

F6F HELLCAT

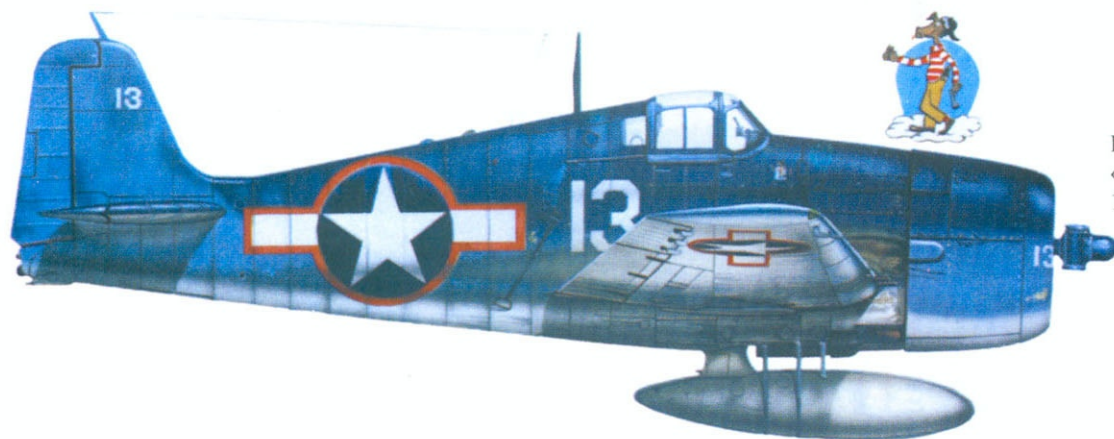




XF6F-2 с турбонаддувом, январь 1944 г.



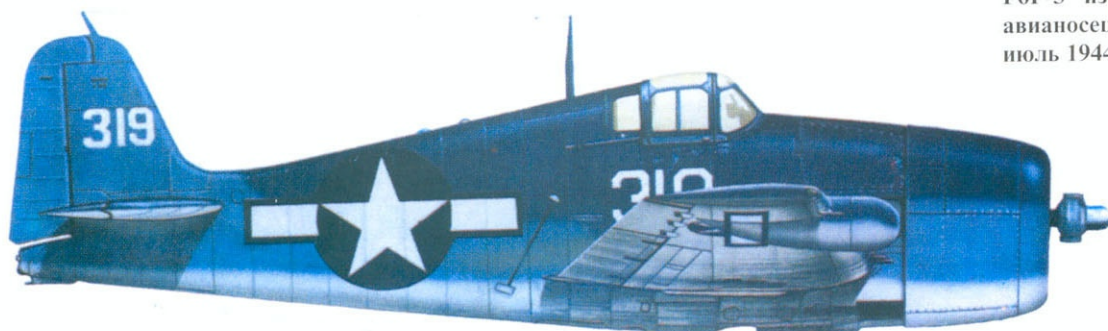
Ранний F6F-3 из VF-4, Калифорния, май 1943 г.



F6F-3 из VF-16, авианосец «Лексингтон», декабрь 1943 г.



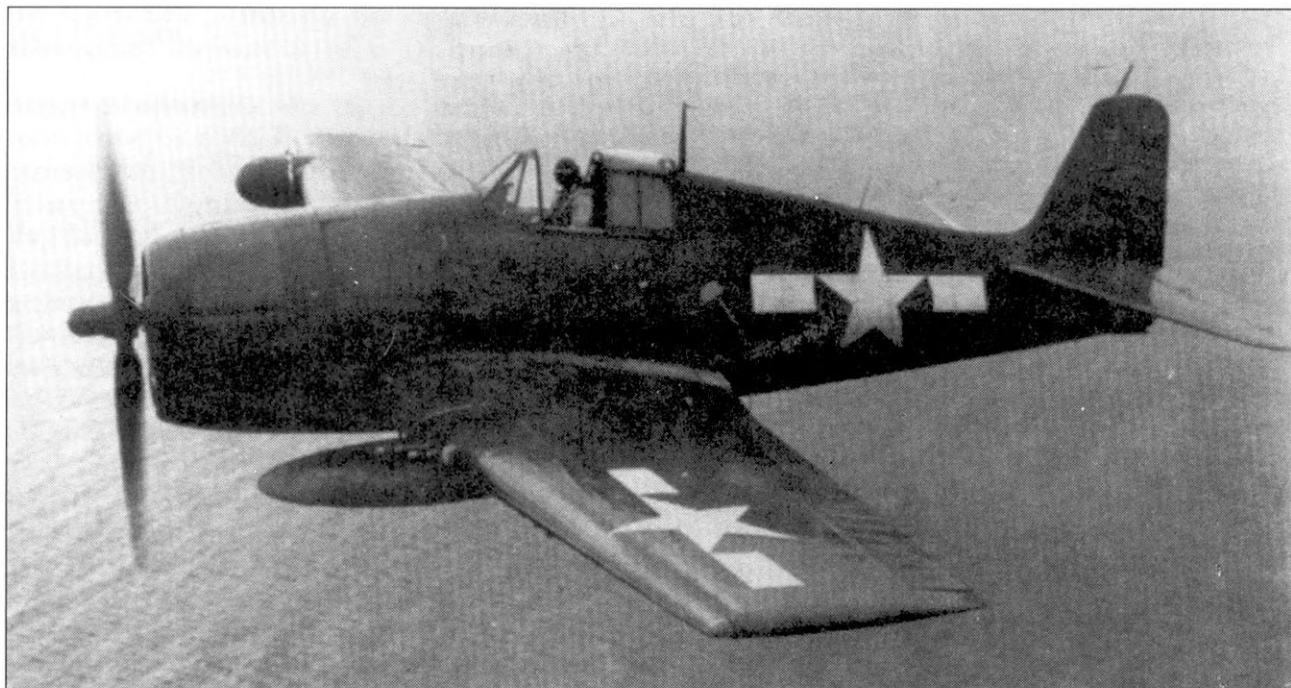
F6F-3 из VF-51, эскортный авианосец «Сан Джасинто», июль 1944 г.



F6F-3N эскортный авианосец «Соломоны», ноябрь 1944 г.

F6F «Hellcat»

часть 2





F6F-3N «319» взлетает с палубы авианосца «Solomons». У этого самолета по каким-то причинам сняты щитки шасси. 18 ноября 1944 года.

Атолл Трук (Каролинские острова) был известен как «Гибралтар Тихого океана». Там находилась главная база японского флота за пределами Японии. В середине февраля 1944 года японская разведка оценила силы ВВС Японии на атолле в 185 самолетов. Чтобы нейтрализовать эту базу перед началом наступления на Марианские острова, американцы запланировали налет силами палубной авиации.

Американцы недооценили противника. В действительности на трех аэродромах базы находилось 365 японских машин.

Адмирал Реймонд А. Спрюэнс, который держал флаг на линкоре «New Jersey», планировал двухдневный налет на Трук. В случае успешного развития событий, в первый день следовало захватить преимущество в воздухе. На второй день пикирующие бомбардировщики и торпедоносцы должны были заняться японскими кораблями, обнаруженными в районе базы.

Девять авианосцев, участвовавших в операции, несли на борту более 250 истребителей «Hellcat». 58-я тактическая группа действовала тремя оперативными отрядами.

16 февраля 1944 года пять авианосцев TF-58 за час до восхода солнца начали выпускать истребители. К тому времени корабли находились в 90 милях от атолла.

Эскадрилья VF-18 с авианосца «Bunker Hill» поднялась в числе 22 истребителей. Вел строй командир эскадрильи Силбер. По 12 истребителей подняли в воздух VF-10 («Enterprise»), VF-6 («Interpid») и VF-5 («Yorktown»). Еще 11 истребителей «Hellcat» было из VF-9 («Essex»). Итого в налете участво-

вало 70 истребителей.

Командовал самолетами подполковник Уильям Р. «Киллер» Кейн с авианосца «Enterprise». 12 его самолетов действовали совместно с 12 самолетами из VF-6. Эти шесть звеньев составляли авангард группы. Собравшись на высоте 500 м, самолеты взяли курс на атолл.

24 истребителя «Hellcat» шли на высоте 300 м, но на полпути к цели начали набирать высоту. При этом истребители образовали строй, эшелонированный по высоте. Машины из VF-5 заняли нижний этаж, а истребители с «Bunker Hill» - верхний.

Первоначально в воздухе не было заметно самолетов противника. В 8:05 отряд Кейна вышел к цели и повернул на северо-запад, двигаясь на высоте 4000 м. Перед началом атаки истребители обошли остров Моэн, вскрывая положение батарей зенитной артиллерии.

Десять истребителей «Hellcat» с авианосца «Interpid» шло следом за VF-10, когда командир последней пары Алекс Врашью передал в эфир: «Противник в 2500 футах выше и левее». Однако его предупреждение пилоты VF-6 или не услышали или проигнорировали. Они устремились вниз вслед за Кейном, чтобы атаковать самолеты, стоящие на земле. Врашью идентифицировал приближающиеся японские истребители как «Zero» и повел своего ведомого Литтла в атаку. Японцам пришлось отвлечься на два дерзких самолета.

Врашью и Литтл оказались окруженными многочисленными истребителями «Zero». Врашью приказал своему ведомому выполнить вертикальный маневр и оба американских самолета, стремительно набрав высоту, обрушились на противника сверху. Японцы потеряли скорость, выходя из виража, поэтому растерялись, увидев, что



F6F-3N из VMF(N)-534, аэродром Оротэ-Филд, остров Гуам, май 1945 года. На капоте двигателя эмблема части - повсеместная практика в частях корпуса морской пехоты.

оба американца уже оказались у них на хвосте. Некоторые «Zero» попытались резко снизиться, другие, напротив, попытались уйти в облака. Однако американские истребители с легкостью догоняли японцев. Врашью сбил над лагуной атолла Трук два «Zero» и «Rufe», а Лу Литтл - одного «Zero».

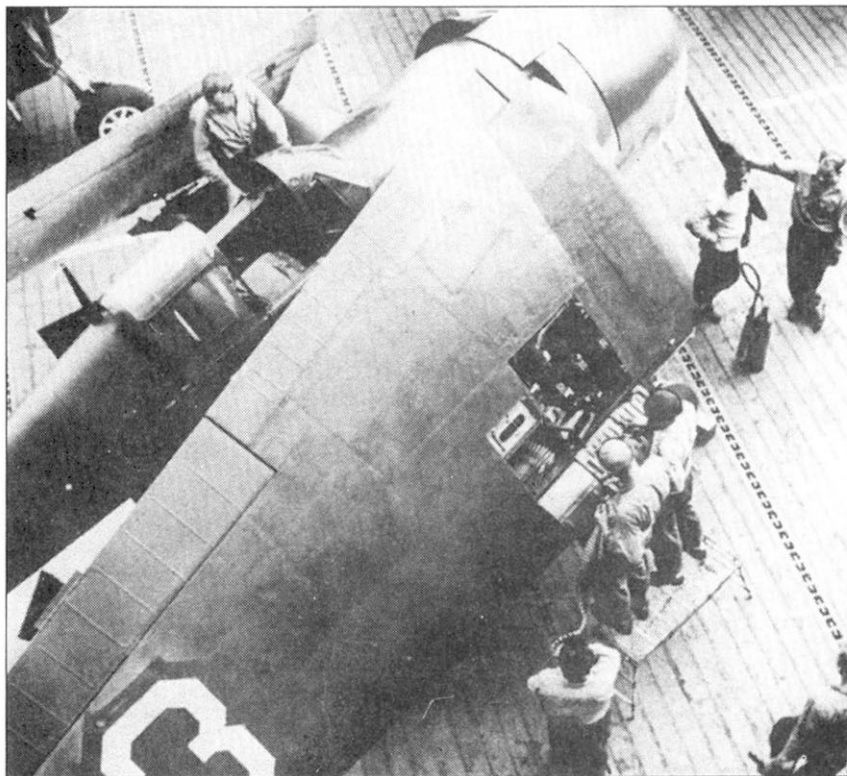
Снова набрав высоту, Врашью заметил одного «Zero», держащегося на границе облачности, и атаковал его. Японец попытался уйти, но Врашью не отставал. Несколько раз Врашью неудачно атаковал, затем зашел со стороны солнца и начал поджидать жертву. Вскоре японец показался из облаков и американский пилот одержал свою очередную победу. Тем временем пилоты VF-6 заявили еще 12 побед. Утренняя охота постепенно превращалась в грандиозную воздушную битву.

Командир VF-5 Эд Оуэн сбил два самолета. Киллер Кейн и его ведомый лейтенант Верн Юд сбили на двоих пять машин, после чего переключились на обстрел наземных целей. Японцы успели поднять в воздух около 50 истребителей, когда Кейн и его пилоты зашли на аэродром Моэн. 47 летящих на бреющем полете американских истребителей обстреляли японские самолеты, которые пытались взлететь.

Японские пилоты со временем пришли в себя и начали действовать успешнее. Более того, в горячке боя один «Hellcat» сбил другого, пилоту пришлось прыгать с парашютом.

Пилоты из VF-10 заявили, что гидросамолеты «Rufe» оказались довольно трудным противником, несмотря на тяжелые поправки. Лейтенант Дж.Э. «Френчи» Рулет сбил «Zero», а затем атаковал «Rufe» и сбил его на вираже, затем сбил «Hamr», севший на хвост другому F6F. Вскоре Рулет обнаружил, что его ведомый сбил «Rufe», севший на хвост самому пилоту. Капитан Джек Фарли из VF-10 сбил один A6M2-N прежде чем в кабине его F6F разорвался 20-мм снаряд. Взрывом разбило приборную панель и ранило пилота. Тем не менее, Фарли нашел в себе силы дотянуть до базы. Его же ведомый 2-й лейтенант Линтон Кокс был сбит. Истребители с авианосца «Enterprise» прорвались через строй японских истребителей, избежали зенитного огня и обстреляли японский аэродром, добавив к 14 победам в воздухе 17 уничтоженных на земле самолетов.

Эскадрилья VF-18 Силбера сумела обнаружить за все время лишь 16 японских самолетов. Восьми из них удалось навязать бой, в ходе которого американские пилоты заявили одну уверенную и одну вероятную победы.



Погрузка боекомплекта и осмотр вооружения. Цифра «3» разворачивается зеркально при нормальном положении крыла. Видны черные полосы, окаймляющие цифру, нанесенную пульверизатором по трафарету.



Истребители «Hellcat» готовятся ко взлету с палубы авианосца.



Дэвид МакКемпбелл на своем F6F-5 «Minsi II». На борту отметки о 21 победе. Войну МакКемпбелл закончил с 34 подтвержденными победами, став первым асом ВМФ США. За свои боевые успехи и умелое руководство SAG-15 МакКемпбелл был награжден Медалью почета.

Эскадрилья VF-9 с авианосца «Essex» действовала успешнее. Восемь пилотов эскадрильи заявили 19 побед. Среди героев дня были лейтенант Джин Валенсия и капитан Билл Бонно. Потерявший своего ведущего Бонно, лейтенант Валенсия был атакован шестью «Зеро», которые безуспешно пытались его догнать. После длительной погони Валенсия внезапно развернулся и пошел в лобовую атаку. Одним

за другим он сбил три «Зеро», а остальные ушли. Вернувшись к месту основного боя, Валенсия узнал, что Бонно успел заявить четыре победы. В результате боя Джин Валенсия стал асом и очень хвалил свой «Hellcat»: «Я так люблю свой самолет, что женился бы на нем, если бы он только умел готовить». Эта фраза получила известность (разумеется, не без участия в этом Груммана).

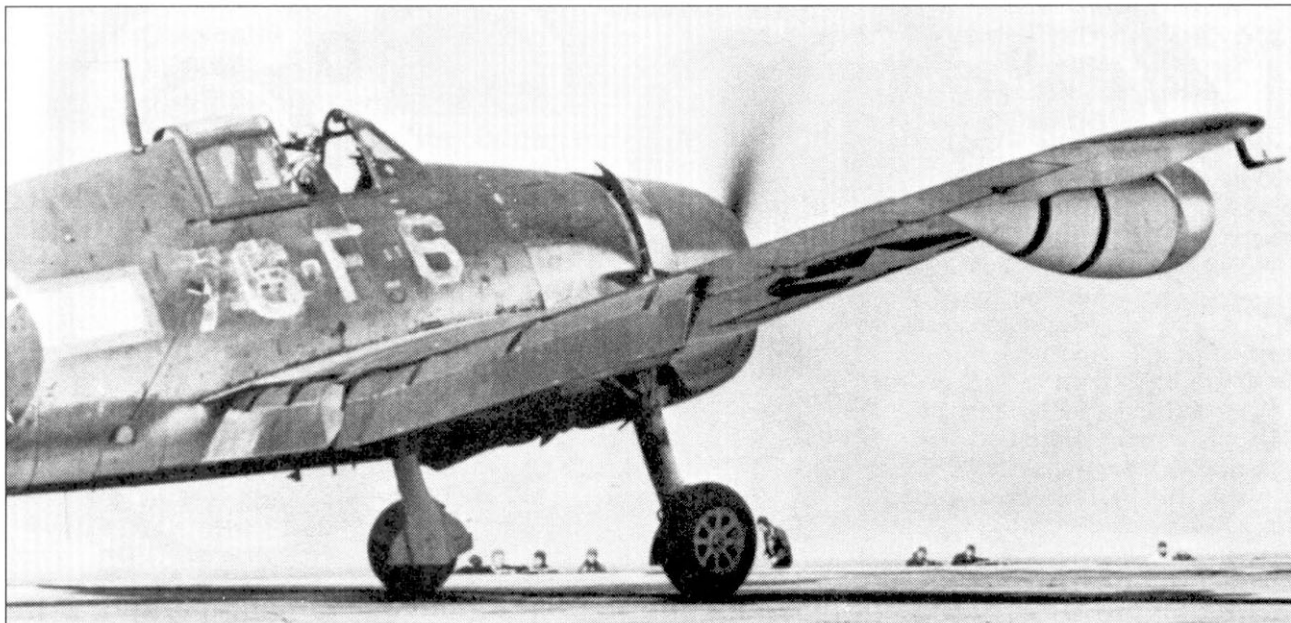
В ходе налета было сбито 30 японских самолетов, еще 40 уничтожено на островах Моэн, Этен и Парам. Потери американской авиации составили всего четыре истребителя.

Во второй половине дня адмирал Мичер решил повторить налет, чтобы не позволить противнику восстановить поврежденные взлетно-посадочные полосы. С этой целью на пять самолетов VF-10 подвесили по бомбе, оснащенных взрывателями замедленного действия. Целью самолетов стал аэродром Моэн. Другие эскадрильи имели целью остальные аэродромы. Все пять истребителей сбросили бомбы на аэродром, а затем атаковали 14 пикирующих бомбардировщиков. Кроме того, истребители «Hellcat» обстреляли аэродром, уничтожив 11 машин. 12 бомбардировщиков было уничтожено американскими пикировщиками. Многие пилоты в тот день выполнили два или даже три боевых вылета.

В ходе второго налета произошло несколько стычек, в которых истребители сопровождения отражали попытки японских истребителей прорваться к бомбардировщикам.

