

[Вернуться к оглавлению](#)

ВОЙНА В ВОЗДУХЕ

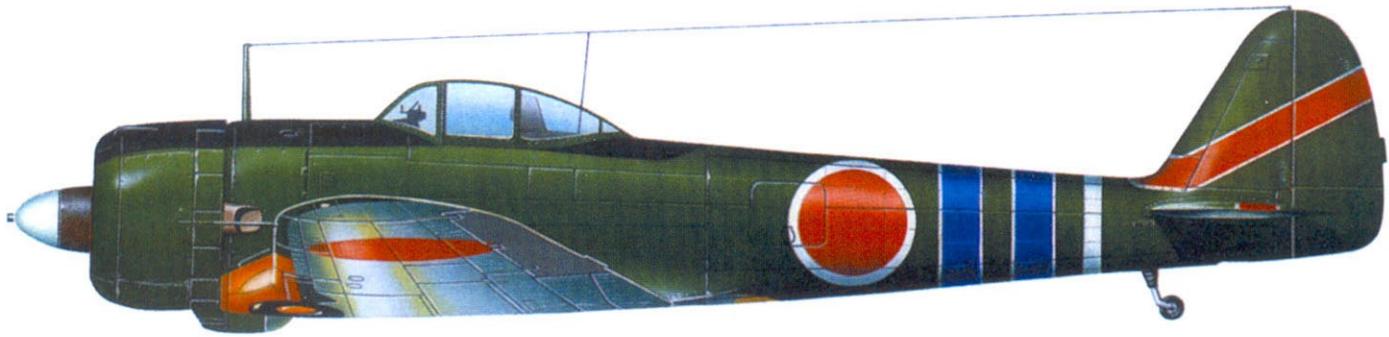
24

# Ki 43 НАУАВУСА

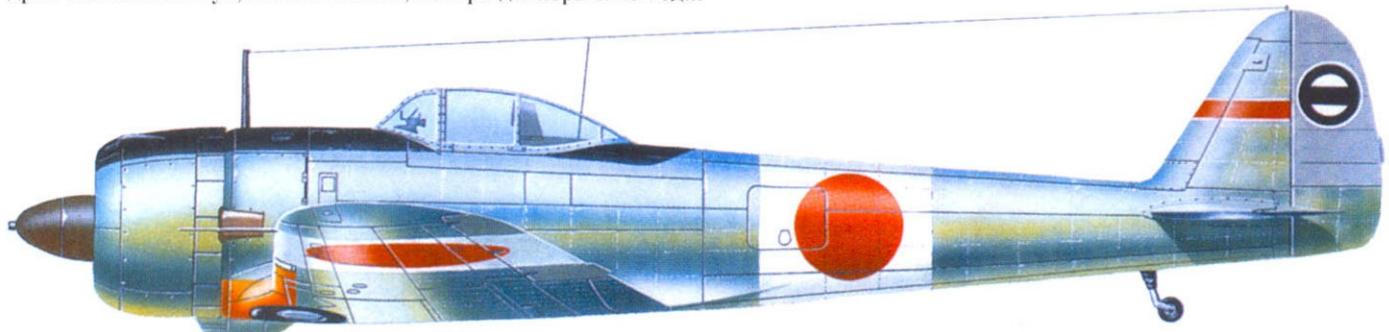


ОСНОВНОЙ ИСТРЕБИТЕЛЬ  
ЯПОНСКИХ ВВС

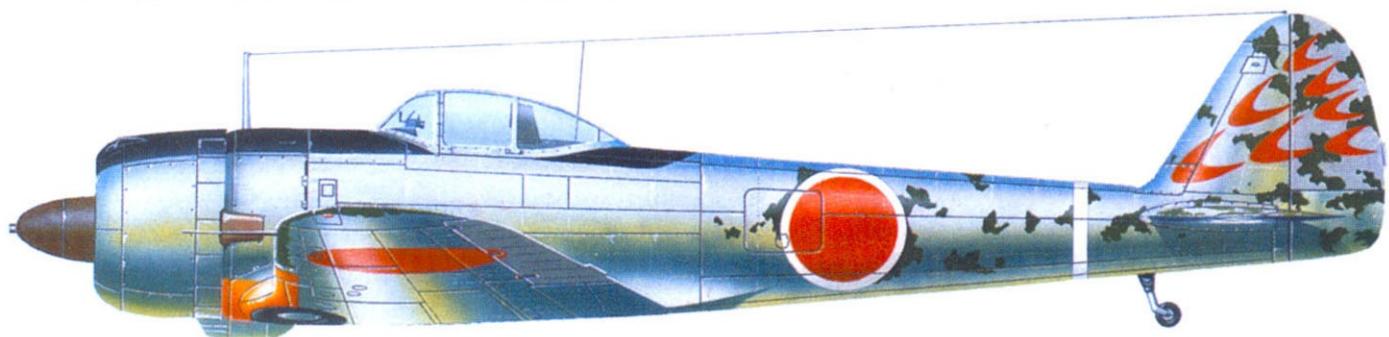
Часть 2



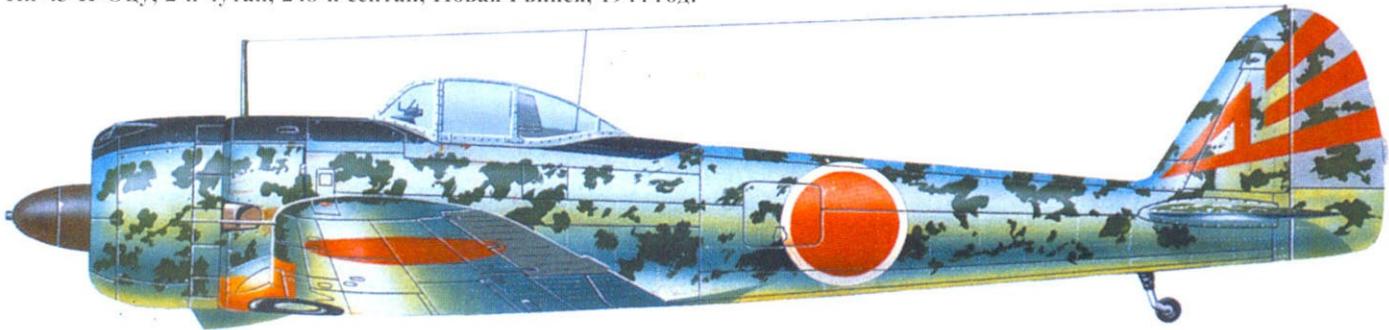
Ки-43-II-Ко, штаб 59-го сентай, капитан Сигео Нанго (15 побед), аэродром Восточный Бут, Новая Гвинея, ноябрь-декабрь 1943 года.



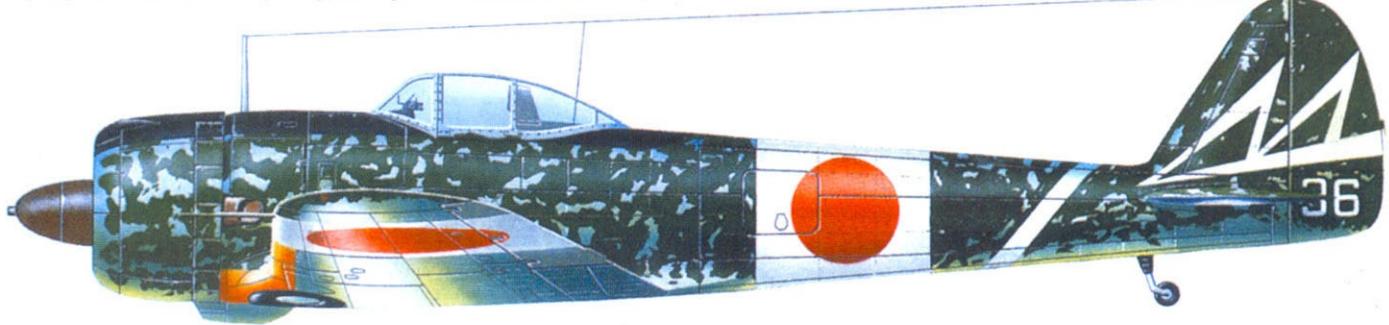
Ки-43-II-Оцу, летная школа Кумагая, Сaitama, 1944 год.



Ки-43-II-Оцу, 2-й чутай, 248-й сентай, Новая Гвинея, 1944 год.

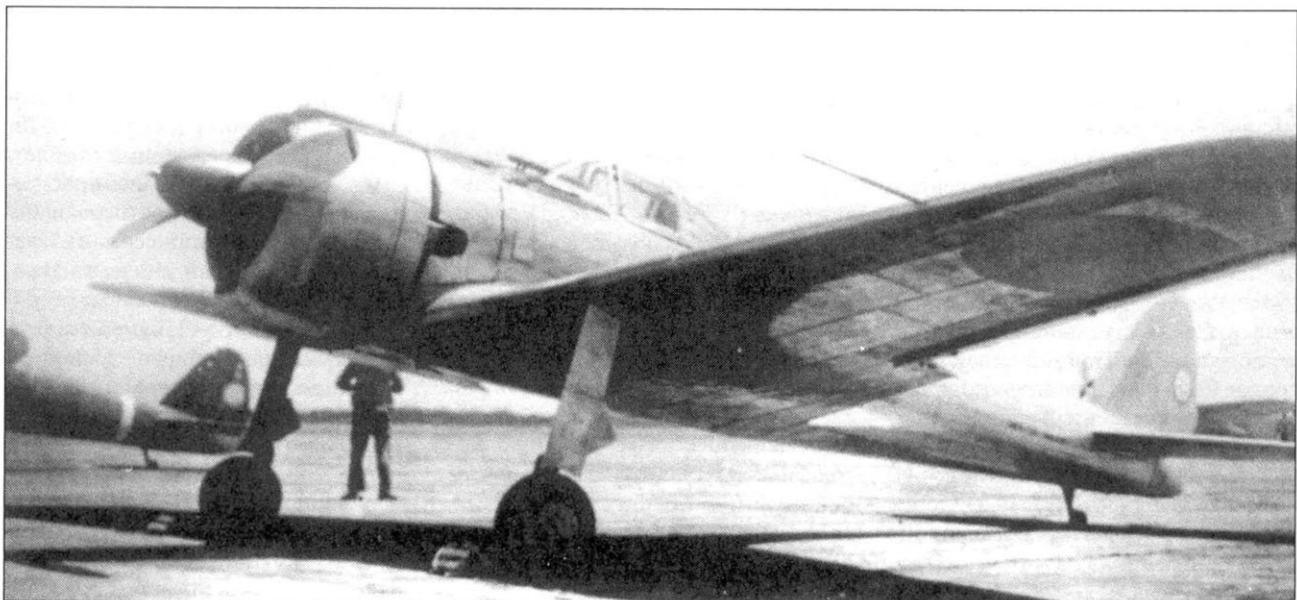


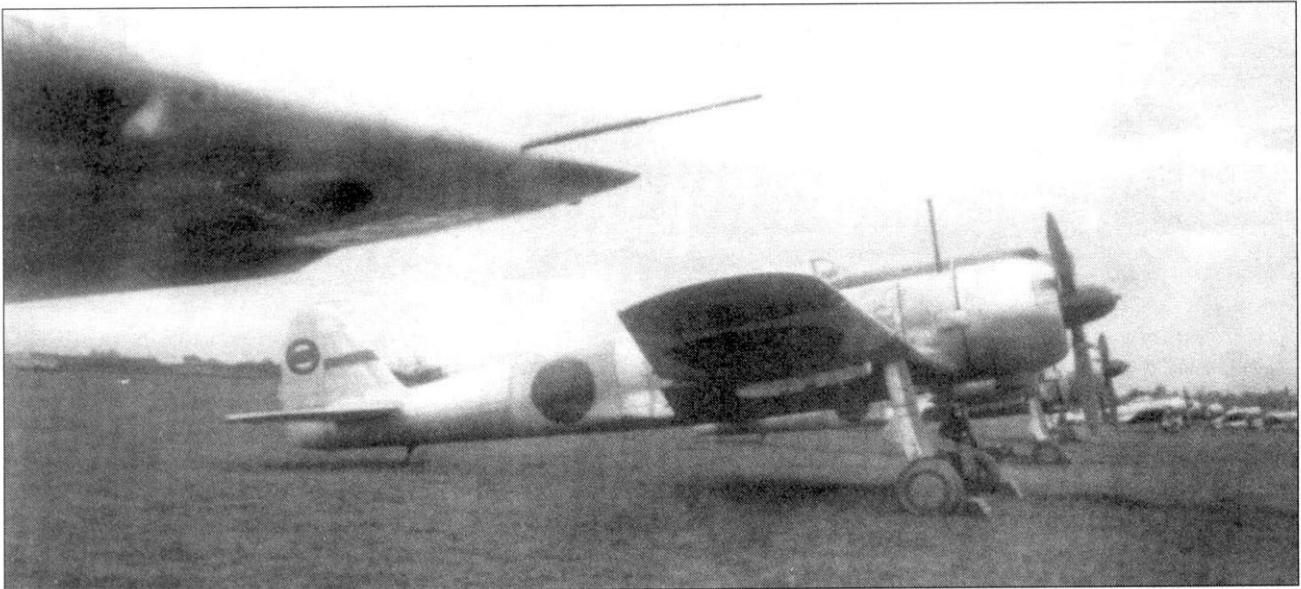
Ки-43-II-Ко (ранней производственной серии), 1-й чутай, 26-й сентай, аэродром Палембанг, Суматра, вторая половина 1943 года.



Ки-43-II-Ко, 1-й чутай, 47-й сентай, капитан Тосио Кидзима, аэродром Наримасу, район Токио, конец 1944 года.

**Ki 43**  
**«Hayabusa»**  
**часть 2**





*Ki-43-II-Osu из 2-го чутая (инструкторский) летной школы армии Кумагая, Сайтама, начало 1944 года. Весь самолет цвета дюраля.*

С началом периода дождей 64-й сентай отвели в Мингаладон, куда часть прибыла 1 июня. 7 июня прибыл новый командир сентая - майор Ясуми Яги - вместе с новыми пилотами. Изрядно обновившаяся часть проходила подготовку до августа, после чего личный состав сентая на шести бомбардировщиках перебросили в Тахикаву. В сентябре пилоты прибыли в Сингапур, где получили новые Ки-43-I-Хей. Во время перелета три молодых пилота погибли в авиакатастрофе, но число истребителей 64-го сентая возросло с 15 до 30. В октябре 1942 года заново сформированный на территории Бирмы и Малайи 5-й хикошидан теперь насчитывал четыре истребительных сентая (1-й, 11-й, 50-й и 64-й, все оснащенные Ки-43), три сентая средних бомбардировщиков Ки-21-II, один сентай легких бомбардировщиков и один разведывательный сентай. В декабре в район Новой Гвинеи и островов Соломона из состава хикошидана выделили два истребительных (1-й и 11-й) и один бомбардировочный сентай, а также восемь пилотов из 64-го сентая.

25 октября 30 «Хаябус» из 50-го сентая сопровождали 30 легких бомбардировщиков, а 32 «Хаябусы» из 64-го сентая сопровождали 24 бомбардировщика Ки-21-II. Целью бомбардировщиков был горный Ассам. Капитан Куроэ, старший сержант Ясуда и старший сержант Хосогая сбили одиночный Р-40, взлетавший с аэродрома Дибругарх. 26 октября 50-й и 64-й сентай обстреляли аэродромы в районе Хнеския. Бомбардировщики нанесли удар по этим аэродромам двумя днями позже. 64-й сентай

в ходе этой операции не одержал ни одной победы в воздухе, потеряв при этом одного пилота.

Утром 10 ноября пять Ки-43-I-Хей из 2-го чутая 64-го сентая под командованием лейтенанта Сабуро Накамуры вылетело на охрану конвоя, шедшего на Акьяб. В районе цели японские пилоты заметили шесть бомбардировщиков «Бленхейм» из 60-го и 113-го дивизионов RAF, которых сопровождали восемь истребителей «Кертис Мохоук» Mk IV из 155-го дивизиона RAF. Японские пилоты атаковали англичан. Лейтенант Сабуро Накамура атаковал «Бленхейм», но его, в свою очередь, атаковали четыре «Мохоука». Накамура вступил с ними в бой и сбил двух англичан (AX898 и BB929). Погибли взводный офицер Доусон Сквибл и взводный офицер Маккламп. Капитан Маруо сбил один «Бленхейм» и 113-го дивизиона RAF но и сам не вернулся на базу. В последний раз его видели, когда он заходил в атаку на следующий бомбардировщик. Вероятно, капитан стал жертвой взводного офицера Баддла из 155-го дивизиона. Флайт-лейтенант Рейзи из 155-го дивизиона также заявил одного «Хаябус», сбитого совместно с бортстрелком «Бленхейма». Третий «Мохоук» с разбитым хвостом приземлился в Читтагонге. Взводный офицер Баддл позднее доложил, что «Мохоук» легко входит в еще более крутой вираж, чем «Хаябуса».

В тот же день после полудня 11 других «Бленхеймов» из 34-го, 60-го и 113-го дивизионов RAF совершили налет на ту же цель - доки в Акьябе. На этот раз их сопровождали «Мохоуки» из 5-го дивизиона. На

перехват англичан вылетели восемь «Хаябус» 64-го сентая - два звена по четыре машины. Японцы сразу сбили два «Бленхейма» из 34-го дивизиона, но потом в бой с ними вступили английские истребители. Сержант Гоур поразил один Ки-43, который вышел из боя, таща за собой хвост из дыма. Гоур засчитали как вероятную победу. Флайт-лейтенант Канлифф доложил о двух поврежденных японских истребителях. Несколько английских истребителей кружило на высоте 4250 метров. Оттуда взводный офицер Баллен и взводный офицер У.Дж.Н. Ли спустились вниз, чтобы вступить в бой с японцами. Ли заявил один поврежденный самолет, но и его «Мохоук» оказался прорван в двух местах. Вероятно машину Ли повредил старший сержант Ивасаки или старший сержант Ито. Взводный офицер Тови также атаковал несколько Ки-43, сумев всадить несколько пуль в одного из японцев. Тут один из японцев таранил Тови, и его «Мохоук» свалился в штопор, так что посмотреть результаты попадания не удалось. Тови удалось выпрыгнуть из машины и дотянуть до базы.

Лейтенант Сюндзи Такахаси и сержант Сетани сбили по одному «Бленхейму», а старший сержант Ивасаки и старший сержант Ито заявили по одному сбитому «Мохоуку». Именно Ито таранил, а точнее столкнулся в воздухе, с самолетом Тови. Машина Ито упала на землю, похоронив под своими обломками пилота. «Хаябуса»unter-офицера Ямады была сбита командиром эскадрильи Питтом Брауном или сержантом Гоуром, а пилот получил тяжелое ранение. Ямада сумел призем-



Пропагандистский снимок, показывающий взлет Ки-43-III-Ко из отряда камикадзе. На внешней подвеске самолет несет 250-кг бомбу. Девочек, машущих веточками сакуры, наложили на снимок методом фотомонтажа.

литься в Акьябе, но умер в госпитале. 5 дивизион RAF заявил два сбитых наверняка «Хаябусы», одну вероятную победу и пять поврежденных самолетов.

Ночью 25 ноября капитан Куроэ из 64-го сентая вылетел из Мингаладона в Рангун, куда по данным службы наблюдения, шло несколько союзнических бомбардировщиков. Прибыв на место, Куроэ заметил группу бомбардировщиков B-17. Он выбрал третий самолет, который был освещен наземными прожекторами. Куроэ долго преследовал бомбардировщик, заходя сверху и снизу, слева и справа. После нескольких атак он заметил, что ему помогает второй Ки-43, который вдруг превратился в огненный шар. Второй истребитель pilotировал старший сержант Ясуда, который на следующий день вернулся в расположение части с обожженным лицом, а 64-й сентай получил сведения о том, что B-17 все же удалось сбить.

5 декабря пятнадцать «Хаябус» из 64-го сентая под командованием нового командира сентая, майора Такэё Акера, вылетели из Магве, сопровождать 24 бомбардировщика, шедших бомбить Читтагонг. В

ходе полета отряд перехватили шесть «Мохоуков» Mk IV из 155-го дивизиона RAF. Командир 1-го чутая, капитан Масузо Отани сел на хвост и повредил истребитель (AR638) взводного офицера Данфорда, самолет разбился во время вынужденной посадки. Машину пришлось списать, а Данфорда отправили в госпиталь с переломами обоих запястий. Флайт-лейтенант Рейзи, который заметил Ки-43 на хвосте у Данфорда, вступил в бой с Отани и сбил его. Отани погиб. В ходе боя было доложено о повреждении еще одного Ки-43.

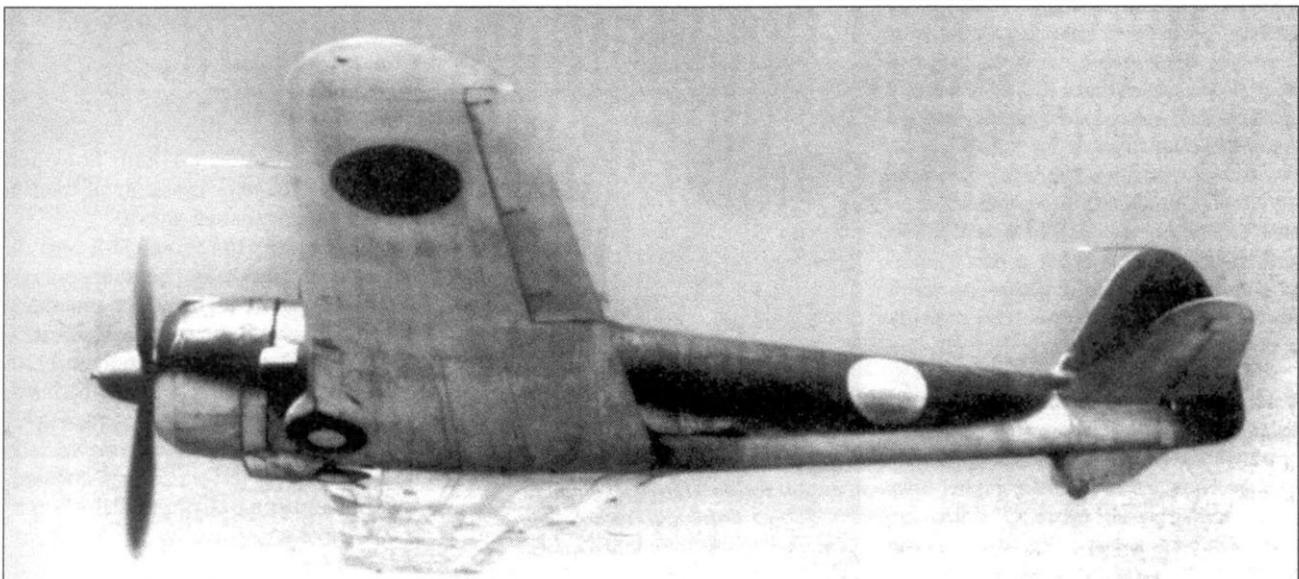
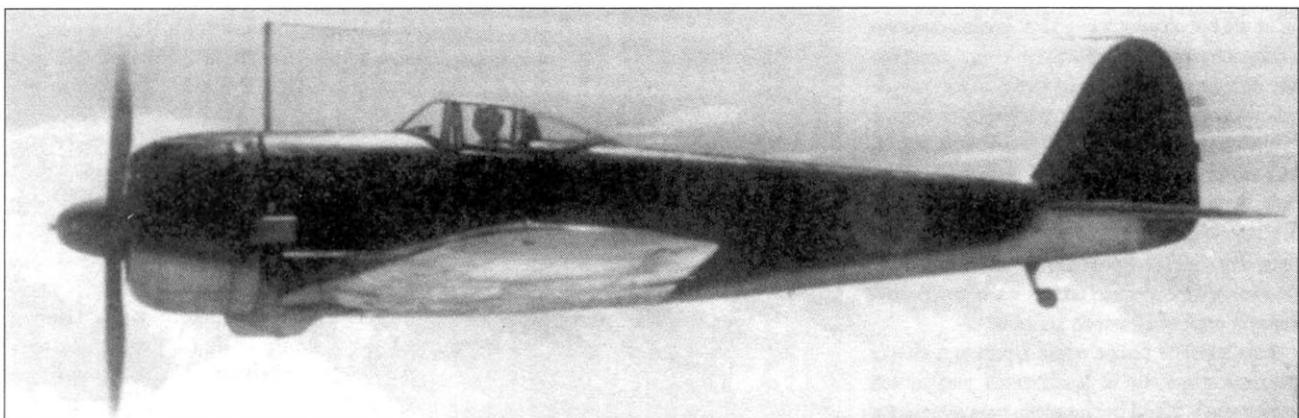
10 декабря 28 легких бомбардировщиков Ки-48 из 8-го сентая в сопровождении 13 «Хаябус» из 50-го сентая снова бомбили аэродром Читтагонг. Против них вылетели «Харрикейны» Mk II из 136-го дивизиона RAF. Одного англичанина сбил сержант Сатоси Анабуки из 3-го чутая. 15 декабря Читтагонг бомбили уже 40 японских бомбардировщиков, действовавших под прикрытием истребителей из 50-го сентая. Сержант анабуки сбил еще одного «Харрикейна», но у японцев на базу не вернулись два «Хаябусы». 20 декабря 15 бомбардировщиков «Бленхейм» Mk IV из 60-го дивизиона и «Бизли» Mk

V из 113-го дивизиона RAF в сопровождении шести истребителей «Харрикейн» Mk II из 615-го дивизиона RAF нанесли удар по аэродрому Магве. Сержант Сатоси Анабуки сбил один «Бленхейм» и один «Харрикейн». 23 декабря Анабуки сбил еще одного «Харрикейна». 24 декабря Анабуки поднял свой поврежденный в ходе налета истребитель и вступил в бой с «Харрикейнами». Шасси «Хаябусы» не убиралось, но несмотря на это обстоятельство Анабуки заявил три сбитых самолета. В действительности англичане потеряли только две машины - по одной из 607-го и 615-го дивизионов. Пилот первой машины, взводный офицер К.Д. Чук Фергюссон был выброшен из кабины «Харрикейна», взорвавшегося над самой землей. Пилот получил ожоги, но уцелел и сумел вернуться в расположение своей части.

В конце 1942 года 64-й сентай вернулся в Японию, где часть получила новые Ки-43-II-Ко, оснащенные более мощным двигателем Накадзима Ха-115-II, который развивал 1130 л.с. (максимальная скорость 515 км/ч). Вооружение машин осталось прежним: два 12,7-мм пулемета Хо-103 Тип 1. В середине февраля сентай вернулся в Бирму и получил задание поддерживать наземные части в районе Акьяба.

26 января бомбардировщики B-24 «Либерейтор» провели налет на Рангун. Одного «освободителя» сбил сержант Сатоси Анабуки из 3-го чутая 50-го сентая. Это был первый бомбардировщик B-24, сбитый над Бирмой.

12 февраля 1943 года семь Ки-43 из 64-го сентая под командованием майора Яги сопровождали три Ки-48 из Акьяба. Доведя бомбардировщики за линию фронта, истребители отделились, чтобы обстрелять аэродром Къякутав. В ходе полета японские летчики доложили, что их атаковали английские «Харрикейны» и «Мохоуки». Начался бой. В действительности противниками японцев были два «Мохоука» из 5-го дивизиона RAF, пилоты которых взлетели по собственной инициативе, заметив пролетающих японцев. Флайт-сержант Уикс сразу попал в клещи, но сумел вырваться. Началась кутерьма, в которой японцы пытались поймать англичан на прицел. Майор Яги сел Уиксу на хвост. Англичанин резко снизился и Яги, не справившись с управлением, врезался в землю. Позднее выяснилось, что «Хаябуса» Яги получила попадание, японские пилоты видели, как их командир загорелся.



*Серия из пяти снимков, сделанных в ходе испытаний американцами трофейного Ки-43-II-Озу. Фонарь кабины у самолета был разбит, и его заменили фонарем от Ки-43-I-Хей.*

На следующий день капитан Куроэ повел одиннадцать «Хаябус» сопровождать легкие бомбардировщики, бомбившие Донбайк, севернее Акъяба. Звено лейтенанта Курасавы вернулось с бомбардировщиками, а девять истребителей патрулировало линию фронта на высоте около 3000 метров пока взводный командир Умеда не заметил американские самолеты, летевшие километром выше. Звено капитана Куроэ начало набирать высоту, за ним последовало звено лейтенанта Такахаси. Повел атаку взводный командир Умеда. Через несколько минут боя Куроэ насчитал на земле четыре горящих самолета. Четыре «Харрикейна» атаковали капитана Дзиро Секи и его ведомого, лейтенанта Сабуро Накамуру. Накамура сумел оторваться, зайти в хвост «Харрикейну» и сбить его. Накамуре также пришлось совершить вынужденную посадку на поврежденном самолете. Позднее 64-й сентай получил информацию, что были сбиты четыре истребителя противника. Два из них записали сержантуту Ватабе. Сентай также понес потери:

погибли капитан Секи и взводный Умеда.

23 февраля около полудня 18 «Хаябус» из 64-го сентая обстреляли аэродром Дибругах после того, как там отбомбились 27 Ки-21-II из 98-го сентая. 25 февраля этот же аэродром «посетили» 27 бомбардировщиков и 21 «Хаябуса» из Швебо, но густая облачность помешала сразу поразить цель. Бомбардировщики развернулись, снизились и все же сбросили бомбы. Капитан Куроэ в это время вместе со своим чутаем прикрывал бомбардировщики сверху. Тут он заметил один P-40, пикирующий на бомбардировщики. Следом летело еще около 40 самолетов противника. Дальше события развивались стремительно. Один из бомбардировщиков вспыхнул, пораженный огнем зенитной артиллерии. В этот момент майор Акера сумел оторваться от двух севших на хвост союзнических истребителей, но тут же попал под лобовую атаку двух других машин. Его Ки-43 загорелся и рухнул на землю. Пилоты 64-го сентая пытались прикрыть бомбардировщики,

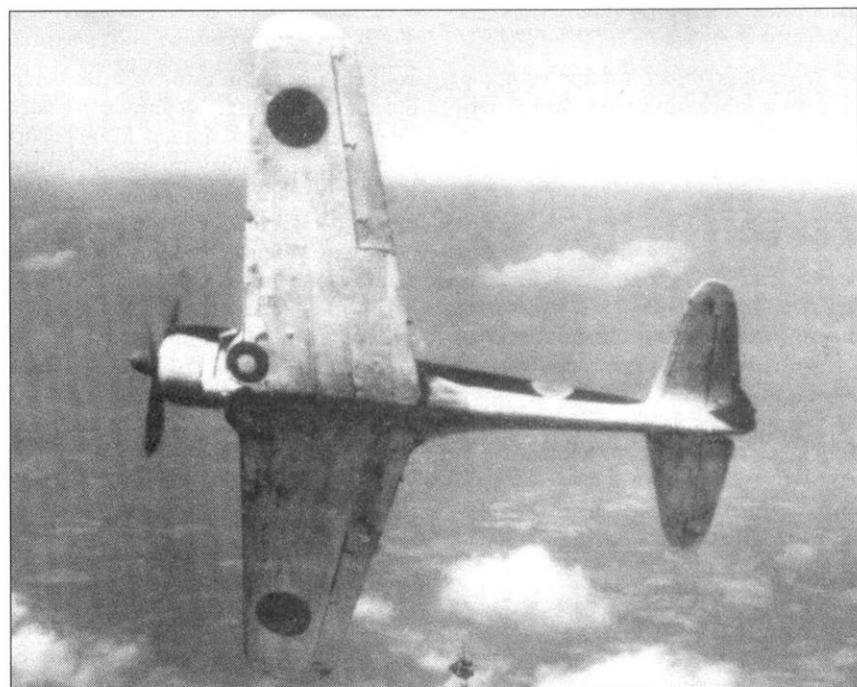
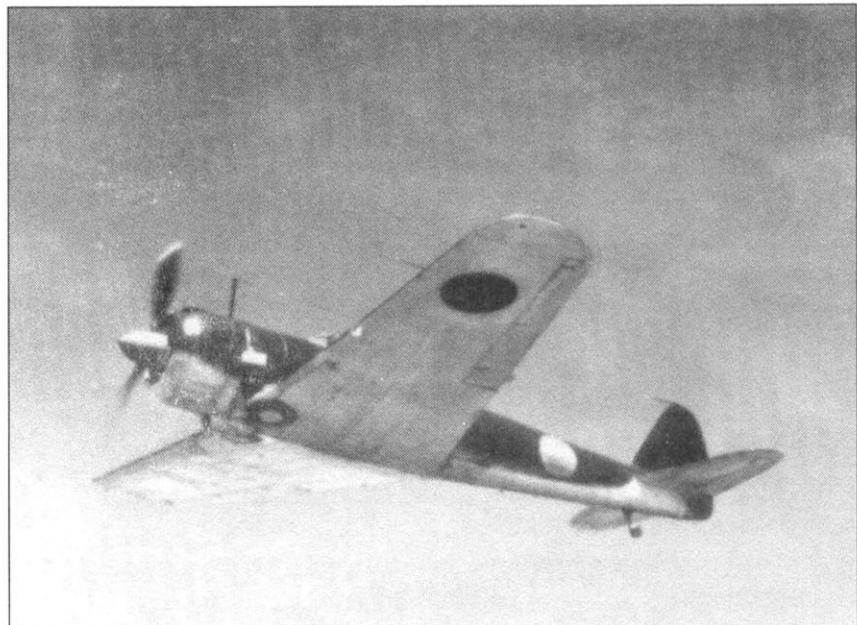
но союзники в стремительных атаках сбили пять японских машин, в том числе ведущий бомбардировщик. Вернувшись на базу пилоты 64-го сентая узнали о поступившем приказе, в котором майор Акера назначался командиром части.

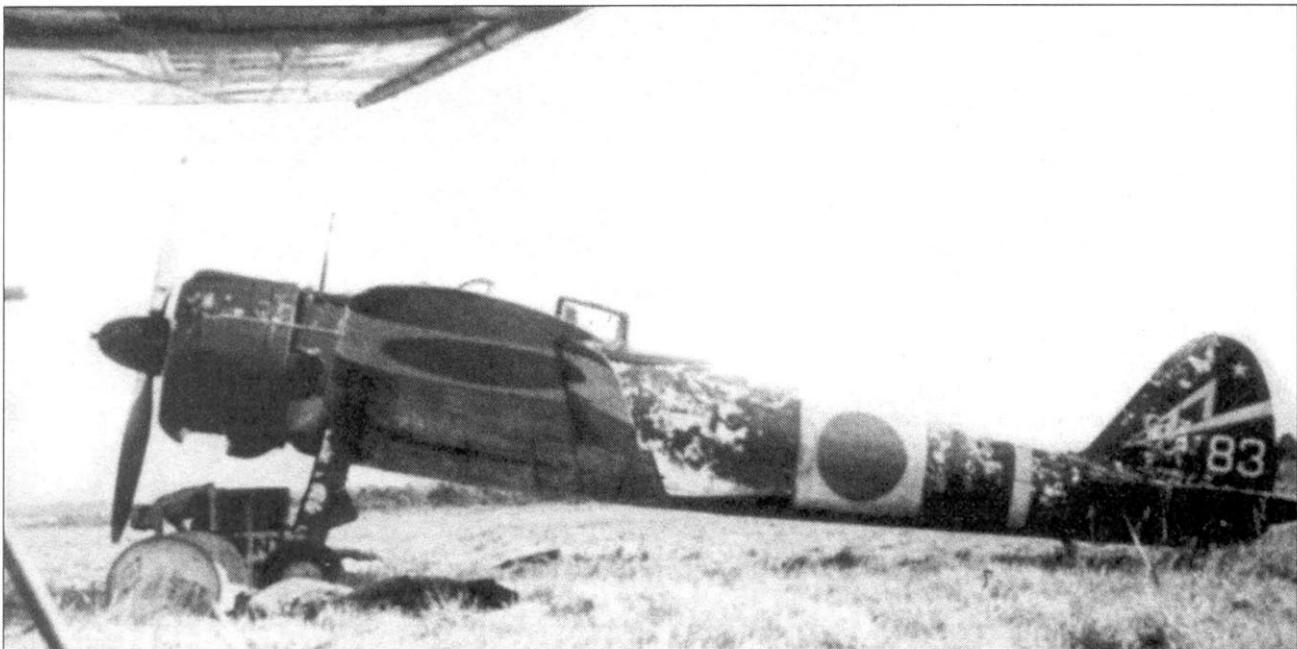
28 февраля шесть бомбардировщиков «Бленхейм» Mk IV из 60-го дивизиона в сопровождении семи «Харрикейнов» Mk II из 136-го дивизиона, ведомых командиром крыла Д.К. Бэнксом бомбили Магичауг и Аунгав. На их перехват вылетели двадцать «Хаябус» из 50-го и 64-го сентаев. Вел отряд капитан Куроэ. Было сбито семь союзнических машин. Куроэ сбил два «Харрикейна», а сержант Сатоси Анабуки - «Харрикейн» и «Бленхейм». 7 марта 64-й сентай перебазировался в Мингаладон с задачей прикрывать с воздуха Рангун. 10 марта восемь B-24 бомбили аэродром, во время налета погибло восемь человек.

