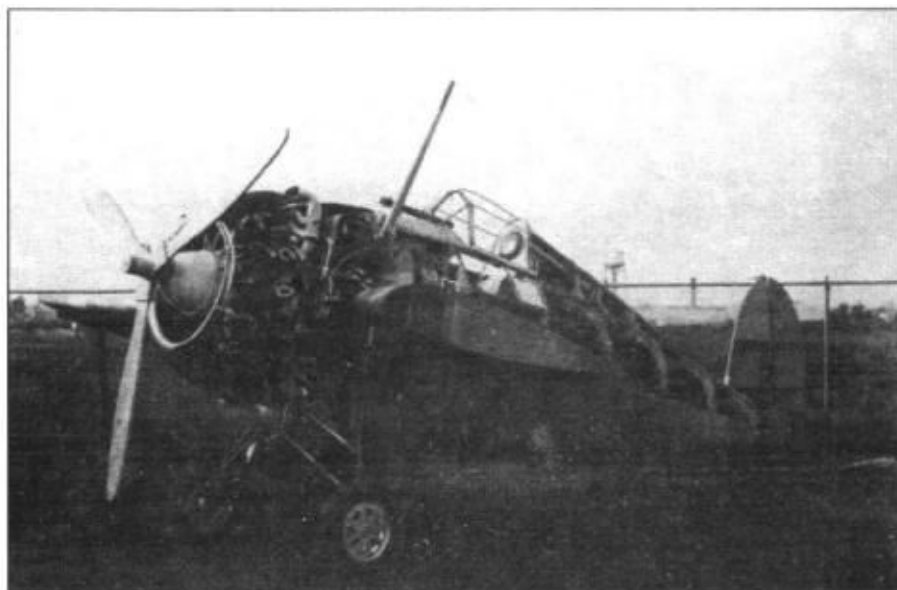


**Grumman  
XF4F-2  
Wildcat**

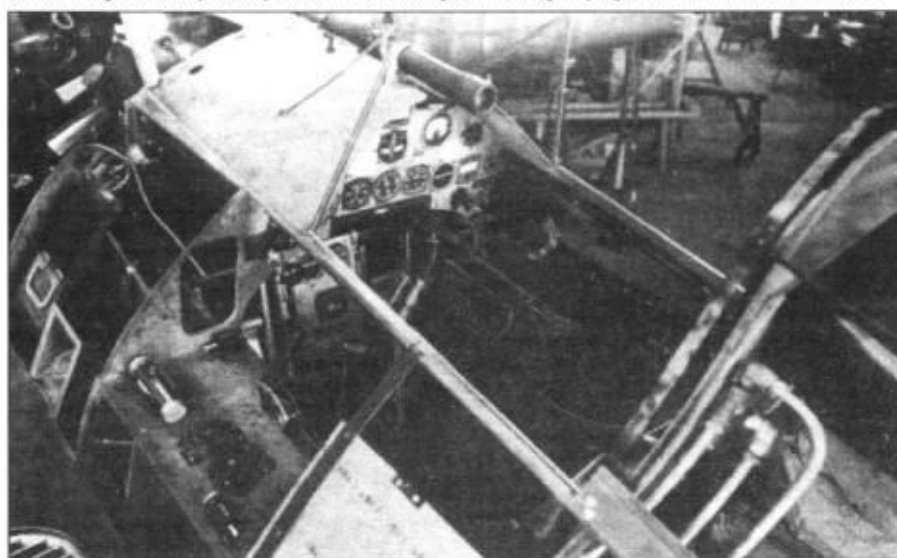


считая, что эта изюминка сделает самолет более перспективным. Грумман согласился с предложениями Пирсона и пообещал уложиться с новым проектом в первоначальный срок. В своем письме от 1 июля Грумман обещал максимальную скорость 250 узлов (463 км/ч) и скорость сваливания 57 узлов (105 км/ч), а практический потолок 27000 футов (8230 м). Кроме того, вооружение самолета предполагалось составить из двух 20-мм пушек. 10 июля был аннулирован прежний контракт на XF4F-1, а 28 июля 1936 года вместо него заключили новый контракт (№ 46973) на постройку одного прототипа XF4F-2 (с/н 0383). Работу над новым проектом вел конструкторский коллектив под руководством главного конструктора фирмы Уильяма Т. Швендлера. На биплан XF4F-1 планировалось поставить двигатель Wright XR-167-02 или Pratt & Whitney XR-1535-92 стартовой мощностью 654 кВт/887 л.с. Но на моноплане решили установить более мощный мотор. В рамках программы по совершенствованию истребителя F3F, предполагалось оснастить его форсированным двигателем Wright R-1820-22 мощностью 710 кВт/963 л.с. Этот же двигатель выбрал для своего самолета Brewster XF2A-1 и главный конкурент Груммана. Поэтому для XF4F-2 решили найти мотор еще мощнее. Таким двигателем стал двоярный звездообразный 14-цилиндровый двигатель воздушного охлаждения Pratt & Whitney R-1830 «Twin Wasp C». Этот двигатель серии «-66» развивал стартовую мощность 785 кВт/1065 л.с. и был оснащен односкоростным наддувом, благодаря которому развивал на высоте 12000 футов/3658 м мощность 673 кВт/912 л.с. На больших высотах мощность двигателя резко падала.

Конструкторы понимали всю трудность поставленной перед ними задачи. Во-первых, они приступили к работе позднее конкурентов, а, во-вторых, в отличие от них не имели никакого опыта создания монопланов. Поэтому было решено в конструкции моноплана максимально использовать наработки XF4F-1. В результате самолет унаследовал характерный «пузатый» фюзеляж с убирающимся шасси. Это шасси, складывающееся в фюзеляж, было фирменной особенностью самолетов фирмы «Grumman». Такое шасси разработали в 20-х годах для амфибий фирмы «Loening», где Лерой Грумман работал прежде чем обзавелся собственной фирмой. Это шасси, хотя и подходило для амфибий, оказалось неудобным для машин, постоянно базирующихся на аэродромах и авианосцах. Небольшая высота стоек и узкая колея создавали трудности при взлете и посадке, требуя от пилота особого мастерства. Шасси убиралось и выпускалось вручную, а это требовало 28-30 оборотов маховика, расположенного справа от сиденья пилота.



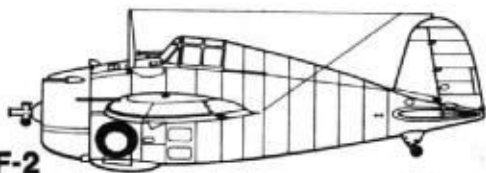
*Деревянный макет самолета G-18 - Grumman XF4F-2, представленный для утверждения. С одной стороны отсутствует обшивка, открывая обзор внутренних деталей самолета.*



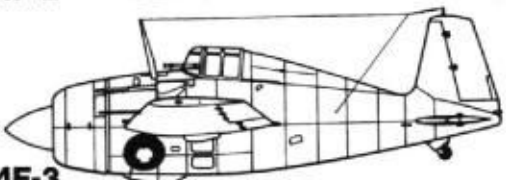
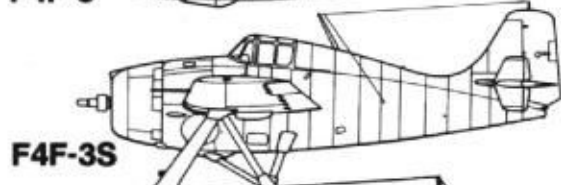
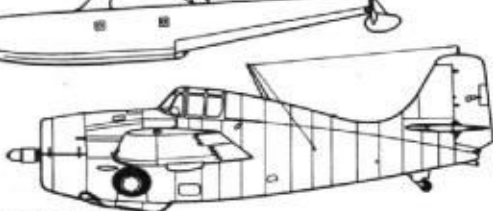
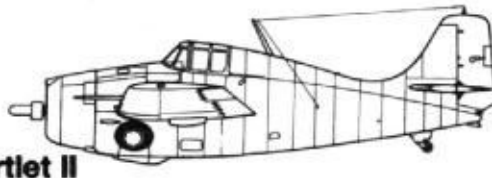
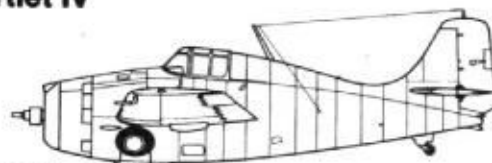
*Фрагмент макета XF4F-2 с кабиной пилота. Обратите внимание на телескопический коллиматорный прицел.*



*Прототип XF4F-2 (Ву.Но 0383) сфотографирован на заводском аэродроме фирмы Грумман в Бэйтсфидже. Первый полет самолет выполнил 2 сентября 1937 г. Конкурентами машины фирмы Грумман в контракте на первый истребитель моноплан для палубной авиации американского флота являлись истребители Брюстер XF2A-1 и Северский XNF-1. Из-за проблем с силовой установкой XF4F-2 флот предпочел самолет Брюстера.*

**XF4F-2****XF4F-3**

(4-19-38)

**F4F-3****F4F-3S****Martlet Mk I****F4F-3A/Martlet Mk III****F4F-4****Martlet II****F4F-7****Martlet IV****FM-1 Martlet V****FM-2/Wildcat VI**

В ходе проектных работ с самолета убрали оба старых крыла, а на их месте установили новое трапециевидное крыло с закругленными оконцовками. Крылья разместили на уровне оси винта, получив классический среднеплан. Поскольку верхнее крыло отсутствовало, кабину pilota сдвинули вперед. Чтобы улучшить обзор, в нижней части бортов кабины прорезали по иллюминатору.

Фюзеляж имел цельнометаллическую конструкцию с несущей металлической обшивкой. Рули и элероны были обтянуты тканью. Крыло с закругленной оконцовкой имело профиль *NACA 230*, обеспечивающий отличные летные качества. Вооружение самолета состояло из пары 12,7-мм пулеметов, установленных в верхней части фюзеляжа. Предусматривалась возможность установить в крыльях еще два 12,7-мм пулемета, а также подвесить две 100-фунтовые (45,4 кг) бомбы.

Фирма отдавала себе отчет в одном обстоятельстве. Чтобы победить конкурентов, требовалось создать не просто хороший, а безусловно лучший самолет. В условиях отсутствия опыта это было

делом непростым. Поэтому следовало создать прототип как можно быстрее, чтобы иметь время на доработки, которые в любом случае делать придется. В результате прототип удалось поднять в воздух уже 2 сентября 1937 года - на два месяца раньше, чем конкурирующая модель *XF2A-1* «Brewster Aeronautical Corporation». Первый полет на самолете совершил летчик-испытатель, а по совместительству и конструктор фирмы Роберт Л. Холл. С самого начала проявились проблемы с мотором. Постоянно отмечались повреждения серебряного напыления главного подшипника. Такое повреждение на долго выводило самолет из строя. 23 декабря машина прибыла в Анакостию на Военно-морскую авиационную станцию (NAS) для проведения квалификационных и сравнительных испытаний. На протяжении января 1938 года самолет совершал полеты. Им управляли Боб Холл и Селден А. Конверс - оба летчики-испытатели фирмы «Grumman». Несмотря на все усилия специалистов фирмы «Pratt & Whitney» проблемы с двигателем устранить не удалось. Но

Лерой Грумман приказал продолжать испытания, на этот раз сравнительные с конкурирующими машинами.

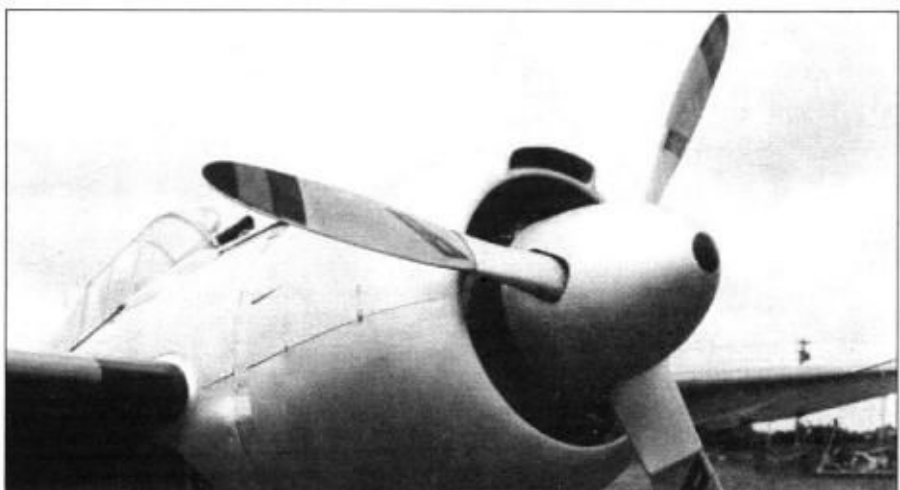
Сравнительные испытания проходили в начале 1938 года. Оказалось, что *XF4F-2* на 16 км/ч быстрее чем *XF2A-1* и на 64 км/ч быстрее чем *XNF-1*, развивая максимальную скорость 467 км/ч. По летным качествам *XF4F-2* лишь немного уступал *XF2A-1*. 14 февраля самолет ненадолго вернулся на завод для небольших доработок и осмотра двигателя. Уже 16 февраля на полигоне в Далгине состоялась последняя фаза испытаний. Самолет показал свое поведение в штопоре, пикировании. Кроме того, провели пробные стрельбы. Боб Холл провел пикирование как с подвешенными макетами бомб, так и без них. Самолет легко выходил из пикирования, допуская перегрузки до 8,5 g. 6 апреля 1938 года самолет прибыл на Военно-морской авиационный завод (NAF) в Филадельфии. 11 апреля, во время показательной посадки на учебную палубу, двигатель вышел из строя и посадка прошла в аварийном режиме. В этом полете самолетом управлял капитан

Герни - обычный пилот палубной авиации, не искусственный в тонкостях управления данным самолетом в отличие от летчиков-испытателей фирмы. Самолет попал на мягкий грунт и капотировал. Вышло из строя шасси, киль, винт, капот двигателя и оконцовка правого крыла. Пилот отделался легким испугом. Повреждения, вызванные капотажом, хотя и не затронули основных агрегатов самолета, внешне выглядели очень эффектно. В результате, приемочная комиссия заключила контракт с фирмой «Brewster» на поставку 54 самолетов для ВМФ США. Грумман пытался сопротивляться. Меньше чем через две недели прототип снова был готов к полетам. В июне его обдули в аэродинамической трубе Лэнгли-Филд, штат Вирджиния. К середине августа машина совершила 102 полета, проведя в воздухе 188,2 часа.

Так и закончилась бы история самолета F4F, но Грумман проявил недюжинную настойчивость, которая встретила понимание у некоторых сотрудников Бюро Аэронавтики. В результате, ему удалось получить разрешение продолжить работу над F4F на свой риск. В октябре были представлены чертежи и расчетные данные новой машины. Проект получил одобрение и Грумман приступил к переделке прототипа под новый стандарт, получивший обозначение XF4F-3. Переделки были очень существенны, что и объясняет смену номера модификации. От старого самолета остался один фюзеляж. Размах крыла увеличился с 10,363 до 10,582 м, а площадь крыла увеличилась с 21,554 до 24,155 м<sup>2</sup>. Масса самолета также возросла с 2450 до 2722 кг. Вооружение самолета усилили. 12,7-мм пулеметы перенесли из фюзеляжа в крылья, а на их месте в фюзеляже установили два 7,62-мм пулемета. Двухлопастный винт Hamilton Standard заменили новым винтом Curtiss Electric с изменяемым в полете шагом. Оконцовки крыльев и хвостового оперения приобрели прямоугольные очертания, что со временем также стало отличительной чертой самолетов фирмы. Самолет получил новый двигатель Pratt & Whitney «Twin Wasp» SC2-G (XR-1830-76). Новый мотор был чуть длиннее старого, что потребовало изменить форму капота. Кроме того, мотор оснащался



*В ходе испытаний по посадке и взлету с авианосца, которые проводились в Филадельфии, самолет XF4F-2 потерпел аварию из-за отказа двигателя. Прототип переоснастили мотором Pratt-энд-Уитни XR-1830-76, после чего самолет получил обозначение XF4F-3. XF4F-3 отличался крылом большего размаха с «обрезанными» законцовками и измененной формой хвостового оперения.*



*Специалисты фирмы Грумман перепробовали множество способов улучшения охлаждения двигателя, устанавливая различные воздушные винты, коки винтов и меняя форму и количество створок капота мотора. На снимке - XF4F-3 с воздушным винтом с широкими лопастями. Этот винт сочли неэффективным, на серийные F4F-3 он не ставился.*

двухскоростным двухступенчатым наддувом. Двигатель развивал стартовую мощность 897 кВт/1217 л.с. Но самое главное, двигатель меньше терял мощность с высотой. Так, на высоте 11000 фт/3353 м мощность составляла 785 кВт/1065 л.с., а на высоте 19000 фт/5791 м - 748 кВт/1014 л.с. Литера «X» в названии двигате-

ля указывала на то, что это был прототип. Грумман отчаянно рисковал. Если бы новый мотор оказался столь же ненадежным, как и старый, это могло бы не только похоронить проект, но и погубить фирму. Но победить можно было только рискуя, и Грумман на этот риск пошел. В какой-то мере риск снижало то обстоя-



*Конструкция прототипа XF4F-3 претерпела множество изменений, целью которых являлось совершенствование аэродинамики и улучшение охлаждения двигателя. На снимке - прототип в финальной конфигурации.*



По широкому белому кольцу в носовой части капота можно определить, что данный F4F-3 принадлежит эскадрильи VF-42. Это самолет командира второго звена. Изображение опознавательных знаков на бортах фюзеляжа перед кабиной введено для самолетов палубной операции, действующих в составе нейтрального патруля в Атлантике, в марте 1940 г. Предвоенную окраску «Уайлд-кэтсы» носили короткое время, с декабря 1940 г. по март 1941 г.

тельство, что двухступенчатый наддув уже был известен на флоте. В 1935 году двухступенчатый наддув поставили на Vought XF3U-1, а в 1936 году - на прототипе Douglas XTBD-1 «Devastator».

Новый двигатель поставили на самолет в конце января 1939 года, а 12 февраля самолет, в кабине которого снова сидел Роберт Холл, поднялся в воздух с заводского аэродрома в Бетпейдже. В ходе второго полета, совершенного утром того же дня, отказал топливный насос, что заставило пилота совершить аварийную посадку. Но это была не единственная проблема мотора. Серьезные трудности возникали со включением второй ступени наддува. С одной стороны, вторая ступень заметно улучшала характеристики двигателя на высотах больше 10000 фт/3048 м, но с другой стороны, приводила

к перегреву двигателя. Кроме того, воздух, выходящий из первой ступени наддува следовало охладить перед подачей во вторую ступень, иначе воздух нагревался до такой степени, что при смешивании с бензином происходило самовоспламенение. Это потребовало добавить в конструкцию двигателя промежуточный радиатор. Отмечались трудности и при полете на больших высотах. В разреженном воздухе топливо имело тенденцию к испарению в карбюраторе. Чтобы устранить эту проблему пришлось полностью герметизировать топливную систему.

После первых заводских полетов в Бетпейдже, 7 марта самолет перелетел в Анакостино для квалификационных испытаний. В их ходе выяснилось, что самолет недостаточно устойчив на курсе и плохо слушается рулей. В мае машину

вернули на завод, где недостатки устранили. На 1? увеличили возвышение крыльев, горизонтальное оперение подняли на полметра, перенесли его с фюзеляжа на основание. Площадь горизонтального оперения увеличили, а руль направления уравнили. Площадь элеронов сократили. Антенную мачту перенесли с капота за кабину, одновременно, наклонив ее вперед, чтобы увеличить длину антенны. В конце мая самолет прибыл в Филадельфию, чтобы пройти пробное катапультирование и посадку на палубу, а также совершить несколько ночных полетов. Во время этих испытаний самолет развил скорость до 537 км/ч на высоте 20500 фт/6248 м. Это было на 6 км/ч больше, чем оговаривалось в контракте. Кроме того, это было значительно больше, чем у конкурента Brewster F2A-2. Посадочная ско-



Седьмой сошедший со сборочной линии завода фирмы Грумман истребитель F4F-3 был маркирован символикой эскадрильи VF-41 с авианосца «Рэйнджер»: лимонно-желтые верхние поверхности крыла, зеленое хвостовое оперение. Лимонно-желтая и зеленая краски наносились по неокрашенному дюралю, остальные части планера (за исключением другой символики) не окрашивались. Полоса на капоте и полоса вокруг фюзеляжа, а также шевроны на крыле - белые с черной окантовкой.



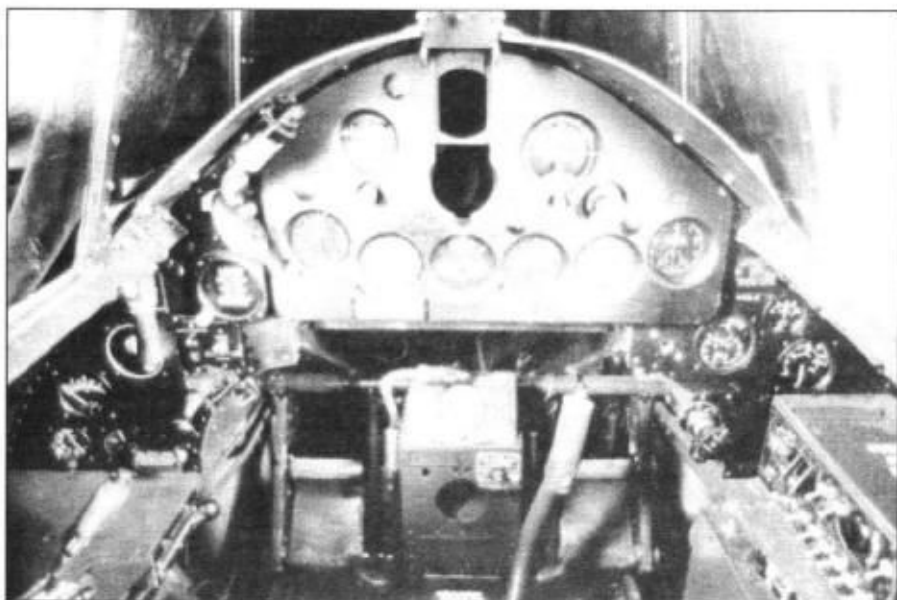


*Результат неудачного приземления одного из первых серийных F4F-3 (самолет из эскадрильи VF-72), 25 февраля 1941 г., Гуантанамо-Бэй, Куба. Хвостовое оперение - блестящее черное, идентификационный цвет авианосца «Уосп», шевроны на крыле и полоса на капоте - блестящие черные с белой окантовкой.*

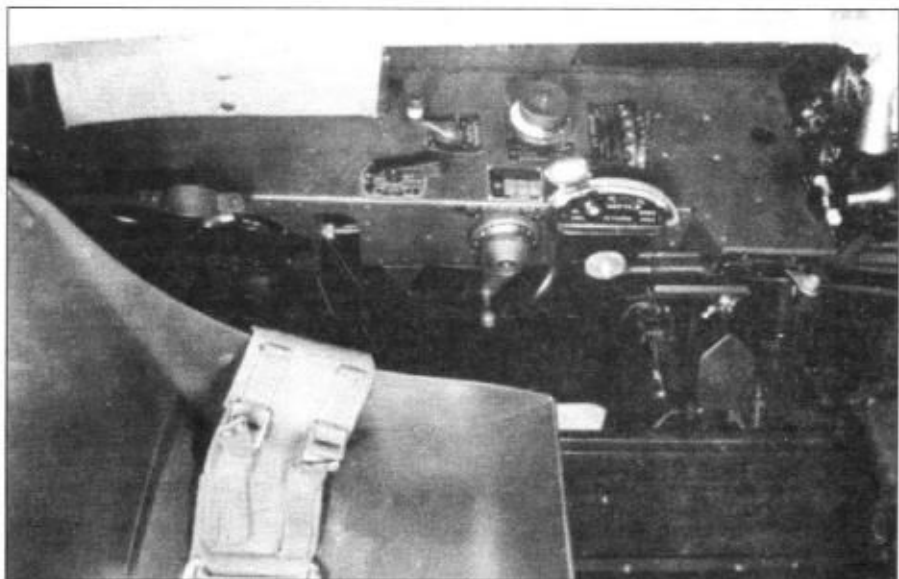
рость, составлявшая 109 км/ч, была удовлетворительная. Самолет отличался хорошими летными качествами. В штопоре после десяти витков контроль за самолетом удавалось вернуть в ходе 0,5-0,75 витка, при этом самолет терял всего 500 м высоты. При сваливании самолет начинал слушаться рулей, потеряв всего 120 метров.

Несмотря на то, что в конструкции самолета еще имелись недостатки, достоинства машины в сочетании с настойчивостью Груммана привели к тому, что в августе 1939 года фирма получила контракт на постройку трех самолетов, обозначенных как F4F-3. Но машина еще нуждалась в доработке. Постоянно сказывались проблемы с перегревом мотора, не удалось обеспечить достаточной устойчивости самолета на курсе. В конце 1939 года самолет передали в NASA (National Advisory Committee for Aeronautics) с целью испытать самолет в аэродинамическом тоннеле. Тоннель находился в Лэнгли-Филде, штат Вирджиния. По результатам испытаний, специалисты NASA предложили оснастить самолет продольным стабилизатором перед килем, а также увеличить размах горизонтального стабилизатора на 500 мм. Охлаждение двигателя пытались исправить с помощью различных коков винта, створок на капоте и накладок у основания лопастей. Наддув, показавший низкую надежность на первых этапах испытаний, со временем был исправлен производителем и перестал беспокоить конструкторов.

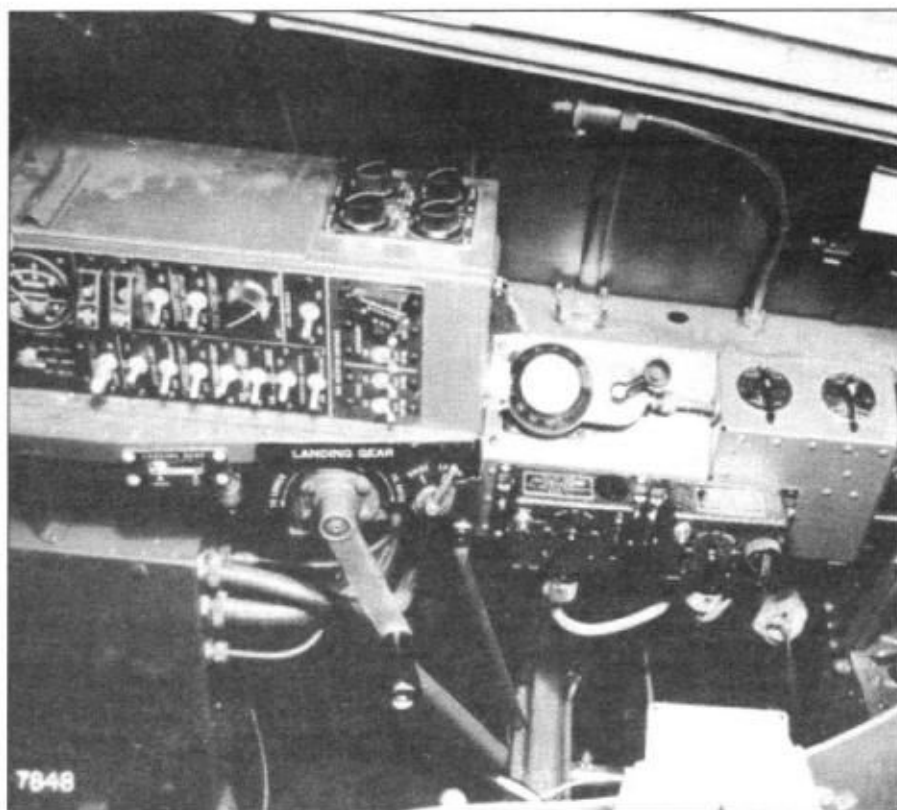
Лерой Грумман, уверенный в своем успехе, приказал готовиться к серийному выпуску самолетов еще до того, как был заключен контракт. И этот риск оправдался. Требования Бюро Аэронавтики оказались скромными. В основном они сводились к тому, что из фюзеляжа следовало убрать 7,62-мм пулеметы, а в крыльях разместить еще по одному 12,7-



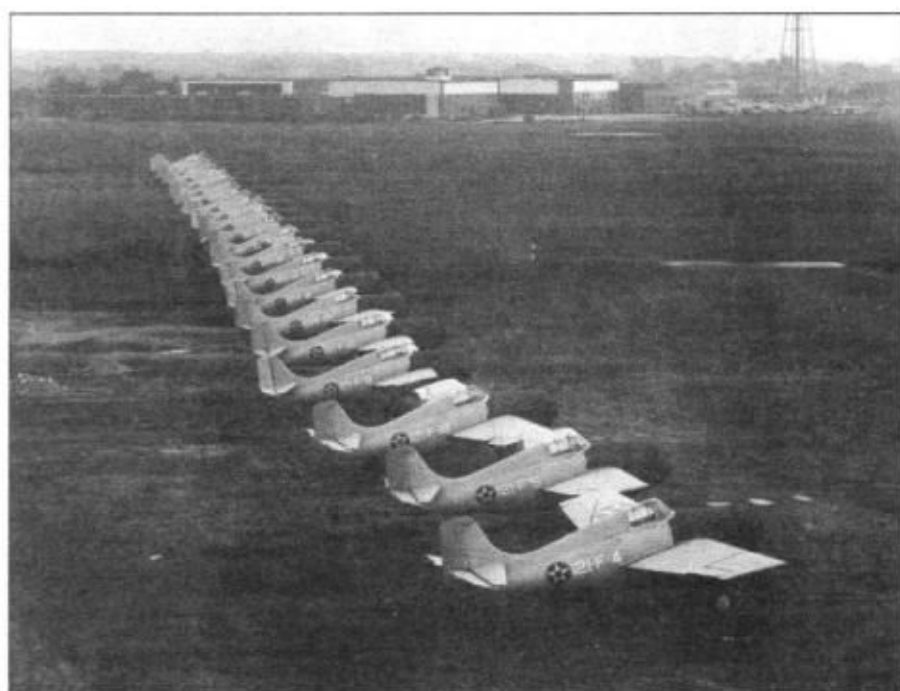
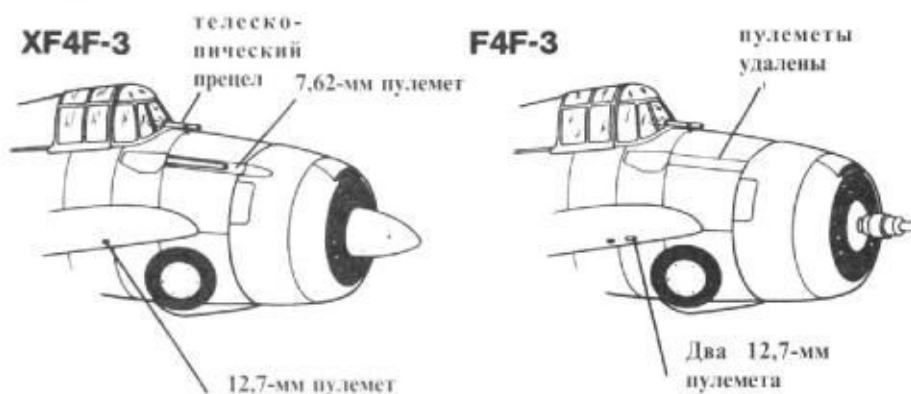
*Кабина истребителя F4F-3. В центре приборной доски сгруппированы пилотажные приборы, на двух боковых панелях расположены приборы контроля работы двигателя.*



*Левый борт кабины истребителя F4F-3. За сектором газа расположена рукоятка управления триммерами.*



Панель электропереключателей расположена над краном уборки/выпуска шасси по правому борту кабины. Чтобы выпустить или убрать шасси рукоятку крана требовалось повернуть 29 раз.



мм пулемету Colt-Browning. Кроме того, требовалось усилить шасси и оснастить кабину самолета броней. Два первых серийных самолета находились в такой стадии сборки, что установить пулеметы в крыльях можно было только радикально переделав крыло. Причем изменения приходилось вносить не только в конструкцию несущих элементов и обшивки крыла, но также следовало изменить конструкцию аварийных надуваемых камер, расположенных у передней кромки крыла. Камеры пришлось отнести дальше к концам крыльев и развернуть на 90°. Поэтому два первых самолета оставили в качестве прототипов. Первый серийный F4F-3, обозначенный серийным номером 1844, совершил первый полет в феврале 1940 года.

В августе самолет прибыл на завод фирмы «Pratt & Whitney» в Ист-Хартфорде, штат Коннектикут. Там самолет использовали для опытов с двигателем. Тем временем, в июле облетали второй серийный F4F-3. В августе его передали в Анаконию для квалификационных испытаний (Production Inspection Trials). Туда же направили экземпляры № 1848 и 1851. Эти машины, в соответствии с требованиями контракта, уже несли четыре 12,7-мм пулемета в крыльях, были оснащены бронеспинкой кресла пилота и усиленным шасси. Самолет № 1848 вместе с № 1845 участвовали в квалификационных испытаниях в Анаконию, а № 1851 вскоре передали в NAF для изучения пригодности для службы на авианосцах и вибрационных испытаний. 17 декабря трагически завершил свою карьеру прототип XF4F-3, погребя под своими обломками лейтенанта У.К. Джонсона. Причиной аварии стала ошибка пилота, нажавшего не те переключатели на щитке управления. Заходя на посадку, он выключил подачу бензина вместо того, чтобы выпустить закрылки. Самолет рухнул и разбился вдребезги. После этого происшествия на серийных самолетах эти два переключателя сделали разной формы и разнесли их друг от друга.

Итоговый рапорт, датированный 23 января 1941 года, подтверждал, что самолет имел хорошую центровку в полете, уверенно сохранял устойчивость во всех трех осях, исключая некоторых режимов полета, когда немного нарушалась продольная стабильность. Самолет имел и другие достоинства, особенно важные для палубного истребителя. Его масса составляла 2376 кг, то есть на 47 кг меньше, предусмотренной контрактом. Прак-

*Линейка из 21 новенького истребителя F4F-3 на заводском аэродроме фирмы Грумман в Бэтридж. Носовые части фюзеляжа закрыты чехлами. Самолеты предназначены для эскадрильи VMF-121. Самолеты целиком окрашены в светло-серый цвет, литеры бортового кода - белого цвета.*

тический потолок достигал 37000 фт/11278 м. Разбег самолета составлял всего 59 м при встречном ветре 25 узлов (т.е. хватало одного движения авианосца полным ходом). Только максимальная скорость оказалась меньше заданной. Грумман заявлял, что максимальная скорость составит 563 км/ч, тогда как самолет развил всего 533 км/ч на высоте 21300 фт/6492 м. По сравнению с прототипом скорость упала. Это была плата за дополнительные пулеметы и бронеспинку.

Бомбы общей массой 116 фунтов (52,6 кг) можно было сбрасывать в пикировании под углом 80 гр при скорости до 685 км/ч. Телескопический прицел в лобовом стекле кабины снижал максимальную скорость всего на 0,8 км/ч. Четыре пулемета снижали максимальную скорость на 5 км/ч по сравнению с той же машиной без пулеметов и закрытыми пулеметными портами.

В заключительной части рапорта предлагалось внести в конструкцию истребителя дальнейшие изменения, в том числе улучшить вентиляцию кабины пилота, улучшить управляемость машины и установить более прочное хвостовое колесо. Вывод гласил, что после всех перечисленных изменений при взлетной массе менее 7480 фунтов/3393 кг самолет будет пригодным для службы в качестве палубного истребителя. После того, как испытания завершились, самолет № 1845 перелетел в Лэнгли-Филд, где продолжились попытки улучшить охлаждение двигателя. Позднее (летом 1943 года) эту машину оснастили экспериментальным дистанционным радиоуправлением.

Теперь Грумман мог праздновать победу. Даже если бы ВМФ США в конечном итоге отказался бы от истребителя, всегда нашлись бы покупатели за границей.

В конце 1939 года Франция решила закупить самолеты для старого авианосца «Beagn» и двух еще достраиваемых авианосцев «Joffre» и «Painleve». В числе прочих кандидатур французы рассматривали самолет G-36 фирмы «Grumman». Осенью 1939 года подписали контракт на поставку значительного числа самолетов. Сообщая точные цифры, разные источники расходятся. Некоторые говорят о 81 самолете G-36, другие - о 100. Вероятно, достовернее вторая цифра, так как англичане в рамках «французского наследства» получили 85 самолетов G-36. Очевидно, что число заказанных Францией машин должно быть как минимум не меньше 85. Известно, что самолетом за-

*На самолетоподъемнике авианосца «Саратог» - F4F-3 позднего выпуска из эскадрильи VF-3. Снимок сделан весной 1941 г. На истребители F4F-3 ставились двигатели Pratt-и-Whitney R-1830-86 мощностью 1200 л.с., кроме того у них доработали отклоняемые створки капотов - на каждой стороне капота появилось по четыре створки вместо двух.*

**F4F-3 (ранние)**  
с двигателем R-1830-76

**F4F-3A**  
с двигателем R-1830-90



*Первый серийный F4F-3A (BuNo 3905) сошел со сборочной линии завода фирмы Грумман 7 апреля 1941 г. На самолеты F4F-3A ставились двигатели Pratt-и-Whitney R-1830-90 мощностью 1200 л.с., в то время как на F4F-3 стояли моторы R-1830-76. Тридцать предназначенных для ВМС США самолетов были переданы согласно заключенному контракту Греции, однако когда Греция капитулировала когда транспорты с самолетами находились еще в море, поэтому они разбурнулись и пошли на Гибралтар.*





*F4F-3 ранней серии во время заводских испытаний аварийных поплавок. Видна разница в расположении поплавков, вызванная переносом пулеметов в крыло. Из-за ложного срабатывания аварийных поплавков в полете погибло двое пилотов, вследствие чего от их использования в будущем отказались.*

интересовалась и Бельгия, но более подробная информация на этот счет отсутствует.

Экспортный истребитель G-36 несколько отличался от F4F-3. Он оснащался девятицилиндровым двигателем Wright GR-1820-G205A-2. Позднее этот же двигатель поставили на двух прототипах XF4F-5. Двигатель развивал ту же стартовую мощность, что и Pratt & Whitney R-1830-76, но оснащался одноступенчатым наддувом, что ухудшало высотные характеристики двигателя. Ставить двигатели Pratt & Whitney R-1830 с двухступенчатым наддувом на экспортные самолеты запрещалось, так как эти моторы резервировались исключительно для американских самолетов.

Впрочем, двигатель G205A-2 был гораздо надежнее. Он агрегатировался с трехлопастным винтом изменяемого шага «Hamilton Standard».

Кроме двигателя, G-36 отличался вооружением. Французы пожелали, чтобы самолет нес четыре французских пулемета Dagne калибра 7,5 мм. Из них два пулемета следовало установить в фюзеляже, а два - в крыльях. По некоторым данным, самолет имел шесть пулеметов: два в фюзеляже и четыре в крыльях. Пулеметы предполагалось установить позже. Французским должно было быть и другое оснащение самолета: радиостанция Radio-Industrie 537 и прицел OPL 38. Доработанная таким образом машина получила обозначение G-36A.

Самолет в первый раз поднялся в воздух 11 мая 1940 года. По требованию французов на самолете изменили направление хода сектора газа. В отличие от американских самолетов, у французов ручка газа подавалась на себя.

Фирма «Grumman» успела собрать всего семь самолетов, когда в июне 1940 года Франция капитулировала.

В Европе единственным противником Германии оставалась Великобритания. К началу войны у англичан не было современного палубного истребителя. Кроме того, английская военная промышленность не могла в кратчайшие сроки приступить к выпуску такого истребителя. Поэтому было решено закупить самолеты за границей. Выбор пал на истребители фирмы «Grumman» - G-36B. В начале 1940 года заключили контракт на поставку 100 самолетов. Кроме того, англичане взяли на себя «французское наследство». У семи уже построенных самолетов установили четыре 12,7-мм пулемета в крыльях, направление ручки газа вернули в исходное состояние. Двигатель и винт остались без изменений. Самолеты получили английский камуфляж и английские опознавательные знаки. Самолеты перегнали в Канаду, где их передали заказчику. Самолетам присвоили серийные номера AX753, AX754 и AL231-AL235. Самолеты серии AL достались канадцам. Все следующие самолеты серии изначально выпускались в соответствии с английскими требованиями. Англичане, верные традициям, присвоили самолету обо-



*Техническое обслуживание F4F-3 из эскадрильи VF-3, ангарная палуба авианосца «Энтерпрайз». На борту фюзеляжа истребителя чуть ниже фонаря кабины нанесена эмблема эскадрильи - кот Феликс.*



*Техническое обслуживание F4F-3 позднего выпуска из эскадрильи VF-3, ангарная палуба авианосца «Энтерпрайз». Обратите внимание на подвешенные запасные воздушные винты разных типов.*

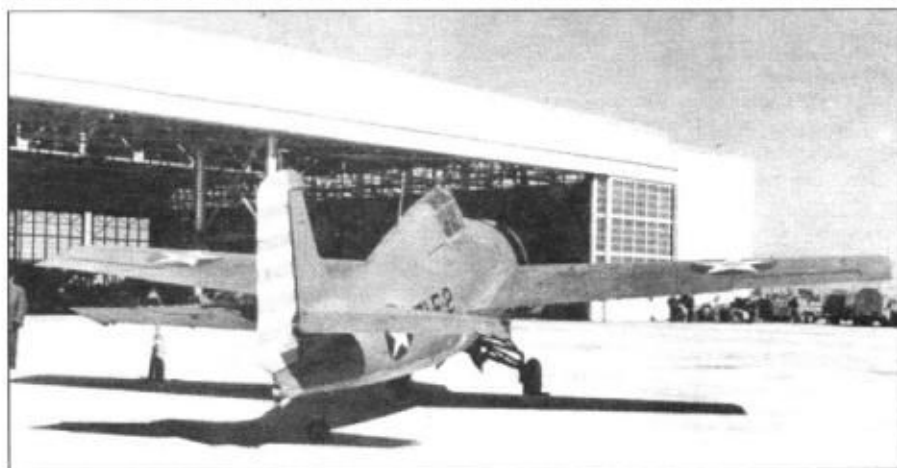
значение «Martlet I». Название «Martlet II» зарезервировали для будущей серии G-36B.

Поставка истребителей «Martlet I» началась 27 июля 1940 года - на месяц раньше, чем самолеты F4F-3 начали получать ВМФ США. Контракт выполнили к октябрю того же года. Первые шесть самолетов серии AX824-AX829, выпущенные взамен тех, что получили канадцы, в полуразобранном виде доставили в августе в Великобританию. Там их собрали на фирме «Scottish Aviation». Один из них передали в British Testing Establishment в Боском-Даун. В дальнейшем сборку доставленных из Америки истребителей «Martlet I» проводила фирма «Blackburn Aircraft Ltd.», которая также устанавливала на машины английское радиооборудование, кислородные приборы, прицелы, аккумуляторы, крепления для катапульты, а позднее, и направляющие для ракет.

Всего «Grumman» изготовил для англичан почти 100 самолетов «Martlet I», из которых англичане получили 85 машин. Лишь в одном источнике указаны серийные номера всех ста истребителей первой серии «Martlet I» с указанием, какие из них достались Канаде, а какие ушли на тот берег Атлантики. Всего англичане получили 1102 самолета всех модификаций. Однако нигде нет упоминаний о первых двух самолетах - AX753 и AX754. Вероятно, в Англию они никог-



*Истребитель F4F-3 из эскадрильи VF-41, под плоскостями крыла самолета подвешено по одной 100-фунтовой бомбе. Снимок сделан в декабре 1941 г. на палубе авианосца «Рэнджер». Бортовой номер самолета «14» продублирован на носках обеих плоскостей крыла.*



*Истребитель F4F-3 из эскадрильи VF-71, приданной авиакрылу авианосца «Уосп», авиабаза ВМС США Норфолк, шт. Вирджиния, 10 февраля 1942 г.*



Офицер палубной команды разрешает взлет пилоту F4F-3 из эскадрильи VF-3, авианосец «Этерпрайз», начало 1942 г. Под правой плоскостью крыла подвешена 100-фунтовая бомба, левая плоскость - чистая.

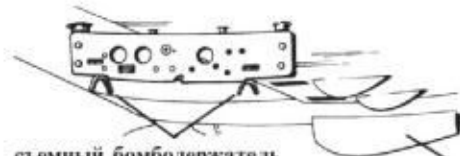


Данный F4F-3 имеет необычную смешанную маркировку. Руль направления окрашен полосами красного и белого цветов, введенными 5 января 1942 г., однако литеры бортового кода белого цвета, хотя при окраске самолета по серо-голубой/светло-серой схеме они должны быть матовыми черными. Серая окраска была введена в октябре 1941 г.

да не прибыли. По другим источникам англичане получили 85 самолетов «Martlet I», при этом обычно добавляется, что в Англию доставили только 81 самолет. Остальные машины были потеряны при транспортировке, остались в Канаде или попали в экспериментальные части.

У этих самолетов не было складных крыльев, поэтому их использовали в частях берегового базирования. На авианосцах применялись истребители «Martlet II», выпуск которых освоили позднее.

Примерно в то же время, что и Франция с Англией, ВМФ США также заинтересовался модификацией F4F-3 с менее капризным двигателем Wright «Cyclone» и заказал такой самолет в апреле 1940 года. Армейская модификация этого двигателя называлась R-1820-40. Его установили на третьем и четвертом серийных самолетах (№№ 1846 и 1847). Эти машины, облетанные в июне 1940 года, получили обозначение XF4F-5. С июля 1940 года самолеты прошли полный цикл сравнительных испытаний с серийными машинами F4F-3. Испытания проходили в Анакостии, их проводили заводские летчики-испытатели Конни Конверс и Бад Джиллис. Машины смогли развить скорость всего 492 км/ч на высоте 4572 м. Так как удалось заметно повысить на-



съемный бомбодержатель  
воздухозаборник масляного радиатора

дежность мотора «Twin Wasp» от XF4F-5 отказались. Оба прототипа остались в распоряжении фирмы и позднее использовались для различных экспериментов. Зимой 1942/43 г.г. оба XF4F-5 были модифицированы. На № 1846 поставили двигатель Wright R-1820-54 с турбонаддувом, а на № 1847 - прототип двигателя Wright XR-1820-48 с двухступенчатым механическим наддувом. Самолеты проходили сравнительные испытания. Взлетная масса № 1846 составила 3213 кг, а № 1847 - 3080 кг. Самолет с турбонаддувом, несмотря на большую массу, развил скорость 547 км/ч на высоте 8047 м, тогда как № 1847 сумел показать всего 505 км/ч на высоте 5883 м.

Попытки обойтись без двухступенчатого наддува привели к тому, что осенью был заключен контракт на один самолет (№ 7031) с двигателем R-1830-90 «Twin Wasp». Самолету присвоили обозначение XF4F-6. Новый двигатель оснащался двухскоростным одноступенчатым наддувом. Стартовая мощность мотора оставалась прежней, но на высоте 1859 м падала до 822 кВт/1115 л.с., а на высоте 3810 м - до 748 кВт/1014 л.с. Самолет с этим двигателем развивал на высоте 4907 м скорость 513 км/ч. Заказчик склонялся

#### F4F-3 (ранние)

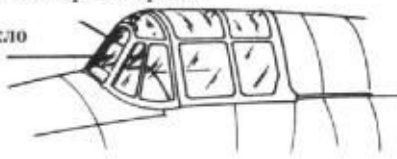
телескопический прицел



#### F4F-3/3A (поздние)

коллиматорный прицел

бронестекло



В патрульном полете истребитель F4F-3 из эскадрильи VF-8, начало 1942 г. Бортовой код «8-F-1» расшифровывается следующим образом: «8» - номер эскадрильи, F-fighter-истребительная (эскадрилья), «1» - номер самолета в эскадрилье.

к тому, чтобы пожертвовать характеристиками машины взамен большей надежности двигателя. XF4F-6 в ноябре 1940 года перелетел в Анакостию, где еще долгое время проходил различные тесты. В конце февраля его использовали для испытаний специального кресла и новых органов управления, облегчающих пилоту работу при больших перегрузках. Предполагалось все F4F оснастить таким креслом. Карьера XF4F-6 кончилась 25 мая 1942 года, когда он разбился в NAF во время испытания новых закрылков, расположенных вдоль всей задней кромки крыла. Пилотировавший самолет подполковник Джеймс Тейлор погиб. Причиной аварии стал асимметричный выход закрылков, в результате которого самолет потерял управление.

В начале 1941 года ВМФ США официально заказал 95 самолетов F4F-3A.

Первые 30 самолетов партии с серийными номерами в диапазоне 3875...3904 были направлены в Грецию. Их отправили морем в марте 1941 года по заказу греческого правительства. Самолеты успели прибыть в Гибралтар, когда в войну с Грецией вступила Германия. В течение нескольких дней судьба Греции была решена. Поэтому машины задержали в Гибралтаре. 11 марта 1941 года после подписания договора о ленд-лизе, самолеты достались англичанам, которые приняли их на вооружение как «Martlet III». Первоначально «греческие» истребители не имели серийных номеров, а несли оригинальные американские номера (от 3875 до 3904).

Остальные 65 машин F4F-3A поступили в эскадрилью морской авиации ВМФ США. Поскольку надежность двухступенчатого наддува удалось заметно повысить, заинтересованность в самолетах F4F-3A прошла. Больше таких самолетов не заказывали, а уже выпущенные машины после короткого периода службы на флоте передали корпусу морской пехоты.

До конца 1940 года ВМФ США заказал 578 самолетов F4F-3 и -3A, однако до начала 1941 года моряки успели получить только 22 машины.