«Hellcat» капитана У.М. Хэмптона получил повреждения и повернул назад на авианосец «Enterprise». Тут его атаковали сразу три японских истребителя: «Зеро», «Намр» и «Рифе». Первым атаковал «Намр», который промахнулся и был вынужден пойти на второй заход. Хэмптон набрал высоту, поймал противника в перекрестье прицела, и «Намр», охваченный огнем, рухнул в воду.

В это время Хэмптона в лоб атаковал «Зеро». Капитан открыл огонь из трех исправных пулеметов и поджег



F6F-3N «6» из VF(N)-76 готовится к взлету с палубы авианосца «Charger». Обратите внимание на то, что опознавательный знак под левым крылом заходит на обтекатель радара. На фюзеляже виден тактический номер. 5 октября 1943 года.



F6F-3N «14» из VF(N)-76 на палубе авианосца «Charger». Верхняя половина обтекателя радара окрашена краской Non-Specular Sea Blue. 5 октября 1943 года.

самолет. «Rufe» отказался от атаки. Поврежденный «Hallcat» дотянул до ближайшего американского эсминца и приводнился рядом с ним. Спасательная команда подобрала пилота.

Лейтенант Боб Дункан сопровождал бомбардировщики с авианосца «Enterprise». Звено Дункана, шедшее за бомбардировщиками, заметило 10-15 «Zero», пикирующих со стороны солнца с высоты 6000 м. Самолеты с «Yorktown» перехватили несколько японских истребителей на высоте 2000 м. Японцам удалось прошить ведомого Дункана, но сам лейтенант почти тут же поджег японский истребитель в

лобовой атаке. Прошло еще несколько минут и Дункан стал пятым пилотом, одержавшим четыре победы над Труком.

Эскадрилья VF-9 с авианосца «Essex» сопровождала бомбардировщики, и звено полковника Фила Торри первым оказалось над целью. Как обычно, передовым звеном командовал Чик Смит.

Вспыхнул бой, в котором Смит заявил три победы. Но и его «Hellcat» получил повреждения. Смит попытался дотянуть до своего авианосца, но ему не удалось. Пришлось приводняться. Смита и нескольких других не очень

удачливых пилотов из воды выловили американские эсминцы.

Сопровождал бомбардировщики и Хэм МакУортер, который заметил вдали три неизвестных самолета. МакУортер попросил своего ведомого следить за этими тремя машинами. Лишь когда дистанция сократилась до 900 м, удалось идентифицировать самолеты как «Zero». Японский пилот имел удобную позицию для стрельбы, но почему-то не открыл огонь. МакУортер и его ведомый Бад Джихоу, повернули в сторону японцев и сбили по одной машине. Вскоре МакУортер настиг и сбил третий самолет.



F6F-3E (41302) во время испытаний в Патаксент-Ривер. Позднее этот самолет действовал в составе VF-87 и CASU-25. 31 мая 1944 года.

Тем временем в полутора километрах МакУортер заметил еще одного «Zero». Короткой очередью американский пилот поджег японский истребитель, а его пилот выпрыгнул с парашютом. Это была десятая победа МакУортера, которая выдвинула его на первое место среди истребителей палубной авиации. Следом с 9 победами шел Алек Врашью.

Эскадрилья VF-9 за сутки заявила 36 сбитых японских самолетов. Двенадцать пилотов Герба Хаука были асами, и сам Хаук довел свой боевой счет до пяти побед.

К 14:00 пилоты «Hellcat» заявили 204 уничтоженных машин, в том числе 130 в воздухе (всего в Труке находилось 365 самолетов). Японцы подтвердили меньше половины этих успехов, но факт оставался фактом - истребители F6F «Hellcat» господствовали в воздухе.

Во время налетов 17 и 18 февраля 1944 года японцы потеряли около 270 самолетов, в том числе 200 на земле. Около 110 самолетов, которых планировалось перебросить на Соломоновы острова, сгорели на аэродроме острова Этен. На острове Мозн уничтожено 70 из 150 самолетов. Преимущество Task Force 58 было столь ощутимым, что на следующий день американские летчики не обнаружили в воздухе ни одного самолета. Фактически, к вечеру 18 февраля на Труке у японцев оставалось всего шесть боеспособных машин.

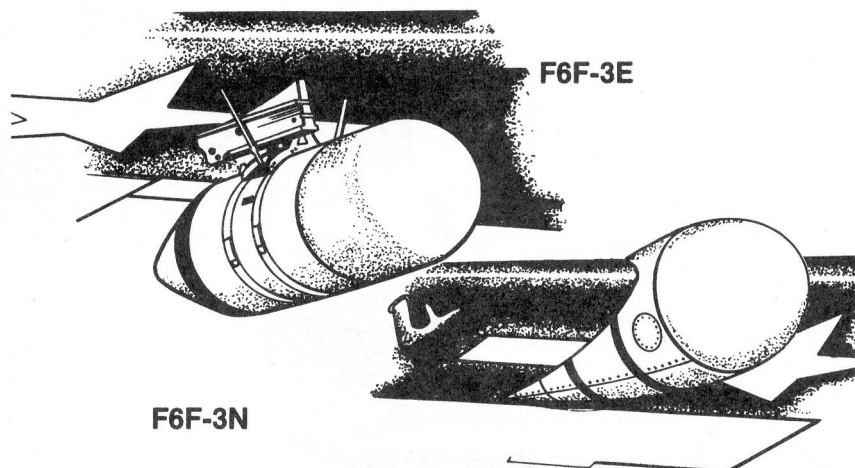
Потери американцев оказались меньше запланированных. В результате действий противника, главным образом зенитной артиллерии, было потеряно восемь F6F-3.

Следующая важная операция с участием истребителей «Hellcat» имела место утром 22 февраля 1944 года, когда 40 японских самолетов атаковало американскую эскадру. Более половины самолетов удалось сбить, японцам не удалось добиться ни одного прямого попадания, но авианосцы на час опоздали с выпуском 48 истребителей, предназначенных для зачистки воздушного пространства. Погода в тот день была ужасна - небо покрывали густые дождевые облака, нижняя граница облачности опускалась до 100 м.

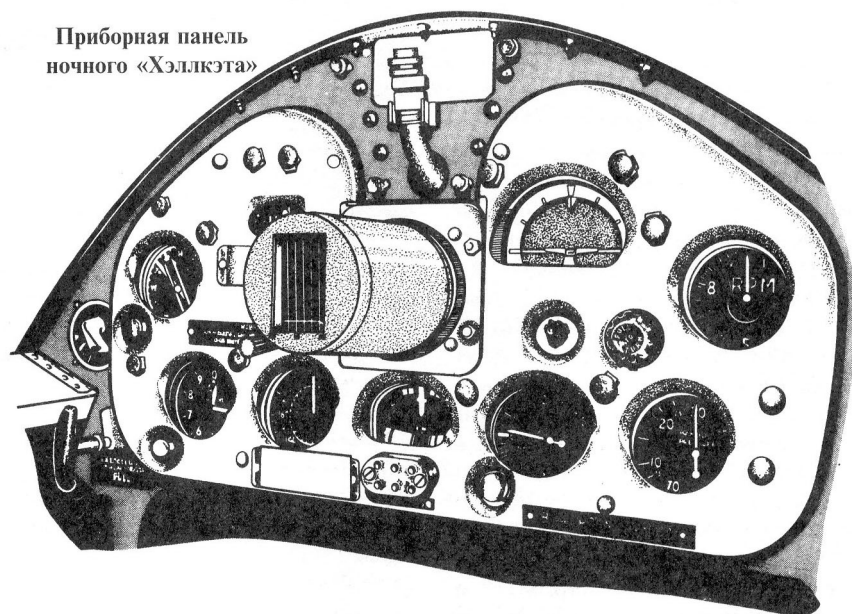
Американские истребители проводили разведку над островами Сайпан, Тиниан и Рота.

Вверху кружили многочисленные «Zero», но плохая погода не позволяла начать активные действия. Тем не менее, американцы успели заявить 20 побед, потеряв пять F6F-3, часть из них из-за огня зенитной артиллерии.

Подполковник Эдгар Стеббинс вел



Приборная панель
ночного «Хэллкэта»



самолеты с «Yorktown» на Сайпан и Тиниан, а Фил Торри с эскадрилей с «Essex» вылетели к Сайпану. Внезапно через разрыв в облаках Торри увидел аэродром и вызвал пикирующие бомбардировщики. 20 японских самолетов удалось уничтожить на Сайпане, а 70 на Тиниане.

Эскадрилья VF-18 с авианосца «Bunker Hill» из-за навигационной ошибки вышла к Гуаму. Там они провели неожиданный налет на аэродром и уничтожили на земле 11 самолетов, а четыре сбили в воздухе.

Главный бой разгорелся над эскадрой, которую атаковали большое число бомбардировщиков «Betty» и «Judy». Почти 40 машин были сбиты патрулирующими район эскадрильи истребителями F6F, но несколько японских самолетов прорвалось к кораблям. Одна «Betty» прошла всего в 15 м от борта авианосца «Essex».

Кроме удачной фоторазведки удалось уничтожить почти 170 японских самолетов, причем в этот раз пилоты заявили на 50 машин меньше, чем унич-

тожили в действительности.

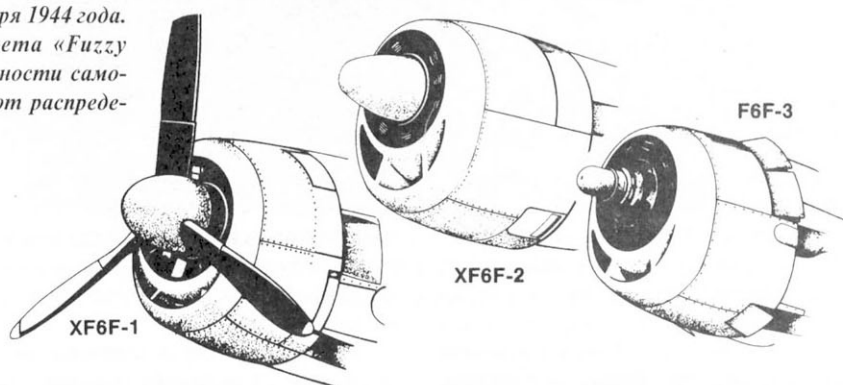
Утром 30 марта 1944 года над Палау истребители «Hellcat» проводили очередную крупную операцию. На перехват американцев в воздух поднялось всего 30 японских истребителей, в том числе дюжина самолетов прежде не встречавшегося типа. Это были армейские истребители Nakajima Ki 43 «Hayabusa» («Oscar»). Ki 43 походил на M6A2, но был на 37 км/ч медленнее. У пилотов из VF-5 не возникло проблем с противником, и до возвращения на авианосец они успели заявить девять побед. Остаток дня истребители «Hellcat» потратили в попытках подавить японскую зенитную артиллерию, расчищая место для налета пикирующих бомбардировщиков.

На следующий день война в воздухе вспыхнула снова.

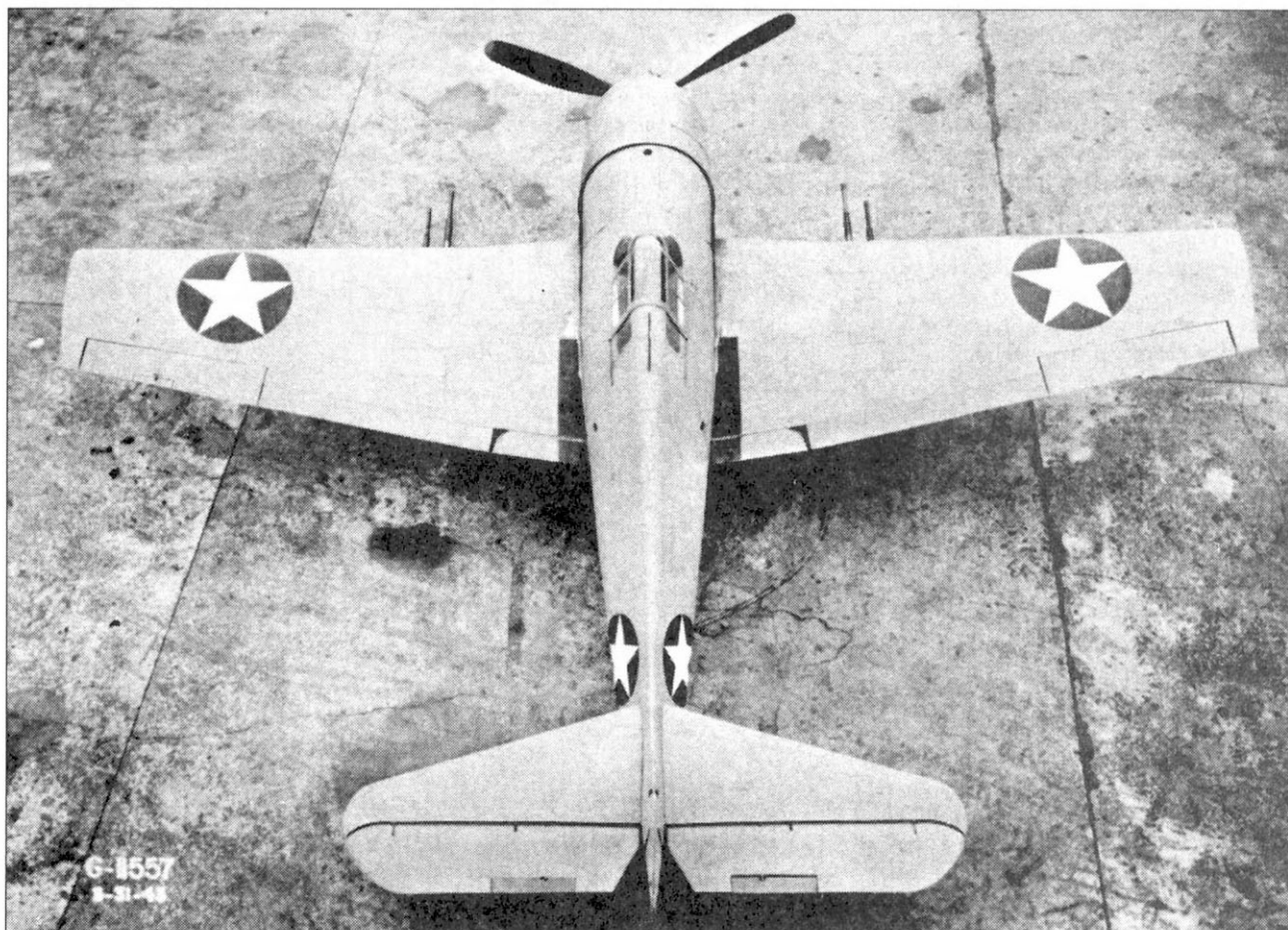
Ночью японцы получили подкрепление в виде 40 истребителей, прибывших с Филиппин. Палау стал первым воздушным боем для 8-й воздушной группы на авианосце «Bunker Hill». При этом пилоты испытывали техни-



XF6F-2 (66244) во время испытаний, 7 января 1944 года. Обратите внимание на название самолета «Fuzzy Wuzzy», написанное на капоте. На поверхности самолета приклеены нити, которые показывают распределение воздушных потоков на обшивке.



XF6F-4 с пушечным вооружением, заводской аэродром на Лонг-Айленде, 31 марта 1943 года.





XF6F-4 (02981) в ходе интенсивных испытаний в NATC Патаксент-Ривер, 11 февраля 1944 года.

ческую новинку - противоперегрузочный комбинезон.

В начале 1943 года начальник штаба VF-8 капитан Скотт МакКаски был одним из трех пилотов, которые испытывали комбинезон на аэродроме Сесил на Флориде. Комбинезон позволял пилотам маневрировать с ускорением на 1,5 g больше чем обычно. Комбинезон с пневмоподушками в области икр, бедер и живота весил около пяти фунтов (2,3 кг) и требовал лишь минимальные доработки кабины F6F. Поскольку несколько молодых пилотов из VF-8 подозрительно отнеслись к комбинезону, МакКаски вызывал каждого скептика на учебный бой, в котором демонстрировал преимущества использования комбинезона. В результате из 49 пилотов VF-8 лишь трое не рискнули использовать новинку.

В ходе нескольких дней боев даже эта тройка решила примерить новый комбинезон. В первом воздушном бою над Палау пилоты VF-8 сбили 11 японских самолетов наверняка и 3 вероятно без потерь со своей стороны. МакКаски записал на свой боевой счет две победы.

За два дня боев было заявлено 93 побед, в том числе 29 пилотами VF-5 и 25 пилотами VF-30 с авианосца «Monterey». В течение следующих дней истребители проводили зачистку воздушного пространства, патрулировали, а также совершали налеты на острова Яп, Улити и Волеаи на юге Каролинских островов, куда Мичер привел свою эскадру. Там истребители «Hellcat» сбили 18 японских самолетов. Итоговый результат операции соста-

вил 111 сбитых и 46 уничтоженных на земле самолетов противника. Потери американцев в воздушных боях составили всего три машины, еще восемь «Hellcat» пали жертвой зенитной артиллерии.

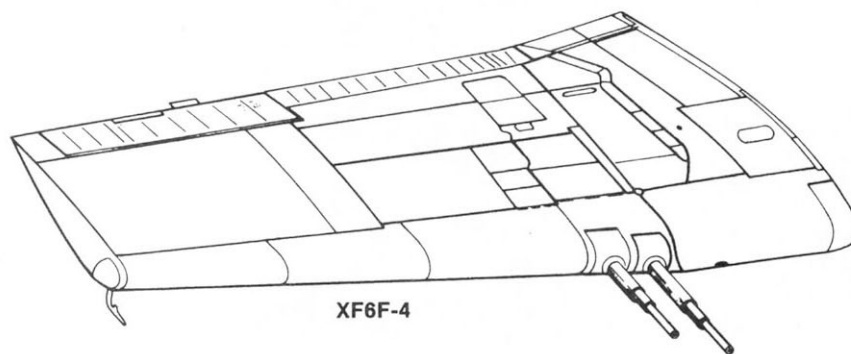
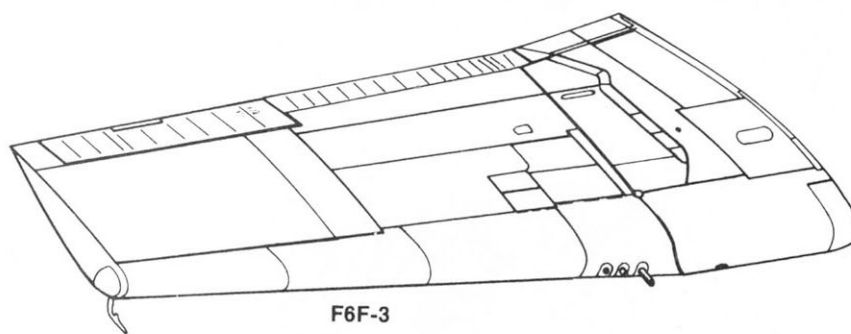
22 апреля палубная авиация совершила налет на Новую Голландию. Это было накануне высадки десанта. Противник оказал слабое сопротивление, за четыре дня американцам удалось заявить всего 30 сбитых самолетов. Главной задачей истребителей стала поддержка наземных частей.