С 14 марта 5-й хикошидан начал в Бирме третье весеннее воздушное наступление. В этот день 16 «Хаябус» вылетело из Магве. Вскоре пи-

лоты заметили три «Бленхейма», летевших в сопровождении десяти «Харрикейнов». Японцы сбили четыре истребителя. Одну совместную победу записали капитану Куроэ и лейтенанту Иси. Один «Бленхейм» сбил старший сержант Ватанабе. На следующий день 14 «Хаябус» сопровождали 14 бомбардировщиков Ки-48 из 34-го сентая в Разедаунг. Чутай, прикрывавший отряд сверху, вступил в бой с пятью «Харрикейнами», а другие пилоты атаковали шедших на малой высоте шесть «Бленхеймов» и шесть «Харрикейнов». Пилоты 64-го сентая заявили восемь сбитых машин без потерь со своей стороны. В том числе пять побед заявило звено лейтенанта Накамуры. В тот же день в часть прибыл новый командир 2-го чутая - капитан Хидео Миябе. 23 марта девять «Хаябус», ведомых капитаном Куроэ, обстреляли аэродром Дохазари, повредив при этом три «Харрикейна» и девять «Бленхеймов». 24 марта новый, седьмой по счету, командир 64-го сентая майор Йосио Хиросе принял командование частью. 25 марта после налета на аэродром Фенни, третье весеннее наступление завершилось.

26 марта в 16:00 три «Бьюфайтера» провели внезапный налет на южный аэродром Соунгу, поразив взлетающую «Хаябусу» старшего сержанта Тосими Исибаси. Сам Исибаси был смертельно ранен. Лейтенант Санэ Иси настиг и атаковал одного «Бьюфайтера», ударил крылом по хвосту противника и в конце концов свалил его на землю. 30 марта сержант Сатоси Анабуки из 3-го чутая 50-го сентая сбил на Кокс-Базаром два «Харрикейна», а на следующий день одержал очередные три победы. Вероятно, это были самолеты 135-го дивизиона RAF, который





*Ki-43-I Хей из 47-го сентая, пример облезшего камуфляжа.*

в тот день потерял четыре «Харрикейна» и двух пилотов: вводный офицер У.Х.Ф. Дин и сержант Р. Эдж погибли, а уоррент-офицер А.Р. Кемпбелл и сержант А.Т. Бенсон получили ранения.

1 апреля «Хаябусы» из 50-го и 64-го сентаев сопровождали 27 бомбардировщиков Ки-21 в налете на Фенни. Дело дошло до боя, в ходе которого японцы потеряли четыре бомбардировщика. Пилоты 64-го сентая заявили два сбитых истребителя и два истребителя, сбитых вероятно. 4 апреля сержант Сатоси Анабуки сбил над Дохазари «Харрикейн» Mk II HV726, пилотированный флаинг-сержантом Дж.А. Карпентером из 135-го дивизиона RAF. 4, 5 и 9 апреля 64-й сентай «посетили» Дохазари и Читтагонг, сбив четыре самолета противника. По одной победе записали капитану Куроэ и сержанту Ватанабе. Тем временем в часть вернулись восемь пилотов, вместе с пополнением прибыли новые машины Ки-43-II. В числе прибывших были выпускники школы в Акено - лейтенанты Йохе Хиноки и Т. Эндо.

20 апреля японцы провели массированный налет на район Импхал. Бомбардировщики Ки-21 бомбили Импхал, а Ки-48 - аэродром Юньнань. Прикрытие обеспечивали истребители 50-го и 64-го сентаев. Из Импхала вылетели десять «Мохоков» Mk IV из 5-го дивизиона RAF. Английские пилоты заметили 18 бомбардировщиков Ки-21, летевших на высоте 6100 метров. Их сопровождали 24 истребителя Ки-43, летевших на 1200 метров выше. Англичанам не удалось набрать нужную высоту,

только два звена смогли атаковать бомбардировщики. Флайт-лейтенант Рейзи и флаинг-офицер Макгрегор заявили по одному поврежденному Ки-21. Тем временем в бой вступили шесть Ки-43. Рейзи поспешил выйти из боя, но увидел, что Макгрегор сражается с пятью или шестью «Хаябусами». Рейзи поспешил на помощь своему товарищу, прошив одному Ки-43 двигатель и кабину. Тем временем Макгрегор атаковал второго японца, который на высоте 900 метров свалился в штопор. Обоим пилотам засчитали по одной вероятной победе. Из вылета не вернулись два «Мохоков». Флайт-сержанта Симпсона и флаинг-сержанта Фримена посчитали погибшими. Лейтенант Такахаси и старший сержант Такура из 64-го сентая заявили по одной победе, а сержант Сатоси Анабуки из 50-го сентая - две победы. В тот же день по донесению из 64-го сентая погибли два японских пилота. Поскольку в тот день ни один другой английский пилот не заявлял побед, вполне вероятно, что речь идет о пилотах, сбитых Рейзи и Макгрегором.

Утром 21 апреля Импхал бомбили 27 бомбардировщиков Ки-21 под прикрытием 16 «Хаябус» из 50-го сентая. На перехват вылетело восемь «Мохоков» Mk IV из 155-го дивизиона RAF, которые набрали высоту 8200 метров. На высоте 6700 метров англичане заметили японские бомбардировщики, а на высоте 7900 шли истребители сопровождения. Англичанам не удалось перехватить бомбардировщики. Японцы успели сбросить бомбы и уйти. А истребители приняли бой. У двух «Мохоков»

сняли четыре 7,7-мм пулемета «Бранчинг», расположенные в крыльях, чтобы улучшить летные качества машин на большой высоте. Звено облегченных «Мохоков» вела бой с японцами, и хотя оба пилота видели попадания в один Ки-43, мощность залпа двух оставшихся 7,7-мм пулеметов была явно недостаточной. Третье звено вело круговой бой, в ходе которого флаинг-офицер Мейер доложил о повреждении одного Ки-43. Сержант Анабуки в том бою заявил очередную победу над «Мохоком».

Около 15:00 того же дня пилоты 64-го сентая услышали гул моторов и попытались взлететь. На стартеunter-офицер Акабане столкнулся с другим «Хаябусой» и получил смертельное ранение. 1 мая 2-й чутай 64-го сентая перехватил над Рангуном девять бомбардировщиков B-24. сержант Ватанабе атаковал сзади одного «Либерейтора». После долгого поединка с хвостовым бортстрелком Ватанабе удалось приблизиться и разбить пропеллером башню с турелью. После чего сержанту пришлось сажать поврежденный самолет. Лейтенант Юкимото иunter-офицер Такахама атаковали и сбили поврежденный B-24. После этого боя Ватанабе получил благодарность в приказе по 5-му хикошидану.

Несколько дней спустя, лейтенант Хирао Юкимото перехватил одиночный P-38 или F-5. В лобовой атаке ему удалось повредить двигатель «Лайтнинга», но тут у Юкимото отказали пулеметы. Тогда лейтенант пристроился к P-38 параллельным курсом, достал пистолет и начал подавать знаки пилоту, чтобы тот



Камуфлированный Ки-43-И-Хей, 47-й сентай, начало 1944 года. На заднем плане виден неокрашенный истребитель Ки-44.

поворачивал. Пилот «Лайтнинга» помахал платком и повернулся в сторону Мингаладона, где разбился, совершая вынужденную посадку. Лейтенант Юкимото был награжден похвальной грамотой. 11 мая Юкимото участвовал в перехвате над Рангуном бомбардировщиков B-24. Бортстрелки «Лiberatora» повредили «Хаябусу» лейтенанта. Юкимото выпрыгнул из горящего Ки-43 на высоте всего 150 метров и погиб, не успев раскрыть парашют. 4 мая 50-й сентай вел над Кокс-Базаром бой с «Харрикейнами» из 79-го дивизиона RAF. Один «Харрикейн» сбил сержант Сатоси Анабуки.

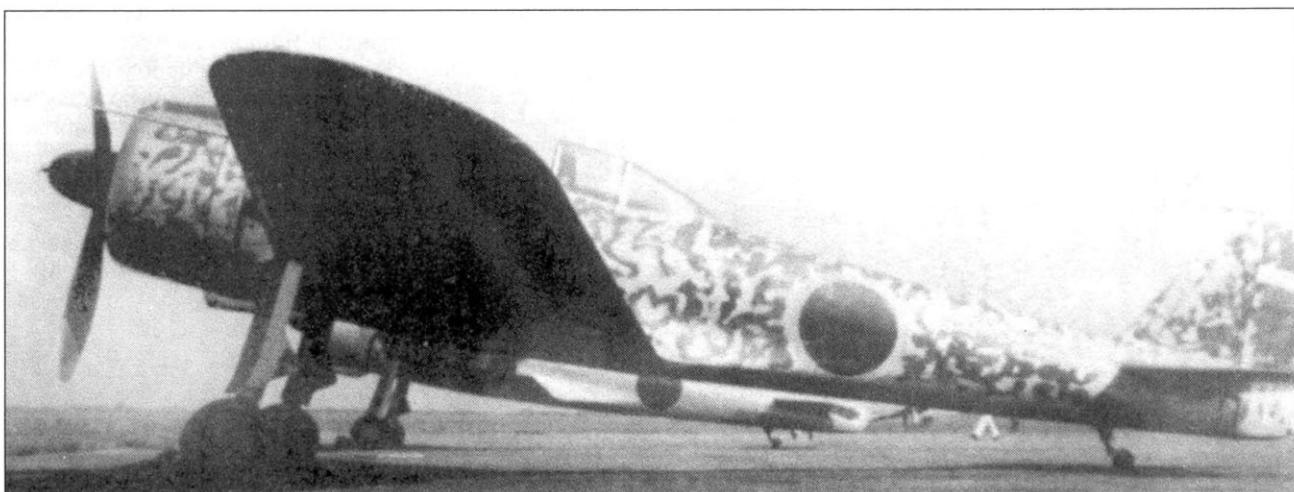
Вечером 14 мая 64-й сентай перебазировался из Таунгоу в Хеко. Утром следующего дня 23 «Хаябусы» из 64-го сентая сопровождали бомбардировщики, бомбившие Куьмин. На базу не вернулся один бомбардировщик и командир 3-го чутая 64-го сентая, лейтенант Такеси Эндо.

Лейтенант Ито и старший сержант Такува сбили один P-40. Более 40 Ки-43-II из 50-го и 64-го сентаев совершили налет на Кокс-Базар. В воздухе японцы заметили четыре «Харрикейна» и одного «Бленхейма». Капитан Куроэ подбил «Харрикейн» и преследовал его до тех пор, пока тот не врезался в дерево. Другие пилоты 64-го сентая также одержали победы: старший сержант Хасогая сбил «Харрикейн», а лейтенант Такахаси - «Бленхейм», который упал в море. Нарвался на огонь зенитной артиллерии и погиб сержант Хирано. На обратной дороге летчики 64-го сентая заметили девять бомбардировщиков B-24 «Митчелл» и сбили одного из них.

22 мая майор Хиросе совершил налет на Читтагонг силами 64-го сентая. Его пилоты сбили пять самолетов противника, в том числе по одному «Харрикейну» записали пилотам одного звена: капитану Мия-

бе, лейтенанту Хиноки и лейтенанту Такахаси. Три «Хаябусы» получили повреждения. В тот же день Ки-43-II из 50-го сентая сопровождали Ки-48. Над Дохазари отряд перехватили «Харрикейны» из 67-го дивизиона RAF. Двух англичан сбил сержант Сатоси Анабуки из 3-го чутая 50-го сентая. 29 мая из налета на Читтагонг не вернулся 22-летний сержант Миёси Ватанабе, который в составе 64-го сентая одержал не менее шести воздушных побед. Над Читтагонгом сержант Анабуги сбил «Харрикейн» из 136-го дивизиона RAF, пилотированного сержантом А.Б. Пэлди Кироном.

В июне 1943 года начался период дождей. 2-й чутай 64-го сентая перебазировался в Палембанг, чтобы там «переждать» нелетную погоду. 3-й чутай вместе со штабом сентая перебазировался на аэродром в Сунгей-Патани, а 1-й чутай остался в Мингаладоне. Используя передышку, ко-



Камуфлированный Ки-43-II-Ко ранней производственной серии. На заднем плане виден неокрашенный самолет. Оба самолета принадлежали одной части.



Серебристый Ки-43-І из авиашколы в Акено, лето 1942 года.

мандование чутая подвело итог прошедших боев. В период с 8 декабря 1941 года по июнь 1943 года 64-й сентай одержал 186 подтвержденных побед, 10 вероятных побед и одну коллективную победу, одержанную совместно с самолетами другой части.

Но японские успехи в воздушной войне в Китае подходили к концу. Союзники получали новые, лучшие машины. Пилоты набирались опыта и решимости драться. Поэтому сентай потерял 61 пилота, в том числе многих закаленных в боях ветеранов, которых сбить было не так-то просто.

На протяжении 1943 года постепенно обозначалось качественное и количественное превосходство союзников в воздухе на Тихом океане и в Юго-Восточной Азии. От этого в первую очередь страдало снабжение боевых частей японской армии. С опозданием и в меньших количествах поступали боеприпасы, медикаменты, запасные части. Лишь благодаря самоотверженной работе механиков сентай, дислоцированные в Бирме и

Китае, еще сохраняли боеспособность. Однако число боеспособных самолетов неуклонно снижалось. Даже самые оптимистично настроенные пилоты видели, что Япония не может позволить себе разменять самолеты с противником даже в отношении один к трем. Вскоре в небе над Бирмой появились современные союзнические истребители, по своим характеристикам превосходящие «Хаябусы». Речь идет о P-38G и Н «Лайтнинг» и P-51A «Мустанг».

Вскоре 1-й чутай 64-го сентая занялся перехватом над Рангуном бомбардировщиков B-24. «Либераторы» оказались грозными противниками. 13 августа в бою с B-24 погиб лейтенант Мори, а 6 сентября - лейтенант Такахаси. В этот период стали появляться разведывательные самолеты F-5, которые имели высокую скорость и большой потолок, так что их практически было невозможно перехватить. Тем не менее, в начале сентября старший сержант Токува сбил один F-5, захватив противника врасплох. 13 сентября капитан

Куроэ после получасовой погони также сбил F-5A из 9-й эскадрильи фоторазведки. Самолет пилотировал лейтенант Фрэнк Х. Тиллок, который выпрыгнул с парашютом и попал в плен.

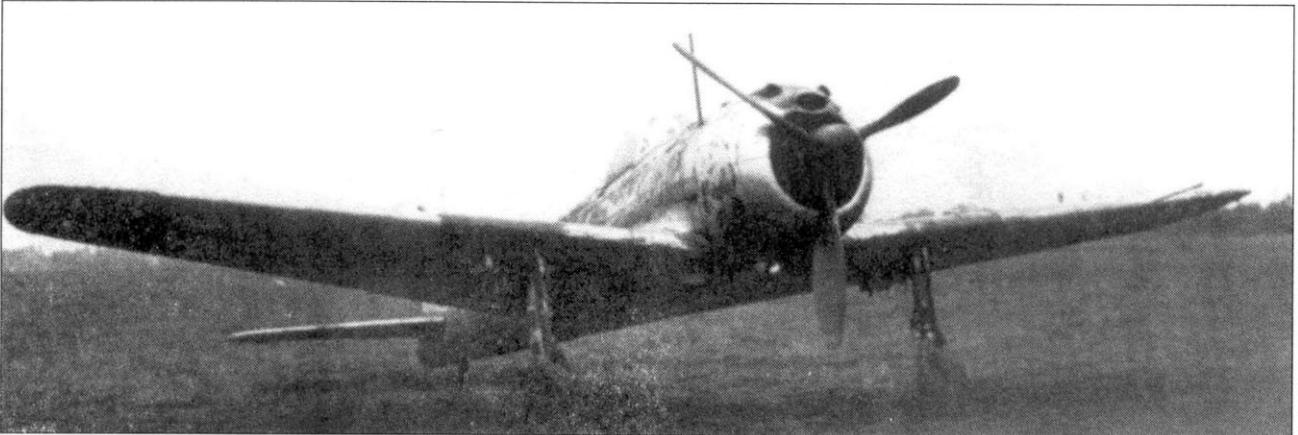
На начало октября 1943 года - конец периода дождей - 5-й хикошидан в Бирме располагал следующими частями:

8-й сентай	27 Ки-48	в Хехо
12-й сентай	30 Ки-21-II	в Маубине
21-й сентай	12 Ки-45-Кай	в Мингаладоне
34-й сентай	20 Ки-48	в Лоилеме
50-й сентай	27 Ки-43-II	в Мейктиле
64-й сентай	30 Ки-43-II и 4 Ки-44	в Мингаладоне
81-й сентай	15 Ки-46	в Хлегу

В период дождей 64-й сентай получил пополнение в виде 22 пилотов и четырех истребителей Ки-44 Тип 2 «Сёки». Двух пилотов-ветеранов - старшего сержанта Ясуду и старшего сержанта Омори - сражавшихся в сентае с начала войны, отозвали в Японию на инструкторскую работу. Методом проб и ошибок 64-й сентай принял лобовую атаку в качестве единственного приемлемого способа перехвата трудных противников B-24. Ночью 10 октября старший сержант Нисизава сбил один B-24. Двумя днями раньше, 8 октября 1943 года, в 12:15 сержант Сатоси Анабуки вылетел из Мингаладона на перехват летящих в Рангун бомбардировщиков B-24. В воздух Анабуки поднялся с пятиминутным опозданием - пришлось менять свечи. Поэтому ему пришлось догонять три другие «Хаябусы» из своего 3-го чутая, которые вылетели без задержек. В тот день небо было облачным, и когда Анабуки заметил «Оскары», те скрылись



Ки-43-ІІІ-Ко штурмовой части (камикадзе), база Чофу в районе Токио, март 1945 года.



Камуфлированный Ки-43-II-Оцу.

в облаках. Разыскивая свои самолеты, сержант вдруг наткнулся на отряд B-24.

Союзнические бомбардировщики уже возвращались с бомбажки конвоя, вошедшего в порт Рангун. Анабуки огорчился, что не успел перехватить противника на подлете, но решил что-то предпринять. Он предположил, что на помощь ему в любой момент могут прийти восемь «Хаябус», уже круживших в районе. Удивительным было то, что бомбардировщики выглядели свежими, словно не вступали в бой с истребителями. Анабуки понял, что он оказался единственным японским пилотом, сумевшим перехватить противника. Оценив ситуацию таким образом, сержант начал атаку.

Анабуки сбросил подвесные топливные баки и пять раз передал по радио донесение о том, что обнаружил противника. Но как обычно радиостанция подвела. Тем временем он уже начал различать гул моторов противника. Анабуки шел на высоте 5500 метров, а бомбардировщики пятьюстами метрами ниже. Однинадцать B-24 летели тремя группами, из которых одна насчитывала пять, а две другие по три машины. Анабуки заметил и сопровождение: два P-38 кружили вокруг бомбардировщиков. Японский ас понял, что американские пилоты расслабились, поскольку истребители шли по прямой, не делая никаких попыток расширить зону

патрулирования. Подмога так и не показалась, а лучшей исходной позиции Анабуки занять не мог. Поэтому он направил свой самолет (названный им «Кимикэ» в честь своей жены Кимико) в пике.

P-38 продолжали лететь прямо. Атака японского истребителя стала их врасплох. Анабуки пустил очередь, и увидел, как трассы прошли в районе кокпита одного из «Лайтнингов». Анабуки жал и жал на гашетку и отвернулся, лишь едва не столкнувшись с противником. Обернувшись он увидел, что из прошитого P-38 брызжет бензин. «Лайтнинг» пошел вверх, словно собираясь совершить мертвую петлю, но в верхней мертвоточной точке потерял скорость и рухнул вниз. Анабуки сел на хвост второму P-38 и снова открыл огонь. Но второй американский пилот оказался опытным летчиком. Он внезапно лег на крыло и резко пошел вниз. Анабуки знал, что «Хаябуса» не догонит пикирующий «Лайтнинг», поэтому даже не стал пытаться сделать невозможное. Поэтому он воспользовался минутной передышкой и огляделся. Первый P-38 падал и разбился на островке на реке Янгон.

Тогда Анабуки начал разворачиваться с набором высоты в сторону бомбардировщиков, высматривая, нет ли где еще истребителей. Истребителей не было видно, скорее всего, сопровождение состояло всего из двух P-38. Сержант знал, насколько

ко трудно сбить B-24 с помощью двух пулеметов его «Хаябусы». Поэтому он зашел издалека, и открыл огонь с предельной дистанции. Таким способом удавалось за раз выпустить по самолету от ста до ста двадцати 12,7-мм пуль. Анабуки открыл огонь с дистанции 700 метров. Он вел огонь короткими очередями, периодически поправляя прицел. На расстоянии 400 метров B-24 уже никуда не мог деться, и Анабуки вдавил гашетку.

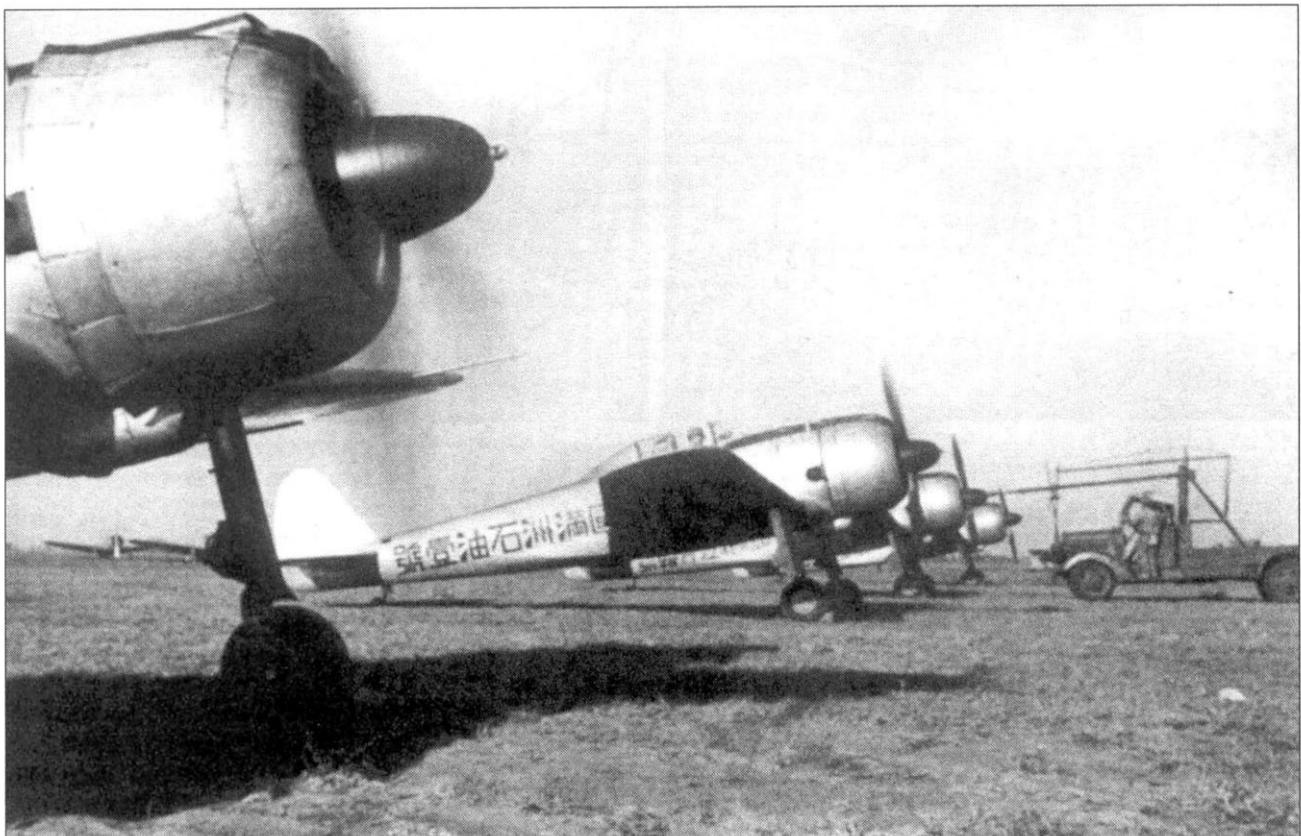
«Все, что я видел - это самолет противника. Я круто пикировал, половину кабины заполнила темная зелень джунглей. В эти секунды жизнь и смерть не имеют значения. Если я еще нужен богам, они не дадут мне погибнуть. Перед глазами встало лицо моей матери. Мне казалось, что я слышу ее крик: «Лети, Сатоси, лети!» Подумал, что мать сильная женщина, и я должен быть тоже сильным. Дистанция между нами сокращалась: 300, 200 метров... Я видел, как мои пули входят в огромный B-24. Дистанция сокращалась: 150, 100 метров... Я дал свою последнюю очередь.

Противник вел плотный оборонительный огонь. Все бомбардировщики палили из пулеметов, но я видел, что я нахожусь в мертвоточной зоне. У «моего» бомбардировщика из основания крыла показалась струйка дыма. Я продолжал стрелять, и дым делался все гуще. Я почти врезался в «Либерейтор», но успел отвернуть влево и ушел в пике. Пятьдесят пулеметов противника стреляли мне вслед, но ни одна пуля не попала в меня. Наконец, я оказался за пределами досягаемости их огня».

Когда Анабуки сделал второй заход, он увидел, что один бомбардировщик дымит и заваливается на крыло. Он заметил экипаж, покидающий горящий самолет, и бомбардировщик свалился в штопор. Анабуки уже почти начал вторую атаку, как



Ки-43-II в полете.



*Ki-43-II-Ko BBC Манчжурии, база Ченгу, конец 1944 года.*

увидел трассы, проходящие мимо его левого крыла. P-38! Анабуки увернулся от первой очереди, уйдя в крутой правый вираж. Но в следующую секунду пилот почувствовал удар и Анабуки разбил лицо о приборную доску. Перехватило дыхание, пробитая левая рука повисла. Но пилот продолжал вираж, пытаясь уйти от новых попаданий. Американский пилот попытался последовать за японским самолетом, чтобы добить его, но «Хаябуса» оказался маневреннее. Американец быстро понял свою ошибку, поэтому ушел в пике. Анабуки отпустил штурвал, и «Лайтнинг» оказался прямо под ним. Японец пустил короткую очередь, и из двигателя P-38 брызнуло масло. Американец продолжил пике, тем самым уведя свой самолет из-под огня.

Убедившись, что P-38 на некоторое время оставил его в покое, Анабуки попытался оценить ситуацию. Он был ранен в левую руку. Рука кровоточила и опухла. Его самолет летел, теряя топливо, едкий дым наполнял кабину. Анабуки перетянул руку шарфом, чтобы уменьшить кровопотерю. От потери крови и угаря уходило сознание. Но сержант все же решил атаковать бомбардировщики второй раз. И на этот раз ему удалось поразить один B-24, который пустил густой шлейф дыма из одного двигателя. Дым быстро

перерос в пожар и бомбардировщик начал терять высоту. Анабуки заметил, что пилоту удалось выровнять машину, чтобы экипажу было удобнее покинуть самолет. Сержант насчитал только два открытых купола, после чего бомбардировщик свалился в пике, из которого уже не вышел.

Во время второй атаки самолет Анабуки также получил попадание. При максимально открытом дросселе двигатель показывал признаки наличия воздуха в топливной системе. Едкий запах в кабине и боль в руке усиливались. Однако Анабуки нашел в себе силы сделать третий боевой заход. Он сам вспоминал:

«...В этот момент я думал только о том, что на сегодня я отлетался. Собственно, мне уже следовало лететь на базу, и я в последний раз посмотрел на B-24, которые, как мне казалось, ушли далеко, чтобы их можно было догнать. Но что это! Бомбардировщики, по-видимому, сбросили скорость, чтобы прикрыть поврежденную машину. Они по-прежнему оставались в пределах досягаемости!

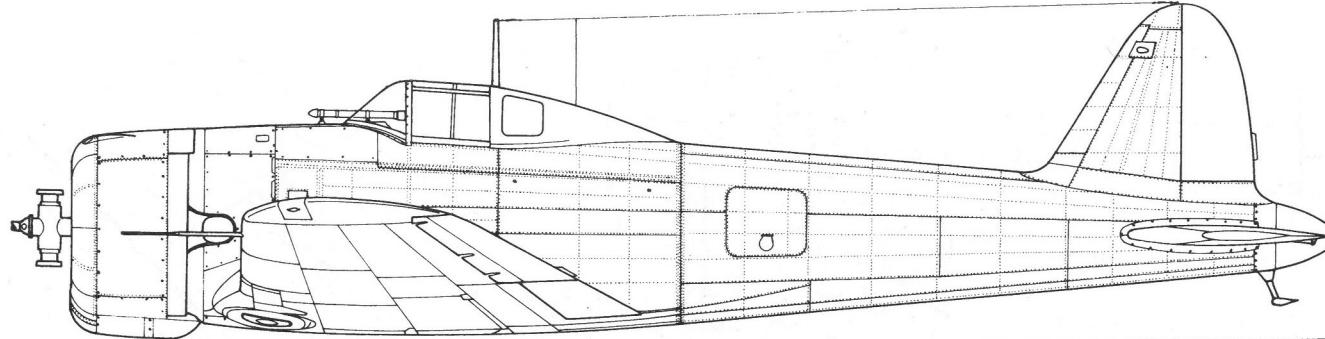
Сегодня я вижу, что я принял не самое благородное решение, но несмотря на раны и повреждения самолета я начал занимать исходную позицию для новой атаки. Пары бензина и боль повергли меня в полуубморок, в глазах темнело. Рука сильно болела, так как я перетянул ее

шарфом как жгутом. Мозг сверлила одна мысль: «Если противник находится в пределах досягаемости огня, то обязанность пилота атаковать!» Поступи я иначе - позор покрыл бы всю мою семью. Перед глазами снова появилось лицо матери: «Если я теперь начну атаку, то могу погибнуть, мама, ты видишь!» И тогда я услышал ее голос: «Атакуй, Сатоси, дорога станет входом!» Я отбросил колебания: «Перед мной враг, и я должен его атаковать!»

Медленно я набрал высоту, заходя на третью атаку. Сознание уходило. Единственной мыслью было: «Атаковать! Атаковать!» Можете назвать меня глупым старомодным солдафоном, мне все равно. Я продолжал бой, чтобы не потерять сознания. И я на полной скорости атаковал. Боль в левой руке становилась нестерпимой. Я ослабил шарфик. Кровь потекла из раны, словно вода из пробитого шланга. Но боль уменьшилась».

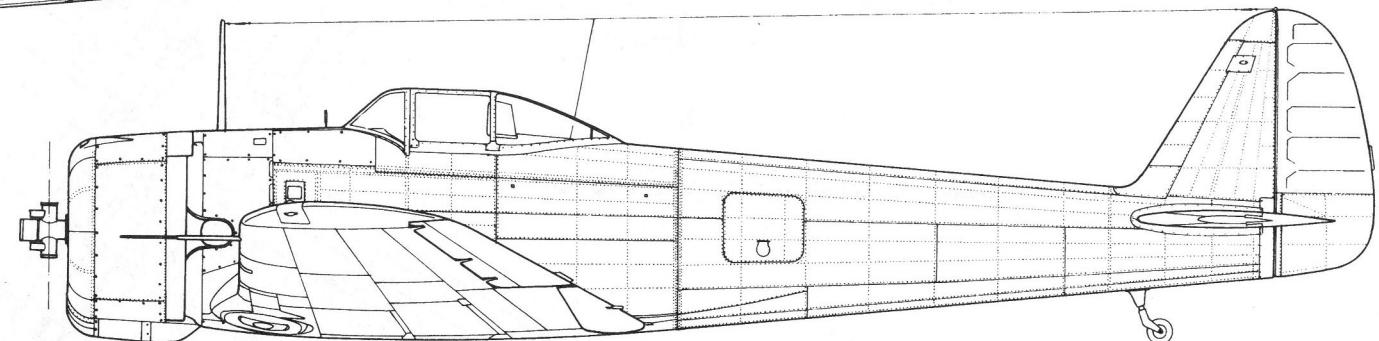
Анабуки атаковал следующий бомбардировщик, как обычно открыв огонь с предельно дальней дистанции. На этот раз он экономил боеприпасы и часто поправлял прицел. Пройдя мимо бомбардировщика, сержант набрал высоту для четвертого захода.