Первой новые истребители получила эскадрилья VF-4. Это случилось 26 октября 1940 года. Опыт эксплуатации самолетов вскоре выявил ряд их недостатков. Весной 1941 года, в ходе интенсивной отработки полета в пикировании на высоте около 2400 м, лопнуло левое бортовое стекло фонаря на самолете 2-го лейтенанта Уолли Маддена. Лицо летчика изуродовало разлетевшимися осколками. В эскадрилье VF-42 в марте 1942 года во время отработки пикирования дважды самопроизвольно сработала система заполнения аварийных поплавков. Один случай произошел на высоте 6100 м. Сработали оба поплавка, но у пилота был необходимый запас высоты, чтобы вернуть управление самолетом и совершить мягкую посадку. В другом случае сработал только один поплавок, причем слу-



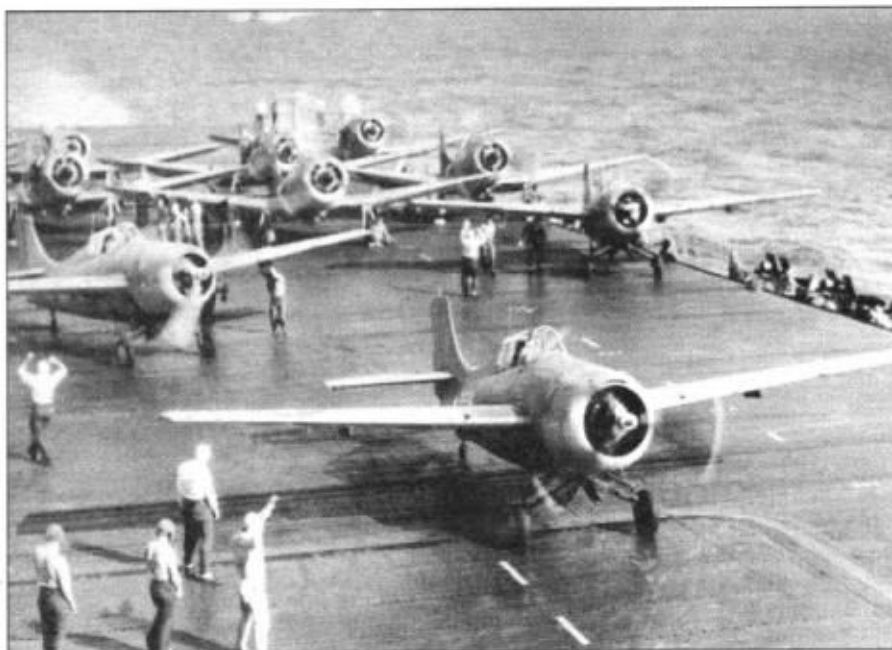
*Полетная палуба авианосца «Энтерпрайз». Механики и оружейники готовят к боевому вылету «Уайлдкэтты» из эскадрильи VF-6. Только два самолета (бортовые коды «F-7» и «F-18») имеют, как положено, по пять красных полос на рулях направления, на рулях других самолетов нанесено по семь красных полос.*



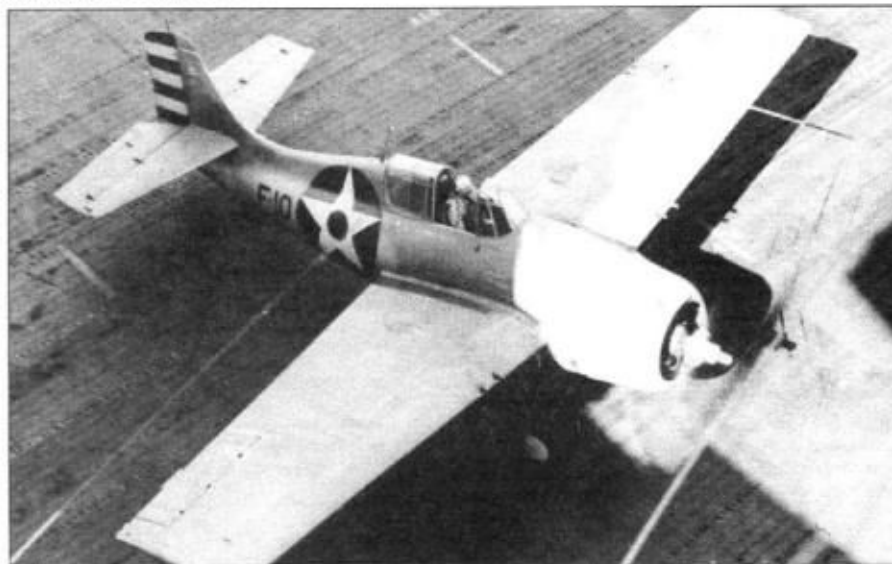
*По ходу войны рисунок опознавательных знаков самолетов палубной авиации ВМС США не раз менялся. На «Уайлдкете» из эскадрильи VF-3 окрашивают крупные опознавательные знаки, введенные 5 января 1942 г.*



*Лейтенант Эдвард Батч О'Хара сфотографирован в кабине своего F4F-3 из эскадрильи VF-3, 10 апреля 1942 г. Лейтенант О'Хара был удостоен Почетной медали Конгресса за пять сбитых в воздушном бою японских самолетов. Храбрость, умелые действия в бою, помноженное на патриотизм, высокое мастерство и личное мужество позволили летчику-герою во время жестокого налета японских воздушных пиратов сохранить для флота авианосец «Лексингтон».*



*Звено истребителей F4F-3 «Уайлдкэт» готовится к взлету с палубы авианосца «Энтерпрайз», 12 мая 1942 г.*



*К взлету готовится истребитель F4F-3 «Уайлдкэт» из эскадрильи VF-6, «Авианосец» «Энтерпрайз», 25 марта 1942 г. Впереди - рейд на остров Маркус. Широкое крыло полностью блокировало обзор из кабины вниз, поэтому в нижней части фюзеляжа были сделаны два небольших окна, частично устранявших плохой обзор. В бою детчики «Уайлдкэтов» часто вообще забывали о существовании этих окошек.*

чилось это на высоте 1800 м. В этом случае пилот 2-й лейтенант Гарри Хауэлл ничего не смог поделать с машиной, свалившейся в неконтролируемый штопор. Истребитель разбился вместе с пилотом. Другой пилот погиб, когда при полете на высоте 12200 м на F4F-3 внезапно отказала кислородная аппаратура. Капитан Сеймур Джонсон потерял сознание, а самолет перешел в крутое пикирование и врезался в землю. Удар был такой силы, что двигатель самолета ушел на 5 метров вглубь земли. Эти случаи были проанализированы. Самолеты получили усиленные стекла фонаря, а 28 мая 1941 года со всех машин сняли аварийные поплавки. 10 марта 1941 года Бюро Аэронавтики поручило оснастить все F4F фотопулеметами. В августе 1941 года появилось требование защитить кабину пилота дополнительной броней. На этом учет эксплуатационного опыта не закончился. В конце декабря 1941 года потребовали оснастить пулеметы системой подогрева, чтобы избежать замерзания при полетах на большой высоте. Затем было решено отказаться от устаревших телескопических прицелов и заменить их рефлективными прицелами N2A. Исправили вентиляцию хвостовой части фюзеляжа, так как там скапливались пары бензина. 11 декабря 1941 года Бюро Аэронавтики издало инструкцию, обязывающую оснастить все F4F бронированием и самогерметизирующимися топливными баками. Первая система самогерметизации баков оказалась неудачной. Стенки баков прокладывали слоем вещества, которое резко набухло при соприкосновении с бензином. Но оказалось, что куски этой прокладки, попавшие в бак, засоряют бензопроводы. Некоторые рекламации оставили без внимания. В частности, без изменений оставили ручную систему выпуска шасси, работа с которой отнимала много времени при взлете и посадке. Пилоты также жаловались на грохот цепной передачи, а также на грохот патронов в полупустых патронных ящиках, отмечавшийся при резких маневрах. Однако с этими недостатками конструкторы ничего поделать не могли. Их предполагалось устранить на истребителе следующего поколения - F6F «Hellcat».

В 1940 году фирма «Grumman» продолжала выпуск партии самолетов G-



36В/«Martlet II». Это был аналог самолета, который по американской номенклатуре обозначался как XF4F-6/F4F-3A. На истребителе стоял двигатель Pratt & Whitney R-1830-90 с одноступенчатым двухскоростным наддувом. Экспортный вариант двигателя обозначался как S3C4-G. Двигатель агрегатировался с трехлопастным винтом «Curtiss Electric» изменяемого шага диаметром 3,05 м (10 фт). Винт имел характерный остроконечный обтекатель втулки, который отличал его от американской версии F4F-3A.

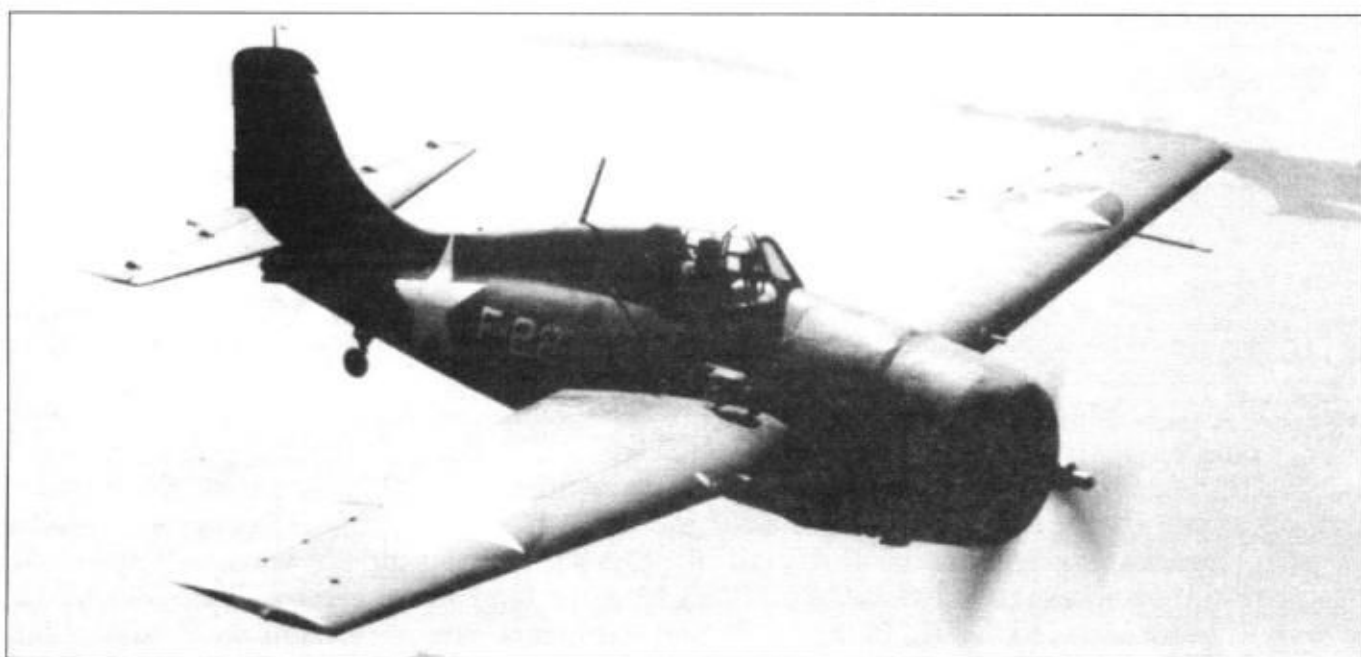
Первый «Martlet II» облетали в октябре 1940 года. Как и «Martlet I», этот истребитель не имел складывающихся крыльев. Учитывая размеры ангаров и подъемников на авианосцах, англичане начали переговоры, желая получить самолеты со складными крыльями, а также усиленным на два 12,7-мм пулемета вооружением.

Проблема складывания крыльев была достаточно серьезной в связи с низкими ангарами на английских авианосцах. Следовало найти такой способ складывания крыльев, чтобы они в сложенном положении сильно не возвышались над фюзеляжем. Имелось три варианта: двойной излом крыльев (как позднее на «Seafire»), складывание одних оконцовок (как на японских самолетах) и складывание крыльев назад (как на

*Показательная демонстрация уложенного в чреве фюзеляжа «Уайлдкэт» надувного плотика. В жизни летчики далеко не всегда имели счастье им воспользоваться в случае аварийной посадки на воду. «Уайлдкэт» шли на дно раньше, чем неудачливый летчик успевал достать плотик. Позже плотики в фюзеляже заменили небольшими одноместными плотиками, которые разместили за спинкой сиденья летчика.*



*В боевом воздушном патруле истребитель F4F-3 «Уайлдкэт», конец 1942 г. Под фюзеляжем отчетливо видны две штыревых антенны: одна - навигационного радиоприемника ZB-3, вторая - радиоприемника AN/ARR-2.*



*Этот F4F-3 оснащен фотокамерой, установленной на центроплане правой плоскости. Самолет использовался для обучения воздушной стрельбе. Обратите внимание на разные размеры опознавательных знаков на верхних поверхностях левой и правой плоскостей крыла.*



Самодельный ангар служил защитой техническому составу от палящих лучей тропического солнца, Эсперито-Санто. Фоторазведчик F4F-3P принадлежит эскадрильи корпуса морской пехоты США VMO-251. Фотокамера установлена в нижней части фюзеляжа по левому борту.



Прототип гидролана F4F-3S «Уайлдкэтфиш», Норфолк, 2 декабря 1942 г. Для облегчения передвижения гидролана по суше на поплавках установлены небольшие колеса. Перед полетом колеса демонтировались. Обратите внимание на вертикальные шайбы на концах горизонтального оперения. Шайбы призваны компенсировать ухудшение устойчивости по курсу, вызванное установкой массивных поплавков.

«Swordfish»). Конструкторы фирмы «Grumman» выбрали третий вариант, творчески его переработав. Ось поворота крыла расположили под углом так, что в сложенном положении консоли выворачивались задней кромкой вверх и укладывались вдоль бортов фюзеляжа. Со сложенными крыльями ширина самолета составляла всего 4,369 м. Эта система, несмотря на техническую сложность, оказалась настолько эффективной, что удалось отказаться от гидравлического привода, заменив его ручным, добившись заметного выигрыша в массе.

Первые десять истребителей «Martlet II» находились уже на стадии окончательной сборки, и менять их конструкцию было невозможно. Англичане согласились взять эти машины с нескладывающимися крыльями. Эти десять самолетов передали заказчику в апреле 1941 года. Они практически не отличались от машин «Martlet III». Но название самолета

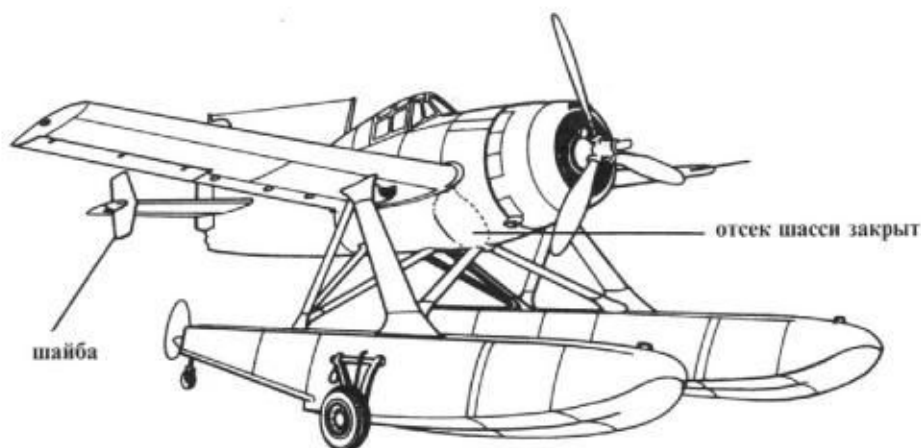


Прототип гидролана F4F-3S «Уайлдкэтфиш» на испытаниях, Норфолк, шт. Вирджиния. Испытания показали что самолет может взлетать и садится при высоте волны до двух футов. Летные характеристики гидролана признали неудовлетворительными, поэтому вопрос о его серийном производстве со стороны заказчика не поднимался.

там оставили прежние, иногда добавляя к нему определение «non-standard» («не стандартный»). Следующие 90 самолетов получили складывающееся крыло. Но внедрение складывающегося крыла привело к срыву графика поставок. Первый «Martlet II» со складывающимся крылом и шестью 12,7-мм пулеметами в крыльях поступил к заказчику в августе 1941 года, а весь контракт завершился в январе 1942 года.

ВМФ США также заинтересовался самолетом со складывающимся крылом. На американских авианосцах ангары были значительно выше, поэтому необходимости в сложной системе складывания крыльев назад не было. Тем не менее военные моряки решили испытать один такой самолет, дополнив систему гидравлическим приводом. Под этот стандарт переоборудовали последний серийный F4F-3 (№ 1897). Кроме новых крыльев самолет также получил новый капот, у которого воздухозаборник карбюратора находился в верхней части. Трубку Пито перенесли с передней кромки правого крыла под крыло. Вооружение самолета состояло из шести 12,7-мм пулеметов. Первый полет прототип - обозначенный XF4F-4 - совершил 14 апреля 1941 года. В мае его передали в эскадрилью VF-42, базировавшуюся в Норфолке. Проводились и квалификационные испытания на

*Второй самолет G-36A, построенный по «французскому» контракту. Самолет перекрашен по камуфляжной схеме RAFJ, обратите внимание на временный американский гражданский регистрационный код самолета «NXG2». Код наносился белой краской на время проведения сдаточных испытаний. В Великобритании экспортуемые «Уайлдкэты» получили наименование «Мартлет» Mk I.*



*Первый самолет G-36A «Уайлдкэт» (экспортный вариант F4F-3), предназначенный для морской авиации Франции. Франция заказала 41 самолет G-36A, вооруженный двумя фюзеляжными и четырьмя крыльевыми пулеметами Дамье калибра 7,65 мм (пулеметы - французские). Ни один «Уайлдкэт» во Францию так и не попал, а контракт перезаключили с англичанами.*



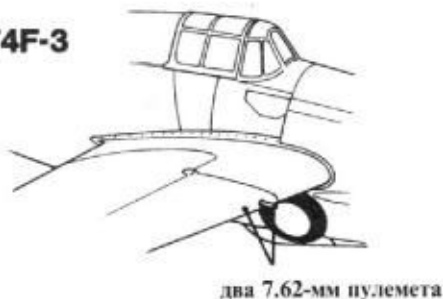


Истребитель «Мартлет» Mk I (бортовой код «AL257») из 759-й или 778-й эскадрилий морской авиации Великобритании в полете, июль 1940 г. Характерным внешним отличительным признаком самолетов «Мартлет» Mk I является наличие кожухов на выступающих из плоскостей частях стволов крыльевых пулеметов.



Единственный уцелевший из сотен самолетов «Мартлет»/«Уайлдкэт», состоявших на вооружении флотской авиации Великобритании - истребитель «Мартлет» Mk I с бортовым кодом «AL246». Самолет находится на хранении в музее морской авиации в Новилтоне.

**F4F-3**



два 7.62-мм пулемета

**F4F-3**



винт Кертисс  
Электрик

**G-36A/Martlet I**



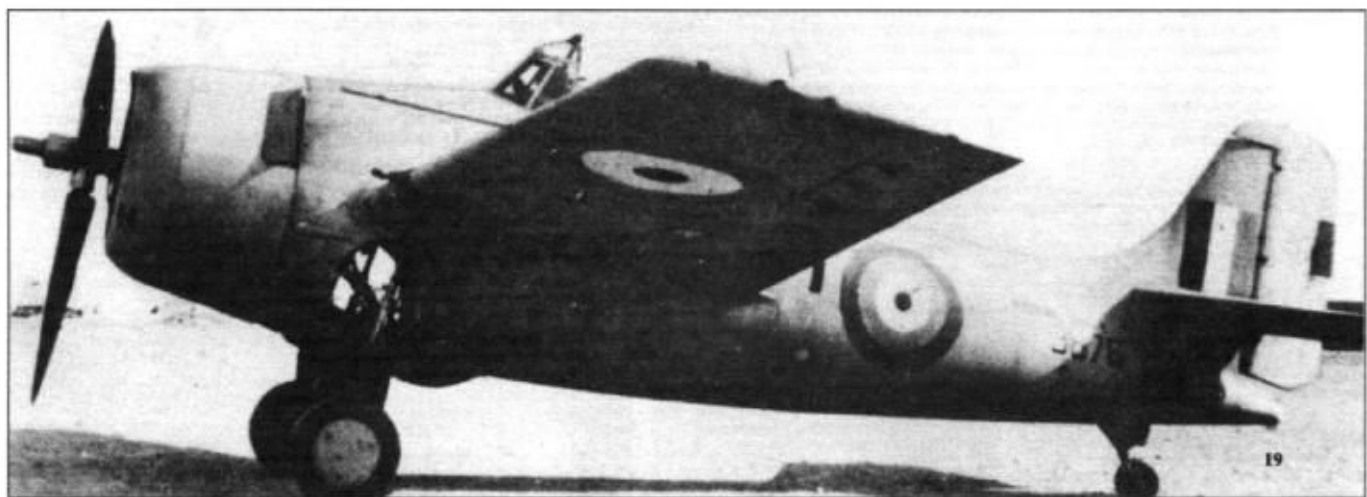
два 7.62-мм пулемета

**G-36A/Martlet I**



винт Гамильтон  
Стандарт

борту авианосца «Yorktown». Первые отзывы пилотов не отличались энтузиазмом. Главная претензия касалась вооружения самолета. Пара дополнительных пулеметов привела к тому, что боекомплект сократился с 450 до 240 выстрелов на ствол. Вмесо 1800 патронов самолет нес 1440. Хотя мощность залпа возросла, но его продолжительность сократилась на 5 сек. Для опытного пилота это вполне могло означать потерю одной победы. Кроме того, самолет заметно потяжелел. Гидравлический привод системы складывания крыльев весил 400 фунтов (около 180 кг). Еще 300 фунтов (около 140 кг) добавляло дополнительное бронирование кабины. Плюс к этому масса двух пулеметов. Все это привело к падению и без того не слишком впечатляющей скороподъемности и ухудшению маневренности. В течение семи месяцев прототип XF4F-4 проходил интенсивные испытания в составе различных частей. Наконец, в декабре 1941 года его передали в эскадрилью VF-3, базировавшуюся в Сан-Диего, с целью провести итоговые испытания. Начало войны спугало планы. Репорт составили поспешно, и уже 11 декабря 1941 года он поступил в Бюро Аэронавтики. Повторные итоговые испытания провели в составе эскадрильи VF-3 6 и 7 января 1942 года на борту авианосца «Saratoga». По результатам испытаний и в условиях начавшейся войны самолет приняли на вооружение, но без гидравлического привода системы складывания крыльев. Ручной механизм складывания крыльев требовал некоторой доработки. В частности, следовало установить складной коленчатый вал, облегчавший складывание крыльев. Вал имелся для каждого крыла, его хранили в футляре, расположенном вдоль передней кромки крыла.



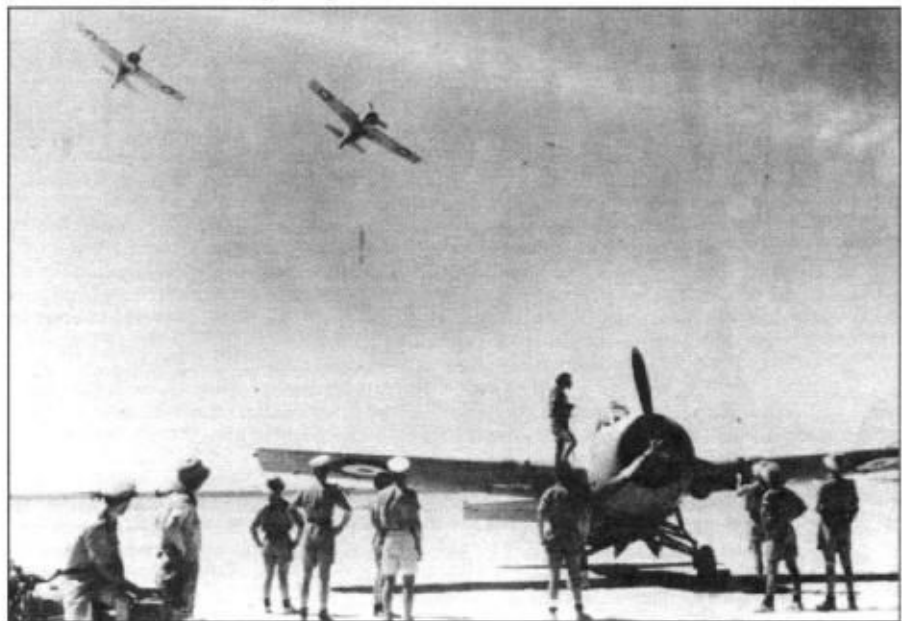
*«Мартлет» Mk III одной из истребительной эскадрильи авиации ВМС Великобритании, Западная Пустыня, 1941 г. На фюзеляже сохранился американский серийный номер (BuNo 3676), нанесенный черной краской.*

Первый серийный F4F-4 поступил на вооружение ВМФ США в конце 1941 года. К тому времени - точнее 1 октября 1941 года - самолету официально присвоили собственное имя «Wildcat», под которым самолет и вошел в историю.

Серийные истребители F4F-4 со складывающимися крыльями начали поступать в эскадрильи морской авиации в конце апреля - начале мая 1942 года. Старые F4F-3 продолжали использоваться наряду с ними. Штаты эскадрильи увеличили с 18 до 27 машин. Ежемесячно фирма «Grumman» выпускала порядка 190 истребителей.

Со временем пилоты привыкли к F4F-4. Кроме того, выяснилось, что эта модификация отличается повышенной живучестью, что особенно проявилось в ходе кровопролитных сражений за Гуадалканал.

Еще перед войной велись работы по созданию дальнего палубного разведчика. Самолет не должен был нести оружие, его главной защитой была скорость, позволявшая уходить от преследования. Проще и быстрее всего было сделать такой самолет на базе палубного истребителя. В середине 1941 года фирма «Grumman» предложила создать разведчик на базе F4F-4. Заводское обозначение проекта было G-52. Военные моряки самолет одобрили, и началась работа над машиной, обозначенной как F4F-7. Полностью изменили конструкцию крыла, которое уже не складывалось и не несло вооружения. На освобожденном месте разместили топливные баки суммарным объемом 2101 л (555 галлонов США). Всего самолет брал на борт 2593 литра (685 галлонов) бензина. Модифицировали фонарь кабины, заменив плоское лобовое бронестекло выпуклым обтекателем из плексигласа. За креслом пилота в том отсеке, где на серийном F4F-4 можно было установить дополнительный топливный бак, смонтировали фотокамеру. Несмотря на то, что с самолета сняли все вооружение и часть бронирования, его взлетная масса при полной заправке



*Самолеты «Мартлет» Mk III из 805-й эскадрильи возвращаются на североафриканский аэродром после выполнения задания на боевое патрулирование. Самолеты сверху окрашены в «средне-каштановый» цвет, низ - лазурно-голубой. «Мартлеты» из 805-й эскадрильи летали, главным образом, на штурмовку позиций итальянских и немецких войск.*



*Второй серийный истребитель F4F-4 (BuNo 4059) на заводском аэродроме в Беттсфидже. От предыдущей модификации F4F-4 отличали складывающиеся плоскости крыла, шесть крыльевых пулеметов, модернизированный капот двигателя и ПВД нового типа.*



Последней серийной моделью «Уайлдкэт» стала модификация F4F-4 со складывающимися вдоль фюзеляжа плоскостями крыла. Прототип проходил испытания в составе эскадрильи VF-42 в Норфолке летом 1941 г.



В 1942 г. самолеты F4F-4 летали в броской раскраске, на снимке - F4F-4 раннего выпуска. После первых воздушных боев на Тихом океане многие пилоты отмечали высокую вероятность ошибки в национальной принадлежности самолета: красный круг на фоне белой звезды легко было спутать с японским «хиномару». В мае 1942 г. появился приказ, предписывающий закрасить красные круги на опознавательных знаках всех палубных самолетов американского флота.



топливом возросла до 4685 кг. В результате летные качества самолета были хуже, чем у серийного истребителя до тех пор, пока самолет не опорожнял баки в крыльях. Кроме того, с полным запасом топлива самолет не мог сесть на палубу, поэтому имелась система аварийного сброса топлива. Этой же системой пилот мог воспользоваться в случае нападения истребителей противника. Сливное отверстие в виде двойного патрубка находилось в задней части фюзеляжа, в районе крюка аэрофинишера. Полный запас топлива позволял самолету держаться в воздухе 25 часов! Расчетная дальность полета составляла 3700 миль (около 6000 км). Чтобы облегчить задачу летчика, машину оснастили автопилотом Sperry Mark IV.

Прототип разведчика облетал 30 декабря 1941 года испытатель фирмы Селден А. Конверс. После короткой программы заводских испытаний, 13 января 1942 года самолет передали в Анакостию. Квалификационные испытания прошли успешно, и ВМФ США заказал партию из ста таких машин. Однако удалось выпустить всего 21 самолет (с/н 5263...5283). Передача машин заказчику растянулась почти на весь 1942 год: от 13 января до 18 декабря. Остальные машины серии предполагалось завершить сначала как гидросамолеты F4F-3S, а затем как стандартные F4F-3, предназначенные для учебных целей. Боевая ценность разведчика оказалась сомнительной. Лишенный бронирования и вооружения самолет не годился для другой роли. Выдерживать сутки в одиночку, запертым в тесной кабине, мог не каждый пилот. В результате от дальних одноместных разведчиков отказались.

Самолет поставил неофициальный рекорд беспосадочного перелета. 2-й лейтенант Энди Джексон за 11 часов перелетел на таком самолете из Нью-Йорка в Лос-Анджелес.

Следующая модификация F4F-3 имела заводское обозначение G-53. С фирмой был заключен контракт № 75736 на переделку серийного F4F-3 (5262). Переделка заключалась в том, что самолет оснащался дуплексными закрылками, имевшими протяженность вдоль всей задней кромки крыла. Внутренний сегмент закрылков представлял собой штатные закрылки с пневмоприводом, тогда как наружный сегмент закрылков приводился в действие электромотором. Самолет облетали 5 мая 1942 года. Вскоре прототип разбился в результате несимметричного выхода закрылков. От дальнейших

На фюзеляже самолета F4F-4 непосредственно под сдвижной частью фонаря кабины нанесена эмблема эскадрильи VF-41. Весной 1942 г. эскадрилья базировалась на авианосце «Рэйнджер» и принимала участие в воздушных боях над Алжиром в период вторжения союзников в Северную Африку.

работ в этом направлении отказались.

Кому война, кому мать родна. Вот такой «матерью» стала война для самолета F4F-3P - вооруженного фоторазведчика. Это была полевая модификация серийного F4F-3. Переделку самолетов проводили в полевых мастерских. Переделка заключалась в том, что в нижней части фюзеляжа справа устанавливали фотокамеру с 30-дюймовым (762 мм) объективом. Снаружи объектив закрывался шторкой, которая управлялась с места пилота в кабине. Переделке подверглись по меньшей мере десять самолетов: 1849, 1852, 1856, 1865, 1867, 1870, 1871, 1875, 1880 и 1894. Точное число самолетов F4F-3P не известно.

Опыт первого года войны на Тихом океане показал важность воздушного прикрытия десантных операций. Требовался истребитель, способный обходиться без аэродромов и авианосцев. Американцы, вероятно под впечатлением от японского гидросамолета A6M2-N, решили обзавестись похожей машиной. В октябре 1942 года ВМФ США передал корпорации «Edo» в Лонг-Айленде один F4F-3 (№ 4038) с целью создать на его базе гидросамолет. Машине присвоили официальное обозначение F4F-3S, а неофициально назвали «Wildcatfish». Фирма «Edo» специализировалась на производстве поплавков для гидросамолетов и была в этой области монополистом. По своей массе «Wildcat» следовало поставить на два поплавка. С самолета сняли шасси, а колесные ниши закрыли дюралевым листом. Чтобы не нарушать продольной устойчивости самолета, на кон-



*Со сложенными крыльями поперечный габаритный размер F4F-4 составляет всего 14 футов 4 дюйма, в то время как размах крыльев самолета - целых 38 футов. Уменьшение за счет складывания плоскостей крыла стояночных размеров позволило командованию ВМС США увеличить количество истребителей в каждой эскадрильи с 18 до 27 «Уайлдкэтов».*

цах горизонтального стабилизатора добавили дополнительные шайбы. В середине февраля 1943 года самолет был готов и 28 февраля летчик-испытатель фирмы «Grumman» Ф. «Хэнк» Карт облетал самолет. 5 марта самолет прибыл в Анакостию, где его испытали пилоты ВМФ США. Полеты показали недостаточную продольную устойчивость самолета. Чтобы исправить этот недостаток, под

фюзеляжем машины установили дополнительный стабилизатор. 6 июня 1943 года самолет перелетел в Норфолк, где испытывалась устойчивость машины на высокой волне. Испытания показали, что самолет может взлетать при волнении два балла (высота волны 0,6 м). По результатам испытаний было решено переоборудовать 100 F4F-3 в F4F-3S. На фирме «Edo» разместили заказ на 100 комплек-



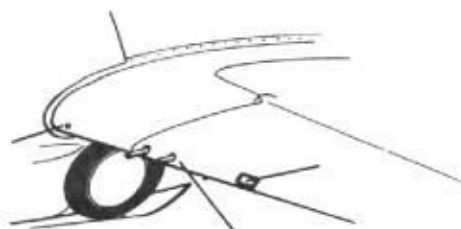
*Оружейники поднимают боекомплект и проверяют пулеметы истребителя F4F-4 раннего выпуска из эскадрильи VF-6, авианосец «Энтерпрайз», 10 апреля 1942 г. Обратите внимание - полосатый руль направления закрыт чехлом.*

Подготовка самолетов к первому за день боевому вылету, авианосец «Энтерпрайз», 15 мая 1942 г. На переднем плане - истребители F4F-4, в «кильватер» выстроены пикирующие бомбардировщики «Даунтлесс».



### F4F-3

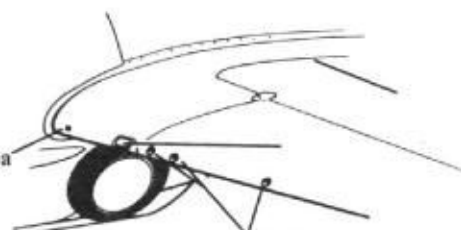
фотокамера



два 7,62-мм пулемета

### F4F-4

фотокамера



три 7,62-мм пулемета

тов поплавков. Позднее, было решено переделать в гидросамолеты машины, из числа аннулированной серии F4F-7. Однако от этого плана отказались. Как показали испытания, самолет с поплавками развивал всего 388 км/ч. Это было даже хуже, чем у японских бомбардировщиков, поэтому боевая ценность гидросамолета оказалась сомнительной. Кроме того, американцы разработали стратегию, которая предусматривала высадку на острова, уже имеющие аэродромы или на острова, где аэродром можно было построить. Батальоны аэродромного строительства («Seabees») отладили технологию строительства аэродромов до такой степени, что для организации аэродрома требовалось всего несколько дней. Поэтому от выпуска F4F-3S отказались. Самолеты достроили как стандартные F4F-3 и передали их в распоряжение Naval Training Command.

Кампания на Соломоновых островах потребовала увеличить дальность полета F4F. Увеличить дальность полета решили нетрадиционным способом. Для экспериментов выделили два истребителя. Аварийная посадка F4F-3 из эскадрильи VF-41 на палубу авианосца «Рэнджер», июнь 1942 г. Стойки шасси подломилась, самолет выскочет из палубы искры нижней частью фюзеляжа. Летчик только что выпрыгнул из кабины.





ля «Wildcat», которых пилотировали У.Х. МакКлер и Р.У. Дьюбо. Сначала истребители пытались буксировать самолетом Douglas DB-1 (морской вариант штурмовика А-20 «Навос»). Одиночный «Wildcat» летел на буксире на высоте 2700 м со скоростью 240 км/ч. 6 мая 1942 года предприняли попытку буксировки бомбардировщиком В-17 сразу двух истребителей в течении восьми часов. Теоретически, такая возможность была показана. Но требовалось разработать соответствующее буксировочное оборудование как для буксира-бомбардировщика, так и для буксируемых истребителей. Для истребителя требовался Y-образный буксир. Имелась возможность крепить простой буксирный трос асимметрично, но при этом пилоту приходилось компенсировать перекос рулем направления.

Во второй половине 1942 года - во время боев за Гуадалканал - в эскадрилье VF-6 стали подвешивать под фюзеляж небольшой бак объемом 42 галлона (159 л). Из-за малого клиренса самолета большего размера бак подвесить было невозможно. Делом заинтересовалось Бюро Аэронавтики, которое поручило фирме «Grumman» модифицировать топливную систему самолета так, чтобы иметь возможность подвешивать под крыльями два бака. Это задание выполнил инженер Карл Андерсон. В разработанном им проекте под крыльями подвешивались два бака объемом по 58 галлонов (220 л). Баки подвешивались к консолям крыльев. В месте подвески крыло следовало усилить, оснастить замком и самозакрывающимся клапаном. Вся система, включая топливные баки, утяжеляла самолет на 750 фунтов (340 кг). После сброса баков летные качества самолета становились паспортными. Доработанные таким образом самолеты начали поступать в боевые части в конце января 1943 года. Подвесные баки заметно увеличивали радиус действия самолета, позволяя истребителям появляться там, где японцы совсем не ожидали их увидеть.

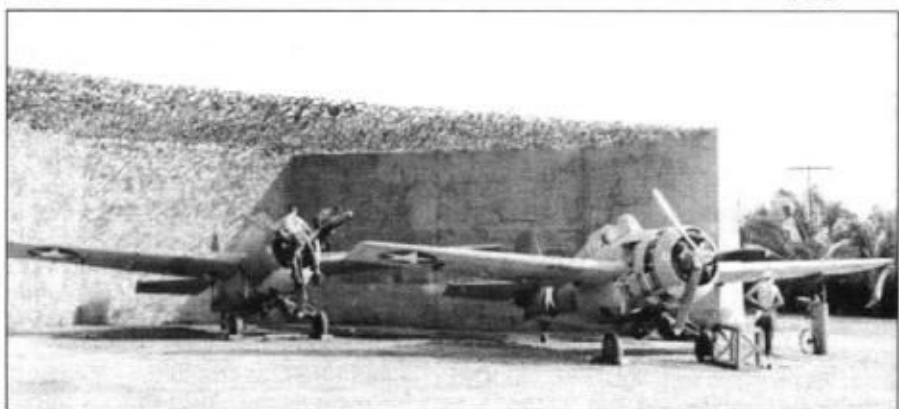
Грумман предложил еще одну модификацию: F4F-4A с двигателем Pratt & Whitney R-1830-90, то есть тем же, что и на F4F-3A, но оснащенным двухскоростным двухступенчатым наддувом. ВМФ США не заинтересовалось этим предложением.

Экспериментально один F4F-4 был оснащен крылом с размахом увеличенным до 12,81 м. Цель этого эксперимента нам не известна.

Другой любопытной модификацией истребителя, был экземпляр, оснащенный так называемыми «предохранителями». У самолета специально ослабили крепления оконцовок крыла, предполагая, что они будут обламываться при чрезмерных перегрузках (например, при выходе из пикирования), поглощая часть энергии и предохраняя тем самым от разрушения остальные несущие элементы планера. У самолета уменьшили



*Поврежденный «Уайлдкэт» эскадрильи VMF-221 морской пехоты послужил источником запасных частей для других самолетов данного типа, Мидуэй, июнь 1942 г. Самолет пострадал в ходе первого налета японцев на Мидуэй, тогда было уничтожено 15 истребителей F2A-3 и F4F-3. Уцелело всего два «Уайлдкэта» и несколько «Буффало».*



*Рутинное техническое обслуживание пары F4F-4, авиабаза авиации корпуса морской пехоты Ива, Гавайи, июнь 1942 г.*



*Этот F4F-4 из эскадрильи VF-9 совершил аварийную посадку на палубу «Рэнджера» 25 августа 1942 г. Лишь тормозной гак, захвативший тормозной трос удержал самолет от падения в воду.*



*С палубы авианосца «Рэндомер» взлетает F4F, операция «Торч». Под плоскостями крыла самолета подвешены 58-галлоновые топливные баки. В период вторжения в Северную Африку летчикам «Уайлдкэт» пришлось драться с традиционными союзниками - французами; французы летали на истребителях американской постройки Кертисс «Хок-75».*



*Морские ехотницы тушат горящий «Уайлдкэт». «Уайлдкэты» прибыли на Гудалканал 20 августа 1942 г., а вскоре аэродром подвергся налету японской авиации.*



*F4F-4 патрулирует воздушное пространство Гудалканала, 6 апреля 1943 г. Обратите внимание на желтую (на снимке средне-серая) кайму вокруг опознавательных знаков. Такая кайма наносилась вокруг опознавательных знаков самолетов, принимавших участие в операции «Торч» - вторжении в Северную Африку. На борту фюзеляжа перед фонарем кабины видна эмблема в виде головы индейца.*

размах крыла до 10,98 м, а ослабленные крепления оконцовок расположили в 1,07 м от внешней кромки. После отделения оконцовок размах крыла уменьшался до 8,85 м. Испытания прошли успешно, но от дальнейших работ в этом направлении отказались. Слишком велика была вероятность того, что обломится только одна оконцовка, а это могло привести к потере управляемости.

Некоторое число самолетов приспособили для фоторазведки. Эти самолеты, обозначаемые как F4F-4P, переделывались в полевых мастерских по тому же образцу, что и F4F-3P.

До конца 1942 года было выпущено 1169 самолетов F4F-4 всех вариантов.

Англичане пожелали продолжить сотрудничество с фирмой «Grumman». По ленд-лизу Америка передала Великобритании очередную партию в 220 истребителей «Martlet». Англичане присвоили им обозначение «Martlet IV». На американском флоте эти машины были известны как F4F-4B. Машины во многом соответствовали стандарту F4F-4, отличаясь от него двигателем. Экспортные самолеты оснащались девятицилиндровым двигателем GR-1820-G205A-3. Поскольку двигатель имел иные габариты (более короткий при большем диаметре), имелись особенности и в конструкции капота. По сравнению с F4F-4 капот был короче и отличался какой-то округлостью. В нем отсутствовал характерный воздухозаборник наддува. Вместо четырех створок, регулирующих воздушный поток через двигатель, экспортные самолеты с каждого борта имели по одной створке несколько большей ширины. Вместо винта Curtiss Electric с характерными накладками, увеличивающими воздушный поток через двигатель, истребители «Martlet IV» оснащались винтами «Hamilton Standard» без накладок. Двигатель R-1820 не имел тенденции к перегреванию, поэтому дополнительные створки и накладки на лопастях были излишни.

Война на Тихом океане заставила ускорить работу над новыми самолетами. Грумман подписал контракт на создание нового палубного истребителя, получившего известность под названием F6F «Hellcat». Требовалось освободить сборочные цеха для выпуска новых самолетов. Выпуск истребителей F4F «Wildcat» было решено передать корпорации General Motors, которая имела свободные производственные мощности. В начале 1942 года состоялись первые заседания смешанной комиссии, занимавшейся переводом выпуска самолетов «Wildcat» и «Avenger» на заводы General Motors. За одно, фирма «Grumman» передала выпуск и амфибий «Duck» и «Widgeon». В течение нескольких месяцев пять простаивающих заводов General Motors были реорганизованы. Их подчинили новообразованному подразделению концерна - «Eastern Aircraft

Division». С помощью инженеров фирмы «Grumman» на заводе в городе Линден, штат Нью-Йорк начался выпуск истребителей F4F-4 «Wildcat». Первоначально предприятие осуществляло только сборку истребителей из частей, поставляемых фирмой «Grumman», а позднее приступило к полностью самостоятельной работе. Первый «Wildcat», выпущенный под обозначением FM-1, облетали 1 сентября 1942 года. До конца 1942 года удалось выпустить на новом месте всего 21 самолет, но с 1943 года темпы выпуска резко возросли. С июня 1943 года «Grumman» полностью свернул выпуск истребителей F4F. На заводе «General Motors» в конструкцию истребителя внесли единственное, но важное изменение. Самолету вернули прежнее вооружение - четыре 12,7-мм пулемета в крыльях с боекомплектом 450 выстрелов на ствол. Такое вооружение появилось уже на одиннадцатом FM-1. В полевых мастерских перед этим часто модифицировали шеститочечное вооружение следующим образом: два внешних пулемета отделили от общего спускового механизма. Бой самолет вел четырьмя пулеметами, а два пулемета с минимальным боекомплектом оставались «про запас» на обратную дорогу.

Всего корпорация «General Motors» выпустила 909 истребителей FM-1.

Из этого числа 312 самолетов по ленд-лизу передали Великобритании, где им присвоили обозначение «Martlet V». Самолеты получили серийные номера JV325...JV636. Они были полностью идентичны американским FM-1. Англичане, правда, были не против шести пулеметов, но по соображениям унификации на экспортных машинах оставили четыре пулемета. Англичане получили 311 самолетов, в том числе два еще до конца 1942 года. Еще один самолет разбился во время пробного полета.

Казалось, что с появлением новейших истребителей F4U «Corsair» и F6F «Hellcat» эра «Диких Котов» должна была уйти в прошлое. Однако появление в составе флота США большого количества эскадренных авианосцев дало самолету новый шанс. «Wildcat» был заметно легче и меньше, чем «Corsair» и «Hellcat». В 1942 году Бюро Аэронавтики провело конкурс на новый истребитель для легких эскадренных авианосцев с короткой палубой. Фирма «Grumman» предложила все тот же «Wildcat», облегченный и оснащенный более мощным двигателем. Подписали контракт на сборку двух прототипов XF4F-8, которым присвоили серийные номера 12228 и 12229. Конструкторы фирмы приложили все усилия, чтобы до предела снизить массу машины. На самолете оставили четыре пулемета с боекомплектом 450 выстрелов на ствол. В качестве двигателя выбрали прототип Curtiss (Wright) XR-1820-56 мощностью 972 кВт/1318 л.с. Двигатель оснащался одноступенчатым двухскоростным над-



*«Уайлдкэты» из эскадрильи VF-41 или VF-9, палуба авианосца «Рэнджер» Ведется пристрелка бортовых пулеметов.*



*Линейка истребителей «Уайлдкэт» корпуса морской пехоты, аэродром Гендерсон-Филд, Гуадалканал, 15 ноября 1943 г. Условия базирования на Гуадалканале были примитивными. Между пальмами можно разглядеть натянутые тенты - жилища летчиков.*



*«Уайлдкэты» из эскадрильи VMO-251 корпуса морской пехоты, Эспириту-Санто, Новые Гебриды, 10 апреля 1943 г. На вооружении эскадрильи состояли истребители F4F-3P, F4F-4 и F4F-7.*



*Истребитель F4F-4 корпуса морской пехоты вернулся из боевого вылета, Гуадалканал, декабрь 1942 г. Разбитая коралловая ВПП мало подходила для взлета и посадки палубных истребителей. Пыль забивала фильтры двигателей, камни и осколки кораллов повреждали лопасти воздушных винтов и носки крыльев.*



*Хвостовой гак зацепил тормозной трос, авианосец «Рэйджер», 22 октября 1942 г. Садится F4F-4 из эскадрильи VF-9. Гак окрашен черно-белыми полосами.*



*Истребитель F4F-4 из наблюдательной эскадрильи VGF-28 только что оторвался от палубы авианосца «Чарджер», 10 октября 1942 г.*

дувом, а также был заметно легче при большей мощности. Благодаря использованию кованных головок цилиндров удалось снизить массу двигателя на 230 фунтов (104 кг). Серийный R-1820-56 дал мощность 1009 кВт/1369 л.с. Двигатель агрегатировался с обычным трехлопастным винтом «Hamilton Standard» без накладок на лопастях. Новый двигатель потребовал изменить конструкцию капота. Внешне капот напоминал капот самолета XF4F-5/«Martlet IV». Вместо двух коллекторов выхлопных газов каждый цилиндр оснастили своим выхлопным патрубком, которые собирались в группы по четыре. Две группы выводились на бортах, а две - под днищем. Изменили конструкцию крыльев, оснастив их щелевыми закрылками. В результате общая масса самолета уменьшилась на 530 фунтов (240 кг) по сравнению с серийным F4F-4. Сухая масса обоих прототипов XF4F-8 составляла 2433 кг (5365 фунтов).

Первый прототип облетали 8 ноября 1942 года. Затем машину передали в Анакостию для квалификационных испытаний. Первой дала о себе знать недостаточная продольная устойчивость, вызванная большим крутящим моментом двигателя. Это заставило увеличить высоту киля на втором прототипе на 9 9/16 дюйма (243 мм). Затем выяснилось, что щелевые закрылки менее эффективны, чем применявшиеся прежде закрылки крокодилового типа. Поэтому самолету вернули прежние закрылки. На втором прототипе, который оставался на заводе и использовался для различных экспериментов, маслорадиатор перенесли из-под крыльев под капот двигателя, где стало просторней, благодаря применению одноступенчатого наддува.

Испытания в Анакостии показали, что самолет стал немного быстрее, чем серийный F4F-4, скороподъемность возросла до 950 м/мин, дальность полета увеличилась на 160 км, улучшилась и маневренность самолета. Несмотря на одноступенчатый наддув, вырос и практический потолок самолета с 33700 фт/10272 м до 35600 фт/10850 м. Однако с высотой двигатель стремительно терял мощность. Так, на высоте 18500 фт/5639 м он развивал всего 673 кВт/912 л.с.

Испытания прототипов XF4F-8 завершили в начале 1943 года с положительной оценкой. В начале 1943 года ВМФ США заказал партию из 1265 таких самолетов. Поскольку выпуск истребителей в это время уже передали корпорации «General Motors», в серию самолет пошел под обозначением FM-2. Образцом для серии стал второй прототип XF4F-8 (№ 12229). Фирма «Grumman» передала корпорации «General Motors» всю необходимую документацию. Выпуск новой модификации организовали в Линдене. К осени 1943 года первые FM-2 поступили в части осенью 1943 года. До конца 1943 года удалось выпустить 310

FM-2. В 1944 году ежемесячно выпускалось более 200 самолетов. До конца года число выпущенных истребителей составило 2890 штук. В мае 1945 года собрали последние 60 экземпляров FM-2, после чего выпуск истребителей свернули. Всего было выпущено 7251 истребитель «Wildcat» всех модификаций, в том числе 4777 на предприятиях «Eastern Aircraft Division». Серийные FM-2 немного отличались от прототипа XF4F-8. Вместо винта «Hamilton Standard» использовался винт «Curtiss Electric» без накладок на лопастях. На некоторых машинах стоял двигатель R-1820-56W или -56WA, оснащенный системой впрыска в цилиндры смеси воды с метанолом. Соответственно, на самолетах имелся бак для смеси объемом 117 галлонов США (443 л). Этого количества смеси было достаточно для десятиминутной работы двигателя. Резервный бак на самолетах отсутствовал. Начиная с 2401-го экземпляра (№ 570044) объем бака для смеси увеличили до 126 галлонов (477 л). Кроме того, все FM-2 могли нести под крыльями подвесные 220-литровые баки. Начиная с 3301-го экземпляра (№ 74359) под крыльями устанавливали точечные крепления Mk 5 для подвески шести 127-мм ракет NVAR.

В январе 1944 года в Англии истребителям «Martlet» сменили название на «Wildcat», дополнив его цифрой, указывающей на номер серии.

В начале 1944 года англичане по ленд-лизу получили 370 FM-2, которым присвоили обозначение «Wildcat VI». Доставленные англичанам самолеты ничем не отличались от серийных FM-2.

Конструкторы «Eastern Aircraft Division» пытались продолжить работы по совершенствованию истребителя. На самолет пытались поставить двигатель Wright R-1820-66 с турбонаддувом. Было получено разрешение на постройку трех прототипов, которым присвоили обозначение XF2M-1 и серийные номера 82855...82857. Но в виду очевидного конца войны от дальнейшего совершенствования самолета отказались. Один из незавершенных прототипов позднее передали в NAF в Филадельфии.

И другие экземпляры истребителя использовались для различных экспериментов. Например, несколько самолетов оснащались вспомогательными стартовыми ракетными двигателями (Jet-Assisted Take-Off - JATO). Испытывались различные виды подвесного вооружения. Несколько машин передали фирмам Pratt & Whitney и Curtiss-Wright для испытания на них различных двигателей.