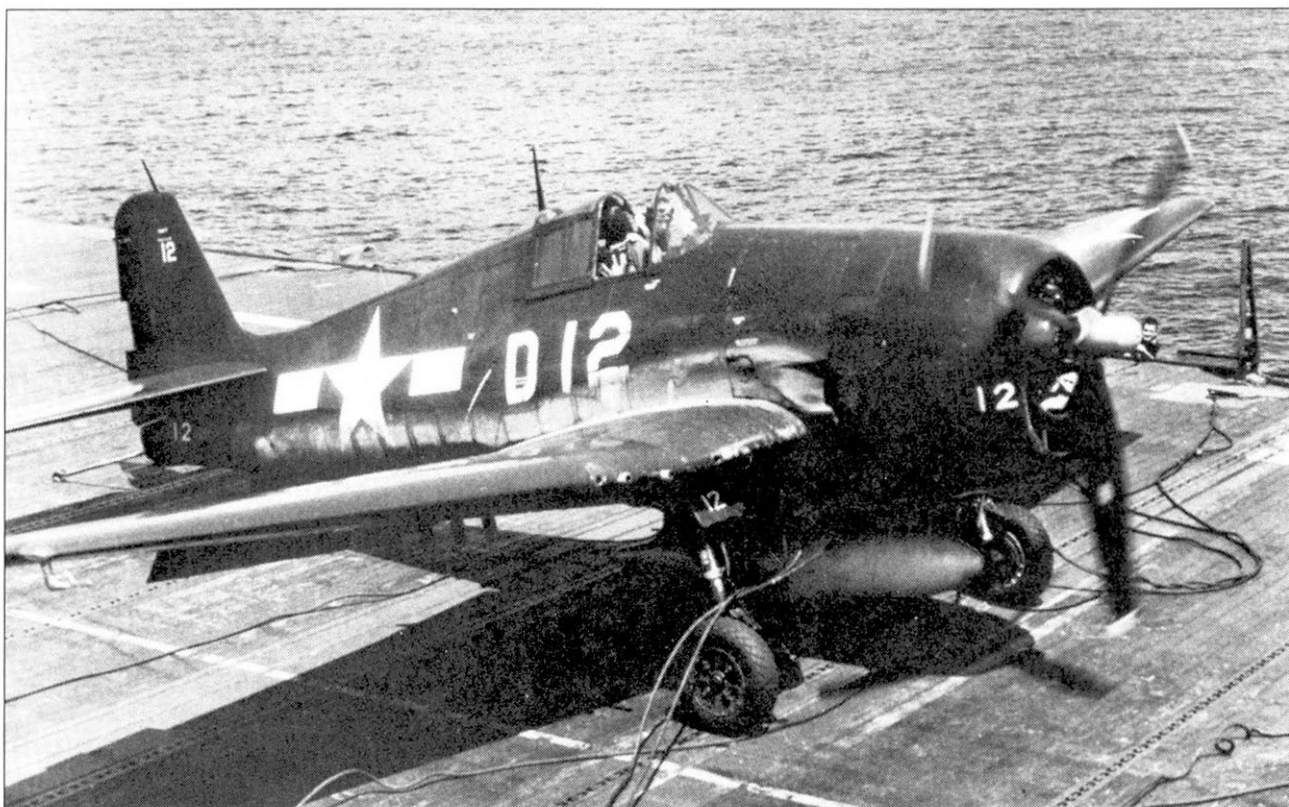
Над Новой Голландией американцы потеряли только два «Hellcat», оба

от огня зенитной артиллерии. Поскольку воздушные бои были редкостью, пилоты закончили эту операцию с чувством разочарования.

Быстрые авианосцы снова переместились к Труку, чтобы провести новый налет на базу. За прошедшие два месяца японцы сумели частично восстановить разрушения. К 29 апреля 1944 года на аэродроме атолла дислоцировалось более 100 боееспособных самолетов, гораздо меньше, чем это было в середине февраля. Но и эти силы представляли серьезную угрозу.

Операцию провели по той же схеме, что и раньше. Утром «Hellcat» очи-





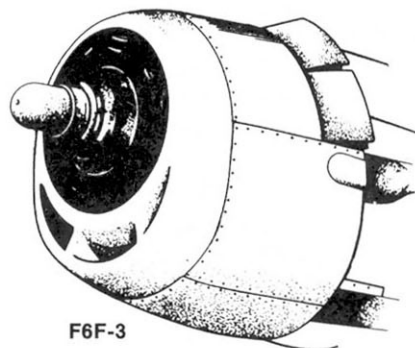
F6F-5 (72714) «12» из VF-40 на палубе авианосца «Suwannee». Обратите внимание на необычное положение номера «12» под хвостовым оперением. Почти в одно время с появлением истребителей F6F-5 в ВМФ США приняли новую камуфляжную схему для самолетов, заключающуюся в том, что самолет целиком выкрашивали краской Glossy Sea Blue. Борта самолета покрыты толстым слоем сажи. 17 апреля 1945 года.

стили воздушное пространство от японских самолетов, но противник избегал боя. В этот день пилоты из VF-31 заявили всего 20 уверенных и 2 вероятные победы. При этом лишь один F6F получил повреждения. Командир эскадрильи полковник Эдди Аутлоу стал асом в этот день, сбив 5 японских самолетов. Другим заслуживающим упоминания событием дня были две победы Алекса Врешью. В ходе первого налета на Труку он одержал четыре победы в составе VF-6, а затем его перевели в VF-16.

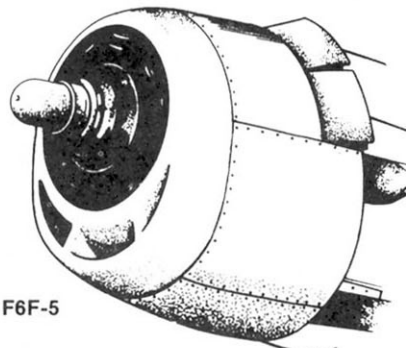
За два дня боев американцы заявили 65 сбитых самолетов и 85 машин, уничтоженных на земле. Японцы признали потерю 59 самолетов сбитыми и 34 уничтоженными на земле. Американцы потеряли 5 самолетов в боях, еще 21 машина была сбита корабельной зенитной артиллерией, которая часто сначала открывала огонь, а потом разбирались кто летит.

Когда американские авианосцы ушли из-под Трука, на атолле осталось всего 12 исправных самолетов. Кроме того, вся инфраструктура лежала в руинах. Дорога на Марианские острова была открыта.

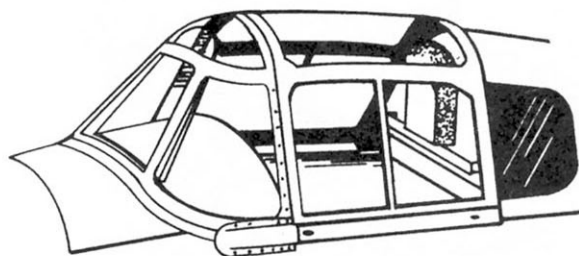
15 быстрых авианосцев с 475 истребителями «Hellcat» на борту в десятых числах июня прибыли в район Марианских островов. Еще 66 F6F-3 нахо-



F6F-3

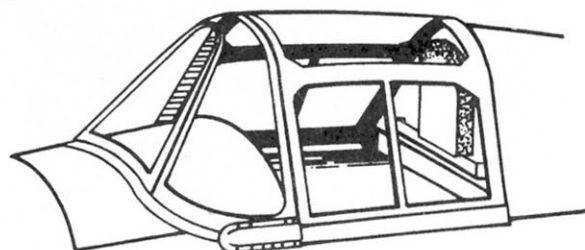


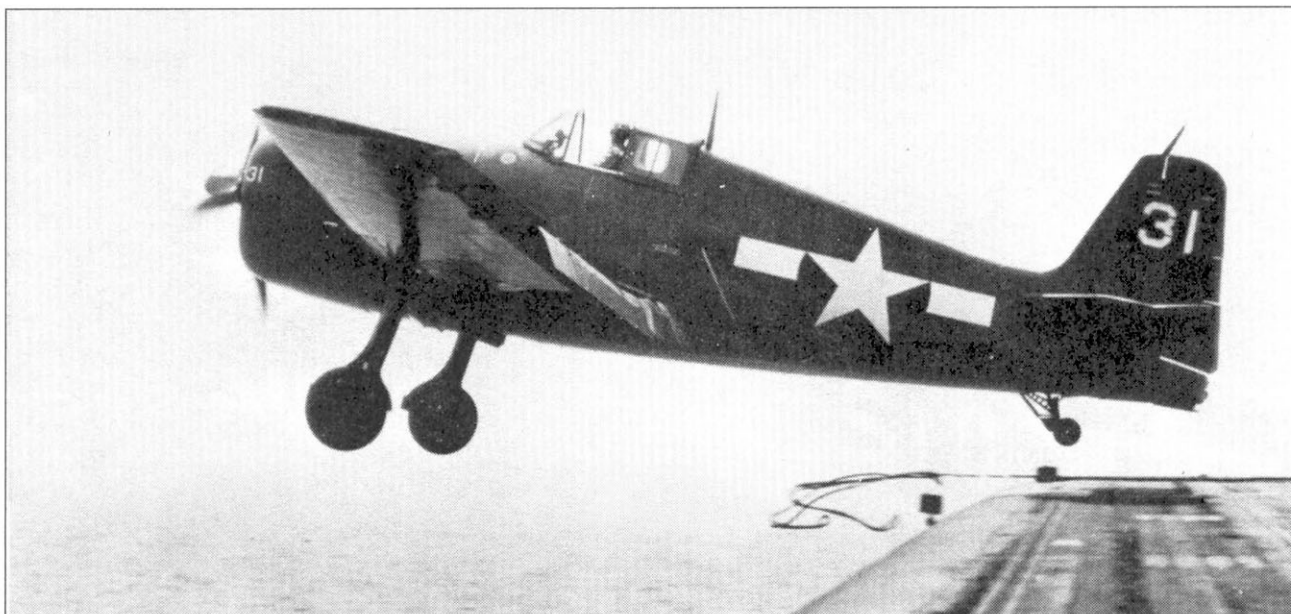
F6F-5



F6F-3

F6F-5





F6F-5 «31» из VF-80 катапультируется с палубы авианосца «Ticonderoga». В момент взлета пилота буквально вдавливают в спинку пилотского кресла. При взлете и посадке летчики всегда держали фонарь открытым, чтобы можно было в случае аварии быстро покинуть машину. 9 июня 1944 года.

дилось на трех из пяти эскортных авианосцев, которые оказывали поддержку десанту в ходе операции «Forager». Это было наибольшее число истребителей «Hellcat», сконцентрированных в одной операции. Позднее эта операция получила название «первой битвы на Филиппинском море». Для пилотов американских истребителей операция была «большой охотой на марианских индеек» («Great Marianas Turkey Shoot»).

Штаб Мичера понимал, что японцы уже научились расценивать налеты американской авиации как предвестники предстоящего десанта. Поэтому в этот раз было решено применить новую схему.

Первый налет, намеченный на утро 12 июня, перенесли на вторую половину дня 11 июня. За один час американские боевые патрули сбили четыре японских самолета. В 13:00 авианосцы начали выпускать истребители - 208 «Hellcat». Воздушным группам авиа-

носцев «Hornet», «Yorktown», «Belleau Wood» и «Bataan» (TG-58.1) контр-адмирала Джоко Кларка назначили целью Гуам, а авиагруппам TG-58.2 контр-адмирала Альфреда Монтоммери и TG-58.3 контр-адмирала Дж.У. Ривза поручили налет на Сайпан и Тиниан. Самой малочисленной группе TG-58.4 контр-адмирала У. К. Харилла, объединявшей авианосцы «Essex», «Langley» и «Cowpens», указали цели на Тиниане и Пагане.



F6F-5 готовится к взлету с помощью катапульты, авианосец «Windham Bay». Этот эскортный авианосец использовался для перевозки самолетов с Западного побережья к зоне боевых действий на Тихом океане. Тактические обозначения на самолетах делались только после того, как машины прибывали в боевые части. 20 февраля 1945 года.

В воздушных боях было заявлено 70 побед, из них половина записана на счет пилотов VF-2 полковника Билла Дина с авианосца «Hornet». Эта эскадрилья с марта находилась на борту авианосца.

В тот день первые из своих многочисленных побед одержал полковник Дэвид МакКемпбелл, командир 15 CAG с авианосца «Essex».

11 июня американцы потеряли 11 F6F и троих пилотов. Японская авиация на Марианах понесла столь тяжелые потери, что на следующий день американцам удалось обнаружить и сбить в воздухе всего двенадцать самолетов. К 13 июня американская авиация уже полностью господствовала в небе над Марианами. Японцы спешно пытались перебросить на Марианские острова через Иводзиму и Каролины.

Возможность переброски самолетов с Иводзимы американцы предвидели. Поэтому TG-58.1 и TG-58.4, несмотря на плохую погоду, выдвинулись на север. 15 и 16 июня 1944 года по Иводзиме нанесли авиационный удар.

В первую половину дня 15 июня авианосцы были готовы выпустить самолеты. Низкая облачность и бурное море затрудняли взлет. Самолеты начали подниматься в воздух в 135 милях к востоку от Иводзимы. Первый эшелон составили 44 истребителя «Hellcat», которые вылетели бомбить и обстреливать японские аэродромы. Следом шли бомбардировщики SB2C и TBM. На Иводзиме базировалось около 100 самолетов, из которых только 38 поднялись в воздух. Эскадрилья VF-1, недавно перебазировавшаяся на «Yorktown», и VF-2 с



F6F-5 из VF-89 взлетает с помощью катапульты с палубы авианосца «Antietam», 14 марта 1945 года.

авианосца «Hornet» уничтожили почти все находящиеся в воздухе «Zero».

Только два «Hellcat» получили незначительные повреждения во время боя. Лейтенанту Мирвину Э. Ноублу пришлось приводниться.

Прибывшая позднее к месту событий эскадрилья VF-15 с авианосца «Essex» смогла сбить три японских истребителя. Остаток дня истребители и бомбардировщики провели в налетах на японские аэродромы.

Плохая погода заставила прекратить полеты с утра до полудня 16 июня. Лишь во второй половине дня американцам удалось нанести бомбовый удар по аэродромам на островах Иводзима и Чичидзима. Японским зенитчикам удалось сбить 12 американских самолетов, но японская авиация на островах прекратила свое существование, а взлетно-посадочные полосы стали напоминать лунную поверхность.

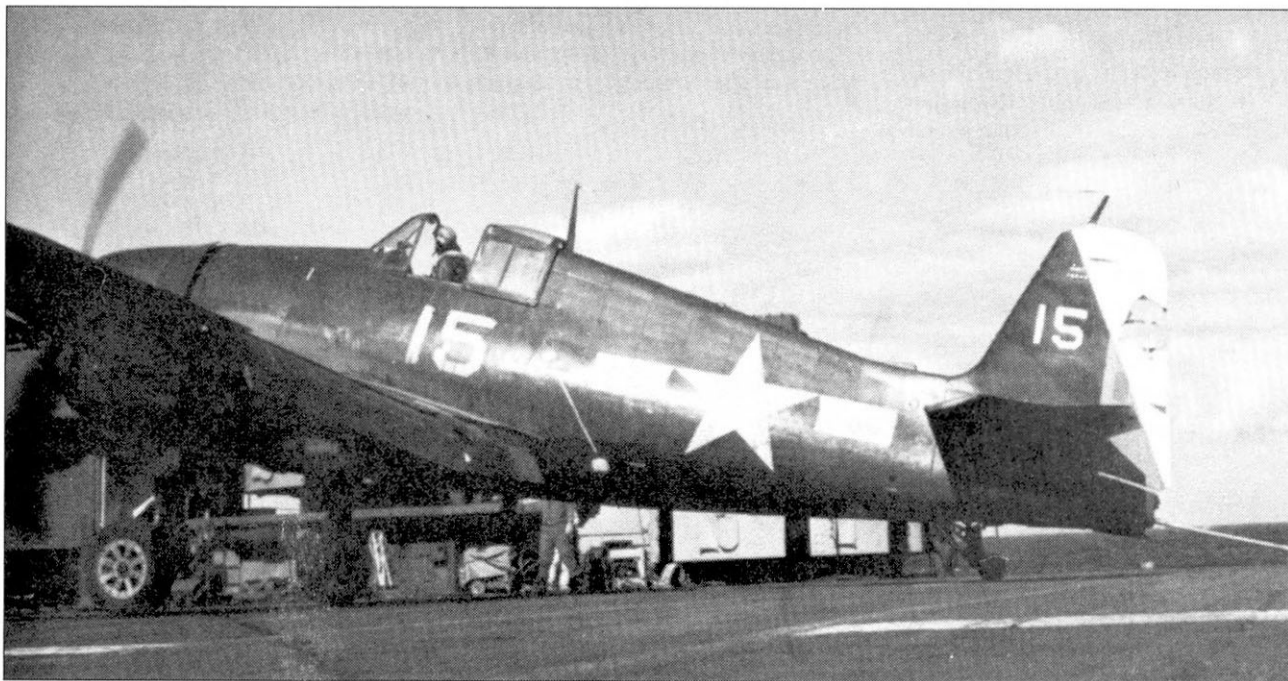
Контр-адмиралы Кларк и Хэррил сконцентрировали свои оперативные группы на юге, где и разыгралось основное сражение.

Одной из немногих эскадрилий, участвовавших 15 июня в налете на Марианские острова, была VF-51 с «San Jacinto». Пилотам под командованием полковника Чарльза Мура засчитали семь подтвержденных и одну вероятную победу. Операция на Марианах проходила результативно для истребителей с «San Jacinto», за июнь эскадрилья VF-51 одержала 21 победу, доведя свой боевой счет до 29 побед.

Адмирал Спрюэнс, командующий всей операцией «Forager», знал из доносений, полученных от капитанов подводных лодок, что большая группа японских кораблей приближается к Марианам с целью отразить десант.

В воскресенье 18 июня в воздухе царил затишье, если не считать одного сражения, в котором семь «Hellcat» с «Belleau Wood» были перехвачены над Гуамом 15 «Zero». Японцы потеряли семь машин, три победы записал на свой счет лейтенант Боб Телен.

Все понимали, что на следующий день состоится пятая за войну битва авианосцев.



F6F-5 (78846) «15» из VF-3 с поврежденным хвостовым оперением. Самолету уже меняли руль направления, взяв его со старого F6F-3, о чем свидетельствует более светлый цвет руля. Конструктивно F6F-3 и F6F-5 были во многом взаимозаменяемы. Авианосец «Yorktown», 17 февраля 1945 года.



F6F-5 «23» из VF-9 на палубе авианосца «Lexington». Бензин, выливающийся через пробойну в баке, загорелся. Пилот в спешке расстегивает ремни, чтобы выскочить из кабины горящего самолета. 25 февраля 1945 года.

Японский ВМФ собрал в районе девять авианосцев: четыре ударных и пять легких. Общее командование авианосцами осуществлял вице-адмирал Дзисабуро Озава. На японских авианосцах было 450 самолетов, в том числе 145 стандартных «Zero» и 80 истребителей, приспособленных на роль пикирующих бомбардировщиков. Если не считать нескольких самолетов армейской авиации, прибывших на Гуам с Каролинских островов, должен был состояться поединок «Zero» против «Hellcat». Лишь некоторые американские истребительные эскадрильи (VF-1, VF-14, VF-15, VF-27, VF-28 и VF-51) были сравнительно свежими, но это также означало, что пилоты этих частей еще не имели боевого опыта. Японские же эскадрильи были почти полностью укомплектованы молодыми летчиками, только что освоившими технику взлета и посадки на палубу.