«Если бы я был в порядке, я бы помахал противнику на прощанье

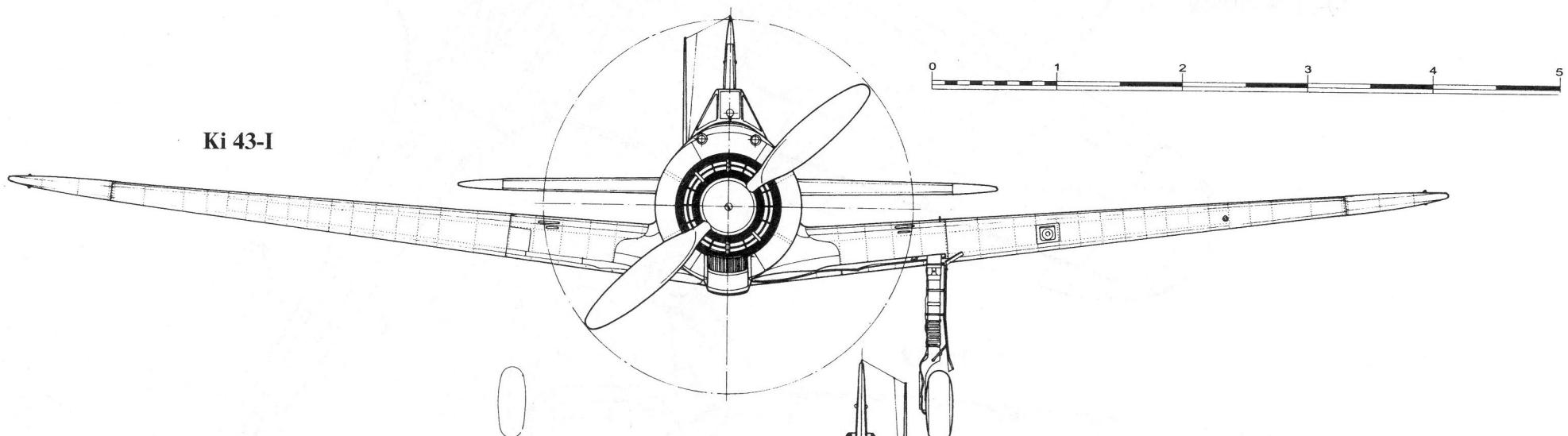


Масштаб 1 : 48

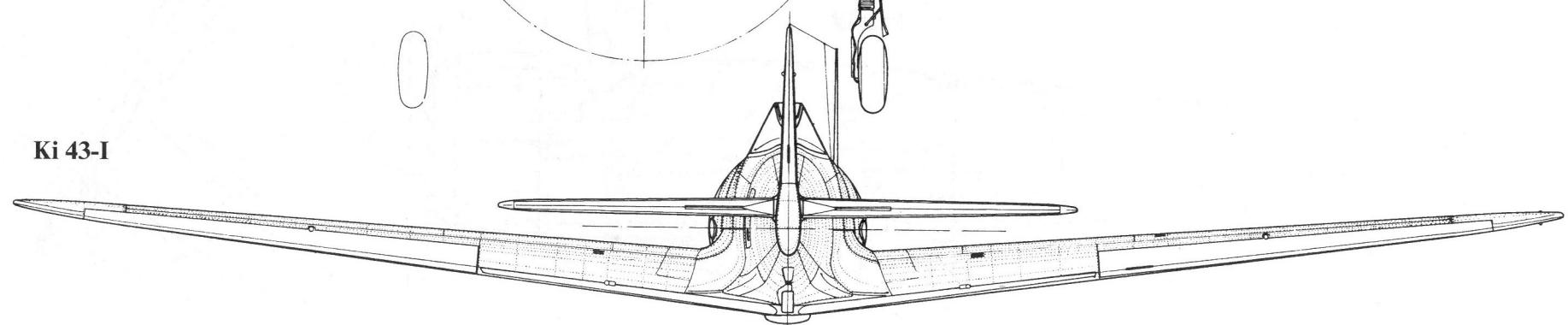
Ki 4301 - первый прототип



Ki 4312 - предсерийная машина

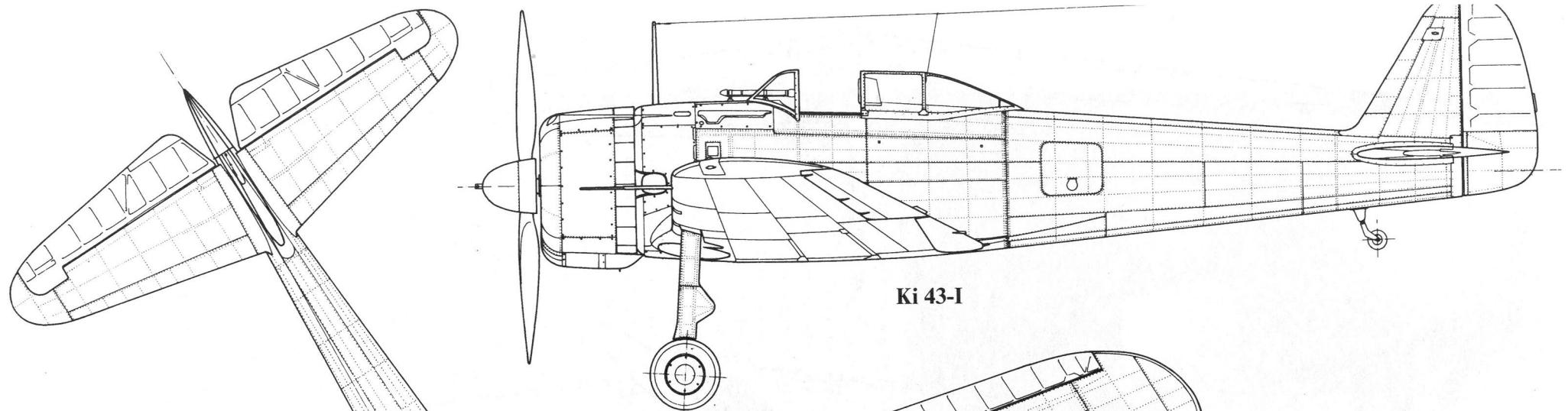


Ki 43-I

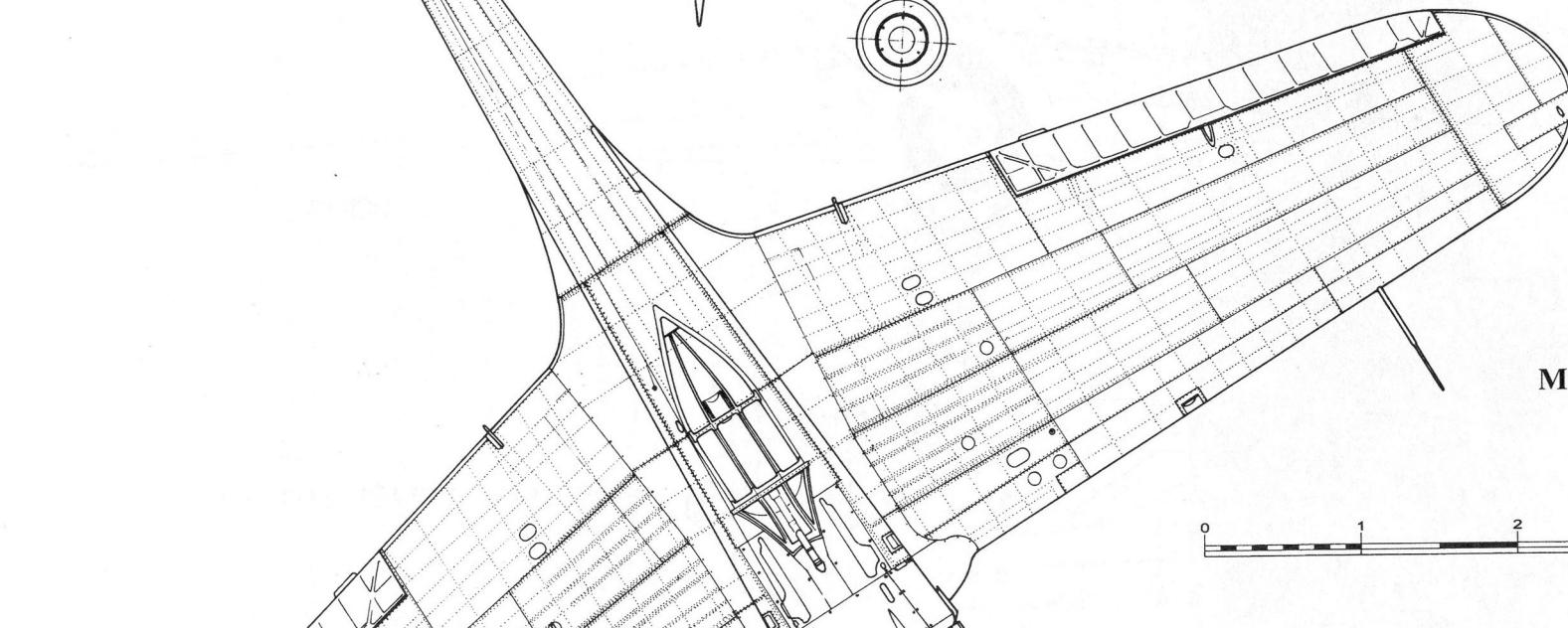


Ki 43-I

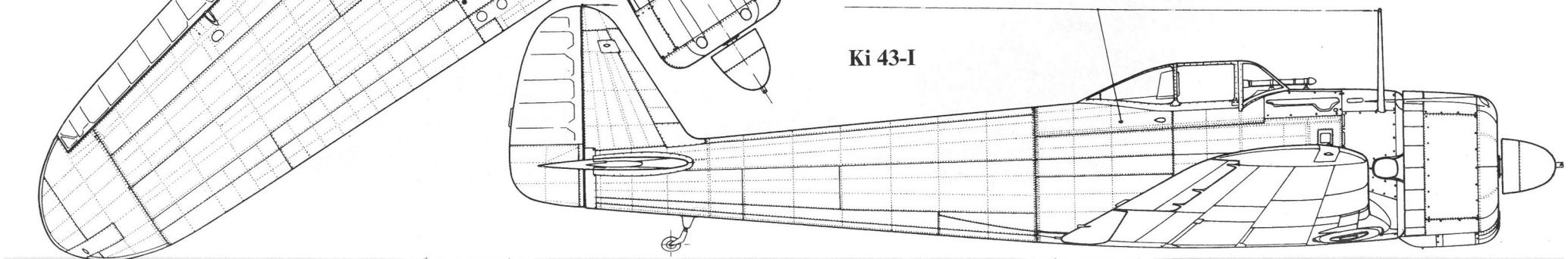




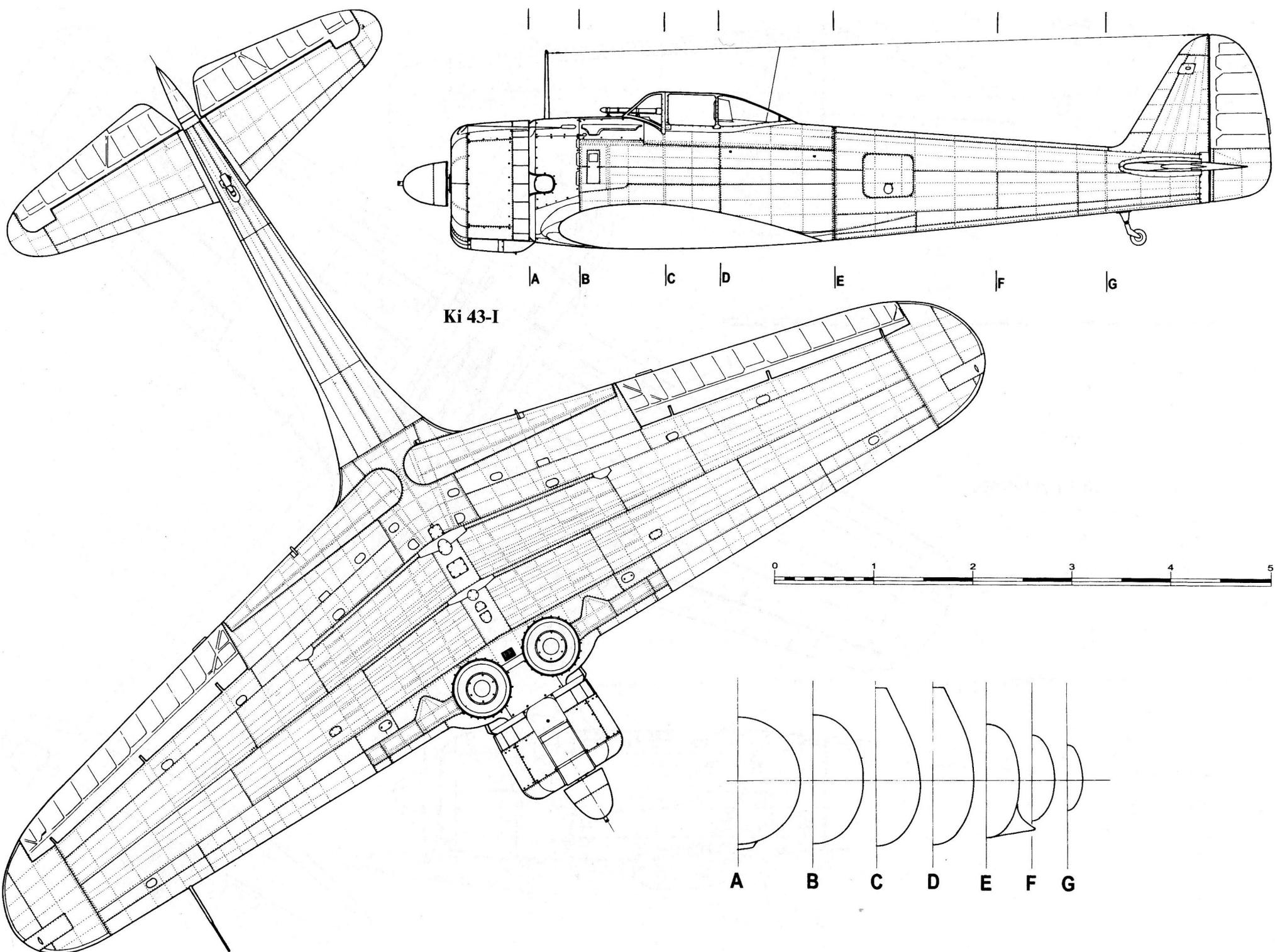
Ki 43-I

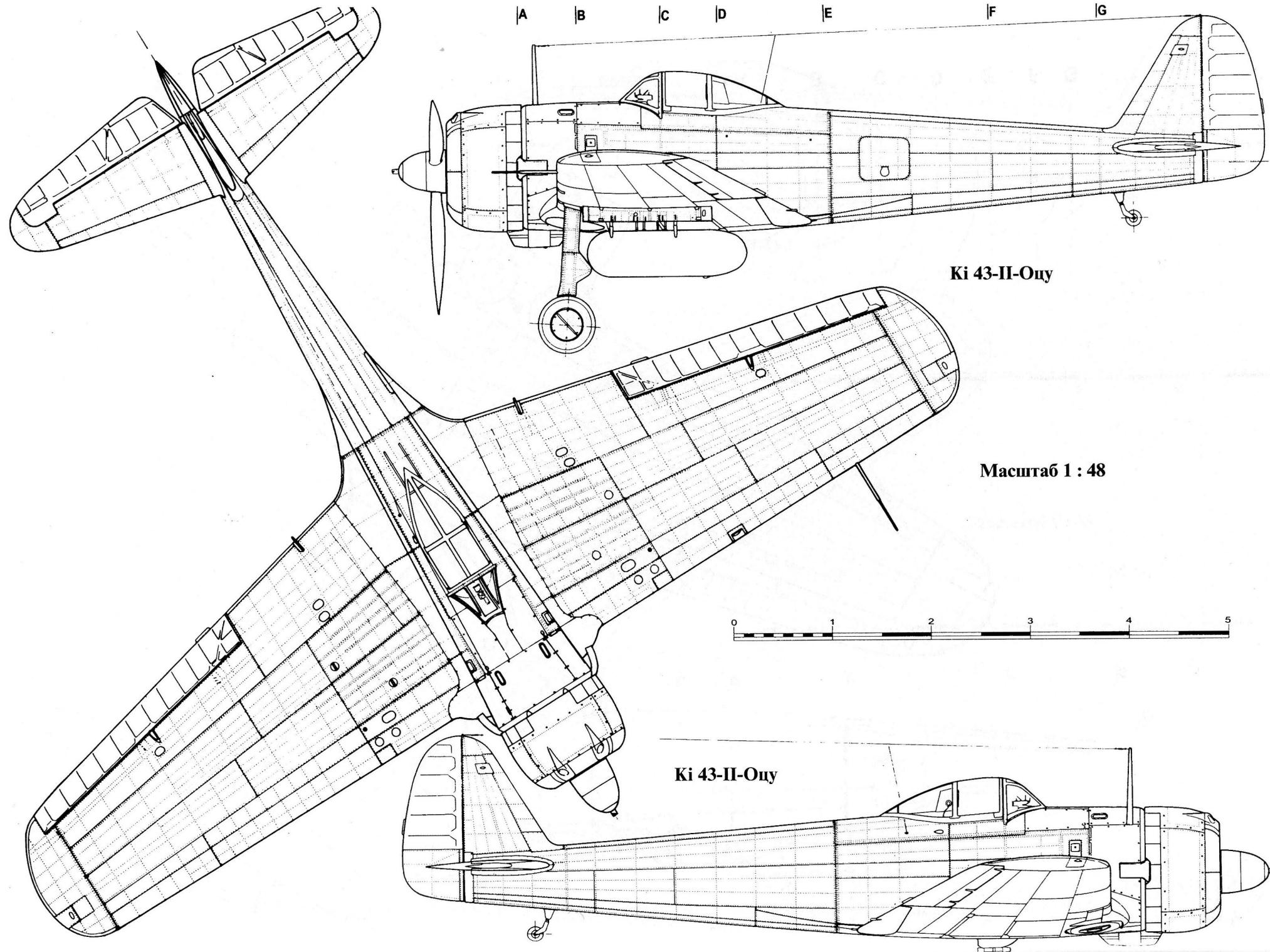


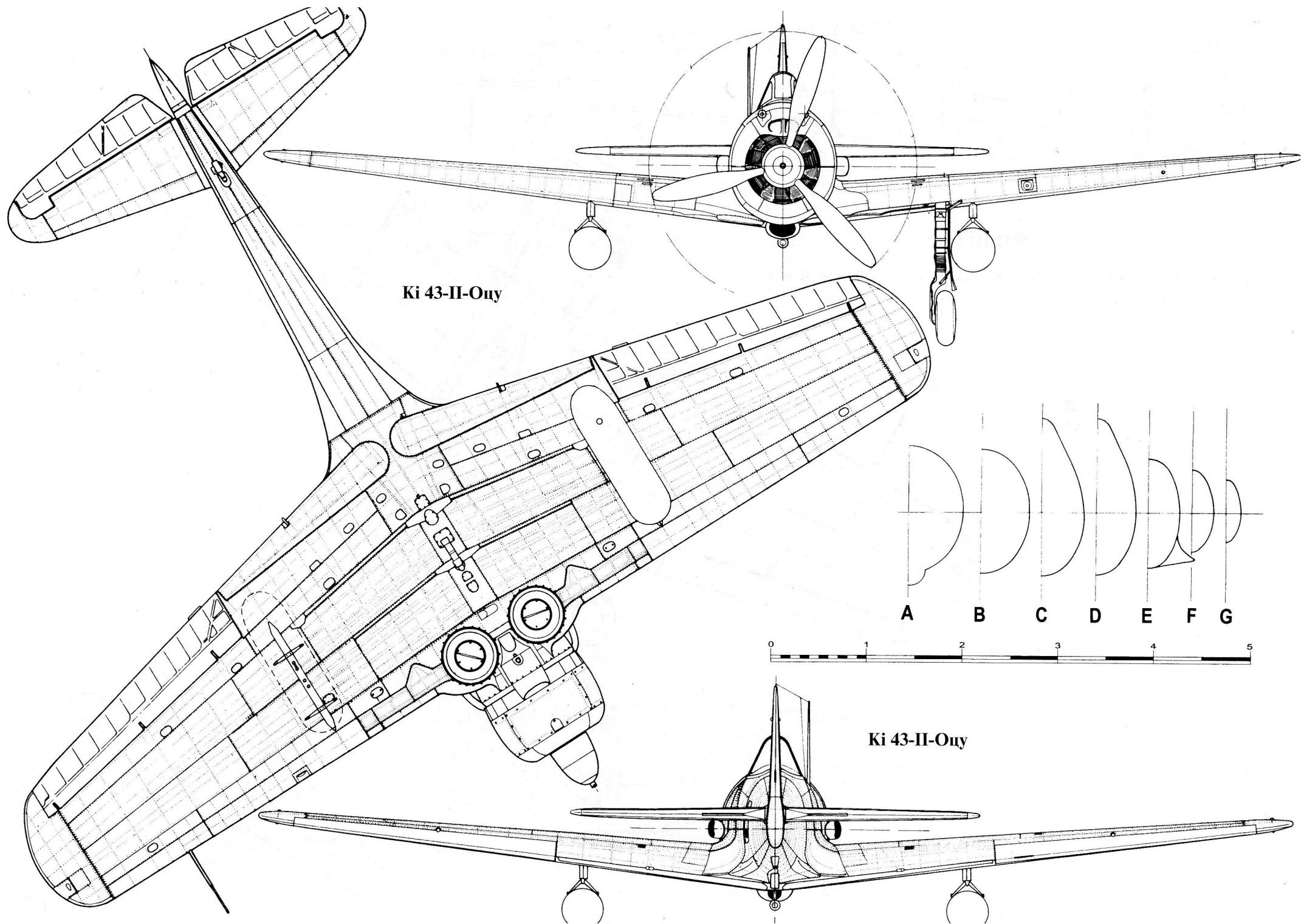
Масштаб 1 : 48

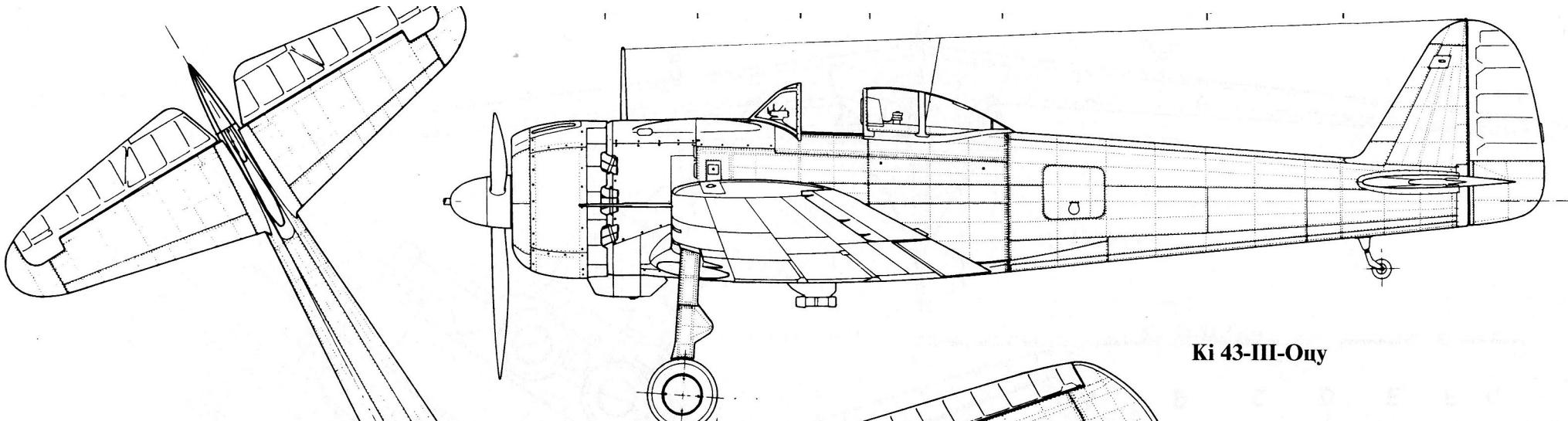


Ki 43-I

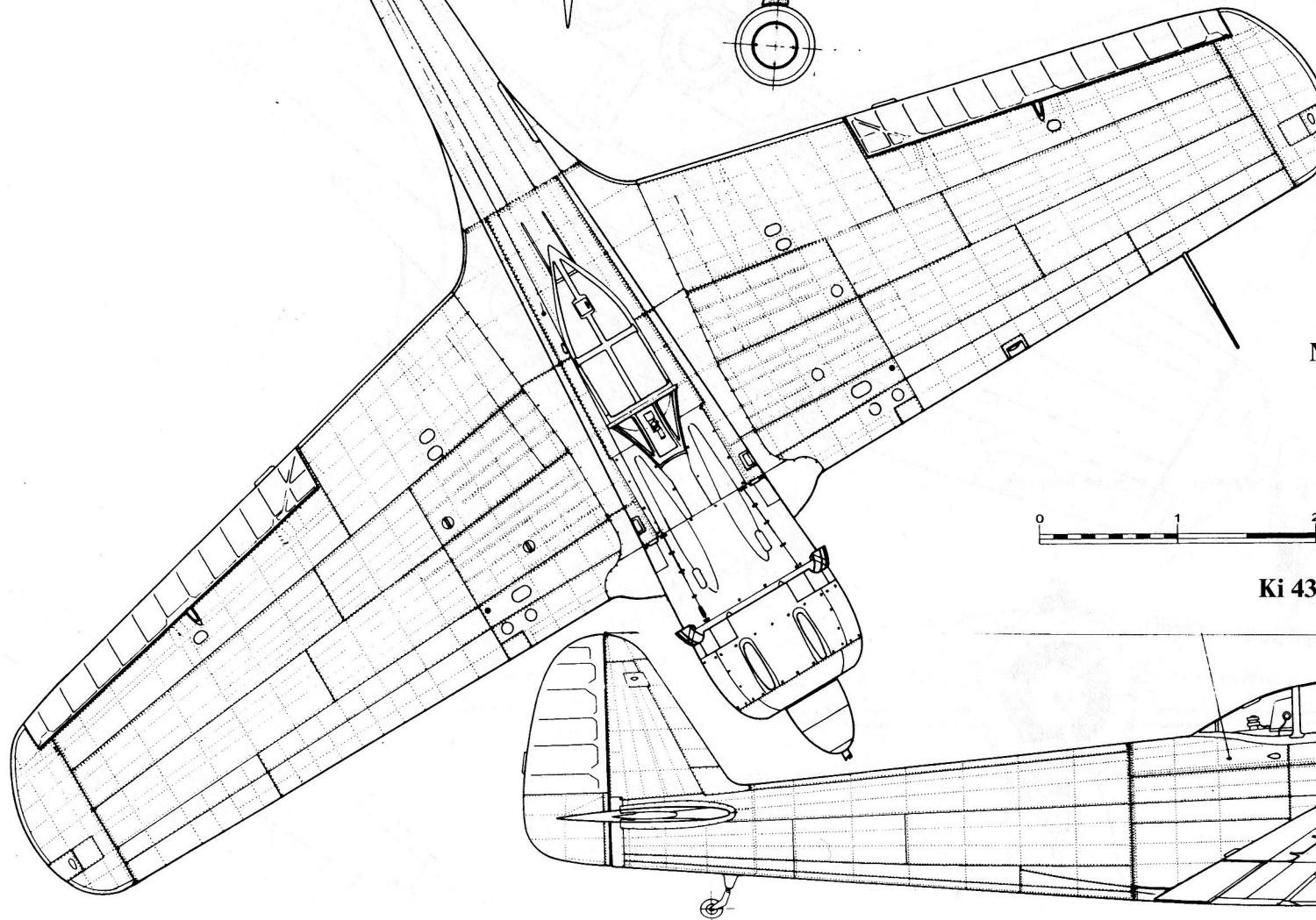








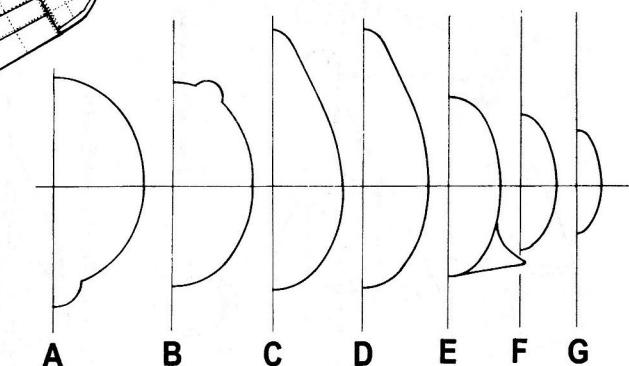
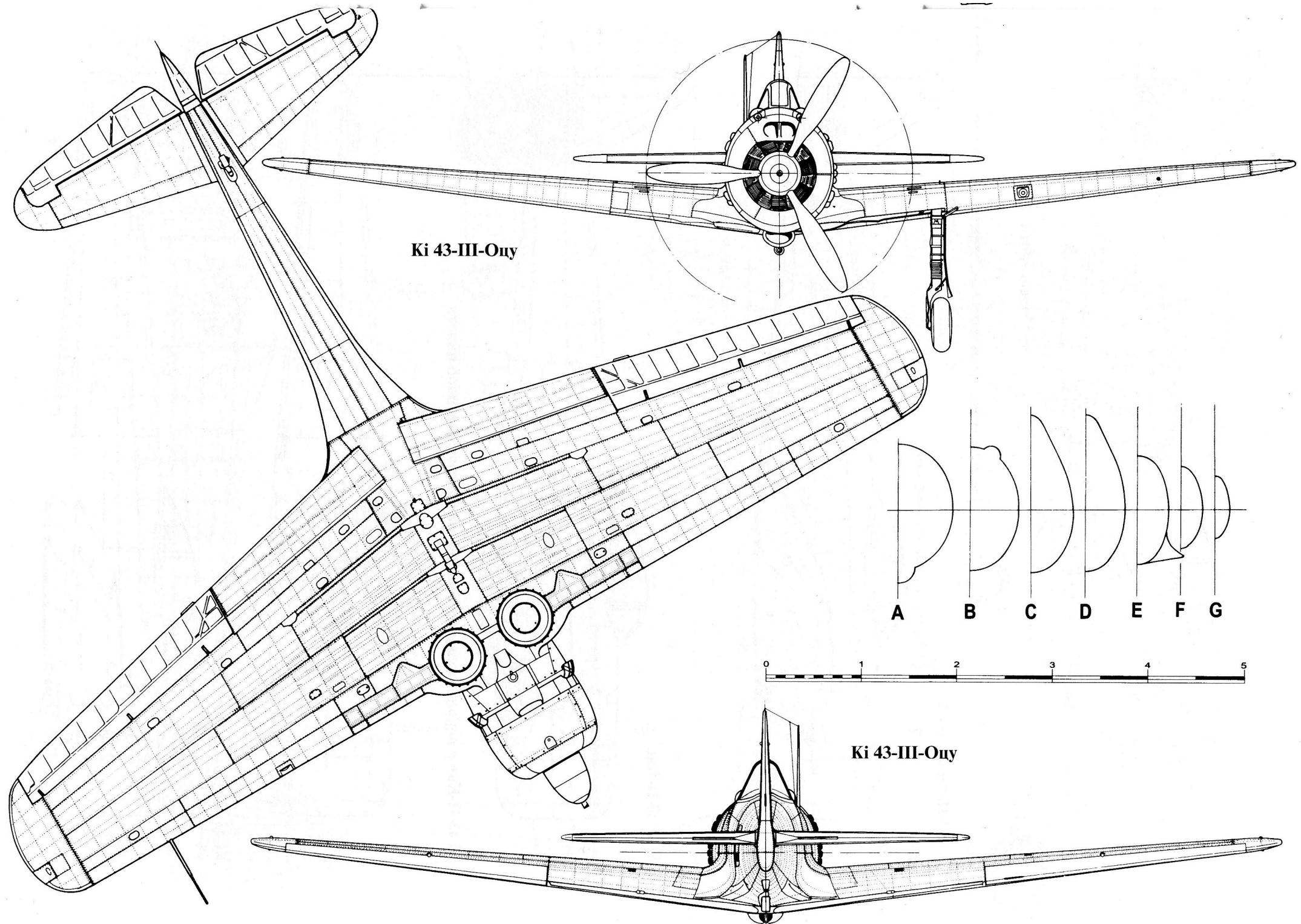
Ki 43-III-Оyu



Масштаб 1 : 48

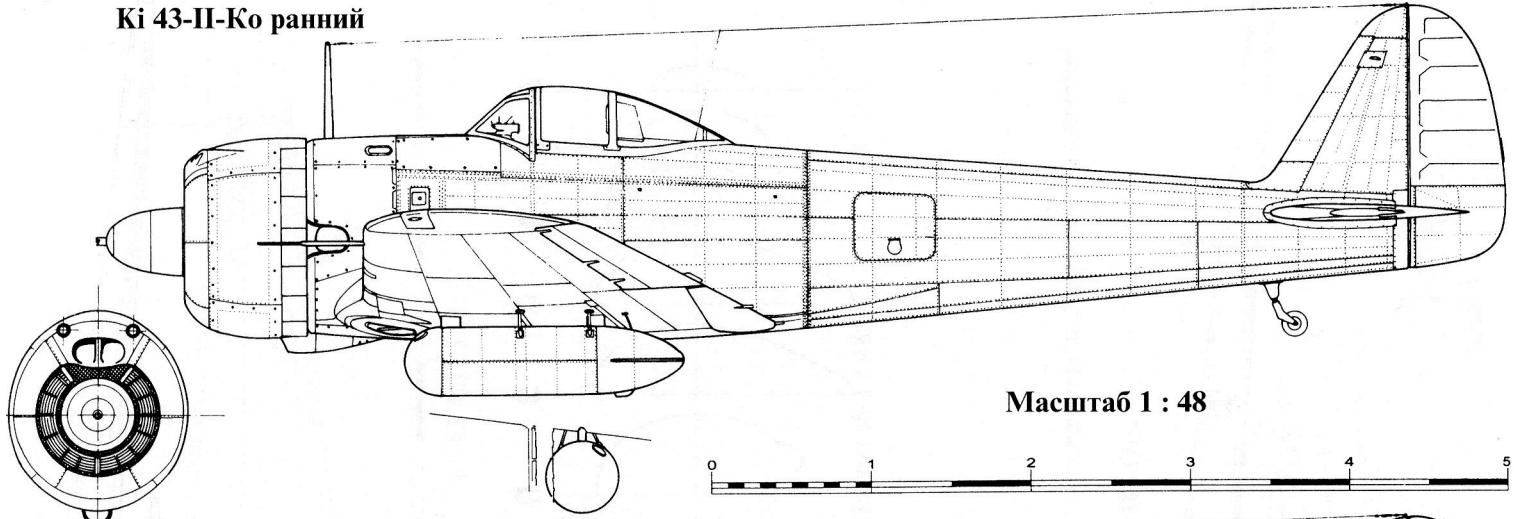


Ki 43-III-Оyu



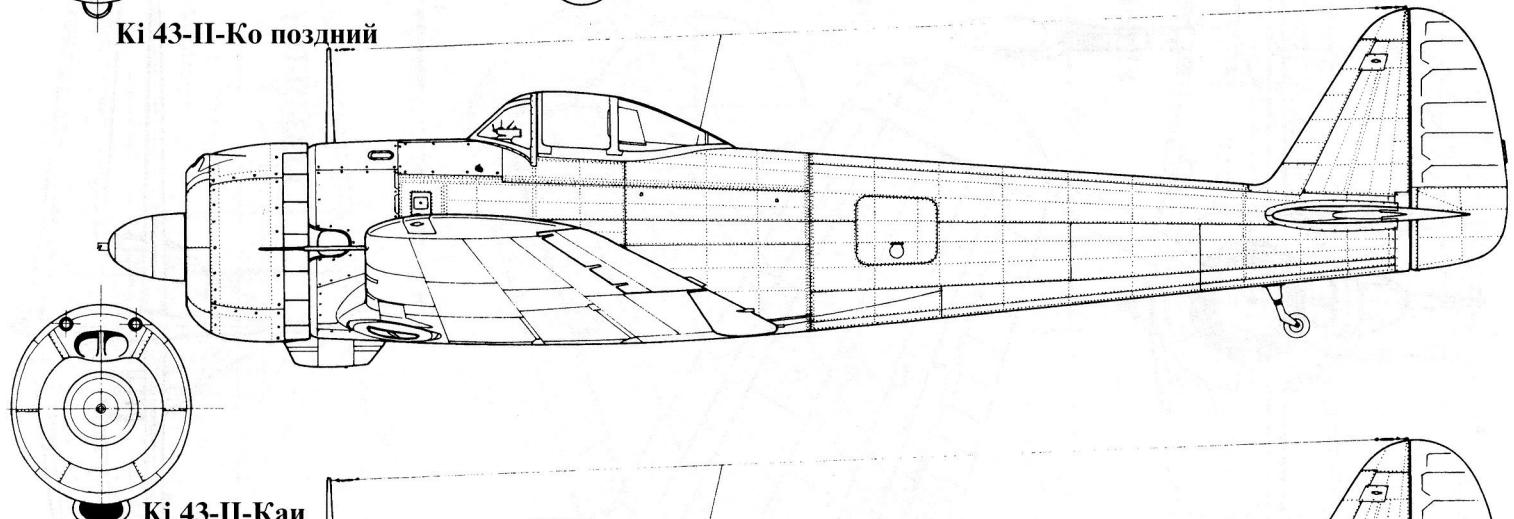
Ki 43-III-Оу

Ki 43-II-Ко ранний

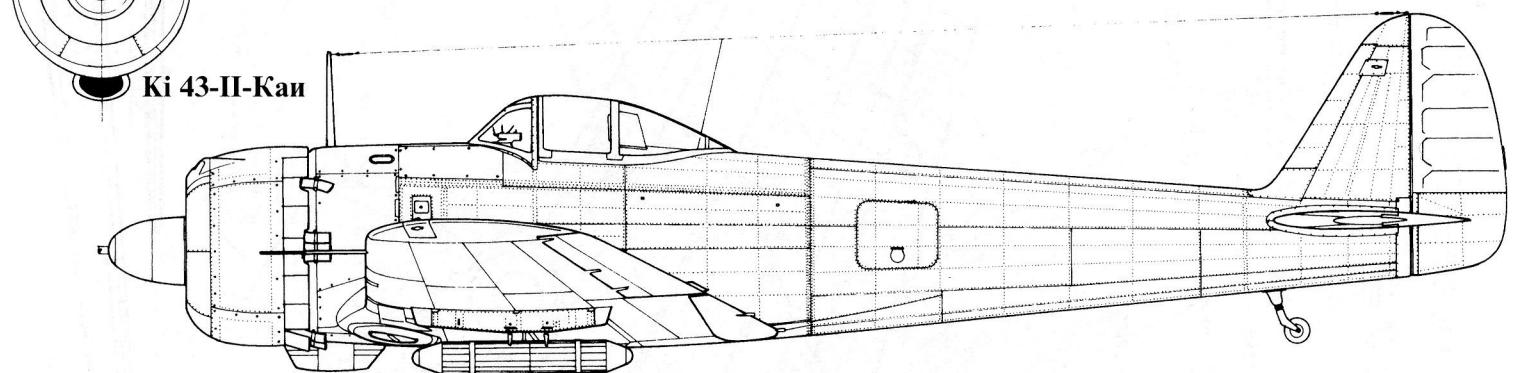


Масштаб 1 : 48

Ki 43-II-Ко поздний



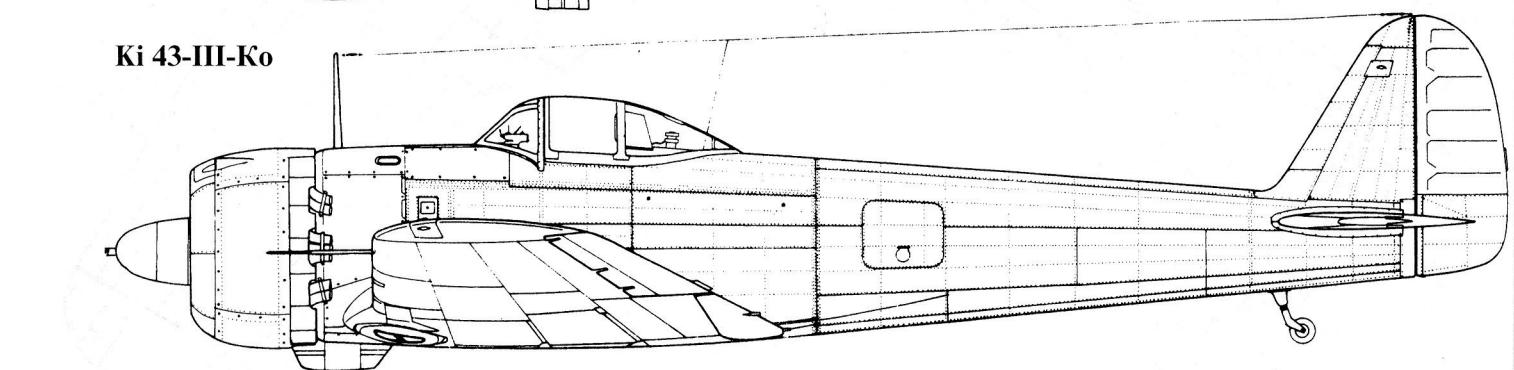
Ki 43-II-Кай

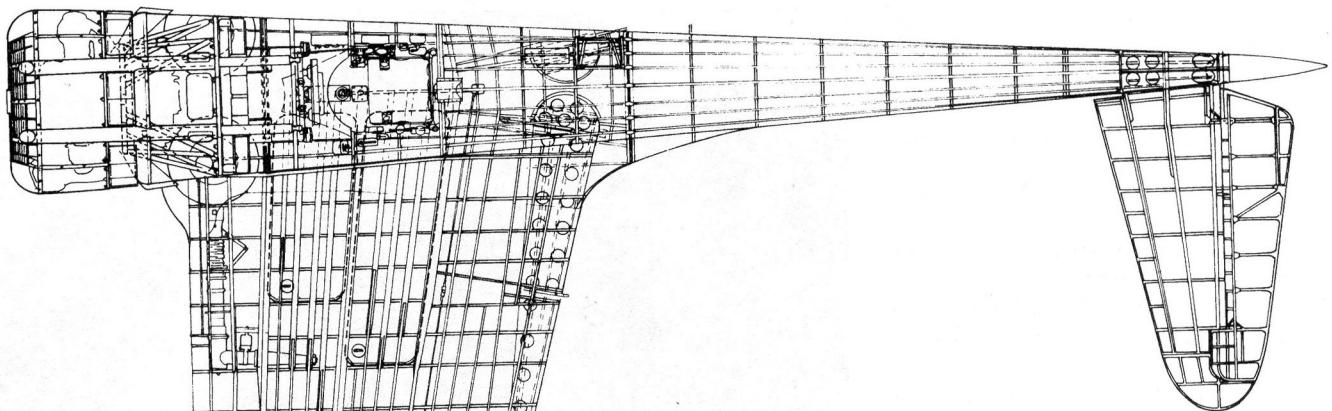


Ki 43-II-Кай с дополнительным топливным баком за кабиной пилота

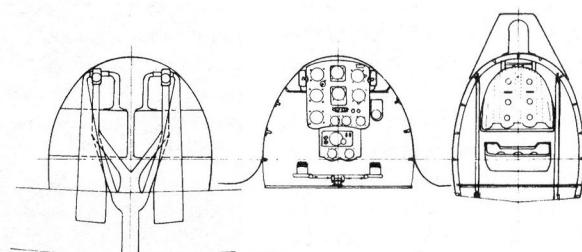


Ki 43-III-Ко

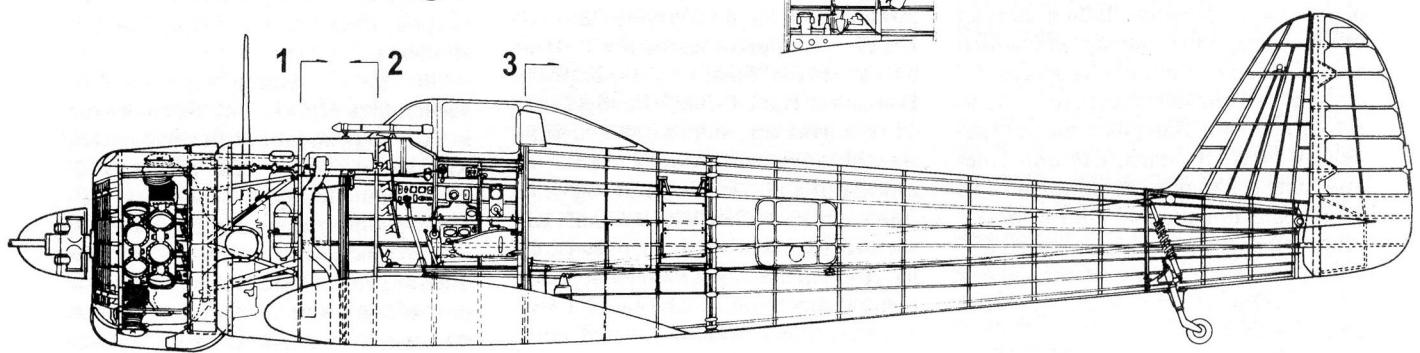
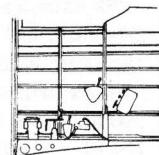
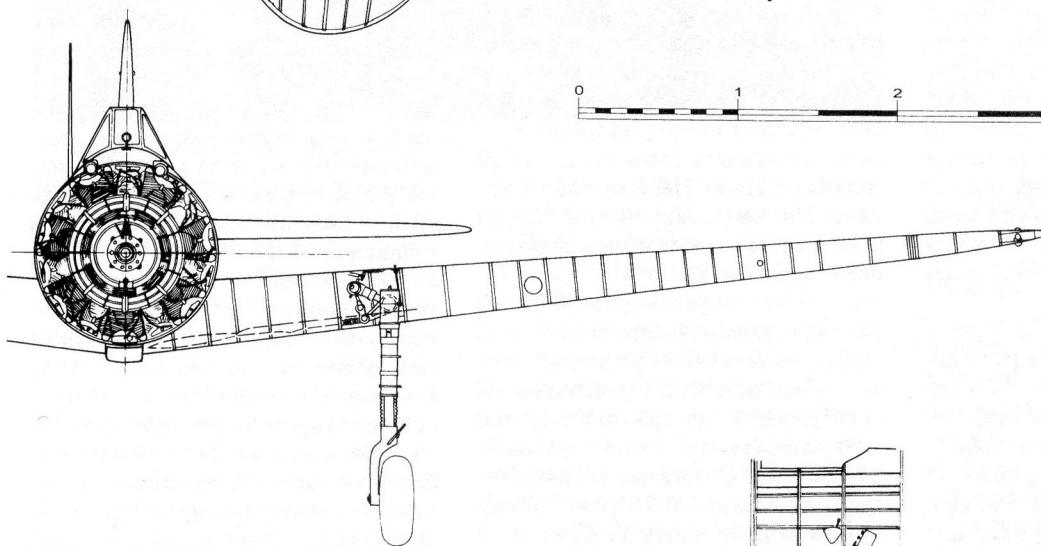




Компоновочная схема Ki 43-I



1 2 3



крыльями и улетел. Но меня мучила жажда победы над противником. Я был едва жив от бензиновых паров и кровопотери. Рана продолжала кривить, патроны кончались. Все было против меня, но я думал только о том, что предо мной находится сильный противник. Это придавало мне боевой дух. Я находился над противником, у меня кончились боеприпасы. Я вошел в пике. Если пикировать прямо над бомбардировщиком, то подставляешься под огонь его хвостового стрелка. Когда американец открыл огонь, я повернул самолет так, чтобы он представлял возможно меньшую по площади цель и продолжил атаку. На меня обрушился свинцовый дождь. Самолет вздрогивал при каждом новом попадании. Мощность двигателя падала, я атаковал самолет под таким острым углом, что попал в турбулентный поток, оставляемый бомбардировщиком. Мой самолет стало бросать из стороны в сторону.