*Погрузка истребителя F4F-4 из эскадрильи VF-41 корабельным краном на авианосец «Рэйнджер», Норфолк, август 1942 г. В кабине сидит человек, который будет управлять тормозами самолета при закатывании его на место на ангарной палубе.*



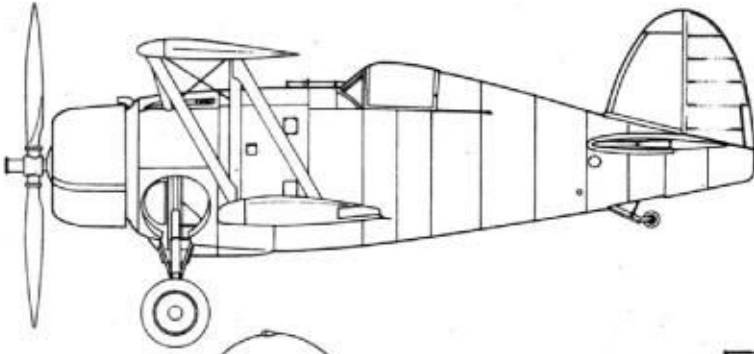
*Палубная команда и летчики застыли в ожидании команды на взлет. Осталось лишь вынуть колодки из-под колес шасси. На снимке хорошо виден съемный бомбодержатель, рассчитанный на подвеску бомбы массой до 100 фунтов.*



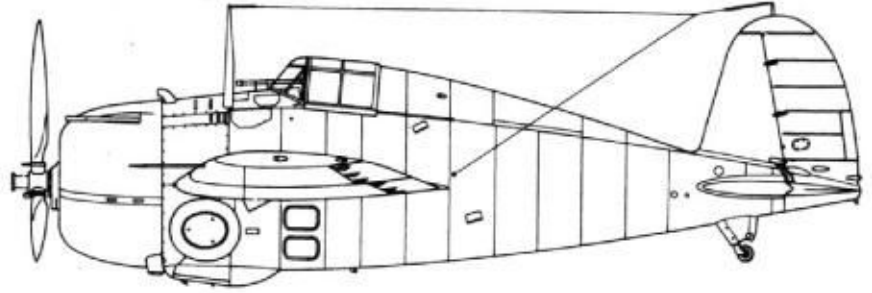
*В августе 1942 г. патрулирование воздушного пространства авианосца «Рэйнджер» несли два звена «Уайлдкэтов» из эскадрильи VF-9.*



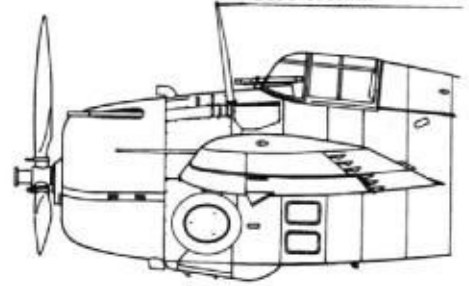
Проект XF4F-1



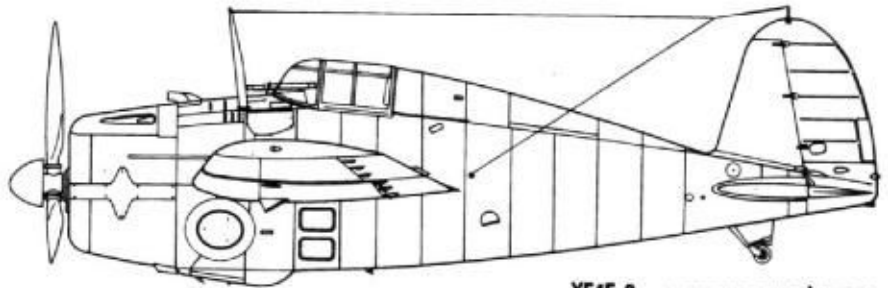
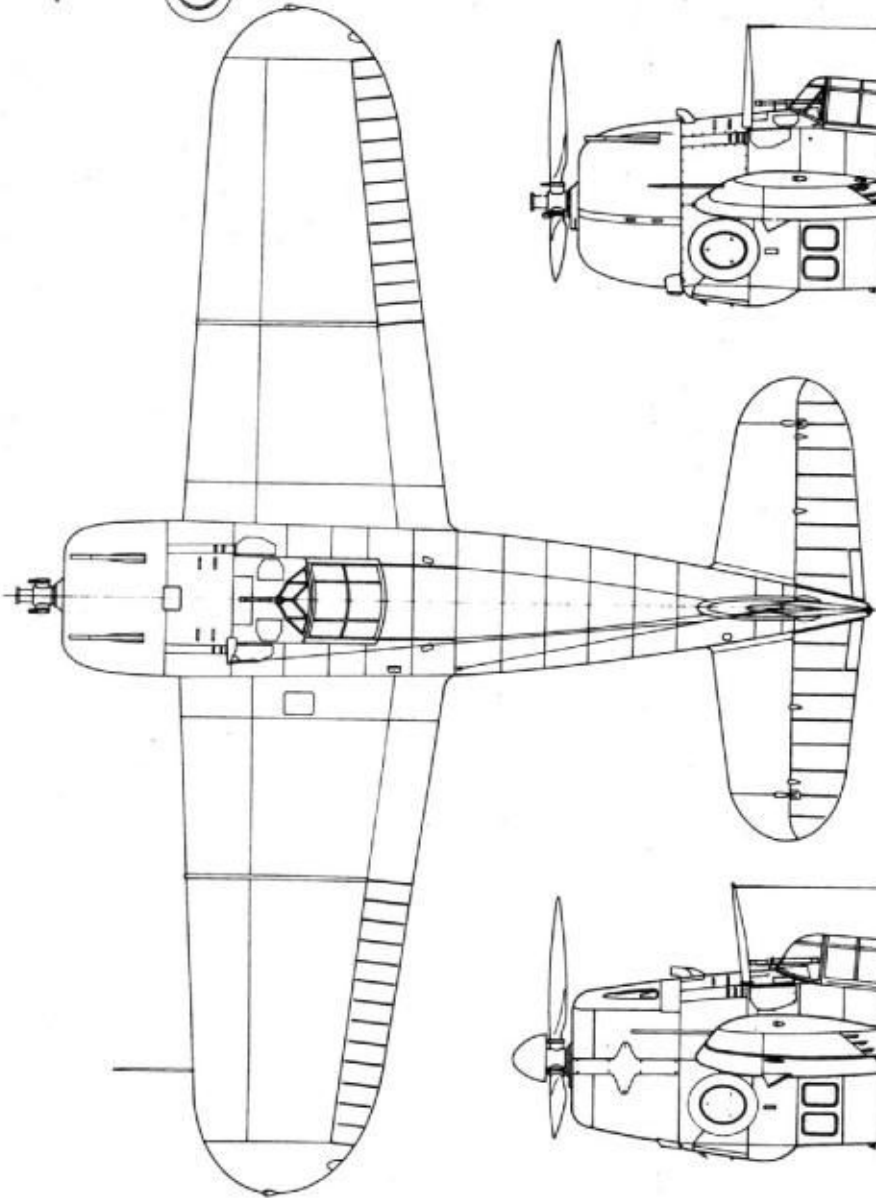
XF4F-2 - первый вариант, 1937 г.



XF4F-2 - поздний вариант лобового стекла

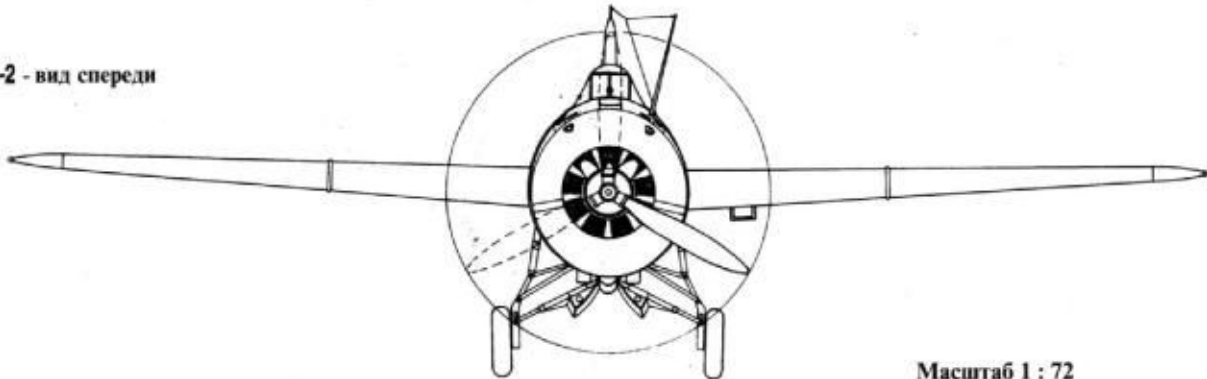


XF4F-2 - вид сверху



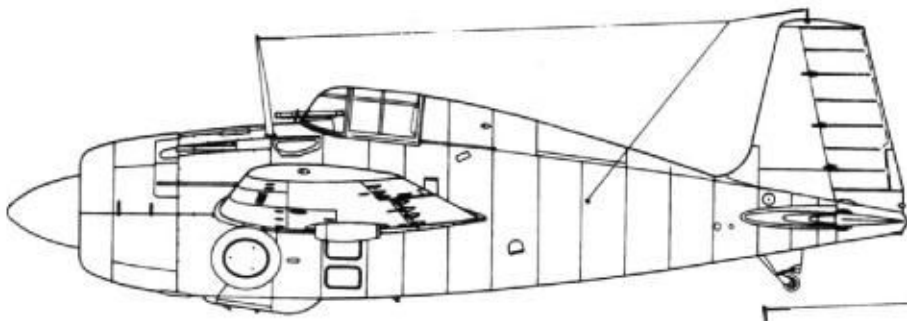
XF4F-2 - самолет в конфигурации 1938 г.

XF4F-2 - вид спереди

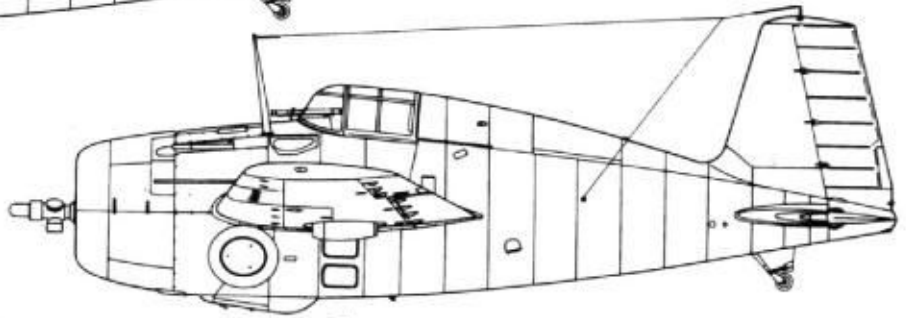


Масштаб 1 : 72

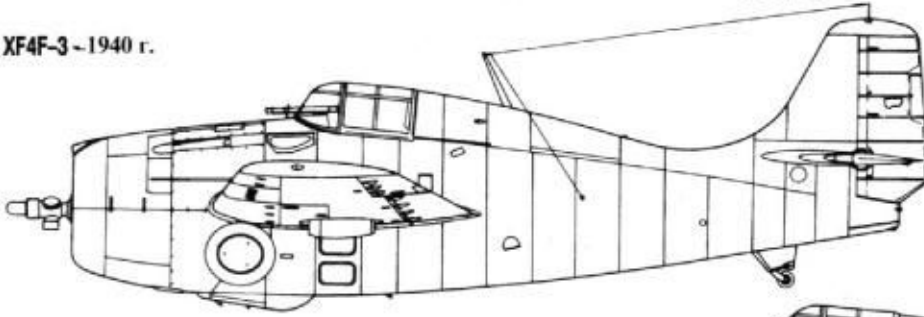
XF4F-3 - вид на начало 1939 г.



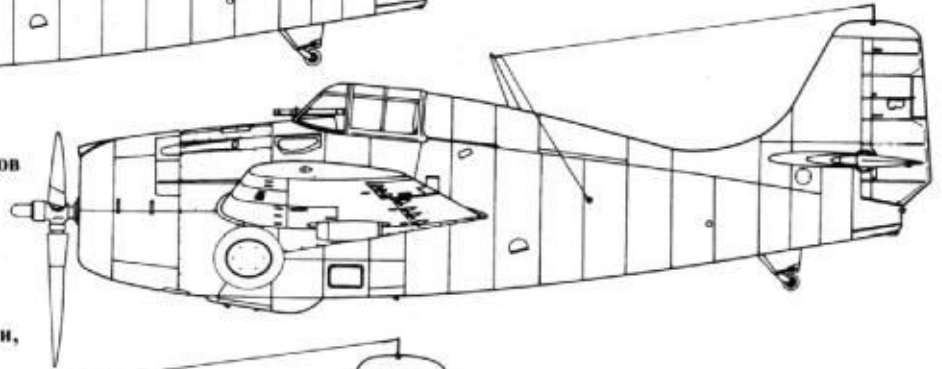
XF4F-3 вид самолета на конец 1939 г.



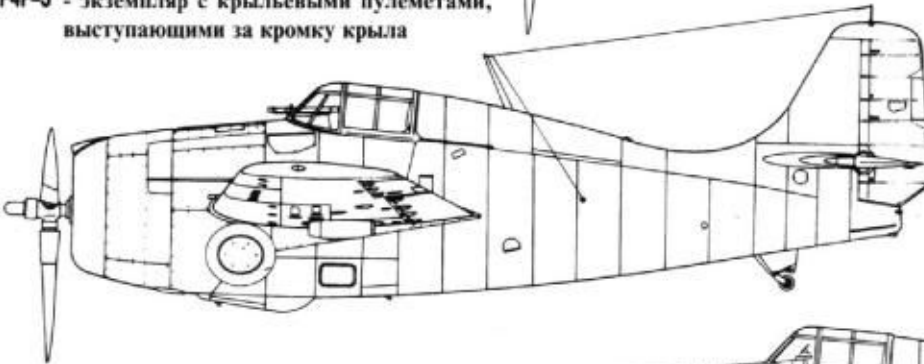
XF4F-3 - 1940 г.



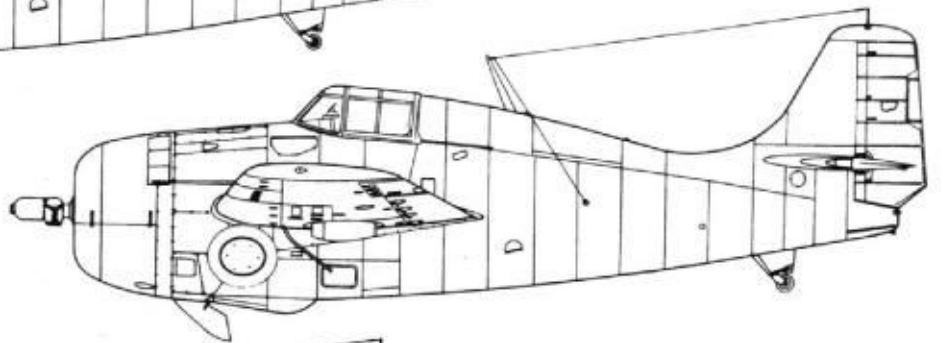
F4F-3 - вид двух первых серийных экземпляров



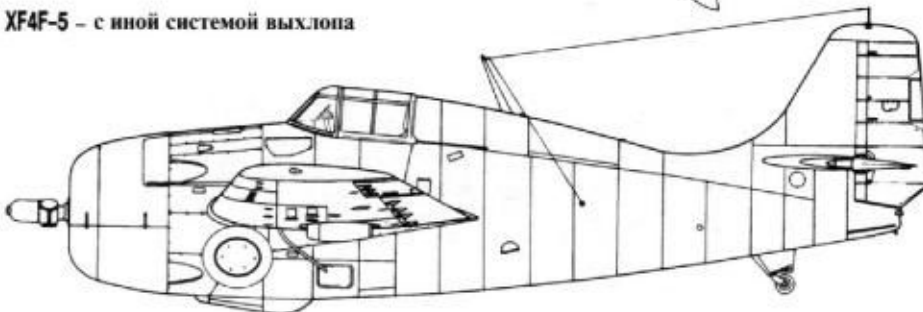
F4F-3 - экземпляр с крыльевыми пулеметами, выступающими за кромку крыла



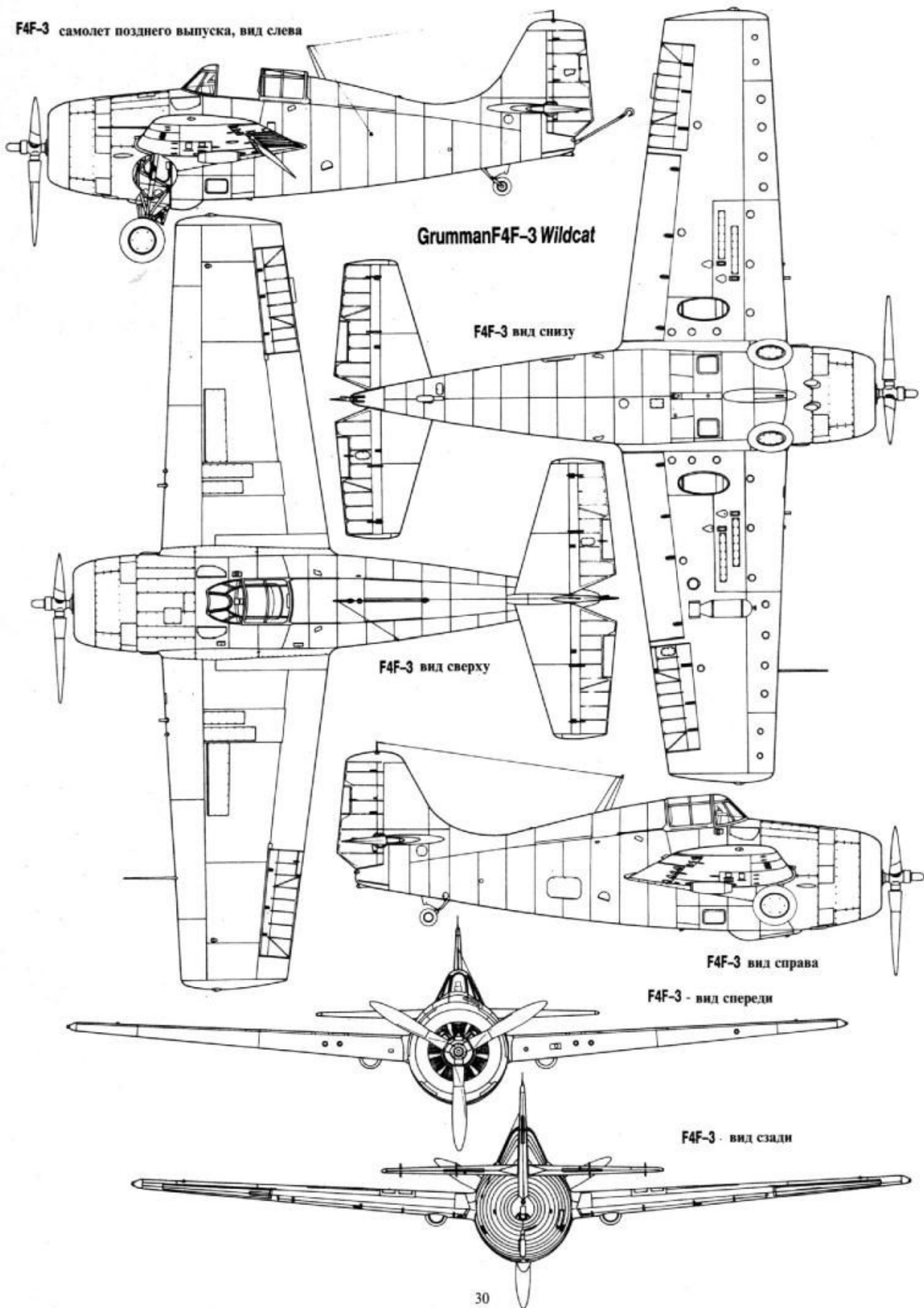
XF4F-5 - с турбонаддувом



XF4F-5 - с иной системой выхлопа

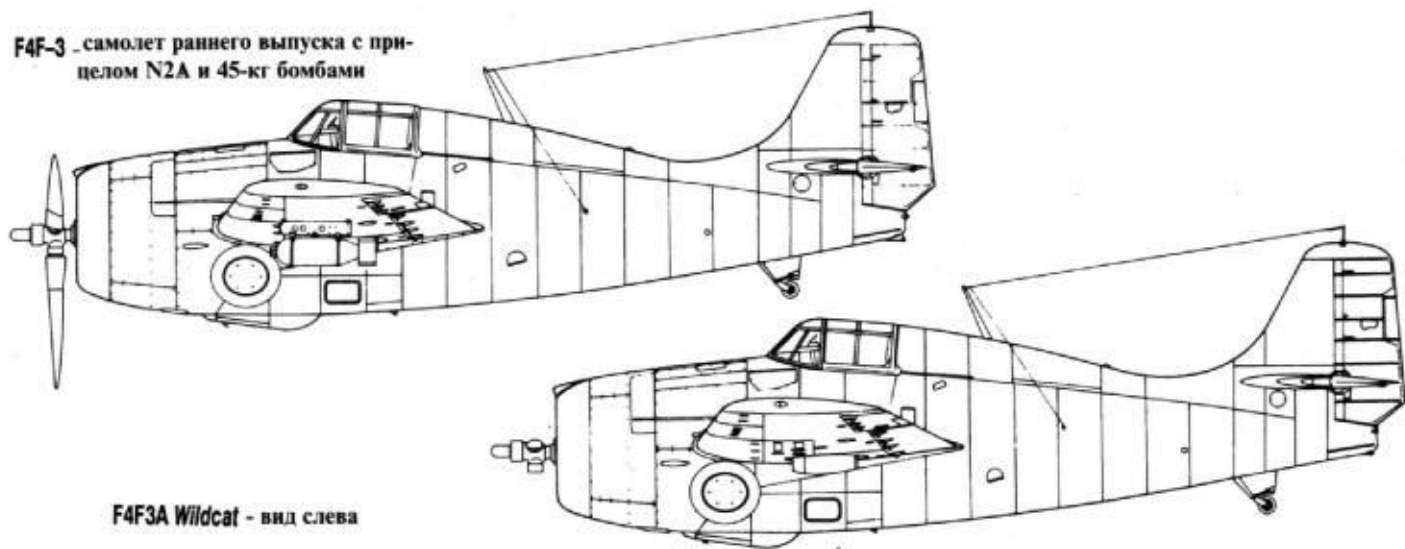


F4F-3 самолет позднего выпуска, вид слева

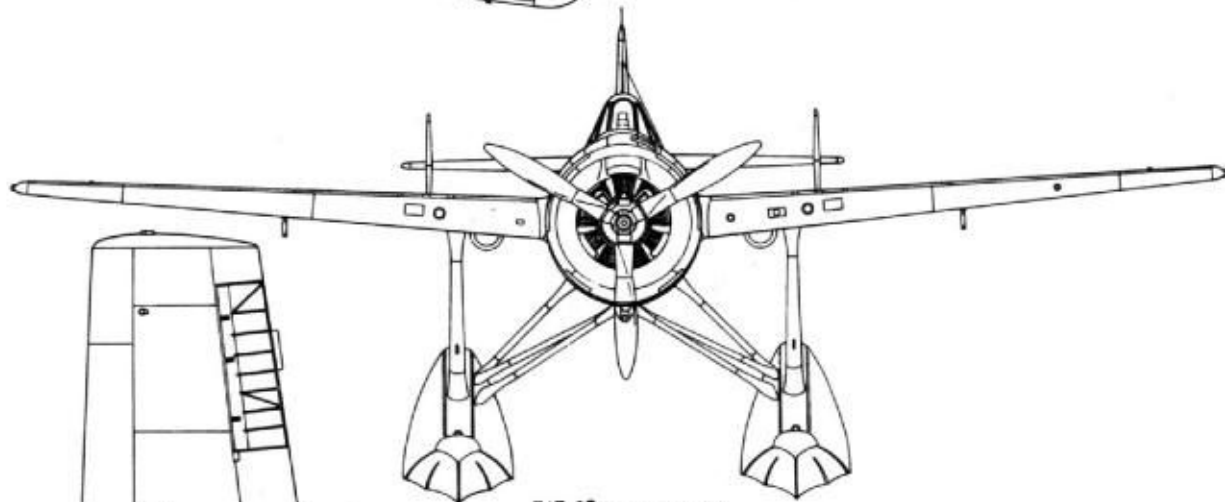




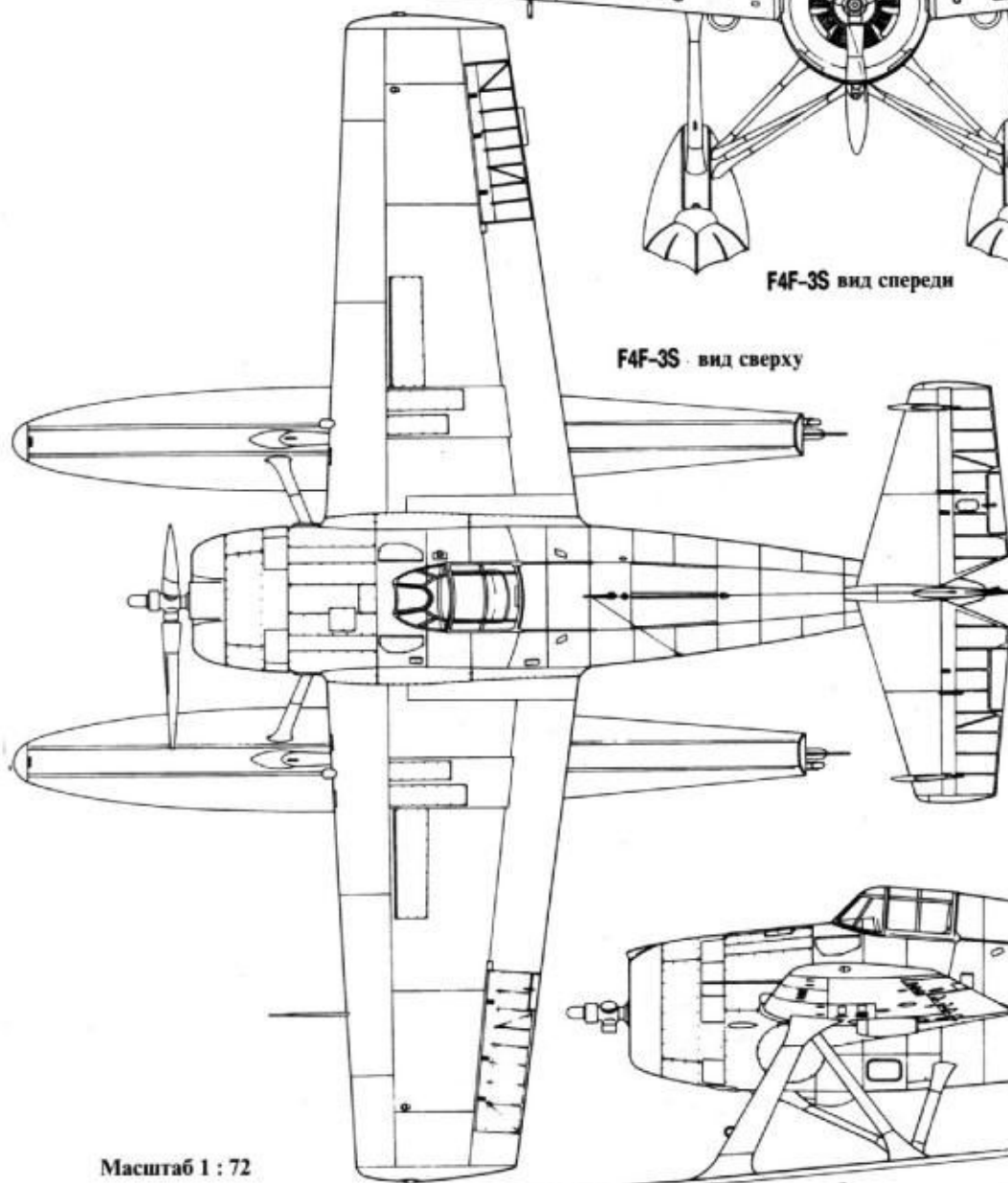
F4F-3 - самолет раннего выпуска с прицелом N2A и 45-кг бомбами



F4F3A Wildcat - вид слева

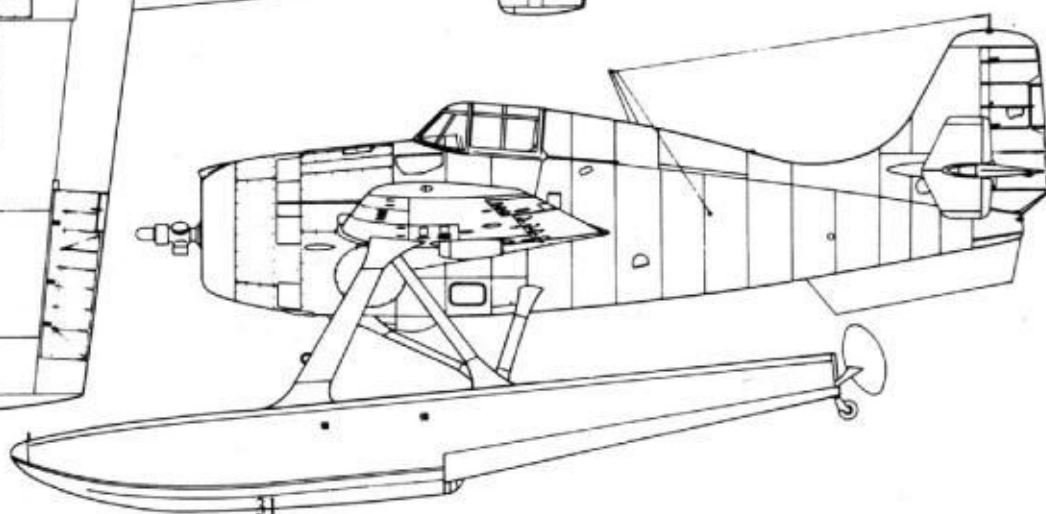


F4F-3S вид спереди



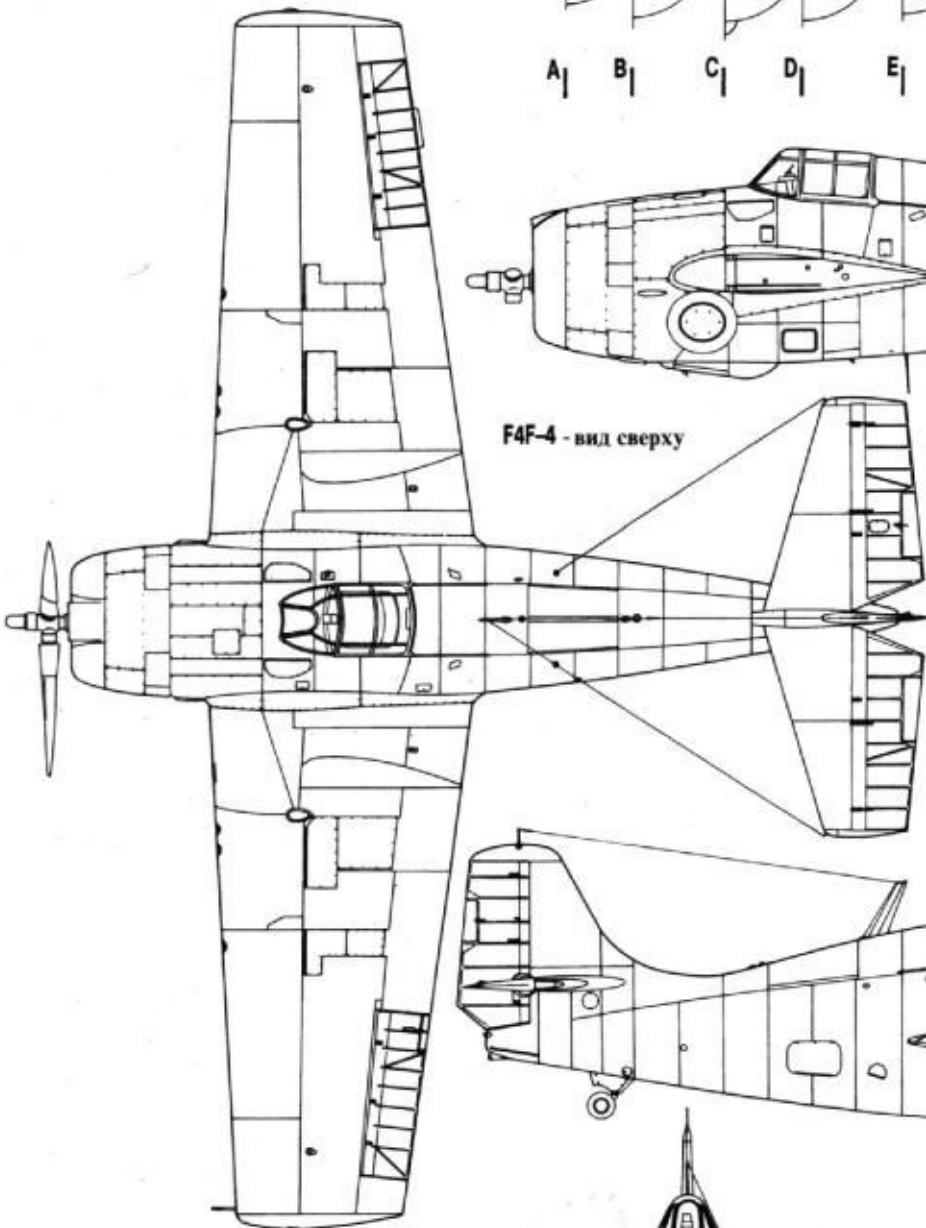
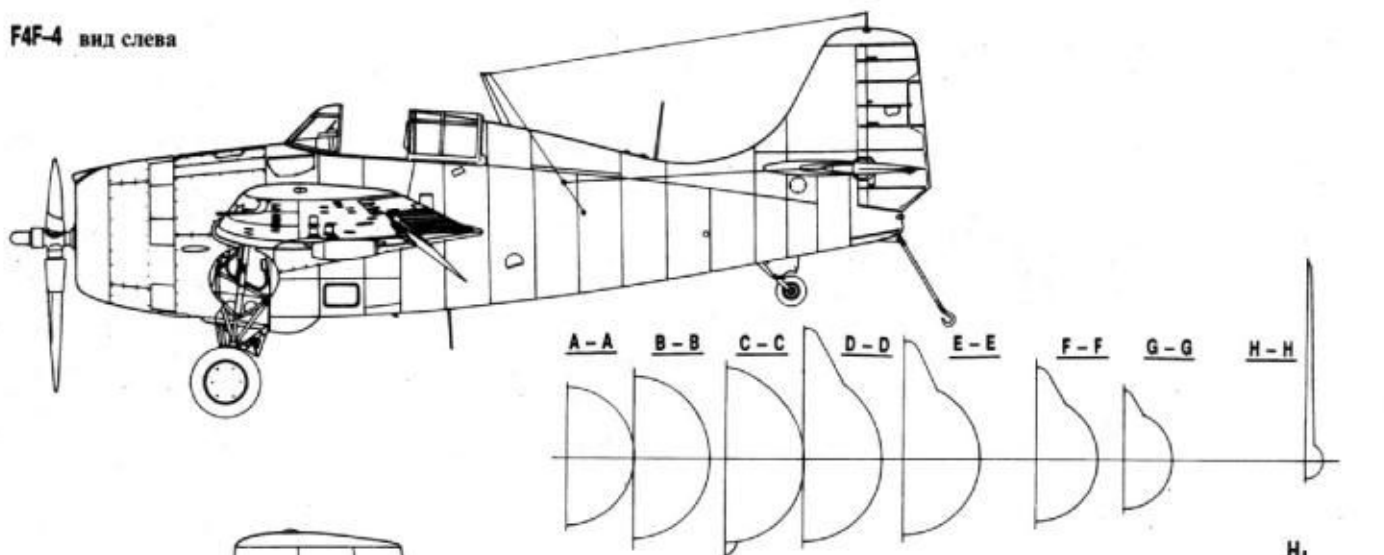
F4F-3S вид сверху

F4F-3S - вид слева

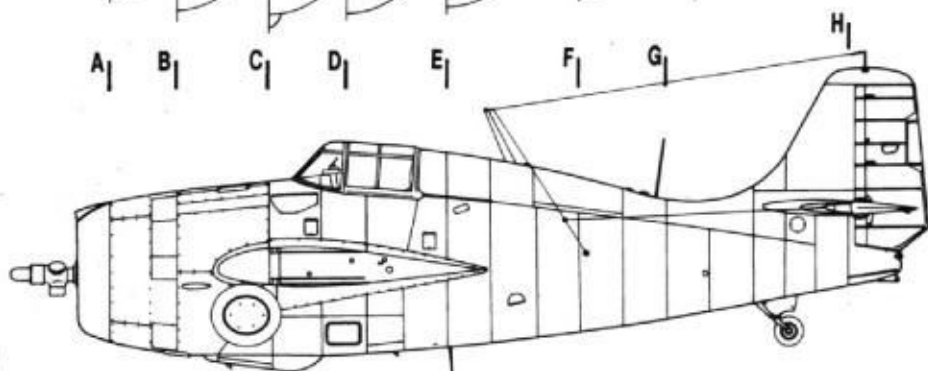


Масштаб 1 : 72

F4F-4 вид слева

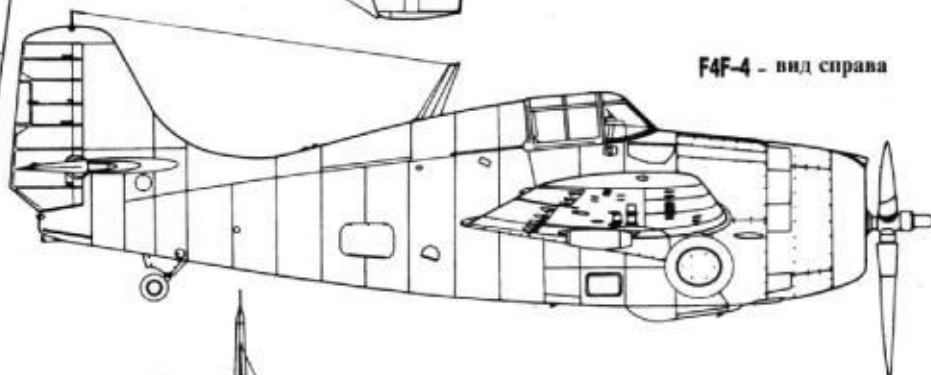


F4F-4 - вид сверху

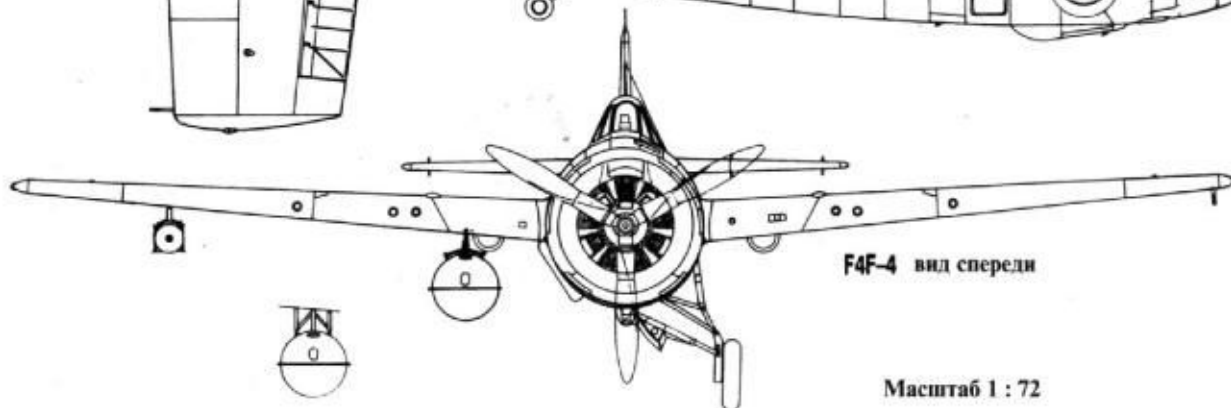


F4F-4 вид слева, крыло демонтировано

Grumman F4F-4 Wildcat



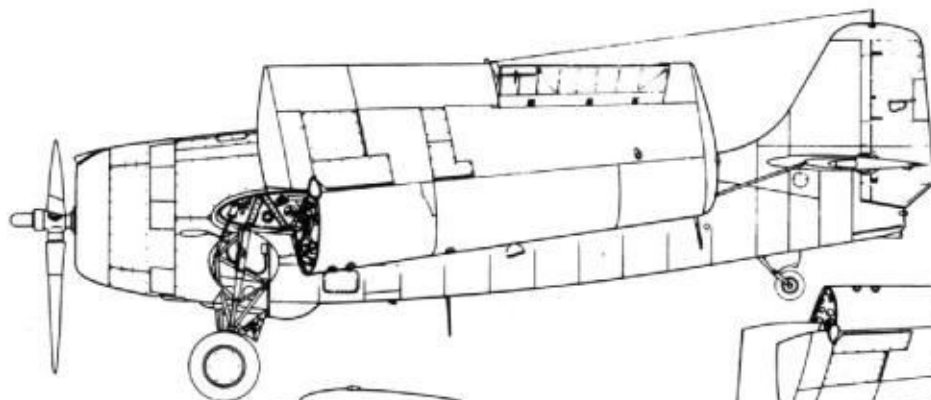
F4F-4 - вид справа



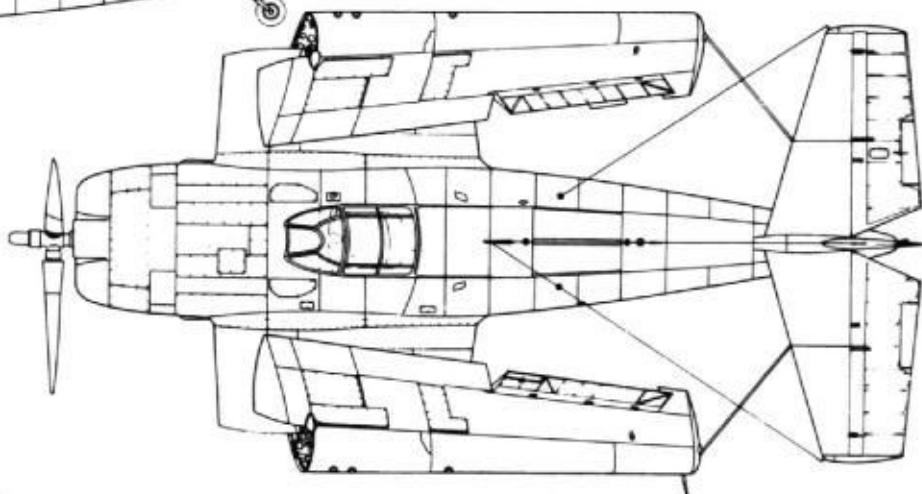
F4F-4 вид спереди

Масштаб 1 : 72

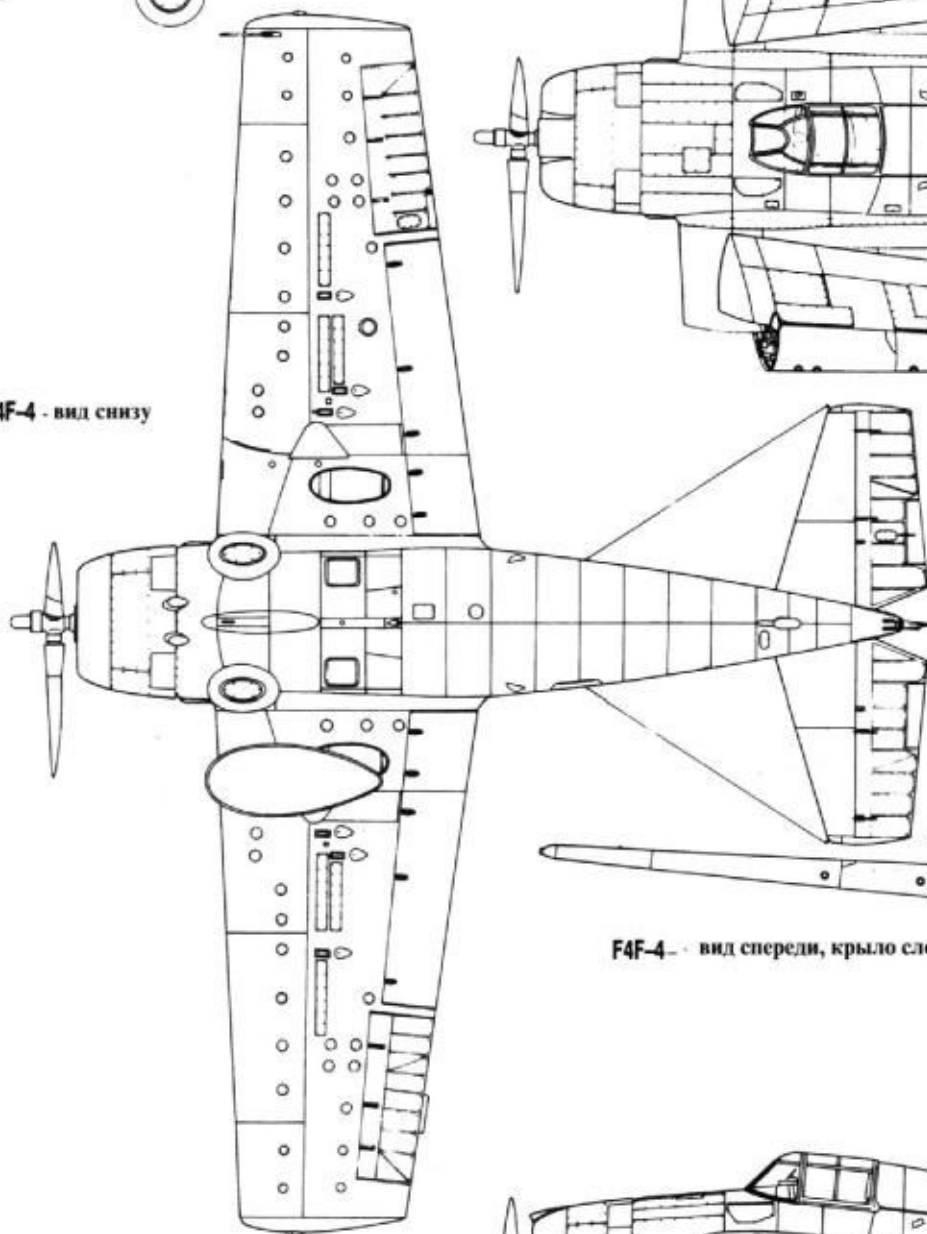
F4F-4 - вид слева, крыло сложено



F4F-4 - вид сверху, крыло сложено

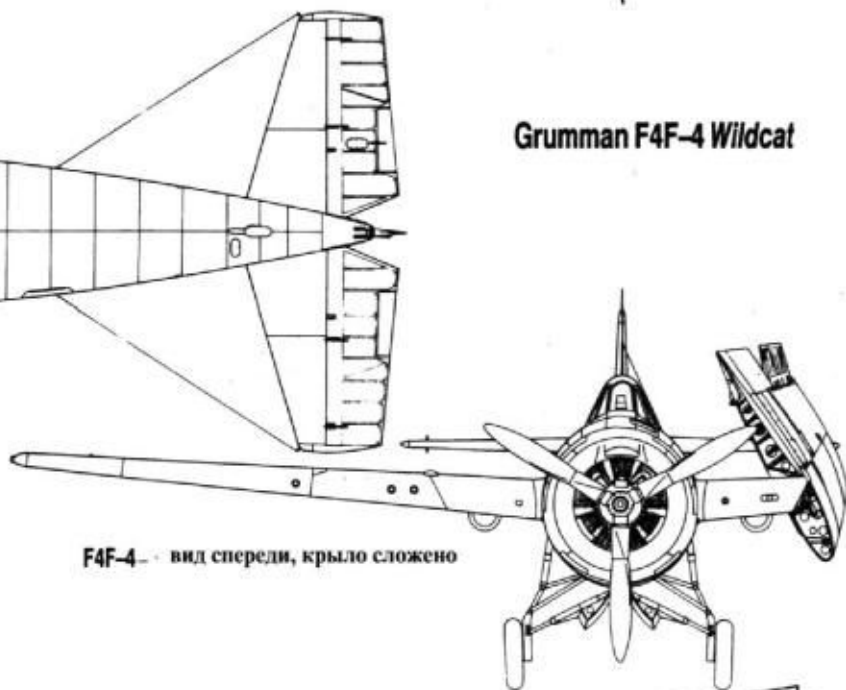


F4F-4 - вид снизу

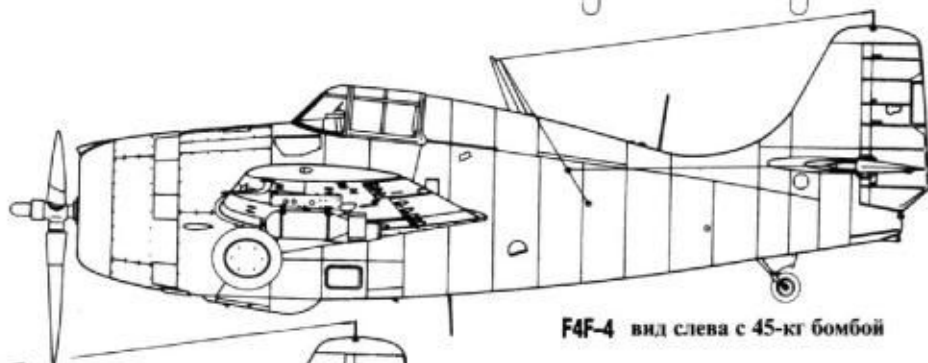


Grumman F4F-4 Wildcat

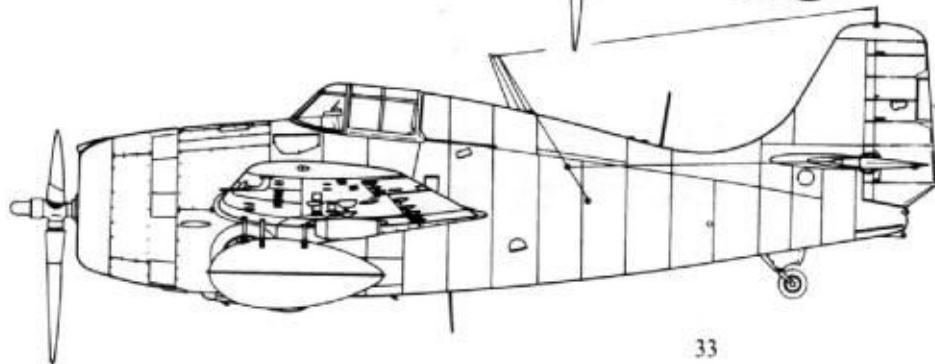
F4F-4 - вид спереди, крыло сложено



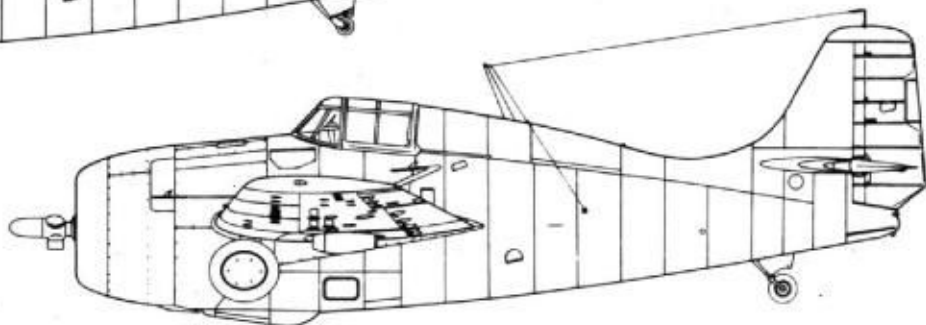
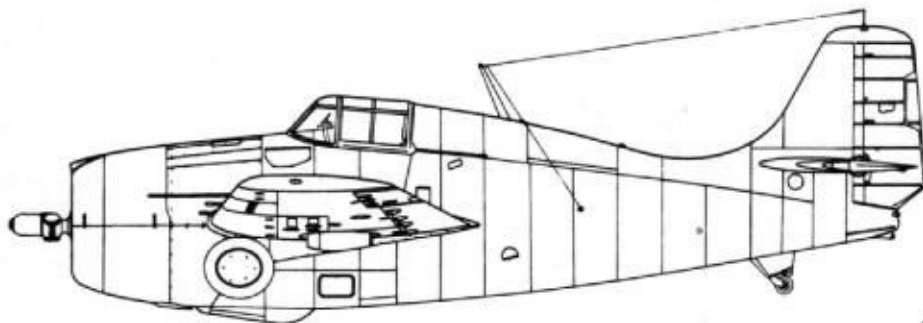
F4F-4 - вид слева с 45-кг бомбой



F4F-4 - вид слева с подвесным баком



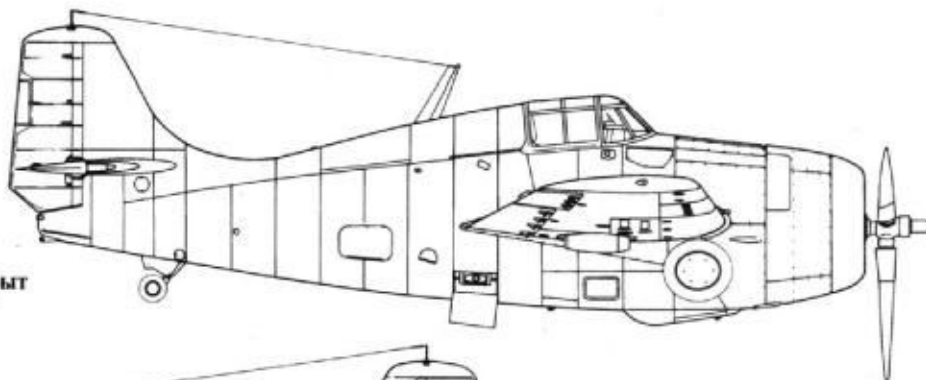
Grumman G-36A - Marlet I



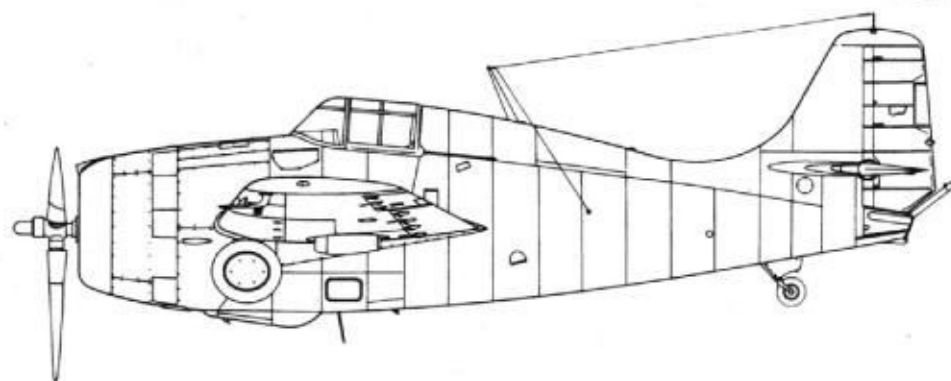
Grumman G-36E - первый Marlet II самолет с двумя трубками Пито, более поздние экземпляры не имели трубок Пито в складываемых частях крыла