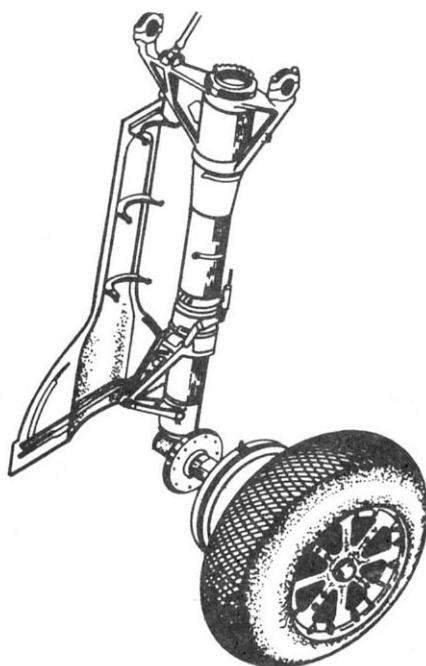
День 19 июня 1944 года был ясный и теплый. Дул умеренный восточный ветер. Потолок и видимость были неограничены - идеальная погода для истребителей, прикрывающих подходы к цели. Несколько дырявых туч практически не играли роли, так как укрыться за ними мог разве что одиночный самолет, но не в коей мере крупный отряд. Инверсионные полосы начинали тянуться за самолетами уже на высоте 6000 м.

Большая ответственность в тот

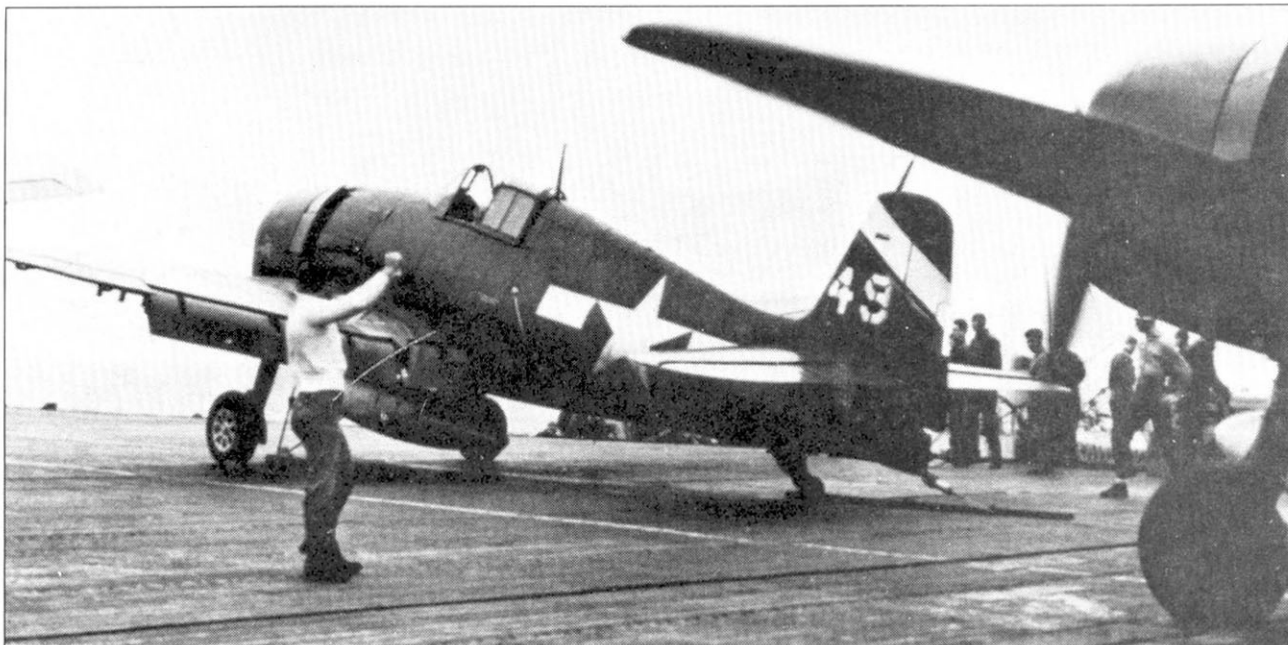
день лежала на плечах четырех оперативных офицеров, которые отвечали за наведение на цель самолетов каждой из четырех оперативных групп. Общее руководство ими осуществлял капитан Джозеф Эггерт с авианосца «Lexington».

Первый контакт с противником был отмечен в тот момент, когда на разведку вылетели бомбардировщики «Avenger». Около 5:30 американский радар засек цель к западу от находив-

шейся на юге TG-58.2 Монтгомери. Звено из VF-28 с авианосца «Monterrey» находилось в этот момент в воздухе и несло боевое дежурство. Командир звена лейтенант У.Т. Фитцпатрик получил приказ провести разведку. Прибыв на место, лейтенант заметил две «Judy», которые летели в 30 милях к западу от «Monterrey». Фитцпатрик и его ведомый атаковали с высоты 150 м. Фитцпатрик открыл огонь и поразил ведущую «Judy» в переднюю кабину. Вторая пара американских истребителей наблюдала, как подбитый самолет взял вверх, выполнил бочку и упал в воду. Другой японский самолет успел уйти в облака.



Стойка основного шасси и хвостовое колесо



F6F-5 «49» из VF-6 с авианосца «Hancock» готовится к взлету с помощью катапульты с палубы авианосца «Suwanee», 20 апреля 1945 года.

Примерно через час звено из VF-24 вылетело на аэродром Ороте, чтобы разведать обнаруженную в этом районе радаром цель. Четыре «Hellcat» обнаружили там множество «Zero», что свидетельствовало о начале переброски японских самолетов с островов Трук и Яп. Пилоты с авианосца «Belleau Wood» вызвали помощь и атаковали противника, заявив 10 побед. Один F6F получил повреждения. Бой продолжился, когда на место подоспели еще 33 американских истребителя. Последние выстрелы этого боя прозвучали в 9:30. В ходе

битвы в районе острова Гуам американские пилоты заявили 30 «Zero» и пять бомбардировщиков.

Пилоты доложили о большом количестве взлетающих японских самолетов и о высокой их концентрации на земле. Мичер предположил, что японцы усилили свою береговую авиацию.

Незадолго до 10:00 истребители над Гуамом получили приказ немедленно возвращаться. Почти в это самое время радар обнаружил многочисленные цели в 100 милях на запад на высоте 6000 м. В 10:04 на американских

авианосцах прозвучал сигнал боевой тревоги.

В течение 15 минут поднялось еще 140 истребителей «Hellcat». Они присоединились к уже находящимся в воздухе 60 самолетам. Операторы радара на линкоре «Alabama» оценили первый эшелон противника в 50 самолетов, шедших курсом 265°.

В действительности, на американские корабли шло более 60 самолетов: 14 истребителей «Zero», 43 «Zero» в модификации пикирующего бомбардировщика и 7 скоростных торпедоносцев «Jill».



F6F-5 (71889) «18» из VF-88 остановился лишь у самого края палубы. Тактический номер большого размера использовался во время квалификационных полетов эскадрильи. 4 марта 1945 года.

В 10:35 полковник Чарльз Брюер, командир VF-15, первый заметил самолеты противника в 55 милях от эскадры.

Японцы шли на высоте 5500 м, и Брюер, имея преимущество в высоте почти 2000 м, двумя звеньями атаковал. За несколько минут боя Брюер заявил три «Zero» и одну «Judy». Его ведомый, 2-й лейтенант Ричард Фаулер заявил четыре сбитых «Zero». Остальные пилоты заявили 12 побед, в том числе пять лейтенант Джордж Р. Карр, который также перепутал торпедоносец «Jill» с пикирующим бомбардировщиком «Judy».

В течение следующих 25 минут в бой вступили еще 54 истребителя «Hellcat» из семи эскадрилий. Спустя три минуты после описанных событий полковник Билл Дин и семь других пилотов VF-2 атаковали японцев с высоты 8200 м и сбили девять «Zero» и три «Jill», отколовшихся от строя. Оставшиеся торпедоносцы ушли в пике. Восемь скоростных истребителей «Corsair» организовали погоню.

Японская авиагруппа оказалась распыленной силами эскадрилий VF-25, VF-27, VF-28 и VF-31.

К кораблям прорвалось лишь несколько самолетов, но они почему-то обрушились на линкоры, а не авианосцы. Прямое попадание получил линкор «South Dakota», впрочем повреждения корабля оказались незначительными. На базу вернулось 22 «Zero» и 2 «Jill». За 42 сбитых японских самолета американцы заплатили цену трех «Hellcat» и трех пилотов: одного из VF-25 и двух из VF-27 с авианосца «Princeton», в том числе командира воздушной группы, подполковника Эрнеста Вуда. Командование группой принял Фред Бардшар, занимавший должность заместителя командира VF-27.

Второй эшелон японцев был перехвачен у самой эскадры. Снова первыми успели пилоты из VF-15. На этот раз их вел командир 15-й воздушной группы Дейв МакКемпбелл. В контакт с противником американцы вступили в 11:40.

11 истребителей «Hellcat» МакКемпбелла атаковали группу из 109 самолетов «Zero», «Jill» и «Judy», находившейся всего в 40 милях от линкоров из оперативной группы TG-58.7. Истребители с авианосца «Essex» завязали бой, вскоре к месту событий подоспело еще 43 «Hellcat». МакКемпбелл атаковал группу самолетов «Judy» и заявил пять побед. Тем временем прибыли уже упомянутые 23 F6F-3 из VF-16 («Lexington»), а также три звена VF-14 («Wasp») и два звена VF-27 («Princeton»). Подполковник Пол Бьюи вел свои машины на полном газу. Пятеро пилотов отстали из-за техни-



F6F-5 «6» из VF-74 готов к пуску с помощью катапульты с палубы авианосца «Kasaan Bay», Средиземное море. Самолет вооружен 5-дюймовыми ракетами. Во время действий в Европе летчикам удалось сбить несколько немецких самолетов. Обратите внимание на закрытые отверстия для пулеметов. 15 августа 1944 года.

ческих проблем. Одним из них оказался Алекс Вращью, который сообщил о том, что у наддува на двигателе его самолета не включается вторая скорость. Оперативный офицер, учтя эту проблему, направил Вращью на растянутый строй «Judy». За восемь минут Вращью заявил шесть побед, после чего загнал два самолета под огонь корабельной зенитной артиллерии.

Коллеги Вращью из VF-16 заявили в течение 25-минутного боя еще 16 сбитых самолетов. Одиночные японские самолеты прорвались к кораблям и атаковали линкоры и две группы авианосцев. Однако у самой цели японцев перехватил 21 «Hellcat», действующий тремя отрядами.

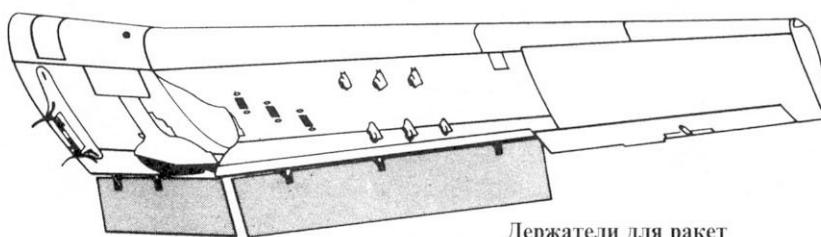
Командир 1-й воздушной группы полковник Дж.М. Питерс вел шестерку F6F, в то время как в подчинении командира VF-1 Смоука Стрина было девять машин. В ожесточенном бою, который как на качелях метался с высоты 9000 до 1500 м и обратно, пилоты Питерса и Стрина заявили 32 и 35 «Zero», соответственно. Лейтенант Р.Т. Истмонд сбил четыре «Zero», а четверо пилотов заяви-

ли по три победы. Стрин записал на свой счет два «Zero».

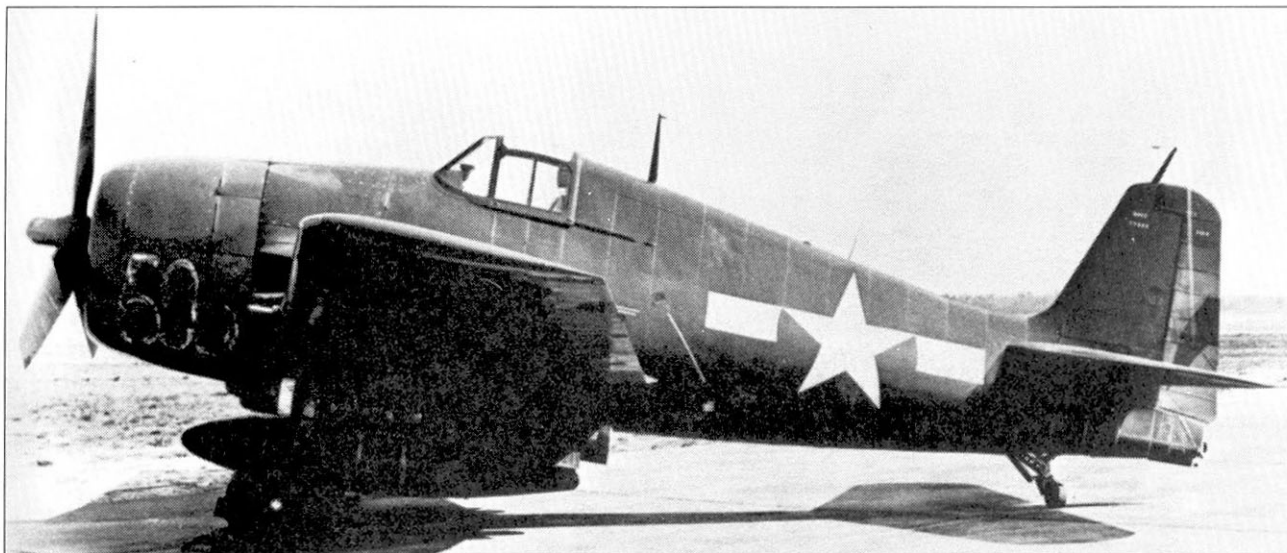
Несмотря на то, что японцам удалось провести атаку на четыре стоящих отдельно авианосца, повреждения были минимальны. Из налета возвратились только 20 японских машин. Потери американцев составили четыре «Hellcat» и трое пилотов. Кроме того, один F6F из VF-1 пришлось выбросить за борт как не подлежащий ремонту, а другой F6F приводнился, пилота достали из воды. Всего американцы заявили 94 победы. В 12:30 все было кончено, самолеты начали возвращаться на авианосцы.

Спустя 12 минут в небе появилось несколько неопознанных самолетов. На перехват им вылетели самолеты VF-10. Первым к цели вышел капитан Уильям Б. Лэмб, заместитель командира VF-27, оказавшийся ближе всех. В коротком бою он заявил два сбитых торпедоносца. Затем он устремился за 12 торпедоносцами «Jill» и, держась за пределами досягаемости их пулеметов, вызвал помощь. Позднее он атаковал противника и, стреляя из единственного пулемета, сбил три «Jill».

Остальные самолеты (пикирующие бомбардировщики «Judy») были рассеяны подоспевшими истребителями «Hellcat».



Держатели для ракет



F6F-5 (77593) во время испытаний в NATC Патаксент-Ривер. Под крыльями подвешены две ракеты «Tiny Tim» калибра 298,45 мм. На капоте двигателя едва видны частично смытые три последние цифры серийного номера, нанесенные белой краской.

Третий эшелон также не достиг цели. 27 японских бомбардировщиков просто не нашли американскую эскадру. 20 истребителей «Zero» сопровождения засек радар на авианосце «Yorktown» в 12:45. Оперативный офицер с авианосца «Hornet» направил на перехват цели три звена истребителей. 17 пилотов заявили 14 побед, хотя японцы подтвердили только половину из них. Остальные самолеты были рассеяны. Один «Hellcat» получил незначительные повреждения - в него попал один 20-мм снаряд.

Четвертый и последний налет японцев проводился тремя эшелонами. Из 82 участвовавших в налете японских самолетов почти все были сбиты. 18 самолетов не нашли цели, несмотря на поиски на протяжении 100 миль к юго-западу от острова Гуам. Причи-

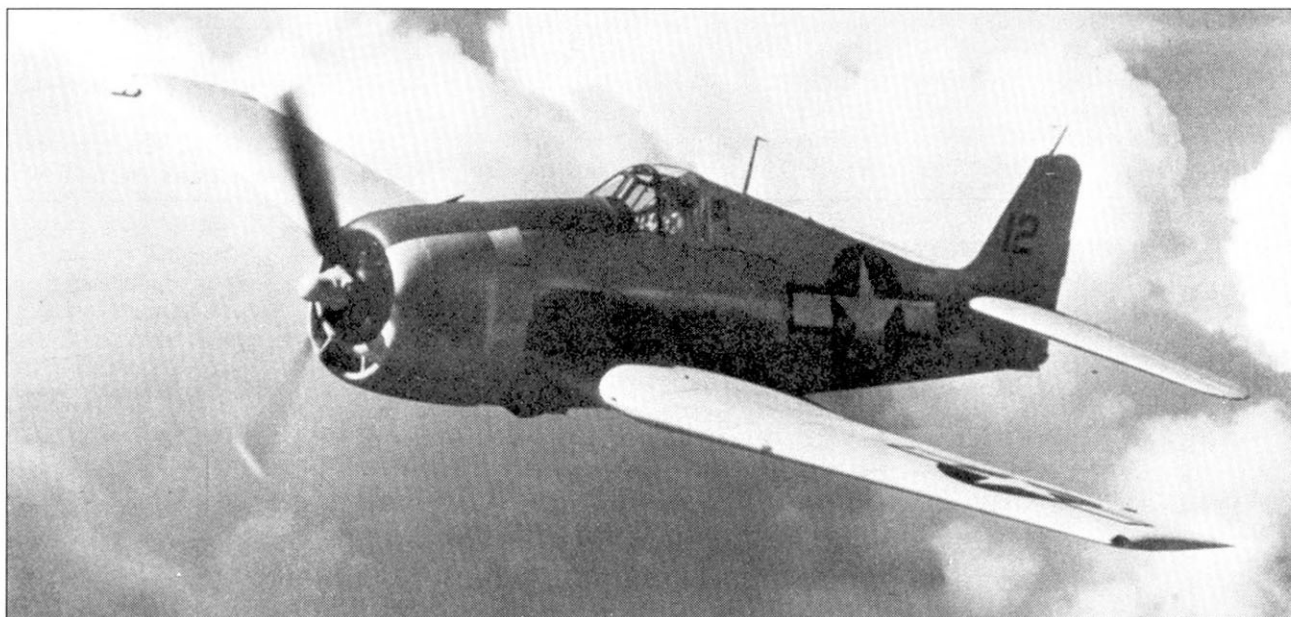
ной этому стал ошибочный рапорт. На обратном пути десять «Zero» и восемь «Jill» наткнулись на патруль с авианосца «Lexington» - два TBM и один «Hellcat». Пилоты 16-й воздушной группы атаковали японцев, одновременно вызвав подмогу. Прежде чем помощь подоспела, в океан рухнули три «Zero». Бой закончился, когда были сбиты еще три японских истребителя.