Я перестал владеть собой. Мне хотелось только одного - таранить бомбардировщик. «Получи, янки!» Я немного поднял самолет, но слишком быстро и моя машина вильнула прямо к третьему бомбардировщику, летевшему слева. Хотя я собиралася таранить самолет противника, я рефлекторно дернул штурвал, чтобы избежать столкновения. Следующую секунду меня встряхнуло. Я видел, как пропеллер моего самолета на полной мощности 1130 л.с. врезается в правый руль направления самолета. Все происходило помимо моей воли. Словно какая-то внешняя сила управляла самолетом. Я просто сидел и жал ручку дросселя.

Затем я увидел, как левое крыло «Кимиказе» врезалось в руль высоты вражеского самолета. Руль отлетел вверх, а мой самолет отбросило влево, а руль упал на фюзеляж.

Не знаю, кто оказался больше застигнутым врасплох, я или американцы. Мой самолет продолжал вгрызаться в фюзеляж В-24 и застрял около бортового опознавательного знака. Все это прошло за какую-то секунду, но мне казалось, что прошло много времени. Американцы не стреляли в меня. Я видел, как они ошеломленные наблюдали за тараном из своих башенок и окон. Они точно не стреляли в меня, я был слишком близко. Тут мне в голову пришла глупая мысль: «Они что, так и довезут меня до своей базы?».

Однако «Кимиказе» вывалился из сделанной пробоины и начал падать. Анабуки уже приготовился к



*Пример обозначений на хвостах Ки-43. «Хаябуса» из 18-го симутая.*

смерти, но самолет вдруг выровнялся, и пилоту удалось снова запустить двигатель. Он довел свой трясущийся самолет до берега и совершил вынужденную посадку. Несмотря на ранение, через пять дней он снова вернулся на базу.

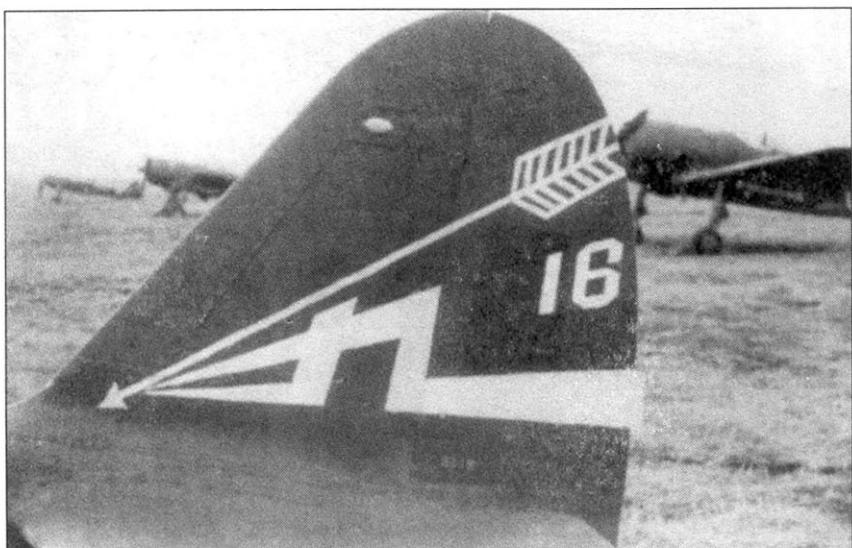
Подвиг Анабуки был описан корреспондентом «Иомиури Эйдзи Сузуки» и пилот получил широкую известность. Ему записали победу над вторым P-38, хотя он не считал ее достоверной. За свой подвиг Анабуки был награжден похвалой в приказе по 5-му хикошидану. Командование сделало из Анабуки живой символ, поэтому пилоту запретили летать - его гибель была бы слишком сильным ударом. Несмотря на то, что раны еще не затянулись, Анабуки рвался снова сесть за штурвал, но ему было запрещено летать.

17 октября старший сержант Такува и младший лейтенант Ито из 64-го сентая заявили по одной победе, одержанной над Читтагонгом. 26 октября взводный офицер Камигути, один из молодых пилотов, таранил B-24 и сбил его. Спустя два дня 64-й сентай сбил еще два B-24: одну победу записали лейтенанту Г. Сумино. 9 ноября группа бомбардировщиков Ki-21 в сопровождении Ki-43-II из 64-го сентая бомбила аэродромы Импхал и Палел. Два «Хаябусы» из 64-го сентая вступили в бой с четырьмя «Мохоуками» Mk IV из 155-го дивизиона RAF. Флаинг-офицер Данфорд на BS789/V сбил один Ki-43, который разбился севернее Палелла. До конца ноября Рангун пережил три массированных налета, но 64-му сентаю лишь однажды удалось перехватить нападающих. 24 октября унтер-офицер Йодзиро Офуса из 50-го сентая атаковал над Мейкутеррой

крупный отряд B-24 из 7-й бомбардировочной группы. Он быстро доложил об одном сбитом «Либерейторе», но и его «Хаябуса» получила повреждения. Пилоту пришлось прыгать с парашютом и провести в госпитале 41 день. Выписавшись, он вернулся в часть. До конца войны он сбил 19 самолетов противника, в том числе пять P-51, четыре «Харрикейна» и «Спитфайр», повредил 21 самолет и потопил катер в районе Акьяба. 10 июня 1945 года в Пномпене унтер-офицеру Офусе вручили орден Букосё класса «В».

25 ноября над Бирмой произошло первое сражение между «Хаябусами» 64-го сентая и истребителями P-51A «Мустанг» 311-й истребительно-бомбардировочной группы (оснащенной P-51A и A-36A) 10-й воздушной армии. В тот день 311-я группа провела два налета. В ходе первого американцы сбили два японских самолета, потеряв один P-51A. Во втором налете «Мустанги» полковника Гарри Мелтона сопровождали двенадцать B-25 из 490-го бомбардировочного дивизиона. Американцы бомбили аэродром Мингаладон. Сбросив бомбы с высоты 2100 метров, американцы повредили два японских самолета.

Американцев перехватили двенадцать Ki-43-II из 64-го сентая и пять двухмоторных истребителей Ki-45-Кай «Торю» из 21-го сентая. 2-й лейтенант Клифтон Л. Брей из 530-го истребительного дивизиона 311-й группы атаковал одного Ki-45 на высоте 2400 метров. Брей приблизился к японцу и прицельной очередь вывел из строя правый двигатель истребителя. «Торю» свалился в левый штопор и ушел вниз. Пилотировал японский истребитель взводный ко-



«Хаябусы» из 19-го симбутая, весна 1945 года.

мандир Сейто Такахаси из 21-го сентай. 64-й сентай был поднят по тревоге и четыре «Хаябусы» ведомые лейтенантом Йохеи Хиноки, вылетели на помощь. Радиостанция на самолете Хиноки вышла из строя и он не мог найти противника. Лейтенант уже решил возвращаться на базу, как заметил семь незнакомых самолетов, которые шли на большой высоте. Хиноки убрал выпущенные было шасси и повел свое звено вверх. Сперва он подумал, что это отряд двухмоторных Кавасаки Ки-45. В действительности это были «Мустанг» из 311-й истребительно-бомбардировочной группы. То, что он принял за два мотора, было подвесными топливными баками.

Японские пилоты зашли со стороны солнца. Оказавшись в трехстах метрах от неизвестных самолетов, Хиноки помахал им крыльями. В этот момент полковник Мелтон открыл огонь. Тут же ответную очередь выпустил лейтенант Гоичи Сумино. Очередь полковника Мелтона попала в цель - 12,7-мм пули проши-

ли крыло «Хаябусы» Хиноки. Но повреждения оказались незначительными. Прежде чем Хиноки успел отреагировать, «Мустанг» прошли мимо. Он обернулся назад и увидел, что на крыльях самолетов виднеются большие белые звезды BBC США. Хиноки повернул к ближайшему «Мустангу», который делал переворот, защищая днище. В этом заключалась ошибка командира 311-й группы. Йохеи Хиноки вспоминал:

«Полковник Мелтон ошибся, выполняя переворот. Если бы он спикировал влево или вправо, не показывая днища своего «Мустанга», ему бы удалось уйти. Я пустил в него очередь почти в упор. Я видел, что попал, так как из его «Мустанга» повалил дым, и полетели куски обшивки. Я прервал атаку и пошел на помощь своим товарищам, сделав еще один боевой заход».

Ведомый Мелтона попытался атаковать Хиноки, но унтер-офицер Киносита атаковал его P-51 и помешал атаке. Киносита доложил, что преследовал противника 150 километров и сбил его. Лейтенант Сумино

был атакован «Мустангом». Ведя бой, противники снизились почти до земли. Сумино вернулся на базу, доложив, что сумел отправить своего противника в море. Когда все пилоты лейтенанта Хиноки приземлились на базу, они выяснили, что их противниками были новые P-51. «Мустанги» произвели на японцев сильное впечатление. Несмотря на то, что пилоты доложили о трех победах, в действительности они сбили только одну машину - полковника Мелтона. Сам Мелтон выпрыгнул с парашютом в 150 км северо-западнее Рангуна и попал в плен. Хиноки вспоминал: «Мы не потеряли ни одного истребителя, но с появлением P-51 мы поняли, что шутки кончились».

Позднее, в тот же день 3-й чутай 64-го сентая под командованием лейтенанта Йохеи Хиноки перехватил отряд B-24, который сопровождали истребители P-40. Летчикам чутая удалось сбить три P-40. Чутай не понес потерь, но капитан Синкай, заместитель командующего 7-м хикоданом погиб от взрыва бомбы, когда попытался взлететь на своем «Хаябусе». Двумя днями позже 64-й сентай вел очень тяжелый бой с 311-й истребительно-бомбардировочной группой. Утром 27 ноября двадцать B-24 из 308-й бомбардировочной группы в сопровождении четырех P-38 из 459-го истребительного дивизиона и пятнадцати P-51A из 311-й группы появились над Инсейном на высоте 5000 метров. Их целью было местное депо. Из Мингаладона вылетели семь Ки-43-II и один Ки-44 из 64-го сентая. Вел японский отряд капитан Куроэ. Лейтенант Хиноки приблизился на расстояние 80 метров к одному из P-51A и открыл огонь. Получивший попадание «Мустанг» взорвался и упал. Затем Хиноки вступил в бой с «Лайтнингами» и сбил одного из них. Во время боя были сбиты два P-38, пилотированные капитаном Арнимом Дж. Ортмейером и 2-м лейтенантом Джоем Р. Харлемом. Оба пилота пропали без вести. Вероятно, одного из них сбил Хиноки. Сбив P-51 и P-38, лейтенант Хиноки решил атаковать бомбардировщики. Он провел семь лобовых атак на B-24, сбив два «Либерейтора». Сбитыми оказались машины 308-й группы (№№245 и 312), пилотированные лейтенантами Р.У. Мередитом из 373-го бомбардировочного дивизиона и 2-м лейтенантом Н.Дж. Келламом из 374-го дивизиона. Оба экипажа погибли.

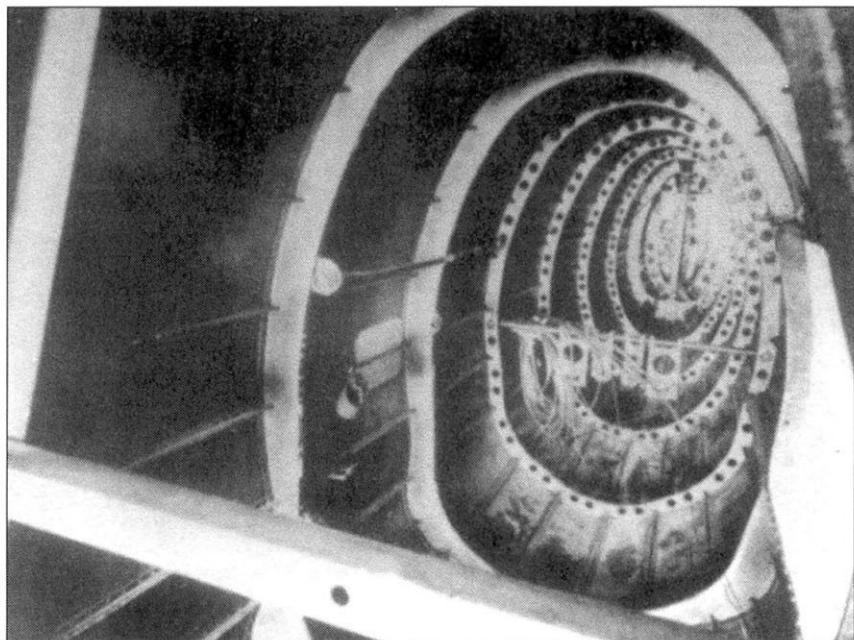
Пилоты P-51 услышали тревожный сигнал, поданный бомбарди-

ровщиками, поскольку внезапно атаковали Хиноки. Машина японского летчика получила попадания. Хиноки вспоминал:

«Мустанг» атаковал меня снизу. Он вел огонь, набирая высоту. Затем он заложил вираж и начал второй заход, чтобы меня прикончить. Мой самолет потерял управление, но не горел и не дымил. К счастью американец не попал в двигатель моего «Хаябусы». Пуля калибра 12,7 мм ранила меня в ногу. Кровь забрызгала всю кабину. Я сидел и умирал от нестерпимой боли. Я достал бинт из аптечки, перетянул ногу и как-то сумел дотянуть до Мингаладона».

Счеты с Хиноки свел 2-й лейтенант Роберт Ф. Малхоллем - пилот 530-го истребительного дивизиона 530-й истребительно-бомбардировочной группы. Хиноки был один из трех японских пилотов, сбитых в том бою. Хиноки засчитали одну подтвержденную и две вероятные победы. Потери американцев были ощущимы: четыре P-51, три B-24 (один «Либерейтор» совершил вынужденное приводнение, его экипаж подобрали спасатели) и два P-38. Бортстремки «Либерейторов» заявили тринадцать сбитых самолетов, и семь, сбитых вероятно. В действительности им удалось сбить лишь одного «Хаябусу», пилот которой, взводный командир Т. Ямамото, погиб. Лейтенанту Йохею Хиноки пришлось ампутировать голень, два месяца он провел в госпитале. В феврале 1944 года его отправили в Японию для дальнейшего лечения. Он получил деревянный протез. Пилот непременно хотел вернуться на службу. Его ходатайство было удовлетворено и в ноябре 1944 года его направили инструктором в истребительную школу в Акено (Йохею Хиноки закончил войну в звании майора, имея на боевом счету 12 сбитых самолетов. Умер в Токио 12 января 1991 года.).

Ночью 28 ноября погиб в бою с «Либерейторами» старший сержант Нисизава из 64-го сентая. Его «Хаябуса» взорвался, пораженный прицельной очередью. 1 декабря, около 15:00, 44 бомбардировщика B-24 в двух отрядах, в сопровождении истребителей P-51 и P-38 провели налет на Рангун. На их перехват японцы подняли в воздух более 50 истребителей: Ки-43-II из 64-го и 204-го сентая, а также Ки-45-Кай «Торю» из 21-го сентая. 21-й сентай заявил один сбитый B-24 и один P-38. 204-й сентай - два B-24. Пилоты 64-го сентая заявили пять сбитых B-24 и два P-51: капитан Куроэ,unter-офицер Така-



*Внутренний вид хвостовой части фюзеляжа. Видны шпангоуты и лонжероны.*

хама,unter-офицер Синдо, старший сержант Кано и старший сержант Такува - по одному B-24, лейтенант Нива - два P-51. Лейтенант Санэ Иси и 2-й лейтенант Ито записали по одной вероятной победе над B-24. В действительности американцы потеряли во время налета шесть B-24 и один P-51. Еще пять B-24 получили повреждения. Повреждения получило и множество японских истребителей, три самолета разбились при посадке. Два самолета были сбиты. Погиб один пилот.

Японцам в Бирме долго не удавалось перехватить только самолеты одного типа - «Москито». Родился даже миф о неуловимости этого самолета. Лишь 2 ноября 1943 года капитан Куроэ и лейтенант Сумино из 64-го сентая сумели перехватить один «Москито». Это была машина «Москито PR IX» (DZ 697) из 584-го дивизиона RAF, pilotированная взводным офицером Филдингом. 10 декабря капитан Куроэ обнаружил второй «Москито», однако англичанин заметил японца, дал полный газ и ушел на запад. Капитан Куроэ поднялся на высоту 4100 метров, развил полную скорость и начал медленно сокращать дистанцию. После сорокаминутной погони Куроэ приблизился к противнику на расстояние 50 метров и прицельной очередью разбил «Москито» левый двигатель. «Москито FB II» начал снижаться, но у капитана заклинили пулеметы и он не смог добить противника. Пилот поврежденного «Москито», вероятно это был фланг-офицер Э. Коттон из 584-го дивизиона, помахал Куроэ рукой и повернулся в сторону суши. Он

пытался совершить вынужденную посадку, однако самолет зацепился за дерево и разбился.

5 декабря японцы предприняли налет на Калькутту. 27 бомбардировщиков Ки-21-II из 12-го и 98-го сентая сопровождали 101 «Хаябуса» из 33-го, 50-го, 64-го и 77-го сентая. Японцы разбомбили район дока короля Георга. Спустя двадцать минут этот район атаковали девять G4M1 из 705-го кокутая в сопровождении 27 A6M из 331-го кокутая. В боях над целью японцы сбили четыре «Харрикейна», два «Харрикейна» сбили вероятно, потеряв всего один Ки-21 и один Ки-43. Unter-офицер Синдо из 64-го сентая заявил один сбитый «Спитфайр». Это был первый и последний налет на Калькутту, и единственная совместная операция армейской и морской авиации.

30 декабря японские войска в районе Акьяба были обстреляны тремя союзническими кораблями. После обстрела союзники высадили на берег десант. 10 «Хаябус» под командованием майора Хироше из 64-го сентая с подвешенными бомбами атаковали корабли, стоявшие у Акьяба. Налет оказался безуспешным. На следующий день капитан Куроэ с пятью другими пилотами сопровождали шесть бомбардировщиков Ки-21 и три истребителя-бомбардировщика, которые снова бомбили союзнические корабли. Удалось добиться одного прямого попадания, несколько бомб легли в опасной близости от бортов. Едва японцы успели сбросить бомбы, как подоспели тридцать «Спитфайров». Девять «Хаябус» тщетно пытались перехватить англий-

чен. Бомбардировщики один за другим попадали в море. Только один самолет вернулся на базу, другой совершил вынужденную посадку в Акьябе. Еще один Ки-21 и Ки-43 разбились, совершая вынужденную посадку, не дотянув до аэродрома.

Наступил 1944 год. 8 января капитан Ясухико Куроэ, который покрыл себя славой в рядах 64-го сентая, был отозван в Тахикаву, в районе Токио. 14 января 64-й сентая перебазировался на аэродром Мейктила, с заданием прикрывать район Центральной Бирмы. На следующий день восемь «Хаябус» из 64-го сентая вступило над Маунгдавом в бой с более чем двадцатью «Спитфайрами». Японцы потеряли в звоном командира Сато, заявив четыре воздушные победы. На следующий день над Маунгдавом лейтенант К. Хонё с семью другими пилотами вступил в бой с тридцатью «Спитфайрами». Одного англичанина удалось сбить, но погибли лейтенант Хокё и старший сержант Сигеру Такува, один из старейших ветеранов 64-го сентая. Последним вылетом в тот день руководил капитан Хидео Миябе, заместитель командира 64-го сентая и командир 2-го чутая. Восемь Ки-43-II вступили в бой с 25 «Спитфайрами», сбив четыре английских истребителя и потеряв одну машину. Погиб унтер-офицер Йосаки Такахама. 64-й сентай понес в тот день тяжелые потери. Для пополнения сентая отвели в Мингаладон. В конце месяца часть

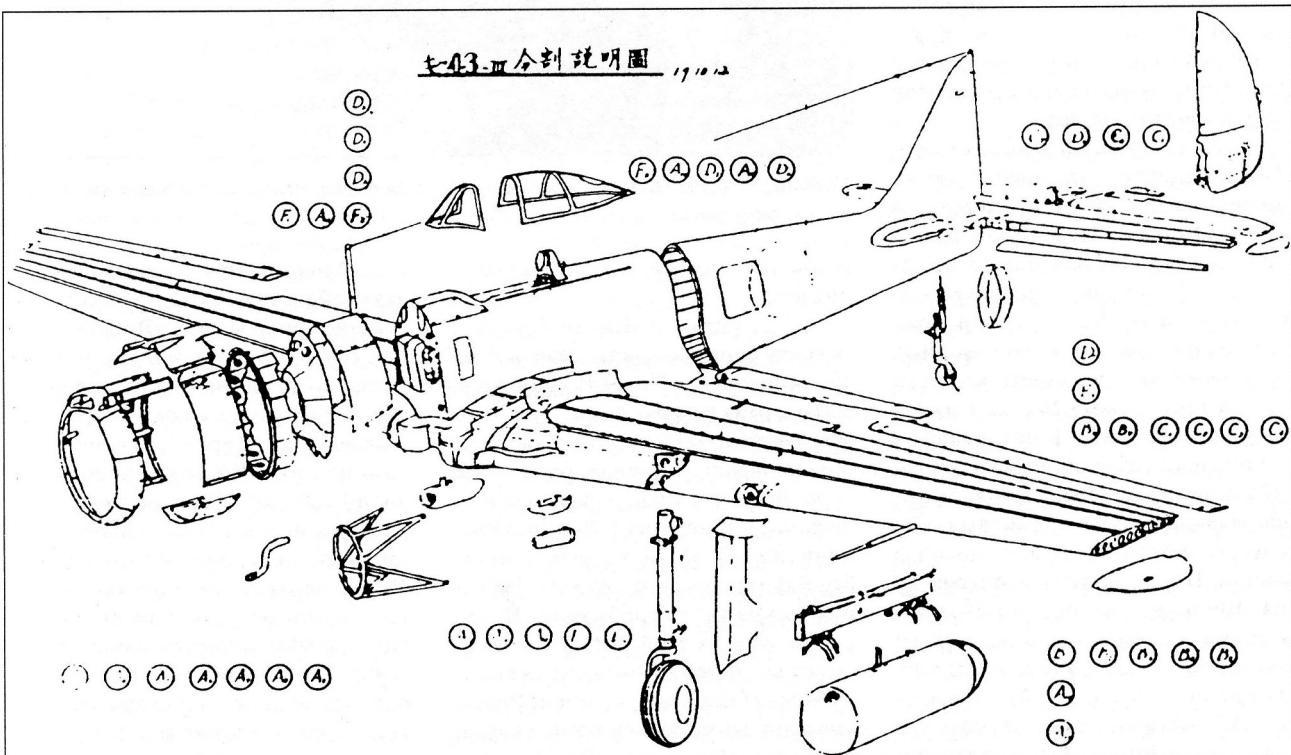
располагала всего 14 боеспособными Ки-43-II и семью Ки-44.

9 февраля «Хаябусы» 64-го сентая сопровождали в налете на Накедаук бомбардировщики Ки-21-II из 12-го сентая. В ходе вылета пришлось вести бой со «Спитфайрами». Унтер-офицер Синдо сбил один «Спитфайр», а лейтенант К. Ямamoto и взводный офицер Хасигучи уничтожили еще один английский истребитель на аэродроме Кокс-Базар. Взводный офицер Т. Ямamoto погиб, когда его К-43 попал под огонь английской зенитной артиллерии. К. Ямamoto, посадил свою поврежденную машину в Акьябе. 13 февраля «Хаябусы» 64-го сентая бомбили Синзейву. В этом налете погиб лейтенант К. Ямamoto. 17 февраля Ки-43-II из 64-го сентая сопровождали Ки-55 в Мёхаунг и сбили по дороге два «Харрикейна».

Операция У-го, которая длилась три с половиной месяца, и которая окончилась безрезультатно, началась в первых числах марта 1944 года. Для проведения операции командование 5-го хикошидана собрали три истребительные сентая, три сентая средних бомбардировщиков, один сентай легких бомбардировщиков и один разведывательный сентай. Перечисленные части были сконцентрированы 5 марта на аэродромах Мамё и Швебо для проведения налета на Ледо. В этот же день вечером аэродром Швебо подвергся налету пяти или шести P-51. Один P-51 уда-

лось сбить, но «Мустанг» удалось уничтожить на земле шесть Ки-21 и пять «Хаябус» из 204-го сентая. 16 P-51 обстреляли Мамё. На земле сгорело пять самолетов, три P-51 были сбиты, победы над двумя другими «Мустангами» подтвердить не удалось. В воздушном бою над аэродромом японцы потеряли два истребителя. Из-за высоких потерь от налета на Ледо отказались.

10 марта средние бомбардировщики Ки-21-II из 12-го сентая и «Хаябусы» с бомбами на внешней подвеске атаковали союзнические корабли в районе Гва. Было достигнуто несколько прямых попаданий, но ни одного корабля пустить на дно не удалось. Одновременно на севере Бирмы восточнее Ката и севернее Индева приземлилось множество планеров с десантом. 12 марта, после атаки легких бомбардировщиков Ки-48 из 8-го сентая, над Сильхаром появились 60 Ки-43 из 50-го, 64-го и 204-го сентаев. Капитан Хидео Миябе и унтер-офицер Синдо из 64-го сентая сбили над Араканом по одному легкому самолету L-5 «Сентиел». После этого японцев атаковали 30 «Спитфайров». Японцы заявили 14 воздушных побед, в том числе шесть - пилоты 64-го сентая (унтер-офицер Синдо заявил три сбитых «Спитфайра»). В бою погиб один японский пилот. В действительности три сентая вели бой с двенадцатью «Харрикейнами» Mk II из 28-го и 123-го дивизионов RAF. Флайт-лейтенант



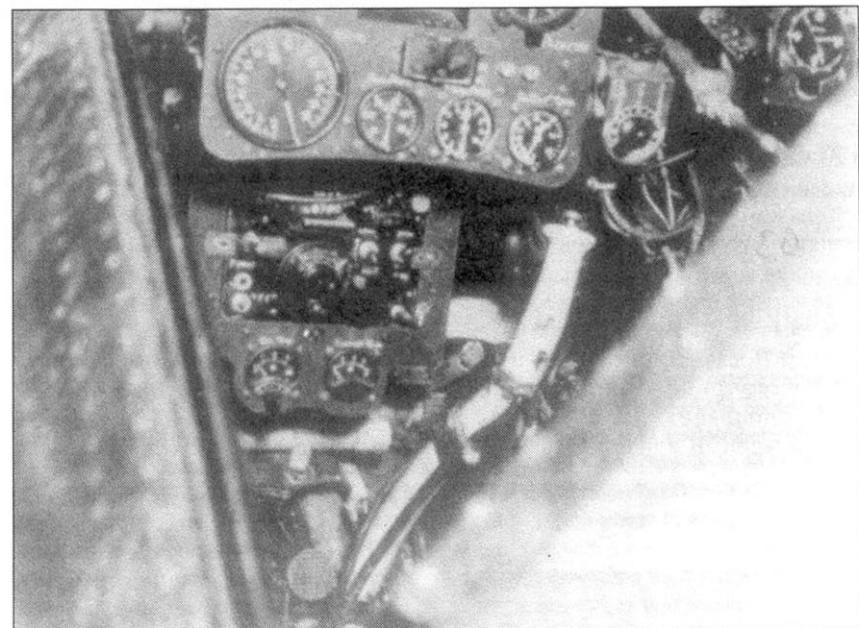
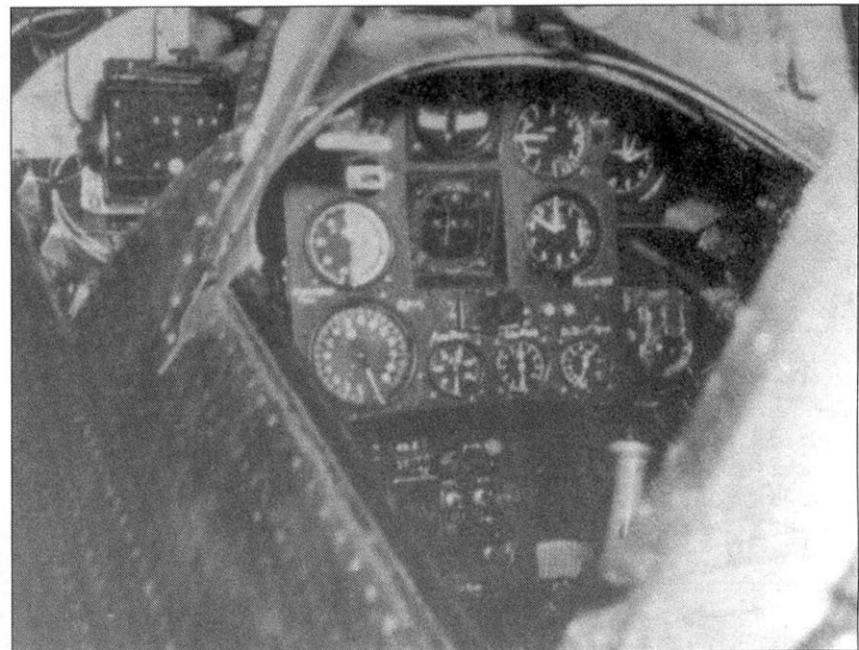
Технологическое членение Ки-43-III. (Деталь оригинальной инструкции, добытой союзнической разведкой).

Дэвис и уоррент-офицер Олифф из 123-го дивизиона доложили о повреждении трех «Оскаров», одну победу завили пилоты 28-го дивизиона. Англичане потерь не понесли, только две машины 123-го дивизиона, пилотированные взводным офицером Корнишем и флаинг-офицером Стюардом, получили повреждения.

На следующий день «Хаябусы» трех сентаев бомбили осажденный десантниками аэродром Бродвей, на котором уничтожили три легких самолета L-5 «Сентиел» и несколько планеров, но были перехвачены группой из нескольких «Спитфайров» и одного «Мустанга». Сержант Кано погиб, а другой пилот был ранен. Официальная японская версия событий противоречит данным англичан. Отряд, состоявший из пяти «Спитфайров» Mk VIII из 81-го дивизиона RAF, заявил один поврежденный и пять сбитых «Оскаров». Пилотировали «Спитфайры» командир эскадрильи Уайтамоур, флейт-лейтенант Коллингвуд, флейт-лейтенант Дей, взводный офицер Кронин и уоррент-офицер Кемпбелл, причем Кемпбелл в бою погиб.

16 марта 2-й лейтенант Наохиса Ито из 64-го сентая был ранен в правый глаз, сумел вернуться в Мейктилу, но уже больше не летал. В тот день восемнадцать Ки-43-II и три Ки-21-II бомбили самый большой в районе Импхала аэродром - Бродвей. Ки-21 уничтожили на земле один P-51. «Хаябуса» 2-го лейтенанта Ито скорее всего был поврежден «Спитфайром» Mk VIII из 81-го дивизиона RAF, который пилотировал взводный офицер Пирт. Пирт заявил один сбитый и один поврежденный самолет.