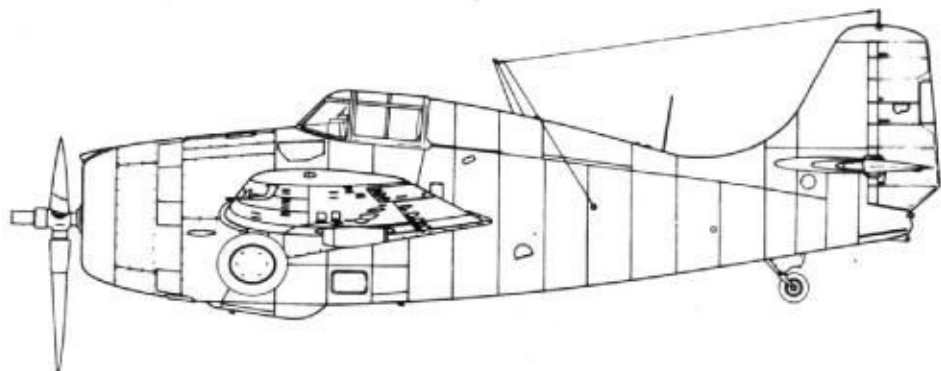
F4F4B - Marlet/Wildcat IV



F4F-3P - вид справа, люк фотоотсека открыт



F4F-7 вид справа, в хвосте находятся патрубки для аварийного слива топлива



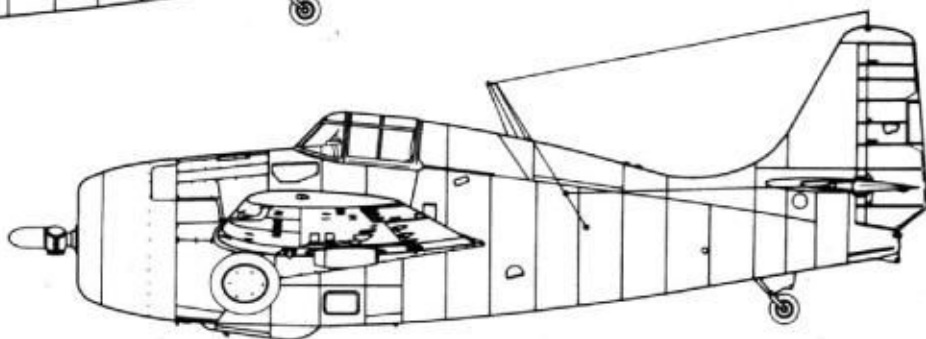
General Motors FM-1 - Marlet/Wildcat V

Масштаб 1 : 72

Grumman XF4F-8 - первый прототип

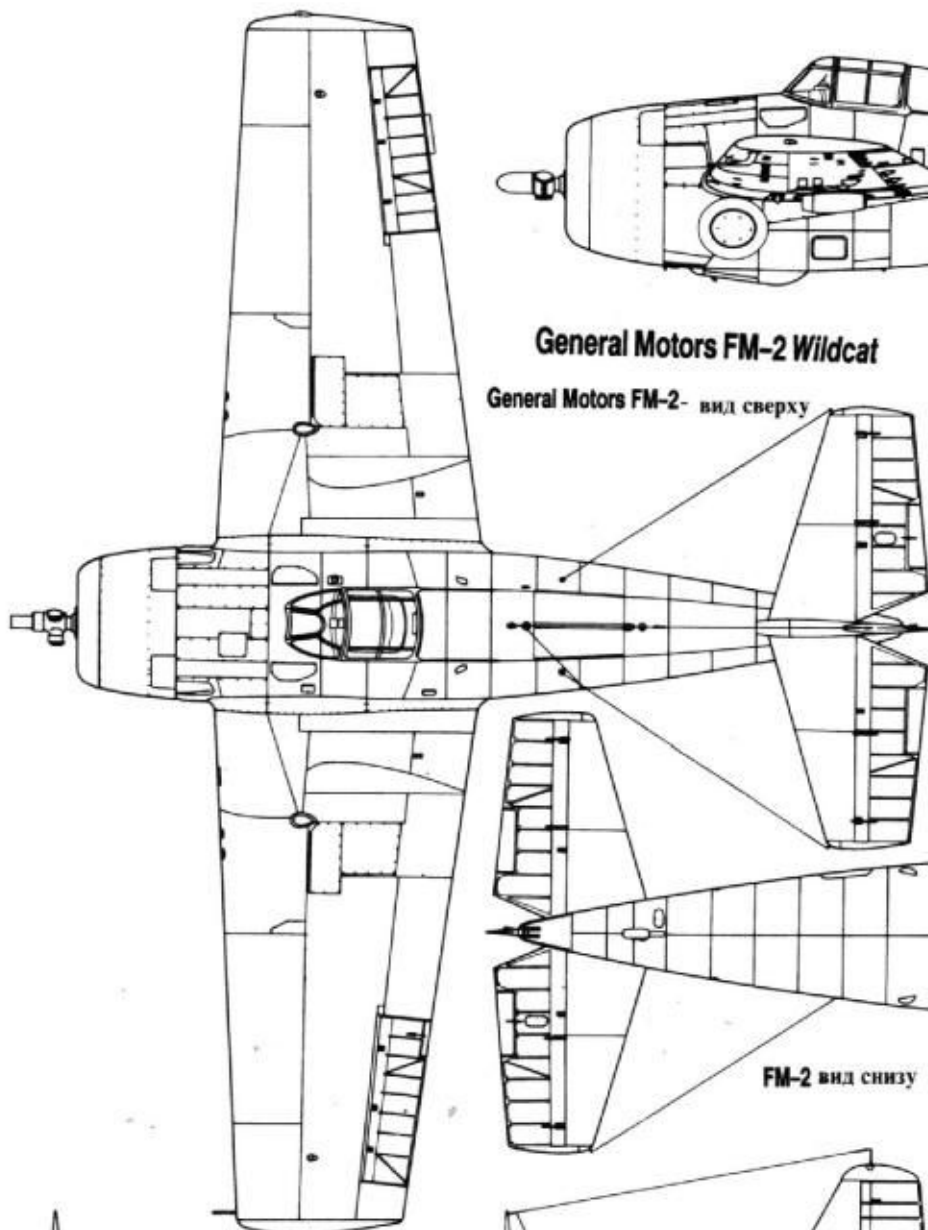


Grumman XF4F-8 - второй прототип

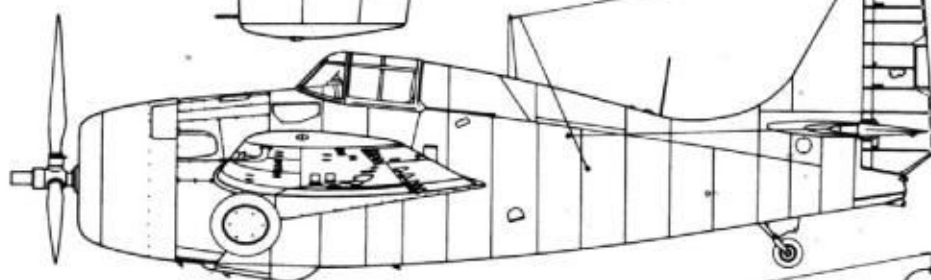
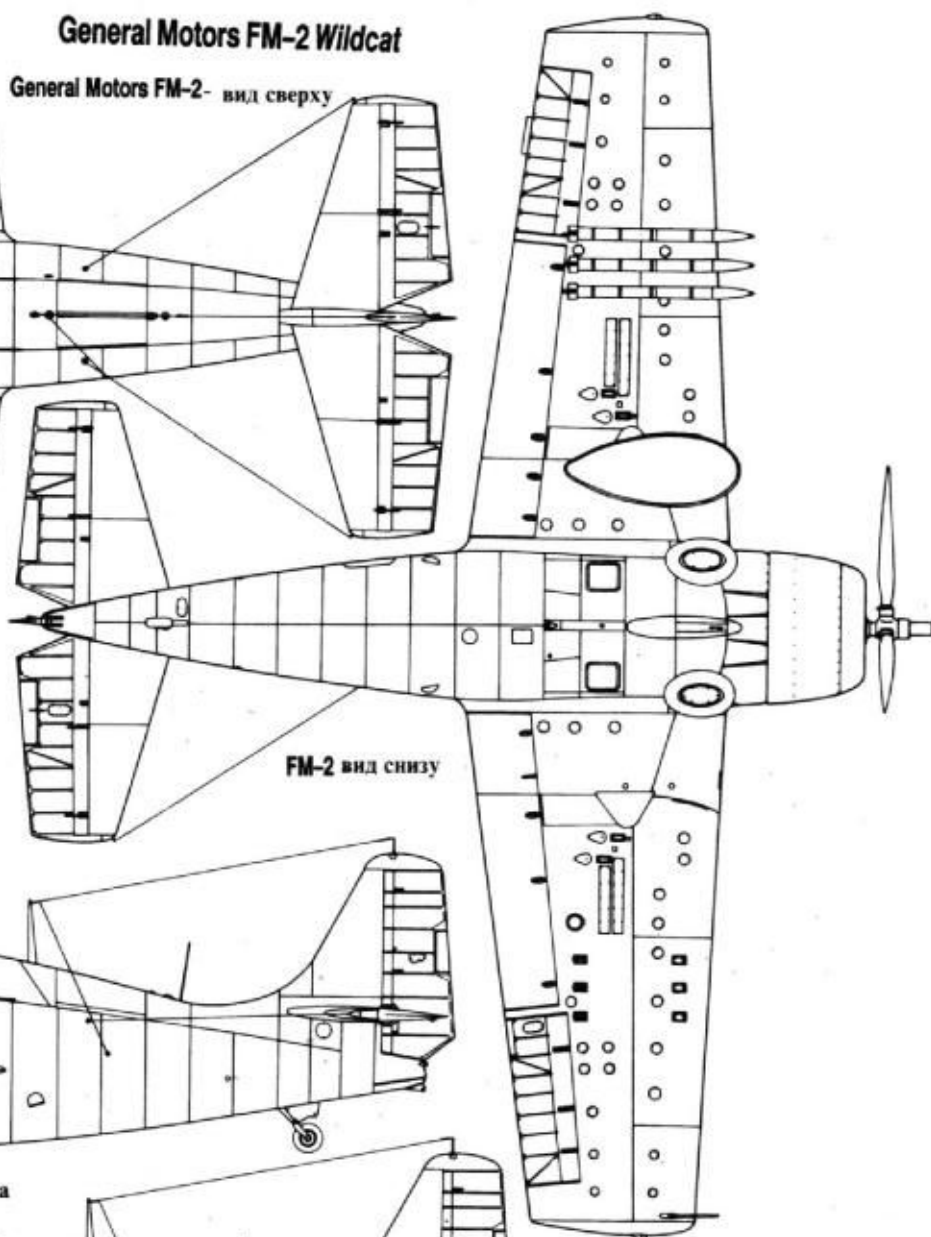


General Motors FM-2 Wildcat

General Motors FM-2- вид сверху



FM-2 вид снизу



FM-2 - раннего выпуска



FM-2 - позднего выпуска



*Перекраска самолета F4F-4 в процессе подготовки самолета к участию в разли War Bond, сентябрь 1942 г. Отверстия под крыльевые пулеметы заделаны, прицел демонтирован. Стойки шасси окрашены в зеленый цвет, на стрелевых «Уайлдкэттах» стойки окрашивались в черный цвет.*

#### **Окраска и обозначения Американские самолеты Окраска**

Прототипы XF4F-2 и XF4F-3 оставались цвета дюрала. Верхнюю сторону крыльев выкрасили желтой краской (Glossy Chrome Yellow или Glossy Orange Yellow - FS 13538), а дорожки на крыльях - черной. Матерчатая обшивка рулей и элеронов была выкрашена серебристой краской. Лопастки винта серебристые, ближе к концам имелись три цветные полосы: синяя, желтая и красная общей шириной 4 дюйма.

Первые серийные F4F-3 также оставались без окраски, лишь серебристой краской покрывали матерчатые элероны и рули. Позднее, зимой 1940/41 г.г. самолеты стали целиком покрывать светло-серой краской (Light Gray - ANA 602, примерное соответствие FS 36440). Эта окраска вводилась директивой BuAer AER-E-25 (OO261) от 30 декабря 1940 года.

28 сентября 1943 года в Army-Navy Aeronautical Bulletin № 157 унифицировались названия красок, применявшихся

*Необычна маркировка истребителя F4F-4 из эскадрильи VGF-29 (авианосец «Сэнти») - индивидуальный номер машины нанесен белой краской. Самолеты эскадрильи VGF осуществляли корректировку артиллерийского огня крейсеров и линкоров при обстреле побережья.*

в армейской и морской авиации. Вводились также и единые цветовые образцы. Позднее, 4 декабря 1943 года документом ANA Bulletin № 166 имевшиеся цвета дополнялись блестящим (Gloss) вариантом. 24 марта 1944 года и 20 сентября 1946 года имевшаяся номенклатура была дополнена. Двухцветный камуфляж на F4F-3 появился осенью 1941 года с появлением документа BuAer AER-E-2571 от 13 октября 1941 года. Верхняя сторона фюзеляжа и крыльев покрывалась матовой

сине-серой краской (ANA 603 Non-Specular Blue Grey - FS 35189), а нижнюю сторону покрывали светло-серой матовой краской (ANA 602 Non-Specular Light Grey - FS 36440). Краски наносились пульверизатором, граница между цветами получалась плавной.

С 1 февраля 1943 по март 1944 года использовался трехцветный камуфляж, введенный документом Specification SR-



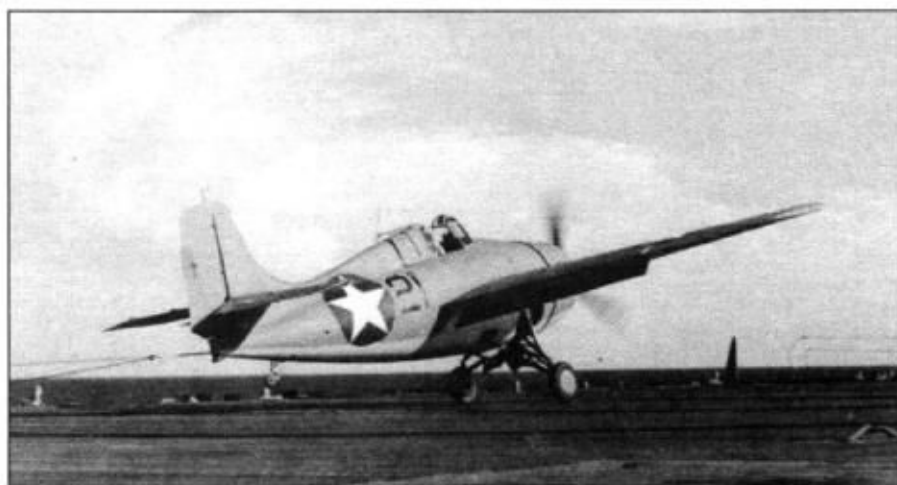
2с от 5 января 1943 года. «Спина» фюзеляжа, а также передние кромки крыльев и хвостового оперения окрашивались темно-синей матовой краской (ANA 607 Non-Specular Sea Blue - FS 35042), верхняя сторона крыльев и хвостового оперения покрывалась полуматовой краской того же цвета (ANA 606 Semi-Gloss Sea Blue - FS 25042), а борта фюзеляжа и киль окрашивался матовой серо-синей краской (ANA 608 Non-Specular Intermediate Blue - FS 35164). Днище фюзеляжа и нижняя сторона крыльев и хвостового оперения закрашивалась матовой белой краской (ANA 601 Non-Specular Insignia White - FS 37875). Серо-синяя краска ANA 608 наносилась пульверизатором так, что образовывала плавный переход с другими цветами. Такой камуфляж получили немногочисленные F4F-4, которые после ремонта попали в учебные части или части авиации корпуса морской пехоты. Кроме того, этот камуфляж наносился на первые серийные FM-2.

Другой камуфляж носили истребители, летавшие над Атлантикой. В конце 1943 года верхнюю сторону самолета окрашивали темно-серой краской (ANA 621 Non-Specular Dark Gull Gray - FS 36231), борта и днище фюзеляжа - матовой белой краской (ANA 601 Non-Specular Insignia White - FS 37875), а нижнюю сторону крыльев белой блестящей краской (ANA 511 Gloss White - FS 17875).

С 6 марта 1944 года документом Specification SR-2d - Amendment 1 от 13 марта 1944 года вводилась новая схема окраски. По новым правилам самолет целиком окрашивался темно-синей блестящей краской (ANA 623 Glossy Blue - FS 15042). Такую окраску имели все FM-2, предназначенные для службы на Тихом океане. Атлантический камуфляж остался без изменений.



Группа механиков копается в двигателе F4F-4 из эскадрильи VGS-30, Норфолк, сентябрь 1942 г. Бортовой код и опознавательный знак на борту фюзеляжа нанесены гораздо ближе к килу, чем положено. На заднем плане - торпедоносец «Торпон» Mk I (ТБМ «Эввиджер») британского флота.



Посадка «Уайлдкэт» на палубу авианосца «Рэйджер», 15 октября 1942 г. В правой части фотографии заметен натянутый поперек палубы аварийный барьер на случай не зацепления гаком самолета тормозного троса.

По правилам камуфлировались новые самолеты, покидающие сборочный цех. Самолеты, уже находящиеся в боевых частях, перекрашивались редко. При этом далеко не всегда соблюдались правила, поэтому встречались самолеты, имевшие нестандартный камуфляж, отличающийся от образца как цветом, так и расположением цветных полей. Кроме того, под лучами солнца краска очень быстро выгорала и меняла цвет. Свой вклад вносили масляные потеки, а также нагар в районе выхлопных труб и пулеметов. Самолеты, действовавшие с наземных аэродромов, покрывались грязью и пылью.

#### Опознавательные знаки

Первые F4F-3 несли старые американские опознавательные знаки в виде темно-синего круга (ANA 605 Insignia Blue - FS 34044) со вписанной в него белой пятиконечной звездой (ANA 601

Non-Specular Insignia White - FS 37875), в которую, в свою очередь, вписывался красный круг (ANA 509 Insignia Red - FS 11136). Такой знак наносился на верхней и нижней стороне обоих крыльев. Такая система действовала до 26 февраля 1941 года. В марте 1940 года ввели так называемые Neutrality Patrol Star. Это были стандартные опознавательные знаки, которые наносили на борт фюзеляжа между капотом и передней кромкой крыла. Вскоре отменили изображение тактических номеров на капоте двигателя и звезду перенесли на капот.

26 февраля 1941 года директивой BuAer AER-E-25 (010282) вводились опознавательные знаки на обоих бортах фюзеляжа между задней кромкой крыла и хвостовым оперением. Диаметр опознавательных знаков в этой позиции равнялся 24 дюймам (610 мм). Одновременно, на крыльях опознавательные знаки оставались только в двух позициях: на верхней стороне левого и нижней стороне правого крыла. 5 января 1942 года вернулись к изображению опознавательных знаков на верхней и нижней поверхностях обоих крыльев. При этом знаки на бортах фюзеляжа также оставались. Спустя всего несколько дней - 17 января - появился приказ, предписывающий максимально увеличить диаметр опознавательных знаков. На крыльях они должны были занимать все место от передней кромки до элерона, а на фюзеляже достигать размером 50 дюймов (1270 мм). Кроме того, вводился дополнительный элемент быстрой идентификации: 13 горизонтальных красных и белых полос на руле направления.

С 15 мая 1942 года (BuAer 06230, бюллетени ALNAV 97 и 98 от 6 и 7 мая) на опознавательных знаках убирался красный круг, вписанный в белую звезду. Одновременно убирался элемент быстрой идентификации: 13 горизонтальных красных и белых полос на руле направления. Опознавательные знаки оставались на тех же шести позициях, что и прежде. Расположение опознавательных знаков изменилось документом



*Истребитель F4F-4 из эскадрильи VF-20 взлетает с авианосца «Барнис» (CVE-20), 26 марта 1943 г. Обратите внимание на опущенный гак и падающий трос. Трос удерживает самолет на катапульте пока двигатель не наберет максимальные обороты, с запуском катапульты трос освобождается.*

ALNAV Dispatch 97 от 16 мая 1943 года и Army Navy Specification AN-I-9a от 29 июня 1943 года. Знаки оставались на верхней стороне левого и нижней стороне правого крыла, а также на бортах фюзеляжа. Одновременно по бокам от звезд добавлялись белые (ANA 601) прямоугольники, длина которых равнялась радиусу круга, в который вписывалась звезда. При этом вся получившаяся фигура обводилась красным кантом, шириной 1/8 радиуса круга. 14 августа 1943 года документом Army-Navy Specification AN-I-9b цвет канта изменили с красного на темно-синий (ANA 605). В действующих эскадрильях не утруждали себя соблюдением всех этих требований и продолжали летать на самолетах с теми опознавательными знаками, что были нанесены на них на заводе. Впрочем, белые прямоугольники по бокам иногда добавляли. Поэтому в документе ALNAV Dispatch 164 от 14 сентября 1943 года прямо приказывалось привести опознавательные знаки к требованиям стандарта. Но этот приказ мало что изменил. Опознавательные знаки если и подправлялись, то лишь когда часть снималась с фронта и отбывала в тыл. А чаще всего самолет

летал со старыми знаками до тех пор, пока его не сбивал противник. Тогда часть получала новый самолет, с правильными опознавательными знаками.

Осенью 1942 года истребители «Wildcat», предназначенные для участия в операции «Torch» - высадке в Северной Африке, получили дополнительный желтый кант вокруг синего круга. Обычно кант наносили только на фюзеляжных знаках, но иногда более узкий кант добавляли и к знакам на крыльях.

#### Дополнительные обозначения

Первые F4F-3 получали элементы быстрой идентификации, указывающие на принадлежность к авиагруппе того или иного авианосца. Принадлежность к той или иной авиагруппе определялось по цвету хвостового оперения. Так, у самолетов с авианосца «Lexington» хвосты были лимонно-желтого цвета (ANA 505 Lemon Yellow - FS 13655), с авианосца «Saratoga» - белые (ANA 511 Insignia White - FS 17875), с авианосца «Ranger» - зеленые (ANA 503 Willow Green - FS 14187), с авианосца «Yorktown» - красные (ANA 509 Insignia Red - FS 11136), с авианосца «Enterprise» - синие (ANA 501 True Blue - FS 15102), а с авианосца «Wasp» - черные (ANA 515 Gloss Black - FS 17038).

Кроме того, до марта 1941 года существовали тактические знаки в рамках звеньев. Так, командир 1-го звена нес две красные (Insignia Red) полосы (ширина 20 дюймов/508 мм) - на носу и в хвостовой части. Его ведомый нес лишь полосу вдоль верхней части капота, а второй ведомый - полосу под нижней частью капота. Во 2-м звене полосы были белые (Black) с тонким черным кантом, в 3-м звене - синие (Insignia Blue), в 4-м - черные (Gloss Black), в 5-м звене - зеленые (Willow Green), в 6-м звене - лимонно-желтые (Lemon Yellow). Соответствующей была и нумерация самолетов. Так, машина командира 1-го звена эскадрильи несла номер «1», командира 2-го звена - «4», 3-го звена - «7», 4-го звена - «10», 5-го звена - «13» и 6-го звена - «16». Кроме того, в тактическом номере отражалась принадлежность к авиагруппе авианосца (например, на «Саратоге» базировалась CV-3, соответственно, на самолетах номер «3»). В тактический номер самолета входило и указание на его тип. Для F4F тип был «Fighter» (истребитель), поэто-



*F4F-4, авианосец «Лонг Айленд», март 1943 г. «Лонг Айленд» стал прототипом эскортных авианосцев, лишенных традиционной надстройки - «острова». Корабль в основном использовался в качестве учебного и как авиатранспорт.*



му в номере имелась литера «F». Третьим членом тактического номера был уже упомянутый индивидуальный номер самолета. Например, машина командира 3-го звена с авианосца «Saratoga» несла номер 3-F-7. Номера наносили черной краской, высота литер составляла 12 дюймов (305 мм).

26 февраля 1941 года изменили схему окраски винта. С этого момента концы лопастей на длину 4 дюйма (102 мм) окрашивали в оранжево-желтый (Glossy Orange Yellow ANA 506 - FS 13358) или желтый (Glossy International Orange ANA 508 - FS 12197) цвет. Остальную часть лопастей окрашивали матовой черной краской (Non-Specular Black ANA 604 - FS 37038), которая в ходе эксплуатации становилась полуматовой.

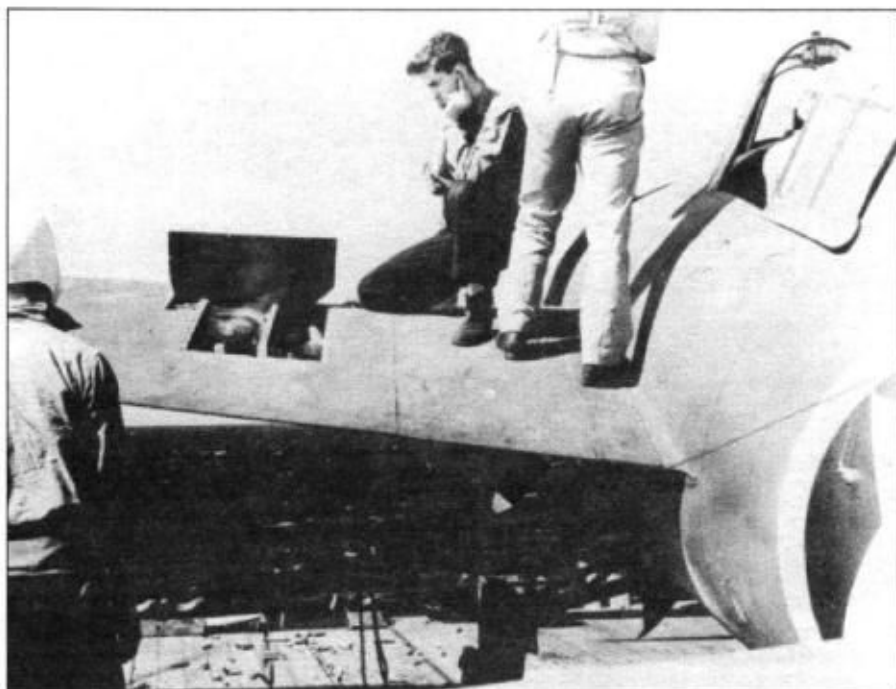
Первоначально внутреннюю поверхность фюзеляжа и колесных ниш покрывали желто-зеленой грунтовкой (Zinc Chromate Primer - FS 33481). Позднее внутренние поверхности фюзеляжа (кабину, колесные ниши, капот и др.) окрашивали зеленой матовой краской для внутренних работ (ANA 611 Non-Specular Interior Green - FS 34151), которую ввели 22 декабря 1942 года циркуляром AER-E-2574-MVS, F38-2. Приборную доску и щиток переключателей, внутренние поверхности рам фонаря окрашивалась черной полуматовой краской (ANA 514 Semi-Gloss Instrumental Black - FS 27038).

Кожух главной передачи двигателя и картер окрашивались блестящей серой моторной краской (ANA 513 Engine Gray).

Спецификация SR-2d от 22 декабря 1943 года, вступившая в силу с 6 марта 1944 года, определяла в числе прочего, что внутренние поверхности капота двигателя следует окрашивать черной матовой краской (Non-Specular Black ANA 604), а не зеленой, как это практиковалось до того времени.

Первоначально надпись «U.S. NAVY» находилась в хвостовой части фюзеляжа под горизонтальным стабилизатором. Ее делали черными литерами высотой 8 дюймов (203 мм). С 26 февраля 1941 года надпись перенесли с фюзеляжа на киль. Кроме того, определялись надписания рода службы (NAVY, MARINES), типа самолета и серийного номера, которые следовало делать белыми (ANA 601) литерами высотой 1 дюйм (25,4 мм) в верхней части киля и на руле направления с обоих бортов. На руле направления в первой строке помещалось слово NAVY или MARINES, на второй строке с интервалом 1 дюйм от первой - писался серийный номер. Позднее эти надписи стали делать черными литерами. С 6 марта 1944 года цвет надписей снова стал белым. Надписи этого рода делали только на киле.

В ходе военных действий на Тихом океане в конце 1944 года начали использовать геометрические символы для обо-



*Оружейники готовят крыльевые пулеметы, снимок сделан в период проведения операции «Торч» - высадке союзников в Северной Африке. Все американские самолеты, принимавшие участие в операции «Торч» получили желтую кайму вокруг опознавательных знаков.*

значения авиагрупп авианосцев. Систему унифицировали 27 января 1945 года. Ввели 27 геометрических символов, которые изображали белой краской на крыльях и хвостовом оперении. Позднее их заменили буквенным кодом. Кодовые обозначения на фюзеляже, как буквы, так и цифры, обычно были белыми, иногда желтыми.

Обычно принадлежность к той или иной части указывалась буквами высотой 16 дюймов (381 мм), нанесенных белой краской (ANA 601) по обеим сторонам киля выше горизонтального стабилизатора. Часто эти номера повторяли на капоте.

В спецификации SR-e от июня 1944 года в числе прочего определялось, что

сбрасываемые топливные баки следует окрашивать в тот же цвет, что и нижние поверхности самолета. В случае FM-2 «Wildcat» это была темно-синяя блестящая краска (ANA 623), хотя часто встречались баки белого цвета.

Поправкой Amendment № 2 к SR-2e, датированной 10 марта 1945 года, определялось, что в черный цвет (ANA 604) следовало окрашивать не только лопасти, но и ступицу и обтекатель винта. Концы лопастей традиционно окрашивали в оранжево-желтый цвет (ANA 614).

У самолетов, отгружаемых с завода, на капоте смываемой белой краской (Temporary White) наносились три последние цифры серийного номера. Эти цифры различались по стилю и размеру.



*Поврежденный F4F-4 проходит над эсминцем боевого охранения, на переднем плане - зенитная установка Бюфорс. Летчик «Уайлдкэта» сумел дотянуть до своих кораблей и теперь может приводить свою машину.*

## Английские самолеты

Английские самолеты окрашивались в соответствии с правилами, принятыми в английской морской авиации (Fleet Air Arm - FAA).

На европейском ТВД использовался камуфляж, состоявший из нерегулярных пятен шарового (Extra Dark Sea Grey - FS 36118) и серо-зеленого (Dark Slate Grey - FS34096/FS 34159) цвета. Нижние поверхности самолета окрашивались серо-голубой краской (Sky - FS 34424). Форма и расположение пятен регламентировались стандартом. Существовали два варианта камуфляжа, представлявших собой инверсию друг друга. Все применявшиеся краски были матовыми.

Позднее, в первую очередь на «Wildcat VI», появился камуфляж из тех же нерегулярных пятен, но сделанных американскими красками: шаровой (Sea Gray - FS 36118) и темно-серой (Dark Gull Gray - FS 36231). Нижние поверхности выкрашивались светло-серой краской (Light Gull Gray - FS 36440).

С лета 1944 года на самолетах, действующих на Тихоокеанском ТВД, серо-зеленую краску заменили краской шарового (Ocean Gray) цвета. До 1945 года нижние поверхности самолета также часто покрывали именно этой краской.

Отступлением из этого правила был камуфляж истребителей «Martlet III», предназначенных для Греции. Эти самолеты действовали в составе 805-й эскадрилье морской авиации (истребительной военно-морской эскадрилье). Первоначально самолеты целиком были выкрашены голубой краской (Azure Blue - FS 35231), позднее верхнюю сторону самолета покрыли песочной краской, поскольку эскадрилья действовала над пустыней.

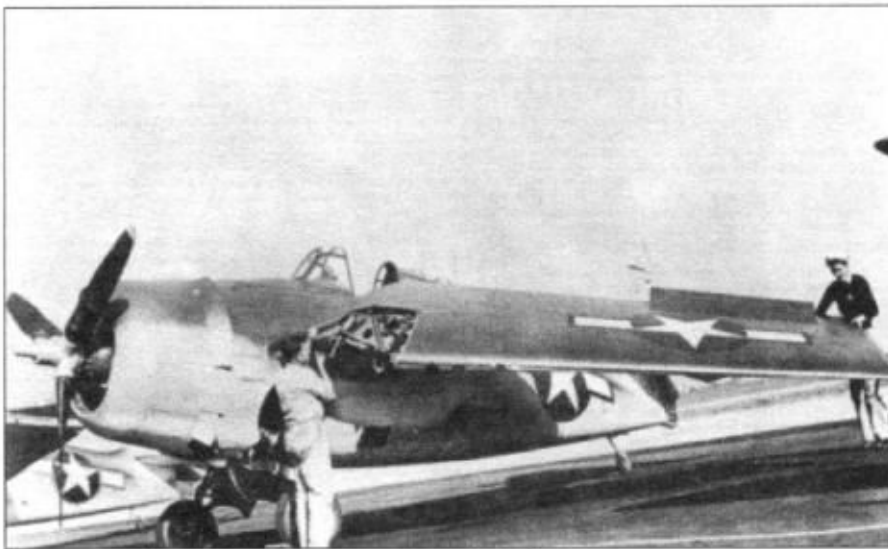
Небольшое число самолетов «Wildcat VI», действовавших в Юго-Восточной Азии в конце войны, имели американский камуфляж - были целиком выкрашены в темно-синий цвет.

Первые истребители «Martlet», полученные английским флотом, несли на фюзеляже трехцветную кокарду «тип А1», а позднее «тип А» с тонким желтым кантом. С мая 1942 года на фюзеляже появились кокарды «тип С1» (с тонким желтым кантом). На нижней стороне крыльев помещали кокарды «тип А», а на верхней стороне - «тип В» (без канта и белого поля).

Самолеты, действовавшие на Тихоокеанском ТВД, несли типовые для данного района опознавательные знаки: двухцветные кокарды (в центре белый круг, вокруг него темно-синяя полоса, снаружи тонкий желтый кант). Красный цвет исключили для того, чтобы не возникало путаницы с красным опознавательным знаком японцев. С 31 марта 1945 года опознавательные знаки получили дополнительные белые полосы, по аме-



*F4F-4 закатывают на самолетоподъемник авианосца «Индепенденс», 30 апреля 1943 г. Самолет окрашен по трехцветной схеме: верх Semi-Gloss sea Blue, низ - Non-specular White, между ними - Non-specular Intermediate Blue. Обратите внимание на стержни между сложными плоскостями крыла и стабилизатором.*



*Наземный персонал раскладывает плоскости крыла истребителя F4F-4 на одной из береговых авиабаз авиации ВМС США. Самолет на переднем плане имеет голубую кайму вокруг опознавательных знаков, самолет на заднем плане слева - красную.*

риканскому образцу. При этом опознавательные знаки и разместили «по-американски» - в четырех позициях.

На обеих сторонах киля изображались цветные вертикальные полосы - так называемый «Fin Flash». Полосы были красного, белого и синего цвета. В тот период, когда на фюзеляже помещали кокарды «тип А1» или «тип А» с желтым кантом, на хвосте использовался Fin Flash «тип 2» с полосами шириной по 8 дюймов (203 мм) и высотой 27 дюймов (686 мм). С появлением на фюзеляже кокарды «тип С1», на киле появился Fin Flash «тип 3», той же высоты, но с шириной белой полосы всего 2 дюйма (51 мм), а двумя оставшимися полосами шириной 11 дюймов (279 мм).

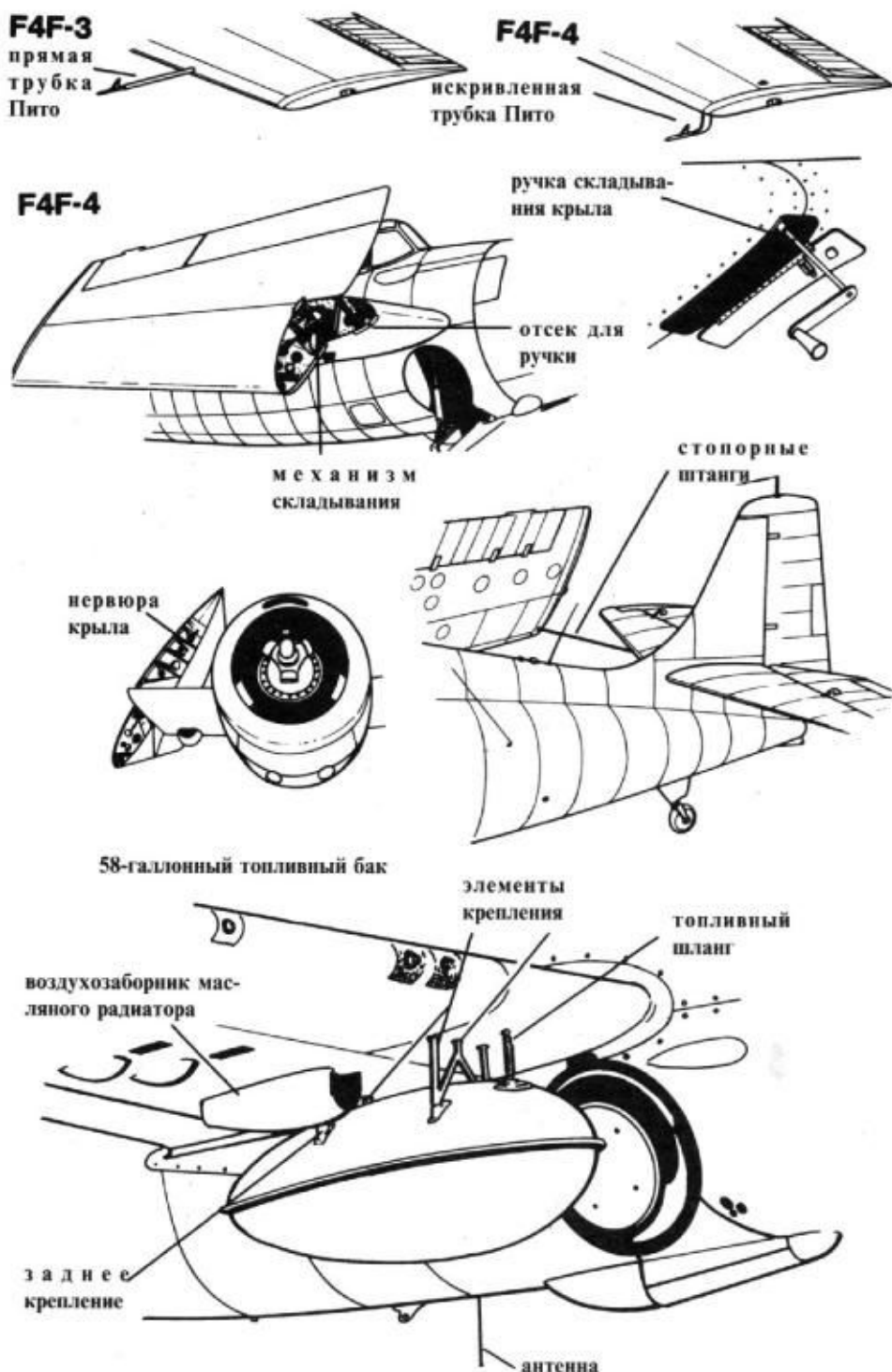
На английских истребителях литерные обозначения сперва делались красной краской с белым кантом. Позднее, особенно на Тихом океане, надписи стали делать белой или серой краской. Самолеты 805-й эскадрильи морской авиации несли только индивидуальный номер, выполненный черной краской.

В ходе высадки десанта в Нормандии (июнь 1944 года) на английских истребителях появились так называемые «полосы вторжения» - три белые и две черные - сделанные между крыльями и хвостовым оперением.

На хвостовой части фюзеляжа перед килем помещалась надпись «ROYAL NAVY», а под ней серийный номер. Надпись делали черной краской. Иногда надпись «ROYAL NAVY» отсутствовала, а серийный номер при этом могли перенести на стабилизатор перед килем.

### Боевое применение

Война в Европе отразилась на развитии вооруженных сил США. Американское правительство отдавало себе отчет в том, что американская армия далеко отстала от европейских армий. Следовало срочно наверстать упущенное. ВМФ США также намеревался обзавестись новой техникой. До конца 1940 года флот заказал 578 истребителей Grumman F4F-3 и -3A, однако к началу 1941 года успел получить только 22 машины этих типов. Их собрали на базе в Норфолке, где дислоцировалась эскадрилья VF-4, летавшая на бипланах Grumman F3F-3. В эскадрилье были опытные летчики, поэтому на ее базе решили создать учебную часть по подготовке пилотов. Параллельно в NAF, Филадельфия, отрабатывалась техника посадки на палубу авианосца с использованием аэрофинишера. Для этого база была оборудована «искусственной палубой». В январе 1941 года 19 новых F4F-3 поступили в эскадрилью VF-72 с авианосца «Wasp», а затем новую технику получила эскадрилья VF-42 с авианосца «Ranger». Эскадрилью VF-72 сформировали в июле 1940 года в ходе реорганизации 7-й авиагруппы. Эскадрилью



*F4F-4 (BuNo 5262) - 233-й построенный самолет данной модели. Эта машина использовалась фирмой Грумман для отработки закрылков. Модернизацию сочли ненужной, на серийные машины такие закрылки внедрять не стали. Необычна комбинация красно-белых полос на руле направления и бело-голубых опознавательных знаков.*



*Звено F4F-4 в патрульном полете над облаками, середина 1943 г. Кайма красного цвета вокруг опознавательных знаков введена 29 июня 1943 г., использовалась с июля по октябрь 1943 г.*

VF-42 создали на месте штурмовой эскадрильи VS-41, которая сдала устаревшие штурмовики Vought SBU-1. Первой крупной акцией с участием новых истребителей стали Зимние учения флота (Winter Fleet Exercise), состоявшиеся в Карибском море в январе 1941 года.

В ходе учений выявились некоторые недостатки самолета (в частности, имели место два случая гибели пилотов), которые были учтены при дальнейшем производстве самолета.

1 октября F4F официально получил собственное имя «Wildcat», под которым и применялся в ходе войны.

#### **Первые истребители «Martlet» на службе в FAA**

Так получилось, что первыми в бою истребители F4F применили не американцы, а англичане, опередив в этом своих заокеанских союзников почти на год. В рамках «французского наследства» ан-

гличане получили несколько десятков истребителей, принятых на вооружение как «Martlet I». Поскольку у этих самолетов крылья не складывались, их направили в части морской авиации берегового базирования.

Первой эскадрилей, получившей истребители «Martlet I», стала 804-я эскадрилья морской авиации, которая до октября 1940 года летала на самолетах Gloster «Sea Gladiator» и базировалась на авианосце «Glorious». Получив новую технику, эскадрилья передислоцировалась на базу Хатстон на севере Шотландии. В задачу эскадрильи теперь входило прикрытие главной базы английского флота в Скапа-Флоу. 25 декабря 1940 года пара дежурных истребителей (BJ515 и BJ526), которые пилотировали лейтенант Л.Н. Карвер и лейтенант резерва Парк перехватили и сбили над Скапа-Флоу одиночный Ju 88. Четверо немецких летчиков попали в плен. Это была первая победа, одержанная истре-

бителями американского производства во Второй Мировой войне.

Истребители «Martlet II/III» также успели повоевать до начала боевых действий на Тихом океане. Оба типа истребителей приступили к боевым вылетам примерно в одно время. Первой эскадрилей морской авиации, пересевшей на «Martlet II», стала 802-я эскадрилья, базировавшаяся на эскортном авианосце «Audacity». В составе эскадрильи было шесть истребителей американского производства. Авианосец был переоборудован из трофейного немецкого торгового судна, поэтому условия службы на нем были очень тяжелыми. Ангары на авианосце отсутствовали, поэтому самолеты все время стояли на летной палубе. В сентябре 1941 года авианосец участвовал в сопровождении конвоя, шедшего к Гибралтару. 19 сентября патрулирующие небо истребители обнаружили немецкую подводную лодку, атаковали ее и вынудили погрузиться. Первую победу 802-я эскадрилья одержала уже на следующий день - 20 сентября - когда пара истребителей, пилотируемых лейтенантами Н.Х. Паттерсоном и Дж.П.Р. Флетчером, сбила немецкий разведывательный самолет Fw 200 «Condor». В ноябре 1941 года истребители 802-й эскадрильи заявили еще четыре Fw 200 сбитых и три поврежденных. Один Fw 200 удалось просто отогнать от конвоя. Не обошлось без потерь. 8 ноября в ходе боя, когда два истребителя «Martlet II», пилотируемых майором Винтуром и лейтенантом Хатчинсоном, атаковали и сбили очередной Fw 200, самолет Винтура получил прямое попадание 20-мм снаряда в район кабины. Майор погиб на месте. В один из коротких ноябрьских дней эскадрилья налетала 30 часов, последняя пара истребителей приземлилась уже в сумерках. К этому времени разыгралась качка, и крен палубы достигал 14 гр. Полосу успеха эскортного авианосца прервала немецкая подлодка U-741, пустившая «Audacity» на дно в ночь с 20 на 21 декабря 1941 года.



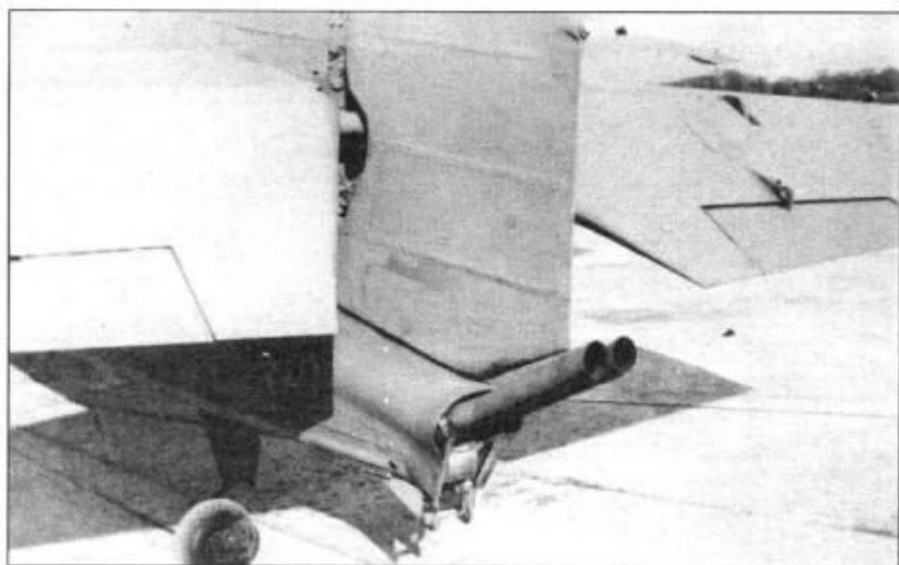
*F4F-3 установлен на катапульту авианосца «Сэнти», ноябрь 1943 г. Предстоит полет на поиск подводных лодок кригсмарине. «Уайлдкэт» окрашен по атлантической противолодочной схеме: верхние поверхности Dark Gull Gray, низ - Insignia White.*



Судьба истребителей «Martlet III» сложилась необычно. Из-за нескладывающихся крыльев применять их на авианосцах было невозможно, поэтому самолеты отправили в Северную Африку. Их включили в состав потрепанной 805-й эскадрильи морской авиации, которая перед тем эвакуировалась с Крита. В сентябре 1941 года из остатков 803-й и 806-й эскадрилий морской авиации (с поврежденного авианосца «Formidable», самолеты «Sea Hurricane»), а также 805-й эскадрильи сформировали так называемую Королевскую истребительную военноморскую эскадрилью (Royal Naval Fighter Squadron - RNFS), которую возглавил майор Алан Блэк. Эскадрилья базировалась на египетском аэродроме Дехейла, откуда вылетала на задания, заключавшиеся в сопровождении бомбардировщиков «Blenheim» и «Maryland», а также в свободной охоте. 28 сентября 1941 года лейтенант У.М. Уолш на «Martlet III», вылетел на сопровождение бомбардировщиков «Maryland». По пути ему удалось перехватить и сбить итальянский истребитель Fiat G 50bis. Эскадрилья активно участвовала в начальной стадии операции «Crusader», а позднее была отведена в тыл и приступила к патрульным вылетам вдоль побережья Северной Африки. 28 декабря лейтенант А.Р. Гриффин из 805-й эскадрильи во время патрулирования перехватил четверку итальянских торпедоносцев S79 «Sparvierо». Гриффин сбил один торпедоносец, а двух других заставил аварийно сбросить торпеды и повернуть назад. Когда же к месту боя приблизился четвертый торпедоносец, Гриффин его атаковал в пикировании. Как отметили наблюдатели с проходившего мимо конвоя, Гриффин не смог перевести машину в горизонтальный полет и упал в воду. Вероятно, он был сбит огнем итальянского борстетрелка.

В начале 1942 года RNFS расформировали, а 805-я эскадрилья перебазировалась на Ближний Восток, где продолжила совершать патрульные полеты.

*F4F-7 - фоторазведывательная модель истребителя F4F-4, фотоаппаратура установлена за креслом пилота вместо аварийного топливного бака. Все вооружение снято, крыло не складывается, в нем оборудованы топливные баки. В 1942 самолет F4F-7 установил рекорд продолжительности полета для одномоторного истребителя, совершив беспосадочный 11-часовой перелет из Нью-Йорка в Лос-Анджелес.*



*В основании руля направления самолета F4F-7 имелось два патрубка, предназначенных для аварийного слива топлива. Ниже патрубков - тормозной гак. Два фоторазведчика F4F-7 принимали участие в боях за Гуадалканал, на одном из них летал лейтенант Герман Хансон, летчик штаба 1-го авиакрыла корпуса морской пехоты. Самолеты действовали с аэродрома Гендерсон-Филд.*

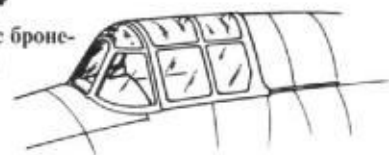


патрубки слива топлива  
хвостовой гак

буксирное устройство

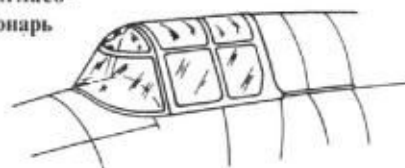
#### F4F-4

фонарь с бронестеклом



#### F4F-7

плексигласовый фонарь

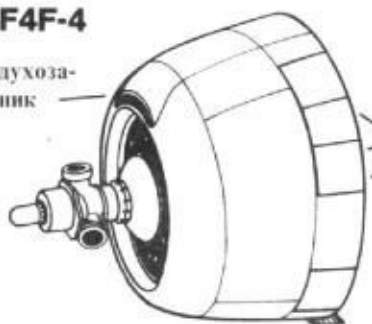




«Мартлет» Mk II подготовлен к взлету с британского авианосца, конец 1942 г. Большинство «Мартлетов» Mk II были доставлены в Индию в разобранном виде. После сборки самолеты принимали участие в боях над Индийским океаном.