Тем временем начал атаку 652-й кокутай, который шел через Гуам и Роту в двух группах. 15 самолетов появились над TG-58.2, и безуспешно пытались поразить бомбами авианосцы «Wasp» и «Bunker Hill». Оба авианосца в этот момент принимали возвращающиеся самолеты. Ситуация была очень опасной, но японцы не смогли поразить корабли. Американ-

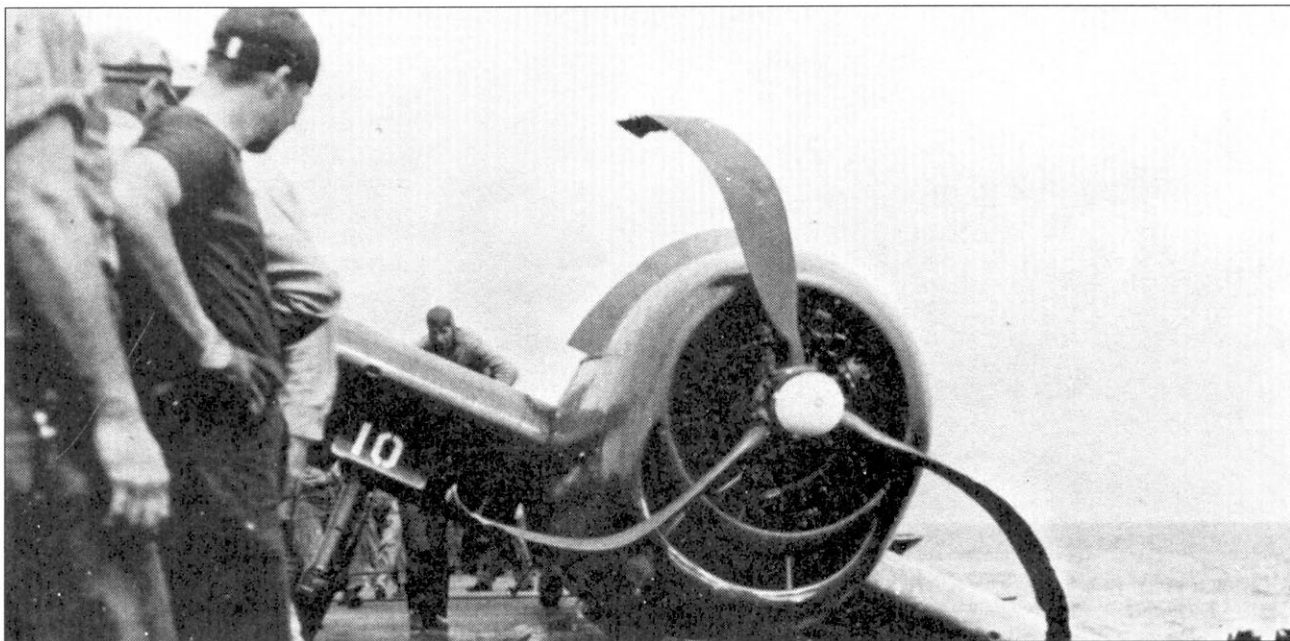
цы контратаковали, пять японцев сбила зенитная артиллерия. 49 самолетов третьего эшелона находились в районе Гуама. Однако их перехватили 41 «Hellcat» с четырех авианосцев. В несколько минут были сбиты 27 пикирующих бомбардировщиков «Val», 20 «Zero» и 2 «Kate».

В этом бою участвовал Дейв МакКемпбелл, который повел семерку истребителей «Hellcat» с авианосца «Essex» на перехват уже потрепанной группы японских самолетов. Покружив вокруг Рота, МакКемпбелл направился к острову Гуам.

Два звена VF-15 были атакованы несколькими «Zero». Командир сбил одного японца и атаковал второго. Едва он поймал противника в прицел, японский пилот резко взял вверх, лег на крыло и быстро оказался на хвосте



F6F-5 «12». Самолет выкрашен блестящей желтой краской. Перед кабиной черная противобликовая полоса. Этот самолет использовался для буксировки учебных целей. Ноябрь 1944 года.



F6F-5 «10» из VF-28 совершил аварийную посадку на палубу авианосца «Monterey», июнь 1944 года.

у американца. Позднее МакКемпбелл вспоминал:

«Я не мог последовать за ним, поскольку сбросил подвесной бак и опустил кресло как можно ниже, чтобы укрыться за бронеспинкой. Поэтому я поспешил к Ороте, где надеялся встретить кого-либо из товарищей... Я полагал, что кто-нибудь из наших сумеет снять японца с моего хвоста».

На помощь МакКемпбеллу пришли три «Hellcat». Направляясь к точке сбора пилот заметил, что на хвосте преследующего его японца уже висит американский истребитель. Японский истребитель был вскоре сбит, и американский пилот сделал бочку. К полудню МакКемпбелл имел на боевом счету две победы, а его общий счет достиг девяти побед.

Истребители с авианосцев «San Jacinto», «Cowpens» и «Enterprise» также сбили несколько японских самолетов. Из 19 японских машин, сумевших сесть на Ороте, почти все или имели повреждения, или разбились при посадке. Лишь

девять самолетов вернулись на авианосцы. Четвертый эшелон был почти полностью уничтожен, потери американцев составили всего два «Hellcat» - по одному из VF-10 и VF-51.

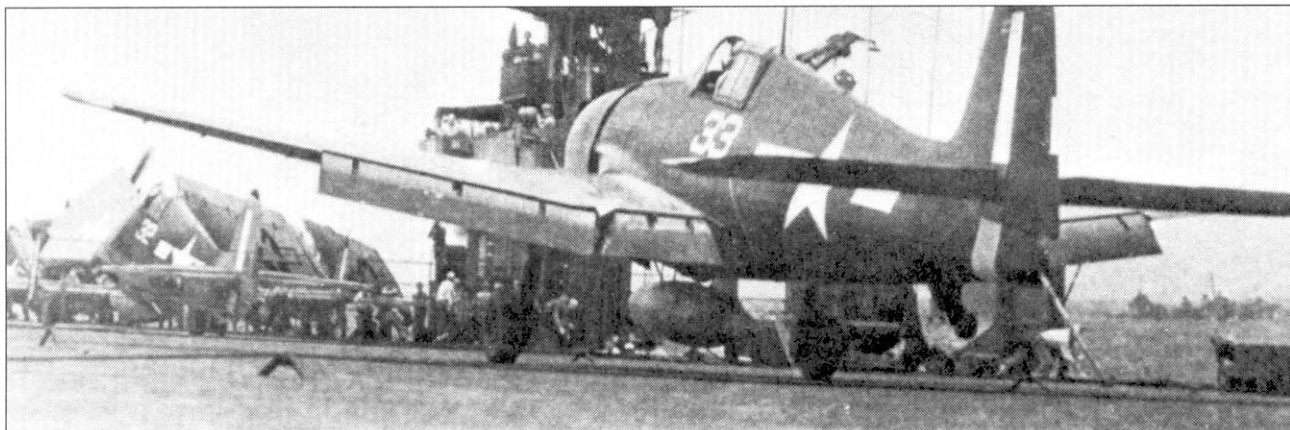
Зачистка воздушного пространства над островом продолжалась до заката. Самолеты из VF-15 участвовали в патрулировании. МакКемпбелл обнаружил над Гуагом множество кружащих в воздухе японских самолетов и передал капитану Брюеру указание, вылететь к острову, соблюдая при этом осторожность и держась на большой высоте. Брюер оказался над Ороте в 18:25 и атаковал несколько «Judy», заходивших на посадку. Сам полковник сбил одного японца, но тут же был атакован японскими истребителями. Японцы сбили Брюера и его ведомого, оба пилота погибли. Это были два из трех пилотов VF-15, погибших 19 июня.

Несколькими часами раньше Пол Бьюи услышал, как офицеры разведки расспрашивали нескольких пилотов из VF-16. Один из молодых пилотов срав-

нил имевшие место события с охотой на индеек. Бьюи повторил это изречение адмиралу Мичеру; получился афоризм. Через 13 часов после начала «большая охота на марианских индеек» завершилась.

Несмотря на то, что битва была хорошо документирована, до сих пор трудно точно определить действительные потери с обеих сторон. Японские потери с 19 июня 1944 года оцениваются в 325 машин, потерянных в результате всех причин. Сюда входят и те 22 самолета, которые ушли на дно вместе с авианосцами «Тайхо» и «Сёкаку», торпедированных американскими подводными лодками. Американцы потеряли 16 истребителей «Hellcat» в воздушных боях, из них 9 были сбиты над Гуагом. Еще шесть F6F-3 американцы потеряли в результате различных происшествий, а один был сбит своей же зенитной артиллерией. Тринадцать пилотов F6F погибли.

К сожалению имеющиеся источники не позволяют оценить действитель-



F6F-5 (58070) «33» из VF-31. Этот самолет стал 71-й машиной своего типа, севшей на палубу авианосца «Cabot». Сентябрь 1944 года.



F6F-5 «39» из VF-94 потерял крыло при посадке на палубу авианосца «Lexington», 1 августа 1945 года.

ную результативность пилотов F6F. В документах истребительных эскадрилий сообщается о 354 сбитых японских самолетах. Это число включает также несколько машин, сбитых разведчиками «Avenger». Эскадрилья VF-15 с авианосца «Essex» - самая активная истребительная часть в операции - оказалась на первом месте по числу заявленных побед - 68,5. Следом шли пилоты с авианосца «Hornet» с 52 победами, и с авианосца «Lexington» с 46 победами. Пилоты с авианосца «Yorktown» заявили 33 победы. Пилоты авианосца «Princeton» оказались лучшими среди легких авианосцев, заявив 30 побед. Две трети побед одержали пилоты с ударных авианосцев. Всего американцы подтвердили 365 сбитых самолетов в воздухе и 15 уничтоженных на земле. В своем рапорте Мичер записал за пилотами F6F 210 сбитых истребителей, 93 пикирующих бомбардировщиков, 43 торпедоносца и 10 машин других типов - итого 356. Еще 19 машин записали за зенитчиками. В действительности эскадра Озавы выпустила в воздух 373 самолета (в том числе 19 гидросамолетов). Из них 243 не вернулось. Около 60 самолетов берегового базирования также было потеряно. Таким образом, японцы потеряли 325 самолетов, если не считать 22 машины, ушедшие под воду вместе с авианосцами. Если вычесть из этого числа 19 самолетов, уничтоженных на земле, и 17, сбитых зенитной артиллерией, то получается, что на долю американской истребительной авиации

досталось 275 побед. Это число не учитывает многочисленных тяжело поврежденных самолетов, дотянувших до базы, но списанных, как не подлежащих ремонту.

Получается, что пилоты F6F заявили на 90 побед больше, чем одержали в действительности. Это составляет где-то 30% от общего числа. Таким образом, американцы заявляли на каждые два действительно сбитых самолета по три победы. Такая картина наблюдалась практически на любом ТВД на всех сторонах фронта. Но так или иначе, американцам удалось захватить господство в воздухе.

В конце дня на авианосцах Озавы осталось едва ли 100 способных летать самолетов. 290 истребителей «Hellcat», совершив 400 самолето-вылетов, сумели уничтожить 70% японских самолетов. Эскадрильи VF-1, VF-2, VF-15, VF-16, VF-27 заявили больше побед, чем имели самолето-вылетов, а семеро пилотов заявили по пять или больше побед. Трое из таких пилотов были с авианосца «Essex»: МакКемпбелл заявил семь побед в двух боевых вылетах, Брюер заявил пять побед также в двух вылетах, лейтенант Карр - пять в одном вылете. Результат МакКемпбелла - пять «Judy» и два «Zero» - был лучшим в тот день. Этот рекорд удалось повторить только четверем американским пилотам, а побить его позднее смог только сам же МакКемпбелл.

Первая битва на Филиппинском море закончилась стратегическим поражением Японии.

На рассвете следующего дня, 20 июня 1944 года, авианосцы «Essex», «Cowpens» и «Langley» начали зачищать воздушное пространство над Гуамом. Пилоты в тот день сумели заявить 18 побед. На протяжении всего дня сопротивление японцев в воздухе было минимальным. На земле американской палубной авиации удалось уничтожить еще 52 самолета. К полудню стало ясно, что острова уже не представляют серьезной опасности для американского флота, но разведке не удалось узнать местоположение японской эскадры. Японский флот находился вне зоны разведки американской авиации. Не обнаружив ничего на западе, разведка переместилась в северо-западный сектор. В 12:20 командир воздушной группы с авианосца «Lexington» Эрнст Сноуден - повел двенадцать истребителей «Hellcat» в самую дальнюю для того времени разведку. Самолеты прошли 475 миль, но не обнаружили противника. К полудню «Avenger» обнаружил эскадру Озавы и Мичер быстро приказал подготовить палубы к выпуску самолетов. Действовать нужно было оперативно, пока японцы не успели ускользнуть. В 16:24 в воздух поднялись первые 85 истребителей «Hellcat», которые сопровождали 77 пикирующих бомбардировщиков SB2C «Helldiver» и SBD-5 «Dauntless», а также 54 торпедоносца «Avenger». Все 215 самолетов взяли курс 290(и начали медленно набирать высоту, экономно расходуя топливо. Противник находился почти на пределе дальности самолетов. Вскоре ситуация еще больше усложни-



F6F-5 «С30» из VF-88 с подломленной левой стойкой шасси. База Марни, Сайпан, 19 июня 1945 года.

лась. Пилот разведывательного самолета «Avenger» ошибся в навигационных расчетах на 1 градус. Ошибку удалось обнаружить, но это означало, что японцы находятся еще в 60 милях дальше. Учитывая все особенности маршрута, до японской эскадры было 300 миль. Стало ясно, что возвращаться придется уже в темноте, а многим самолетам придется садиться на воду из-за нехватки топлива. Поэтому Мичер отменил запланированный вылет второго эшелона.

Три дивизиона японских авианосцев снова были обнаружены около 18:00. Полковник Ральф Л. Шифли на фоторазведчике F6F-3 с авианосца «Bunker Hill» обнаружил японские корабли. Он заметил, что пикирующие бомбардировщики SB2C из VB-8 начали атаку противника. Японцы вели зенитный огонь. Однако американцы сумели успешно отбомбиться и добились попадания в авианосец «Чиёда». Следом налет начали самолеты с авиа-

носцев «Cabot» и «Monterey».

Недалеко от цели самолеты 8-й воздушной группы наткнулись на 6 истребителей «Zero». Американские истребители вступили с японцами в бой. Шифли заявил две победы, а потом долго кружил, стараясь оторваться от севших ему на хвост трех истребителей.

Пилоты VF-10 заявили 7 побед, потеряв один «Hellcat».

Всего американцы заявили 26 побед, в том числе 22 пилоты истребителей «Hellcat».

Японским зенитчикам удалось сбить шесть американских бомбардировщиков, но ни одного истребителя. В воздушных боях в районе эскадры американцы потеряли шесть истребителей «Hellcat». Истребители вылетели с полными бензобаками (1500 л), поэтому находились в лучшем положении, чем бомбардировщики и торпедоносцы. В 20:30 первые самолеты оказались в пределах видимости Task Force 58. Адмирал Мичер приказал

пойти на риск и осветить полетные палубы, чтобы упростить посадку самолетов. Почти каждый корабль из TF-58 направил в небо несколько прожекторов, и над флотом в небо вознеслись многочисленные столбы света.

Многие SB2C и TBM приводнились в районе эскадры. Всего на полете американцы потеряли 14 истребителей «Hellcat», разбившихся при посадке, или упавших в воду. Все эскадрильи потеряли хотя бы по одному самолету. Труднее всех проходила посадка у пилотов VF-2 Билла Дина. Семь F6F-3 с авианосца «Hornet» - то есть половина от вылетевших самолетов - была потеряна в результате небоевых причин. Пять самолетов разбились об ограничительные барьеры (в том числе три, садившихся на палубу авианосца «Yorktown»), два приводнились, но все пилоты остались живы.

Американцы сумели захватить полное господство в воздухе над Марианскими островами. Следующий бой имел место лишь 23 июня 1944 года, когда самолеты из VF-15 атаковали 18 «Zero» в районе Ороте. Истребители с авианосца «Essex» заявили 14 подтвержденных и 3 вероятных победы, потеряв два самолета и двух пилотов.

Позднее в тот же день три оперативные группы направились к Эниветок на отдых и заправку, а TG-58.1 взяла курс на север к Иводзиме. Воздушные группы с четырех авианосцев контр-адмирала Джоко Кларка («Hornet», «Yorktown», «Bataan» и «Belleau Wood») должны были нанести новый удар по перевалочной базе, через которую японцы направляли на



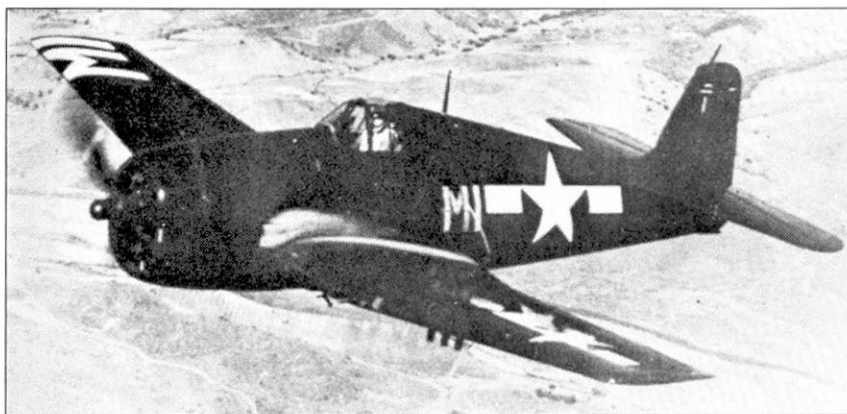
F6F-5 «I» из VF-5 пролетает над горами Западного Побережья. После того, как война закончилась, тактические знаки закрисили. Конец 1945 года.

Марианы самолеты.

Во время первого налета на Иводзиму погода не благоприятствовала атакующим. Но утро 24 июня 1944 года было и вовсе ужасным. Истребители с авианосца «Belleau Wood» составили боевое охранение эскадры, а 51 «Hellcat» из эскадрилий VF-1, VF-2 и VF-50, взяв на внешнюю подвеску 500-фунтовые (227-кг) бомбы, вылетели на цель.

Отряд вел оснащенный радаром торпедоносец TBF. Самолеты шли через облака по приборам. В районе цели их перехватили около 60 «Zero» и 20 «Judy». На острове находилось 122 самолета, половина из которых с авианосцев. Кроме того, за четыре дня до этого, на базу прибыл йокосука-кокутай. Большинство американских истребителей сбросили бомбы и вступили в воздушный бой. Лейтенант М.У. Вайнъярд из VF-2 заметил в районе Иводзимы многочисленный отряд японских самолетов.

15 истребителей «Hellcat» набрали высоту 2700 м и направились к противнику. Американцы атаковали и начали сбивать японцев одного за другим. Вайнъярд заявил четыре «Zero», а лейтенант Эверетт К. Харгривз - четыре уверенные и одну правдоподобную победы. Эскадрилья VF-2 потеряла один самолет и пилота, а другой F6F, получил тяжелые повреждения, но сумел дотянуть до авианосца. Пилоты VF-2 в общей сложности заявили 25 сбитых «Zero» и 8 «Judy».



F6F-5 из VF-7 с необычными желтыми тактическими знаками. 8 февраля 1946 года.

Эскадрилья VF-1 с авианосца «Yorktown» действовала силами четырех звеньев. Истребители атаковали 35 японских самолетов, находившихся в пяти милях южнее Иводзимы. Эскадрилья полковника Стрина потеряла один самолет, но заявила 18 побед. Лучшим пилотом в этом бою стал «Танк» Шредер, который сбил три «Zero» на протяжении пяти минут.