На следующий день шесть Ки-43-II совершили успешный налет на аэродромы Бродвей и Пикадилли в районе Импхала. Налет имел целью отвлечь внимание союзников от отряда из 12 бомбардировщиков Ки-21-II, 6 Ки-48 и 54 «Хаябус» сопровождения из трех сентаев. С атакованных аэродромов удалось взлететь только двум «Спитфайрам» Mk VIII из 81-го дивизиона RAF. За штурвалами машин сидели командир эскадрильи Уайтамоур и взводный офицер Пирт. Оба заявили по одному сбитому «Оскару», но вскоре Уайтамоур погиб, а машина Пирта получила повреждения. Японцам удалось уничтожить бомбами на земле полтора десятка союзнических самолетов, в том числе «Харрикейны» из 113-го дивизиона RAF, «Митчеллы», «Дакоты» и три «Спитфайра» из 81-го дивизиона. В кабине одного из разбитых ис-



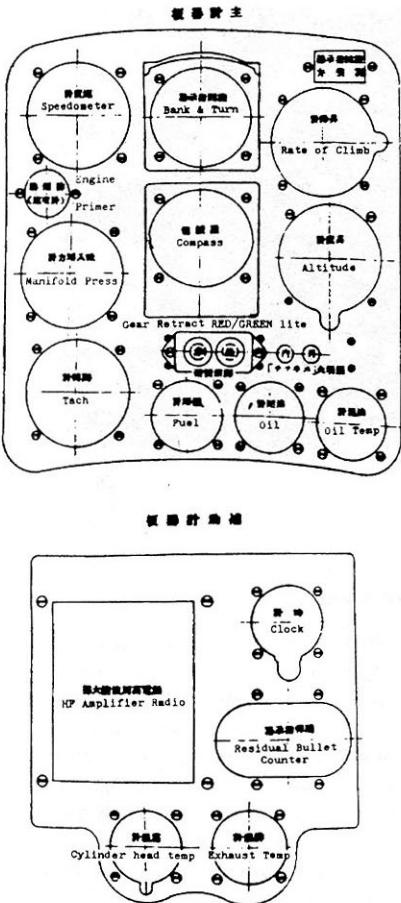
Кабина Ki-43-I. Видны: главная приборная доска, вспомогательная приборная доска, штурвал.

ребителей сгорел взводный офицер Батлер.

27 марта 60 Ки-43-II из трех сентаев сопровождали девять бомбардировщиков Ки-49-II «Дорю» из 62-го сентая в первом налете на Ледо. Из-за густой облачности бомбардировщики долго кружили, разыскивая цель. Внезапно над облаками появились «Мустанги» из 529-го и 530-го дивизионов 311-й истребительно-бомбардировочной группы. Их сопровождали истребители P-40N «Уорхук» из 80-й истребительной группы. Американцы атаковали японские бомбардировщики. Японские экипажи сбросили бомбы наугад и начали уходить. «Хаябусы» завязали бой и отстали от бомбардировщи-

ков. Американцы воспользовались этим обстоятельством и беспрепятственно сбили восемь «Дорю». Лишь одному бомбардировщику удалось уйти, но и он разбился, совершая вынужденную посадку. 64-й сентай в том вылете потерял два самолета и двух пилотов. Японские пилоты заявили 15 сбитых «Мустангов» и «Уорхуков», но в действительности американцы потеряли только один P-40N. Американские пилоты в своем тщеславии не уступили японским. Пилоты 80-й истребительной группы заявили одиннадцать сбитых бомбардировщиков, три «Оскара» и четыре «Зеро», а пилоты 311-й группы - еще восемь воздушных побед!

На рассвете 28 марта Ки-43-II



*Главная и вспомогательная приборные доски Ки-43-І (Фрагмент оригинальной инструкции, добытой союзнической разведкой).*

из 64-го сентая провели налет на район Тама, а 4 апреля японцы бомбили новый аэродром северо-западнее Индева. В тот же день 26 Р-51 и 12 Р-38 совершили внезапный налет на базы 50-го сентая в Хехо и Самонкане. На земле сгорело пятнадцать «Хаябус», погибло четверо пилотов. 6 апреля Ки-43 из 64-го сентая бомбили Калат и Моул. На следующие сутки, ночью, капитан Миябе и унтер-офицер Цубонебросили бомбы на аэродром Калат. Действовавший в одиночку Миябе, пролетая над аэродромом, заметил идущий на посадку транспортный самолет. Миябе дважды обстрелял его и доложил, что самолет загорелся, упал и взорвался. В действительности японский пилот повредил «Дакоту» из 194-го дивизиона RAF. Экипаж фляйт-лейтенанта Белла уцелел, но самолет пришлось списать. Через двадцать минут Миябе снова пролетел над аэродромом и в свете посадочных огней сбросил бомбы. На протяжении двух следующих ночей 64-й сентай провел еще два успешных налета на аэродром.

В апреле 1944 года в сентаях произошли организационные изменения. До того времени сентай включ-

чал в себя только летный состав, а наземное обслуживание обеспечивали приданные части. В апреле 1944 года часть технического обеспечения включили в состав сентая. С этого момента сентай делился на боевой хикотай и технический сейбитай. Хикотай подразделялся на три когекитая (дословно «штурмовых отряда») - так теперь стали называться чутай. На практике новое название не использовалось, летчики говорили по старинке - «чутай». Тремя когекитаями (чутаями) командовал хикотайчё, а сейбитаем командовал сейбитайчё. Командира сентая называли теперь сентайчё.

Первым хикотайчё 64-го сентая стал капитан Хидео Миябе. К 11 апреля число истребителей в сентаяе возросло до 30. На следующий день все тридцать Ки-43-II 64-го сентая участвовали в разведывательном вылете в районе Димапур. Японцы обнаружили в воздухе три «Спитфайра» Mk VIII. Майор Хироэ заявил одну воздушную победу, но союзники в тот день потерь не понесли. Взводный офицер Резуэлл из 81-го дивизиона RAF записал один сбитый «Оскар». 13 апреля «Хаябусы» из 64-го сентая сбросили 50-кг бомбы на английские сухопутные части в районе Моул.

15 апреля 15 Ки-43-II из 64-го сентая вместе с 35 Ки-43 из 50-го сентая и девятью Ки-48 из 18-го сентая утром совершили налет на Импхал. На этот раз радар и посты наблюдения заметили японцев, шедших к цели на высоте 5000 метров. На их перехват вылетели «Спитфайры» из 136-го и 81-го дивизионов RAF. Вскоре завязался воздушный бой. Англичанам не удалось прорваться к бомбардировщикам. Взводный офицер Розуэлл сбил одного «Оскара», еще два Ки-43 получили повреждения.

Спустя два дня 64-й сентай потерял над Импхалом четырех молодых, но перспективных пилотов. В тот день 50 Ки-43-II из 64-го и 204-го сентая сопровождали шесть бомбардировщиков Ки-21-II из 12-го сентая. Над целью японцев атаковали «Спитфайры» из 81-го и 607-го дивизионов RAF. Взводный офицер Пирт из 81-го дивизиона записал на свой счет одного сбитого и двух поврежденных «Оскаров», а взводный офицер Уайт - одного «Оскара», сбитого вероятно. Один «Хаябуса» совершил вынужденную посадку по дороге на базу. На этот раз английские пилоты явно поскромничали, потери японцев были тяжелее. Унтер-офицер Сяке из 64-го сентая доложил об одном сбитом «Спитфайре», однако в том бою

англичане не потеряли ни одного самолета. Японцы бомбили и обстреляли английские части, дислоцированные в районе Импхала, причинив им ощутимые потери.

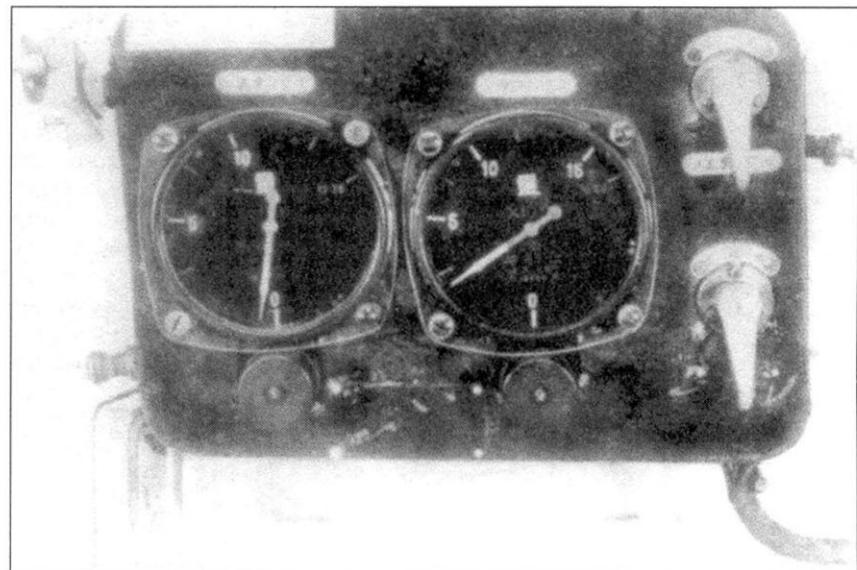
26 апреля над Импхалом появились восемь бомбардировщиков Ки-48 в сопровождении 50 «Хаябус» из 50-го, 64-го и 204-го сентая. Общее командование отрядом осуществлял майор Аизава, командир 204-го сентая. По дороге к цели, над Араканом, капитан Хидео Миябе заметил большой четырехмоторный самолет. Он отделился от отряда и атаковал противника. Миябе удалось поразить правый внутренний двигатель бомбардировщика. Американский пилот ушел вправо и скрылся в облаках. Миябе сумел его найти и снова атаковал. Вернувшись на базу, майор Аизава записал за капитаном победу над новым американским бомбардировщиком B-29 «Суперфортресс». В действительности, этот B-29 (42-6330 из 444-й бомбардировочной группы) лишь получил повреждения, которые не помешали ему доставить по назначению 7500 литров бензина. В это же самое время лейтенант Сумино из 64-го сентая в ходе налета на аэродром Импхал, сбил союзнический истребитель.

На следующий день лейтенант Сумино сбил над Араканом P-38, но во время боя сам был ранен в левую руку. В тот же день два «Лайтнинга» из 459-го истребительного дивизиона совершили внезапный налет на аэродром Мейтила и уничтожили на земле три выруливающих «Хаябусы». Погибли капитан Курасава, 2-й лейтенант Кимура и взводный Ватанабе. Унтер-офицер Киносита сумел взлететь и сбить один P-38. 6 июня в 10:00 над Мейтилом «Хаябусы» 64-го и 204-го сентая вели бой с 20 истребителями P-38J «Лайтнинг» из 459-го истребительного дивизиона. Дивизион действовал двумя группами по десять машин. Группами командовали подполковник Верл Люлинг и капитан Бродфут. Лейтенант Сумино, лучший ас сентая, имевший на боевом счету 27 сбитых самолетов (из них 25 он сбил еще до того, как ему исполнился 21 год), вступил в бой с P-38. На помощь американцу поспешил второй «Лайтнинг». За штурвалом второго самолета сидел техасец майор Максвелл Х. Гленн (Майор Гленн за войну сбил 7,5 самолетов, три на P-38H-5 и 4,5 на P-38J-10, став третьим по результатам асом своего дивизиона). Гленн прошил самолет Сумино длинной прицельной очередью, пущенной из 20-мм пушки и че-

тырех 12,7-мм пулеметов, попав в кабину истребителя. «Хаябуса» загорелся и рухнул на землю. Когда из обгорелых обломков самолета извлекли останки пилота, выяснилось, что Сумино погиб мгновенной смертью - 20-мм снаряд попал ему в голову. «Лайтнинги» действовали очень успешно - к концу дня в 64-м сентай осталось только семь «Хаябус» и три офицера-пилота. Американцы потеряли три P-38, пилотированные лейтенантом Уильямом Баумайстером, лейтенантом Бердettом Гудричем (5,5 побед) и капитаном Уолтером Ф. Дюком - лучшим асом 459-го дивизиона (10 побед). Все офицеры попали в плен (Дюк умер в плена 1 января 1945 года.). Вскоре наступил период дождей, и 64-й сентай перебросили в Сайгон. 50-й и 204-й сентай остались в Мейктиле.

В середине июня 64-й сентай лишился очередного командира - майора Йосио Хиросе отозвали в Японию. В Бангкоке капитан Накамура вместе с несколькими другими офицерами готовили таиландских летчиков, а капитан Хидео Миябе натаскивал в Сайгоне молодых японских летчиков. В конце июня прибыл новый командир 64-го сентая - майор Тоёки Это. 64-й сентай вернулся в Бирму, сменив 50-й и 204-й сентай. В начале июля операцию «Импхал» прекратили. Вскоре после этого началось отступление японской армии. 2 августа в районе Миткитна союзники полностью уничтожили японские части, и истребительные сентай получили новое задание - доставлять снабжение для отступающих колонн. Союзники располагали большим числом зенитных орудий, поэтому самолетам приходилось держаться как можно ближе к горам. В результате лишь немногие контейнеры с грузами попали по назначению. В числе прочих попыток сдержать наступление союзников, самолеты 64-го сентая пытались разбомбить мост в Эйшу, чтобы перерезать путь, по которому снабжались китайцы. В налете участвовало двадцать машин. Но японцам удалось лишь повредить мост. В ходе операции погиб один из ветеранов сентая - унтер-офицер Сяке.

В сентябре 64-й сентай получил новые самолеты Ки-43-III-Ко, на которых летал уже до конца войны. События в Бирме принимали для японской армии драматический характер. Не в лучшем положении оказался и 5-й хикошидан. Лихорадка и тропические болезни собирали богатый урожай среди летного и технического состава. Во время одной из



*Правая вспомогательная приборная доска Ки-43-I.*

операций по сопровождению транспортных самолетов, четырем «Хаябусам» 64-го сентая пришлось приземлиться из-за того, что погода внезапно испортилась. Остальные Ки-43 наткнулись в воздухе на несколько «Дакот» C-47 и попытались их атаковать. Однако рядом кружили союзнические истребители: 28 P-40 «Уорхуок» и P-38 «Лайтнинг». Капитан Ходзё был смертельно ранен в горло и новый командир когекитая доложил о том, что у него почти не осталось летчиков. Спустя два дня окруженные в районе Теньюе японские части были уничтожены китайцами. В августе в сентай прибыло семь новых пилотов-офицеров, студентов разных университетов. Лейтенант Т. Аизава сумел починить бортовые радиостанции и научил техников поддерживать электронику в рабочем состоянии. Однако на практике радиостанциями так никто и не пользовался.

13 сентября лейтенант Х. Мацуи из 64-го сентая перехватил над Рангуном P-38, но был сбит и получил смертельную рану. В последний день сентября сержант Т. Икезава сбил «Москито», который проводил авиаразведку над Мейктилой.

В октябре 1944 года в составе 5-го хикошидана входили следующие части, действующие на территории Бирмы, Сиама и Индокитая:

- 8-й сентай - 25 Ки-48
- 50-й сентай - 6 Ки-84
- 64-й сентай - 20 Ки-43-III-Ко
- 81-й сентай - 13 Ки-46.

Утром 6 октября капитан Сабуро Накамура сержант Икезава и сержант Накано сбили над Мейктилой «Бьюфайтер». В полдень того же дня капитан Сабуро Накамура и другие пилоты 64-го сентая перехватили над Мандалой 14 B-25. Японцы ата-

ковали американцев сзади, но бортстрелки сбили самолет капитана. Накамура посмертно был награжден благодарностью в приказе по 5-му хикошидану. Он имел на боевом счету 20 самолетов, сбитых в воздухе или уничтоженных на земле. В том бою пилоты 64-го сентая сбили два B-25. На следующий день «Хаябусы» 64-го сентая вместе с Ки-84 из 50-го сентая перехватили группу B-24. Сержант Като атаковал ведущий бомбардировщик, который попытался отвернуть и столкнулся в воздухе с другим «Либерейтором». Оба B-24 упали. 8 ноября во время атаки на наземные цели пилоты 64-го сентая заметили летящий на небольшой высоте транспортный самолет. Сержант Р. Ямamoto сбил его совместно со взводными Ямагучи и Икедой. В ходе боя Икеда погиб, когда его Ки-43-III зацепился за дерево и взорвался.

12 декабря 20 Ки-43 из 64-го сентая сбросили зажигательные бомбы на перекресток в районе Калева. На следующий день сентай совершил налет на склады в Маунгдаве. В ходе вылета «Хаябусам» пришлось вести бой с тридцатью «Спитфайрами». Японцам удалось сбить один английский истребитель. 14 декабря 20 «Хаябус», ведомых командиром 64-го сентая, наткнулись над дорогой Бхамо-Лашо на шесть двухмоторных транспортных самолетов, прикрытых двенадцатью истребителями P-47 «Тандерболт». Пилоты 64-го сентая доложили о том, что все транспортные самолеты и два P-47 были сбиты, потери японской стороны составили два Ки-43.

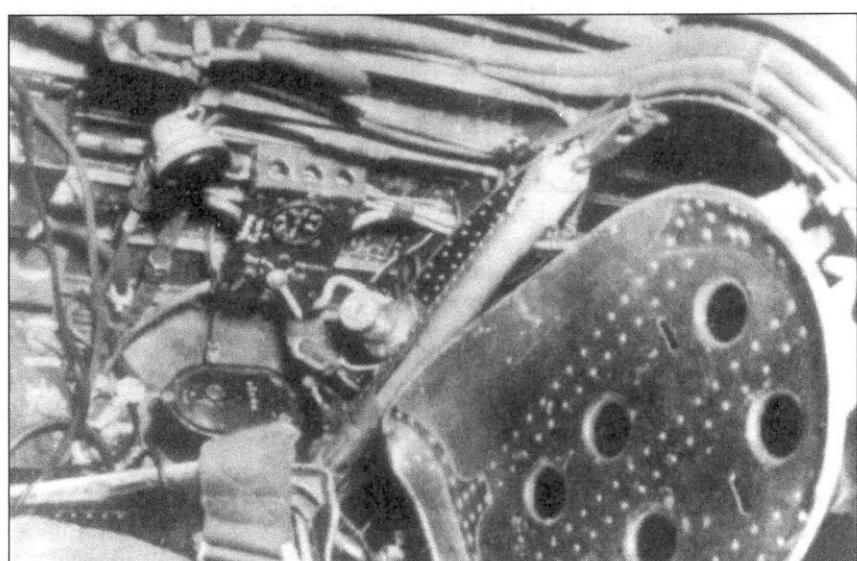
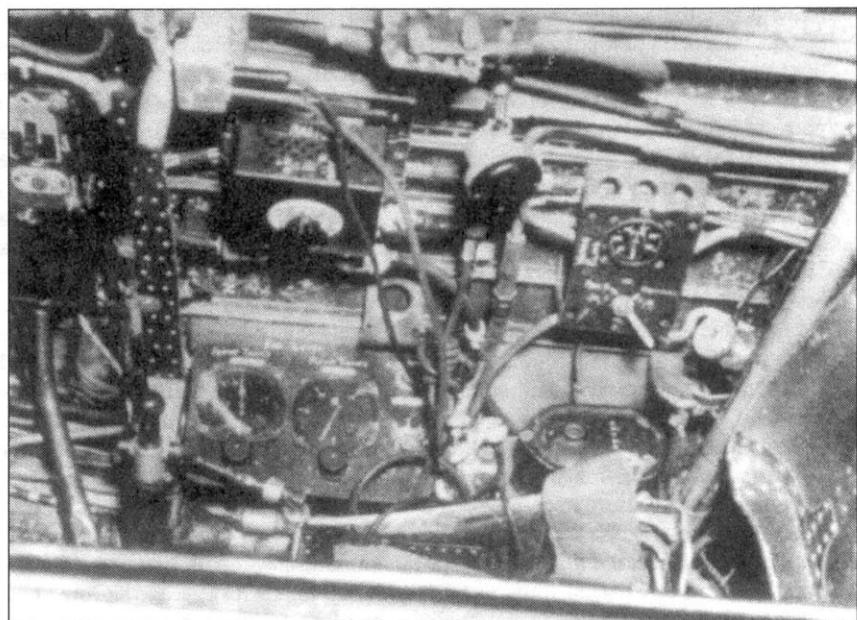
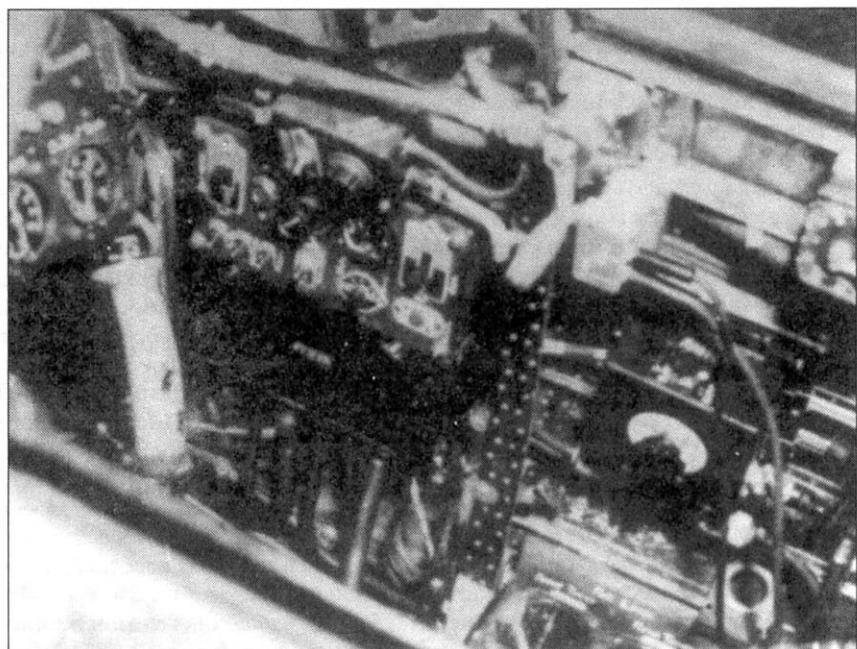
6 января 1945 года 24 истребителя атаковали в районе Еу союзническую танковую часть, а потом обстреляли аэродром Еу. На следую-

щий день «Хаябусы» из 64-го сентая сопровождали Ки-84 из 50-го сентая, которые должны были бомбить Акъяб. Перед целью группу перехватили 30 «Спитфайров», а командир 64-го сентая, майор Это обнаружил летающую лодку. Это со своим звеном атаковал лодку и сбил ее. Вскоре японцев атаковали 30 «Спитфайров». Англичане сбили три японских истребителя, пилоты погибли. Командир сбил одного «Спитфайра», но его машина получила серьезные повреждения, и майору пришлось совершать вынужденную посадку, едва он перевалил за линию фронта.

Тем временем, 50-й сентай, который с 1942 года сражался в Бирме совместно с 64-м сентаем, перебросили в Сайгон для защиты Индокитая. 64-й сентай остался единственной истребительной частью в Бирме. Противник господствовал в воздухе безраздельно, даже в районе аэродрома 64-го сентая в Мейктиле. 15 января двенадцать Ки-43 перехватили над Мейктилом двух «Москито». Старший сержант Китадзима и взводный Икеда сбили одного, а звено старшего сержанта Комукаи - другого. В тот же день 12 «Хаябус» завязали бой с истребителями P-47 «Тандерболт». Спустя некоторое время на помощь подоспели «Лайтнинги». В бою погиб капитан С. Озаки, а «Хаябуса» старшего сержанта Комукаи разбился о дерево. Пилот каким-то чудом остался жив. Вечером 64-й сентай перебазировался в Пиньмань.

11 февраля, одиннадцать Ки-43 из 64-го сентая патрулировали воздушное пространство над островом Рампии, откуда шла эвакуация японских войск. Позднее 13 «Хаябус» атаковали союзнические танковые части в районе Миньму. По ходу дела пилоты заявили два сбитых истребителя. В тот день погиб сержант Кацокура, сбитый командиром эскадрильи Дж. Лейси, командующим 17-м дивизионом RAF. 26 февраля 64-й сентай вел над Мейктилом бой с «Тандерболтами». Японцы заявили один сбитый истребитель и один сбитый вероятно. Потери японской стороны составили один самолет и одного пилота. 3 и 4 марта 5-й хикошидан держал в воздухе все способные летать самолеты: 17 Ки-43-III-Ко из 64-го сентая, 9 легких бомбардировщиков Ки-48 из 8-го сентая, четыре средних бомбардировщика Ки-21 из 58-го сентая и три разведывательных Ки-46 из 81-го сентая. Японцы бомбили союзнические части в Бирме.

Вскоре командование 5-го хикошидана запретило истребителям



Три снимка правого борта кабины Ки-43-І. На нижнем снимке видны детали кресла пилота.

ввязываться в воздушные бои. Этот приказ был вынужденным шагом в виду подавляющего численного превосходства противника и тяжелого положения тыловых служб снабжения. 64-й сентай перебазировался из Мингаладона в Маубин. Почти каждый день пилоты смотрели в небо, в котором постоянно присутствовали союзнические самолеты. Над Пакко-ку нескольким Ки-43 удалось сбить легкий самолет «Остер». Ночью 25 марта семь Ки-43 из 64-го сентая, три Ки-21 из 58-го сентая, четыре Ки-48 из 8-го сентая и один разведывательный Ки-46 нанесли удар по порту и аэродрому Акьяб. Вернувшись на базу пилоты доложили об уничтожении 20 самолетов и потоплении четырех кораблей. На рассвете следующего дня три «Хаябусы», вылетевшие из Маубина, оказались перехваченными пятьюдесятью P-51. Все три японских пилота погибли в неравном бою. 29 марта капитан Т. Йонекура патрулировал во главе отряда «Хаябус» из 64-го сентая железнодорожную ветку в районе границы Бирмы и Сиама. Японцы перехватили группу из шести бомбардировщиков B-24 и заявили три сбитых бомбардировщика, потеряв одного пилота и один самолет.

2 апреля «Хаябусы» из 64-го сентая атаковали союзнические танки в районе Яаметина. 20 числа того же месяца японцы снова совершили налет на танковую часть, а после налета сбили одиночный «Спитфайр». Это был последний самолет, сбитый пилотами 64-го сентая в Бирме. На следующий день часть перебросили в Так в Сиаме. Наземный персонал эвакуировали частью по воздуху, частью по земле. 21 и 24 апреля 64-й сентай атаковал наземные цели. Во второй день боев в районе Пиньмань и Таунгоу погибли капитан Йонекура и еще один японский летчик. В последний раз сменился командир сентая. Майор Это вернулся в Японию, а командование 64-м сентаем принял майор Хидео Миябе, который прежде командовал летной частью сентая. 29 апреля 64-й сентай совершил несколько боевых вылетов, сбрасывая грузы отрезанным в горах в районе Бирмы и Сиама японским частям.

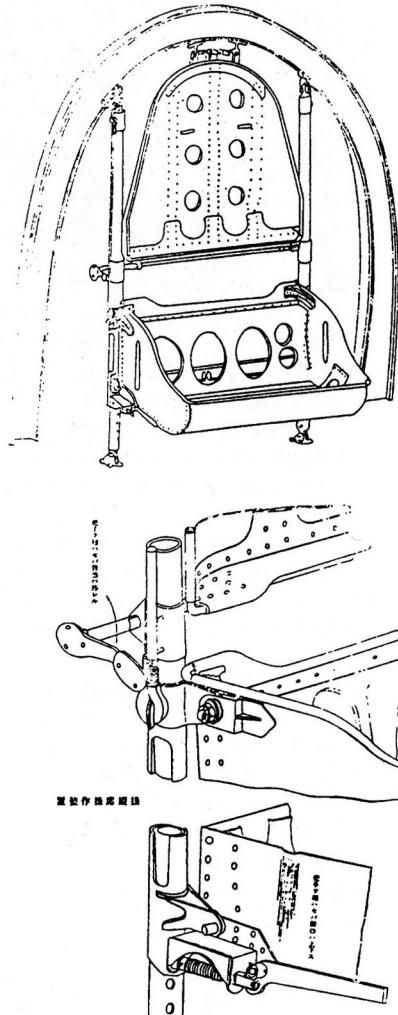
В мае 64-й сентай одержал свою последнюю победу. Севернее Мейтилы был сбит один P-47. В конце мая часть перебросили в Каракорум в Камбодже. 10 июня майор Хидео Миябе и старший сержант Косuke Цубоне, которые служили в сентая с 1942 года, получили орден Букосё - только что введенную награду для

отличившихся солдат. В конце июня все японские авиа части получили приказ перебазироваться в Японию. Исключение составили 64-й и 81-й сентай. 11 июля «Хаябусы» 64-го сентая патрулировали район над Южно-Китайским морем. Один Ки-43 был сбит пролетавшими «Мустангами».

Командир части узнал, что в районе Фукета на западном побережье Малайи появилось несколько английских авианосцев. В начале августа 64-й сентай перебазировался из Компх-Трах в Сунгей-Патани. Однако после налета нескольких камикадзе англичане покинули район, и сентай вернулся на прежнюю базу. 15 августа 64-й сентай получил известие о прекращении военных действий. 24 августа в воздухе в последний раз поднялись 18 способных летать «Хаябус». В их кабинах сидели летчики в парадной униформе. В мае 1946 года 381 бывших военнослужащих 64-го сентая вернулись в Японию. Так закончилась славная боевая история этой части. С 8 декабря 1941 года по 15 августа 1945 года 64-й сентай заявил 317 сбитых самолетов противника, 15 самолетов сбитых вероятно и 15 коллективных побед с самолетами из других частей. В сентая служило по меньшей мере семь асов.

#### Новая Гвинея, Гуадалканал, Северная Австралия (декабрь 1942 - июль 1944)

В ноябре 1942 года в Рабаул прибыл 6-й хикошидан. В составе соединения имелся 12-й хикодан, объединявший 1-й и 11-й сентай, оснащенные истребителями Ки-43-И-Хей Тип 1 «Хаябуса». Кроме того, в состав 6-го хикошидана входили 45-й и 208-й сентай легких бомбардировщиков Ки-48, а также 76-й докурицу чутай разведывательных самолетов Ки-46. Задачей 6-го хикошидана была поддержка 17-й и 18-й армий, сражавшихся в Новой Гвинее и в районе островов Соломона. 8 декабря



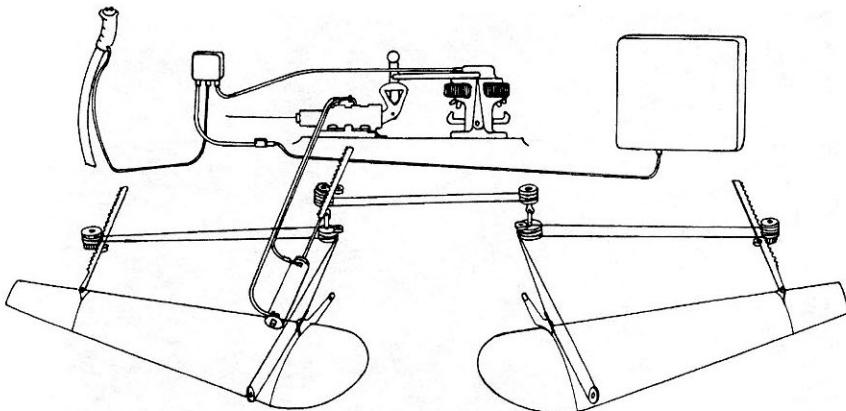
*Кресло пилота и система его регулировки.*

отряд американских бомбардировщиков B-17 из 19-й бомбардировочной группы под командованием майора Маккаллара атаковал японский морской конвой. Американцы сбросили на корабли конвоя 160 227-кг бомб, добившись трех прямых попаданий. Серьезные повреждения получили три японских эсминца. Больше всего досталось эсминцу «Казегумо», на котором насчитали 30 убитых. В обороне конвоя с воздуха участвова-

**Таблица 1.**

#### Лучшие пилоты 64-го сентая

Звание	Фамилия	Число побед	Примечания
Лейтенант	Гоичи Сумино	27	Все в составе 64-го сентая
Капитан	Ясухико Куроэ	20 2/3	+8 в других частях
Капитан	Сабуро Накамура	20	в воздухе и на земле
Унтер-офицер	Норио Синдо	13	
Капитан	Йохеи Хиноки	7+1	Всего 12 побед
Капитан	Кацуми Ахма	12	Еще 4+2 в Китае и Номонгане
Подполковник	Татео Като	14-18	10 в Китае
Сержант	Миёси Ватанабе	6 1/3	
Ст. сержант	Йосито Ясуда	5 1/3	
Лейтенант	Такеучи Сёго	2+16	в 64-м и 68-м сентаях
Майор	Тойки Это	2+8	в 64-м и 77-м сентаях



**Кинетическая схема боевых закрылок.**

ли 18 «Хаябус» из 11-го сентая, которые пытались атаковать бомбардировщики Маккаллара. Слабо вооруженные Ки-43-І не смогли сбить ни одного В-17, а лишь попортили американцам обшивку. Так, на самолете самого Маккаллара насчитали 109 пробоин, подобным образом изрешечены были и три других В-17. Для пилотов 11-го сентая этим боем началась длительная полоса боев над Новой Гвинеей. Главные силы части - 43 пилота и 43 Ки-43-І - пролетели маршрутом Трук-Вунаканау 18 декабря, сопровождая по пути девять G4M1, летевших в Тобера, чтобы пополнить парк потрепанного в боях 705-го кокутая. Всего 11-й сентай насчитывал 61 «Хаябусу» и 61 пилота.

В полдень 26 декабря 1942 года над Буном появились 15 «Хаябус» из 11-го сентая. Вел отряд капитан Мирабаяси. Японцы обстреляли взлетную полосу аэродрома Дободуру, в районе которого кружили «Уорхуоки» 49-й истребительной группы. Общий бой распался на ряд поединков. Американцы заявили семь побед, потеряв два Р-40, оба пилота выпрыгнули с парашютом над своей территорией. Японцы заявили шесть сбитых американских самолетов, в том числе двух «Гудзонов» из Транспортного отряда особого назначения RAAF, pilotirovannых флагманом лейтенантом Ландри и командиром эскадрильи Хемсуртом. Первый «Гудзон» был обстрелян в момент взлета в Дободуру. Машина получила лишь незначительные повреждения благодаря умелым действиям пилота и без труда долетела до Порт-Морсби. Шедший следом Хемсурт был вынужден приводнить свой горящий «Гудзон», несмотря на то, что самолет был полон раненых. Тем не менее, всех удалось спасти экипажу австралийского катера РТ.

Утром 27 декабря патруль из 12 Р-38G из 39-го истребительного дивизиона 35-й истребительной групп-

пы пролетал над Дободуру на высоте 6400 метров. Вел отряд капитан Томас Дж. Линч. В этот момент раздался сигнал о помощи, поданный «Уорхуоками» 49-й истребительной группы. Начался довольно суматошный бой с 31 «Хаябусой» из 11-го сентая и примерно тем же числом истребителей «Зеро» из 582-го кокутая. Японские истребители сопровождали 12 пикирующих бомбардировщиков Аичи D3A «Вэл» (также и 582-го кокутая) в налете на Бун. С первого же боевого захода Линч едва не отстрелил хвост первому «Оскару», а вскоре поджег и второй. Пилот бесхвостой «Хаябусы», сержант Курихара дотянул до Новой Британии, где разбил свою машину во время приземления. Самого Курихару выловили спасатели. Всего пилоты Р-38 заявили 11 сбитых самолетов, в том числе два записал на свой счет будущий лучший ас USAAF Ричард И. Бонг. Лишь один «Лайтнинг» лейтенанта Спаркса получил незначительные повреждения двигателя. Летчики 11-го сентая заявили семь сбитых машины. В действительности 582-й кокутай потерял один «Зеро» и одного пилота (другой А6М разбился во время вынужденного приводнения в районе Рабаула), одного «Вэла», другой бомбардировщик вернулся на базу с сильными повреждениями. 11-й сентай потерял два «Хаябусы» и одного пилота - унтер-офицера Тадаси Йоситаке.

5 января 1943 года в 10:00 три В-17Е из 65-го бомбардировочного дивизиона 43-й бомбардировочной группы нанесли бомбовый удар по площади аэродрома Лакуан. Одновременно самолеты провели авиаразведку Порт-Симпсона, обнаружив 56 кораблей и судов противника. На перехват в воздух поднялись 15 «Хаябус» из 11-го сентая, однако бомбардировщики уже ушли. За несколько минут до полудня порт атаковали 12 В-17 (43-я бомбардировочная группа)

и В-24 (90-я бомбардировочная группа). Американцы наткнулись на огонь изготовленных к бою и пристрелявшихся зенитных батарей. Тем не менее, американцы прицельно сбросили бомбы, добившись пяти прямых попадий. Вскоре над портом появились все те же 15 «Хаябус» из 11-го сентая, которые сбили два В-17, в том числе машину, на борту которой находился командующий бомбардировочной авиации в Новой Гвинее, генерал Уокер. В опубликованной на японском языке книге И. Хаты и Й. Изавы «Рикугун Сентоки Тай» (Рикугун Сентоки Тай (яп.) - Истребительные группы армейской авиации Японии.), авторы сообщают, что Уокер выпрыгнул с парашютом и попал в плен. В действительности удалось спастись лишь шестерым летчикам второго В-17, а из экипажа Уокера не уцелел никто. Успешный бой поднял боевой дух пилотов 11-го сентая, которые прежде сомневались в мощности огня своих машин.

На следующий день 11-й сентай перебазировался в Лаз. На протяжении пяти дней сентай перехватил шесть союзнических отрядов бомбардировщиков общей численностью 160 бомбардировщиков и истребителей. Были распознаны машины В-17, В-24, Р-38 и А-20. Летчики 11-го сентая заявили 15 побед и 13 побед вероятных. Потери сентая: семь погибших пилотов, трое раненых, десять «Хаябус», уничтоженных на земле, и шесть в воздухе, в атаках на «Либерейторы» 90-й бомбардировочной группы. Причиной столь высоких потерь стало то, что противниками японцев были бомбардировщики типа В-24D, у которых вместо остекленных носов находились панели и башенка типа «Сперри». 10 января 41 Ки-43-І из 11-го сентая вернулись в Рабаул.