### F4F-4

воздухозаборник



### F4F-4

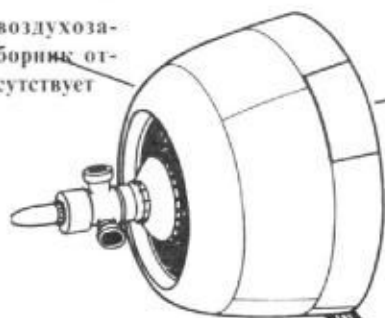
узкие створки



винт Керрис  
Электрик

### Marlet II

воздухозаборник отсутствует



### Marlet II

широкая створка



винт Гамильтон  
Стандарт



Техники прогревают двигатели самолетов «Мартлет» Mk II на одном из аэродромов в Великобритании. «Мартлет» Mk II F4F-4 со складывающимся крылом и шестью крыльевыми пулеметами. «Мартлеты» из состава Royal Navy окрашивались по следующей схеме: верх - Extra Dark Sea Grey и Slate Gray, низ - Sky type S.

## Начальный этап войны на Тихом океане

По официальным документам, в декабре 1941 года на вооружении ВМФ и корпуса морской пехоты США находилось 229 самолетов F4F-3 и F4F-3A, распределенных между следующими частями:

### ВМФ США

«Enterprise»	3 F4F-3
«Enterprise»	VF-6 (1 F4F-3 + 17 F4F-3A)
«Yorktown»	VF-42 (18 F4F-3)
«Ranger»	VF-5 (18 F4F-3 + 1 F4F-3A)
«Ranger»	VF-41 (17 F4F-3)
«Wasp»	VF-71 (18 F4F-3)
«Wasp»	VF-72 (17 F4F-3)
«Saratoga»	VF-3 (8 F4F-3 + 2 F4F-3A)
«Hornet»	VF-8 (19 F4F-3 + 2 F4F-3A)
NAS Norfolk	14 F4F-3 + 4 F4F-3A
NAF Philadelphia	2 F4F-3
NAS Anacostia	2 F4F-3
NAS San Diego	1 F4F-3 + 3 F4F-3A
Pratt & Whitney	1 F4F-3
NAS Pearl Harbor	1 F4F-3 + 2 F4F-3A
Прочие	11 F4F-3A

### Корпус морской пехоты США

MCAS Quantico	VMF-121 (21 F4F-3)
MCAS Quantico	2 F4F-3
MCAS Hawaii	VMF-211 (24 F4F-3)

Начало войны на Тихом океане сложилось для истребителей F4F не слишком счастливо. Первой под бомбы японских самолетов попала база морской пехоты Эва, где находилась половина самолетов VMF-211. Там в идеальной шеренге стояли 11 новеньких F4F-3. После налета японской авиации из них еще подлежали ремонту только два самолета.

Судьба другой половины VMF-211, возглавляемой майором Полом А. Патнемом, сложилась иначе. За несколько дней до начала войны было решено усилить гарнизон маленького, но стратегически очень важного атолла Уэйк, лежащего на пересечении морских путей из Японии в США. С этой целью на борт авианосца «Enterprise» перегнали 12 истребителей «Wildcat» и перевезли их в район атолла. Утром 3 декабря самолеты взлетели с авианосца и благополучно прибыли на атолл... 4 декабря. Атолл, как известно, лежит по другую сторону от линии перемены дат.

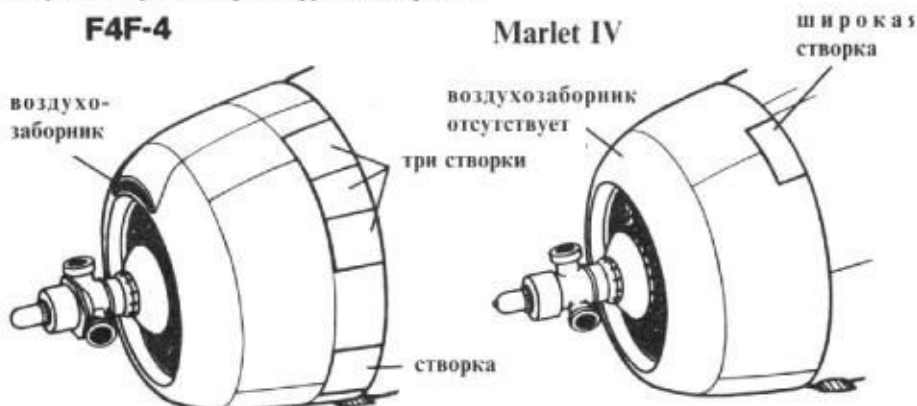
Условия на атолле были далеки от идеальных. База и аэродром еще только строились. Не хватало всего, начиная от ангаров и заканчивая насосами для перекачки топлива. Пилоты, кроме двух или трех, не имели никакого опыта в пилотировании нового истребителя, механики также не представляли их внутренне устройства и, что хуже всего, отсутствовала необходимая документация, позволявшая разобраться с работой узлов на месте. При этом на острове отсутствовала какая-либо система раннего оповещения, а единственная башня возвышалась над уровнем океана всего на 15 м. Вскоре выяснилось, что имевшиеся на острове бомбы невозможно подвесить к

бомбодержателям под крыльями самолетов. Командир авиаотряда майор Патнем не дал своим подчиненным времени унывать и приказал осваивать материальную часть. 2-й лейтенант Джон Ф. Кинни и сержант Уильям Гамильтон провели все воскресенье 7 декабря (в Перл-Харборе еще была суббота 6-е), пытаясь приспособить бомбы к бомбодержателям - и им это удалось. Разработали также график полетов, вступивший в действие 5 декабря. По идее, четыре самолета должны были находиться в воздухе, четыре стоять в полной готовности на земле, а четыре оставаться в резерве.

Утром 8 декабря (7 декабря в Перл-Харбор) в 6:50 местного времени поступило донесение о нападении на аэродром Хикем-филд в районе Перл-Харбора. Война началась. В воздухе с 6:00 находилась четверка истребителей. Майор Патнем приказал подготовить все остальные машины к взлету и выкатить их к началу взлетной полосы. Около 9:00 патрульные самолеты приземлились, заполнили баки бензином и снова поднялись в воздух. Поскольку в тот день над атоллom стояли низкие облака, пилоты поднимались выше. Американцы исходили из того, что ближайшая японская база находилась в 1300 км. Поэтому самолеты должны были иметь достаточную высоту, чтобы пройти над атоллom, не огибая его. Но японцы оказались хитрее. К югу от атолла вынырнула японская подводная лодка, которая по радио передала сигнал для бомбардировщиков. Японские самолеты налетели в 11:58. Японцы шли вдоль нижней границы облачности на высоте всего 700 м. Это были бомбардировщики G3M из Читозе-кокутай. Вел самолеты полковник Фудзиро Окаси. Позднее эти бомбардировщики получили у союзников условное обозначение «Nell». Их было 34. Этого было достаточно, чтобы полностью уничтожить гарнизон атолла. Из стоявших на земле восьми машин подлежала



Первый «Мартлет» Mk IV (FN100) сошел со сборочной линии завода фирмы Грумман 27 февраля 1942 г. Самолеты данной модели оснащались моторами Райт R-1820-40B, которые устанавливались под капотами измененной конструкции с узкой щелью для выпуска воздуха по периметру задней кромки.



ремонту только одна. Лишь пятеро американских пилотов не получили ран. 23 человека погибли. Находившиеся в воздухе истребители не смогли перехватить противника. Сажая самолет на изрытый воронками аэродром, капитан Элрод повредил винт своего самолета. В результате лишь три самолета сохранили боеспособность. Эскадрилья, не сделавшая ни одного выстрела, перестала существовать как боевая единица. Но это не подорвало боевого духа летчиков. В течение суток удалось отремонтировать поврежденный на земле самолет и приступить к

ремонту машины Элрода. Когда в 11:45 последовал новый налет, гарнизон был готов к бою. 1-й лейтенант Кливер и сержант Гамильтон заявили сбитый совместными усилиями один G3M2. Японцы, в действительности, признали лишь повреждение 12 самолетов огнем зенитной артиллерии. 10 декабря удалось отремонтировать еще один истребитель, теперь атолл защищало пять машин. В этот день в 10:45 последовал налет 27 бомбардировщиков G3M «Nell» из Читозе-кокутай. Капитан Элрод заявил две победы. В действительности он сбил только один

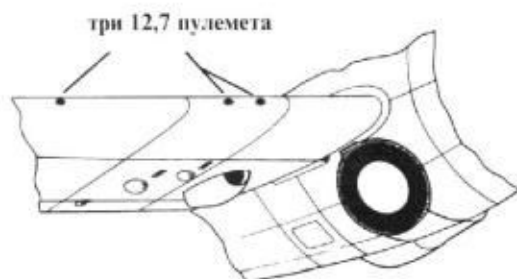


Истребитель «Мартлет» Mk IV (FN142) из 893-й эскадрильи взлетает с палубы авианосца «Формидэбл», Средиземное море. Провод между стабилизатором и фюзеляжем - антенна системы «свой-чужой».



Первый истребитель FM-1 постройки фирмы Истери Эйркрафт весной 1942 г. проходил испытания на авиабазе ВМС США Анакоста. Вооружение FM-1 было уменьшено до четырех пулеметов винтовочного калибра, но боекомплект к ним возрос. На капоте двигателя маркировка «FT», Flight Test - летные испытания. Такая аббревиатура наносилась в тот период на все проходившие летные испытания самолеты.

#### F4F-4



#### FM-1



G3M2 боцмана Хироси Мизокавы из-2го чутая 1-го сётая. Самолет упал в море в 11:06 в 26 милях к юго-западу от атолла.

На следующий день чаша весов впервые качнулась в пользу защитников острова. На рассвете контр-адмирал Садамичи Кадзюка подтянул к атоллу свои корабли, имея задачу высадить на остров десант. Однако защитники атолла открыли по японским кораблям артиллерийский огонь. Не выдержав прицельного огня, Кадзюка приказал отойти. Тогда в бой включились истребители. Неся под крыльями по две стофунтовые (45,4-кг) бомбы, американцы атаковали корабли противника. Первым неожиданный успех одержал капитан Элрод, который сумел положить одну бомбу на палубу японского эсминца «Кисараги», прямо на сложенные там глубинные бомбы. Мощный взрыв оторвал эсминцу корму, и около 6:50 корабль пошел на дно. Капитан Элрод, 2-й лейтенант Кинни, майор Патнем, капитан Фройлер, капитан Тарин и сержант Гамильтон повторяли налеты до тех пор, пока японская эскадра не вышла за пределы досягаемости самолетов. В этот день гарнизон атолла потерял две машины. Истребитель капитана Тарина вернулся на базу изрешеченный огнем японской зенитной артиллерии. У героя дня капитана Элрода был перебит бензопровод и тот ава-



Палубная команда устанавливает на катапульту авианосца «Энни» истребитель FM-1 из эскадрильи VGF-29, ноябрь 1943 г. В авиагруппу эскортного авианосца входили «Уайлдкэтс» эскадрильи VGF-29 и «Эвенджерс» эскадрильи VGS-29. Авианосец занимался поиском германских субмарин в Северной Атлантике.





*FM-1 (BuNo 46776) из эскадрильи VC-58 едва не свалился в море при посадке на авианосец «Гуадалканал», 13 января 1944 г. «Уайлдкэт» окрашен по атлантической противолодочной схеме, бортовой номер черного цвета.*

рийно посадил машину на пляже, разбив ее при посадке.

Японцы, наткнувшись на неожиданный резкий отпор, возобновили налеты. 17 бомбардировщиков с острова Рота вылетели на бомбардировку атолла. На перехват им вылетели два боеготовых F4F. 2-й лейтенант Карл Дэвидсон заявил два сбитых бомбардировщика G3M2 из 2-го сёта 1-го чутая. Первым самолетом управлял экипаж лейтенанта Фумио Сасао. Этот бомбардировщик упал в 5 милях к западу от Уэйка в 9:18. Другой самолет, пилотируемый боцманом Дайсукэ Миязакэ рухнул в воду в 25 милях к юго-юго-востоку от атолла в 9:28. Лейтенант Кинни повредил самолет 2-го чутая, пилотируемый фельдфебелем Окабе, убив наблюдателя старшего матроса Дэиро Оду.

Утром 12 декабря в 5:00 остров атаковали две летающие лодки Каваниси Н6К4 «Mavis» из Йокогама-кокутай. Американцы успели поднять в воздух самолеты. Одна лодка была сбита капитаном Тарином. Позднее на патрулирование вылетел лейтенант Кливер, который к югу от острова заметил японскую подводную лодку (Ро-68). Кливер атаковал субмарину, и та ушла под воду. Лейтенант посчитал ее потопленной. В тот день

налеты не повторялись, поскольку лодка служила маяком для японских бомбардировщиков. Без помощи подлодки самолеты не имели никаких шансов обнаружить в море маленький атолл, лежащий на предельной дальности полета. В этот день удалось вернуть в строй «Wildcat» капитана Тарина, поврежденный зенитным огнем. На острове стало три боеготовых машины, но уже утром следующего дня капитан Фройлер разбил истребитель, пытаясь взлететь с наскоро выровненной взлетной полосы. Тем временем продолжались попытки отремонтировать еще один подлежащий ремонту «Wildcat». Самолет подлатали, но исправить двигатель не удалось. На следующий день, точнее еще ночью в 3:30, три летающие лодки «Mavis» сбросили на атолл бомбы, не причинив серьезных повреждений. Серьезную угрозу представил налет 30 бомбардировщиков «Nell», имевший место в десятом часу утра. Бомбы упали на территории базы, загорелся один из боеготовых истребителей. Не обращая внимание на угрозу взрыва, лейтенант Кинни, сержант Гамильтон и механик Джеймс Ф. Гессен в течение считанных минут сняли с горящего самолета двигатель и оттащили его в сторону.

Этот мотор потом поставили на самолет, стоявший без двигателя. И снова эскадрилья располагала двумя машинами.

Следующий день, 15 декабря, прошел спокойно. Утром, вылетев на патрулирование, майор Патнем обнаружил подводную лодку. Поскольку лодка несла голландские опознавательные знаки, майор ее не атаковал, но лодка быстро ушла под воду. В результате японцы не смогли провести традиционный утренний налет. Вечером, правда, появились три летающие лодки, но их действия причинили лишь беспокойство защитникам атолла. Зато, воспользовавшись затишьем, лейтенант Кинни сумел набрать запчастей для ремонта еще одного истребителя. Снова эскадрилья располагала тремя самолетами. На следующий день один «Wildcat» получил повреждение в бою с японскими бомбардировщиками. Но лейтенант Кинни, проявляя чудеса изобретательности, сумел вернуть в строй еще два истребителя. 17 декабря один из истребителей получил повреждения, соскочив на старте со взлетной полосы. Машину пришлось разобрать на запчасти. Следующие дни прошли примерно в том же ключе. Побед летчикам одержать не удавалось.



*Палубная команда перекатывает FM-1 из эскадрильи VC-33 на новое место, палуба авианосца «Нассау», 6 сентября 1943 г. За исключением вооружения FM-1 ничем не отличался от F4F-4. На верхней поверхности правой плоскости крыла проступает закрашенный прежний бортовой код самолета - «25».*



*Летчик FM-1 из эскадрильи VC-12 не справился с управлением при посадке на авианосец «Кори», повреждение законцовки правой плоскости крыла неизбежно. Узкая база шасси «Уайлдкэттов» делала посадку трудным делом даже для опытных пилотов. На борту фюзеляжа видна эмблема эскадрильи - кот, нарисованный черной и белой красками.*

21 и 22 декабря японское командование приказало адмиралу Кадзюке повторить попытку десанта. Для поддержки японского десанта выделили два авианосца из эскадры адмирала Нагумо: «Хирю» и «Сорю». Последовали массированные налеты, которые причинили серьезный урон гарнизону. 22 декабря капитан Фройлер и 2-й лейтенант Дэвидсон вылетели на двух исправных истребителях на перехват отряда из 33 японских бомбардировщиков Накадзима B2N2 «Kate» с авианосцев «Хирю» и «Сорю». Бомбардировщики имели сопровождение в виде шести истребителей Мицубиси A6M2 «Zero». Капитан Фройлер сумел прорваться к бомбардировщикам и сбил два из числа машин с «Сорю». Это были машины старшего матроса Суэши Отани и боцмана Набура Канаи. Самолет Ка-

наи, сбитый в лобовой атаке, взорвался перед самым носом капитана Фройлера, повредив его «Wildcat». Но Фройлер сумел уйти от атаковавшего его A6M2, пилотируемого старшим матросом Исао Такахарой. Фройлер был ранен в плечо. Самолет разбился при посадке. Лейтенант Дэвидсон не вернулся на базу. В последний раз его видели когда он вел бой с несколькими A6M2. Его сбил уже упомянутый старший матрос Такахара. Киини попытался собрать из обломков еще один самолет. Он организовал мастерскую в яме, затянутой сверху маскировочной сетью. Туда приносили обнаруженные запасные части. Однако намерениям лейтенанта не удалось исполниться. На следующее утро японцы начали десант. Последовал ожесточенный бой, в ходе которого почти весь гарнизон атол-

ла погиб. В числе погибших был и капитан Генри Т. Элрод, который за свои подвиги, в том числе потопление эсминца, первым из числа американских летчиков был посмертно награжден высшей американской наградой Почетной медалью Конгресса. Оборона атолла стала памятником американским солдатам и в то же время позорным пятном на адмиральских мундирах, сдавших остров японцам.

Под сильным давлением общественного мнения, желавшего побед любой ценой, командование флотом предприняло ряд операций против второстепенных целей. При этом любой ценой американцы старались сохранить свои немногочисленные авианосцы, которые должны были сыграть в войне решающую роль. Сформировали две тактические группы: TF-17 под командованием контр-адмирала Флетчера с авианосцем «Yorktown» в составе и позывным «Fox», а также TF-8 под командованием вице-адмирала Холси с авианосцем «Enterprise» в составе и позывным «How». Обе группы выступили 1 февраля 1942 года. TF-17 атаковала атолл Джолвит на островах Гилберта, а TF-8 - атаковала цели на островах Руа, Тароа, Малоэлап, Вотье и Кваджалейн на архипелаге Маршалла. Над Тароа 1 февраля лейтенант У.Э. Рои из VF-6 сбил истребитель A5M4 «Claude» из Читозекокутай, пилотируемый капитаном Куракана. Это была первая победа, одержанная летчиком палубной авиации. Удалось одержать небольшие победы при адекватных потерях. В бою участвовали истребители из VF-6 с авианосца «Enterprise». Шестерка F4F-3A из этой эскадрильи перехватила над островом Вотье несколько японских самолетов. Выяснилось, что японские самолеты имеют очень хорошую маневренность. По-



*«Мартлет» Mk V из 846-й эскадрильи, обратите внимание на полосы вторжения, нанесенные на все самолеты, так или иначе привлекаемые к вторжению союзников в Нормандию.*

этому американцы не стали ввязываться в круговой бой, предложенный японцами. Вместо этого, они в пикировании разогнали самолеты и оторвались от противника. Эта тактика позволяла избежать потерь, но и не давала возможности одержать успех. Несколько других истребителей, неся по две стофунтовые бомбы, атаковали аэродром на острове Мало-лап. Удалось уничтожить на земле два японских самолета, американцы потерь не понесли. В ходе операции самолеты TF-17 перехватили в районе эскадры летающую лодку «Mavis». Японец сбросил бомбы на американские корабли, впрочем без успеха, но был тут же перехвачен патрульными F4F и сбит.

Американцы продолжали рейды в районе передовых японских позиций. В район базы японцев в Рабауле американцы отправили тактическую группу TF-11 (TF «Baker») вице-адмирала Уилсона Брауна с авианосцем «Lexington» в составе. До этого данная тактическая группа занималась сопровождением конвоев между Фиджи и Перл-Харбором. Неожиданно 20 февраля американские корабли подверглись массированному налету японской авиации. Налет начался в 11:00. Первой показалась над эскадрой четырехмоторная летающая лодка «Mavis» из Йокोगама-кокутай. Командовал японским экипажем лейтенант Нобору Сакаи. Лодку перехватил подполковник Джон С. Тач на F4F-3 и, действуя совместно со своим ведомым 2-м лейтенантом Доком Селлстромом, сбил ее. Вторую лодку того же типа, пилотируемую фельдфебелем Киёси Хаяси, появившуюся чуть позже, ожидала та же судьба. Ее сбили лейтенант Ония Б. Стенли-младший и 2-й лейтенант Лион У. Хейнз. Лишь третья лодка, сумевшая уйти от истребителей, доложила



*«Мартлет» Mk V из 842й эскадрильи, авианосец «Фенсер», лето 1944 г., Бискайский залив. В кабине самолета в готовности № 1 дежурит сиб-лейтенант Деннис Уайт, тенька лейтенанта прикрыта от солнца зонтиком. В старости Деннис Уайт стал директором музея американской морской авиации.*

точные координаты американской эскадры. Последовали налеты японских бомбардировщиков. Истребители F4F из VF-3 не имели ни минуты покоя. Удалось сбить все шедшие в первом эшелоне девять бомбардировщиков G4M1 «Betty» из 2-го чутая 4-го кокутая, ведомые капитаном Масаёси Накагавой. Из них семь записали на свой счет истребители. Следующий эшелон из восьми машин того же типа 1-го чутая 4-го кокутая зашел с другой стороны. От кораблей японцев отделяла только пара американских истребителей. Одного из них пилотировал капитан Эдвард Х. О'Хара. Он сбил G4M1 ведущего эшелон подполковника Такузо Ито, а затем самолеты сержанта Бабы и старшего сержанта Учиямы. Кроме того, ему удалось серьезно повредить машины сержанта Мори и фельдфебеля Маэды. Мори пришлось сажать машину на воду в районе Симпсон-Харбор (Рабаул), а фельдфебель Маэда, командир 3-го сётая, дотянул до аэродрома Вунака-

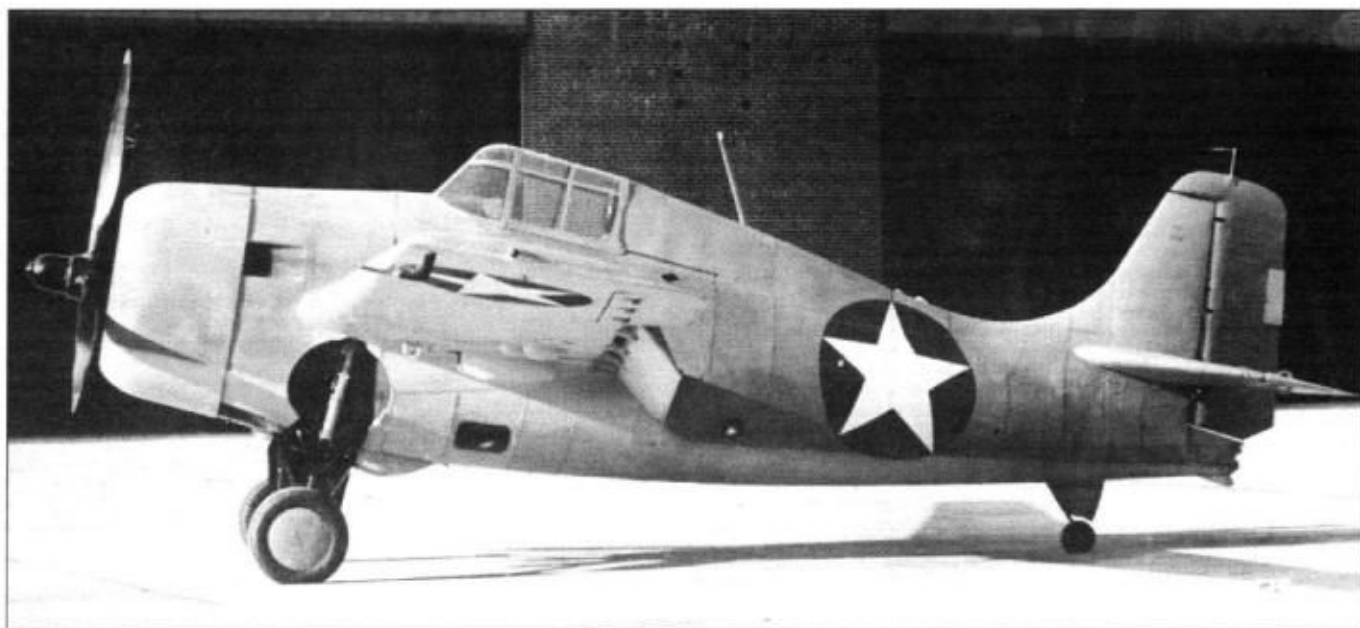
нау. Попытка японцев атаковать «Lexington» провалилась. Из 17 бомбардировщиков 4-го кокутая было потеряно 15; 9 из 1-го чутая (7 сбито истребителями, 1 экипажем SBD-2 капитана Эдварда Э. Аллена, 1 зенитным огнем) и 6 из 2-го чутая (в том числе 4 истребителями). Вице-адмирал Браун решил не искушать судьбу и лег на обратный курс. Рабаул оказался слишком серьезной целью.

Подвиг капитана О'Хары, которому засчитали пять побед, получил широкую огласку. Америка желала видеть своего героя. Вокруг капитана началась пропагандистская кампания. Он участвовал в ряде перелетов, в ходе которых записывали добровольцев в морскую авиацию. Стоит добавить, что О'Хара также получил Почетную медаль Конгресса.

И в дальнейшем американцы продолжали рейды против передовых японских позиций, в том числе против атолла Уэйк, захваченного японцами. 24 февраля атолл был атакован самолетами с авиа-



*Падубная команда разворачивает «Мартлет» Mk V из 861-й эскадрильи, авианосец «Парсир», северная Атлантика, начало 1945 г. В Королевских ВМС Великобритании истребители «Мартлет» обеспечивали ПВО конвоев от германских дальних-рейдеров Fw-200 «Кондор», а также вместе с «Суордфишами», «Барракудами» и «Звендесерами» охотились за германскими субмаринами.*



Первый прототип облегченного XF4F-8 (BuNo 12228), аэродром в Биттлэйджсе, 12 ноября 1943 г. На этой машине испытывались щелевые закрылки, но стандартные закрылки F4F оказались лучше. Позднее прототип переоборудовали под установку обычных закрылков.

носца «Enterprise», 4 марта тот же авианосец нанес удар по острову Маркус. Самолеты с авианосцев «Lexington» и «Yorktown» атаковали японскую ударную эскадру адмирала Кото на рейде Лаэ и Саламауа на северном побережье Новой Гвинеи. Затем от рейдов отказались и все авианосцы сконцентрировали на юге Тихого океана, где ожидалось нападение японцев на Порт-Морсби. Там находилась перевалочная база на пути между США и Австралией. Потеря этого порта означала изоляцию Австралии. Параллельно шла переброска эскадрилий. Понесшая потери эскадрилья VF-3 на авианосце «Lexington» уступила место свежей эскадрилье VF-42. Сама же VF-3 под командованием подполковника Джимми Тача вернулась на Гавайи.

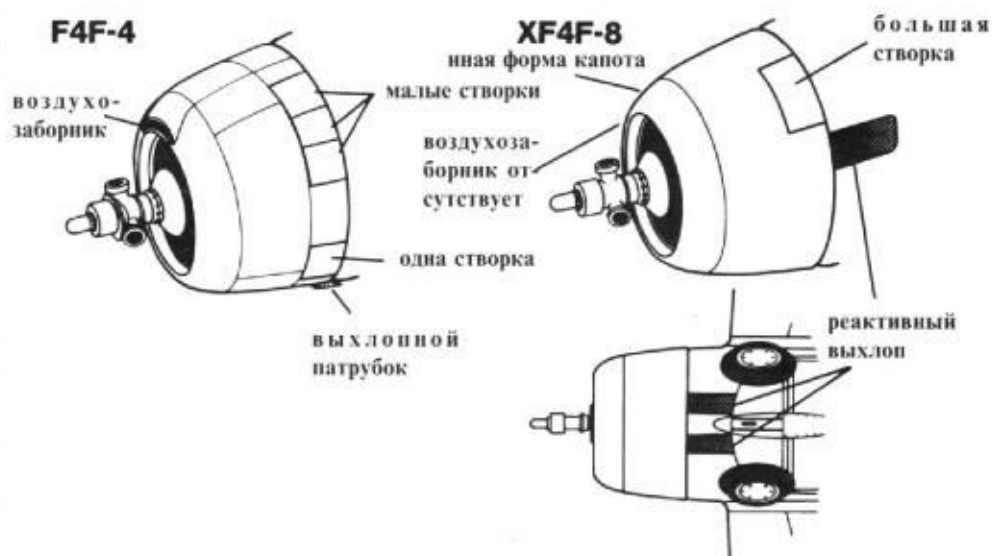
Тач разработал тактику боя на F4F, дающую ему шанс уцелеть при встрече с более скоростными и маневренными японскими истребителями. Тач предложил действовать парами, а не тройками, как это было принято в то время. Звено образовывало не ступенчатый, а перемежающийся строй, каждый второй самолет летел выше. Новый строй, получивший название «Thach Weave» («плетенка Тача») при выполнении простого маневра «Split S» (разделение S) обеспечивал большую безопасность. Если на хвост одного из F4F садился самолет противника, он попадал под пулеметы второй машины. Эта тактика широко распространилась в других частях. В результате пилоты стали действовать активнее и не боялись вступать в бой с японскими истребителями.

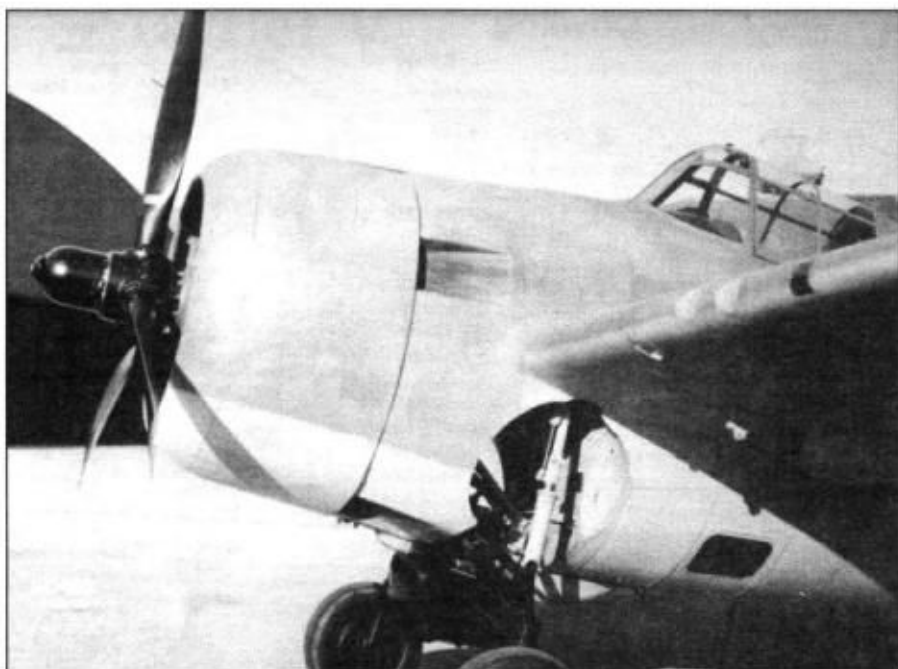
В апреле 1942 года американцы предприняли налет на Токио и ряд других японских городов силами 16 бомбардировщиков B-25, ведомых полковником Дулиттлом. Самолеты доставили к берегам Японии на авианосце «Hornet». По-

скольку бомбардировщики заняли всю полетную палубу авианосца, для авиационного прикрытия эскадры пришлось привлечь второй авианосец - «Enterprise». На его борту находилась эскадрилья VF-6, располагавшая 27 самолетами F4F-3 и F4F-4. Это была первая операция, в которой участвовали истребители F4F-4. Однако поработать в ее ходе им не пришлось.

Первым крупным сражением на Тихом океане с участием истребителей F4F «Wildcat» стала битва в Коралловом море. Это было первое морское сражение нового типа. Обе противоборствующие эскадры находились за пределами видимости друг друга и действовали только силами палубной авиации. Самолеты наносили и отражали удары, важнейшими кораблями обеих эскадр были авианосцы. В битве участвовали истребители «Wildcat» из эскадрильи VF-42 авианосца «Yorktown» (20 F4F-3) и эскадрилья VF-2 авианосца «Lexington» (22 F4F-3).

Прелюдия битвы состоялась 4 мая 1942 года, когда американцы «по пути» атаковали новую японскую базу на острове Тулаги в южной части Соломоновых островов. Прикрытие во время налета обеспечивала эскадрилья VF-42, которой командовал подполковник Чарльз Р. Фентон. В районе цели были обнаружены только гидросамолеты. Первыми заявили по победе экипажи бомбардировщиков «Dauntless» и «Devastator». Честь истребителей спас лейтенант Уильям Н. Леонард. Вместе со своим ведомым Эдом Бассетом он перехватил три гидросамолета. Леонард взял на прицел второй самолет, а Бассет - третий. Леонард быстро разделался со своей целью и поискал глазами оставшийся гидросамолет. Внезапно выяснилось, что японец успел сесть Леонарду на хвост. Леонард заложил крутой вираж и поменялся с японцем ролями, после чего заявил вторую победу. Одним из сбитых американцами гидросамолетов был Мицубиси F1M2 «Пете»,



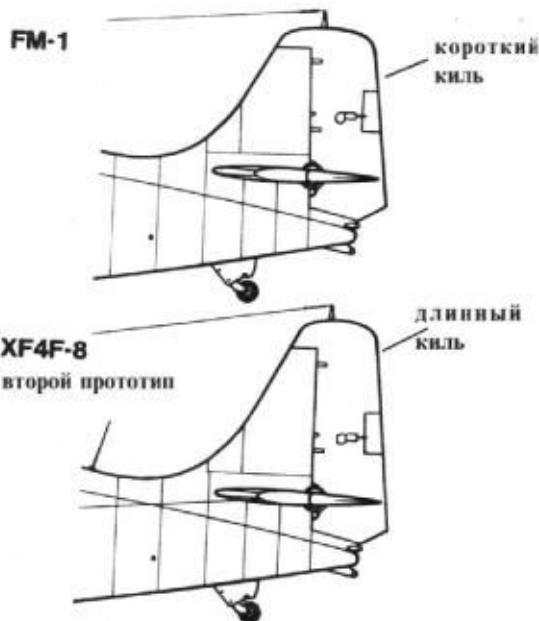


На прототипе XF4F-8 стоял двигатель Кертисс XR-1820-56 мощностью 1300 л.с., воздушный винт был фирмы Гамильтон Стандарт. Обратите внимание на реактивные выхлопные патрубки. Самолет XF4F-8 запустили в серийное производство на фирме Истери Эйркрафт под обозначением FM-1.

принадлежавший воздушной группе транспорта гидросамолетов «Камикавамару». Это была первая встреча с гидросамолетами F1M2. На обратном пути Леонард и лейтенант Джон Адамс попали в холодный фронт, и, опасаясь заблудиться, сели на пляже Гуадалканала, разбив при этом свои машины. Позднее летчиков подобрал эсминец «Намтан». Утром 5 мая около 8:00 утра над американской эскадрой появилась одиночная летающая лодка Каваниси Н6К4 «Mavis». Эскадрилья VF-42 выслала на перехват несколько истребителей. Капитан Винсент МакКормак сбил японскую лодку, выпустив 260 пуль. Но японцы успели передать по радио координаты американской эскадры.

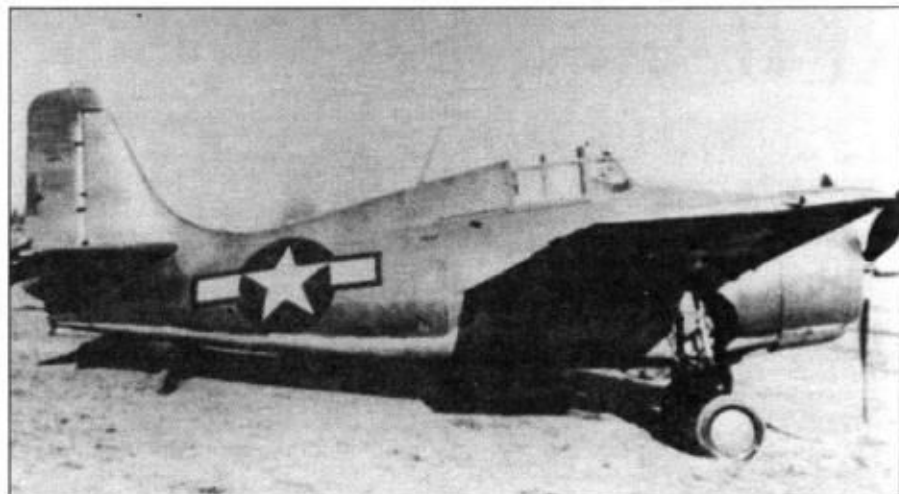
Первое соприкосновение эскадр состоялось 7 мая 1942 года. Главным противниками американцев были японские авианосцы «Сёкаку» и «Дзуйкаку», располагавшие почти 120 самолетами. Кроме того, в эскадре присутствовал малый авианосец «Сёхо». Перед началом боя эскадрилья VF-2 подполковника Пола Х. Рамси располагала 18 исправными истребителями, а в VF-42 было 17 исправных F4F-3. В 9:20 авианосец «Lexington» начал выпускать самолеты. VF-2 подняла в воздух первое прикрытие в виде десяти истребителей «Wildcat». Часть истребителей, ведомых командиром эскадрильи, должна была сопровождать шедших на небольшой высоте медлительных бомбардировщиков «Devastator». Другая группа, которой командовал Фред Борриз, шла на большой высоте, сопровождая группу самолетов «Dauntless». Зveno истребителей, ведомое самим командиром авиагруппы авианосца «Lexington» полковником Уильямом Б. Олтом, под-

нялось на высоту 3000 м. Тем временем в воздух поднялись самолеты VF-42 с авианосца «Yorktown». Эта эскадрилья выделяла для сопровождения бомбардировщиков два звена, которыми командовали капитан МакКормак и подполковник Джеймс Х. Флэтли. Огромная армада, насчитывавшая 91 самолет, обрушилась на то место, где по данным разведки находилась японская эскадра. Но это были не главные силы японцев, а всего лишь вспомогательный авианосец «Сёхо». По дороге американцы перехватили японский разведывательный гидросамолет Каваниси Е7К «Айб». Японца сбил лейтенант Пол Бейкер из VF-2. Противник оказался захвачен врасплох. В воздухе находился всего один «Zero» фельдфебеля Имамуры и два «Claude» сержантов Локи и Иноуэ. В момент атаки авианосец принимал возвращавшиеся из патру-



лирования самолеты. В 11:18 американская авиагруппа с авианосца «Lexington» нанесла по японскому кораблю комбинированный удар. Авианосец успел развернуться под ветер и попытался поднять в воздух истребители. В воздух поднялись три свежих истребителя «Zero». Два «Claude» пытались перехватить торпедоносцы «Devastator», но сопровождавший их Борриз со своими пилотами из VF-2 был начеку. Звено Пола Бейкера выдвинулось на перехват. Маневренные японцы пытались навязать круговой бой, но американцы имели преимущество в скорости. Оба «Claude» и один «Zero» оказались сбиты. Уолт Хаас заявил один А6М2 и один А5М4, а Флэтли сбил второй А5М4. Авиагруппа с авианосца «Yorktown» прибыла на место боя через четверть часа и атаковала в 11:25. Полковник Флэтли, шедший на высоте 3000 м, следил за атакующими торпедоносцами. Японский авианосец получил свое. В ходе операции американские истребители заявили пять побед.

Битва разгоралась. Японцы также «пристрелялись», пустив на дно танкер



На втором прототипе XF4F-8 высота вертикального хвостового оперения была увеличена на 8,5 дюймов для компенсации разворачивающего момента, создаваемого 1300-сильным двигателем Кертисс XR-1820-56.



*Серийные истребители FM-2 имели вертикальное оперение, аналогичное установленному на втором прототипе XF4F-8. FM-2 стал самым массовым вариантом «Уайлката» - до окончания в 1945 г. серийного производства их выпустили более 4400 экземпляров.*

«Neosho» и сопровождавший его эсминец «Sims». Контр-адмирал Хара отправил на поиски главных сил американцев несколько самолетов, которыми руководил подполковник Такахаси.

Тем временем, американцы, ожидая налета японцев, в 15:20 подняли в воздух два звена эскадрильи VF-2 - 12 истребителей «Wildcat», а также одно звено эскадрильи VF-42, которое вело патрулирование на дальних подходах. Самолетами VF-42 командовал подполковник Пол Рамси. Понимая, что для отражения крупномасштабного налета этих сил недостаточно, американцы вскоре подняли в воздух еще 12 F4F с авианосца «Yorktown» и 6 с авианосца «Lexington». Всего в воздухе кружило 30 американских истребителей. Координировал действия истребителей прикрытия капитан Ф.Ф. Джилл с авианосца «Lexington». Когда на экране радара появилась цель, Джилл решил, что это противник. По его наводке Рамси выслал четыре истребителя на 30 миль к юго-востоку от эскадры. В указанном районе американцы обнару-

жили девять бомбардировщиков «Kate», шедших V-образным строем. Рамси построился к одному краю японского строя, а Пол Бейкер взялся за другой край. Рамси, нагоняя японцев сзади, открыл огонь с предельной дистанции, то есть с 600 метров. Когда первый бомбардировщик взорвался в воздухе, Рамси перенес огонь на второй японский самолет, и тот вскоре пошел вниз, охваченный пламенем. С другого бока Бейкер сбил один «Kate» и повредил второй. Остальные японские самолеты скрылись в сгущающихся сумерках. Увлеченный погоней Бейкер не рассчитал запасов топлива и где-то привалился, пропав без вести. Всего звено Рамси одержало пять побед, полностью расстроив атаку японцев.

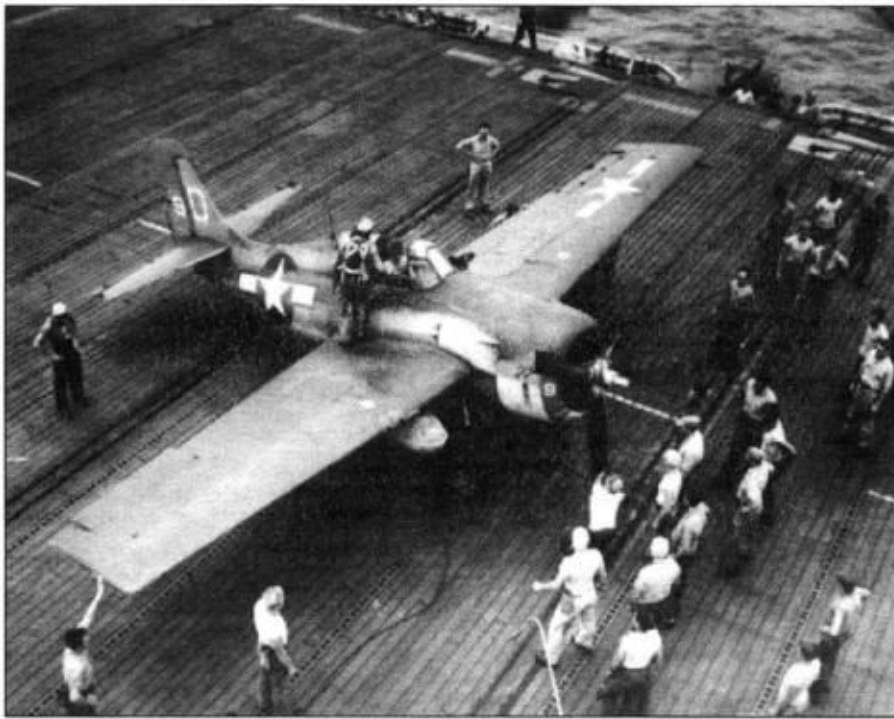
До темноты американские истребители сбили 7 бомбардировщиков «Kate» и один пикировщик «Val». Еще один «Kate» из-за повреждений привалился, не дотянув до эскадры. Звено эскадрильи VF-42 с авианосца «Yorktown», ведомое Джимом Флэтли, сбило еще два «Kate» и один «Val». Наступившая ночь дала обе-

им сторонам возможность передышки.

Второй акт разыгрался утром следующего дня. К этому времени расклад сил был 117 против 95 в пользу американцев, которые имели особое преимущество в пикирующих бомбардировщиках. Японцы имели больше торпедоносцев и истребителей - 37 «Zero» против 31 «Wildcat». Эскадра контр-адмирала Хары снова была обнаружена американской разведкой. Против японцев с палубы авианосца «Lexington» поднялись 15 бомбардировщиков «Dauntless» и 12 торпедоносцев «Devastator» в сопровождении 9 истребителей «Wildcat». Вел группу капитан Ноэл Гейлер из VF-2. «Yorktown» выслал 24 «Dauntless», 9 «Devastator» и 6 «Wildcat», ведомых подполковником Чарльзом Фентоном из VF-42. В первом эшелоне следовала авиагруппа с авианосца «Yorktown». Звено Чарльза Фентона прикрывало пикировщики, тогда как с торпедоносцами из VT-5 работали истребители Билла Леонарда. Фентон потерял своих подопечных, а Леонард благополучно довел их до «Сёкаку». В этот мо-



*FM-2 из эскадрильи VC-12 садится на палубу авианосца «Коре», 12 апреля 1944 г. Обратите внимание на выпущенные тормозной гак, шасси и отклоненные закрылки. Самолет окрашен по атлантической противолодочной схеме.*



*FM-2 из эскадрильи VC-14 на палубе авианосца «Хогзт Бэй», 8 октября 1944 г. Необычна для палубной авиации маркировка капота самолета - фигура полуголой дамы и надпись «The Reluctant Maid».*

мент американцев атаковала тройка японских истребителей. Первым противника заметил Док МакКаски, который врезался в их строй и отвлек одного японца. Два других «Zego» сели на хвост Леонарду, которому пришлось уйти в облака. Тем временем, МакКаски сбил «Zego» сержанта Хисаси Ичинозе из 2-го сётая 2-го чутая авианосца «Сёкаку». Японский истребитель загорелся и круто пошел вниз, паля из всех пулеметов. Другая пара американских пилотов - лейтенанты Билл Вуллен и Джонни Адамс - заметили японские истребители, когда те делали второй заход на торпедоносцы. Вуллен сумел сбить сержанта Такео Миязаву из 3-го сётая 2-го чутая «Сёкаку» и повредить машину сержанта Минами из 2-го сётая 2-го чутая того же авианосца. В сумятице боя Леонард пытался собрать своих пилотов и перегруппироваться. Выяснилось, что МакКаски был сбит.

Этот бой был успешным для VF-42. Истребители не только прикрыли торпедоносцы, но сумели сбить два и повредить один «Zego».

Следом атаковала авиагруппа с авианосца «Lexington». Против них японцы подняли 12 истребителей. Три из них атаковали ведущего группу полковника Олта и его обоих ведомых. Японцы действовали, имея преимущество в высоте и скорости, но американцам удалось уйти из-под огня. Капитан Ричард Бул и лейтенант Джон Бейн пошли вниз вместе с SBD и там были атакованы парой других японских истребителей. Бейн сумел извернуться и полоснуть очередь по А6М2 сержанта Дзиничиро Каваниси из 4-го сётая 2-го чутая «Сёкаку», тогда как Бул был сбит.

Не легче было звену Ноэла Гейлера, сопровождавшего торпедоносцы из VT-2. Истребителям приходилось буквально тащиться за ними со скоростью около 200 км/ч. Поэтому у японцев было все преимущество. Уже в ходе первого захода ведомый Гейлера был сбит. Другая пара американских истребителей попыталась скрыться в облаках, но по дороге японцы сбили одного из уходящих F4F. В результате, с торпедоносцами остался один Гейлер, но и ему пришлось уйти в облака во время очередного захода японцев. На помощь торпедоносцам пришел Джон Бейн. Расстреляв остаток боекомплекта, лейтенант сумел отогнать от тихоходных самолетов один «Zego».

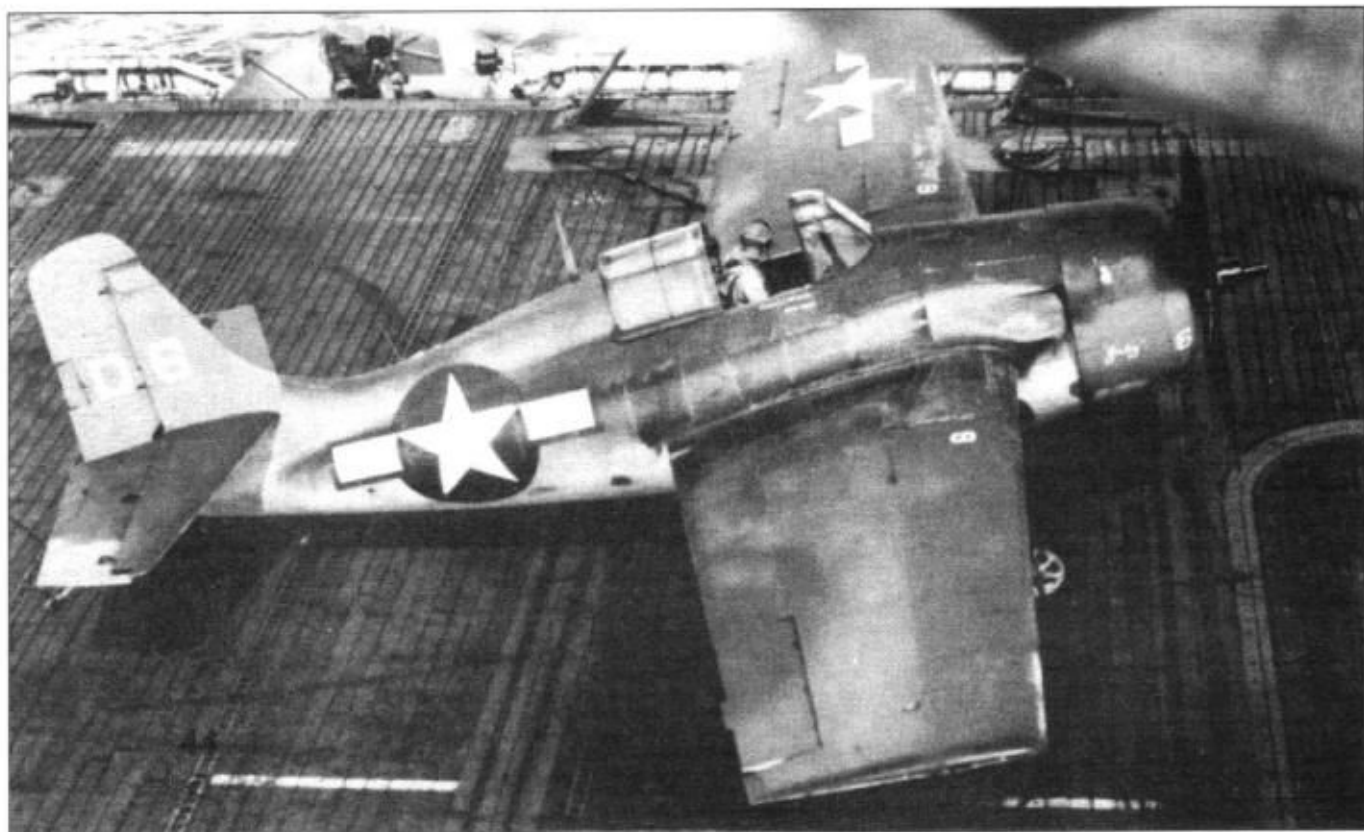
Эскадрилья VF-2 заявила в этом бою три победы, хотя фактически сбил самолет только один Бейн. Японцы со своей стороны оценили численность американцев как 12 «Wildcat» и 32 «Devastator», тогда как в действительности действовало всего четыре истребителя и 11 торпедоносцев. При этом японцы заявили 39 побед, в том числе шесть один пилот! Действительные потери американцев составили три SBD и 3 F4F из VF-2.

С японской стороны в бою участвовало 16 А6М с «Сёкаку» и «Дзуйкаку», а потери японцев составили два А6М2 сбитых и два поврежденных.

Возвращаясь назад, американцы встретились японцами, отработавшими по американской эскадре. Пилоты из VF-42 заявили один сбитый «Kate» и два вероятно сбитых пикировщика «Val». Билл Леонард, сопровождавший одиночный пикировщик, перехватил и сбил командира авиагруппы «Сёкаку» подполковника Какуичи Такахаси, который руково-

дил налетом на корабли TF-17. Однако, имея мало топлива, Леонард не смог проследить падение в воду своего противника. Ноэл Гейлер заявил две вероятные победы над японскими пикировщиками.