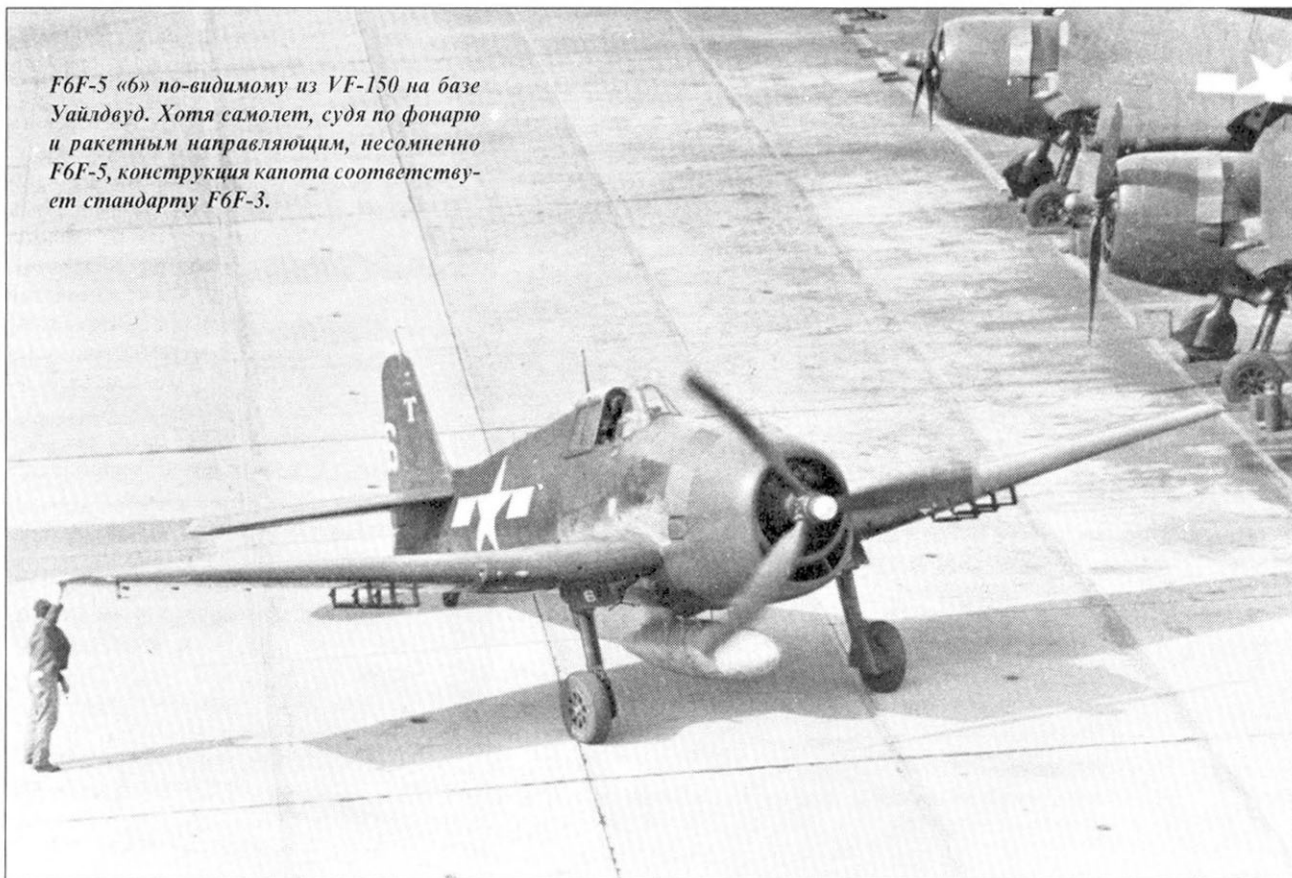
Четыре F6F-3 прорвались к аэродрому и сбросили бомбы на взлетно-посадочные полосы. Однако этого было слишком мало. Японцы смогли поднять в воздух две ударные группы и направили их к американской эскадре. Первая группа состояла из 20 торпедоносцев «Kate» - ни один из них не возвратился на Иводзиму. Боевой патруль с авианосца «Hornet» сбил 17 японских самолетов, а остальные были сбиты корабельной

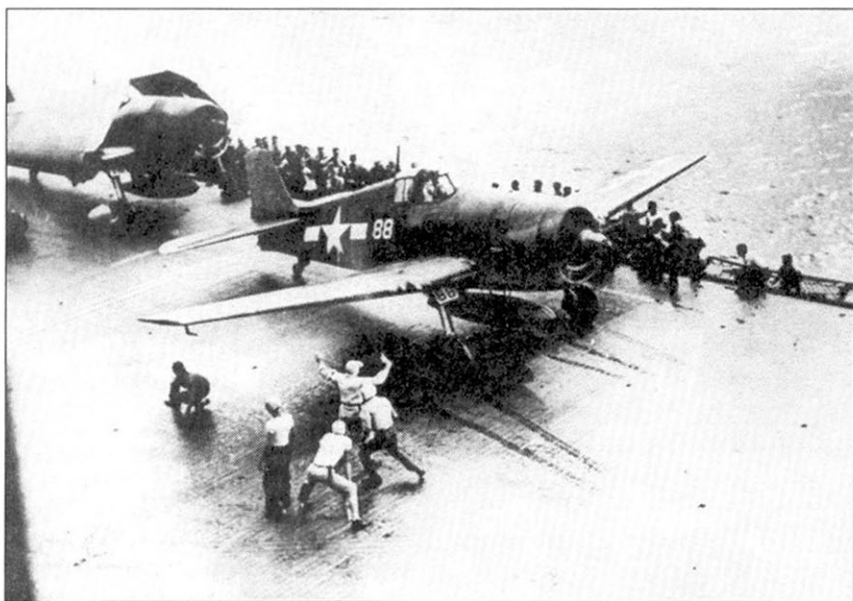
зенитной артиллерией.

Вторая группа состояла из 9 «Judy», 9 «Jill» и 23 «Zero». Эти машины не обнаружили цель из-за плохой погоды. Но американские истребители перехватили группу. 14 F6F-3 из VF-2, а также несколько машин из VF-50 атаковали противника. Американцам быстро удалось сбить семь торпедоносцев и 10 «Zero».

Всего летчики заявили более 100 побед. Японцы признали потерю 34 истребителей, 27 торпедоносцев и пяти пикирующих бомбардировщиков. Японцы потеряли почти половину из 80 «Zero», находившихся на Иводзиме. Оперативная группа Кларка потеряла шесть истребителей «Hellcat». Пилоты VF-2 заявили 67 побед, что почти равнялось общему числу самолетов, потерянных японцами.

F6F-5 «6» по-видимому из VF-150 на базе Уайлдвуд. Хотя самолет, судя по фонарю и ракетным направляющим, несомненно F6F-5, конструкция капота соответствует стандарту F6F-3.

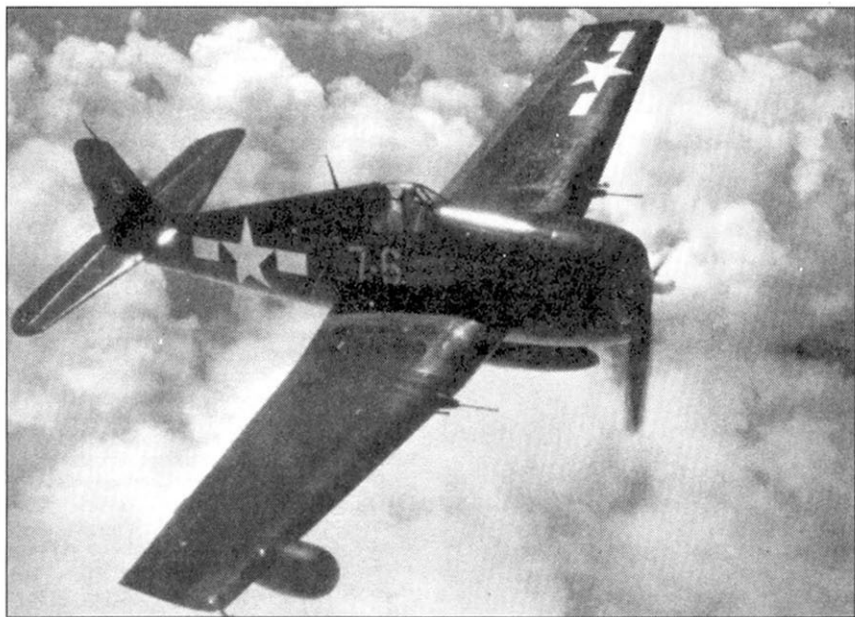




F6F-3 из VF-12, авианосец «Saratoga». Оконцовки хвостового оперения белые. Февраль 1944 года.



F6F-5N из VMF(N)-533. На борту самолета черная надпись F(N) 16.



F6F-5N из VF(N)-107, Квонсет-Пойнт, август 1945 года. Самолет со смешанным вооружением. 2 20-мм пушки с пламегасителями на стволах и четыре 12,7-мм пулемета.

На протяжении двух недель (с 11 июня 1944 года) пилоты VF-2 заявили 117 побед. Джоко Кларк вернулся в район Иводзимы 3 и 4 июля 1944 года, вместе с оперативной группой TG-58.2 контр-адмирала Ральфа Дэвидсона. В этом рейде американцы впервые применили истребители F6F-5, которые базировались на борту авианосца «Franklin». Этот авианосец нес 13-ю воздушную группу, в состав которой входила истребительная эскадрилья VF-13 полковника У.М. Коулмена, целиком оснащенная новыми истребителями. Несколько эскадрилий на других авианосцах получили F6F-5 в качестве пополнения.

Важной особенностью истребителя F6F-5 была возможность нести по шесть 127-мм неуправляемых ракет HVAR. В атаке на Иводзиму участвовали эскадрильи VF-1 и VF-2.

3 июля 1944 года на зачистку воздушного пространства вылетели 43 истребителя «Hellcat» с авианосцев «Hornet» и «Yorktown». В последний момент японцы успели поднять в воздух 40 «Zero». Семнадцать F6F из VF-1 завязали с ними бой. Пилоты Стрина заявили 11 подтвержденных и 3 вероятные победы, потеряв одну машину и летчика. Три F6F получили повреждения.

11 из 26 «Hellcat» из VF-2 сбросили бомбы на аэродром, когда в небе появились «Zero». Билл Дин и четверо других пилотов заявили по три победы, а VF-2 поднял свой общий счет на 33 машины, потеряв три истребителя.

На следующее утро несколько потрепанных японских авиагрупп выставили восемь торпедоносцев и девять истребителей, экипажи которых получили приказ совершить таран американских кораблей. Однако выполнить приказ японским летчикам не удалось. Их атаковали истребители «Hellcat» с авианосца «Cabot». Из 17 самолетов лишь 4 «Zero» сумели вернуться на базу.

В ходе трех налетов на Иводзиму истребители F6F уничтожили от 70 до 80 «Zero».

Эскадрилья VF-13 одержала свои три первые победы, но наибольшие эмоции вызвало применение 127-мм ракет. Пилоты с авианосца «Franklin» применили эти ракеты против японских кораблей возле острова Бонин. Американцы заявили, что им удалось потопить эсминец и четыре малых транспорта.

1-я авиагруппа также атаковала японские корабли. Пилоты с авианосца «Yorktown» атаковали три корабля, которые идентифицировали как два эскадренные миноносца и один средний транспорт. Истребители про-

рвались сквозь неожиданно плотный заградительный огонь и обстреляли эсминцы. На корме у одного из них детонировали глубинные бомбы. Один эсминец сразу пошел ко дну, а на втором начался пожар. Транспорт также загорелся. Но на авианосец не вернулся один из асов эскадрильи - капитан Билл Мозли.

Кампания на Мариане официально продолжалась до 8 августа. Американцы оценили свой успех в 917 сбитых самолетов, потеряв 65 самолетов, большинство из которых составляли истребители «Hellcat». Соотношение потерь 14:1 впечатляет, даже если сделать поправку на завышенные данные о потерях противника.

Приведенные цифры не включают в себя 306 японских самолетов, уничтоженных на земле. Вместе с появлением модификации F6F-5, истребители «Hellcat» вошли в свой наиболее удачный период - последние 12 месяцев войны.

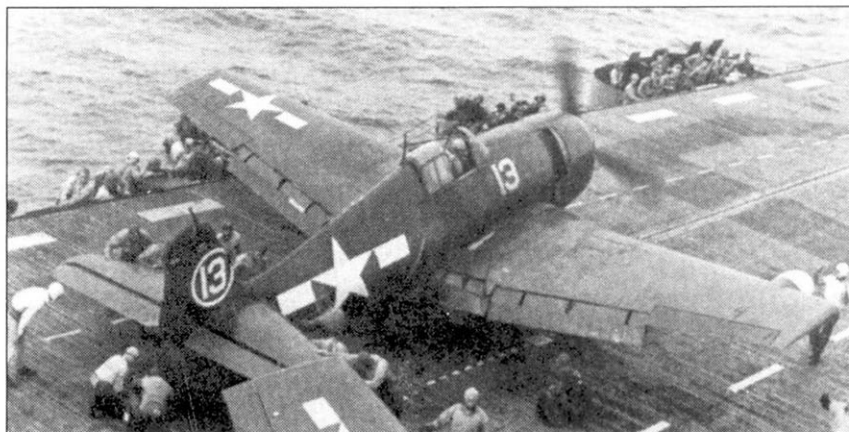
Прошедший год стал переломным моментом в войне. Американцы сумели полностью овладеть воздухом. Выпускавшийся массовой серией, простой в пилотировании самолет в руках опытных пилотов полностью раскрыл свои боевые возможности. Без преувеличения можно сказать, что благодаря новым истребителям американцы начали громить японцев. Прочная конструкция самолета позволяла пилотам выходить живыми из тяжелейших ситуаций. После того, как японская авиация потеряла своих лучших пилотов, истребители «Hellcat» получили подавляющее превосходство над японской истребительной авиацией.

Последний год войны стал годом тотального уничтожения японских военно-воздушных сил.

Истребители «Hellcat» над Европой

Истребитель F6F предназначался прежде всего для Тихоокеанского ТВД. Тем не менее, его использовали и в Европе. Однако немцы были совсем другими противниками, нежели японцы.

Истребители F6F использовались главным образом для поддержки десантных операций в Европе. Англичане, которые в начале войны испытывали нехватку палубной авиации, заказали партию истребителей F4F «Wildcat», которым первоначально присвоили обозначение «Martlet», F4F стал первым американским палубным истребителем, принятым на вооружение английским ВМФ. Пилотам нравилась прочность и надежность машины. До 1945 года англичане получили почти 1100 истребителей F4F «Wildcat» и FM-2.



Установленный на катапульте F6F-5N из VF(N)-41, авианосец «Independence». Авианосец стал первым «ночным» авианосцем, на борту которого базировались только самолеты, приспособленные для ночных действий.



Подготовка к взлету F6F-5N из Night Air Group 41, авианосец «Independence», конец 1944 года.

Летом 1943 года английская палубная авиация получила первые машины F6F и F4U. Всего англичане получили 2000 истребителей F4U «Corsair». Это был самый многочисленный тип американских самолетов.

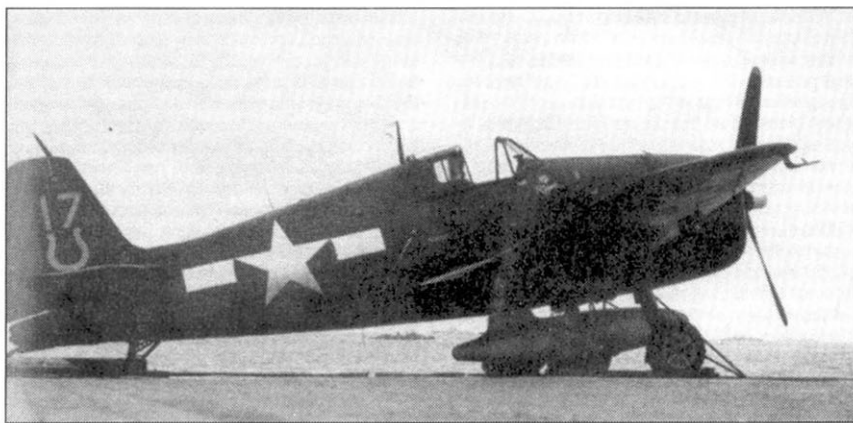
Первая английская эскадрилья, оснащенная истребителями F4U, была сформирована в Квонсет-Пойнт на острове Роуд в начале июня 1943 года. «Адские коты» начали поступать в Англию чуть позже. Первой частью, получившей F6F-3 стала 800-я эскадрилья FAA, которая прежде летала на Hawker Sea «Hurricane». В соответствии с принятой в Англии системой, самолет F6F-3 получил обозначение «Gannet» Mk I. Но уже в январе 1944 года все американские самолеты получили свои «родные» имена. «Gannet» стал называться «Hellcat», «Martlet» - «Wildcat», а TBM «Harpoon» - «Avenger».

Истребители F6F-3 из 800-й эскадрильи FAA стали первыми из 252 ма-

шин этого типа, полученных англичанами. Позднее Великобритания получила 930 истребителей F6F-5, названных «Hellcat» Mk II.

Первая операция с использованием истребителей «Gannet» имела место в декабре 1943 года. 800-я эскадрилья с палубы авианосца «Emperog» вылетела на перехват немецких кораблей у берегов Норвегии. Из-за слабого сопротивления люфтваффе над Скандинавией, английские истребители «Hellcat» выступали в роли штурмовиков и истребителей-бомбардировщиков, подавляя артиллерию ПВО и поражая наземные цели.

В это время серьезную угрозу для английского судоходства представлял немецкий линкор «Tirpitz», базировавшийся в Каа-фьорде, Норвегия. Для его уничтожения англичане привлекли четыре авианосца, в том числе «Emperog» с 800-й эскадрильей на борту. Истребители обеспечивали воздушное прикрытие, в то время как основ-



F6F-5 из CV-19 с эмблемой в виде подковы. Авианосец «Hancock», ноябрь 1944 года.



F6F-5 из VF-74, эскортный авианосец «Kasaan Bay». Самолет взлетает с помощью катапульты, юг Франции. 15 августа 1944 года. Спереди виден раздвоенный тянущий трос. Сзади к самолету прикреплен другой трос, который удерживает на месте машину с включенным на полную мощность двигателем.

ной удар должны были наносить бомбардировщики Fairey «Barracuda», базировавшиеся на борту авианосцев «Victorious» и «Furious». Предполагалось провести два налета. В каждом налете должны были участвовать 21 бомбардировщик-торпедоносец «Barracuda» в сопровождении 20 истребителей «Hellcat» и 20 «Wildcat». Первый эшелон поднялся в воздух 3 апреля 1944 года в 4:15. Английские авианосцы в этот момент находились в 120 милях западнее Каа-фьорда. Англичане всю дорогу к цели шли низко над водой, стараясь не попасть на экраны немецких радаров.