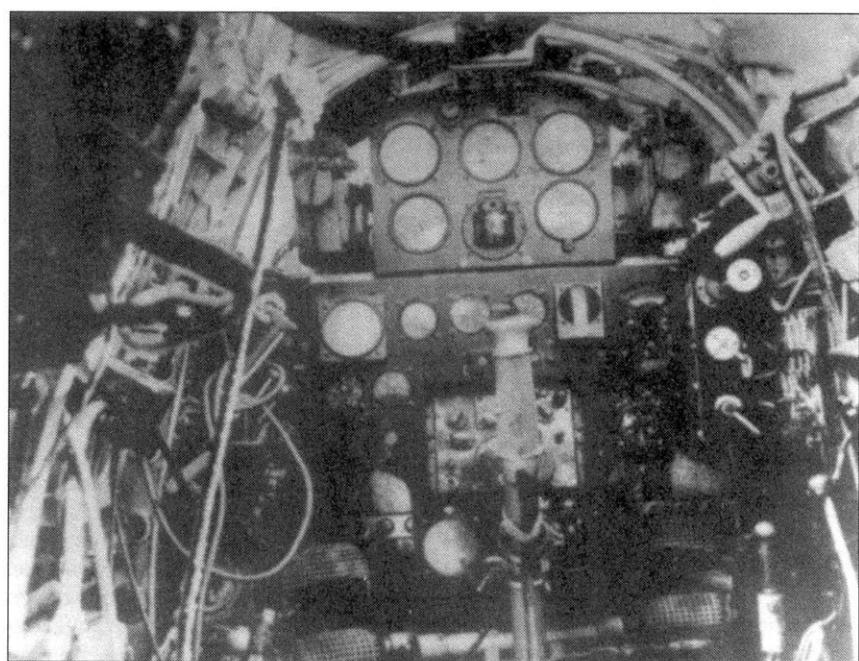
27 января девять легких бомбардировщиков Ки-48 из 45-го сентая, в сопровождении 74 «Хаябус» (36 из 11-го сентая, 33 из 1-го сентая и 5 из штаба 12-го хикодана) вылетели в 9:00 из Буна и Шортленда в сторону Гуадалканала. Впереди летели два разведывательных Ки-46 из 76-го докурицу чутай. Над Лунгой «Хаябусы» завязали бой с двенадцатью F4F «Уайлдкэтами», шестью Р-38 «Лайтнинг» и десятью Р-40. Воздушный бой продолжался на протяжении всей дороги домой, вплоть до островов Рассела. Американцы потеряли в бою два Р-38 и два Р-40, еще два Р-40 получили повреждения. Одному «Уайлдкэт» пришлось приводниться из-за нехватки топлива. 12-й хикодан

потерял шесть «Хаябус». Пока истребители вели бой, девять Ки-48 сбросили бомбы на Матаникуау, не достигнув ощутимого результата.

В мае 1943 года на аэродром Бут в Новой Гвинея прибыл 24-й сентай, оснащенный истребителями Ки-43-II-Ко. Почти сразу часть вступила в схватку с P-38 «Лайтнинг». Одним из лучших пилотов 24-го сентая стал унтер-офицер Кацуаки Кира. 24 мая в ходе захода на посадку на аэродром Маданг Кира заметил, что база подверглась налету. Он тут же прибавил газу и начал набирать высоту. Набрав высоту, Кира заметил отряд B-24, уходивший от аэродрома. Он несколько раз атаковал бомбардировщики противника, повредив два из них. 3 августа унтер-офицер Кира сбил над Мадангом B-17, а несколькими днями позже вступил над Лаэ в поединок с «Лайтнингом». Кире удалось сбить противника, но и его «Хаябуса» получила серьезные повреждения, так что пришлось сажать самолет на брюхо. Унтер-офицер Кацуаки Кира закончил войну с 21 победой на счету (девять над Номонганом, семь над Новой Гвинеей, пять над Филиппинами и три при обороне Японии).

20 июня 1943 года японская армейская авиация нанесла удар по Дарвину. 18 бомбардировщиков 61-го сентая и девять 75-го сентая сопровождались в налете 22 Ки-43-II из 59-го сентая майора Такео Фукуды, действовавшего в районе Тимора. Над целью разгорелся воздушный бой между истребителями сопровождения и 46 «Спитфайрами» Mk VC Тгор из 1-го истребительного крыла RAAF. Японские пилоты заявили 15 сбитых самолетов, потеряв один истребитель и один бомбардировщик, а австралийцы заявили девять сбитых бомбардировщиков и пять истребителей. Капитан Хиродзи Онозаки одержал две победы.

В июле 59-й сентай перебросили на Новую Гвинею, где части японской армии сражались не только с союзниками, но и с ужасными условиями тропиков. Вскоре после прибытия часть начала действовать с базы в Буте на восточном побережье Новой Гвинеи. 15 августа 36 Ки-43 из 59-го и 24-го сентаев сопровождали семь Ки-21 «Сэлли», бомбивших аэродром Цили-Цили, расположенный в 80 км западнее Лаэ (это была передовая взлетная полоса для союзнических истребителей). Японский отряд появился над аэродромом в тот момент, когда на полосу садились союзнические транспортные самолеты. Капитан Сигео Нанго сбил один



*Кабина Ки-43-II заметно отличалась от кабины Ки-43-I. Видна приборная доска нового дизайна. Слева виден замок 12,7-мм пулемета. Справа виднеется замок более короткого пулемета калибра 7,7 мм.*

заходящий на посадку С-47. Американцы быстро вступили в бой. Истребители P-39N из 40-го и 41-го истребительных дивизионов 35-й истребительной группы перехватили японцев, когда те уходили в Бут. Произошел бой, в котором американцы сбили три «Хаябусы» и шесть бомбардировщиков, потеряв четыре P-39N и одного пилота. На следующий день «Хаябусы» 59-го сентая снова появились над Цили-Цили, но на этот раз японцев ждали. P-38Н из 431-го истребительного дивизиона 475-й истребительной группы и P-47D из 3340-го истребительного дивизиона 348-й истребительной группы перехватили 33 приближающихся Ки-43-II-Ко и три Ки-21. Хотя американские пилоты заявили двенадцать сбитых истребителей и два двухмоторных бомбардировщика, японцы потеряли только три Ки-43. Со своей стороны японцы заявили 19 сбитых самолетов, но американцы в действительности не понесли потерь.

17 августа 1943 года союзники провели один из самых успешных за всю войну налетов на японские аэродромы. Удары подверглись аэродромы Вевак и Бут в Новой Гвинея. Операцию начала 5-я воздушная армия. Около 100 японских самолетов были уничтожены на земле, в том числе все истребители Кавасаки Ки-61-I Тип 3 «Хьян» из 78-го сентая. Единственной частью, сохранившей Ки-61-I, остался 68-й сентай. Японцы ответили быстро. Всего через несколько дней после налета на аэро-

дромы Вевак передислоцировалась японская 4-я воздушная армия.

Утром 18 августа там дислоцировались подразделения четырех сентаев, оснащенных «Оскарами», а также шесть Ки-61-I из 68-го сентая. В результате налета союзников практически перестала существовать сеть постов раннего оповещения. В 7:00 с базы в Дободуру вылетело 48 истребителей P-38Н из 475-й истребительной группы, которые должны были сопровождать более пятидесяти бомбардировщиков B-25 и меньший по численности отряд B-24, шедший на большой высоте. В то утро воздушное пространство патрулировали несколько «Хаябус» из 24-го сентая. Их пилоты заметили в районе залива Ганса около 40 самолетов противника, летящих на север. Была поднята тревога. Японцы подняли в воздух все способные летать истребители: семь «Хаябус» из 24-го сентая, пять «Хьян» из 68-го сентая, два Ки-45 «Торю» из 13-го сентая в Бораме и девять «Хаябус» из 59-го сентая в Буте. Сбросившие бомбы с большой высоты B-24 добились неплохих результатов, хотя бомбардировка мешала сильная облачность, закрывавшая землю. «Лайтнинги» смогли прикрыть «Либерейторы» от японских истребителей. А вот шедшим ниже B-25 пришлось тяжелее. Эта группа несла удар по аэродрому, на котором находилось порядка 60 самолетов противника. По японским донесениям после налета боеготовность сохранило только 28 машин.

Нанба Сигеки, командир 59-го сентая, повел в атаку на «Митчеллов» пять других «Хаябус», когда заметил более десятка P-38, шедших выше. 431-й истребительный дивизиона прикрывал B-25 на высоте около 1400 метров. Американцы перехватили японцев. Сигеки оказался в сложном положении, но продолжал бой, пока не заметил, что у него на хвосте висят несколько «Лайтнингов». Он попытался уйти, но выяснилось, что на вертикальном маневре американские истребители не уступают японским. Первый «Лайтнинг» приблизился и открыл огонь. Прошибший «Хаябуса» свалился в пике, но пилот сумел выпрямить самолет и разбил машину лишь, когда совершил вынужденную посадку на аэродроме Западный Бут. Вероятно Сигеки так активно маневрировал, что четверо американских пилотов заявили, что сбили его самолет. В бою погибли два других пилота 59-го сентая.

Майор Альберт Шинц вел 431-й дивизион. Когда B-25 атаковали аэродром, Шинц увидел атакующие японские истребители. Он тут же отключил и сбросил подвесные топливные баки и вступил в бой. Майор быстро сбил ведущего «Оскара», а два других японца пролетели мимо на большой скорости. Шинц развернулся и сел на хвост следующему «Оскару». Американец уже поймал противника в перекрестье прицела, но японец начал вилять и уходить в тучи. Однако это не помешало Шинцу срезать его прицельной очередью из 20-мм пушки и четырех 12,7-мм пулеметов. Японский истребитель упал в море, рядом со взлетной полосой Дагуа. Дальше Шинц отогнал от хвоста одного из B-25 очередного «Хаябусу». Тем временем бомбардировщики закончили работу и легли на обратный курс.

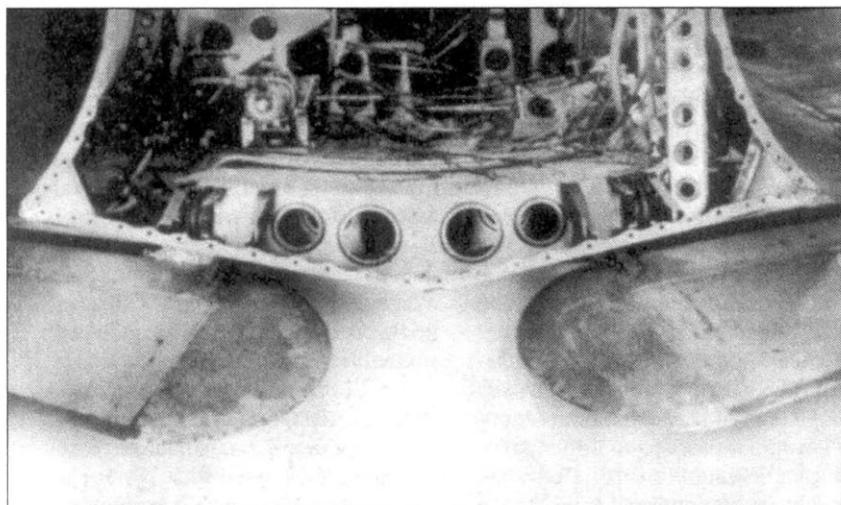
Пока Шинц вел бой, капитан Верл Джетт также атаковал «Оскары». Джетт и его ведомый лейтенант Боб Пеппи Клейн оказались в самой гуще сражения. В первой атаке Джетт отстрелил крыло одному «Оскару», а во второй поджег второго японца. Клейн следовал за своим командиром и срезал третий «Оскар», попавший было сесть на хвост Джетту. Лейтенант Эд Чарнецки, который вел вторую пару звена Джетта, также атаковал японские истребители. Чарнецки обстрелял один «Оскар» и увидел, как очередь прошила крыло самолета. Затем он атаковал второго японца и стрелял в него до тех пор, пока из самолета не повалил черный дым. Третий «Оскар» подставил и получил заряд свинца в правое крыло, которое разлетелось на куски. Чарнецкий атаковал четвертого японца, но тут у него заклинило пушку и пулеметы и ему пришлось возвращаться на базу.

Лейтенант Лоузл Латтон вел звено «Блю». Он включился в бой уже после того, как Джетт и Чарнецки провели первые атаки. Он обстрелял одного «Оскара», но японцу удалось оторваться. Тогда Латтон снова направился в гущу боя. Самолетов его звена не было видно, и Латтон присоединился к паре P-38, пилотируемых лейтенантом Томом Макгиром и лейтенантом Фрэнком Лентом. Макгир и Лент также потеряли в суматохе боя вторую пару из их звена. Один из «Оскаров» попытался сесть на хвост Ленту. Лент передал в эфир просьбу о помощи, а сам заложил вираж вправо, уходя от японца. Очевидно, Латтон и Макгир атаковали один и тот же «Оскар», который взорвался в воздухе. Вскоре после этого Латтон отстрелил часть фонаря и хвост другому «Оскару», который

пытался атаковать самолет Макгира. Оба - Латтон и Макгир - преследовали «Оскара» почти до поверхности воды. Лент прошел совсем рядом, когда японец ударился о воду.

Бой достиг своего апогея. Лент увидел три падающих одномоторных истребителя: один горел, два густо дымили. Облака рассеялись. Одиночный «Тони» из 68-го сентая атаковал улетающий B-25 «Митчелл» из 405-го бомбардировочного дивизиона. Макгир перехватил «Хьян» и пустил в него две или три короткие очереди, после которых японец задымил. Бортстрелки B-25 и Лент видели, как «Тони» вскоре разбился. Макгир и Лент сопровождали бомбардировщики до Бена-Бена, а потом пополнили топливо в Мэрилиниане и вернулись в Дободур. Из вылета не вернулся только один P-38 из 431-го дивизиона, который пилотировал лейтенант Ральф Шмидт. В последний раз Шмидта видели, когда он отделился от своего звена в ходе боя. Капитан Билл Уолдмен доложил о сбитом в районе аэродрома Бат «Оскаре». Это была первая победа 432-го дивизиона. Потери дивизиона были минимальны - один P-38 приземлился на аэродроме с неровно работающим двигателем. Японские источники противоречат американским, ограничивая свои потери двумя сбитыми «Хаябусами» из 59-го сентая (пилоты погибли) и одним поврежденным. Несомненно, что Макгир достал своего «Тони», но японцы сообщают, что 68-й сентай потерял лишь одну машину, которая разбилась в ходе вынужденной посадки. За август 59-й сентай потерял несколько пилотов-ветеранов, в том числе двух командиров чутаев. Ки-43-II-Ко не могли вести бой на равных с новейшими модификациями истребителей P-38 и P-47. Вскоре боевой дух японских пилотов упал до нуля. Нехватка запчастей и тропические болезни усугубляли ситуацию еще больше.

В конце 1943 года на фронте в Новой Гвинее японцы перешли к обороне. Действия 4-го воздушного флота ограничились ночными налетами, которые давали очень скромные результаты. В 7:30 утра 11 октября 1943 года четыре P-47D-2 «Тандерболт» из 348-й истребительной группы вылетели для охоты на японские истребители в районе аэродрома Вевак. За штурвалами истребителей сидели полковник Нил Кирби, капитан Джон Мур, майор Реймонд Галлахер и капитан Уильям Данхем. «Тандерболты» поднялись на высоту 8500



*Фюзеляж в месте технологического членения. На снимке открывается вид сзади на переднюю часть фюзеляжа. Видны выпущенные боевые закрылки.*

метров, откуда пилоты осматривали воздушное пространство. На расстоянии около 80 км от Вевака американцев обнаружил японский радар. В Веваке прозвучал сигнал тревоги. В это время на базе находился командующий 14-м хикоданом, полковник Тамия Тераниси. Тераниси решил лично поучаствовать в перехвате противника и приказал поднять в воздух истребители 13-го (Ки-43) и 68-го (Ки-61-1) сентаев. Сам Тераниси сел за штурвал одного из «Хаябус» и повел на перехват четырех «Тандерболтов» отряд из 20-25 истребителей.

В 11:15 командир 348-й истребительной группы, полковник Нил Кирби заметил летевшего на высоте 6100 метров «Оскара», ошибочно идентифицировав его как «Зеро». Это была классическая ситуация, к которой он готовил своих пилотов. Кирби вошел в пике и атаковал японца. Сократив дистанцию до 270 метров, Кирби открыл огонь и первой же очередь поразил вражеский истребитель. Японец не сразу сообразил, что атакован, поэтому Кирби изрешетил противника. «Оскар» загорелся, перевернулся и упал в море. Кирби снова пошел вверх и продолжил полет на высоте 7900 метров. Начало было хорошим, и американцы намеревались продолжить в том же духе. Джон Мур заметил летящую на высоте 4600 группу японских истребителей. Он идентифицировал машины как «Оскар», «Тони» и «Зеро». Три «Тандерболта» атаковали противника в пике, развив скорость почти 700 км/ч. Кирби снова приблизился к ведущему «Оскару» на расстояние 270 метров и открыл огонь. «Хаябуса» (сам Кирби посчитал, что это был «Зеро») загорелся и упал в море. Кирби развернулся вправо и атаковал второй самолет противника. Второй японец взорвался в воздухе. Третью свою жертву Кирби идентифицировал как «Хемп». Бой развязался стремительно, и Кирби некогда было глядеть в справочник.

Летевший третьим Джон Мур хорошо видел первые мгновения боя. Один из «Оскаров» еще падал в море, когда полковника атаковал «Тони». Мур заметил, что Данхем закладывает вираж, чтобы прикрыть командира, и «Тони», объятый пламенем, рухнул в море. Прикрытый сзади Кирби смело атаковал следующего «Оскара», повернув свой «Тандерболт» влево. Сблизился с японским истребителем на 450 метров и открыл огонь, сразу добившись попадания. Прежде чем потешить противника из виду, Кирби заметил, что японец загорелся.

В это самое время Билл Данхем, который поразил «Тони» двумя очередями в район кабин и в левое крыло, заметил, что Кирби сбил два следующих «Оскара». Кружка в районе боя в течение пяти минут, Данхем насчитал на воде семь упавших самолетов. Выйдя из очередного боевого захода, Мур глянул на приборную доску и увидел, что у него кончается топливо. Мур связался с Галахером и тот тоже пожаловался на нехватку бензина. Они оба решили возвращаться на базу. Мур набрал высоту 4900 метров и лег на курс 140 градусов, двигаясь вдоль берега в сторону своего аэродрома. Пролетев около 30 километров, Мур заметил в 1200 метрах ниже одиничный Р-47, ведущий бой с шестью «Тони». Поняв, что это командирский самолет, Мур поспешил на помощь. Тем временем Кирби успел сбить один Ки-61. Мур выбрал звено из трех «Тони» и сконцентрировал огонь на заднем самолете. Он заложил поправку 35 градусов и нажал гашетку. «Тони» задымил. Следующей очередью Мур поджег истребитель, который свалился на левое крыло и ушел в неуправляемый штопор. Два других японских истребителя атаковали американца.

Мур, уходя из-под удара, перешел в пике. Оглянувшись назад, он увидел, что оба «Тони» - далеко позади, но продолжают лететь за его «Тандерболтом». Тем временем Кирби заметил Мура и в свою очередь пришел на помощь. Он спикировал за вторым «Тони» и, приблизившись к нему на расстояние 640 метров, открыл огонь. Трасса прошла через «Тони», о чем дополнительно свидетельствовали отлетающие куски обшивки. Кирби пролетел мимо поврежденного самолета. Времени оглядываться у Кирби не было, но Мур заметил, что самолет вскоре взорвался и упал в море. Кирби атаковал третий «Тони», но не сумел правильно взять поправку и японец ушел. Все четыре Р-47 вернулись в Порт-Морси. Одержав шесть побед в одном боевом вылете (четыре «Оскара» и два «Тони»), полковник Кирби установил новый рекорд среди американских пилотов на Тихом океане. Когда генерал Джордж Кенни узнал об успехах полковника Кирби, он тут же представил пилота к Почетной медали Конгресса. Кирби получил награду 6 января 1944 года. После войны японские историки разобрали бой в районе Вевака, имевший место 11 октября 1943 года, и пришли к выводу, что в одном из сбитых Кирби «Оскаров» находился подполковник Тамия Тераниси, командир 14-го хикодана.

9 ноября 1943 годаunter-офицер Казуо Симизу из 59-го сента я атаковал в одиночку в районе Алексисхафена шесть истребителей Р-40N «Уорхук» из 35-го истребительного дивизиона 8-й истребительной группы и заявил одну победу.

23 января 1944 года шестнадцать Р-38Н из 432-го дивизиона 475-й истребительной группы под командованием полковника Чарльза Макдоналда вылетели в 8:40 с целью сопроводить в Вевак отряд бомбардировщиков В-24. Через несколько минут после вылета Макдональд потерял подвесной топливный бак и был вынужден вернуться. Вскоре на базу вернулись еще четыре Р-38, оставив капитана Джона Лойзела с одиннадцатью «Лайтнингами». 432-й дивизион встретился с «Либерейторами» над Гусапом в 10:05. Спустя час американский авиаотряд вышел к цели. Истребители летели на 600 метров выше и чуть левее бомбардировщиков. Лойзел заметил несколько японских самолетов, летевших рядом с аэродромом. В это же момент капитан увидел, что несколько японцев атаковало первые В-24. Лойзел сбросил подвесные баки и устремился на перехват противника. Эрри Даул, ведомый Лойзела, видел, как «Уорхуки» 49-й истребительной группы завязали бой с японскими истребителями.

Лойзел и Даул летели на высоте около 3600 метров. Лойзел преследовал уходящего «Оскара», а Даул следовал за командиром. Наконец Лойзел настиг японца, который на высоте 300 метров летел на восток от мыса Моэм. Лойзел пустил долгую очередь из пушки и пулеметов, японский истребитель загорелся и упал в районе плантации Бранди. Четыре Р-38 летели ниже, а на хвосте одного «Лайтнинга» висели японские истребители. Лойзел и Даул поспешили на помощь. Однако они опоздали. «Лайтнинг» пустил дым и упал в море. Лойзел заложил кругой вираж, чтобы отряхнуть «Хаябусы», успевшие пристроиться сзади. Один «Оскар» взмыл свечой на перехват Лойзелу. Даул предупредил командира об опасности и Лойзел повернулся вправо. Даул открыл огонь вслед японцу, пытаясь испугать противника, который упрямо цеплялся за хвост Лойзела.

Даул приблизился к «Хаябусе». Вскоре американцу удалось поразить противника и тот начал дымить, качнулся вниз и разбился о деревья. Японцы, потеряв еще одну машину, решили отступить, а оба Р-38 взяли курс на базу. Даул бросил взгляд в зер-

кало заднего вида и заметил «Тони» летевшего всего в 50 метрах от его хвоста. Лойзел повернул в сторону японца и спугнул его. Оба пилота прибыли в Гусап, где наполнили баки, а затем вернулись в Дободуру. Лойзел одержал свою восьмую победу и первую на посту командира 432-го дивизиона. Дал сбил свой третий самолет. Не все P-38 вернулись из налета на Вевак 23 января. Погиб один пилот из 80-го дивизиона, который таранил японский истребитель. В том же бою 433-й дивизион 475-й истребительной группы потерял два «Лайтнинга». В разных боях над Веваком 23 января 1944 года японцы потеряли шесть истребителей. В одном из двух, сбитых капитаном Лойзелом и лейтенантом Далом, «Оскаров» погиб командир 59-го сентая, капитан Сигео Нанго - ас с 15 подтвержденными победами. 29 апреля 1944 года Сигео Нанго был посмертно произведен в подполковники и награжден благодарностью в приказе. Он был одним из немногих асов японской армейской авиации, сумевшим одержать все свои победы над Новой Гвинеей.

В ноябре 1943 года в Бут поступила информация об удачном использовании бомб Та-дан против крупных отрядов союзнических бомбардировщиков. Было решено испытать новое оружие против масс B-24 и B-25, постоянно висящих в небе Новой Гвинеи. 14 февраля 1944 года унтер-офицер Симизубросил Та-дан на группу «Митчеллов» над Бутом и заметил, что взрывом бомбы было уничтожено три бомбардировщика. На следующий день он повторил атаку. На этот раз целью японского пилота стала группа P-47, и его жертвой стали два «Тандерболта». Но уцелевшие истребители перешли в контратаку и пристреленный «Хаябуса» унтер-офицера едва дотянул до аэродрома. За исключительные результаты, одержанные в течение 48 часов, унтер-офицер Симизу был награжден.

5 марта 1944 года три P-47D из 348-й истребительной группы, pilotированные полковником Нилом Кирби, капитаном Уильямом Данхемом и капитаном Сэмюэлом Блером, вылетели на охоту в район аэродрома Вевак. В районе аэродрома Дагуа трое американцев заметили три легких бомбардировщика Ки-48 «Лили» из 75-го сентая. По ошибке американцы приняли Ки-48 за G3M «Нелл». Все трое сбросили подвесные топливные баки и атаковали японцев. Вскоре капитан Данхем заметил, что

«Тандерболт» Кирби мечется то влево, то вправо, пытаясь уйти от «Оскара», севшего на хвост. Данхем поспешил на выручку командиру и меткой очередью срезал японца. Несколько других «Оскаров» атаковали капитана Блера, который ушел от них в тучи. Спустя несколько минут Блер показался из облаков, встретился с Данхемом, после чего оба пилота взяли обратный курс. Оба тщетно вызывали своего командира. Позднее выяснилось, что один из пилотов 77-го сентая сбил «Тандерболт» полковника Кирби, срезав его прицельной очередью с дистанции всего 90 метров. Так погиб полковник Нил Кирби, командир 348-й истребительной группы, ас, имевший на боевом счету 22 сбитых самолета противника.

Последним большим воздушным боем, который 348-я группа провела до передислокации в Сайдор, стал бой, имевший место 11 марта 1944 года. В тот день, ближе к полуночи 340-й дивизион проводил охоту в районе Вевака и заявил 14 сбитых японских истребителей: 12 «Оскаров», одного «Тони» и одного «Тодзё». Еще три машины по данным американцев были повреждены. В этом бою потери 340-го дивизиона составили лишь три поврежденных P-47. Лейтенант Лайл Доусетт вел вторую пару звена «Уайт» на высоте 6700 метров. В районе Вевака он заметил 15 японских истребителей, летевших на разных высотах: от уровня верхушек деревьев, до 7600 метров. Лейтенант Энди Лайл, ведомый Доусетта, заметил шесть «Оскаров» в пятнистом камуфляже, шедших 610 метрами ниже. Пилоты обоих P-47 сбросили подвесные баки и устремились в атаку.

На протяжении следующих пятнадцати минут 18 «Тандерболтов» из 340-го дивизиона вели битву с 30 или 35 «Оскарами», «Тони» и одним или несколькими новыми Ki-44 Тип 2 «Тодзё». Японские пилоты отчаянно маневрировали, закладывали виражи и полубочки, петли, пике, свечи и другие фигуры высшего пилотажа, стараясь маневренностью победить превосходящие их по всем статьям «Тандерболты». Доусетт и Лайл сбили по одному «Оскару». Затем они атаковали пару «Тони» и Лайл сбил одного из них. Лейтенант Том Барбер сбил еще одного «Оскара», который пытался атаковать Доусетта. Май Хнейшо, который вел вторую пару звена «Блю», также сбил «Оскара». Это был пятый сбитый им самолет. Хнейшо заметил пять «Хаябус», которые несли харак-

терные для 77-го сентая обозначения: стилизованные семерки на хвостах, напоминающие перья. Японские истребители шли с запада, разворачиваясь на север. Пара P-47 сбросила подвесные топливные баки и полетела на перехват. В первом же боевом заходе Хнейшо сел на хвост одному «Хаябусе». Он внес поправку и дал очередь. Пули прошли ниже цели. Хнейшо внес упреждение и второй очередью вывел из строя двигатель у японского истребителя. Лейтенант Уильям Картер, ведомый Хнейшо, видел, как «Оскар» упал в море в трех километрах от аэродрома Бут. Командир звена «Блю», лейтенант Ричард Флейшер атаковал эту же группу «Оскаров» и сбил два из них. Пилот одного из сбитых «Оскаров» покинул кабину, но его парашют не раскрылся. Другой «Оскар» упал в воду западнее острова Каириру. Флейшер заметил, как Майк Диковицкий сбил еще один «Оскар». Для Флейшера это была пятая победа, а для Диковицкого - третья.

Лейтенант Билл Беннетт заметил два самолета, которые сперва принял за «Тандерболты». Внезапно «P-47» атаковали машину командира 340-го дивизиона, майора Херви Карпентера. Когда один из истребителей начал вести прицельный огонь по P-47 Карпентера, Беннетт изменил свое мнение и решил, что перед ним «Тодзё». Беннетт открыл ответный огонь, чтобы японец отцепился от хвоста командирской машины. Карпентер обернулся и заметил, как «Тодзё» клюнул носом и упал в воду. Лейтенант Ллойд Зейдж уже сбил к тому времени одного «Оскара», когда заметил, что Карпентер атаковал и сбил другой японский самолет. Зейдж утверждал, что сбитый Карпентером самолет рухнул в джунгли, а Диковицкий своими глазами наблюдал, как очередная жертва Карпентера рухнула в море.

Японцам удалось сбить один «Тандерболт», срезав его очередью в упор после того, как Карпентер повредил машину из-за неточного прицела. В этом бою участвовал капитан Йосиро Кувабара из 77-го сентая, который заявил один сбитый P-47, вероятно это и был «Тандерболт», «подраненный» Карпентером. Капитан Кувабара, ас 77-го сентая с подтвержденными 12 победами, погиб в бою с другими P-47 спустя три дня после этого события. Машина Карпентера была повреждена, но он не догадывался об этом. На перехват Карпентера и еще одного P-47 летели два «Оскара» и один «Тони».

Японцы преследовали американцев до реки Сепик. Карпентер сумел посадить свою машину на брюхо в Сайдоре. Позднее он говорил, что японские пилоты действовали не только агрессивно, но и очень умело. Другие пилоты утверждали, что это вообще были лучшие из встречавшихся им противников. Это была одна из самых больших воздушных битв на Тихом океане. Один из сбитых капитаном Биллом Чейзом «Оскаров» разбился на небольшом островке, рядом с аэродромом Бут. Это был один из двух японских истребителей, упавших на сушу, а не в море. В этом бою еще два пилота 340-го дивизиона стали асами, а счет дивизиона поднялся до 48 побед.

3 апреля 1944 года американцы провели налет на базы японской армейской авиации в Новой Гвинее. Утром того дня в начале десятого часа в воздух поднялось пятьдесят пять истребителей P-38 из 475-й истребительной группы. Командир группы, полковник Чарльз Макдоналд вел звено «Кловер Ред» (Clover - англ. «клевер», позывной 432-го истребительного дивизиона 475-й истребительной группы.). Генри Кондон вел «Кловер Грин», капитан Джон Лойзел - «Кловер Блю», а Эллиот Саммер - «Кловер Уайт». 475-й дивизион прибыл в район цели в 11:35 вместе с отрядом бомбардировщиков B-25 и A-20. Когда капитан Джон Лойзел показался со своим звеном «Кловер Блю» на юго-восточном краю озера Сентани, он услышал, как экипажи A-20 сообщили по радио о появлении японских истребителей. P-38 летели на высоте 2500 метров. Пилоты звена во все глаза осматривали горизонт. Капитан Лойзел заметил одну группу японских истребителей, которая летела свободным строем на запад. Потом капитан посмотрел вниз и заметил еще одну группу «Оскаров». Уже будучи полковником, Лойзел позднее вспоминал:

«Я атаковал сверху группу из восьми истребителей противника, донся их сзади. Сблизившись на 250 метров с ведущей машиной, я открыл огонь. Дав короткую очередь, я переключился на ведомого «Оскара», левшего правее. Тем временем дистанция между нами сократилась до 50 метров. Я увидел попадания на фюзеляже и у оснований крыльев. «Оскар» резко повернулся влево и разбился».

На протяжении следующих нескольких минут звено «Кловер Блю» вступило в бой с превосходящими силами противника. Капитан Лойзел вел огонь короткими при-

цельными очередями, пока не сел на хвост одному из «Оскаров». Лойзел снова дал короткую очередь, японский самолет свалился в штопор, ударился в склон горы и взорвался. Вторая пара звена «Кловер Блю» также одержала несколько побед. Джо Форстер атаковал два «Оскара» и сбил обоих японцев в районе озера Сентани.

Перри Дал, который видел, как падали сбитые Форстером самолеты, заметил, как «Оскар» сел на хвост другому P-38. Это был «Лайнинг» лейтенанта Джона Темпла, из звена «Кловер Грин». Темпл сумел уйти от преследования, в вертикальном маневре спрятавшись в облака. Когда Темпл вынырнул из туч, он увидел, как Дал атакует его незадачливого преследователя. Потом Темпл сбил один «Оскар», упавший в озеро Сентани. Дал продырявил еще один «Оскар» так серьезно, что тот разбился, совершая вынужденную посадку на аэродроме Сетани. Форстер вел поединок с другим «Оскаром». Он провел несколько лобовых атак и изрешетил противника. Японец попытался уйти, спикировав в сторону гор, но Форстер нагнал его и сбил.

Звено «Кловер Грин» оторвалось от основных сил дивизиона. Машины сбросили подвесные баки и атаковали группу из шести «Оскаров», шедших с севера на высоте около 600 метров. Лейтенант Генри Кондон видел, как Джон Лойзел сбил своего первого «Оскара». Потом лейтенант оглянулся и увидел, что рядом с ним летит только его ведомый, лейтенант Лоренс Ле Барон. На южном берегу озера Сентани Кондон заметил «Оскара», которого на высоте около 150 метров зажали сразу шесть P-38. Японец ловко маневрировал на скорости всего 240 км/ч, так, что американцы постоянно пролетали мимо, не успевая его сбить. Кондон спокойно закрыл дроссель и сел японцу на хвост. Едва лейтенант открыл огонь, как «Оскар» повернулся вправо, позволив преследователю легко взять поправку на упреждение. И Кондон и Ле Барон видели множественные попадания в районе кабины и на крыльях «Оскара», после чего тот пустил светлый дымок и упал в джунгли.

Эллиот Саммер вел звено «Кловер Уайт». Он заметил «Оскара», атакующего A-20, и перехватил его. Под огнем зенитной артиллерии Саммер приблизился к японскому истребителю и сбил его.

Звено «Кловер Ред» полковника Чарльза Макдоналда заметило шесть «Оскаров», приближающихся к отряду A-20 вдоль юго-восточного

берега озера. Полковник приказал сбросить подвесные баки и атаковать противника, чтобы сорвать его атаку. Один «Оскар» задержался и был сбит Эллиотом Саммером. Джек Хеннан следовал за Макдоналдом, пока тот атаковал «Оскара». Японец прервал атаку на бомбардировщики и попытался уйти. Оба P-38 последовали за ним. Хеннан открыл по японцу огонь. Тот резко вильнул, едва не зацепил Хеннана, после чего рухнул вниз, объятым пламенем.

Один опоздавший к началу боя P-38 догнал 432-й дивизион в районе Аннеберга. Это был самолет капитана Ричарда И. Бонга, лучшего американского аса, имевшего на боевом счету 24 самолета противника, сбитых над Тихим океаном. Бонг имел право выбирать часть, с какой будет совершать очередной вылет. Во время боя над озером Сентани Бонг многократно атаковал одного верткого «Оскара», прежде чем вызвал пожар на японском самолете. «Хаябуса» взорвался на склоне горы в 45 метрах у западного берега озера. Джо Форстер видел 25 победу Бонга. Вместе с этим «Оскаром» 432-й дивизион сбил во время вылета двенадцать японских истребителей. 431-й дивизион сбил только один «Оскар», а 433-й - два. Всего в тот день 475-я истребительная группа сбила пятнадцать «Оскаров», потеряв одного пилота из 432-го дивизиона, который был сбит парой истребителей Ki-61.

Весной 1944 года японская армейская авиация понесла на Новой Гвинее тяжелейшие потери. Большинство самолетов было уничтожено на земле. 77-й сентай прекратил свое существование как боевая единица и 20 августа 1944 года был расформирован решением Верховного командования ВВС Японии вместе с 248-м, 68-й и 78-м сентаями. Другие истребительные сентай, потеряв все Ki-43, едва смогли уйти с острова, эвакуировав передевший летный и технический состав.

#### Филиппины, 1945 год

Майора Томаса Макгира, оперативного офицера 475-й истребительной группы, больше всего угнетала мысль о том, что он так на всегда и останется лишь вторым по результативности пилотом ВВС США. Японских самолетов в воздухе не встречалось, поэтому оснований для опасения у майора было предостаточно. Каждую минуту майор ждал, что его отзовут в Штаты. А не хватало ему всего лишь трех побед,

чтобы обойти своего заклятого соперника, майора Бонга. Утром 7 января 1945 года в 6:20 утра с аэродрома Дулаг на острове Лейте вылетели четыре P-38 из 431-го истребительного дивизиона 475-й истребительной группы. Летчики должны были выполнить задание «1-668» - очистить небо от японских самолетов в районе аэродрома Фабрика на острове Негрос. Майор Том Макгир летел на P-38, на котором обычно летали Фрэн Чемплин, отправленный на отдых в Штаты, и лейтенант Хэл Грей. Это был P-38L-1 с тактическим номером «112» и серийным номером «44-24845». Капитан Эд Уивер летел на машине Тома Оксфорда («122»). Майор Джек Риттмейер вел вторую пару в P-38J-15 лейтенанта Рорера (44-28836, «128»), а Дуг Тропп летел в P-38J-15 «Мисс Джи-Джи» (43-28525, «130»).