Несмотря на все усилия истребителей обороны, японцы в бою над американской эскадрой давили числом. Имея хорошую разведку, они легко находили цели. Оборону американцев ослабляло еще и то обстоятельство, что на самолетах не было устройств опознавания «свой-чужой», поэтому часто истребители атаковали свои же бомбардировщики. Налет японцы провели с курса норд-норд-ост. На дистанции 68 миль радиолокатор обнаружил цель из ста пяти самолетов. В действительности это были 33 «Val» и 18 «Kate», вместе с истребителями сопровождения 69 самолетов. Поскольку часть истребителей ушла в сопровождение своих бомбардировщиков и торпедоносцев, прикрытые TF-17 составляли 17 истребителей: 9 из эскадрильи VF-2 (звенья «Doris» и «Agnes») и 8 из эскадрильи VF-42. Кроме того, в воздухе находились 23 пикирующих бомбардировщика «Dauntless», которые предполагалось использовать для перехвата торпедоносцев. Тем временем, звено «Agnes Red» Пола Рамси выдвинули курсом 020 на 38 миль при высоте 3050 м. Звено Джима Флэтли выдвинули на перехват торпедоносцев, запретив им опускаться ниже 305 м, где была организована защита из пикировщиков. Флэтли занял позицию на высоте 760 м. Таким образом, 9 истребителей находились впереди, на удалении 15-20 миль, тогда как остальные 8 машин держались в районе эскадры. Как показали дальнейшие события, слишком много истребителей оказалось на малых высотах. Японские торпедоносцы проскочили над ними. Первым установил контакт с противником лейтенант Эд Селлстром из звена Рамси. Он быстро оценил численность противника в 50-60 машин, идущих на высоте 10000-20000 фт/3000-6000 м. Истребители не имели никакой возможности быстро набрать более 6000 м высоты, чтобы атаковать противника сверху. Другое звено истребителей оказалось среди облаков и не заметило противника. Селлстром, не имея контакта с Рамси по радио, поэтому не мог навести его на цель. Тем временем японские самолеты разделились и направились на свои цели. Селлстром начал преследовать один «Kate» и, пикируя с высоты 3700 м, нагнал японца, когда тот находился всего в 5 милях от эскадры. Но тут американского летчика атаковали сразу три «Zego». Завязался бой, в котором Селлстром заявил две победы, хотя в действительности не сбил ни одного самолета. Японцы прорвались через первый заслон без особых проблем. Пикировщики, потеряв четыре машины, заявили всего две победы. От цели японцев отделяли только восемь истребителей и заградитель-



*FM-2 из эскадрильи VC-14 заруливает после посадки на палубу авианосца «Хогзэт Бэй». Истребитель окрашен по трехцветной схеме. Собственное имя самолета - «Judy» - написано на капоте двигателя белой краской.*

ный зенитный огонь. Четыре истребителя прикрывали «Lexington», кружа на высоте 4000 м. В этот момент их атаковала шестерка «Zero». Начался круговой бой, в котором каждый стремился сесть на хвост противнику. Вскоре к бою присоединился лейтенант Арт Брассфилд со своим ведомым. Ведомый тут же получил повреждения, а сам Брассфилд уцелел, лишь уйдя в отвесное пики в 1800 м. Американец выправил машину рядом с японским пикировщиком, заходящим в атаку на «Lexington». На японском самолете скрестились трасы Брассфилда и зенитного пулемета, в результате лейтенант лишился победы. Наверху оставалось лишь звено Брауна. Кружась над авианосцем «Yorktown», Винс МакКормак и Уолт Хаас заметили японский пикировщик. Прорвавшись сквозь заградительный огонь, американцы попытались догнать пикировщика. Но японские пикировщики на этот раз решили пожертвовать точностью бомбометания и умело уходили из-под огня. В этот момент прибыло неожиданное подкрепление. Звено из VF-2, ведомое Альбертом Ворзом, ушедшее сопровождать бомбардировщики, потеряло своих подопечных и повернуло назад. Три F4F подключились к атаке и атаковали три пикировщика, шедших на «Yorktown». Ворз сел на хвост одному из них и отстрелил японцу крыло.

Японская атака на TF-17 дала неплохие результаты. Торпедированный «Lexington» вскоре затонул, а «Yorktown» надолго встал в ремонт. На обратном пути японцам снова пришлось

прорываться через дальнейшее заграждение. Несколько машин вступило в бой с американскими пикировщиками, продолжавшими кружить на небольшой высоте. К северу от TF-17 три F4F Альберта Ворза и еще два истребителя из VF-42 попытались перехватить японцев. Ведомый Ворза, лейтенант Лион Хейнз заявил вероятную победу над «Kate», а ведомый МакКормака Уолт Хаас попал под огонь своей же зенитной артиллерии, а затем его загнали в облака японские истребители. Вынырнув из облаков, Хаас увидел одиночный «Val» и сбил его. Затем его атаковал «Zero», Хаас принял бой и заявил вторую победу. Тем временем в районе эскадры продолжался бой. Восемь истребителей Борриза плюс два F4F из VF-4 вертели карусель с пятью или шестью A6M2. Пилоты с авианосца «Lexington» заявили две победы, которые не получили подтверждения. При этом американцы сами понесли потери. Звено Джима Флэтли вело бой с девятью «Zero», но с лучшим результатом - никто из пилотов звена не погиб. Заметив, что SBD оказались в тяжелом положении, Флэтли спикировал и попытался отогнать одного «Zero». Оставшиеся без командира американские истребители рассыпались построй. Один из пилотов - Дик Кроммелин - завязал бой с четырьмя «Zero». Кроммелин заявил две победы, но и его самолет начал терять масло. Щадя мотор, Кроммелин сбросил обороты и повернул к авианосцу. Двигатель заклинило неподалеку от авианосца «Lexington». Кроммелину пришлось са-

диться на воду и ждать спасательной команды с ближайшего эсминца.

На полпути между противостоящими эскадрами Билл Вуллен и Джонни Адам заметили одиночный торпедоносец B5N2 «Kate». Американцы начали снижение, намереваясь взять японца в клещи. Сержант Грот Цугуо заложил вираж и начал набирать высоту, пытаясь уйти в облака. Но американцы сумели удержаться у него на хвосте. Раздался взрыв, и все три члена экипажа скрылись вместе с самолетом в волнах Тихого океана.

На этом собственно бой закончился. Команда «Лексингтона» продолжала бороться за свой корабль. В 15:30 когда, казалось, что авианосец улетает спасти, взорвались пары бензина, вытекавшего из прорванных трубопроводов. К вечеру корабль затонул, унося с собой на дно 33 самолета, в том числе 9 F4F. На «Йорктауне» собрались 13 боеспособных истребителей, в том числе шесть из VL-2 с затонувшего «Лексингтона».

После сражения обе стороны подсчитали потери и победы. Две американские истребительные эскадрильи - VF-2 и VF-42 - заявили 15 побед, тогда как их действительные успехи составили четыре «Val», два «Kate» и два «Zero», при потере четырех F4F. Американские пикировщики заявили 17 сбитых самолетов при потере пяти машин. В действительности SBD сумели сбить один пикировщик и пять торпедоносцев. Еще семь японских самолетов, в том числе один «Zero», приоднились, не дотянув до авианосцев, а еще двенадцать машин сбросили за борт





*Палубная команда складывает крылья истребителя FM-2 из эскадрильи VC-85, авианосец «Хогзэт Бэй», 2 июля 1945 г. Белый шеврон на вертикальном оперении самолета - знак принадлежности аэроплана к эскадрилье VC-85. На заднем плане - истребители из эскадрильи VC-88 (отличительные знак - двойная молния белого цвета).*

как не подлежащие ремонту. Японцы гораздо щедрее отмерили себе победы. Они заявили 56 сбитых самолетов противника, то есть в семь раз завысили свои достижения. Результат боев между японскими и американскими истребителями закончился со счетом 6:3 в пользу японцев.

Тактически битва закончилась умеренной победой японцев, но стратегический выигрыш выпал американцам, которые сумели остановить продвижение противника на юг Тихого океана. Битва показала необходимость усилить истребительное крыло на авианосцах. Для того, чтобы одновременно сопровождать свои самолеты и прикрывать эскадру от самолетов противника требовалось больше машин. Как показал опыт, лучшим средством ПВО оказались свои истребители. Зенитная артиллерия была в белый свет как в копеечку, ее можно было считать разве что последним средством. Поэтому численность истребительных эскадрилий на больших авианосцах увеличили с 18 до 27 самолетов. По сути, это было официальное подтверждение уже сложившейся практики.

#### **Дальнейшие действия английских истребителей**

В мае 1942 года англичане оккупировали Мадагаскар, входивший во владения французского правительства Виши. Как гласила официальная версия, оккупацию острова провели с целью не допустить развертывания там баз для японских подводных лодок. Кодовое название операции было «Ironclad». В операции участвовал английский авианосец «Illustrious», на котором в числе прочих базировались 881-я и 882-я эскадрильи морской авиации, оснащенные самолета-

ми «Martlet II». В 881-й эскадрилье было 12 машин, а в 882-й - 8 и один ночной истребитель Fairey «Fulmar NF 1». Первый авианалет англичане совершили утром 5 мая. Истребители «Martlet II» патрулировали воздушное пространство, а также участвовали в подавлении французской береговой батареи 75-мм орудий, а также сопровождали палубные бомбардировщики Fairey «Albacore» в их налете на аэродром Аррашар в районе Диего-Суарес. Лейтенант Россинье, командовавший авиационными силами этой базы (на базе находились подразделения смешанной авиагруппы из Ивата), в момент налета вылетел на разведку на самолете

«Potez 63-11». Россинье не успел набрать высоту, как был атакован английскими истребителями. В коротком бою французский самолет был сбит и Россинье погиб вместе со своим стрелком-наблюдателем сержантом Эретом. Французские рапорты свидетельствуют о том, что в ходе налета были уничтожены все самолеты, стоявшие на аэродроме. Англичане не зафиксировали победы в воздухе, посчитав взлетающий «Potez» уничтоженным на земле. Следующим утром в 6:00 патрулирующие истребители из 881-й эскадрильи заметили три самолета «Potez 63-11» из 555-й эскадрильи, входившей в состав смешанной авиагруппы.



*Пара FM-2 из эскадрильи VC-14 возвращается на авианосец «Уайт Плейнс» после боевого вылета, 24 июня 1944 г. Индивидуальные номера самолетов написаны черной краской на фоне треугольников белого цвета на рулях направления и продублированы белой краской на капотах.*



Истребитель FM-2 корпуса морской пехоты сфотографирован на палубе авианосца «Соломон» 3 мая 1945 г., корабль проходил в этот период сдаточные испытания. Белая полоса на капоте говорит о том, что самолет используется для повышенной подготовки летчиков. В 1945 г. на авианосце «Соломон» готовились пилоты палубной авиации, приписанной к Восточному побережью.

Первыми атаковали французов лейтенант Берд и лейтенант Дж. Уоллер, которые сбили один самолет. Второго француза сбил лейтенант К.К. Томкинсон, а третьему французу удалось уйти. Из экипажей сбитых самолетов уцелел лишь один пилот, да и тот получил ранения. Другой пилот и оба стрелка-наблюдателя погибли. 7 мая произошел первый бой между истребителями. Патрулирующие истребители «Martlet II» из 881-й эскадрильи перехватили четыре французских истребителя «Mogane 406» из 565-й эскадрильи, также входившей в состав смешанной авиагруппы. Командовал эскадрилей капитан Леонетти, эскадрилья базировалась на аэродроме Ивата. Шедший первым «Mogane» атаковал англичан. Один «Martlet» получил попадания 20-мм снарядами в двигатель и крыло, пилоту пришлось сажать машину на воду у ближайшего пляжа. Неудачливый английский пилот два дня добирался до своих. Пилот другого истребителя, лейтенант Дж.А. Лайон, увидел, как два других француза перешли в атаку и бросился на перехват. В коротком бою ему удалось заявить победу. Второе звено англичан, шедшее на большей высоте чуть сзади, также перешло в атаку. Лейтенант К.К. Томкинсон заявил одну победу, а лейтенант Дж. Уоллер - другую. Затем Уоллер помог Лайону добить последнего француза. В действительности англичанам удалось сбить только три французских истребителя. Кто из французских пилотов сбил «Martlet II» установить не удалось. Уцелел лишь капитан Леонетти, да и тот был ранен. Среди погибших был капитан Ассолан, еще один французский пилот получил смертельное ранение, от которого скончался. Дальнейший ход мадагаскарской кампании не дал возможности истребителям как-то проявить себя.

### Битва при Мидуэе

Тем временем на Тихом океане американцы подготовили крупную операцию. Разведка докладывала о том, что японцы готовят очередной десант. Район высадки десанта выяснить не удалось. Авианосцы перевели в состояние повышенной боевой готовности. Резко ускорились ремонтные работы на поврежденном в Коралловом море авианосце «Yorktown». Эскадрильи прошли реорганизацию. Численность эскадрилий привели в соответствие с новым боевым расписанием. Потрепанная авиагруппа с авианосца «Yorktown» требовала пополнения в первую очередь. Ее усилили за счет самолетов с авианосца «Saratoga». В результате всех реорганизаций эскадрилья VF-42 практически прекратила свое существование. Чарльз Фентон и Винс

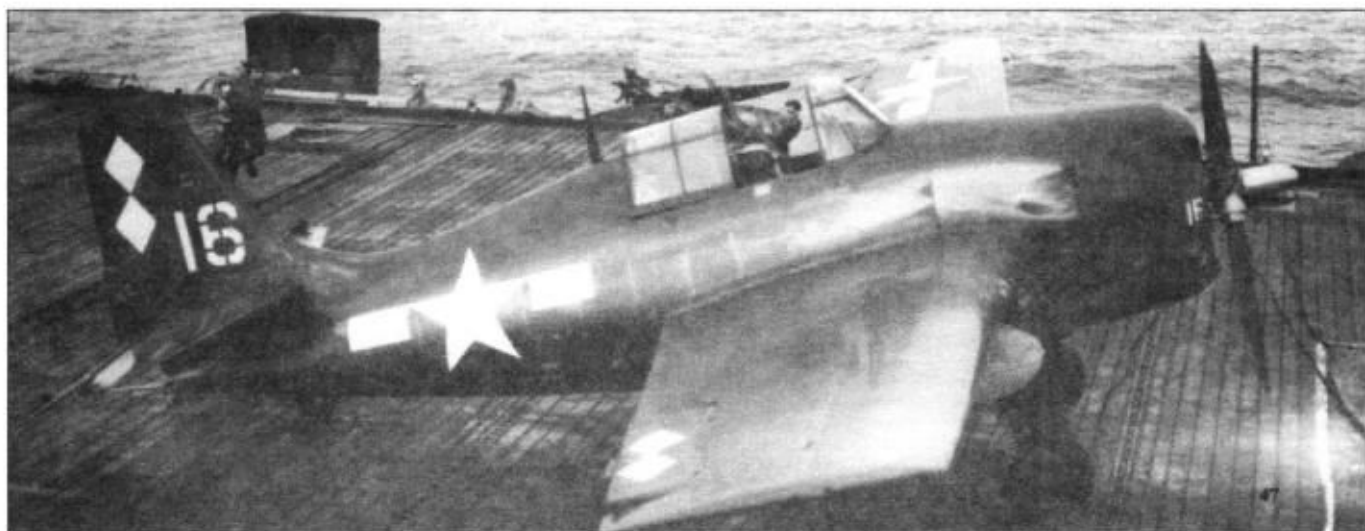
МакКормак остались на Гавайях принимать новых пилотов. В эскадрилью прибыл новый командир - подполковник Джимми Тач - вместе с десятью пилотами из VF-3. Получившейся сводной эскадрильи присвоили обозначение VF-3. Первым заместителем Тача стал Дон Лавлейс, который отказался от должности командира VF-2. Заместителем по летной работе стал Билл Леонард, заместителем по технической части - Арт Брассфилд, заместителем по вооружению - Док МакКаски. Эскадрилья получила 27 новых F4F-4. Времени на то, чтобы слетаться, не было. Удалось провести всего пару групповых полетов. В аварии при посадке 30 мая погиб Дон Лавлейс. Сам Лавлейс было благополучно сел на палубу авианосца, но шедший следом пилот не зацепился крюком за трос аэрофинишера, перелетел аварийный барьер и врезался в машину Лавлейса. Оба истребителя пришлось списать, времени получить новые машины не было. Новым первым заместителем командира VF-3 стал Леонард.

В остальных эскадрильях слетанность была выше. VF-6 с авианосца «Enterprise», возглавляемый Джимом Греем, располагала 27 самолетами. В VF-8 с авианосца «Hornet» также было 27 F4F-4, но пилоты еще не имели боевого опыта. Несколько пилотов этой эскадрильи были набраны из числа пилотов торпедоносцев - так была остра нехватка кадров. Реальный боевой опыт имели только командир эскадрильи подполковник Сэм Митчелл и его заместители.

Тем временем удалось установить цель предстоящего японского десанта. Им должен был стать атолл Мидуэй, расположенный в центре Тихого океана. Для противодействия сформировали две ударные эскадры: TF-16 контр-адмирала Реймонда Спрюенса с авианосцами «Enterprise» и «Hornet» в составе, и TF-17 вице-адмирала Фрэнка Флетчера с



FM-2 из эскадрильи VC-93 на палубе авианосца «Петрофф Бэй», 11 мая 1945 г. Самолет целиком окрашен в цвет Glossy Sea Blue. На вертикальном оперении с обеих сторон и на верхней поверхности правой плоскости крыла нанесено стилизованное изображение четырехлепесткового листа клевера. Индивидуальный номер самолета написан белой краской.



*На самолете FM-2 лейтенанта МакИлорая из эскадрильи VC-83 1 мая 1945 г. при посадке подломилось хвостовое колесо. Истребитель врезался в аварийный барьер. На снимке к самолету спешит парень с огнетушителем в руках. Разлившееся из баков «Уайлдкэт» по палубе топливо может спровоцировать пожар.*

авианосцем «Yorktown» в составе. Кроме того, усилили гарнизон острова. 26 мая туда прибыли 16 бомбардировщиков Douglas SBD-2 «Dauntless» и 7 истребителей F4F-3 из эскадрильи корпуса морской пехоты. Истребителями усилили находившуюся на острове эскадрилью VMF-221, которой командовал майор Флойд Б. Паркс. В эскадрилье имелся 21 истребитель Brewster F2A-3 «Buffalo». Эту эскадрилью предполагалось перебросить на остров Уэйк, однако переброску задержали и остров капитулировал прежде, чем прибыло подкрепление. Поэтому эскадрилью направили для защиты другой передовой американской базы - на Мидуэе.

Утром 4 июня, обнаружив эскадру противника, VMF-221 разделили на две группы. Одна, состоявшая из 8 «Buffalo» и 5 «Wildcat», вылетела на перехват японских самолетов. Этой группой командовал сам Паркс. Остальные самолеты эскадрильи остались для защиты острова.

В 6:15 на удалении 50 км от острова американские пилоты засекли первые японские самолеты. Противник шел на высоте 3600 м. Американцы набрали высоту, стараясь зайти сверху. Ситуацию упрощало еще то обстоятельство, что японские бомбардировщики шли выше истребителей. Но японцы быстро заметили противника и продемонстрировали свое преимущество в скороподъемности. Прошло несколько секунд и «Zeke» уже плотно сели на хвосты американским истребителям. Летевшие на F4F капитан Джон Кэри, капитан Марнион Карл и лейтенант Клейтон Кенфилд сумели прорваться к группе японских бомбардировщиков, насчитывавшей 70-80 машин, следовавших на высоте 3600 м. Тройка американцев атаковали с преимуществом по высоте в 600 м. Обстреляв противника, Кенфилд атаковал ближайший к нему D3A1 и поджег его. Кэри также атаковал один «Val». Однако добить противников

им не удалось, так как подоспели японские истребители. В завязавшемся бою самолет Кэри получил повреждения, а сам капитан был ранен в колено. Пилот вышел из боя и потянул к базе. Самолет спас своего пилота, развалившись на куски уже после посадки на аэродроме.

Марнион Карл также вступил в бой с японскими истребителями. Поняв, что в одиночку уцелеть ему не удастся, Карл решил отойти. Он набрал высоту 6000 м и повернул к атоллу. Внезапно он увидел, что у него на хвосте висит «Zeke». Карл проделал несколько маневров, пытаясь оторваться, но японец сидел крепко. Тогда Карл резко снижировал на оказавшееся под ним облако. Едва самолет заволочило белым туманом, Карл резко убрал обороты двигателя. Когда он вынырнул с нижней стороны облака, японский самолет, как и ожидалось, оказался впереди.

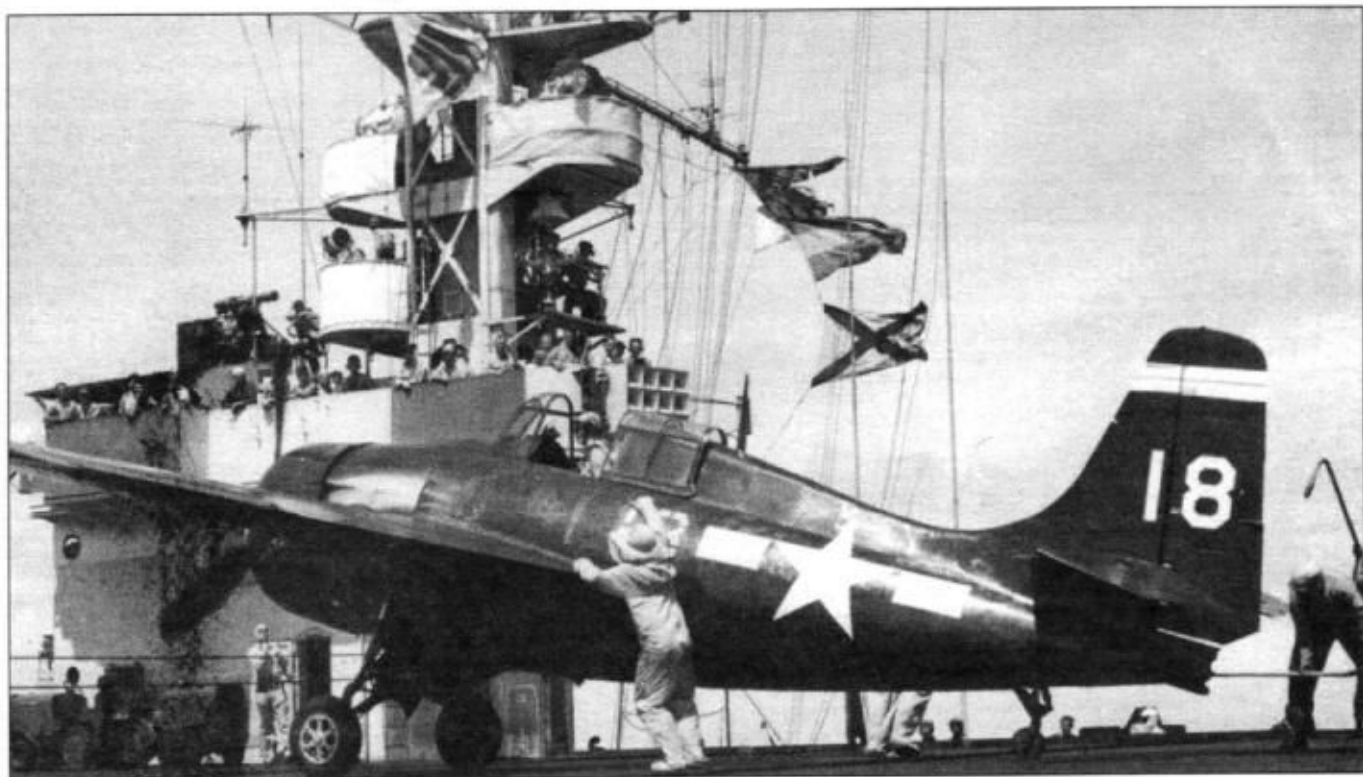
Позиция для атаки была идеальной, но тут выяснилось, что в результате активных маневров перекосило патроны в патронниках. Японец, потеряв цель, ушел, так и не заметив американский истребитель у себя за спиной.

Тем временем японские бомбардировщики уже отработали по целям и возвращались назад. Карл заметил, три «Zeke», замыкавшие строй. Он перезарядил пулеметы и начал сближение. Он атаковал последний истребитель и, прежде чем противник сумел понять в чем дело, сбил его. Истребитель с авианосца «Кага» свалился в штопор и рухнул в море. Два других японца не заметили потери и улетели.

После боя американцы подсчитали потери. Из 25 машин, поднятых на перехват противника, вернулось только 10, из которых лишь два «Buffalo» и 2 «Wildcat»



*FM-2 из эскадрильи VC-99 рулит по палубе авианосца «Хоггэт Бэй». После 2 июня 1945 г. на фюзеляжи и крылья всех самолетов авианосца «Хоггэт Бэй» были нанесены по две узких идентификационных полосы белого цвета.*



*«Sack Time» - FM-2 из эскадрильи VC-20 самолет при посадке в аварийный барьер, растянутый поперек палубы авианосца «Кандашиан Бэй». Вокруг самолета суетятся люди из аварийной партии, они одеты в асбестовые теплозащитные костюмы на случай пожара. Собственное имя самолета «Sack Time» написано на капоте двигателя желтой краской.*

(в том числе машина Карла) можно было отремонтировать. Остальные самолеты ремонту не подлежали. Командир эскадрильи Паркс и его первый заместитель погибли. Американцы заявили 7 бомбардировщиков и 4 «Zero». Действительные потери японцев, причиненные самолетами VMF-221, составили всего два A6M2, один D3A1 и два B5N2. Японцы, в свою очередь, определили все американские самолеты как F4F и заявили 40 только подтвержденных побед, не считая вероятных! Всего японцы потеряли семь машин: два A6M2, один D3A1 и четыре B5N2. Бой над островом закончился.

На сцену выступили две американские тактические группы с тремя авианосцами в своем составе.

В 7:00 американские авианосцы начали выпускать самолеты. Сначала поднялись торпедоносцы, за ними пикировщики и, наконец, истребители. Последними взлетели 10 F4F под командованием Пэта Митчелла. Десятка F4F из VF-6 под командованием Джима Грея должна была сопровождать бомбардировщики, которые вели подполковник Юджин Э. Линдси (VT-6) и подполковник МакКласки (VB-6 и VS-6). Из-за ошибки, с самого начала самолеты Грея сумели найти только торпедоносцы из VT-8. Авиагруппа с авианосца «Hoguet» взяла неверный курс. Самолеты взяли сильно к западу и не обнаружили цели. Поняв бесполезность дальнейших поисков, командир группы разделил свои силы на два отряда и приказал им самостоятельно возвращаться экономическим ходом на Миндуэй или авианосец. Хуже всего было истребите-

лям, которые несли мало топлива. Ситуацию усугубляло то обстоятельство, что на самолетах барахлило устройство YE-2B, которое должно было указывать курс на авианосец. Фактически, только лейтенант Джон МакИнерни сумел взять пеленг, но его попытки доказать это командиру авиагруппы успеха не имели. Самолеты продолжали лететь наугад. Вскоре замолчали двигатели у истребителей. Самолеты один за другим садились на воду. Из десяти пилотов удалось подобрать восьмерых.

Тем временем десятка истребителей Джима Грея, сопровождавшая торпедоносцы из VT-8 подполковника Уолдрона, уже оказалась в виду японских авианосцев. Напрасно Грей ожидал условного сигнала «Come down, Jim», который должен был подать Арт Эли из VT-6. В это время VT-6 еще находилась далеко от японской эскадры, а у Уолдрона с Греем

радиосвязи не было. Кроме того, визуально Грей не видел, что происходит с торпедоносцами из-за большой разницы в высоте. В 10:00 Грей повернул свои истребители назад, на самолетах заканчивалось топливо.

С палубы авианосца «Yorktown» в операции участвовали торпедоносцы и бомбардировщики из VT-3 и VB-3, которые сопровождали шесть F4F-4 подполковника Джими Тача. Флетчер приказал 19 истребителей оставить для обороны авианосца. Тач взлетел в 9:05 последним. В этом случае организация оказалась на высоком уровне. В расчетное время истребители заняли позиции для защиты торпедоносцев полковника Лема Масси от атаки японских истребителей. Однако японских истребителей оказалось слишком много, и истребителям пришлось заняться самозащитой. В первые же минуты боя был сбит лейтенант



*С палубы авианосца «Мэкин Айленд» взлетел FM-2 из эскадрильи VC-8, 29 марта 1945 г. Самолеты FM-2 позднего выпуска оснащались узлами подвески (по пять под каждой плоскостью) для ракет HVAR.*

Эд Бассетт. Тач заложил вираж. Внезапно перед ним показался «Zero». Тач поймал в прицел капот японского самолета и нажал спуск. Японец загорелся и сошел с курса. Затем Тач какое-то время был занят тем, чтобы оторваться от наседавших на него японцев. Попутно ему удалось отцепить с хвоста лейтенанта Рама Дибба японский истребитель. Затем Тач заявил еще одну победу, но прийти на помощь торпедоносцам не было никакой возможности. Лейтенант Брейнард Маккомбер был сбит в тот момент, когда махал Тачу, докладывая о вероятной победе. Два других F4F также вели ожесточенное сражение. Том Чик и Дэн Шиди заявили одну достоверную и одну вероятную победу. Шиди был ранен в ногу. Тем временем, американские бомбардировщики все же прорвались к японским авианосцам. Удалось добиться попаданий в три авианосца, на которых начался пожар.

Четверка истребителей Тача дотянула до авианосца на последних каплях бензина. Том Чик не справился с управлением, пробил заградительный барьер и перегородил полетную палубу. Дэну Шиди пришлось садиться на «Hornet». Раненый в ступу Шиди забыл поставить пулеметы на предохранитель. В результате жесткого касания подломилась стойка одного шасси, из-за чего сработали два пулемета. Погибло пять человек палубной команды, еще несколько матросов получили ранения и тяжелые ожоги от фосфорных трассирующих пуль.

Всего Тачу и его пилотам засчитали шесть сбитых и два поврежденных А6М2: подполковнику Тачу - 3 сбитых, лейтенанту Маккомберу - 1 поврежденный, лейтенанту Диббу - 1 сбитый, лейтенанту Шиди - 1 сбитый, Чик - один сбитый и один поврежденный.

Истребители, оставленные при авианосцах, сформировали боевые воздушные патрули (Combat Air Patrol - CAP). Патрули сменяли друг друга в воздухе каждые 90 минут. Около полудня радар «Йорктауна» засек неизвестные самолеты. Вскоре выяснилось, что это японская ударная группировка. VF-3 держала в воздухе 12 истребителей, еще несколько машин стояло в состоянии полной готовности на палубе «Хорнета».

Ближе всего к японцам стоял «Yorktown». Именно он стал главной целью. Истребители из VF-6 кружили над кораблями TF-16 на тот случай, если бы японцы попытались разделить силы. Центральный пост управления истребителями находился на борту «Энтрепрайза» («Red Base»). Запасной пост управления («Blue Base») находился на «Хорнете». Третий пост управления («Scarlet Base») находился на «Йорктауне». На «Алой базе» находился командир авиакорпуса «Йорктауна» Пит Педерсен.

Ударная группа с «Хирю» - последнего неповрежденного авианосца - была оценена в 18 пикировщиков «Val» и 4 истребителя «Zero».

Истребители из VF-3 выдвинулись на перехват. В первый заход удалось сбить

шесть японских самолетов. Японские истребители сопровождения были связаны боем парой F4F, которые пилотировали лейтенанты Эд Маттисон и Гораций Басс. В бою Маттисон получил попадание в крыло, но сумел удержать самолет и решил атаковать пикировщики. Лейтенанту удалось зайти в хвост одному из пикировщиков. Обычный задний пулемет на японском бомбардировщике отсутствовал, поэтому Маттисону ничего не помешало сбить вражескую машину. Док МакКаски организовал лобовую атаку на японский пикировщик. В сумятице боя МакКаски потерял где-то своего ведомого и пристроился третьим к паре Билл Вуллен - Билл Барнс. В течение нескольких минут МакКаски атаковал одну за другой две группы пикировщиков по шесть машин в каждой и заявил три победы. В этот момент ему на хвост сели два японских пикировщика. МакКаски с легкостью оторвался от них, но продолжать бой не смог - кончились патроны.

Другой пилот VF-3 - лейтенант Арт Брассфилд, командир четвертого звена - заявил три сбитых пикировщика. Затем он перехватил еще один пикировщик над самой водой и сбил его. Но другие японские самолеты продолжали рваться к цели. Прибывшее на помощь звено истребителей с авианосца «Hornet» сбило один «Val» и вероятно один «Zero». Другие F4F, которыми пилотировали лейтенанты Том Провост и Дж.М. Холфорд, из VF-6 заявили еще один сбитый «Val». В



FM-2 из эскадрильи VC-96 встал на нос после неудачной посадки на авианосец «Рэдирд Бэй», 1 апреля 1945 г. Машина вернулась из боевого вылета на Окинаву. Подвесные топливные баки окрашены в белый цвет.



*Полностью окрашенный в желто-оранжевый цвет учебно-тренировочный FM-2 сфотографирован на стоянке аэродрома в Джонсонвилле, шт. Пенсильвания, 9 сентября 1946 г. На этой базе готовили механиков для самолетов палубной авиации, поэтому здесь имелись самолеты самых разных типов.*

результате на цель вышло семь или восемь пикировщиков, из которых еще два были сбиты огнем зенитной артиллерии. «Yorktown» получил три попадания.

В ходе боя американские истребители сбили 11 пикировщиков и 3 истребителя. Почти все победы пришлось на счет пилотов из VF-3.

Следующий налет силами десяти торпедоносцев «Kate» японцы провели в 14:30. Главной целью противника по-прежнему был «Yorktown». В районе авианосца в этот момент находилось шесть F4F, в том числе три из VF-6. Выше дежурил патруль из состава VF-8. Но какофония, царившая в эфире, не позволила американцам своевременно организовать перехват. В результате звено Дока МакКаски пролетело в 14:34 мимо японских самолетов, не обратив на них внимания. Первый боевой контакт с противником установили Билл Вуллен и Гарри Гиббс. Вуллен сбил один торпедоносец и продолжил полет прямым курсом. Этой ошибкой американского пилота немедленно воспользовался японский истребитель, который сел ему на хвост и пробил маслорадиатор. Гиббс также был сбит. Обоих пилотов из воды подобрали спасательные команды с ближайших кораблей. В свою очередь МакКаски и лейтенант Мелвин Роуч заявили по одному «Zero». Патруль VF-6, круживший на высоте 5400 м, оказался слишком высоко, чтобы перехватить жавшиеся к самой воде торпедоносцы. Перед самой атакой в воздух успели подняться Тач и несколько других пилотов из VF-3. Лейтенант Милтон Тутл даже успел заявить победу над торпедоносцем, но сам попал под дружественный зенитный огонь и был вынужден приводниться. Тач также сбил один «Kate» - ВП-310 капитана Томонаги с «Хирию», но затем и сам был вынуж-

ден отрываться от преследования. Билл Леонард также заявил один торпедоносец. Всего американцы заявили 8 «Kate» и два «Zero». В действительности, японцы потеряли пять торпедоносцев и два истребителя. Остальные торпедоносцы провели атаку и двумя торпедами поразили «Yorktown». В тот же день американцам удалось вывести из строя последний боеспособный японский авианосец - «Хирию». 7 июня японская подводная лодка добила поврежденный «Yorktown». Битва у атолла Мидуэй завершилась. Произошел перелом в войне на Тихом океане.

Всего в ходе битвы у атолла Мидуэй пилоты VF-8, VF-3 и VF-6 заявили 45 побед. В действительности им удалось сбить 29 машин: 11 А6М2, 11 D3A1, 5 B5N2 и два гидросамолета - E8N2 и E13A1.

Битва дала толчок дальнейшему развитию тактики применения авианос-

цев. Прежде всего, численность истребительных эскадрилий снова увеличили. В июле в составе VF-6 было уже 36 истребителей «Wildcat».

Кроме того, стало ясно, что «Wildcat» следует в ближайшее время заменить более совершенным истребителем. Такие истребители - «Hellcat» и «Corsair» - уже были созданы, но еще не успели поступить в части. Пока вся тяжесть боев на Тихом океане ложилась на плечи F4F.

Истребители «Wildcat» не оставались без работы. Вскоре палубные F4F-4 участвовали в битве в восточной части Соломоновых островов в августе 1942 года. В октябре 1942 года произошла битва при Санта-Круз, а в ноябре началась высадка союзников в Северной Африке - операция «Torch».

Две упомянутые первыми операции были связаны с американским наступлением на островах Соломона, и в первую очередь с битвой за Гуадалканал. В ходе этой кампании было положено начало разгрому японской авиации.

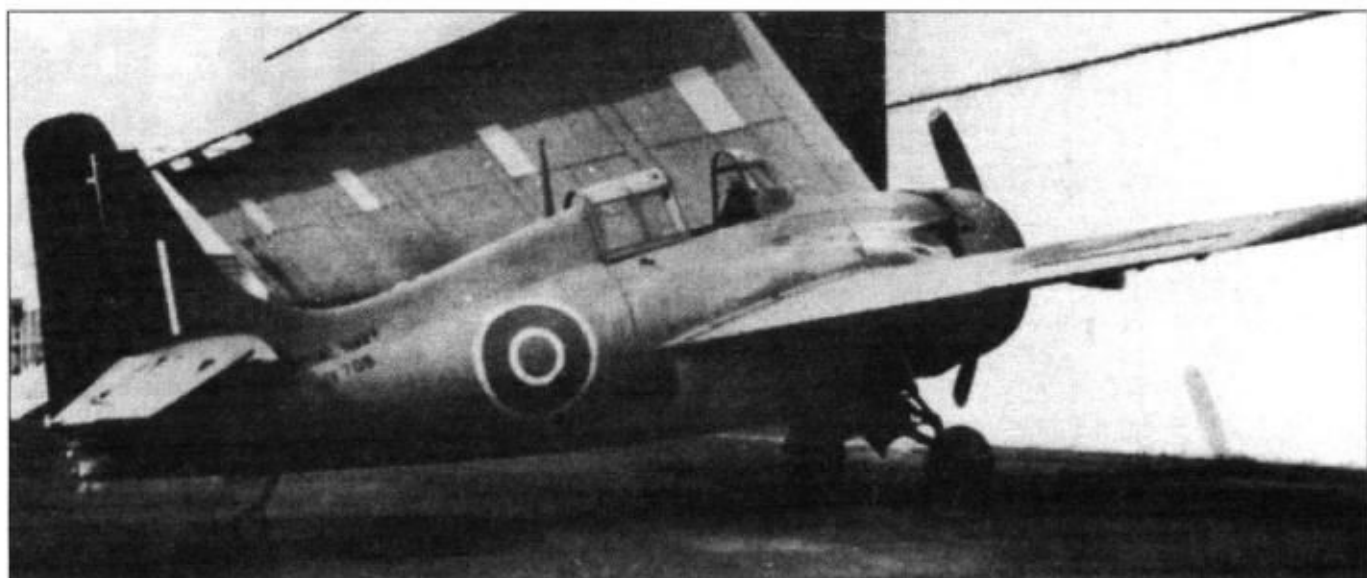
### Гуадалканал

Прежде чем американская авиация сумела перебазироваться на Гуадалканал, японцы предприняли попытку столкнуть американский десант в море. Для этого они привлекли крупные силы авиации и флота. В течение 17 дней с начала десанта японцы наращивали свою группировку на острове. К операции подключили и авианосцы. 24 августа столкнулись силы тактической группы TF-61 вице-адмирала Фрэнка Джека Флетчера и эскадры вице-адмирала Чуичи Нагумо. С американской стороны действовали авианосцы - «Enterprise» и «Saratoga», а с японской - «Сэкаку», «Дзуйкаку» и «Рюдзё».

На борту «Саратоги» базировалась эскадрилья VF-5, которой командовал Лерой Симплер. Эскадрилья располага-



*«Уайлдкэт» Mk VI (JV752) в сдаточном полете незадолго до передачи машины заказчику - авиации Royal NAVY. В марте 1944 г. англичане изменили систему наименования самолетов американского производства - все они получили во избежание путаницы свои исконно-поскожные американские имена. Таким образом «Мартлет» снова стал «Уайлдкэтом», правда сохранив принятую в британском флоте систему обозначения модификаций. До изменения систему наименований флот успел получить небольшое количество самолетов «Мартлет» Mk VI.*



*«Уайлдкэт» Mk VI (JV708) сфотографирован на аэродроме Линден, шт. Нью-Джерси. Первой самолетами «Уайлдкэт» Mk VI была перевооружена 881-я эскадрилья, которая базировалась на авианосце «Парсюр». Всего ВМС Великобритании получили 370 «Уайлдкэтов» Mk VI.*

ла 24 F4F-4, «Энтерпрайз» нес эскадрилью VF-6 капитана Лу Бауэра, располагавшую 28 F4F-4. Около полудня 24 августа истребители с «Саратоги» сбили два японских разведывательных гидросамолета. Противники узнали о присутствии друг друга. В 13:45 с «Саратоги» вылетела ударная группа, целью которой был обнаруженный авианосец «Рюдзё». Истребительного эскорта выделено не было, все истребители остались для защиты авианосца. Когда в 16:30 японцы нанесли ответный удар силами 37 самолетов, в воздухе их встретили 24 истребителя, расположенных на разных высотах. Едва американцы установили контакт с противником, в воздух поднялись дополнительные истребители, так что их число достигло 46. Заправившись в считанные минуты, в воздух поднялось и звено Симплера, так что число истребителей возросло до 53. На перехват 37 японских самолетов устремились все боеспособные истребители американцев: 28 из VF-6 и 25 из VF-5. Первые столкновения произошли в 33 милях от авианосцев. Капитан Альберт О. Ворз, командир «красного» звена VF-5, был перехвачен японскими истребителями, когда пытался прорваться к бомбардировщикам. Вскоре Ворзу удалось заявить победу. Другую победу заявил лейтенант Ф.Р. Реджистер, который утверждал, что из сбитого им истребителя выскочил японский пилот... без парашюта! Реджистеру, вообще, много чего в тот день казалось, так как заявленный им следующий японский истребитель был идентифицирован им как... Bf 109! Четвертую победу одержал механик Х.М. Самрелл. Ворз, слишком долго задержавшийся в воздухе, не дотянул до своего авианосца и упал в воду. Тем временем несколько американцев прорвались к пикирующим бомбардировщикам и сбили несколько машин. Налет был отражен к 17:20, но

«Enterprise» получил попадания и был поврежден.

В 16:00 японцы предприняли очередной налет силами 36 самолетов. На этот раз самолеты пролетели в 58 милях от американской эскадры и, не обнаружив цели, вернулись на авианосцы. Выдвинувшиеся на перехват американские истребители заявили 26 (VF-6) и 17 (VF-5) побед. В действительности японцы потеряли 18 пикирующих бомбардировщиков и 6 истребителей. Потери американцев составили шесть F4F и пятеро пилотов.

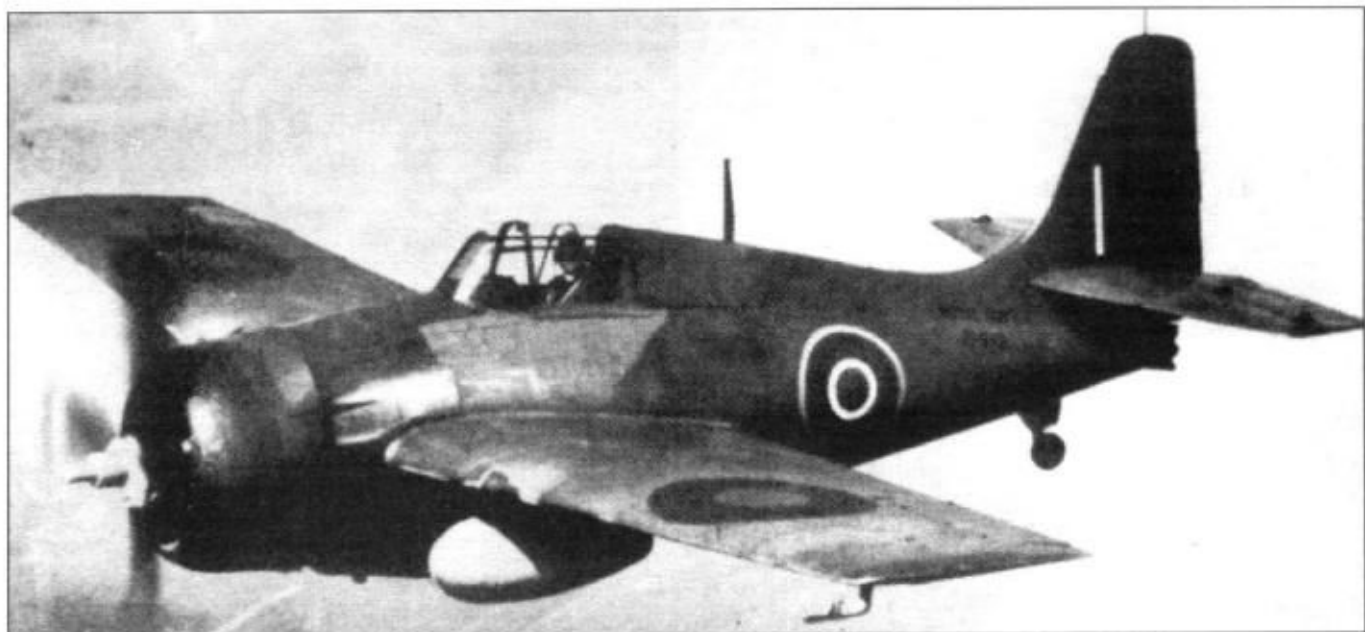
Следующая битва в регионе, вошедшая в историю как битва при Санта-Круз, также произошла вследствие попытки японцев перехватить инициативу на Гуадалканале после уничтожения аэродрома Хендерсон-Филд на острове.

В районе острова действовала тактическая группа TF-16, возглавляемая контр-адмиралом Томасом К. Кинкейдом, с авианосцами «Enterprise» и «Hornet» в составе. На «Энтерпрайзе» базировалась недавно сформированная 10-я авиагруппа, в состав которой входила эскадрилья VF-10, возглавляемая подполковником Дж.Х. Флэтли. Парк эскадрильи насчитывал 36 новеньких F4F-4. На «Хорнете» находилась реорганизованная эскадрилья VF-6, сменившая номер на VF-72. Возглавлял эскадрилью подполковник Генри Дж. Санчес, эскадрилья располагала 35 истребителями F4F-4.

Утром 25 октября летающая лодка «Catalina» обнаружила группировку японских кораблей. В 8:30 с палубы «Хорнета» взлетели 15 SBD-5 «Dauntless» и 6 «Avenger», сопровождаемые двумя звеньями истребителей. Звенья вели Санчес и капитан Дж.К. Бауэр. Через полчаса «Энтерпрайз» выслал свою ударную авиагруппу, которую сопровождали истребители, ведомые Джимом Флэтли и лейтенантом Джоном Лепплем. Пролетев 75 миль, американцы были перехвачены

японскими истребителями с «Дзуйхо». В ходе короткого боя японцам удалось сбить три «Эвенджера». Джон Леппла, ответственный за их прикрытия, поспешил на помощь, но было поздно. Японские истребители атаковали американцев и сбили два F4F. В этот момент в бой вступило звено Флэтли. Своим вмешательством они заставили японцев прервать удачную атаку на торпедоносцы и сбить один «Zero». Тем временем, американцы потеряли третий «Wildcat», несколько торпедоносцев получили повреждения, причем одному самолету пришлось прервать атаку. Истребители Санчеса в районе цели вели напряженный бой с девятью «Zero». Японцы пытались прорваться к пикирующим бомбардировщикам. В ходе боя два F4F были сбиты, а один поврежден, его пилот был ранен и утонул во время приводнения неподалеку от своей эскадры. Тем не менее, американцам удалось добиться трех попаданий в «Сёкаку».

Японцы предприняли массированный налет на американскую эскадру. В четырех группах вылетело 140 самолетов. На расстоянии 50 миль японцы были обнаружены радаром «Энтерпрайза». В воздух поднялось 38 истребителей. Но точно навести истребителей на цель не удалось. Пилотам приходилось действовать по обстоятельствам, тем более набрать высоту они не успевали. Первый контакт с противником установило звено Эда Хессела из VF-72. Хессел со своим ведомым заявили по одному сбитому пикировщику «Val». Один самолет из четверки Хессела также был сбит. Японцы, начали пологое пикирование, стараясь оторваться. Другое звено VF-72, возглавляемое капитаном Р.У. Райндом, атаковало шедшие ниже торпедоносцы «Kate». Лейтенант Джордж Рени, который был автором идеи отключать наружные пулеметы от общего спуска, атаковал торпе-



*Внешне «Уайлдкэт» Mk VI абсолютно идентичен истребителю FM-2. После окончания войны эскадрилья «Уайлдкэтов» в короткий срок расформировали, при этом большое количество вполне исправных самолетов просто утопили в море.*

доносцы и сбил один из них, находясь уже под заградительным зенитным огнем корабельной артиллерии. Затем Рени сбил один пикировщик, когда тот выходил из пикирования. В этот момент у него кончились патроны на четырех пулеметах. Он переключил спуск на два резервных пулемета и снова был готов к бою.

Тем временем «Энтерпрайз» накрыл дождевой шквал, продлившийся 20 минут. Американские истребители отлетели от корабля на 10 миль. Один из пилотов, капитан А.Д. Поллок, также имел на своей машине отдельный спуск пулеметов. Ему удалось перехватить японский пикировщик, шедший в направлении «Хорнета». Поллок обстрелял японца из двух пулеметов, но ДЗА1 продолжал рваться к цели. Тогда американец шаркнул из всех шести стволов. Это подействовало - объятый пламенем японский пикирующий бомбардировщик рухнул в воду.

В бою участвовали и другие пилоты VF-10. Среди них можно назвать капитана Стэнли Веджтасу, который, как и Джон Леппла, начинал в качестве пилота пикирующего бомбардировщика. Поднявшись на высоту 4000 м, Веджтаса заметил группу из шести или восьми японских пикировщиков. Капитан устремился на перехват и сбил один «Val». Затем он продолжил преследование и сбил второго японца.

В этот момент к эскадре приблизился второй эшелон японцев. Большинство американских истребителей расстреляли боекомплект и были вынуждены садиться. На перехват торпедоносцев спикировало звено Веджтасы, разогнав машины до 650 км/ч. Веджтаса и капитан Харрис в первом заходе подожгли по одному «Kate». Остальные торпедоносцы рассыпали строй и попытались скрыться в низких облаках. Веджтаса пристроился к зве-

ну из трех торпедоносцев и двумя короткими очередями сбил боковую машину. Затем он обстрелял центральный «Kate», разнес ему киль и поджег. Третьему торпедоносцу хватило одной короткой очереди. Веджтаса примерился к четвертому, который шел немного дальше, но не попал. Этот «Kate» таранил эсминец «Smith». Вскоре Веджтаса заметил еще пару торпедоносцев и заявил две победы. Остаток боекомплекта Веджтаса выпустил по очередному торпедоносцу. Тот загорелся и упал в воду. Таким образом, в ходе одного вылета Веджтаса заявил семь побед. Успешно действовали и лейтенант Рени из VF-72, который, экономя боекомплект, сумел заявить пять побед. В действительности его жертвами стали четыре B5N2.

В целом день сложился для американцев не слишком удачно. Хотя они сумели удержать инициативу, они потеряли авианосец «Hornet» и эсминец «Porter», а авианосец «Enterprise» получил повреждения. Всего было потеряно 80 самолетов. Потери японцев составили 99 самолетов и два поврежденных авианосца.

После боя VF-72 насчитывала всего 20 пилотов на «Энтерпрайзе», еще двое находились на подобранных их эсминцах, еще одного пилота отправили в госпиталь. Пятеро пилотов было сбито, шестеро пропали без вести. Из VF-10 с погибшего «Хорнета» на «Энтерпрайз» сели 20 истребителей, в том числе семь поврежденных. Один из них пришлось выбросить за борт как не подлежащий ремонту. Одиннадцать истребителей было сбито или село на воду из-за отсутствия топлива. Из воды удалось поднять всего четверых пилотов. Ценой 26 истребителей американцы сумели сбить 22 пикирующих бомбардировщиков «Val», 14 торпедоносцев «Kate» и 13 истребителей «Zero».