Через час и 15 минут после взлета пилоты увидели линкор «Tirpitz», стоявший на якоре. Немцы оказались захвачены врасплох. Тем не менее, обороняющаяся сторона начала ставить дымовую завесу и открыла плотный загадательный зенитный огонь. Через 90 секунд после обнаружения цели английские истребители резко снижились и обстреляли территорию порта из 12,7-мм пулеметов. Затем атаковали

бомбардировщики. Атака прошла успешно. Немцам удалось сбить только один бомбардировщик. Линкор «Tirpitz» получил девять прямых попаданий, еще пять бомб разорвались в опасной близости от борта.

Второй эшелон оказался над целью в 6:40. Бомбардировщикам удалось добиться еще пяти прямых попаданий, в то время как истребители продолжали терзать немецкую зенитную артиллерию.

Во время второго налета англичане потеряли один бомбардировщик и один «Hellcat». Однако операция завершилась успешно, поскольку немецкий линкор вышел из строя на четыре месяца.

В августе англичане предприняли новую попытку потопить «Tirpitz». Но на этот раз результаты были нулевыми из-за плохой погоды. Два эшелона остались на авианосцах, а два отозвали с полпути. Следующий и последний налет состоялся 24 августа. В нем участвовала оснащенная истребителями «Hellcat» Mk. I 1840-я эскадрилья FAA

с авианосца «Furious». В этот раз англичанам удалось лишь незначительно повредить линкор.

В мае 1944 года англичане провели две операции, по подавлению немецкого судоходства. В ходе этих операций английским истребителям «Hellcat» удалось одержать первые и единственные воздушные победы в Европе. В этих операциях участвовала 800-я эскадрилья с авианосца «Emperog». Кроме того, в операции участвовали авианосцы «Furious» и «Archer».

8 мая 1944 года 800-я эскадрилья сопровождала бомбардировщики «Barracuda», когда их перехватила группа немецких истребителей Bf 109 и Fw 190. Немецкие самолеты по скорости превосходили английские. Однако истребитель «Hellcat» отличался лучшей маневренностью, и английские пилоты полностью использовали это преимущество. Потеряв две машины, они смогли сбить три немецких истребителя.

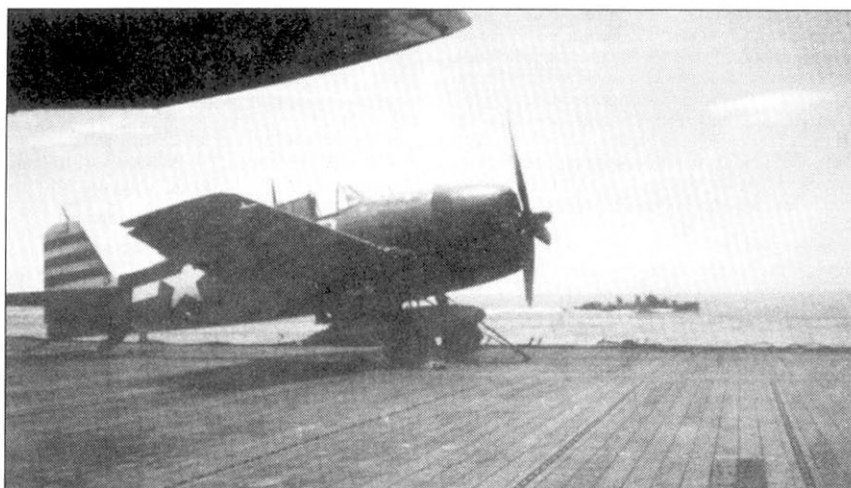
Спустя шесть дней, 14 мая 1944 года истребители «Hellcat» с авианосца «Emperog» снова обнаружили немецкие самолеты. На этот раз противник был гораздо слабее — два двухмоторных гидросамолета He 115.

Последняя операция с участием истребителей «Hellcat» имела место на Средиземном море.

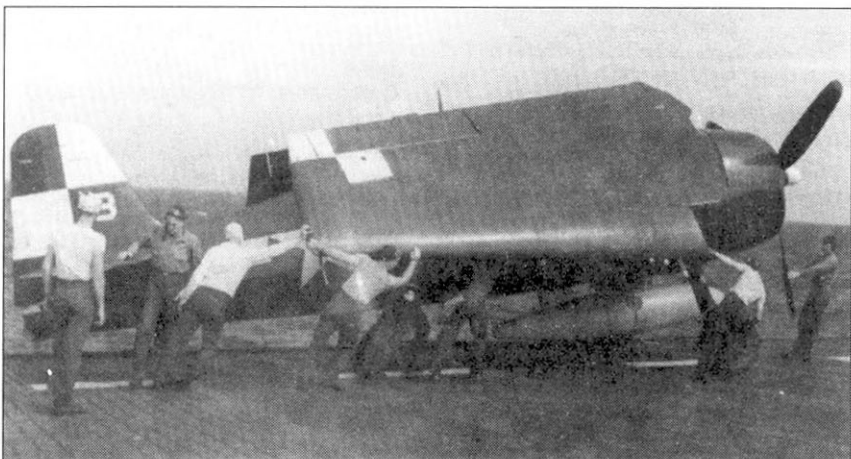
Семь английских эскортных авианосцев в августе 1944 года участвовали в поддержке союзнического десанта в Южной Франции. Одним из авианосцев был все тот же «Emperog» с 800-й эскадрильей на борту. Командовал эскадрильей ветеран части полковник Г.Р. Хендерсон. В его распоряжении было 12 истребителей «Hellcat». Английские авианосцы, объединенные в две оперативные группы, были усилены двумя американскими авианосцами «Tulagi» и «Kasaan Bay». Каждый из американских авианосцев нес по эскадрилье из 24 истребителей F6F-5. На «Tulagi» также находилась разведывательная эскадрилья VOF-1 полковника Уильяма Ф. Брингла, также оснащенная истребителями «Hellcat».

На борту «Kasaan Bay» находилась эскадрилья VF-74, которой командовал подполковник Гарри В. Басс. Номинально это была истребительная эскадрилья, но на практике ей приходилось заниматься разведкой и штурмовыми налетами. Несмотря на недостаточный опыт, пилоты Басса применяли ракеты и бомбы с эффективностью 35%.

Всего на союзнических эскортных авианосцах находилось 97 «Seafire», 71 «Hellcat» и 52 «Wildcat». Истребители F6F, имевшие большую дальность полета и оснащенные направляющими для ракет, оказались наиболее эффек-



F6F-5 из VF-12, авианосец «Randolph», июль 1945 года.



F6F-5 из VF-17, авианосец «Hornet», период между двумя налетами на Иводзиму, 1945 год.

тивными палубными самолетами союзников. Истребители «Hellcat» летали в район Тулузы, на 200 миль вверх по Роне, в район Канн и Ниццы. Операция «Anvil-Dragoon» началась 15 августа 1944 года. Туманным утром две эскадрильи американской палубной авиации атаковали батарею из 4 орудий на острове Де-Перкель. Низкая облачность помешала оценить результаты налета. Тем не менее, истребители «Hellcat» провели разведку плацдарма, попутно используя бомбы, ракеты и даже 350-фунтовые (160-кг) глубинные бомбы с ударным взрывателем.

Налет на железнодорожную линию между Арлем и Мирена оказались более простой задачей, чем непосредственная поддержка частей американской 12-й армии. Разрушение железнодорожного полотна не позволило немецкому командованию свободно маневрировать даже теми немногими из имеющихся резервов. Авиация барражировала вдоль дорог, ведущих к плацдармам, не давая немцам развивать контрнаступление. Всего в день высадки десанта истребители с авианосцев «Tulagi» и «Kasaan Bay» совершили 100 боевых вылетов, в том числе 60 VF-74. Был потерян всего один са-

молет, который получил повреждения от огня 20-мм зенитной пушки и не смог выпустить крюк аэрофинишера. Этот самолет был отправлен на аэродром Катерен на Корсике в ремонт. Два самолета вместе с пилотами с авианосца «Kasaan Bay» не вернулись 17 августа с дальней разведки. Командир полка и его ведомый потеряли контакт

с основными силами патруля и их больше никогда не видели.

До этого времени люфтваффе не проявляло активности. Восемь «Hellcat» из VOF-1 заметили 19 августа три He 111 к северо-западу от Тарасона, но из-за низкой облачности перехватить немецкие самолеты не удалось. Два F6F-5 приземлились на палубе авианосца «Empegot» буквально на последних каплях бензина.

Во вторую половину дня два звена с авианосцев «Tulagi» действовали удачливее. Проводя тактическую разведку в районе реки Роны, заместитель командира VOF-1 заметил два He 111. Звено полковника Джона Сандора атаковало оба бомбардировщика, которые направлялись на юг. Немецкие машины разошлись в разные стороны. Один из них, подбитый капитаном Рене Э. Пуселом и 2-м лейтенантом Альфредом Р. Вудом, разбился в... родном городе Пусела. Сандор и 2-й лейтенант Дэвид Робинсон атаковали второй бомбардировщик. Немецкий пилот посадил машину на первой попавшейся площадке. Однако посадка прошла неудачно и самолет получил повреждения. Оба американца снизились, чтобы расстрелять самолет на земле. Плотный свинцовый дождь разнес самолет и не оставил никаких шансов членам экипажа.

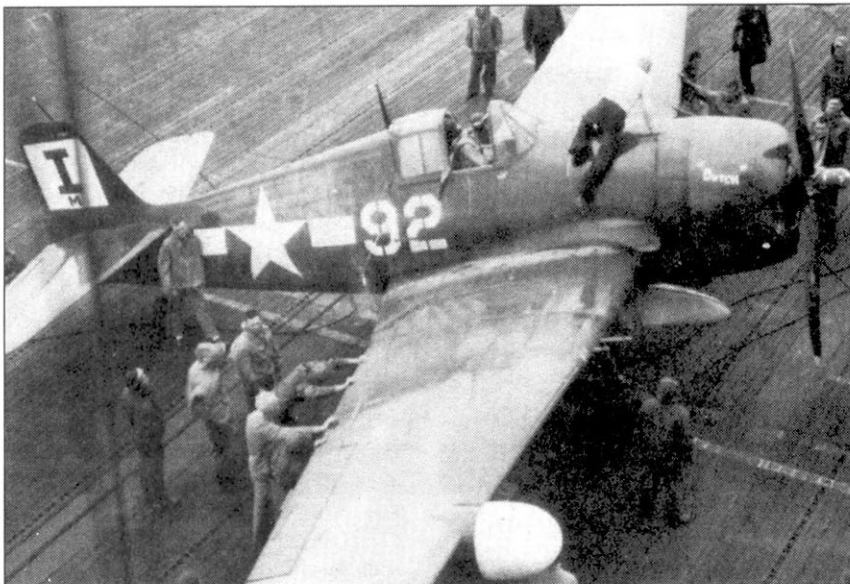
Вскоре к югу от Вьенна 2-й лейтенант Вуд заметил третий He 111, который также вскоре был сбит.

Кроме этих трех самолетов, пилоты звена Сандора уничтожили 21 грузовую машину, замаскированные ветками, один паровоз и сожгли еще десять единиц автотранспорта.

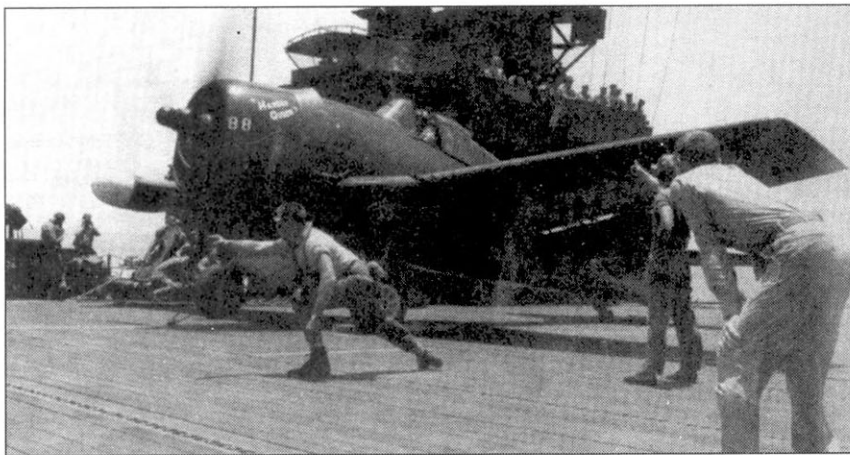
VF-74 также одержала одну победу. Командир эскадрильи подполковник Басс и три других пилота «поделили» Ju 88, который упал на берегу



Пара F6F-5 из VF-85, авианосец «Shangri La», 17 августа 1945 года. Видны новые тактические номера, одновременно представляющие собой элементы быстрой идентификации.



F6F-5N «Butch» из VMF-511, авианосец «Block Island», март 1945 года. Это был первый из четырех авианосцев, имевших на борту только авиачасти корпуса морской пехоты. О принадлежности эскадрильи свидетельствует буква «М» на хвосте самолета.



Взлетающий F6F-5N «Hanger Queen» - достаточно редкий пример собственного имени самолета ВМФ.

Роны. В тот же день к югу от Лиона шесть F6F с «Kasaan Bay» перехватили Do 217. Победу записали на счет пары 1-й лейтенант Э.У. Кастанедо и 2-й лейтенант К.У. Халлард.

Следующий день (пятый с момента высадки) стал худшим для американских истребителей днем кампании. Эскадрилья VF-74 потеряла три самолета и двух пилотов, в том числе самого Гарри Басса. Командир эскадрильи попал под огонь немецкой зенитной артиллерии во время атаки наземных целей в районе Шамле. Два самолета потеряла и VOF-1. 21 августа истребители провели несколько воздушных боев. Лейтенант Эдвард У. Ольшевски и 2-й лейтенант Ричард В. Йенцер обнаружили над Роной три транспортных самолета Ju 52. Несмотря на то, что оба истребителя были повреждены в предыдущем бою, пилоты решили атаковать легкую цель. Ольшевски сбил два ведомых Ju 52, а Йенцер - ве-

дущий самолет. В тот же день эскадрилья VOF-1 потеряла один «Hellcat». Это был девятый американский F6F, потерянный в ходе операции. Американские эскадронные авианосцы на два дня покинули район плацдарма для пополнения запасов топлива, а 24 августа снова подключились к операции.

Во время отсутствия американских авианосцев, «Emperor» потерял три истребителя «Hellcat» (22 августа), попавших под огонь немецкой зенитной артиллерии.

Последние шесть дней операции «Anvill-Dragoon» прошли без серьезных происшествий. В период между 24 и 29 августа союзники потеряли только два истребителя «Hellcat», оба с авианосца «Tulagi». Обоих пилотов удалось подобрать. На протяжении 13 дней операции «Tulagi» и «Kasaan Bay» потеряли 11 истребителей «Hellcat». Эти потери стали платой за 825 уничтоженных и 335 поврежденных единиц

автотранспорта, 84 выведенных из строя паровозов, разрушенные в нескольких местах железнодорожное полотно, а также восемь сбитых самолетов люфтваффе. Командующий оперативной группой английский контр-адмирал Т.Х. Трубридж высоко оценил боевые возможности истребителей в роли штурмовиков. Отдельно контр-адмирал в своем рапорте отметил истребители F6F, написав: «Американские самолеты, особенно «Hellcat», показали свое качество».

Филиппины

Тем временем шла подготовка к операции по освобождению Филиппин. До середины сентября 1944 года американская авиация проводила налеты на японские воздушные базы на Филиппинах, готовя почву для десанта генерала Дугласа МакАртура. Американская авиация господствовала в воздухе. В ходе налетов были сбиты 170 японских самолетов, еще 300 машин уничтожено на земле. Потери американской авиации составили всего 8 самолетов.

21 и 22 сентября быстрые авианосцы проводили налет на Лузон, где по оценкам американской разведки базировалось до 500 японских самолетов.

В этот раз наиболее тяжелое задание выпало на долю легких авианосцев. Три истребительных эскадрильи провели два налета под руководством командира 28-й авиагруппы подполковника Роджера Меле, и командира 27-й авиагруппы подполковника Фреда Бардшара.

Бардшар повел 48 истребителей «Hellcat» на аэродромы Николз и Нилсен, где 16 истребителей с авианосца «Princeton» заявили 38 побед, то есть даже больше, чем во время «большой охоты на марианских индейек». Отряд самолетов из VF-31 под командованием подполковника Меле атаковал аэродром Кларк. Истребители с авианосца «Cabot» несли 500-фунтовые бомбы. Японцы перехватили группу на подходе к цели. Конни Нуй и его ведомый Э.У. Тоусперн вступили в бой с десятком японских истребителей. Оба американских пилота не спешили сбрасывать бомбы, хотя это и противоречило требованиям устава. Тем не менее, Нуй сбил два «Zero», два «Тоjo» и «Tony», а Тоусперн - два «Tony». Разделавшись с противником в воздухе, оба истребителя сбросили бомбы на ангары аэродрома Кларк. По итогам боя Нуй получил Военно-Морской крест. Его боевой счет достиг 15 побед. Другие пилоты с авианосца «Cabot» заявили еще 22 победы.

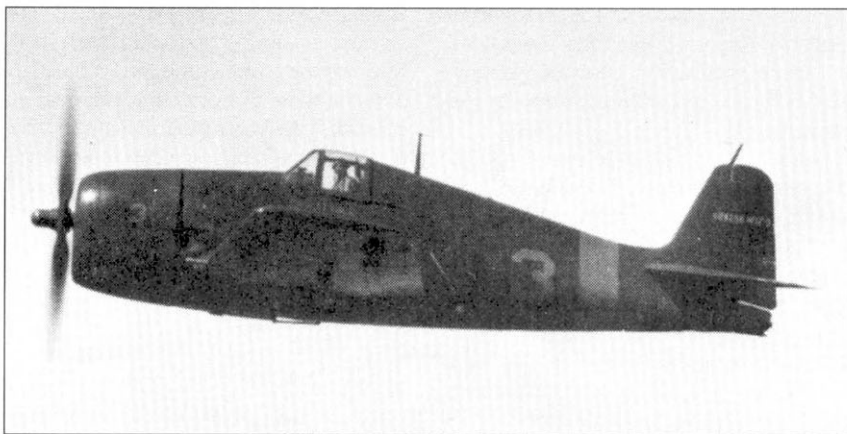
22 сентября прошло спокойнее. VF-15 заявила одну победу, а VF-19 заявил шесть подтвержденных и три вероятные победы.

Четыре победы VF-2 оказались последними этой эскадрильи в ходе рекордно длинного боевого тура. Лейтенант М.У. «Текс» Вайнъярд и лейтенант Уилбур «Спайдер» Уэбб сбили по одному «Топу» во время второго за день боевого вылета. В итоге VF-2 за десять месяцев боевых действий одержала 261 победу, из которых официальное подтверждение получили 224. Пилоты Била Дина вылетели на свое последнее задание через два дня. Затем 58-я тактическая группа отошла на Улити и Манус. Там на авианосцах сменились эскадрильи, а группу усилили еще одним авианосцем.

VF-31 покинула борт авианосца «Cabot», имея на боевом счету 146 побед, что составило абсолютный рекорд для эскадрильи с легкого авианосца.

Первая половина октября прошла в налетах на остров Рюкю, а также в предварительных атаках на Формозу и Лузон. Во время налета на Окинаву удалось захватить противника врасплох и большинство японских самолетов было уничтожено на земле. VF-19 не встретила сопротивления в воздухе, а VF-14 с авианосца «Wasp» сумела обнаружить в воздухе и перехватить только два японских самолета. Истребители с авианосца «Essex» были более удачливыми. В утреннем налете самолеты из VF-15 завязали воздушный бой со смешанной японской истребительной группой и сбили восемь истребителей типов «Топу», «Oscar», «Zero» и «Nate».