Четыре «Лайтнинга» выровняли строй на высоте 3000 метров и взяли курс на Фабрику. Ниже, на высоте 1800 метров, проходила граница облачности, поэтому над Негросом Макгир снизился до 600 метров. Четверо американцев находились в 15 км от ВПП аэродрома Фабрика. К цели планировали выйти ровно в 7:00. Макгир уже не надеялся перехватить над аэродромом какой-нибудь японский самолет. Четверка направилась к аэродромам в западной части острова. Вдруг Уивер заметил японский истребитель, который по ошибке идентифицировал как «Зеро 52». Истребитель шел ниже американцев на 150 метров и обгонял их на 900 метров. Машиной, которую Уивер принял за «Зеро», в действительности был «Оскар» из 54-го сентая, пилотированный унтер-офицером Акиром Сугимото. Сугимото вылетел на разведку американского морского конвоя, который должен был идти в сторону Миндоро или залива Лингаен.

Погода был ужасной и Сугимото после долгого и безрезультатного полета уже лег на обратный курс. Уивер крикнул: «Истребитель противника!»

Макгир в пике пошел на перехват противника. Сугимото находился прямо под звеном американцев. Хотя японский пилот устал после долгого полета, он отреагировал быстро. Взяв влево Сугимото сел на хвост Троппу, который летел третьим, поменявшись местами с Риттмейером. Тропп начал уходить вбок, чтобы выйти из-под огня двух 12,7-мм пулеметов «Оскара». Это было невероятно, но японский пилот посмел

перейти в атаку! Риттмейер развернулся свой самолет, прицелился и поразил японский истребитель. Но Сугимото как ни в чем не бывало заложил крутой вираж и сел на хвост Уивера. Уивер позвал на помощь Макгира, а сам начал уходить. Но Сугимото как приклеенный висел на своей темно-зеленой с желто-оранжевыми знаками «Хаябусе» на хвосте Уивера. Макгир запретил своим пилотам сбрасывать подвесные баки, это давало японскому пилоту преимущество в маневренности. Два 568-литровые баки, висевшие под крыльями каждого самолета, были у всех почти полны. Это перегружало машины и серьезно ухудшали летные характеристики «Лайтнингов».

Уивер увидел, как Макгир резко развернулся свой самолет, пытаясь поймать «Оскара» в прицел. Уивер сделал бочку, а когда выровнял свой самолет, Макгира уже не было в живых. Уивер вспоминал:

«Мой самолет летел таким образом, что я потерял его из поля зрения. Спустя секунду я увидел, как его «Лайтнинг» взорвался».

Сугимото попытался уйти, но попался на прицел Дугу Троппу. Тот выпустил в него трехсекундную очередь. Все же Сугимото сумел увести своего разбитого «Хаябусу» на север и совершил аварийную посадку. Едва японский пилот выбрался из разбитого самолета, как тут же попал в руки филиппинских партизан, которые не стали с ним долго церемониться, а тут же пустили в расход.

Тем временем на аэродроме Манапла на острове Негрос приземлился Ки-84 «Хаяте» («Фрэнк») из 71-го сентая. За штурвалом самолета сидел сержант Мизунори Фукуда, который видел, как Сугимото вел бой и поспешил ему на помощь. Фукуда появился на сцене в тот момент, когда Макгир падал на землю, а Сугимото уходил в облака. Используя замешательство противника, Фукуда спикировал на американцев из облаков и сел на хвост P-38 Риттмейера, который летел в центре. Все три «Лайтнинга» уже сбросили подвесные баки. Уивер, заметив противника, развернулся и дал длинную очередь из двух 20-мм пушек и двух 12,7-мм пулеметов. Снаряды угодили в кабину Риттмейера, и его P-38 рухнул на землю в трех километрах от городка Пинанамаан. Фукуда также поймал один 20-мм снаряд, который разбил правую часть моторами, а затем рикошетом ударил в коллектор левого двигателя машины Троппа. Фукуда попытался посадить свой

«Фрэнк», но разбился в Манапле. В обшивке его самолета позднее насчитывали два десятка пробоин. Смерть второго по результативности аса BBC США, майора Томаса Макгира (38 побед) сильно ударила по боевому духу 475-й истребительной группы, что сказывалось вплоть до конца войны.

### Китай (1941-1945 г.г.)

25-й сентай был сформирован на базе подразделений 10-го докурицу-чутая в Ханькоу, Китай, 7 ноября 1942 года. Первоначально истребителями Ки-43-I оснастили два чутая, а осенью 1943 года «Хаябусы» были во всех трех чутаях. Первым командиром 25-го сентая стал майор Тосё Сакагава. Часть входила в состав 1-го хикошидана. В апреле и мае в районе Рейрё 25-й сентай вел бои с частями 14-й воздушной армии генерала Клера Ли Шенно. 1 апреля 25-й сентай совместно с 33-м сентаем вел бой с двадцатью P-40 и заявил четыре воздушные победы. 10 июня «Хаябусы» 25-го сентая вместе с 33-м сентаем сопровождали отряд легких бомбардировщиков Ки-48, бомбивших Сёё. Пилоты сентая вступили в бой с десятком P-40 и заявили пять сбитых истребителей.

С конца мая до середины июня 1943 года 25-й сентай переходил с Ки-43-I-Хей на Ки-43-II-Ко. Летом американская 14-я воздушная армия в Кейрине, Сёё и Рейрё начала наращивать штатную численность. 3-й хикошидан с помощью трех истребительных сентаев проводил «летнюю воздушную операцию», которая имела целью уничтожить американскую авиацию в Китае. Первый этап операции длился с 23 июля по 22 августа 1943 года. 21 августа Ханькоу стал целью для семи B-25 и 14 B-24, которых сопровождали P-40. Двенадцать P-40 выделили для сопровождения лишь в последний момент, поскольку истребители требовались для защиты Хеняня. Поэтому сопровождение оказалось лишь у B-25. Четырнадцать B-24 из 374-го и 375-го дивизиона не смогли встретиться с истребителями, поэтому полетели бомбить доки Ханькоу без прикрытия. Во время бомбовой атаки «Либерейторы» попали под удар «Хаябус». Японские пилоты грамотно атаковали американские бомбардировщики из передней полусфера. Командир 25-го сентая, майор Тосё Сакагава сбил ведущий B-24, который пилотировал майор Брюс Бит. Другие B-24, были также атакованы противни-

ком. Тем не менее, американцы сбросили бомбы и ушли назад. Один B-24, имевший на борту трех убитых и двух тяжело раненных членов экипажа, разбился, совершая аварийную посадку.

Когда бомбардировщики ложились на обратный курс, в бой вступили «Хаябусы» из 33-го сентая, которые непрерывно атаковали «Либерейторы» на протяжении получаса. Когда последний «Хаябус» вышел из боя, десять из двенадцати B-24 оказались повреждены. Среди экипажей бомбардировщиков один человек погиб, четверо получили ранения. Бортстрелки «Либерейторов» заявили 57 сбитых истребителей, 13 сбитых вероятно и 2 поврежденных. В действительности им удалось сбить всего несколько «Хаябус». Китайская разведка после доложила, что в ходе налета было уничтожено множество строений и 1000 бочек бензина. В числе прочих домов, бомба угодила в здание японского штаба, где как раз шло оперативное совещание. Погибли три японских генерала, четыре полковника и командир морской базы.

Вторая операция продолжалась с 23 августа по 9 сентября. 24 августа самолеты 14-й воздушной армии снова появились над Ханькоу. В этом налете участвовало 14 B-24 и шесть B-25. Сопровождали бомбардировщики 14 P-40 и 8 P-38. «Митчеллы» успешно бомбили аэродром Учанг, расположенный на другом берегу реки, напротив Ханькоу, и вернулись на базу без потерь. По дороге к цели семь B-24 из 373-го дивизиона наткнулись на район плохой погоды и повернули на базу. Поэтому к Ханькоу прибыло только семь B-24 из 425-го дивизиона, которые успешно сбросили бомбы. Несмотря на сопровождение, японские истребители из 25-го и 33-го сентаев прорвались к бомбардировщикам, сбили четыре и повредили три машины. Японские пилоты также заявили два сбитых P-40. В действительности ни одного P-40 им сбить не удалось. В ожесточенном сражении, длившемся 45 минут, американцы сбили три «Хаябусы». В числе погибших оказался командир 33-го сентая, майор Акира Ватанабе. Три уцелевших «Либерейтора» вернулись на базу в Квейлинге, имея на борту двух убитых и шестерых раненых.

В начале сентября 25-й сентай перебазировался в Ханькоу и Ханой. Это совпало по времени с началом третьей операции, которая продолжалась с 9 сентября по 7 октября 1943 года. 25-й сентай атаковал Конмей.

1-й чутай, который дислоцировался в Ханькоу, 15 сентября вел бой над Учангом с P-40. В бою был сбит и попал в плен подполковник Гарри Пайк, заместитель командира 23-й истребительной группы. С июля по октябрь 3-й хикошидан записал 113 сбитых самолетов противника. 25-й сентай доложил о сбитых восьми B-24, 36 P-40 и 7 P-38, потеряв со своей стороны восемь «Хаябус». После этой кампании весь личный состав 25-го сентая вернулся в Ханькоу. Исключение составили несколько пилотов, которых направили в Кантон. 28 января 1944 года 25-й сентай праздновал свою сотую победу в воздухе.

В конце июня 1943 года из Рабаула отвели 11-й сентай. В середине июля сентай вернулся в Японию. Там на аэродроме Тайсё в пригороде Осаки часть оснастили Ки-43-II-Ко, а в конце августа 11-й сентай отправили в Харбон в Манчжурию. 7 сентября часть прибыла на аэродром Лаолянь в восточной Манчжурии. В Лаоляне часть получила пополнение в летном составе и прошла реорганизацию. Потом ее отправили в Китай: сначала в Учанг в центральном Китае, а через неделю - в Кантон на юге Китая. В Кантон 11-й сентай прибыл 19 декабря. 21 декабря японская армейская авиация начала серию налетов, продлившихся три дня. В первый день операции еще до рассвета десять легких бомбардировщиков Ки-48 атаковали Квейлинг. На рассвете 41 истребитель Ки-43-II из 11-го и 25-го сентаев, а также Ки-44-II «Сёки» из 85-го сентая вылетели для того, чтобы расчистить небо в районе цели. Однако союзники, по-видимому, узнали о планах японцев, поэтому нигде не было ни одного самолета - ни в воздухе, ни на земле. Во время обратного полета в Кантон Ки-43-II-Ко из 2-го чутая 11-го сентая, pilotированый 2-м лейтенантом Киёси Кино, упал в двадцати километрах северо-восточнее Сеуэй. У самолета кончилось топливо. Пилот попал в плен. 11 сентября действовал на юге Китая до февраля 1944 года. Потом часть отправили в Японию, где сентай получил новые Ки-84-I «Хаяте». В дальнейшем часть действовала на Филиппинах.

Весной 1944 года, когда японцы начали «Операцию № 1», 25-й сентай действовал в составе 5-го хикошидана. Часть располагала 22 «Хаябусами» и 44 пилотами. Однако эта операция принесла японским BBC больше потерь, чем побед. 10 марта 1944 года свой боевой счет в 25-м сентая открыл лейтенант Морицугу Канаи, который в районе Ачина сбил P-

38 из 449-го истребительного дивизиона. 6 мая, во время боя с «Лайтнингами» из того же дивизиона, «Хаябуса» Канаи получил повреждения. Из-за пробоин в бензобаке лейтенант едва дотянул до аэродрома. Приземлившись, Канаи пересел на другой Ки-43, снова бросился в бой и заявил два сбитых P-38. В конце 1944 года Канаи имел на своем счету 19 сбитых самолетов, в том числе один B-29. До конца войны Канаи довел свои результаты до 32 побед. (По другим данным он сбил только 26 самолетов). В июле майора Сакагаву отозвали, а командиром 25-го сентая стал майор Беппу, который погиб в бою 17 сентября 1944 года. Следующим командиром сентая стал майор Мацуяма, который также погиб через две недели после вступления в новую должность. 4 августа 1944 года командование сентаем принял капитан Хасимото, но и он вскоре погиб. 3 сентября командиром 25-го сентая стал Такаси Цучия, только для того, чтобы погибнуть через несколько дней. 10 сентября 1944 года в 25-м сентая осталось лишь 16 «Хаябус» и 12 пилотов.

В июне 1944 года бомбардировщики B-29 с базы в Сейто (Цинтао) начали бомбить Японию. Истребительным сантаям поступил приказ перехватывать B-29. 26 сентября пилоты 25-го сентая повредили один B-29 с помощью бомбы Та-дан, и заявили еще четыре сбитых бомбардировщика. В октябре 25-й сентай получил пополнение и стал насчитывать 20 «Хаябус». В ноябре 2-й чутай оснастили истребителями Ки-84 «Хаяте», а другие чутаи получили истребители Ки-43-III-Ко. 18 декабря 10 B-29 бомбили район Ханькоу. 25-й и 85-й сантай вели бой с бомбардировщиками B-24, B-25 и истребителями сопровождения P-51. После этого боя в 25-м сентая осталось только два истребителя. В январе 1945 года 25-й сентай перебазировался в Нанкин, Китай, где часть целиком перешла на Ки-84 Тип 4 «Хаяте». В мае 25-й сантай перелетел в Пекин. В июне 5-й хикошидан перебазировался в Корею. Последним командиром 25-го сантая был майор Томохико Каназава (с июля и до конца войны).

### Оценка самолета Ки-43

Среди множества способов оценить самолет, два обращают на себя внимание.

Глядя на Ки-43 с чисто технической точки зрения и сравнивая его с другими машинами того времени,

можно прийти к выводу, что «Хаябуса» не представлял собой революции в самолетостроении. Характеристики японского истребителя были в целом хуже, чем у большинства современных ему машин, особенно это отставание проявилось ближе к концу войны. Исключение составляла хорошая скороподъемность, маневренность и исключительно малый радиус разворота. Этого удалось добиться за счет использования боевых закрылок, которые, по сути, были единственным новым техническим решением, использованным в конструкции самолета. Однако боевой опыт показал, что при использовании подходящей тактики самолет становился грозным противником.

Если же оценивать самолет не просто, а с учетом конкретных условий, в которых его применяли, то оценка машины станет совершенно иной. Численно Ки-43 был самым многочисленным самолетом японской армейской авиации. В первые месяцы войны Ки-43 служил лишь дополнением для основного истребителя Ки-27. Союзники часто путали, принимая «Хаябусу» за А6М «Зеро». Неожиданная маневренность и скороподъемность японского самолета стала неприятным сюрпризом для пилотов союзников. Огромную роль в успехах «Хаябусы» сыграла адекватная тактика и высокий уровень подготовки японских пилотов. Оба эти фактора с течением войны постепенно изменились не в пользу японских BBC.

Ки-43 был сравнительно дешевым и простым в производстве. В полевых условиях он был прост в обслуживании и эксплуатации. Особенno это было заметно в условиях тропического климата, предъявляющего повышенные требования к надежности конструкции. Самолет также был прост в пилотаже и не имел ограничений на фигуры высшего пилотажа. Огромным достоинством самолета был большой радиус действия, что особенно было полезно во время наступления. Упрощенная конструкция самолета облегчала ремонт, что позволяло держать в боеспособном состоянии большое число машин. Самолет обладал коротким разбегом, а широкая колея облегчала рулежку и приземление. Кабина почти не ограничивала поле зрения пилота. Машина была стабильной в полете, а вооружение, смонтированное перед пилотом, значительно упрощало прицеливание.

Среди недостатков машины можно назвать чрезмерно облегченную конструкцию, которая практи-

чески не имела запаса прочности и легко разрушалась даже пулями винтовочного калибра. Это была цена, которую приходилось платить за маневренность, скороподъемность и дальность действия. Вооружение самолета также было слабовато. Два 12,7-мм пулемета Хо-103 Тип 1, которые устанавливали на машины, начиная с модели Ки-43-I-Хей и до последних серийных образцов, выглядели не столь внушительно, как многоствольное вооружение союзнических истребителей. Конструкция самолета просто не позволяла установить на машину дополнительное вооружение в крыльях, а попытки заменить пулеметы 20-мм пушками Хо-5 так и не вышли за рамки эксперимента. Любопытно будет сравнить Ки-43 с самолетами А6М2 и А6М3 «Зеро», которые несли 2 7,7-мм пулемета и 2 20-мм пушки. Проблема заключалась в низкой эффективности огня 20-мм пушек на больших дистанциях, трудности в наведении и маленьком боекомплекте 20-мм высстрелов. В результате большинство побед пилоты «Зеро» одержали с помощью 7,7-мм пулеметов, применяя пушки лишь в исключительно благоприятных ситуациях. Это требовало от пилота особых навыков в пилотаже и стрельбе. Аналогичный опыт имели и пилоты люфтваффе. По этой же причине на морские самолеты американцы ставили лишь одинаковые по калибру стволы. Позднее эта практика распространилась на армейскую авиацию Великобритании и США. Учитывая этот опыт, два 12,7-мм пулемета с большим боекомплектом выглядели оптимальным решением.

Несмотря на скромные характеристики и отсутствие революционных технических решений в конструкции, самолет Ки-43 занимает видное место в истории авиации. Прежде всего, это был последний и наиболее современный истребитель, делавший ставку на маневренность, легкость и хорошие пилотажные качества. Эта концепция оказалась устаревшей уже в 1940 году, когда Ки-43 совершил первые пробные полеты. Лишь консерватизм японских пилотов и использование боевых закрылок дало возможность реализовать проект. Результатом стал простой, легкий и - по мнению многих энтузиастов авиации - красивый самолет, в котором принцип «легкости» был реализован еще более последовательно, чем в А6М «Зеро» (в котором акцент сместился в сторону вооружения и дальности полета, что привело к невероятному компромиссу). В Япо-

нии «Хаябуса» быстро обрел популярность и стал символом армейской авиации наравне со своим морским аналогом.

## Окраска и обозначения

В боевой истории Ки-43 применялся широкий спектр разных цветов и оттенков, а также схем и способов окраски. Японская армейская авиация не имела единой схемы окраски самолетов. Поэтому в наши дни мы можем судить об окраске японских самолетов лишь по дошедшим до нас машинам или даже фрагментам машин. Поэтому определить окраску самолетов можно лишь приблизительно, проделав анализ сохранившихся правил, описаний, сохранившихся самолетов и известных фотографий (почти всегда черно-белых). Существовавшие правила окраски самолета сплошь и рядом на практике толковали достаточно свободно, что только усложняет положение. Несмотря на то, что приведенный ниже текст составлен на основе современных японских публикаций и высказываний ведущих знатоков данной темы, приходится констатировать, что названные цвета следует принимать лишь условно. Невозможно исключить каких-либо оттенков. Следует помнить историкам и моделястам, что окраска самолетов в боевых условиях всегда была второстепенной задачей, поэтому многие очевидцы просто не обращали внимания на цвет самолетов.

Кроме того, всегда следует помнить о языковом и культурном барьере между Западом и Востоком, что в отношении Японии особенно ощутимо. Многая информация, приводимая в старых англоязычных источниках, ошибочна и неточна, что вызвано трудностью перевода оригинальных текстов. Например, многие обычные для европейца цвета не имеют названий в японском языке, и наоборот. Кроме того, в самой Японии существует заметный разрыв между устной и письменной речью, а также между современной письменной речью, и письменной речью 40-х годов XX века. Например, следует помнить, что в современном японском языке традиционные названия цветов все больше и больше вытесняются заимствованиями из английского языка. Все это создает почву для недоразумений и ошибок даже в японских источниках, не говоря уже о нехватке документов и других материалов. Мы надеемся, что приведенные ниже данные достаточно точны, тем

не менее, будем ждать результатов дальнейших исследований.

Цвета приводятся в американской системе Федеральных стандартных цветов (Federal Standard Colors - FS). Первая буква в коде означает отражательную способность краски. Этот параметр опущен и заменен звездочкой.

### Наружная окраска

Характерная особенность окраски самолетов японской армейской авиации заключается в разнородности цветов и схем, а также в значительном разбросе конкретных реализаций. В отличие от морской авиации, в частях армейской авиации сравнительно малое внимание придавалось антикоррозионному покрытию самолетов, а камуфляжные схемы долгое время изобретали командиры сантаев.

Таким образом, развитие окраски самолетов Накадзима Ки-43 Тип 1 «Хаябуса» условно можно разделить на две стадии:

- 1) Без или с полевым камуфляжем;
- 2) С камуфляжем, сделанным на заводе-изготовителе.

Все прототипы, а также серийные самолеты Ки-43-I/Ки-43-II покидали завод неокрашенными, то есть цвета дюраля. На заводе лишь наносили опознавательные знаки «хиномару» на верхние и нижние поверхности крыльев (на поздних Ки-43-II «хиномару» появились по бортам фюзеляжа), черный антибликовый пояс на верхней поверхности корпуса от капота двигателя до задней оконечности фонаря в открытом положении, а также несколько небольших информационных надписей. Подвижные части, обтянутые полотном (элероны и рули) красили светло-серой краской (FS \*6314).

В боях применялись машины уже первых производственных серий. Сначала самолеты появились над Малайским полуостровом, а потом и на других фронтах. Существовала необходимость камуфлировать машины, действовавшие с аэродромов, расположенных близко к линии фронта и подверженных налетам противника. Следует заметить, что до сих пор в истребительных частях армейской авиации не использовали камуфляж. Однако боевые действия приняли очень напряженный характер, поэтому опыт, полученный в боях с Китаем и Советским Союзом, оказался неприменим.

В первые месяцы использовалась полевой камуфляж сегментного типа

с волнистой границей. Применялись цвета: буро-коричневый (FS \*0059) и оливково-зеленый (FS \*4088) или темно-зеленый (FS \*4094). Иногда применялся третий цвет - светло-зеленый (FS \*4172). Аналогичный камуфляж еще раньше наносили на бомбардировщики и разведчики. Камуфляж старательно наносили на все верхние и боковые поверхности самолетов, иногда также и на обтекатель втулки винта. Никаких свидетельств о регламентировании камуфляжа нет. Немногочисленные снимки показывают, что существовало множество схем расположения пятен, точнее, никаких схем не существовало вовсе, каждый самолет был индивидуален. Известно лишь, что командование BBC Японии рекомендовало не применять схемы, уже используемые союзниками.

Вскоре большинство частей стали применять однотонный камуфляж: темно-зеленый, оливково-зеленый или буро-коричневый, а многоцветные камуфляжи совершенно исчезли. С весны 1942 года вид камуфляжа начал разниться от сплошной закраски всех верхних и боковых поверхностей крыльев и фюзеляжа, до нанесения редких пятен неправильной формы на верхних поверхностях, через который проглядывал дюраль.

Камуфляж также наносили по всему капоту двигателя, на передние поверхности крыльев и хвостового оперения. Черные антибликовые полосы обычно не закрашивали. Нижние поверхности не камуфлировали.

Камуфляж наносили по-разному, в зависимости от ситуации: кистью или пульверизатором. В результате окрашенная поверхность могла выглядеть матовой или полуматовой. Во влажном тропическом климате краска быстро облезала. Этому способствовало также то, что ее накладывали прямо на металл, без промежуточной грунтовки. Известно множество фотографий самолетов в облезшем камуфляже, который иногда производит впечатление пятнистого.

Стиль окраски и обозначения самолетов лишь отдаленно соответствовал рекомендациям и во многом зависел от вкусов командира части, старательности техника, имевшихся в распоряжении красок и множества других факторов. Не исключено также применение трофейных красок. Большинство истребительных сантаев старалось соблюсти единообразие всех своих самолетов. Однако есть множество примеров, когда в одной части имелись по-разному закамуфлированные самолеты.

Полевой камуфляж обычно наносили только на самолеты, участвующие в боевых вылетах. Машины Ки-43-I/II учебных частей, а также частей, дислоцированных в Японии и других районах, удаленных от линии фронта, не окрашивали. Есть многочисленные свидетельства того, что неокрашенные самолеты применялись и во фронтовых частях вплоть до конца войны.

Ки-43-III выпускался по лицензии фирмой Тахикава (На этой фирме также выпускали Ки-43-II-Оцу, а в арсенале Рикугун изготовили несколько Ки-43-II-Ко.). Эти машины с самого начала получили камуфляж, нанесенный еще на заводе. Все верхние и боковые поверхности планера покрывали буро-коричневой или буро-оливковой краской (FS \*0118 или FS \*4088), а нижние поверхности выкрашивали в светло-серо-зеленый цвет (FS \*6357). По некоторым данным машины не имели антибликовой полосы перед кабиной. Верхний камуфляж также закрывал весь капот двигателя, но не заходил на передние кромки крыльев и хвоста. Стойки шасси не окрашивались. Краска наносилась пульверизатором, что придавало ей блеск. Впрочем, этот блеск не мог равняться с современными блестящими красками. Большое содержание целлюлозы в краске, эксплуатация в тропических условиях, отсутствие надлежащего ухода быстро приводили к тому, что краска теряла блеск и выцветала. Армейские самолеты, в отличие от самолетов морской авиации, покрывали камуфляжем прямо по металлу, что значительно ухудшало сцепление краски с обшивкой.

Несколько слов надо посвятить темно-синему цвету, который встречался на Ки-43-II/III из 20-го сантая (а также на Ки-51 из 49-го докурицу-чутая). Обе части дислоцировались на Формозе (Тайвань) и часто действовали над морем. Этот факт может косвенно подтвердить необходимость использования темно-синего камуфляжа. Однако никаких других объективных доказательств использования нестандартного камуфляжа нет. Тем не менее, эта особенность привлекает внимание моделлистов. Поэтому мы можем предположить, что самолеты могли покрывать темно-зеленой краской, в которую добавлялся голубой пигмент.

### Винты, обтекатели, стойки шасси, информативные знаки

На самолетах Ки-43-I обтекатели втулки и передние поверхности

лопастей винта оставались неокрашенные. Задние поверхности лопастей покрывали черной краской, той же, какой наносили антибликовую полосу перед кабиной. По некоторым данным, обтекатели втулки первое время могли покрывать красно-коричневой грунтовкой. С другой стороны, можно предположить, что их красили темной краской камуфляжа. На расстоянии 50 мм от конца лопастей на передней стороне наносили красную полосу шириной 50 мм. Кроме того, на передней поверхности лопастей возле обтекателя втулки имелась надпись, сделанная по трафарету черной краской.

Начиная с модификации Ки-43-II и до конца выпуска, обтекатели втулки и лопасти винта спереди и сзади покрывали красно-коричневой краской (FS \*0109 или FS \*0111). Полоска на концах лопастей делалась желтой краской. На самолетах Ки-43-II последних производственных серий вместо одной широкой полоски наносили три узких полоски равной ширины желтого, белого и снова желтого цвета.

У Ки-43-III вместо полоски желтым цветом отмечался кончик лопасти, как на передней, так и на задней стороне. Однако следует иметь в виду, что перечисленные особенности полосок не могут служить критерием для определения модификации конкретной машины.

Стойки шасси, как и другие наружные детали самолета, не окрашивались. Возможно, что с введением заводской окраски их могли покрывать той же краской, что и все нижние поверхности самолета.

Самолеты Ки-43 не имели почти никаких надписей, в отличие от многих других японских самолетов. На задней левой части фюзеляжа, под хвостовым оперением и на щитках стоек шасси часто наносили серийный номер самолета. Красными были крышки горловин топливных баков в крыльях. Повсеместно у оснований крыльев наносили черные полосы, на которые пилотам рекомендовалось наступать, забираясь в кабину.

Позиционные огни, расположенные на концах крыльев были красного (левое крыло) и голубово-зеленого (правое крыло) цвета. Задний белый огонь размещался в верхней части киля.

Опознавательные и другие идентификационные знаки

Японский знак государственной принадлежности - хиномару (дословно «знак солнца») использовались как армейской, так и морской

авиацией с самого начала их существования. Знак помещался в шести основных позициях: на верхней и нижней поверхности обоих крыльев и на бортах фюзеляжа. В морской авиации эта схема просуществовала до конца войны без каких-либо изменений. В армейской авиации в начале 1938 года перестали наносить хиномару на бортах, оставив их только на крыльях. Причина этого шага до сих пор не известна, можно только предположить, что это сделали для того, чтобы можно было быстро отличить армейские самолеты от морских во время совместных операций. В феврале 1942 года армейцы снова стали наносить хиномару на борта самолетов. Однако до конца войны встречались машины, несущие «восходящее солнце» лишь на крыльях. Цвет хиномару был красным (FS \*1086). Со временем он терял блеск, выцветал и становился ржаво-розовато-коричневым (FS \*1328). Сильнее выцветали хиномару, расположенные на верхних поверхностях крыльев и на бортах фюзеляжа.

Первоначально на самолетах Ки-43 хиномару наносили только на крылья. Центр «солнца» находился в 1,5 метра от конца крыла. В диаметре круг имел 1,1-1,2 метра, или 3/4 ширины крыла в данном месте. Иногда на нижней поверхности крыла хиномару наносили ближе к фюзеляжу, помещая центр знака в 2,5 метрах от конца крыла. Центр хиномару всегда располагался в центре крыла, считая его ширину вместе с закрылками.

На бортах хиномару появился лишь у Ки-43-II. Центр знака находился в 3,6 метра от заднего конца самолета (4/10 длины). По высоте центр находился примерно на середину борта, диаметр знака 0,7 метра. Одновременно изменилось место расположения хиномару на крыльях. Теперь центр знака помещался в 2,1 метра от конца крыла (у Ки-43-II крылья были короче, чем у Ки-43-I), а его диаметр увеличился до 1,4 метра. Другими словами, край хиномару отлежал от края крыла на расстоянии диаметра знака. Появление заводского камуфляжа не изменило расположения и размеров знака.

Полевой камуфляж наносили так, чтобы не закрыть готовые знаки. Иногда можно заметить разницу в качестве хиномару и полевого камуфляжа. Бывало и так, что камуфляж не доходил до «солнца» и чистый металл создавал эффект окантовки. С весны 1942 года хиномару наносили вручную на бортах тех самолетов, где их не сделяли на заводе. Положение и размер

знаков в этом случае мог колебаться в значительных пределах. Обычно импровизированные хиномару были заметно меньшего диаметра.

В июле 1943 года объединенный штаб морской и армейской авиации (Коку Хомбу) издал инструкцию, регламентирующую камуфляж и опознавательные знаки самолетов. Инструкция содержала в себе образцы камуфляжа и хиномару. В числе прочих нововведений, предписывалось наносить на переднюю кромку крыла от фюзеляжа до середины (отмеряя от продольной оси самолета) желтые полосы быстрой идентификации (FS \*3538). Иногда полосы делали оранжевого цвета. Такие полосы появились уже в середине 1942 года. Кроме того, официально вводилась белая кайма вокруг хиномару на верхних поверхностях крыльев и бортах фюзеляжа. Кайма должна была иметь ширину 75 мм и добавлялась к диаметру знака, независимо от его первоначального размера. В армейской авиации инструкцию часто «творчески» переосмысливали, изменяя размеры в зависимости от типа самолета. Ки-43 часто имели кайму на хиномару чуть ли не за год до опубликования инструкции. Позднее кайму стали делать на заводе, однако до конца выпуска попадались экземпляры с хиномару без каймы. После появления заводского камуфляжа официально отменили кайму на бортовых хиномару, но вопреки приказу кайма имелась на многих машинах. На крыльях кайму практически никогда не делали.

В боевых частях, дислоцированных в Японии до середины 1942 года, хиномару обычно помещали на фоне белого пояса, нанесенного вокруг фюзеляжа и крыльев. Это были полосы быстрой идентификации, облегчившие опознание своих самолетов с земли. Кроме того, такая полоса напоминала государственный флаг Японии. Ширина пояса была на 20 см больше диаметра хиномару. Такие полосы имели почти все самолеты, особенно тщательно правило соблюдалось ближе к концу войны. Лишь на самолетах, поступивших в части в 1945 году, такие полосы отсутствовали.

Другой характерной деталью самолетов армейской авиации в конце 30-х годов была белая полоса, наносимая на фюзеляж непосредственно перед хвостовым оперением. Во многих книгах эту полосу называют «боевой полосой» (combat stripe), служившей для отличия боевых машин от машин второго эшелона.

(транспортных, учебных, прототипов и т.д.). Однако в японских источниках такие подробности отсутствуют. Можно лишь утверждать, что появление полосы у хвоста по времени совпадает с отказом от нанесения хиномару на бортах фюзеляжа. После того, как хиномару снова стали изображать на бортах, от использования «боевой полосы» постепенно отказались. Мы ограничимся утверждением, что «боевая полоса» часто встречалась на Ки-43, особенно в первые месяцы его использования.

Дарственные надписи, так называемые хококу или аикоку, делались на самолетах, подаренных ВВС Японии частными лицами или общественными организациями. Армейской авиации самолеты дарили гораздо реже, чем авиации морской. Надписи делались вдоль обоих бортов фюзеляжа черными иероглифами высотой примерно 50 мм. На самолетах с темным камуфляжем надписи делали на фоне желтой или белой полосы. Надпись делалась иероглифами кандзи («Хо-Коку Дай» или «Аи-Коку Дай»), затем следовал номер дарственной и имя/название дарителя. Особого упоминания заслуживают Ки-43, переданные правительству Манчжурии (Манчжуко). Эти самолеты несли на крыльях хиномару, сделанные в манчжурских цветах. Иногда на бортах фюзеляжа имелись патриотические лозунги, индивидуальные для каждого самолета.

### Внутренняя окраска

Большинство внутренних поверхностей самолета, включая внутреннюю сторону щитка стойки шасси, внутренние поверхности закрылок, элеронов и рулей, и др., покрывались бесцветным защитным лаком. Иногда, в лак добавляли немного пигмента, чтобы можно было зрительно контролировать качество покрытия. Обычно добавляли зеленый или сине-зеленый пигмент. Это создавало эффект цвета металлик, так как дюраль просвечивал через лак. В японской литературе этот эффект называется «аодаке» или «аодаке иро». Самолеты, выпущенные в конце войны, уже не имели лакового покрытия.

Кабина пилота изнутри окрывалась светло-оливково-зеленой (FS \*4255) или серо-зеленой (FS \*4226) краской. У самолетов поздних выпусков применялась также серокоричнево-желтая (FS \*3448) краска. Обычно краской закрашивалась и приборная доска. У самолетов по-

здних серий доска могла быть черного цвета. Кабина под фонарем и за спиной пилота красилась черным цветом или красно-коричневым (у машин поздних серий). Отдельные органы управления, размещенные в кабине, были черные или темно-зеленые. Рычаги и переключатели (например ручка выпуска-уборки шасси) были красные. Регуляторы шага винта и состава топливо-воздушной смеси - желтые, штурвал черный или темно-зеленый. Каких-либо доказательств использования цветной маркировки мы не имеем. Можно предположить, что с 1944 года окраске кабины стали придавать меньшее значение, а в конце войны от окраски внутренних деталей отказались совсем.

### Обозначение частей ВВС Японии

Единственным официальным идентификатором сентаев, а также большинства учебных частей, докурицу-чутаев и других нерегулярных отрядов, был номер. Номер не имел какого-либо дополнительного значения, а просто указывал на конкретную часть. Некоторые сентай за выдающиеся заслуги получали собственные имена. Другие части носили неофициальные традиционные названия. Основные авиа школы номеров не имели, а назывались по месту своей дислокации.

Большинство сентаев и других частей имели эмблему, которую изображали на хвостовом оперении или, реже, на бортах фюзеляжа. Японские эмблемы весьма экзотичны и заслуживают отдельного рассказа. В большинстве своем эмблемы представляли собой стилизованные номера частей, причем в качестве основы использовались как арабские цифры, так и традиционные цифры кандзи и даже римские цифры. Эмблемы по начертанию были очень простые, но создавались с таким полетом фантазии, что часто лежали уже на границе с ребусами. Иногда вместо номеров в основу эмблемы клали традиционные японские геральдические мотивы, мифологических персонажей, природные или географические объекты. Иногда (особенно часто в летных школах) эмблема представляла собой стилизованное начертание названия части, выполненное знаками кандзи или катаканы. Некоторые сентай время от времени меняли эмблемы, известен пример, когда часть в течение четырех лет пять раз меняла эмблему.

В конце войны появились импровизированные части, созданные

для разового применения в специальных операциях (читай части-камикадзе). Самолеты таких частей иногда получали довольно живописное оформление, которое было призвано укрепить боевой дух, а также выделить самолеты. Однако встречались самолеты-камикадзе, которые вообще не имели никаких обозначений.

### Тактические обозначения

Чаще всего принадлежность самолета к тому или иному чутаю обозначалось цветом эмблемы или части эмблемы сентая. Обычно чутаи обозначались следующими цветами: Белый - 1-й чутай;  
Красный - 2-й чутай;  
Желтый - 3-й чутай;  
Зеленый - 4-й чутай (если таковой имелся);  
Голубой - штабное звено сентая.

Однако встречались сентаи, использовавшие другую палитру, или те, что вовсе не использовали цветные обозначения. Часто в цвет чутая выкрашивали также обтекатели втулки, реже - капоты двигателей. Другим способом, распространенным в начале войны, было добавление на хвосту или задней части фюзеляжа цветных полос. Число полос, в свою очередь, могло обозначать сётай (звено) в составе чутая. Примером такого обозначения может служить 1-й сентай, где комбинация цветных полос обозначала даже номер машины в составе сётая. Подобные сложные системы постепенно исчезли в 1942 году. Исключение составили летные школы, где сложные системы тактических обозначений практиковались довольно часто.