#### Корпус морской пехоты на Гуадалканале

На суше шли не менее горячие бои, чем на море. В рамках операции «Watchtower» американцы высадили 7 августа 1942 года десант на острове Гуадалканал. С моря операцию поддерживали авианосцы «Enterprise», «Saratoga» и «Wasp». Три авианосца несли 99 истребителей «Wildcat» в составе эскадрилий VF-5, VF-6 и VF-71. Американцы быстро уничтожили все находившиеся на острове японские самолеты: 16 гидросамолетов A6M2-N и летающих лодок H6K4 из Йокосага-кокутай. Позднее истребители участвовали в перехвате самолетов японского 25-го воздушного флота в Рабауле, которые совершали налет на захваченный американцами плацдарм.

Но не палубная авиация сыграла главную роль в боях на Гуадалканале. В мае 1942 года была сформирована 23-я авиагруппа морской пехоты, которая проходила подготовку на базе MCAS Ewa на Гавайях. Группа предназначалась для переброски на Гуадалканал как только будет готов для нее аэродром на острове. Строительство аэродрома начали еще японцы. Одной из эскадрилий - VMF-223 - командовал майор Джон Л. Смит. В состав этой эскадрильи входили некоторые пилоты из прежней VMF-221. Это были Марион Карл, Клейтон Кенфилд и Рой Корри. Позднее в эскадрилью перевели капитана Боба Гейлера. 2 августа 1942 года пилоты и самолеты VMF-223 погрузились на эскортный авианосец «Long Island», который направился к Гуадалканалу. В Эспириту-Санто в состав эскадрильи прибыли новые пилоты, в том числе майор Гарольд У. Бауэр. 20 августа истребители взлетели с палубы авианосца и взяли курс на Гуадалканал. Их новой базой должен был стать аэро-



дром Гендерсон-Филд. Аэродром был назван в честь командира эскадрильи бомбардировщиков «Vindicator», погибшего в безуспешной попытке сбросить бомбы на японские корабли в ходе битвы при атолле Мидуэй. Началась трудная, полная ожесточенных сражений эпопея. Гуадалканал, имевший официальное кодовое обозначение «Cactus», среди солдат получил прозвище «Meatgrinder» («мясорубка»). В битве за Гуадалканал погибли лучшие японские пилоты, а эскадрильи корпуса морской пехоты понесли тяжелейшие потери. VMF-223 занимал Гендерсон-Филд неполную неделю. Через четыре дня после прибытия эскадрильи поучаствовала в перехвате 19 «Betty», шедших в сопровождении 12 «Zero». Эта группа направлялась на Гуадалканал из Рабаула. Морская пехота потеряла четыре F4F, сбив 6 «Zero» и 10 «Betty». После налета 26 августа в VMF-223 осталось всего три исправные машины, поэтому ее заменили эскадрилей VMF-224. Новая эскадрилья продержалась дольше - около 4 недель, что объяснялось лишь низкой активностью японской авиации в этот период. Затем на острове место VMF-224 заняла VMF-221, а та, в свою

очередь, уступила место VMF-212. Дальше, по мере разветвления аэродрома, туда прибыли VMF-112 и VMF-122. В ходе кампании быстро пополнялся список асов корпуса морской пехоты США. Например, 16 октября Х.У. Бауэр, уже в звании подполковника командовавший VMF-212, прикрывал свою эскадрилью во время посадки в Эфате. Над аэродромом появилась десятка японских пикировщиков D3A1. Бауэр сбил четыре самолета. 23 октября капитан Джо Фосс из VMF-121 сбил четыре «Zero», а спустя три дня повторил это достижение. До 15 января 1943 года одержал 26 побед. Бои за Гуадалканал закончились в феврале 1943 года. Вместе с кампанией завершилась и карьера истребителей «Wildcat» в частях корпуса морской пехоты. Их быстро заменили новыми истребителями F4U-1 «Corsair». Компания на Соломоновых островах продолжалась до начала 1944 года. Американцы постепенно овладевали островами архипелага.

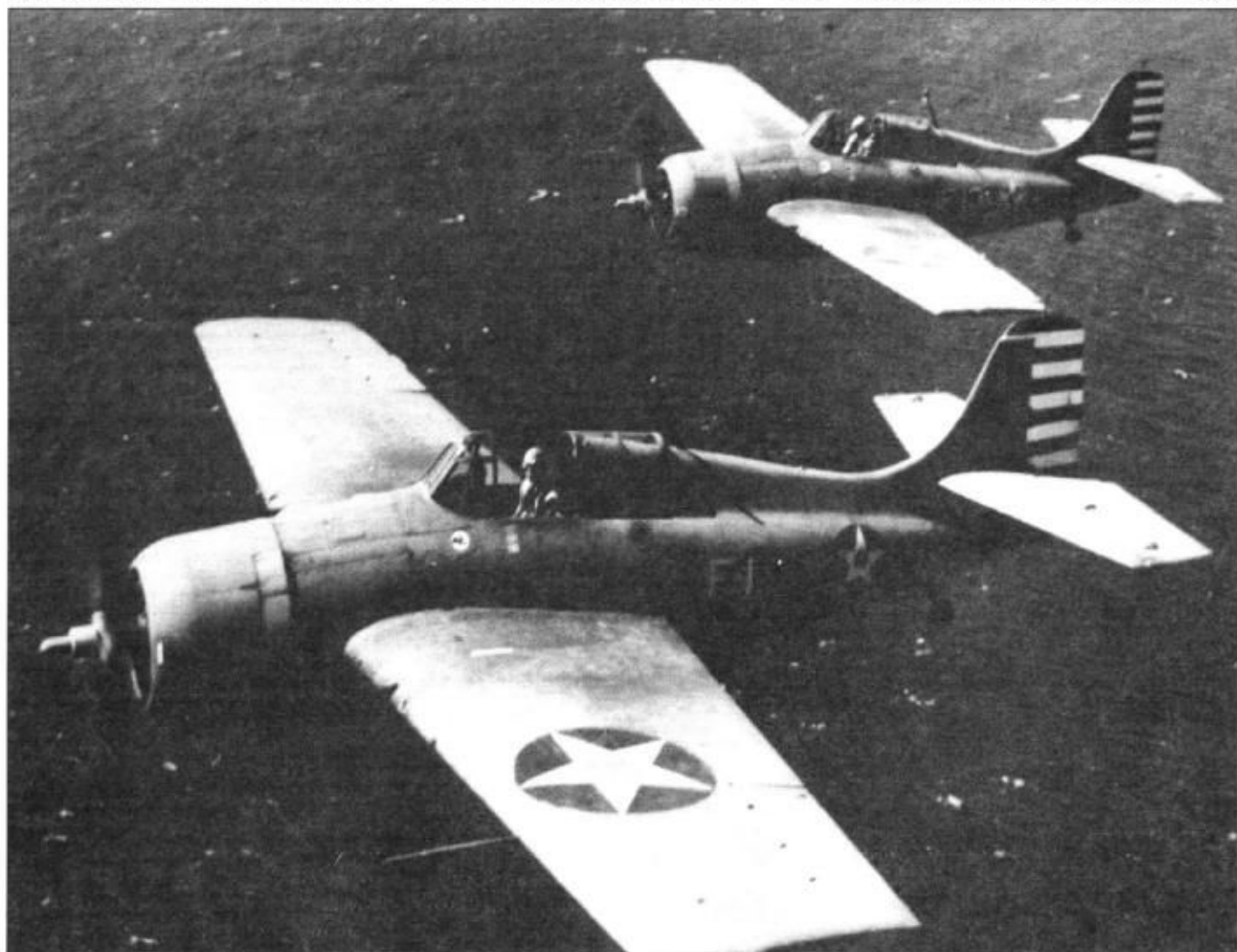
В ходе боев на Гуадалканале эскадрильи заявили следующие результаты: VMF-223 - 134,5 (в том числе 22,5 на счету временно приданных эскадрилье пилотов из других частей), VMF-11 - 119,

VMF-224 - 61,5 (в том числе 6,5 на счету временно приданных эскадрилье пилотов из других частей), VMF-212 - 57, VMF-112 - 36,5, VMO-251 - 13, VMF-122 - 5. Кроме частей морской пехоты на Гуадалканале временами базировались эскадрильи морской авиации (точнее звенья, выделенные из их состава). Это были VF-5 - 45 побед (действуя с «Саратоги» и Гендерсон-Филд) и VF-10 - 31 победа (действуя с «Энтерпрайза» и Гендерсон-Филд). Кроме того, эскадрилья морской авиации, действуя с авианосцев, добились следующих успехов: VF-6 с «Энтерпрайза» - 44 победы, VF-72 с «Хорнета» - 38 побед.

Шесть эскадрилий корпуса морской пехоты, действовавший на Гуадалканале, потеряло в общей сложности 25 пилотов, летавших на F4F.

#### Английские истребители на Средиземном море

В середине 1942 года в операциях на Средиземном море участвовали истребители «Martlet III» из 805-й эскадрильи морской авиации. 25 июля 1942 года их пилоты одержали две последние победы,

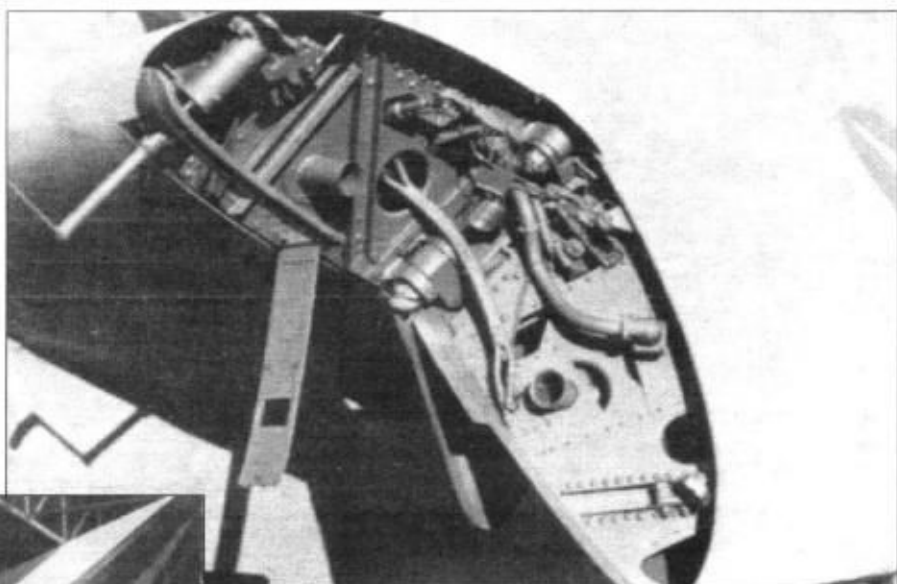
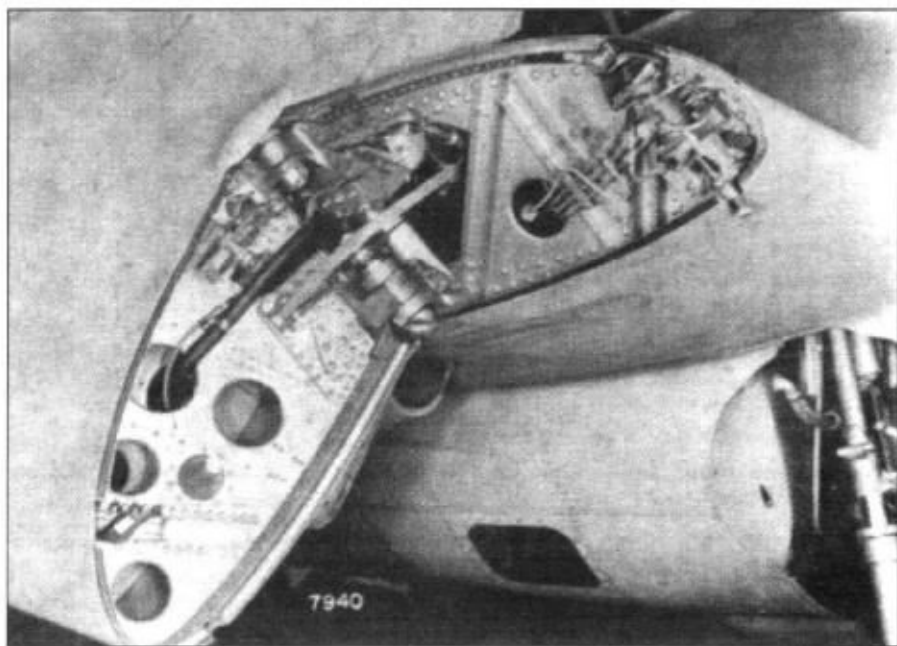


В кабинах истребителей F4F-3 «Уайлдкэт» из эскадрильи VF-3 с авианосца «Лексингтон» два аса палубной авиации Джон С. Затч (самолетом с бортовым кодом «F-1») и лейтенант Эдвард «Батч» О'Хара (самолет с бортовым кодом «F-13»). Лейтенант-коммандер Затч закончил войну, имея на своем счету шесть с половиной побед. Лейтенант О'Хара погиб в бою 24 ноября 1943 г., на его счету к этому времени было семь побед.

сбив два S.79 «Sparviero». Позднее эскадрилью перебрали в Момбасу на востоке Африки, где ее задачей стало патрулирование Индийского океана в поисках подводных лодок.

В августе 1942 года на Средиземном море снова начались бои. Эти бои сопровождали проведение через Гибралтар на Мальту конвоя в рамках операции «Pedestal». Для прикрытия конвоя англичане стянули крупные силы, в том числе три больших авианосца. Четвертый авианосец в составе конвоя без самолетов для Мальты. В числе других эскадрилий, на борту авианосца «Formidable» находилась 884-я эскадрилья на самолетах «Martlet II». В наиболее критический для конвоя день - 12 августа - летчики этой эскадрильи заявили пять итальянских бомбардировщиков CANT Z.1007 и один истребитель Macchi G.202 «Folgore». О напряженности боев свидетельствует тот факт, что в период с 11 по 13 августа авиация конвоя заявила 39 подтвержденных и 9 вероятных побед при потере 8 истребителей разных типов.

В середине 1942 года, примерно в одно время с операцией «Ironclad», в ходе короткого визита в Индийский океан авианосцев «Formidable» и «Illustrious», пара истребителей «Martlet II» из 888-й эскадрильи с «Формидейбла» перехватили 7 августа японскую летающую лодку Каваниси Н6К «Mavis» с базы Порт-Блер на Андаманских островах. Лейтенанты Дж.Э. Скотт и К. Боллард сбив обнаруженный самолет. Это была единственная победа над японцами, одержанная английской морской авиации в этом регионе.



Детали системы складывания крыльев F4F-4.

### Операция «Torch»

Следующей крупной операцией с участием американских истребителей «Wildcat» и английских «Martlet II» стала высадка союзников в Северной Африке в рамках операции «Torch». В операции участвовали 882-я, 888-я и 893-я эскадрильи, базировавшиеся на авианосце «Formidable».

Американские истребители базировались на авианосце «Ranger» (27 F4F-4 из VF-9 подполковника Джона Рейби и 27 F4F-4 из VF-41 подполковника Чарльза Т. Бута), а также на эскортных авианосцах «Suwannee» (11 F4F-4 из VGF-27 подполковника Т.К. Райта, 12 F4F-4 из VGF-28 подполковника Дж.И. Бэнди, и 6 F4F-4 из VGS-30 подполковника М.П. Богдановича), «Sangamon» (12 F4F-4 из VGF-26 подполковника У.Э. Эддиса) и «Santee» (14 F4F-4 из VGF-9 Джона Томаса Блэкберна). Всего на борту американских авианосцев находилось 109 истребителей F4F-4.

Для этой операции, запланированной на начало ноября 1942 года и имевшей целью занять территории, подчиненные правительству Виши, английские самолеты были подготовлены следующим образом. Вместо английских кокард на самолетах изображали американские опознавательные знаки, дополнив их желтым кантом, который был характерной чертой самолетов, участвовавших в операции. Это было сделано по нескольким причинам. Во-первых, опасались неадекватной реакции со стороны янки, привыкших сбивать все, на чем не было белых звезд. Во-вторых,



психологически французы более склонны уступить американцам, чем англичанам. Еще была жива память разгрома французского военного флота, устроенного англичанами в Мерс-эль-Кебире и в Даккаре. Кроме того, следовало учитывать негативный резонанс недавней оккупации Англией Мадагаскара. Некоторые английские пилоты так замаскировались, что даже обзавелись американскими авиационными комбинезонами. Первый бой с участием истребителей «Martlet» состоялся 6 ноября. Когда конвой с десантом двигался вдоль побережья Северной Африки. В этот день лейтенант Д.М. Джерам из 888-й эскадрильи сбил одиночный «Potez 63» во время патрульного вылета. В день высадки десанта - 8 ноября - патруль истребителей 882-й эскадрильи, пролетая над алжирским аэродромом Блида, заметил белые флаги и сигналы, приглашавшие на посадку. Командир патруля, лейтенант Б.Х.К. Нейшн, под прикрытием остальных самолетов, приземлился и принял капитуляцию местного гарнизона.

В свою очередь, американцы начали десант, подняв 8 ноября 1942 года в воздух семь истребителей из VGF-29 (авианосец «Santee»), направив их к югу от Сафи. Самолеты должны были провести разведку позиций французов. Во время вылета один истребитель пропал без вести. Позднее его фюзеляж нашли в 100 милях к северу от Сафи. Скорее всего самолет был сбит, а пилот погиб. Другой «Wildcat», пилотируемый Томом Блэкберном, совершил вынужденную посадку на воду из-за нехватки топлива. Активнее действовали истребители с авианосца «Ranger». 18 истребителей под командованием Тома Бута попали в районе аэродрома Казес под огонь зенитной артиллерии. Несколько машин пошли в низ с целью подавить зенитные батареи. В этот момент лейтенант Чарльз Шилдз заметил пару «Devoitine D.520», заходящих во фланг. Шилдз тут же развернулся против них и открыл огонь с предельной дистанции. Шедший первым француз свалился в крутое пики и разбился. Затем Шилдз заметил еще три самолета, шедшие на небольшой высоте. Он спикировал и понял, что это его товарищ капитан Чак Огест с сидящими на его хвосте двумя французскими истребителями «Hawk». К тому времени Огест уже заявил две победы, но эта пара французов была полна намерений покататься. Шилдз помог коллеге оторваться от преследования. Позднее Шилдз атаковал еще два французских «Хоука», получив в бою с ними небольшие повреждения. Далее он заметил выходящий на взлет французский DB-7. Спикировав, он обстрелял француза. Раздался мощный взрыв, который буквально отшвырнул атакующий истребитель. В этот момент Шилдз атаковали четыре французских «Хоука» и обстреляли его. Был пробит

бензопровод, начался пожар. Шилдз сорвал фонарь и выпрыгнул с парашютом. Тем временем у Огеста возникли похожие проблемы. На его самолете был пробит маслопровод. Когда двигатель заклинило, Огесту также пришлось прыгать с парашютом.

Вернувшись на авианосец, Бут определил потерю шести пилотов. Вскоре одного американца удалось выловить из моря. Французы оказались неплохими пилотами, в распоряжении которых имелись... американские истребители «Hawk 75A».

В это время пилоты VF-9 также вели напряженный бой в районе Форт-Лиотей. Джек Рейби заметил двухмоторный самолет, шедший прямо на десантные корабли. Он быстро нагнал его и открыл по нему огонь. «Potez 63» взорвался и упал в море.

Истребители из VGF-26 с авианосца «Sangamon» также действовали в тот день. Они заявили три сбитых бомбардировщика - вероятно типа «Martin 167» - и один истребитель D.520 без потерь со своей стороны.

Хуже действовали пилоты VGF-27. Они заметили над морем одиночный двухмоторный бомбардировщик, который идентифицировали как LeO.45. Из четырех человек экипажа удалось спасти только одному человеку, от которого стало известно, что пилоты сбили... бомбардировщик «Hudson» Королевских ВВС. Позднее жертвой американцев стал еще один «Hudson». Обе машины были из эскадрильи, базировавшейся в Гибралтаре.

По сути, сопротивление французов в воздухе в целом было сломлено уже 8 ноября. За первые сутки операции удалось заявить 18 побед в воздухе, в том числе 13 одержали пилоты VF-41 в районе Казеса. Во второй день операции сопротивление французов было гораздо меньше. Было заявлено шесть побед, в том числе 5 пилотами VF-9. На третий день удалось сбить лишь один самолет. Пилот VGF-29 с «Santee» сбил одиночный «Potez 63» над сушей. Всего было заявлено 25 сбитых французских самолетов. Но и потери американцев были велики. 5 машин было потеряно в боях, еще 6 сбито огнем зенитной артиллерии, а 14 было потеряно по остальным причинам, в основном это приводившиеся самолеты, не сумевшие дотянуть до авианосцев. Столь высокий уровень потерь объясняется тем, что большинство пилотов не имело реального боевого опыта. Это была их первая, и, как оказалось, последняя операция.

С 11 ноября французы активности в воздухе не проявляли. Зато активизировались немцы и итальянцы, которые предприняли контрнаступление. 9 ноября истребители 882-й эскадрильи сбили He 111, а 10 ноября пилоты 888-й эскадрильи заявили победу над Ju 88 с итальянскими опознавательными знаками. 11 ноября четверка истребителей из 893-й эскадрильи сбита бомбардировщик

Savoia-Marchetti S.84. Это была последняя победа английских истребителей. Вечером того же дня «Formidable» со всеми тремя эскадрильями, оснащенными истребителями «Martlet» покинул зону операции. Дальнейшую поддержку десанта осуществляли эскадрильи, перебазировавшиеся на сухопутные аэродромы.

В кампаниях с конца 1940 до конца 1942 года истребители «Martlet» и «Wildcat» показали себя достаточно хорошо. После первых неудач по мере накопления пилотами боевого опыта самолеты стали действовать все успешнее. Особенно велика была отдача самолетов, действовавших на Тихом океане. Но и английские истребители приняли на себя заметную часть нагрузки на морскую авиацию в самый трудный период войны, когда Германия наступала по всем фронтам. Истребители «Martlet» отличного подходили для английских авианосцев, особенно их преимущества были заметны в случае эскортных авианосцев, на которых дефицит пространства в ангарах был особенно ощутим.

Всего истребители «Martlet» всех модификаций состояли на вооружении 13 эскадрилий английской морской авиации.

#### **Борьба с немецкими подводными лодками**

ВМФ США в 1943-1945 г.г. располагал на Атлантическом океане 11 эскортными авианосцами. Эти корабли использовались главным образом для борьбы с немецкими подводными лодками, которые пытались любой ценой парализовать судоходство между Америкой и Англией. Авиагруппа такого авианосца обычно насчитывала дюжину «Эвенджеров» и девять «Уайлдкетов».

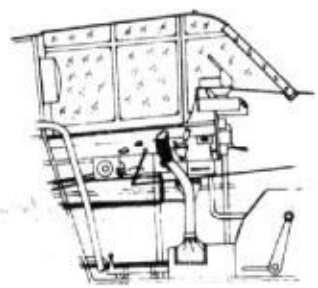
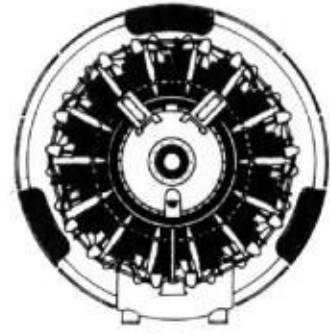
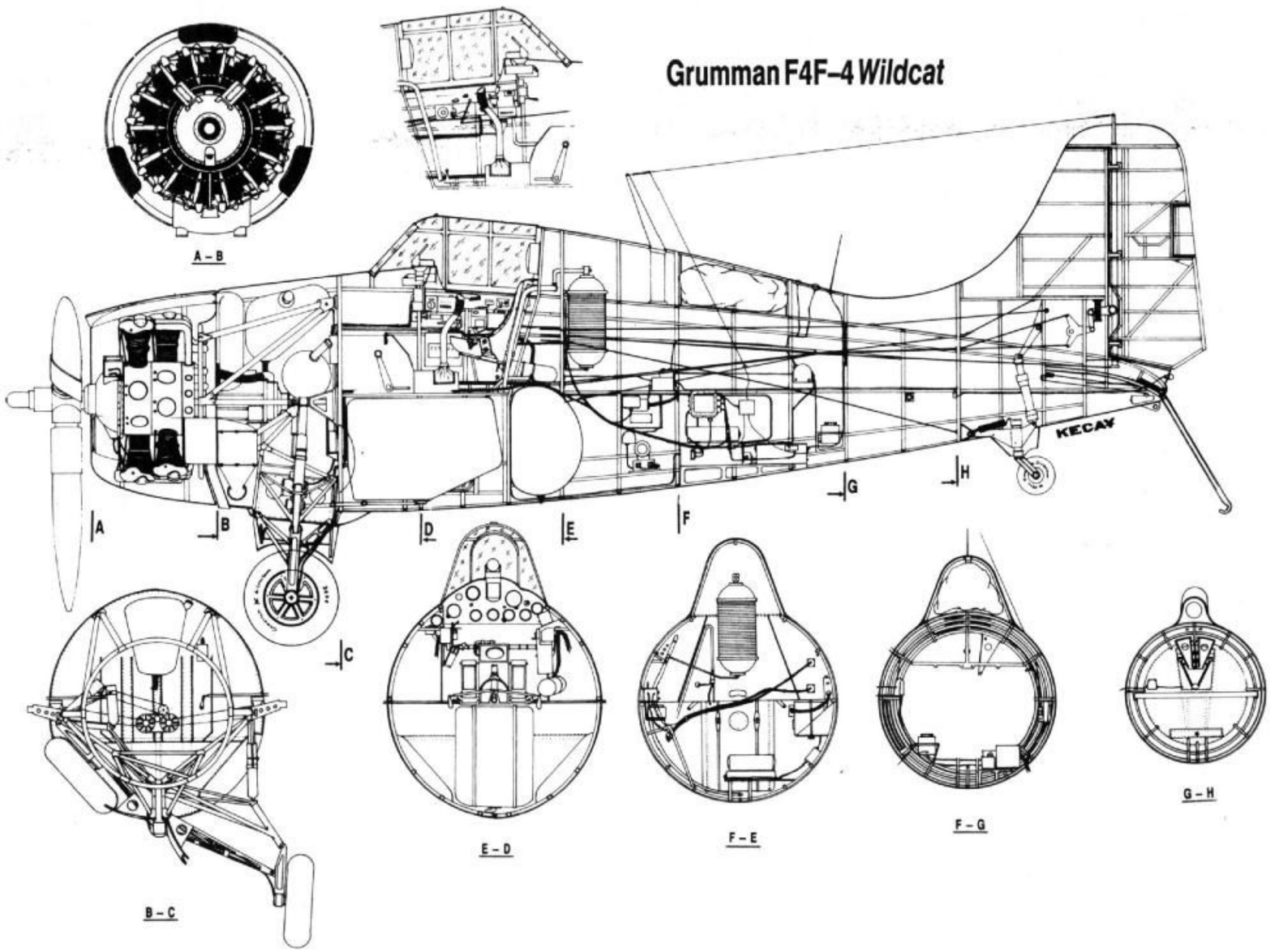
Первым «противолодочным» авианосцем стал авианосец «Vouge», который приступил к патрулированию союзнических морских путей в марте 1943 года. Базировавшимся на нем авиагруппам - сначала VC-9, потом VC-19 - засчитали не менее трех потопленных U-ботов. Вскоре в строй встали авианосцы «Card», «Core» и «Santee», которые также приступили к сопровождению конвоев в северной Атлантике.

Эффективнее других действовала группа VC-9, которая с марта по август 1943 года базировалась на борту авианосца «Vouge», а с сентября по ноябрь действовала с авианосца «Card». За этот срок группа потопила восемь субмарин, а в середине 1944 года добавила к этому списку еще одну, когда действовала с палубы авианосца «Solomons». Группы VC-1 с «Card» и VC-13 с «Core» потопили по четыре подводные лодки.

Роль истребителей в противолодочных операциях сводилась к подготовке работы для «Эвенджеров». Истребитель подавлял зенитную оборону субмарин, после чего к операции присоединялся

# Grumman F4F-4 Wildcat

99



A

B

D

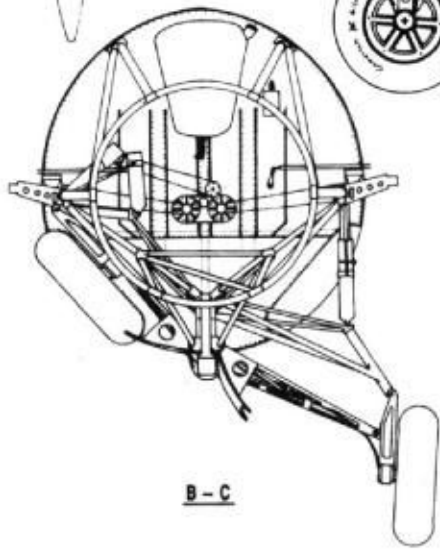
E

F

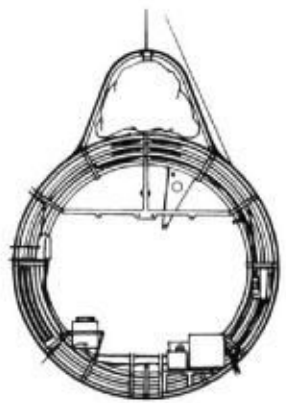
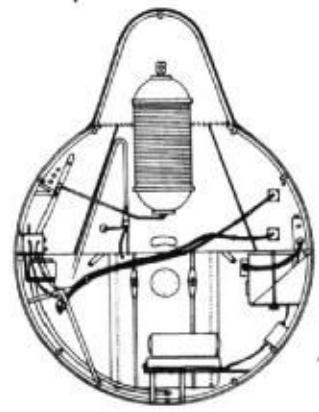
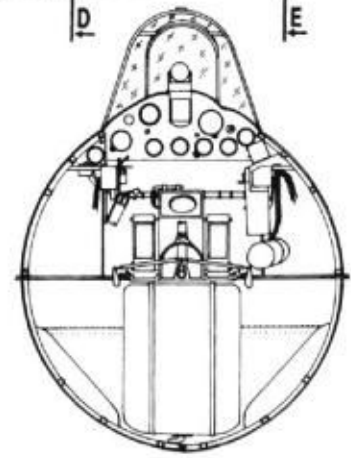
G

H

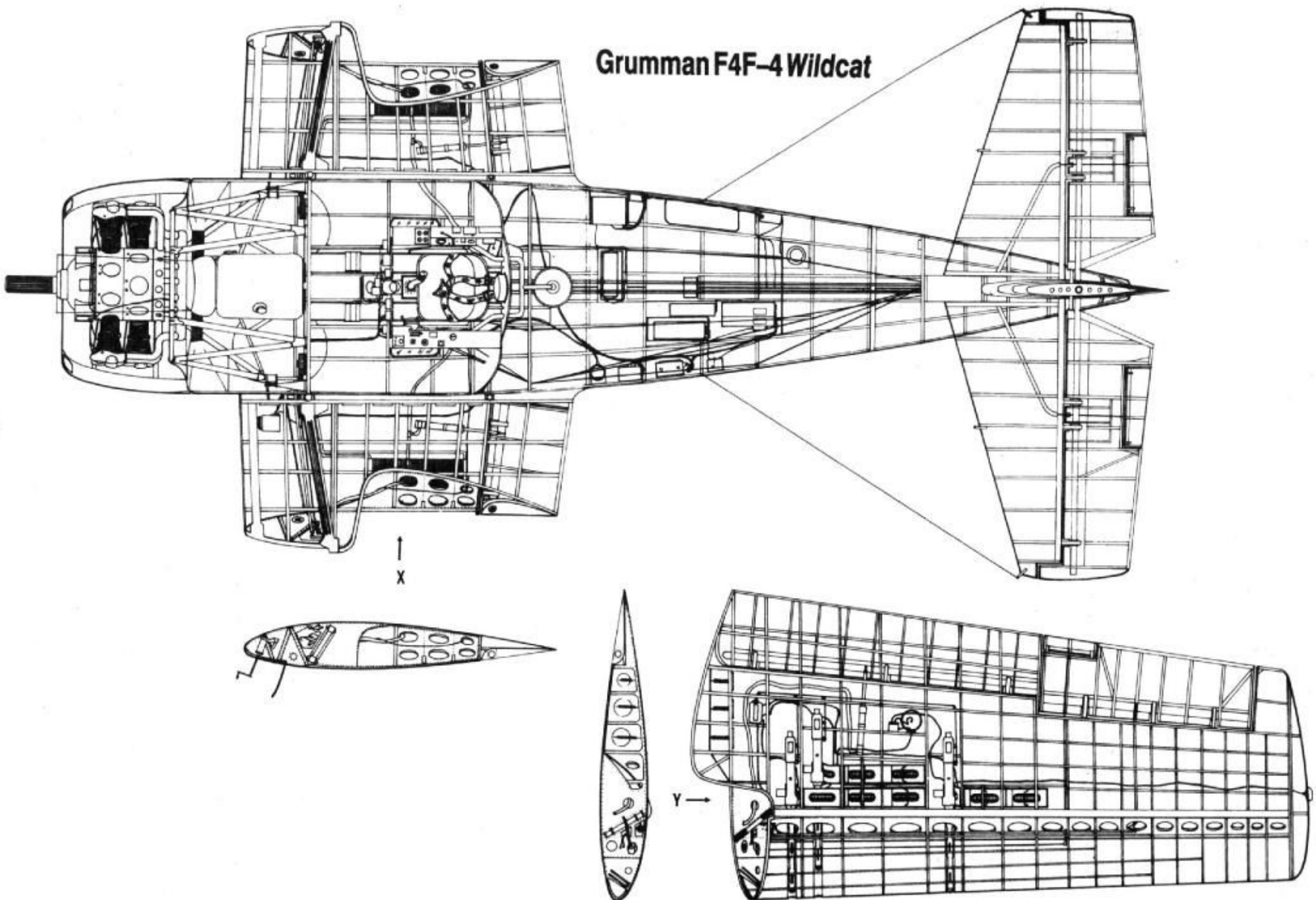
KECAV



C



**Grumman F4F-4 Wildcat**



«Эвенджер», который обстреливал подводную лодку ракетами или пускал акустическую торпеду, если лодка быстро погружалась.

Особенно активно действовали авиационные группы против подводных лодок, которые снабжали боевые субмарины топливом и торпедами. Обычно сектор, где находилась такая лодка был хорошо известен благодаря разгаданному коду «Энигма».

Даже если лодку не удавалось потопить, она оказывалась скованной в своих действиях и не могла активно атаковать. Самое главное, благодаря использованию эскортных авианосцев потери союзнических конвоев резко сократились.

### Новые истребители для англичан

По ленд-лизу англичане продолжали получать истребители F4F. Новая партия в 220 экземпляров получила английские серийные номера FN100...FN319 и обозначение «Martlet IV». Первые из них поступили в 892-ю эскадрилью, базировавшуюся в NAS Norfolk, 15 июля 1942 года. Эскадрилья успела получить только 6 истребителей «Martlet IV», до того, как передислоцировалась на эскортный авианосец «Battler».

Истребители «Martlet IV» и последовавшие за ними «Martlet V» (аналог аме-

риканских FM-1) предназначались для эскортных авианосцев, сопровождавших союзнические конвои. Это не значит, что их перестали использовать на ударных авианосцах. В тот Великобритания была занята так называемой «битвой за Атлантику». До середины 1944 года самолеты этого типа состояли на вооружении двенадцати эскадрилий морской авиации. Большинство эскадрилий насчитывало по 4-6 истребителей «Martlet» и до 12 бомбардировщиков «Avenger» или «Swordfish», приспособленных на роль противолодочных самолетов.

Например, 8 июля истребители «Martlet IV» из 881-й эскадрильи морской авиации, вылетевшие с палубы авианосца «Furious», сбили над Северной Атлантикой немецкую патрульную летающую лодку Blohm & Voss BV 138. Такую же победу одержали 28 июля 1943 года истребители 890-й эскадрильи.

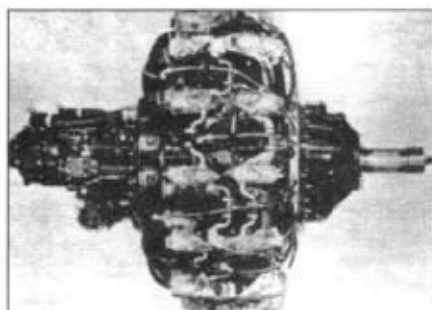
Сопровождая атлантические конвои и конвой, идущие в Мурманск, истребители «Martlet» одержали не менее 20 воздушных побед.

Истребители этого типа действовали не только в Атлантике и на Средиземном море. С мая по июль 1943 года 36 истребителей «Martlet IV», базировавшихся на борту авианосца «Victorious», участвовали в совместной операции с американским авианосцем «Saratoga» в южной ча-

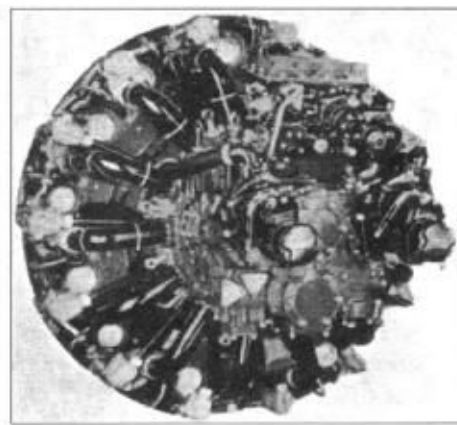
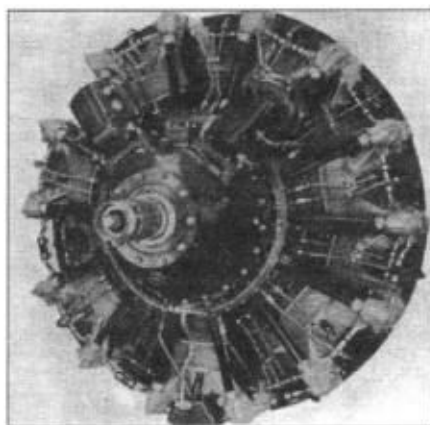
сти Тихого океана. В июне 1943 года в центральной части Соломоновых островов английские и американские истребители прикрывали сверху корабли и сопровождали американские бомбардировщики TBM «Avenger» и SBD «Dauntless» в налетах против целей на суше.

В 1943 году продолжались бои на Средиземном море. Готовился десант союзников на Сицилии и Апеннинах. Высадку десанта в числе прочих кораблей поддерживал английский авианосец «Illustrious». Базировавшиеся на его борту 878-я и 890-я эскадрильи, оснащенные истребителями «Martlet», в сентябре 1943 года прикрывали с воздуха высадку союзнического десанта при Салерно. Справедливости ради следует отметить, что немецкая и итальянская авиация сопротивления практически не оказывала. Лишь 9 сентября 1943 года пилотам 888-й эскадрильи удалось сбить итальянский бомбардировщик SANT Z.506B.

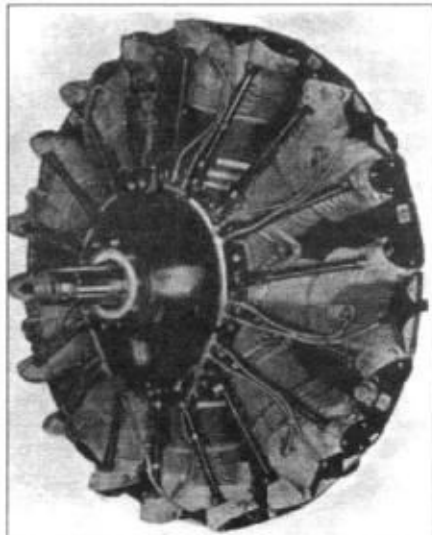
В этот период на Средиземноморском ТВД действовали и американцы. Последней акцией американских F4F-4 с палубы ударного авианосца стал рейд на немецкое судоходство в районе Бодоэ, расположенным за Северным Полярным кругом в Норвегии. Операцию провели в октябре 1943 года силами английского флота, которые усилили авианосцем «Ranger». На борту американского ко-



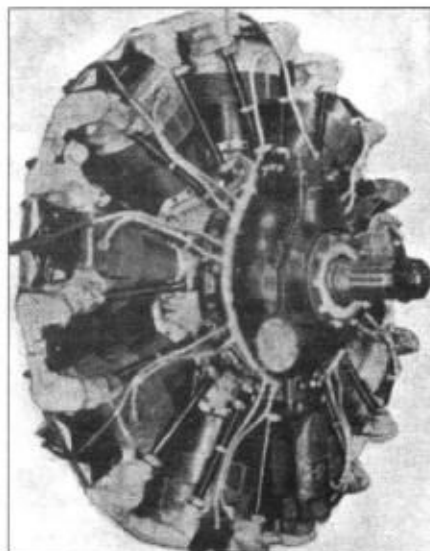
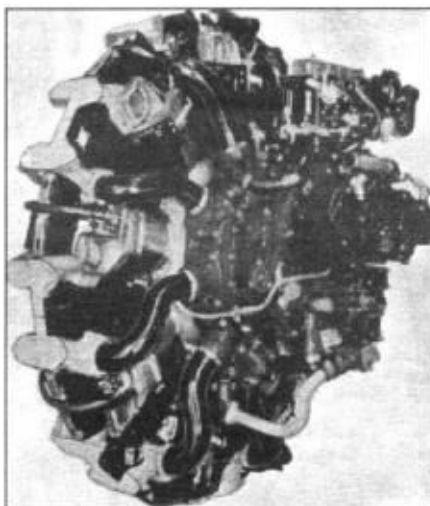
Двигатель Pratt & Whitney R-1830 «Twin Wasp» мощностью 1200 л.с. Вид сбоку, спереди и сзади.

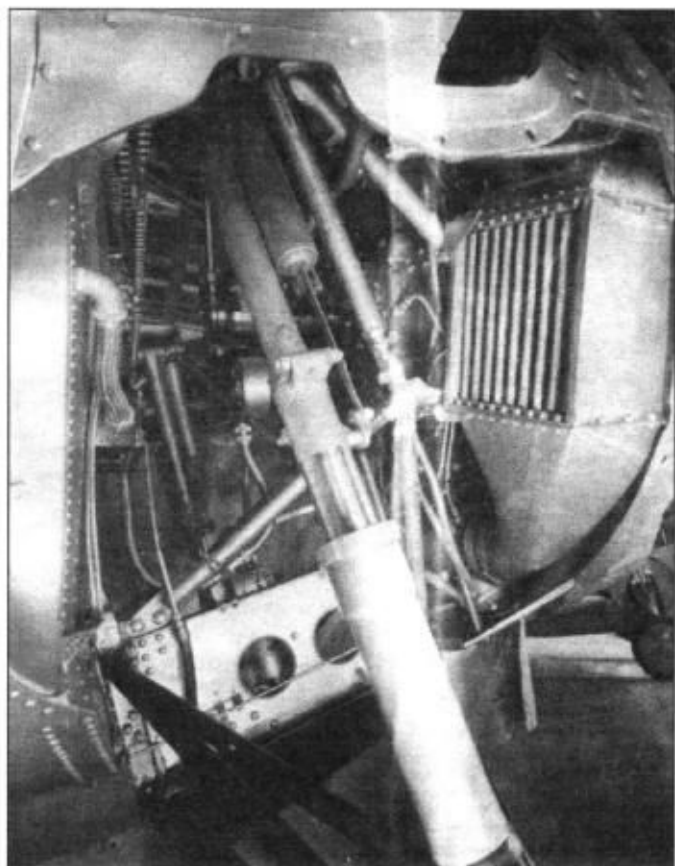
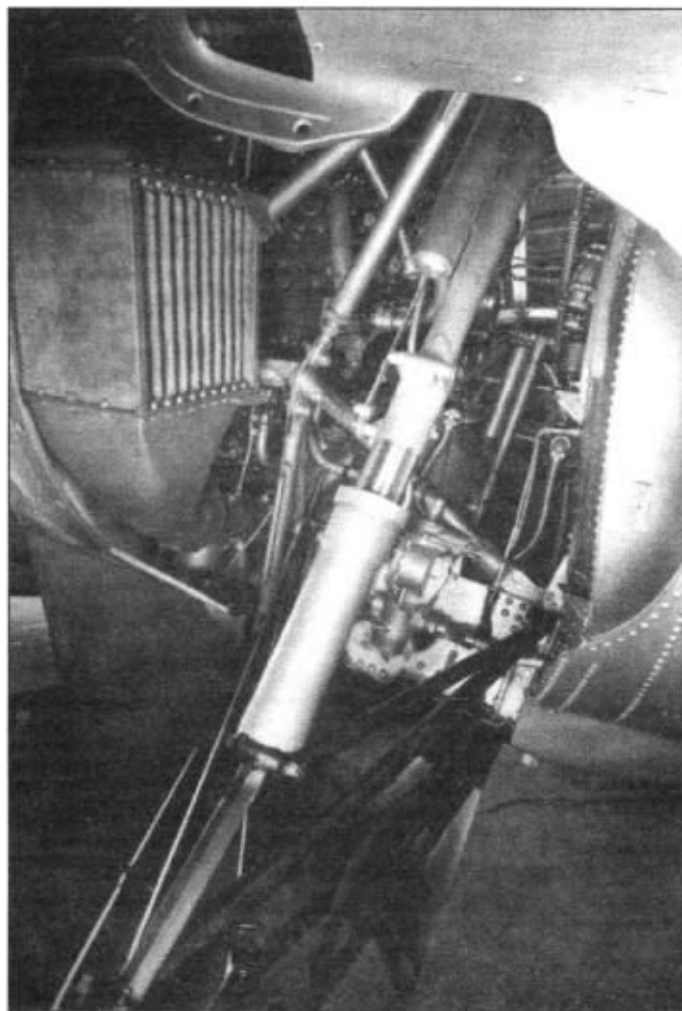


Внизу: два снимка двигателя Wright R-1820-56 «Cyclone» мощностью 1350 л.с., устанавливавшегося на истребители FM-2.



Двигатель Wright R-1820-G200 мощностью 1200 л.с., стоявший на первых истребителях «Martlet».





*Левая и правая ниша шасси. Видны детали двигателя и стоек шасси. Обратите внимание на промежуточный радиатор, характерный для самолетов с двухступенчатым наддувом, оснащенных двигателем Pratt & Whitney R-1830-76/86 - F4F-3 и F4F-4.*

рабля базировалась эскадрилья VF-4, возглавляемая подполковником Чарльзом Л. Муром и располагавшая 27 истребителями «Wildcat». В этот период на всех других американских ударных авианосцах базировались уже новые истребители F6F «Hellcat». Утром 4 октября истребители дважды вылетали на сопровождение бомбардировщиков. При этом истребители участвовали в подавлении зенитной обороны атакуемых кораблей. Всего удалось потопить 7 судов. Во второй половине дня истребители перехватили одиночный Ju 88. Капитан Б.Н. Мейхью и лейтенант Д.С. Лейрд сбили немца в 22 милях от своего авианосца. Спустя несколько минут был сбит He 115. В этом бою участвовала четверка истребителей, в том числе оба упомянутых выше пилота. После боя один из истребителей разбился при посадке на палубе авианосца. Это были первые победы над немецкими самолетами, одержанные пилотами ВМФ США.

1944 год начался с того, что англичане отказались от названия «Martlet», унифицировав названия самолетов с американскими оригиналами. Так английские истребители «Martlet» стали называться «Wildcat», сохранив порядковый номер модификации.

В 1944 году истребители «Wildcat» также проявляли большую активность, несмотря на то, что на вооружение были

приняты новые типы истребителей: английский «Seafire» и американские «Hellcat» и «Corsair». В этот год англичане получили по ленд-лизу 370 «Уайлдкетов», которые приняли на вооружение как «Wildcat VI». Этот самолет полностью соответствовал американскому истребителю FM-2, выпускаемому концерном General Motors.

Новые истребители получили серийные номера в диапазонах JV637...JV924, JW785...JW836 и JZ860...JZ889. В боевые части самолеты начали поступать летом 1944 года. Первой 4 июля 1944 года новые истребители получила 881-я эскадрилья с эскортного авианосца «Pursuer», заменив ими выработавшие свой ресурс старые «Wildcat V».

Английские истребители «Wildcat» кроме сопровождения конвоев участвовали во всех крупнейших операциях английского флота. В июне 1944 года 846-я эскадрилья участвовала в патрулировании воздушного пространства над английскими плацдармами в Нормандии. Несколькоими неделями раньше эта же эскадрилья участвовала в охоте на U-288. Во время высадки союзников на юге Франции в августе 1944 года 882-я эскадрилья с авианосца «Searcher» совершила в период с 15 по 23 августа 167 боевых самолетов-вылетов. Не менее активно действовала 881-я эскадрилья с авианосца «Pursuer». Упомянутые выше авианосцы

участвовали в операции под кодовым названием «Tungten». Эта операция имела целью уничтожение линкора «Tirpitz», запертого в норвежском фьорде Альта. Истребители «Wildcat» обеспечивали воздушное прикрытие операции, и сопровождали самолеты Fairey «Barracuda», которые должны были выполнить главное задание.

Самолеты «Wildcat VI» активно использовались в Юго-Восточной Азии. Появление новых типов истребителей, а также коренной перелом в войне не давали английским «Уайлдкетам» развернуться. Последним крупным успехом «Уайлдкетов» английской морской авиации был бой с самолетами люфтваффе, имевший место 26 марта 1945 года. С английской стороны в бое участвовала 882-я эскадрилья. В ходе патрулирования на юге Норвегии англичане перехватили несколько Bf 109G из III./JG 5. Немецкие пилоты были неопытны, поэтому в течение нескольких секунд подполковник Берд и трое его подчиненных заявили по одному сбиту «Мессершмитту».

После завершения боевых действий все уцелевшие истребители Англии возвратили Соединенным Штатам, как это предусматривалось договором ленд-лиз.

Всего в 1943-1945 г.г. истребители «Wildcat IV/V/VI» состояли на вооружении 23 (?) эскадрилий английской морской авиации.

Производство самолетов Wildcat для флота США										
	Год							всего	серийный номер	
	1937	1938	1940	1941	1942	1943	1944			1945
XF4F-2	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0383
XF4F-3		(1)	0	0	0	0	0	0	(1)	0385 <sup>a</sup>
F4F-3			22	153	0	100	0	0	285	1844, 1845 1848 - 1886 2512 - 2538 3856 - 3874 3970 - 4057 12230 - 12329
XF4F-3			2	0	0	0	0	0	2	1846, 1847
XF4F-4			1	0	0	0	0	0	1	7021
F4F-3A			65	0	0	0	0	0	65	3985 - 3989
XF4F-4			1	0	0	0	0	0	1	1897
F4F-4			0	1184	0	0	0	0	1184	4054 - 4098 5030 - 5262 01891 - 02152 03385 - 03544 11620 - 12227
F4F-7					21	0	0	0	21	5263 - 4283
XF4F-4					2	0	0	0	2	12228, 12229
FM-1					21	818	0	0	839	14992 - 15001 <sup>b</sup> 46738 - 46831 <sup>c</sup>
FM-2						210	2890	1237	4437	15952 - 16791 46328 - 47437 55000 - 55649 56884 - 57083 73499 - 75158 86297 - 86957 <sup>d</sup>
Итого	1	(1)	25	234	1208	1228	2890	1237	5623	

a - перевезен из XF4F-2  
b - шесть самолетов передано Великобритании  
c - передано Великобритании  
d - 340 самолетов передано Великобритании

Производство для Великобритании								
	Год						всего	серийные номера
	1940	1941	1942	1943	1944	1945		
Martlet Mk. I	100 <sup>a</sup>	0	0	0	0	0	100	AL231 - AL235 AL236 - AL262 AX725 - AX738 AX824 - AX829 BJ507 - BJ527 BJ554 - BJ570 BT447 - BT456
Martlet Mk. II	0	60	40	0	0	0	100	AM954 - AM963 AM964 - AM999 AJ100 - AJ153
Martlet Mk. III	0	30	0	0	0	0	30	
Martlet/Wildcat Mk. IV	0	0	220	0	0	0	220	FN100 - FN319
Martlet/Wildcat Mk. V	0	0	2	310	0	0	312	JV325 - JV636
Wildcat Mk. VI	0	0	0	0	240	130	370	JV637 - JV924 JW785 - JW826 JZ860 - JZ869
всего	100 <sup>a</sup>	90	262	310	240	130	1102	

Среди английских асов на истребителях «Wildcat» летали: подполковник С.Дж. Опп - 12 побед в составе 806-й, 894-й и 804-й эскадрилий, а также лейтенант Д.Э. Джерам - 5,5 побед в составе 888-й эскадрильи.

Всего английским пилотам, летавшим на истребителях «Martlet/Wildcat», засчитали 53 сбитых самолета, в том числе 38 немецких, 8 итальянских, 6 французских и 1 японский. Англичане потеряли в боях 10 истребителей этого типа. Это дает соотношение побед к потерям 5,3:1. У американцев соотношение выше - 6,9:1, но это объясняется тем, что американцы сильнее англичан завывали свои реальные результаты.

### Новые истребители в ВМФ США

С появлением истребителей FM-2 начался новый этап в боевой карьере «Уайлдкетов». Оснащенные более мощным двигателем и имевшие облегченную кон-

струкцию самолеты уже превосходили своих прежних грозных противников - A6M2 «Zero». Новые истребители входили в состав смешанных авиагрупп на эскаортных авианосцах. Поскольку в этот период японцы находились в глухой обороне, пилоты новых истребителей не имели больших возможностей проявить себя. Истребители FM-2 использовались главным образом для поддержки наземных частей, поиска японских подводных лодок, а также для боевого патрулирования над ударными соединениями флота. В результате палубная авиация ударных авианосцев имела возможность полностью сконцентрироваться на выполнении наступательных задач. Тем не менее, пилоты, летавшие на FM-2, заявили 422 победы в воздухе. Эта цифра очевидно в несколько раз завышена, если учесть плачевное состояние японской авиации на данном этапе войны. Для сравнения в 1942 году и начале 1943 года палубные истребители сумели заявить всего 270

побед, а истребители берегового базирования - 603 победы.

Одна из любопытных и наиболее драматичных операций, в которых довелось поучаствовать истребителям FM-2, была битва в заливе Лейте. 20 октября генерал МакАртур, имея серьезную поддержку флота, начал десантную операцию на Филиппинах. Ударные авианосцы поддерживали саму высадку десанта, а дальнейшее обеспечение плацдармов возлагали на отряды эскаортных авианосцев Taffy One, Two и Three. Всего упомянутые эскаортные авианосцы несли 228 истребителей FM-2, 40 истребителей «Hellcat» и 170 бомбардировщиков «Avenger». 24 октября был удачным днем для пилотов «Уайлдкетов». Капитан Кеннет Дж. Хипп из VC-3, базировавшейся на авианосце «Kalinin Bay», вместе со своими подчиненными перехватил над заливом группу японских самолетов. Первый из них был опознан как двухмоторный бомбардировщик Ki-48 «Lily». Хипп атаковал и сбил его. Дальше истребители действовали против группы из 21 бомбардировщика. В ходе десятиминутного боя Хипп сбил еще четыре самолета. Другие пилоты VC-3 помогли командиру так, что на базу вернулся только один японский самолет.

В это время подполковник Гарольд Н. Фанк, командир VF-26 с авианосца «Santee» (Taffy 1) также сбил пять японских самолетов в одном боевом вылете, сравнявшись с Хиппом. В ходе следующего вылета Фанк добавил себе еще одну победу.

Хорошо действовали пилоты «Уайлдкетов» из «Taffy 2». Капитан Ральф Эллиот из VC-27 сбил в ходе одного боевого вылета три бомбардировщика самостоятельно и четвертый совместно со своим ведомым. На следующий день он сбил еще три японских самолета, что сделало его лучшим пилотом, летавшим на FM-2. В начале 1945 года он одержал еще три победы. Еще четверо пилотов VC-27 одержали в течение двух дней по 4,5 побед. Это сделало VC-27 самой эффективной смешанной эскадрилей эскаортных авианосцев. Всего VC-27 заявила 62 победы, в том числе четыре, одержанные бомбардировщиками!

День 25 октября в результате стечения множества обстоятельств вошел в историю морских войн как «битва Давида с Голиафом». Утром этого дня 12 истребителей «Wildcat» разведали местоположение японской эскадры вице-адмирала Куриты с линкором «Ямато» в составе. Ночью японская эскадра прошла через пролив Сан-Бернардино и оказалась недалеко от американского флота вторжения. В результате отвлекающей атаки четырех японских авианосцев удалось отвлечь основные силы американского флота на север. На пути у японской эскадры стояло всего несколько эскаортных авианосцев в сопровождении эсминцев. Именно на это и рассчитывали японские



адмиралы. Очень быстро японцы приблизились к кораблям «Taffy Three» на расстояние орудийного выстрела. Начался бой. Американские эсминцы поставили дымовую завесу, под прикрытием которой попытались атаковать торпедами. В воздух поднялись бомбардировщики, несшие глубинные бомбы и 500-фунтовые (227-кг) авиабомбы, а также истребители с ракетами. Авианосцы выпускали самолеты, даже не развернувшись под ветер. На подобного рода маневры не было времени. Развиваемый авианосцами 19-узловой ход позволял лишь в меру удерживать дистанцию от японской эскадры, шедшей 24-узловым ходом. Любой ценой следовало остановить японскую эскадру, тогда как японцы уже открыли огонь на поражение и добились нескольких попаданий в авианосцы. Бомбардировщики и истребители держались над самой водой, имитируя торпедные атаки, заставляя тем самым японцев активно маневрировать. «В фазе» истребители FM-2 походили на «Эвенджеры», что только было на руку американцам. В результате постоянных маневров строй японской эскадры рассыпался. Стало трудно вести прицельный огонь. Курите удалось поразить три авианосца: «Kalinin Bay», «Fanshaw Bay» и «Bambier Bay», причем последний из них затонул около 9:00. Кроме того, было потоплено несколько американских эсминцев. Но это было все, что смог добиться Курита. Активные и нестандартные действия американцев и недостаток информации о противнике заставили японцев отказаться от продолжения столь удачно начатой операции. Фактически они упустили свой шанс полностью уничтожить американский флот вторжения у острова Лейте. Это могло иметь катастрофическое влияние на ход наземных боев.

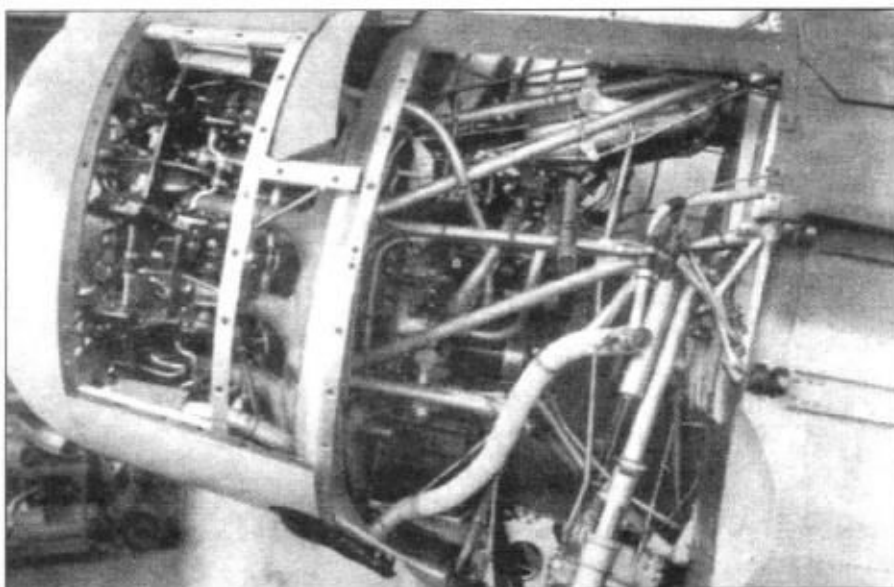
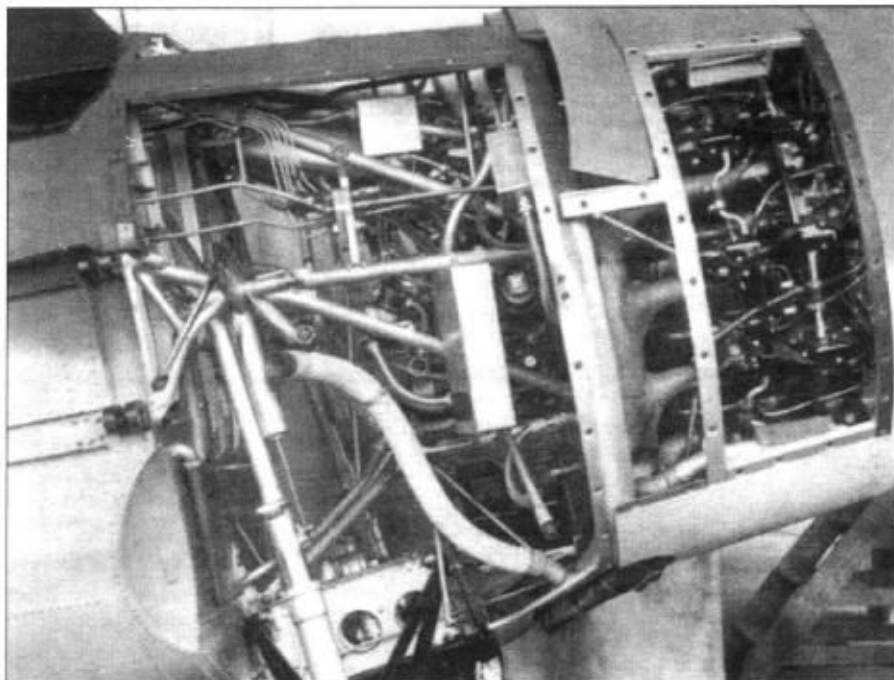
По мере увеличения числа эскортных авианосцев росло число действующих истребителей FM-2. На эскортном авианосце «Wake Island» действовала экспериментальная разведывательно-истребительная эскадрилья VOC-1, насчитывавшая 28 FM-2 и шесть «Avenger». До конца войны эскадрилья одержала 20 побед, что позволило ей разделить третье место по эффективности с VC-84. Второе место досталось VF-26 с 31 заявленной победой.

Последние победы были одержаны 5 августа 1945 года над Восточно-Китайским морем. В этот день пара FM-2 из VC-41 с авианосца «Makin Island» перехватила в 14:30 два скоростных бомбардировщика P1Y1 «Ginga» («Frances»). Один самолет сбил лейтенант Фрэнк Йейтс, достав самолет над поверхностью воды. Другой бомбардировщик пал жертвой подполковника Дона Йоста из VMF-121, летевшего на F4U-1D «Corsair». В тот же день в 17:30 четыре FM-2 с авианосца «Lunga Point» перехватила одиночный P1Y1 «Ginga». Ведущий капитан Э.Р. Бекунт сбил японца на расстоянии 55 миль от своей эскадры.

За пять лет войны (1940-1945) истребители «Wildcat» успели поучаствовать в боевых действиях на всех фронтах от южной части Тихого океана до Арктики. Они хорошо за-

ТТХ самолетов Wildcat											
	размах длина высота	площадь крыла	масса: пустого взлетная	воору- жение	двигатель	стартовая мощность	скорость макс на высоте	скорость взлетная посадочная	скорость подъемная	потолок	дальность
XF4F-1	8,230 m 7,239 m 2,895 m	23,226	1506 kg 2084 kg	1 x 7,62 mm 1 x 12,7 mm	Wright XR-1670-02 Lib P & W XR-1535-92	654 kW (887 KM 875 hp)	425 km/h 3200 m	X X	X X	8961 m	1389 km
XF4F-2	10,363 m 8,052 m 3,454 m	21,554	1830 kg 2443 kg	4 x 12,7 mm	P & W R-1830-86 Twin Wasp	785 kW (1065 KM 1050 hp)	467 km/h 3048 m	X 116 km/h	808 m/min	8352 m	1191 km
XF4F-3	11,582 m 8,584 m 3,454 m (2,807 m <sup>2</sup> )	24,155 <sup>c</sup>	2206 kg 2766 kg	2 x 7,62 mm 2 x 12,7 mm	P & W XR-1830-75 Twin Wasp	897 kW (1217 KM 1200 hp)	538 km/h 6248 m	X 109 km/h	782 m/min	10211 m	1460 km
F4F-3	11,582 m 8,763 m 3,454 m (2,807 m <sup>2</sup> )	24,155 <sup>c</sup>	2512 kg 3205 kg	4 x 12,7 mm	P & W R-1830-76/86 Twin Wasp	897 kW (1217 KM 1200 hp)	533 km/h 6492 m	298 km/h 121 km/h	825 m/min	11278 m	1384 km
F4F-3A	11,582 m 8,763 m 3,454 m (2,807 m <sup>2</sup> )	24,155 <sup>c</sup>	2386 kg 3119 kg	4 x 12,7 mm	P & W R-1830-86 Twin Wasp	897 kW (1217 KM 1200 hp)	512 km/h 5913 m	X X	X X	10270 m	X
XF4F-5	11,582 m 8,788 m 3,020 m <sup>2</sup>	24,155 <sup>c</sup>	2215 kg 2750 kg 3213 kgd 3080 kg <sup>a</sup>	X	Wright R-1820-40 Cyclone Wright R-1820-54 Cyclone Wright R-1820-54 Cyclone	897 kW (1217 KM 1200 hp) 807 kW (1217 KM 1200 hp) 897 kW (1217 KM 1200 hp)	492 km/h 4542 m 547 km/h 8047 m 505 km/h 5883 m	X X X X	X X	10820 m X X	X X X
XF4F-6	11,582 m X 3,454 m (2,807 m <sup>2</sup> )	24,155 <sup>c</sup>	2261 kg 3205 kg	X	P & W R-1830-90 Twin Wasp	897 kW (1217 KM 1200 hp)	513 km/h 2 4907 m	X X	X X	X X	X X
XF4F-3S	11,582 m 11,912 m 5,531 m	24,155 <sup>c</sup>	2819 kg 3379 kg	4 x 12,7 mm	P & W R-1830-86 Twin Wasp	897 kW (1217 KM 1200 hp)	388 km/h 5882 m	X X	X X	X X	X X
XF4F-4	11,582 m (4,369 m <sup>2</sup> ) 8,783 m 3,454 m (2807 m <sup>2</sup> )	24,155 <sup>c</sup>	2620 kg 3397 kg	6 x 12,7 mm	P & W R-1830-86 Twin Wasp	897 kW (1217 KM 1200 hp)	525 km/h 5944 m	322 km/h 124 km/h	625 m/min	10363 m	1831 km
F4F-4	11,582 m (4,369 m <sup>2</sup> ) 8,783 m 3,454 m (2807 m <sup>2</sup> )	24,155 <sup>c</sup>	2615 kg 3612 kg (3974 kg)	6 x 12,7 mm	P & W R-1830-86 Twin Wasp	897 kW (1217 KM 1200 hp)	512 km/h 5913 m	X X	668 m/min	10272 m	1336 km
F4F-7	11,582 m 9,093 m 3,454 m	24,155 <sup>c</sup>	2475 kg 4644 kg	-	P & W R-1830-86 Twin Wasp	897 kW (1217 KM 1200 hp)	499 km/h 5913 m	322 km/h 124 km/h	527 m/min	8196 m	5855 km
FM-1	11,582 m (4,369 m <sup>2</sup> ) 8,783 m 3,454 m (2807 m <sup>2</sup> )	24,155 <sup>c</sup>	2600 kg 3358 kg	4 x 12,7 mm	P & W R-1830-86 Twin Wasp	897 kW (1217 KM 1200 hp)	X X	X X	X X	X X	X X
XF4F-8	11,582 m (4,369 m <sup>2</sup> ) 8,814 m 3,454 m	24,155	2434 kg 3211 kg	4 x 12,7 mm	Wright XR-1820-56 Cyclone	1009 kW (1369 KM 1350 hp)	X X	X X	953 m/min	11095 m	X
FM-2	11,582 m (4,369 m <sup>2</sup> ) 8,814 m 3,454 m	24,155	2514 kg 3371 kg (3729 kg)	4 x 12,7 mm	Wright R-1820-56 Wright R-1820-56W Cyclone	1009 kW (1369 KM 1350 hp)	513 km/h 5974 m	X X	881 m/min	10851 m	1255 km 2173 km с ави. базами

ТТХ британских самолетов Wildcat									
	размах длина высота	площадь крыла	масса: пустого боевая	воору- жение	двигатель	мощность взлетная	макс. скорость на высоте	потолок	дальность
Martlet Mk. I	11,582 m X 3,490 m (2,807 m <sup>2</sup> )	24,155 <sup>c</sup>	2217 kg 2750 kg	4 x 12,7 mm	Wright GR-1820-G205A Cyclone	897 kW (1217 KM 1200 hp)	492 km/h 4572 m	10820 m	1384 km
Martlet Mk. II	11,582 m (4,369 m <sup>2</sup> ) 8,865 m 3,454 m (2,807 m <sup>2</sup> )	24,155 <sup>c</sup>	2424 kg 3407 kg	6 x 12,7 mm	P & W R-1830-S3G-43 Twin Wasp	897 kW (1217 KM 1200 hp)	472 km/h 3962 m	9450 m	1432 km
Martlet Mk. III	11,582 m 8,763 m 3,454 m (2,807 m <sup>2</sup> )	24,155 <sup>c</sup>	2386 kg 3119 kg	4 x 12,7 mm	P & W R-1830-90 Twin Wasp	897 kW (1217 KM 1200 hp)	502 km/h 4877 m	10455 m	1328 km
Martlet/Wildcat Mk. IV	11,582 m (4,369 m <sup>2</sup> ) 8,661 m 3,454 m (2807 m <sup>2</sup> )	24,155 <sup>c</sup>	2619 kg 3585 kg	6 x 12,7 mm	Wright GR-1820-G205A-3 (R-1820-40) Cyclone	897 kW (1217 KM 1200 hp)	480 km/h 4267 m	9175 m	X
Martlet/Wildcat Mk. V	11,582 m (4,369 m <sup>2</sup> ) 8,763 m 3,454 m (2807 m <sup>2</sup> )	24,155 <sup>c</sup>	2600 kg 3358 kg	4 x 12,7 mm	P & W R-1830-86 Twin Wasp	897 kW (1217 KM 1200 hp)	512 km/h 5913 m	10270 m	X
Wildcat Mk. VI	11,582 m (4,369 m <sup>2</sup> ) 8,814 m 3,454 m (3,020 m <sup>2</sup> )	24,155 <sup>c</sup>	2514 kg 3371 kg	4 x 12,7 mm	Wright R-1820-56 Wright R-1820-56W Cyclone	1009 kW (1369 KM 1350 hp)	505 km/h 4038 m	10850 m	X



*Двигатель Pratt & Whitney R-1830-90, стоявший на F4F-3A. Промежуточный радиатор у этого двигателя отсутствует.*

рекомендовали себя как среди пилотов, так и среди командиров высшего звена. Это была настоящая «рабочая лошадка», вытнувшая всю войну, а на Тихом океане продолжавшая в самый тяжелый период.

До конца войны пилоты ВМФ и корпуса морской пехоты США, летавшие на «Уайлдкеттах», заявили 1514,5 побед. Активнее действовали морские пехотинцы: капитан Джозеф Дж. Фосс из VMF-121 - 26 побед, майор Джон Л. Смит из VMF-223 - 19 побед, капитан Марлон Э. Карл из VMF-221(223) - 16,5 побед, майор Роберт Э. Гейлер из VMF-224 - 14 побед. Среди морских летчиков лучшим был Доналд П. Раниен из VF-6 - 8 побед.

#### Техническое описание

Одноместный среднеплан. Планер цельнометаллический, одномоторный, шасси убирающееся.

Крылья свободнонесущие с одним главным лонжероном. Передняя кромка, занимавшая до четверти хорды крыла, имела форму буквы «D». Ее каркас составляли штампованные нервюры и вспомогательные лонжероны, крепящиеся непосредственно к главному лонжерону. Задняя часть крыла крепилась к другой стороне главного лонжерона и также состояла из вспомогательных лонжеронов и нервюры. Сверху крыло обшивалось металлическим листом, крепящимся заклепками. Элероны типа Фризе имели металлический каркас и матерчатую обшивку. Они управлялись движением штурвала через жесткие тяги, проходящие через крылья. Вверх элероны отклонялись на 15°, вниз - на 19°. Левый элерон был оснащен триммером, положение которого регулировалось маховиком из кабины пилота в пределах 20° вверх и вниз. Правый элерон был оборудован триммером,

настраиваемым на земле. Общая площадь элеронов (с триммерами) 1,232 м<sup>2</sup>. На задней кромке крыльев между элеронами и фюзеляжем находились закрылки крокодилового типа суммарной площадью 2,759 м<sup>2</sup>. Закрылки выпускались пневматической системой. Управление закрылками осуществлялось из кабины пилота. Закрылки выпускались на угол 43°. Закрылки убирались автоматически, после отключения пневматики под действием пружин, удерживающих закрылки в убранном положении. Усилие пневматической системы было подобрано таким образом, что при скорости более 240 км/ч закрылки напором воздуха прижимало, так, что они оставались выпущенными на угол 10°. При более высоких скоростях закрылки убирались независимо от того, включена была пневматика или нет. Петли закрылков и элеронов крепились к легкому вспомогательному лонжерону. У машин со складывающимися крыльями главный лонжерон имел другую конструкцию. Он был разделен на месте складывания и соединялся расположенным под углом шкворнем, образующим ось поворота крыла. Консоль крыла мало чем различалась у самолетов со складываемыми и с неподвижными крыльями. В месте сочленения к главному лонжерону приклепывалась маска шкворня, изготавливаемая из стали повышенной прочности. Несущие элементы центроплана располагались несколько по-другому. Основным элементом был лонжерон, состоящий из двух профилей, изготовленных из хроммолибденовой стали. К этому лонжерону крепилась петля оси. В носовой части центроплан имел дополнительную стальную распорку. Нервюры, вспомогательные лонжероны и обшивка в этом месте также были усилены. К центроплану можно было подвешивать топливные баки. Все соединялось заклепками. Закрылки у самолетов со складывающимися крыльями состояли из двух частей. Складывание крыльев производилось вручную. В развернутом положении крылья фиксировались специальными блокираторами. Блокираторы снимались специальной рукояткой, уложенной в контейнере вдоль передней кромки крыла. Система имела выдвижные красные механические указатели, сопряженные с блокираторами. В сложенном состоянии крылья удерживались с помощью штыревых тяг, соединявших оконцовку крыла с петлей на передней стороне горизонтального стабилизатора. Профиль крыла: у основания NACA 23015, у оконцовки NACA 23009. Угол заклинивания крыла 0°. Возношение крыла 3гр06"50". Общая площадь крыла (считая фрагмент внутри фюзеляжа площадью 3,493 м<sup>2</sup> - 24,155 м<sup>2</sup>.

Фюзеляж с работающей обшивкой из алюминиевого сплава (альклад). Каркас фюзеляжа составлен из шпангоутов и усиленных шпангоутов, соединенных де-



Шасси истребителя «Martlet I». Видны широкие выхлопные патрубки.

сятью стрингерами, проходящими от носа до хвоста. Верхняя часть фюзеляжа образовывала антикапотажную дугу, переходящую плавно в киль. Так удавалось улучшить продольную устойчивость самолета. В днище фюзеляжа с каждого борта имелось застекленное плексигласом окошко, открывавшее обзор вниз во время посадки. Окошки одновременно играли роль сервисных люков, открывавших доступ к внутренним деталям фюзеляжа. Доступ в хвостовой отсек открывали небольшие дверцы на правом борту. Двигательное отделение находилось в носовой части фюзеляжа и отделялось от остального объема противопожарной переборкой. Капот частично покрывался тонким стальным листом.

Хвостовое оперение цельнометаллическое. Обшивка из металлического листа крепится заклепками с потайными головками. Статически и динамически уравновешенные рули имели металлический каркас и были обшиты тканью. Рули управлялись с помощью системы тяг. Общая площадь киля 2,097 м<sup>2</sup>, в том числе 1,226 м<sup>2</sup> площадь неподвижной части и 0,871 м<sup>2</sup> площадь руля поворота. Руль мог отклоняться влево и вправо на 31°. Руль оснащался триммером, способным отклоняться влево на 22°19' и вправо на 16°21'. Триммер управлялся с помощью маховика из кабины пилота. Горизонтальное оперение размахом 4,166 м имело общую площадь 4,557 м<sup>2</sup>, в том числе неподвижная часть 2,827 м<sup>2</sup>. Площадь

руля высоты 1,730 м<sup>2</sup>. Руль мог отклоняться на 20° вверх и 26° вниз. Руль высоты также оснащался триммерами, управляемыми из кабины пилота. Триммеры могли отклоняться в пределах 5°±30' вверх и 15°±30' вниз.

Кабина пилота была закрыта сверху фонарем из многослойного плексигласа. Лобовое бронированное стекло имело массу более 12 кг. На прототипах XF4F-2 и XF4F-3 лобовое стекло состояло из двух частей плексигласа и не имело бронирования. Подобный фонарь имели и самолеты F4F-7. Фонарь имел обдув теплым воздухом. Сдвижная крышка фонаря ходила по двум направляющим и оснащалась системой аварийного сброса. Включение аварийного сброса можно было провести как из кабины, так и снаружи самолета. Крышка сдвигалась назад с помощью рукоятки, расположенной справа от кресла пилота. Крышка имела четыре фиксированных положения: полностью закрыто, открыто на 1,25 дюйма (32 мм), открыто на 5 3/8 дюйма (137 мм), полностью открыто. Крышка фонаря представляла собой клепанную раму, в которую вставлялись четыре плоские куски плексигласа по бокам и два выгнутых куски сверху. Все контрольные приборы и органы управления были собраны на трех панелях, подвешенных к фюзеляжу через резиновые амортизаторы. Сверху над главной приборной доской находился рефлективный прищелк Mk 8. Слева от приборной доски были сгруппированы



Шасси FM-2/«Wildcat VI». Вверху вставлена ручка для складывания крыльев.

органы управления двигателем и шагом винта. Справа от доски находились приборы контроля системы смазки. Под приборной доской возле ручки управления находился компас. За компасом располагались педали управления и педали тормозной системы. На левом борту кабины находились рычаги управления двигателем и шагом винта, маховики, регулирующие положение триммеров на элеронах и рулях, включатель выпуска закрылков, переключатель топливных баков, рычаг переключения скорости наддува, рычаг выпуска крюка аэрофинишера, а также блокиратор хвостового колеса и ручка сброса левого подвесного бака. Выше, у самой направляющей крышки фонаря имелся карман для карт и документов. У самого кресла располагались тяги перезарядки левых пулеметов. Справа от кресла находилась панель управления дополнительным оборудованием. Там находились выключатели электроцепей, предохранители, контрольные лампы и пр. Далее, там же находился маховик выпуска шасси с указателем его положения, верньер радиостанции, переключатели радиостанции и устройства определения «свой-чужой». Ниже находилась ручка сброса правого подвесного топливного бака. У самого кресла находились тяги перезарядки правых пулеметов. Перед креслом стояла традиционная для американских самолетов ручка управления с кнопками сброса пулеметов и сброса бомб. Кресло пилота регулирова-

лось по высоте. За креслом была установлена бронеплита массой 42,6 кг. Кроме того, спереди пилота защищала меньшая бронеплита массой 20,4 кг, смонтированная под приборной доской.

Двигатель Pratt & Whitney R-1830-76/86 «Twin Wasp» 14-цилиндровый звездообразный сдвоенный воздушного охлаждения с двухступенчатым двухскоростным наддувом.

Характеристики:

Стартовая мощность 897 кВт/1217 л.с. при 2700 об./мин.

Номинальная мощность 822 кВт/1115 л.с. при 2550 об./мин на высоте 1890 м (при включенной 1-й передаче наддува).

Номинальная мощность 748 кВт/1014 л.с. при 2550 об./мин на высоте 3810 м (при включенной 2-й передаче наддува).

Боевая мощность 897 кВт/1217 л.с. при 2700 об./мин на высоте 1495 м (при включенной 1-й передаче наддува).

Боевая мощность 785 кВт/1065 л.с. при 2700 об./мин на высоте 3995 м (при включенной 2-й передаче наддува).

Габариты двигателя: диаметр цилиндра 139,5 мм, ход поршня 139,5 мм, рабочий объем 30 л (1830 куб. дюймов), диаметр двигателя 1222 мм. Сухая масса двигателя около 662 кг. Степень сжатия 6,7:1.

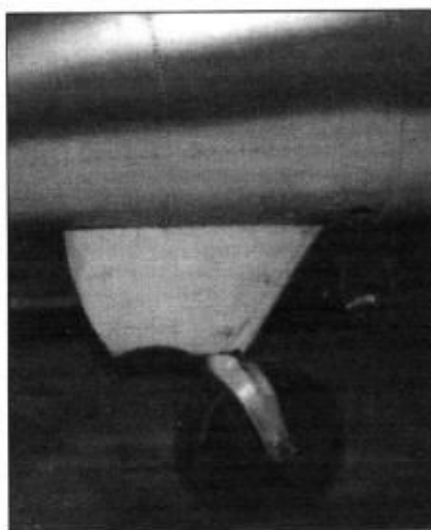
Крепление двигателя. Двигатель крепился к фюзеляжу посредством моторамы, собранной из стальных профилей повышенной прочности. Моторама крепилась к фюзеляжу в нескольких точках, которые имели максимальную прочность, в том числе в точках крепления главных лонжеронов крыла и несущих элементов шасси. Двигатель к мотораме присоединялся через резиновые амортизаторы. Соединения обеспечивали быструю смену двигателя.

#### Описание двигателя

Цилиндры состояли из литой алюминиевой головки со встроеными клапанами, вставленными в кованую стальную втулку. Цилиндры из хромово-молибденовой стали вытачивались из литых заготовок. Имелась небольшая конусообразность цилиндров к камере сгорания, для компенсации теплового расширения. Выхлопные клапаны имели обсаженные вкладки из жаропрочной нержавеющей стали. Благодаря этим вкладам крепление выхлопных патрубков было подвижным. Седла впускных клапанов изготавливались из алюминиевого сплава, а выпускных клапанов - из стали. Седла были обсажены на головке цилиндра.

Поршни кованые из алюминиевого сплава. На внутренней поверхности поршня имелись перегородки, облегчающие теплоотвод. Каждый поршень оснащался тремя уплотняющими кольцами, одним масляным кольцом и двойным кольцом, распределяющим масло по поверхности цилиндра.

Главный подшипник каждой звезды двигателя имел серебристо-оловянное на-



*Хвостовое колесо английского «Wildcat VI», предназначенное для самолетов, действующих с авианосцев.*

пыление. Имелось также шесть вспомогательных подшипников. Эти подшипники имели бронзовое напыление.

Коленчатый вал с двумя коленами представлял собой монолитную деталь. Коленвал лежит на трех подшипниках. Вал винта вставлялся в коленвал и фиксировался с помощью шарикоподшипника.

Картер коленвала состоял из шести деталей. Детали вырезались из алюминиевых кованых заготовок. Затем детали, к которым крепились цилиндры, соединялись между собой винтами. Еще три секции составляли картер наддува. К этим секциям крепилась моторама. К центральной части картера наддува крепился карбюратор. Здесь же находился мультипликатор наддува.

Распределение топлива. Каждый цилиндр имел один впускной и один выпускной клапан. Выпускные клапаны имели дополнительное жидкостное охлаждение. В движении клапаны приходили с помощью систему толкателей из теплопроводящего алюминиевого сплава. Толкатели имели наконечники из закаленной стали. Два распредвала - один для передней, а другой для задней звезды - отбирали мощность непосредственно от коленвала через редуктор с передаточным числом 1:8. Вся клапанная система была полностью закрыта. Смазка для толкателей передавалась по системе просверленных каналов.

Топливо подавалось через карбюратор типа Стромберг с автоматическим регулятором обогащения смеси в диффузор, соединенный с наддувом.

Надув На двигателях R-1830 использовались различные типы наддувов: одноступенчатый односкоростной, одноступенчатый двухскоростной и двухступенчатый двухскоростной. Ротор наддува имел большой диаметр и лежал на шарикоподшипниках. Крутящий момент на ротор подавался через двухступенчатую передачу (мультипликатор). Наддув всегда оснащался глушителем вибрации.



*Хвостовое колесо с пневматической шиной, предназначенное для самолетов, действующих с полевых аэродромов.*

Система зажигания состояла из двух магнето Scintilla, каждый из которых обслуживал свой независимый набор свечей через общий разделитель. Для упрощения обслуживания разделитель находился в передней части двигателя. Это расположение также позволяло максимально сократить протяженность кабелей, ведущих к свечам. Система была экранирована, чтобы не создавать помех для радиостанции.

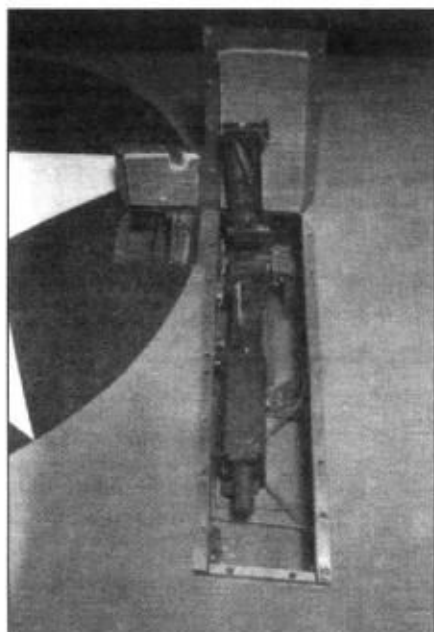
Система смазки работала под давлением. Вынужденная циркуляция масла поддерживалась зубчатым насосом. Отдельная секция низкого давления смазывала вспомогательные узлы, расположенные в задней части двигателя. Отводящие трубки собирались в промежуточный резервуар, откуда масло выкачивалось тем же маслонасосом.

Понижающая передача конструкции фирмы Pratt & Whitney. На двигателях R-1830 использовалась планетарная передача 0,666:1 или коническая передача 0,5625:1.

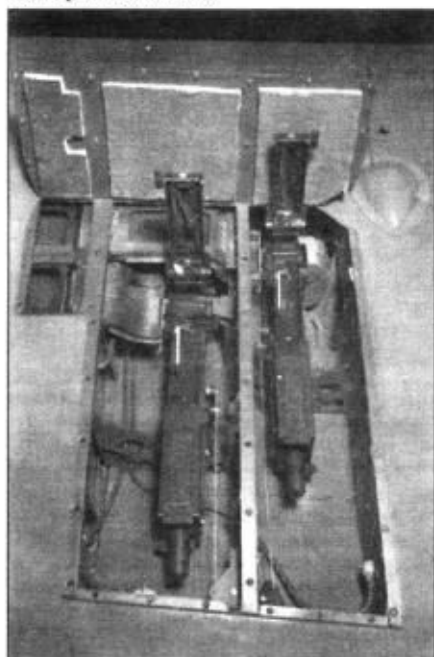
Вспомогательные устройства. Все вспомогательные устройства были собраны в задней части двигателя и приводились в движение посредством общего вала. От вала отбирали мощность насос, два магнето, два тахометра, вакуумный насос, маслонасос, бензонасос, стартер и генератор. Имелась возможность установки синхронизатора пулеметов. Генератор мог действовать в качестве двигателя мощностью 22,5 кВт для вращения вала вспомогательных устройств. Смазка под давлением подавалась через прорезанные каналы.

Использовался бензин с октановым числом 125.

Запуск двигателя осуществлялся при помощи стартовых патронов. Патронная камера находилась на правом борту двигательного отделения. Патрон вставлялся в патронник, а его электрический пуск осуществлялся из кабины пилота. Выделявшиеся при выстреле газы приводили в движение стартер, который через зуб-



*Наружный пулемет Colt-Browning калибра 12,7 мм в левом крыле F4F-4. Открыты сервисные люки.*

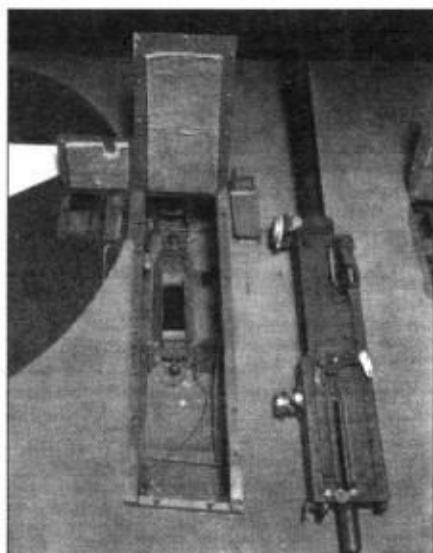


*Пара пулеметов Colt-Browning калибра 12,7 мм во внутренней части правого крыла F4F-4. Открыты сервисные люки.*

чатую передачу вращал двигатель. Полный комплект включал восемь стартовых патронов.

Управление двигателем осуществлялось при помощи стандартного сектора газа, расположенного слева от кресла пилота. Сектор газа соединялся с двигателем через систему тяг в бронированном кожухе.

Система впрыска воды (имелась на двигателях R-1820-56W) состояла из бака со смесью воды с метанолом в пропорции 1:1, трубопроводов, переключателя, управляющего насосом, электрических кабелей, регулятора напора и регулятора давления в главном впускном коллекторе двигателя. Бак со смесью помещался за двигательным отделением на про-



*Этот же пулемет в демонтированном виде.*



*Эти же пулеметы в демонтированном виде. Хорошо видны направляющие для пулеметных лент и отверстия выбрасывателя гильз.*

тивопожарной переборке. Запас смеси обеспечивал работу двигателя в течение десяти минут.

Выхлопная система состояла из двух коллекторов из жаропрочной стали, которые выводились на нижнюю сторону фюзеляжа (для двигателей Pratt & Whitney R-1830-76/86/90).

Винт правовращающий, трехлопастный, фирмы Curtiss Electric тип C5315(S) с накладками на лопастях диаметр 2,972 м (для F4F-3, F4F-4, F4F-7 и FM-1) или C532D-A-20 без накладок и с профилем лопастей № 109354-12 диаметром 3,048 м (для FM-2). Рычаг регулировки шага двигателя был совмещен с сектором газа на левом борту кабины. Угол атаки лопастей менялся в диапазоне от 18,5° до 53,5°. Управление шагом осуществлялось через электрическую передачу. Лопасти винта алюминиевые. Винт был уравновешен по массе и динамически.

Топливная система. В состав топливной системы входили: бензонасос, отбирающий мощность от общего вала вспомогательного оборудования, аварийный электрический бензонасос, сеточный фильтр, распределительная коробка с переключателем, кран, перекрывающий подачу топлива. Распределительные кра-

ны находились в пределах досягаемости руки пилота у его кресла. Остальные части топливной системы находились под креслом пилота и за ним. Каждый двигатель оснащался датчиком давления топлива и электрическими датчиками уровня топлива в каждом баке. Обычно самолет брал топливо в фюзеляжный самогерметизирующийся бак объемом 117 галлонов США (443 л), расположенный под креслом пилота в районе центра тяжести самолета. На самолетах первых серий бак не имел самогерметизирующихся стенок, а его объем достигал 120 галлонов (454 л). За кабиной пилота находился резервный бак объемом 27 галлонов (102 л). Кроме того, самолет мог брать два подвесных сбрасываемых бака объемом по 220 л (58 галлонов). Баки подвешивались под неподвижными участками крыльев. На самолетах FM-2 резервный бак отсутствовал, а с 2401-го экземпляра объем главного бака был увеличен до 126 галлонов (477 л).

Система смазки Двигатель имел независимую систему смазки. Она состояла из маслобака, расположенного внутри двигательного отделения, регулятора температуры масла, двух маслорадиаторов диаметром 254 мм, расположенными под неподвижными участками крыльев, поплавкового клапана, указателей температуры и давления, органов управления, маслопроводов и соединений. Нормально в масляную систему двигателя заливали 11 галлонов (41,6 л) масла. При этом объем маслобака имел резерв на 3 галлона (11,4 л) для теплового расширения масла и возможного перелива.

Гидравлическая система приводила в действия тормоза главного шасси и систему складывания крыльев (на XF4F-4).

Электрическая система одножильная. Система состояла из источников тока, контрольной панели, панелей переключателей, кабелей и составных элементов электроцепи. Источником тока служил генератор, отбиравший мощность у двигателя, а также аккумулятор рабочим напряжением 24 В, расположенный в фюзеляже за кабиной пилота на уровне антенной мачты. Все кабели были пронумерованы и собирались в жгуты.

Шасси. Колеса и стойки главного шасси в полете убирались в фюзеляж, где у них была ниша между двигательным отделением и передней кромкой крыла. Стойки шасси состояли из стальных труб. Система выпуска шасси механическая с ручным приводом. Для выпуска или уборки шасси требовалось сделать от 28 до 30 оборотов рукоятки, расположенной справа от кресла пилота. Указатель положения шасси был сопряжен с передачей механизма выпуска. Имелся звуковой предупреждающий сигнал, который подавался в том случае, если обороты двигателя падали ниже 1200 об./мин, а шасси при этом не было выпущено. В шасси использовался гидронеуматический



*Установка патронных коробок в крыло F4F-4. За ладонью механика виден посадочный прожектор.*

амортизатор фирмы «Bendix» с давлением воздуха в пределах 0,14...0,56 МПа. Колеса также фирмы «Bendix» имели резиновые камеры размером 26"х6" (660,4х152,4 мм) с восьмислойным кордом. Тормоза фирмы «Bendix» гидравлические с двойным контуром, сопряженные с педалями в кабине пилота. Хвостовое колесо не убиралось в полете, оно могло вращаться вокруг оси, имелась возможность его блокировки. Использовались два типа колес: пневматическое 10,5"х4" (267х102 мм) для наземных аэродромов и цельнорезиновое диаметром 6" (152,4 мм) для авианосцев. Резиновые покрышки фирмы Goodrich. Крюк аэрофинишера длиной 41" (1041,4 мм) находился на самом конце фюзеляжа. Он выпускался и убирался вручную так, что выступал только его конец. На стойках шасси имелось крепление для стартовой катапульты.

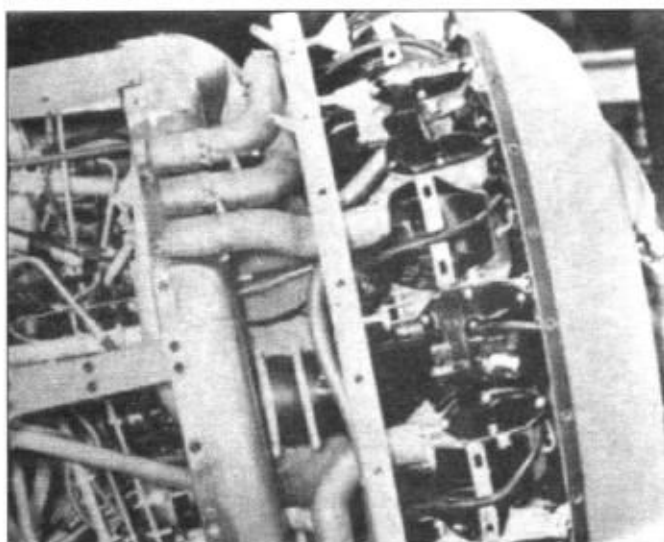
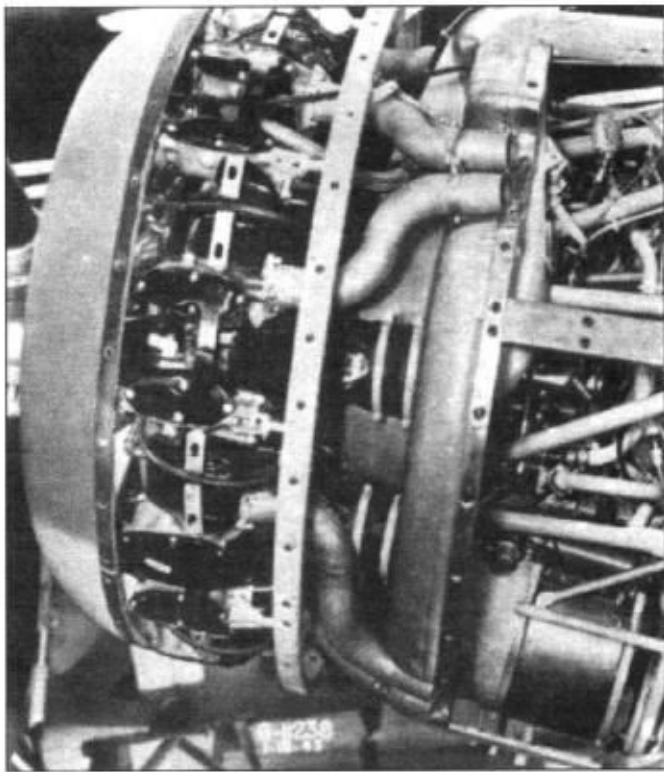
Кислородное оборудование включало в себя стандартный кислородный баллон объемом 8,423 л с рабочим давлением 12,4 МПа, установленный за креслом пилота. Имелся указатель потока кислорода, а также кран. Поток кислорода можно было регулировать.

Электронное оборудование включало в себя радиостанцию и устройство опознавания «свой-чужой» (IFF). Устройство IFF состояло из приемопередатчика, органов управления и самоликвидатора. На истребителях использовались два типа устройств IFF. Устройство монтировали в хвостовой части фюзеляжа. Антенны были растянуты между килем и мачтой. В кабине пилота находились выключатели, переключатели радиостанции, предохранители и ларингофон.

Дополнительное оборудование. Самолет оснащался системой обдува теплым воздухом фонаря кабины, что исключало его обледенение и запотевание. Теплый воздух также подавался непосредственно в кабину. Некоторые самолеты оборудовались приспособлением для буксировки воздушных целей. Буксир крепился к нижней точке фюзеляжа на уровне кабины пилота. Каждый самолет оснащался креплением для стартовой катапульты, расположенным между стойками шасси. В двигательном отделении находилась система пожаротушения в виде баллона с углекислым газом, включаемая из кабины. Самолет оснащался комплектом навигационных огней для полета в темноте, идентификационными огнями, а также посадочным прожектором.

### Вооружение

Ствольное вооружение состояло из четырех (F4F-3, FM-1 и FM-2) или шести (F4F-4, «Martlet II») пулеметов Colt-Browning M2 калибра 12,7 мм, расположенных в крыльях. Спуск пулеметов электрический, производился нажатием кнопки на ручке управления. Позднее самолеты оборудовались переключателем для стрельбы залпом или группами пулеметов. Перезарядка пулеметов ручная с помощью тяг, выведенных к креслу пилота (по одной тяге на пулемет). Пулеметы оснащались электроподогревом. У первых самолетов имелась система обдува пулеметов теплым воздухом из двигательного отделения. Рефлективный прицел Mk 8 устанавливался на продольной оси сим-



*Десятицилиндровый двигатель Wright R-1820-56 «Cyclone» мощностью 1350 л.с. Двигатель стоял на прототипе XF4F-8 и серийных FM-2.*

метрии самолета над приборной доской. У первых самолетов имелись устаревший телескопический прицел. Самолеты F4F-7 не имели вооружения вовсе.

Бомбовое вооружение. Самолет мог брать на внешнюю подвеску две бомбы массой до 116 фунтов (52,6 кг). Чаще всего использовались 100-фунтовые (45,4-кг) бомбы. Предохранитель бомбодержателей находился на панели переключателей в кабине пилота. Сброс бомб производился кнопкой на ручке управления. Система сброса дублировалась ручным механизмом.

Ракетное вооружение. Поздние самолеты (FM-1, FM-2) на консолях крыльев могли нести направляющие Mk 5 для управляемых ракет HVAR калибра 127 мм. Ракеты имели электрический пуск. Имелась возможность пускать их по одной или залпом в зависимости от положения переключателя на панели переключателей. Первоначально ставили только по одной направляющей под крыло, но очень быстро число направляющих под каждым крылом довели до трех.

F4F-4 «Wildcat» из VF-22, авианосец «Independence», конец апреля 1942 года. Самолет в трехцветном камуфляже.



F4F-4 «Wildcat» командира VMF-224, майора Роберта Э. Гейлера, корпус морской пехоты США, Гуадалканал, осень 1942 года.



F4F-4 «Wildcat» лейтенанта Джефферсона Дж. Дебланка из VMF-112, Гуадалканал, конец января 1943 года.



F4F-4 «Wildcat» из учебной части ВМФ США, октябрь 1943 года.



«Martlet IV» из 888-й эскадрильи, авианосец «Formidable», операция «Torch», ноябрь 1942 года.



«Martlet» Mk V из 846-й эскадрильи. В преддверии вторжения союзников в Нормандию на самолет нанесли черно-белые полосы вторжения.

FM-2 «Wildcat» из VC-84, эскортный авианосец «Makin Island», январь 1945 года.



# Вернуться к оглавлению

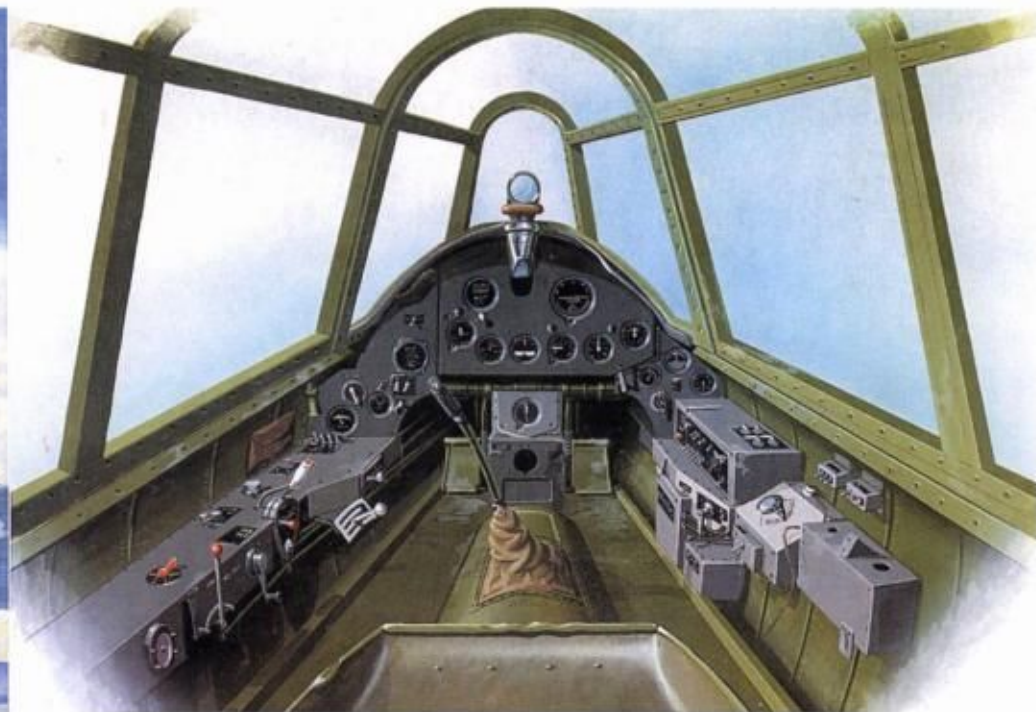
Зенит F4F-3 из VF-3 авианосца «Лексингтон», 1 февраля 1942 г. В этот день авианосец подвергся удару японских бомбардировщиков и уцелел только благодаря истребительному прикрытию. На переднем плане - машина Дэсона Така (6,5 побед), за ним - F4 Эдуарда ОХары (7 побед).



Ратний F4F-3 из VF-72 летит над побережьем Кубы в районе залива Гуантанамо, февраль 1941 г. Киль, полосы и буквы на фюзеляже - черного цвета, краска золотая. Машина с авианосца «Уазр».



F4F-3 «Wildcat» из VC-93, эскортный авианосец «Petroff Bay», май 1945 года.



Кабина F4F-4 Wildcat



«Martlet II», вероятно из 881-й эскадрильи, авианосец «Illustrious», май 1942 года.  
F4F-4 «Wildcat» из VGF-29, эскортный авианосец «Santee», операция «Torch», ноябрь 1942 года.