Самолеты командиров чутаев и сётаев обычно выделялись дополнительными, более широкими полосами разных цветов, расположеными вертикально или под углом. Обычным местом таких полос был фюзеляж на участке от кабины до хвоста или крылья. Отдельно выделялась машина командира сентая - голубыми полосами, или полосами цветов всех чутаев. Постепенно от этой системы также отказались.

Довольно часто на самолетах армейской авиации встречались тактические номера в виде арабских цифр. Номера разных самолетов не были последовательны и не имели никакого дополнительного значения, кроме как обозначить конкретную машину. Иногда номера были довольно большого размера. Часто в роли тактического номера использовали две или три последние цифры

серийного номера самолета. Чаще всего номера наносили на руле направления, на створках стоек шасси или под капотом двигателя. На некоторых Ки-43 вместо арабских цифр использовали буквы алфавита ката-каны или хирагана.

### Индивидуальные эмблемы

В армейской авиации коллектиivistский дух был выражен слабее, чем в авиации морской. Однако обозначения побед на машинах встречались редко, а в случае Ки-43 такие обозначения вообще представляют собой единичные исключения. Победы обозначались в виде кружков или звездочек на левом борту фюзеляжа или левой стороне киля. Чаще в качестве знаков использовались инициалы пилотов, патриотические лозунги, боевые девизы или имена жен, выполненных в виде одного или нескольких знаков кандзи. Можно смело утверждать, что правом наносить на машину личные знаки пользовались только командиры и лучшие асы части. Основная масса пилотов не имела закрепленных за ними машин и летала на тех самолетах, что были в данный момент готовы к вылету.

Иногда самолеты знаменитых командиров сентаев и чутаев имели персональную эмблему на хвосте. Такие эмблемы вполне можно было увидеть на некоторых Ки-43.

### Техническое описание Ки-43

Истребитель Накадзима Ки-43 «Хаябуса» был цельнометаллическим свободнонесущим низкопланом. Экипаж 1 человек, кабина закрытого типа.

### Фюзеляж

Фюзеляж с несущей обшивкой толщиной 0,53 мм. В передней части фюзеляж имел круглое сечение, переходящее в овал. Основными несущими деталями фюзеляжа были девятнадцать шпангоутов, к которым заклепками крепились лонжероны. Расстояние между первым и последним шпангоутом составляло 6383,5 мм.

Шпангоут № 1 одновременно представлял собой противопожарную переборку. К нему в четырех точках крепилась кольцевидная моторама. Моторама была сварена из стальных трубок. Спереди рамы имелось кольцо, к которому тринадцатью болтами крепился двигатель. Это кольцо соединялось с четырьмя парами трубок, расположенных в форме буквы «V».

Шпангоут № 19 одновремен-

но играл роль заднего лонжерона киля. К нему также крепились петли руля направления. Между шпангоутами № 3 и № 6 находилась кабина пилота. В районе шпангоута № 9 проходила линия технологического соединения самолета. Обе части соединялись болтами. Задняя часть фюзеляжа представляла собой единое целое с хвостовым оперением. Обшивка фюзеляжа крепилась к шпангоутам и лонжеронам.

### Крылья

Крыло имело трапециевидную форму с закругленными концами. Угол передней кромки крыла составлял 0 гр 43', а угол задней кромки 12 гр 30'. Подъем крыльев равнялся 6гр. Профиль крыла у основания NACA 3315, у конца NACA 3309. Поверхность крыла 21,64 м<sup>2</sup> (Ки-43-I) или 21,4 м<sup>2</sup> (Ки-43-II/III), включая поверхность фюзеляжа между крыльями. Крылья жестко фиксировались к фюзеляжу под вертикальным углом 2 гр.

Крыло имело легкую конструкцию, состоявшую из трех лонжеронов и 21 алюминиевой нервюры. В передней части крыла дополнительно усиливали вставочные полунервюры. Конец крыла крепился к нервюре № 3.

Элероны типа Фризе цельнометаллической конструкции имели размах 2408 мм и общую поверхность 2,44 м<sup>2</sup>. Рабочая поверхность элеронов составляла 1,62 м<sup>2</sup>. Элероны располагались между нервюрами № 2 и № 11. Они могли отклоняться на 25° вверх и 20° вниз. Петли элеронов крепились к нервюрам № 3, № 7 и № 11. Конструкция элерона опиралась на 15 металлических нервюр, соединенных одним лонжероном. Вдоль передней кромки элерона обшивка была усиlena металлической накладкой. В остальном элерон был обтянут тканью. Элероны оснащались триммерами общей площадью 0,01 м<sup>2</sup>.

Обшивка крыла была цельнометаллической. Обшивка крепилась к лонжеронам и нервюрам заклепками с потайной головкой. У основания крыла располагались уникальные закрылки Фаулера, в то время применявшиеся только на самолетах фирмы Накадзима. Они выдвигались за край крыла с помощью системы тяг. Их можно было выпускать как при взлете-посадке, так и в бою. Они значительно улучшали маневренность самолета (ценой скорости). Закрылки имели цельнометаллическую конструкцию. Их общая поверхность составляла 1,18 м<sup>2</sup>.

### Хвостовое оперение

Каркас киля состоял из четырех лонжеронов и четырех нервюр. Три передние лонжерона крепились к шпангоутам №№ 16, 17 и 18, а последний лонжерон составлял единое целое с последним шпангоутом фюзеляжа (№ 19). К этому лонжерону крепились петли руля направления. Обшивка киля была из металлического листа. Киль располагался симметрично вдоль продольной оси фюзеляжа. Общая поверхность киля составляла 0,645 м<sup>2</sup>.

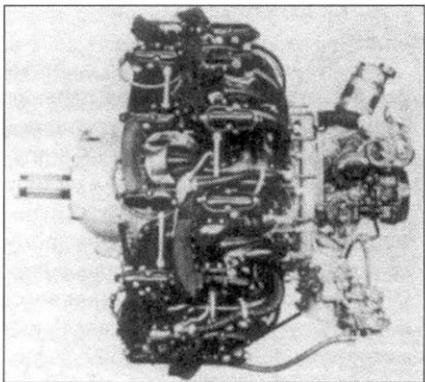
Руль направления имел металлическую конструкцию. Каркас руля состоял из восьми нервюр и заднего вспомогательного лонжерона. Роль переднего лонжерона исполняла металлическая накладка на передней кромке. Снаружи руль был обтянут тканью. Его поверхность составляла 0,80 м<sup>2</sup>, а поверхность триммера 0,005 м<sup>2</sup>. Руль мог отклоняться на 30 градусов влево и вправо.

Стабилизатор высоты имел симметричный профиль. Каркас стабилизатора состоял из трех лонжеронов и девяти нервюр. Стабилизатор был жестко закреплен под углом 0° градусов к горизонту. Лонжероны стабилизатора крепились к шпангоутам №№ 16, 17 и 18. К заднему лонжерону подвешивались рули высоты. Концы стабилизатора и его носовая часть представляли собой отдельную деталь, крепившуюся болтами. Обшивка стабилизатора металлическая, крепилась к каркасу заклепками с потайной головкой. В носовой части стабилизатора устанавливались дополнительные полунервюры. Общая поверхность стабилизатора 2,46 м<sup>2</sup> (считая площадь фюзеляжа между левым и правым стабилизатором).

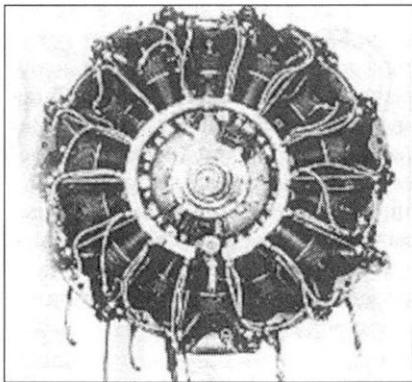
Руль высоты общей площадью 1,23 м<sup>2</sup> (в том числе 0,07 м<sup>2</sup> площадь триммера и 0,06 м<sup>2</sup> площадь балансира) имел металлическую конструкцию и был обтянут тканью. Он состоял из девяти нервюр, соединенных в передней и задней части усиливающими накладками. На задней кромке руля находился триммер цельнометаллической конструкции с металлической обшивкой. Руль мог отклоняться на 32 гр вверх и 18 гр вниз.

### Рулевое управление

Элероны приводились в движение системой рычагов и тяг. Рули высоты и направления перемещались системой сдвоенных тяг. Закрылки выпускались механически с помощью тяг, оснащенных гидравлическим усилите-



Двигатель Ха-25. Вид спереди и сбоку.



### Винт

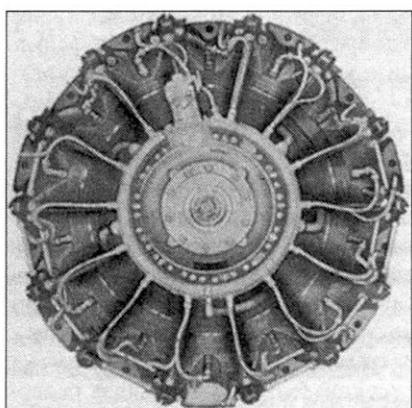
Самолет оснащался двухлопастным (Ки-43-I) металлическим винтом типа Гамильтон диаметр 2,9 метра. Угол атаки лопастей мог меняться автоматически от 26 до 46 гр. Регулировка шага винта осуществлялась с помощью гидрогенератора.

Позднее «Хаябуса» получил трехлопастный пропеллер диаметром 2,8 метров и регулируемым шагом от 24 гр до 44 гр.

### Топливная система

Двигатель самолета потреблял бензин с октановым числом 92. На самолете имелся бак емкостью 3,5 л для бензина с октановым числом 74. Бак располагался за креслом пилота. Этот бензин использовался только при рулежке и прогреве двигателя. Первая модификация самолета (Ки-43-I) оснащалась четырьмя бензобаками, не имеющими бронезащиты и самогерметизирующейся системы. Баки располагались подвое в крыльях между лонжеронами, ближе к фюзеляжу. Передний бак имел емкость 131,5 л, а задний 150 л. общая емкость топливной системы составляла 563 л.

Предусматривалась возможность использования двух сбрасываемых подвесных баков емкостью по 240 л каждый.



Двигатель Ха-115. Вид спереди и сбоку.

лем. Переключатель положения закрылок находился на штурвале самолета чуть ниже рукоятки.

### Шасси

Шасси по классической схеме с опорным колесом сзади. Главное шасси имело амортизированные стойки и гидравлическую систему уборки/выпуска. В аварийной ситуации шасси можно было выпустить с помощью сжатого воздуха. Колея 3,4 метра. Стойки крепились к нервюре № 13 крыла и к переднему лонжерону.

Хвостовое колесо оснащалось масляным амортизатором и могло крутиться на 360 градусов. Во время полета колесо не убиралось, крепилось колесо к шпангоуту № 16.

### Двигатель

На самолете стоял звездообразный 14-цилиндровый двигатель воздушного охлаждения Накадзима Ха-25 (на Ки-43-I) или его модификация Ха-115 (на Ки-43-II/III).

Диаметр двигателя 1,16 м. Диаметр цилиндра 130 мм, ход поршня 150 мм.

Степень сжатия у Ха-115 составляла 7:1. Двигатель составлял единое целое с планетарным редуктором (передаточное число 11:16). Двигатель оснащался двухскоростным наддувом, отбирающим мощность у двигателя. Редуктор наддува имел передаточное число 6,37 (первая скорость) или 8,44 (вторая скорость). Карбюратор оснащен автоматической системой регулировки состава топливо-воздушной смеси, реагировавшей на высоту полета. Двигатель работал на бензине с октановым числом 92. Средний расход топлива составлял 310 г/л.с. (1-я передача наддува) или 250 г/л.с. (2-я передача). Двигатель на слабых оборотах потреблял 135-145 л/ч, на полной мощности: 200-220 л.с.

### Система смазки

Система смазки включала в себя маслобак емкостью 45 л, расположенный за противопожарной переборкой (шпангоут № 1). Принудительную циркуляцию масла обеспечивали зубчатые насосы, отбирающие мощность у двигателя. Маслорадиатор у первых самолетов (Ки-43-I) состоял из медных колец, расположенных перед двигателем. Маслорадиатор охлаждал тот же поток воздуха, который охлаждал двигатель. Двигатель Ха-115 оснащался традиционным маслорадиатором, расположенным под двигателем и имевшим отдельный воздухозаборник.

### Гидравлическое оборудование

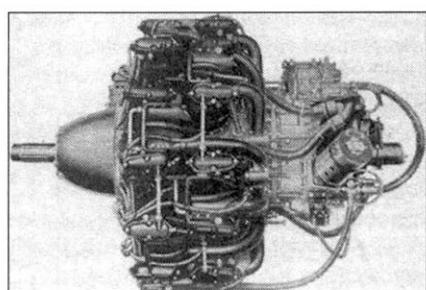
Использовалось для уборки и выпуска стоек шасси, а также работы с закрылками. Давление в гидравлической системе поддерживал зубчатый насос.

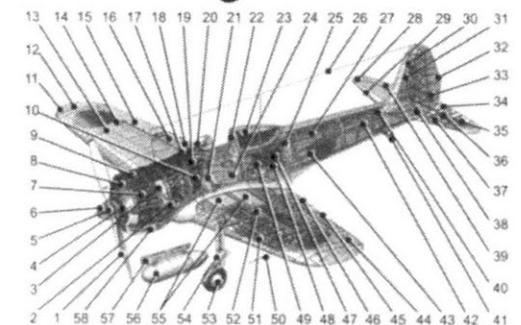
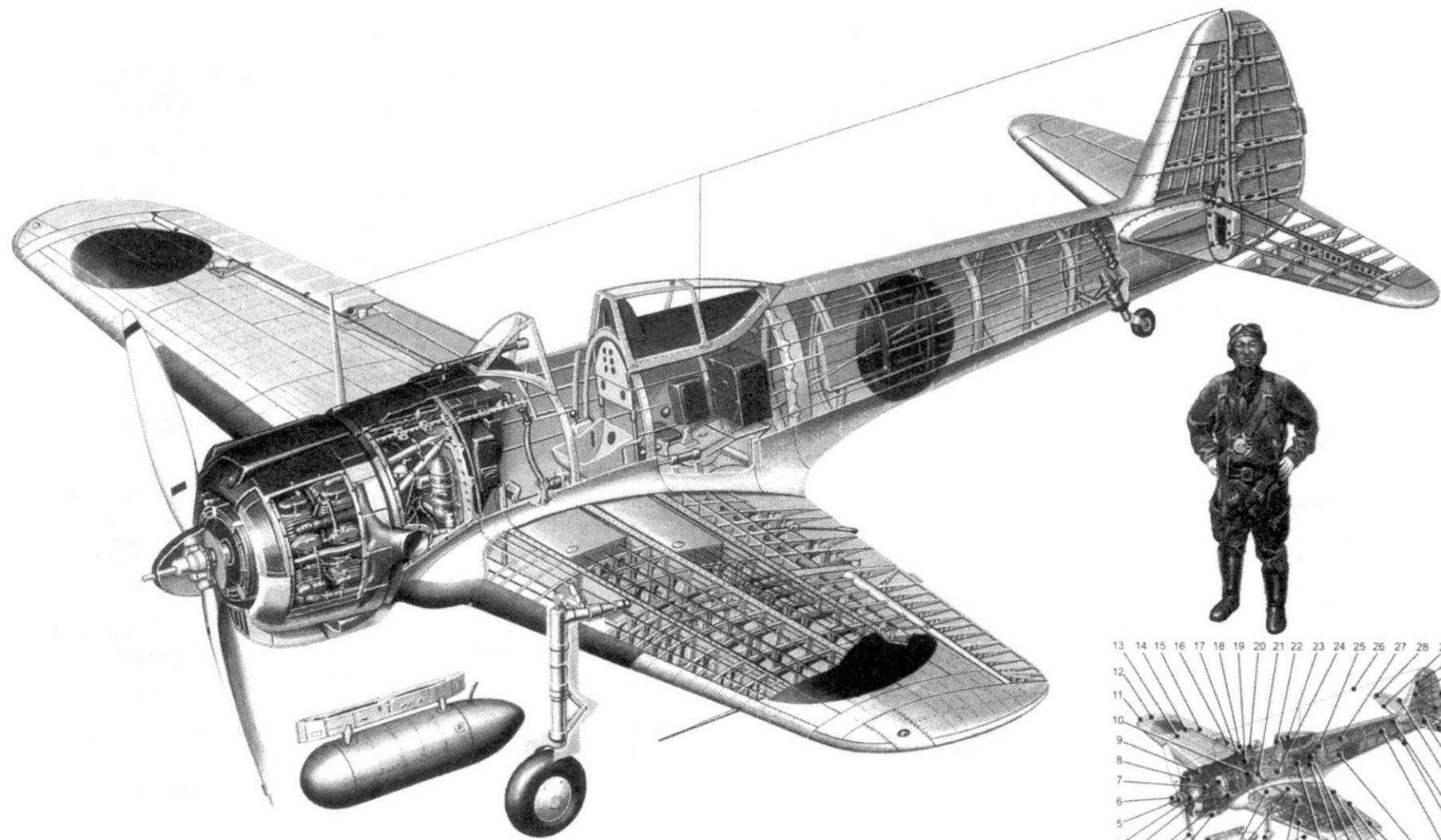
### Вооружение

Вооружение «Хаябус» разных модификаций приводится в таблице. Оба пулемета размещались в носовой части фюзеляжа, сразу позади двигателя. Пулеметы калибра 7,7 мм Тип 89 представляли собой японский аналог английских пулеметов Vickers. Пулеметы имели ленточное питание из металлической пулеметной ленты с разделяемыми звенями.

Скорострельность 900 выстрелов в минуту. Начальная скорость пули 810 м/с, эффективная дальность огня 600 метров. Длина 1029 мм, масса 11,8 кг.

Пулемет Тип 1 калибра 12,7 мм (Хо-103) представлял собой японский аналог американского пулемета Browning. Питание пулемета ленточное, из такой же ленты с металлическими разъединяемыми звенями. Скорострельность 900 выстрелов/мин, начальная скорость пули 780 м/с, эффективная дальность огня 650 метров. Длина пулеметов 1245 мм, масса 21,8 кг.





Компоновочная схема Ki 43-I Хей: 1. Лопасть винта; 2. Выхлопная труба; 3. Жалюзи системы охлаждения двигателя; 4. Маслорадиатор; 5. Ступица винта; 6. Обтекатель; 7. Двигатель Ха-25; 8. Ствол пулемета; 9. Капот; 10. Боекомплект для левого пулемета; 11.Правый (зеленый) ходовой огонь; 12. Оконечность крыла; 13. Обшивка крыла; 14. Механизм элерона; 15. Правый элерон; 16. Механизм боевого закрылка; 17. Люнетный прицел; 18. Боевой закрылок; 19. Левый пулемет; 20. Лобовое стекло; 21. Штурвал; 22. Изголовье кресла и противокапотажная дуга; 23. Сдвигаемый фонарь кабины; 24. Кресло пилота; 25. Шпангоут, соединяющий переднюю и заднюю часть фюзеляжа; 26. Антenna; 27. Шпангоут фюзеляжа; 28. Оконечность хвостового оперения; 29. Горизонтальный стабилизатор; 30. Задний (белый) позиционный огонь; 31. Каркас киля; 32. Триммер руля направления; 33. Руль направления; 34. Триммер руля высоты; 35. Каркас руля высоты; 36. Тяга руля высоты; 37. Конструкция киля; 38. Задний шпангоут фюзеляжа; 39. Руль высоты; 40. Амортизатор хвостового колеса; 41. Хвостовое колесо; 42. Лонжерон фюзеляжа; 43. Люк; 44. Каркас элерона; 45. Триммер элерона; 46. Заслонка механизма выпуска закрылков; 47. Передатчик; 48. Приемник; 49. Радиостанция; 50. Трубка Пито; 51. Полунервюра передней кромки крыла; 52. Лонжерон крыла; 53. Колесо главного шасси; 54. Стойка главного шасси; 55. Главные топливные баки; 56. Подвесной топливный бак; 57. Подкрыльный узел внешней подвески; 58. Воздухозаборник компрессора.

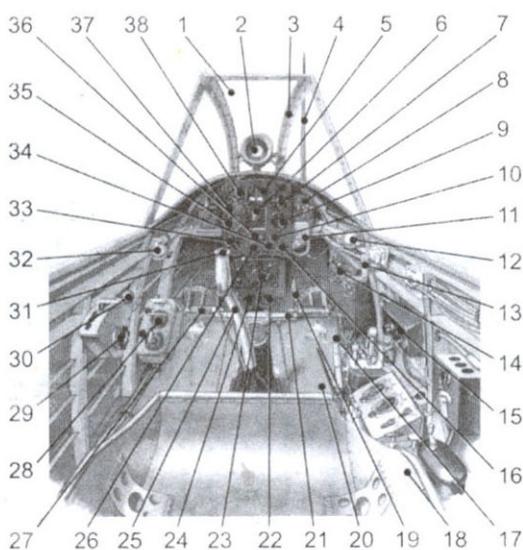
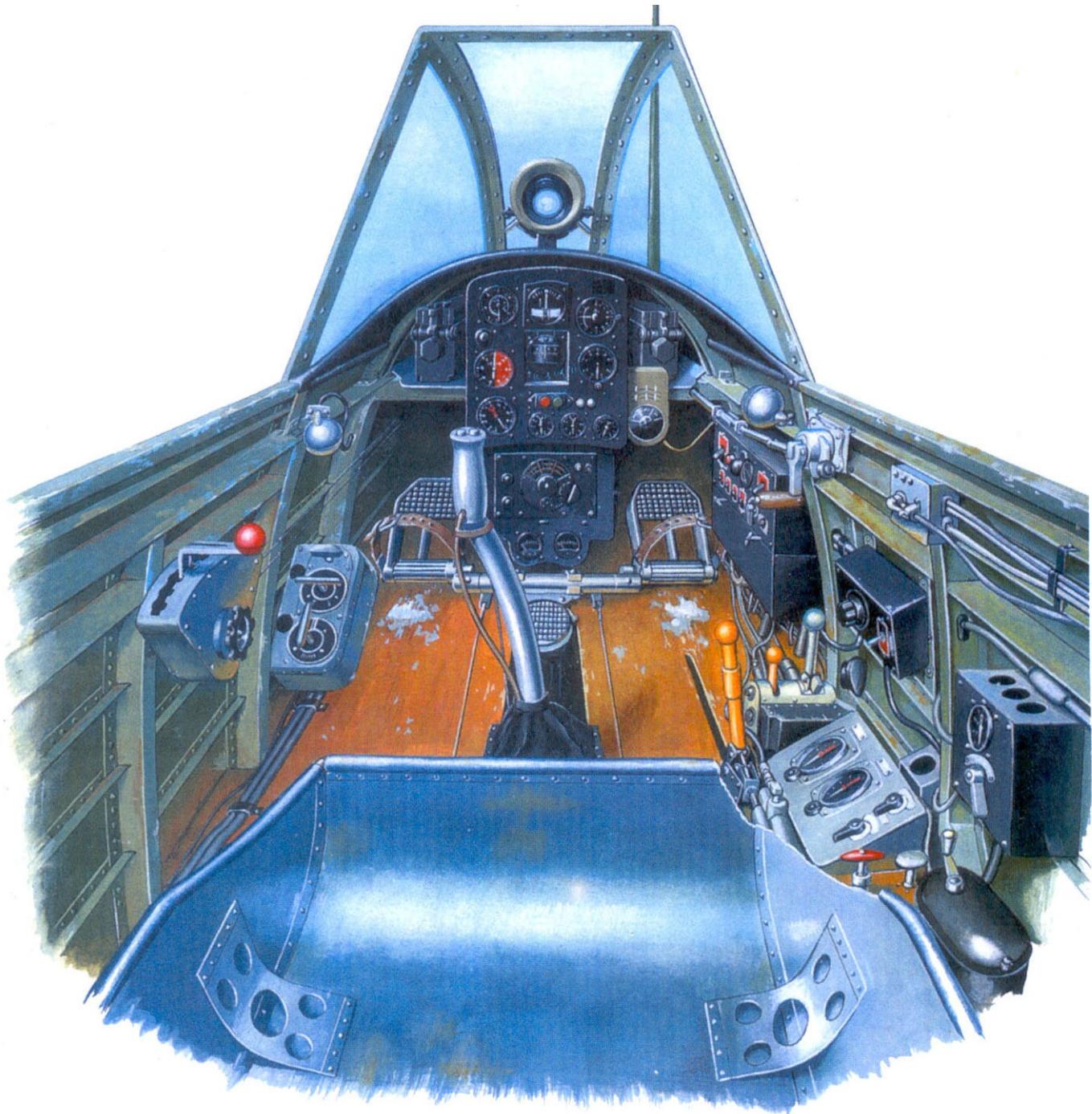
## TTX Ki 43

	4301 prototyp	Ki 43-I Ko	Ki 43-I Otsu	Ki 43-I Hei	Ki 43-II Ko	Ki 43-II Otsu wczesny model	Ki 43-II Otsu pózny model	Ki 43-II Kai	Ki 43-III Ko	Ki 43-III Otsu
<b>Размах (м)</b>	11,5	11,437	11,437	11,437	10,837	10,837	10,837	10,837	10,837	10,500
<b>Длина</b>	8,80	8,832	8,832	8,850	8,920	8,920	8,920	8,920	8,920 / 8,950	
<b>Высота</b>		3,085	3,085	3,085	3,085	3,085	3,085	3,085	3,085 / 3,273	3,085
<b>Площадь крыла (м<sup>2</sup>)</b>	22,000	22,000	22,000	22,000	21,400	21,400	21,400	21,400	22,000 / 21,400	22,000
<b>Масса пустого</b>	1580				1975				2240	
<b>Взлетная масса</b>	2048				2642				2725	
<b>Макс. масса</b>	2243			2583	2925				3060	
<b>Удельная масса (кг/м<sup>2</sup>)</b>	71,8									
<b>Двигатель</b>	Nakajima Ha-25	Nakajima Ha-25	Nakajima Ha-25	Nakajima Ha-25	Nakajima Ha-115	Nakajima Ha-115	Nakajima Ha-115	Nakajima Ha-115	Nakajima Ha-115-II	Mitsubishi Ha-112
<b>Мощность:</b>	(Type 99)	(Type 99)	(Type 99)	(Type 99)	(Type 2)	(Type 2)	(Type 2)	(Type 2)		
<b>взлетная</b>	950	950	950	950	1130	1130	1150	1150	1190	1290
<b>на высоте</b>	1100 / 2850				1150 / 2800				1230 / 2800	
	980 / 6000				950 / 6800				950 / 6800	
<b>кол-во лопастей винта/диаметр винта</b>	2 / 2,90	2 / 2,90	2 / 2,90	2 / 2,90	3 / 2,80	3 / 2,80	3 / 2,80	3 / 2,80	3 / 2,80	3 / 2,80
<b>Скорость макс на высоте (км/ч / м)</b>	495 / 4000				515	515 / 6000			555 / 6100	
<b>Скорость крейсерская на высоте (км/ч / м)</b>	320 / 2500					440 /			442 /	
<b>Скорость посадочная</b>						118	118			
<b>Набор высоты (м/мин)</b>	5000 / 5 min 30 s					5000 / 6 min 20 s			5000 / 5 min 19 s	
<b>Потолок (м)</b>		11750					11200			11400
<b>Дальность (км)</b>						1760			2120	
<b>Дальность с подвесными топливными баками</b>	1200								3200	
<b>Вооружение</b>	2 x 7,7 mm (Type 89)	2 x 7,7 mm (Type 89)	1 x 7,7 mm (Type 89), 1 x 12,7 mm Ho-103	2 x 12,7 mm Ho-103	2 x 12,7 mm Ho-103	2 x 12,7 mm Ho-103	2 x 12,7 mm Ho-103	2 x 12,7 mm Ho-103	2 x 12,7 mm Ho-103	2 x 20 mm
<b>Боезапас</b>	500	500	500 / 250	250	250	250	250	250	250	120 <sup>2</sup>
<b>Бомбы (кг)</b>				2 x 15 – 30	2 x 30 – 250	2 x 30 – 250	2 x 30 – 250	2 x 30 – 250	2 x 30 – 250	2 x 30 – 250
<b>Запас топлива (л)</b>	314 + 400			314 + 400	546 <sup>3</sup> + 430	2 x 30 – 250	2 x 30 – 250	314 + 400 <sup>4</sup>	314 + 430	
<b>Подвесные баки (л)</b>	(2 x 250) <sup>5</sup>	2 x 250	2 x 250	2 x 250	2 x 250	2 x 250	2 x 250	2 x 250	2 x 250	
<b>Масло (л)</b>	40 – 45				40 – 45				40 – 45	
<b>Изготовлено (шт)</b>	1(N) (13) <sup>7</sup>	703(N) + 49(R) <sup>8</sup>	2487(N) + 902(T) <sup>9</sup>	1727(T) <sup>10</sup>						
<b>Период производства</b>	12 grudnia 1938 <sup>11</sup>	04.41 – 06.41	07.41 – 08.41	09.41 – 02.43	02.42 – 09.44	05.44 – 08.45	1945			

«Война в воздухе» №24, 2000 г. Периодическое научно-популярное издание для членов военно-исторических клубов.

Редактор-составитель Иванов С. В. При участии ООО «АРС». Лицензия ЛВ №35 от 29.08.97 © Иванов С. В., 2000 г.

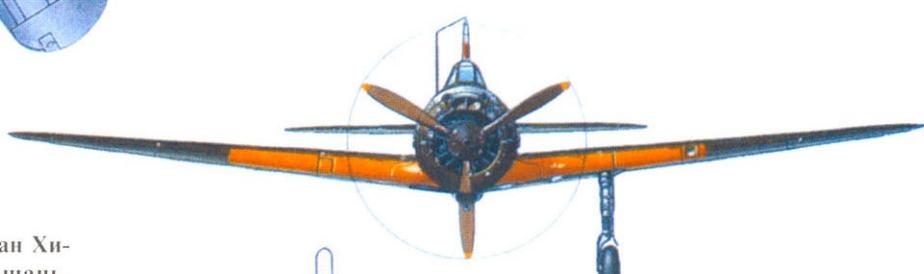
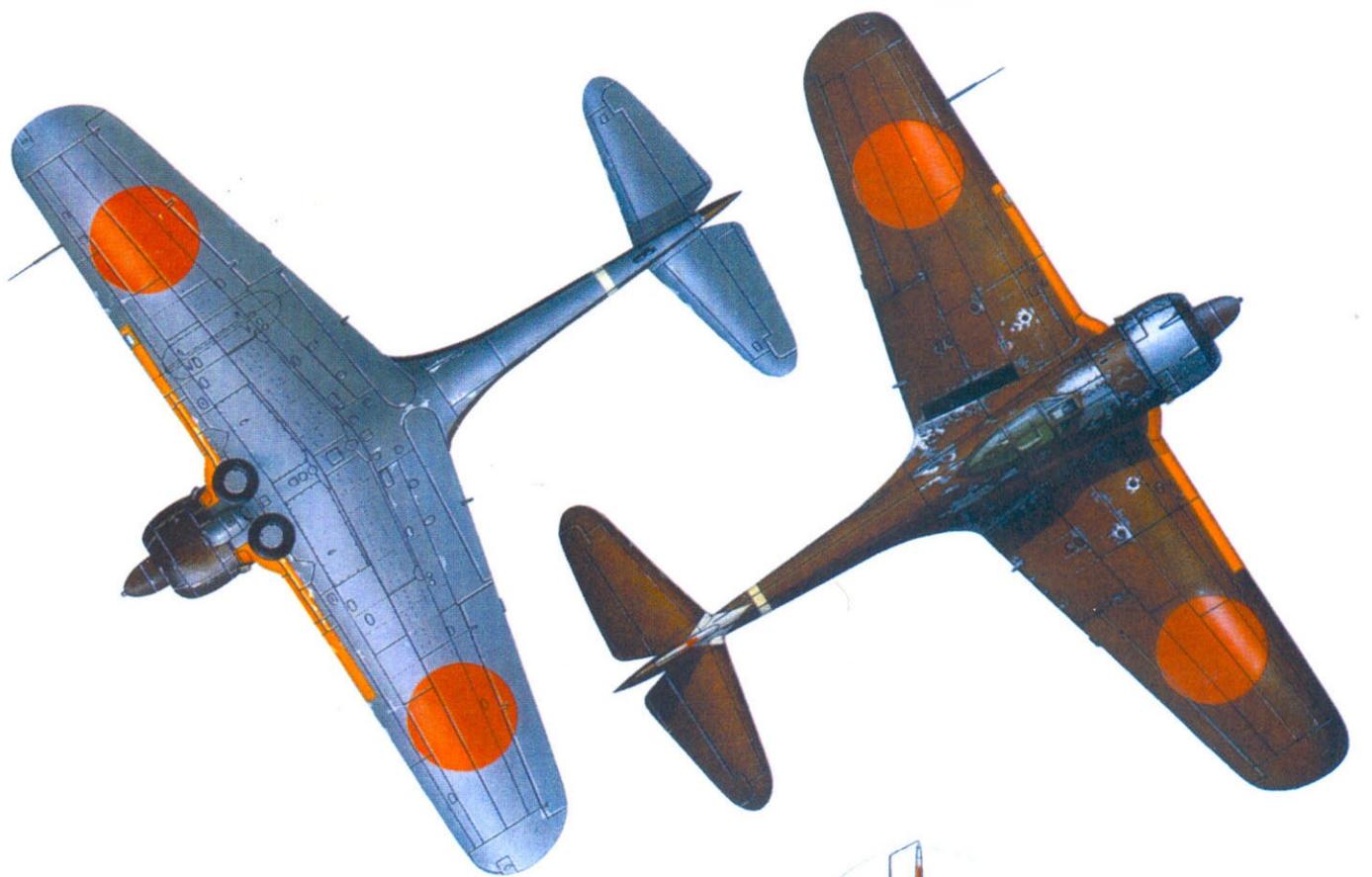
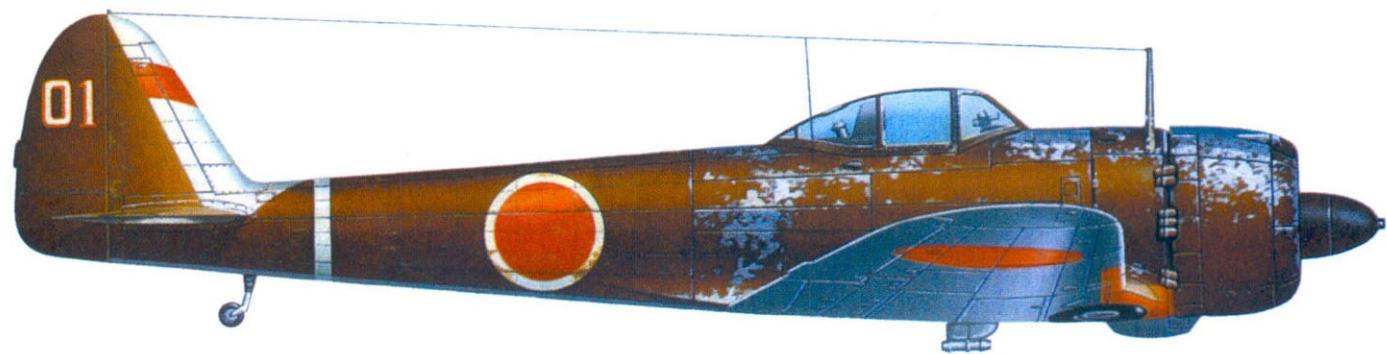
Издание не содержит пропаганды и рекламы. Отпечатано в типографии «Нота» г. Белорецк, ул. Советская, 14 Тираж: 300 экз.



#### Кабина истребителя Ки-43-И-Хей «Хаябуса»

1. Лобовое стекло.
2. Люнетный прицел.
3. Рама фонаря.
4. Мачта антенны.
5. Указатель крена и поперечный клинометр.
6. Компас.
7. Вариометр.
8. Пулемет.
9. Альтиметр.
10. Индикатор положения шасси.
11. Указатель расхода боеприпасов.
12. Правая лампа освещения кабины.
13. Регулятор положения жалюзи двигателя.
14. Главная электропанель.
15. Панель радиостанции.
16. Указатель температуры масла.
17. Регулятор высоты кресла.
18. Кресло пилота.
19. Правая педаль.
20. Пол кабины.
21. Тяга педалей.
22. Указатель температуры выхлопных газов.
23. Регулятор радио каналов.
24. Указатель температуры головок цилиндров.
25. Штурвал.
26. Указатель уровня топлива.
27. Левая педаль.
28. Панель переключения топливных баков.
29. Регулятор триммера руля высоты.
30. Ручка газа и спуск пулеметов.
31. Кнопки выпуска боевых закрылков.
32. Левая лампа освещения кабины.
33. Тахометр.
34. Указатель уровня масла.
35. Указатель давления в топливной системе.
36. Кнопки выпуска шасси.
37. Ручной топливный насос.
38. Спидометр.

*Вернуться к оглавлению*



Ки-43-III-Ко, 204-й сентай, капитан Хироши Мураками, аэродром Суньшань, Формоза, лето 1945 года.