Налеты продолжались до заката. К вечеру удалось уничтожить около 100 японских самолетов, почти все из которых так и не успели подняться в воздух. Американцам налет обошелся в 21 машину, в том числе 6 самолетов было потеряно из-за небоевых причин.



NF6F-5 «3» (V94286) с базы в Сент-Луисе. Префикс «N» в названии и «V» в серийном номере указывает на то, что машина находится в резерве. Все тактические обозначения оранжевые. На крыльях стандартные звезды с прямоугольниками. 1947 год.



NF6F-5 (78180) из резервной части, Миннеаполис. Оранжевая полоса быстрой идентификации на фюзеляже. 1 марта 1948 года.

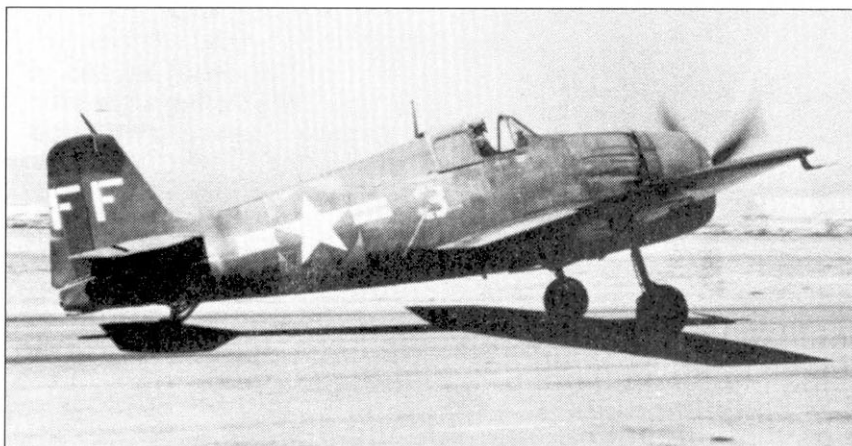
На следующий день японцы мало что смогли противопоставить новому налету американцев. Истребители «Hellcat» обнаружили и сбили только три разведывательных самолета.

12 октября 1944 года целью американской авиации стал остров Формоза. Японцы держали на острове 350

самолетов, из которых половину составляли истребители. Утренний налет, начавшийся в 6:00, японцы предупредили с помощью радара. В воздух поднялось 230 японских самолетов. Пилоты из VF-15 заявили 20 побед, потеряв две машины (один истребитель попал под зенитный огонь, у другого отказал двигатель). Героем дня был 2-й лейтенант Кларенс А. Борли, который сбил два «Oscar», «Zero» и «Тоjo».

Эскадрилья VF-19 с авианосца «Lexington» действовала менее удачно. Хотя пилотам удалось заявить 27 побед, эскадрилья недосчиталась трех машин и двух пилотов.

В общей сложности истребители с авианосцев «Essex» и «Lexington» заявили почти 50 побед. Но самые напряженные бои пришлось вести 32 F6F из VF-8 и VF-18 с Task Group 38.2. Целями эскадрилий стали аэродромы Сини-хи и Мацуяма, которые истребители забросали 500-фунтовыми бомбами. По дороге к цели пилоты заметили четыре «Lilly» и один «Sally», заходившие



F6F-5 (77522) «3», база в Окленде, Калифорния, август 1948 года. Код «FF» обозначает базу и тип самолета.

на посадку на аэродром Тайен. Капитан Сесил Э. Харрис повел свое звено вниз. В течение пяти минут все бомбардировщики были сбиты, а самому Харрису засчитали один «Lilly» и один «Sally».

Вскоре от 15 до 20 «Zero», пилотируемых опытными летчиками, внезапно атаковало американские истребители с тыла. Японцы внезапно вынырнули из облаков, висевших на высоте 3600 м. Японцы сохраняли преимущество в высоте на протяжении почти всего боя. К месту боя прибывали все новые и новые японские самолеты, и вскоре американцам пришлось вести бой уже с более чем сорока японскими истребителями. Бой шел на участке площадью 25 км² на высоте от 3000 до уровня крон деревьев. Американским пилотам оставалось только вертеться в воздухе и жать на гашетку. Японцы мертвой хваткой повисли на хвостах американских истребителей. Пришлось американским пилотам ока-

зывать помощь друг другу, сбивая преследователей. 2-й лейтенант Артур П. Молленхор, сбивший один из бомбардировщиков, оказался против десятка «Zero». Лейтенант расстрелял 1800 патронов и получил подтверждение четырех сбитых истребителей, став асом в ходе своего первого боевого вылета. Лейтенант Ф.Н. Берли сбил три «Zero», в то время как Сесил Харрис и капитан Ф.К. Хиррелл добавили по два «Zero» к уже сбитым бомбардировщикам. В этом бою VF-18 потерял четыре истребителя «Hellcat» и трех пилотов, заявив 20 сбитых истребителей и 5 бомбардировщиков.

Эскадрилья VF-8 также вела тяжелый бой. Скотт МакКаски, командир эскадрильи, вел бой с пятью самолетами и заявил два сбитых «Zero» и один «Nick». Пять других пилотов с авианосца «Bunker Hill» также заявили по три победы, некоторые из них совместно с пилотами с авианосца «Intrepid».

После возврата на авианосец, пилотам из VF-2 засчитали 32 подтвержденные и 3 вероятные победы. Эскадрилья потеряла один F6F, который получил настолько тяжелые повреждения, что его пришлось сбросить за борт.

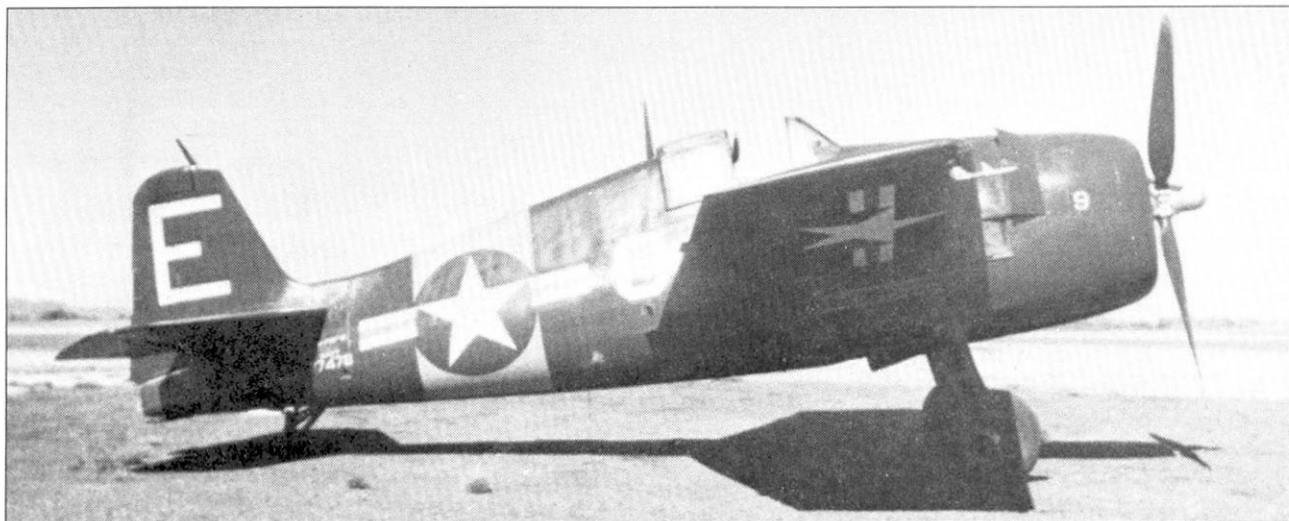
Бой продолжался целый день, хотя его напряжение постепенно ослабляло. VF-8 и VF-18 подняли свой боевой счет до 49 и 40 побед. К концу дня общий счет американских истребителей составил 188 побед.

Но бои шли не только на острове. Японцы силами около 100 самолетов попытались атаковать корабли TF-38. Считая сбитые разведывательные самолеты, японцы потеряли 40 машин. VF-29 с авианосца «Cabot» сбила шесть «Betty» во время последнего неудачного налета японцев в конце дня.

В пятницу 13 октября 1944 года было сравнительно тихо. Новый командир VF-19 капитан Роджер Боулз сбил один «Тоjo» - единственный замеченный эс-



F6F-5 «21» с базы на Гавайях. Там проходил очередной этап подготовки пилотов, прежде чем их отправляли в боевые части. Самолет целиком выкрашен краской Glossy Sea Blue, 1945 год.



F6F-5 (77478) «9», база в районе Миннеаполиса. Самолет прежде служил в составе VF-92 и VBF-20, 1951 год.

кадрилей японский самолет. Другие пилоты с авианосца «Lexington» были заняты обстрелом большого аэродрома, на котором дислоцировалась японская учебная авиачасть.

11-я авиагруппа вела тяжелый бой в районе Такао. Пилоты с авианосца «Hornet» докладывали о необычайно плотном зенитном огне с кораблей, побережья и холмов, который еще больше усилился в районе порта. Командир авиагруппы полковник Фред Шрадер, обстреляв стоящий на якоре гидросамолет, но его F6F попал под огонь японской зенитной батареи, был сбит и упал. Пилот не успел покинуть машину с парашютом.

Во второй половине дня японские торпедоносцы снова атаковали американские корабли. Три низколетящие «Betty» атаковали «Franklin». В ходе налета получил повреждения крейсер «Canberra».

14 октября японские самолеты, как и ожидалось, все усилия прилагали к тому, чтобы потопить поврежденный

крейсер. Семь истребителей «Hellcat» под командованием капитана Нелсона Дейхоффа перехватили 12 пикирующих бомбардировщиков «Judy», сопровождавшихся 20 истребителями «Zero». Истребители из VF-11 рассеяли группу, заявив 14 побед, потеряв четыре машины и трех пилотов.

Фред Бардшар повел два звена из VF-27 на перехват группы из 16 бомбардировщиков «Franciss», несших торпеды. Командир сбил три самолета, а его пилоты еще 10. Остальные японцы сбросили торпеды и скрылись.

VF-19 располагала 20 боеспособными истребителями. Между 16:00 и 17:00 летчики завязали бой с 30 японскими самолетами и сбили 10 из них.

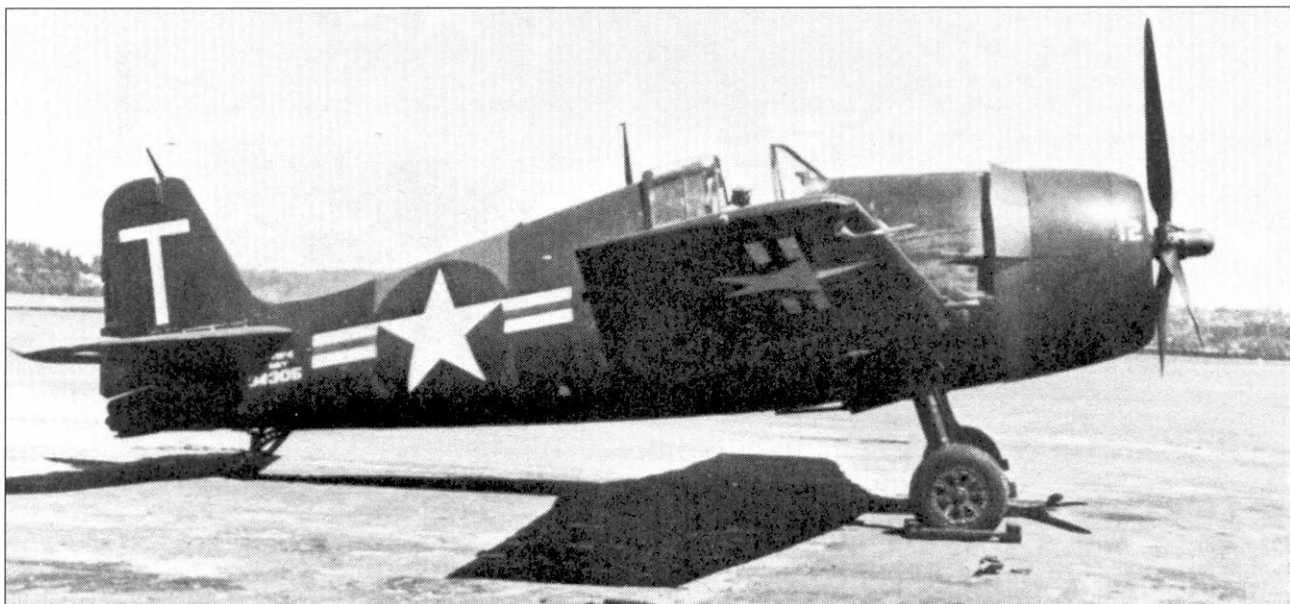
Несмотря на все усилия пилотов VF-11, VF-19 и VF-27, а также других истребительных эскадрилий, прикрывавших корабли, японцы все же смогли достичь некоторых успехов. На закате получил в борт торпеду легкий крейсер «Houston», который буксировал поврежденный «Canberra». Два

поврежденных крейсера получили шуточное прозвище «Первый инвалидный дивизион» (CripDiv One). Поврежденные корабли вместе с сопровождением начали потихоньку выходить из зоны действия японской авиации. Пилоты из VF-29, отражая налеты японской авиации, сумели сбить три японских самолета в районе «дивизиона», потеряв при этом одну машину вместе с пилотом.

На следующий день, 15 октября, три оперативные группы отошли на юг для пополнения топлива, после чего провели налет на Лейте. Но Task Group 38.1 осталась для прикрытия поврежденных крейсеров, которых буксировали со скоростью 4 узлов. VF-14 с авианосца «Wasp» на протяжении дня заявили 31 победу, потеряв одного пилота. VF-11 заявил только три сбитые «Judy», но также потерял пилота. Потери имелись и в VF-14, где также недосчитались одного летчика. Тем временем VF-29 сбила три японских разведчика неподалеку от обоих



F6F-5 (V79452) «25», база Гленвью-III, резерв. 1947 год.



F6F-5 (94305) «12», база в районе Сизэтла, 1948 год.

крейсеров. 16 октября японцы попытались атаковать крупными силами. Более 60 самолетов атаковало группу, которую прикрывало всего 46 истребителей «Hellcat» из двух эскадрилий легких авианосцев. Основная тяжесть боя легла на плечи VF-29. Восемь истребителей «Hellcat» рассеяли основные силы японцев, заявив 26 побед, потеряв один F6F.

VF-22 с авианосца «Cowpens» заявила 12 побед, в том числе четыре торпедоносца записал на свой боевой счет капитан Клемент М. Крейг. Один японский торпедоносец все же сумел прорваться и второй раз торпедировал «Houston». Но крейсер удержался на плаву.

Около 500 японских самолетов, предназначенных для защиты Филиппин, было уничтожено на Формозе. Поэтому следующие две недели прошли сравнительно спокойно. Быстрые авианосцы направились к западу от Лузона.

Среда, 18 октября, стала самым напряженным днем недели. Американцы вели небольшие, но напряженные бои над сушей и морем. В утреннем налете на район Манилы Фред Бака-тис вылетел с тремя звеньями «Hellcat» из VF-20. Всего эскадрилья заявила 18 побед в ходе первого вылета, а к вечеру добавила к списку еще 11. Потери эскадрильи составили два истребителя «Hellcat».

Эскадрилья VF-14 провела два налета на центральную часть острова Лузон, встретив там сильное сопротивление. Японские истребители атаковали звено капитана Э.Б. Тернера и сбили командира второй пары. В отместку Тернер сбил пятерых японцев, а другие пилоты с авианосца «Wasps» заявили еще 11 побед.

18 октября большинство эскадри-

лий не встретило сопротивления в воздухе. VF-15 заявила пять побед в ходе утреннего налета на Висайяс (МакКемпбелл сбил «Dinah» и «Nate», довел свой боевой счет до 20, поставив тем самым рекорд).

Утром 24 октября 1944 года три из четырех оперативных групп выдвинулись в сторону залива Лейте. Task Group 38.1 направились в сторону Улити, а 11 других авианосцев проводили боевое патрулирование и разведку.

Дальше всего выдвинулась TG-38.3 контр-адмирала Фреда Шермана. В состав группы входили авианосцы «Essex», «Lexington», «Princeton» и «Langley». Группа находилась в 100 милях к востоку от Лузона. В день боя у залива Лейте основная нагрузка легла на экипажи именно этих авианосцев. 19-я авиагруппа на борту авианосца «Lexington» вела разведку японских кораблей.

В то время как другие части смогли обнаружить основные силы японского флота, пилотам с авианосца «Lexington» удалось обнаружить только три корабля береговой обороны на участке между Миндоро и Минданао.

Самая крупная добыча досталась звену лейтенанта Уильяма Дж. Мейсона, который обнаружил 20 двухмоторных японских бомбардировщиков, шедших четырьмя группами. Мейсон заявил четыре «Nell», одну «Dinah» и одну «Betty». Остальные трое пилотов сбили еще 7 бомбардировщиков. Всего 15 пилотов VF-19 заявили 30 побед в течение пятичасового вылета. Пилоты VF-15 заявили семь побед.

Тем временем японцы контратаковали. Около 450 самолетов морской авиации, прибывшие ночью на Филиппины, в 7:50 начали налет. Три эшелона, насчитывавшие по 50-60 самолетов, выдержива-

вая дистанцию 15 миль, атаковали четыре авианосца контр-адмирала Шермана. Американцы подняли в воздух все способные летать истребители.

Истребители с авианосца «Lexington» заявили 11,5 побед, потеряв одну машину.

В это самое время самолеты из VF-27 также вели бой. В 9:38 одиночный «Judy» внезапно вынырнул из облаков и сбросил бомбу на палубу авианосца «Princeton». Бомба поразила авианосец в районе палубного лифта. Подоспевшие истребители тут же сбили дерзкого японца, однако на борту авианосца вспыхнул пожар, который начал распространяться. Через шесть часов корабль взорвался и затонул. Оставшиеся в небе машины из осиротевшей VF-27 заявили 36 побед. Из семи пилотов, которые в тот день одержали по пять и больше побед, четверо были из VF-27.

В то утро на левой катапульте авианосца «Essex» стоял F6F-5 МакКемпбелла, названный «Minsi III» в честь подружки пилота Мэри Блак из Милуоки. Первоначально МакКемпбелл должен был координировать налет на японскую базу, но в 8:20 взлетел на перехват приближающихся к эскадре японских самолетов. Вместе с ним поднялось семь машин - два звена. Вскоре американцы увидели группу из 60 японских самолетов, находившихся в 25 милях от эскадры. МакКемпбелл приказал второму звену атаковать пикирующие бомбардировщики и торпедоносцы, в то время как его три F6F занялись истребителями. В этот момент отказала бортовая радиостанция МакКемпбелла, и он утратил контроль над остальными машинами. Четверых американских пилотов сбили японцы. Дейв МакКемпбелл, который имел на

своем счету 21 победу, со своим ведомым Роем Рашингом оказался против 40 японских самолетов, главным образом «Zero», оснащенных подвесными бомбами, и нескольких «Oscar». Японцы крутили карусель, защищая хвосты друг друга. После трех или четырех неудачных атак МакКемпбелл и Рашинг начали набор высоты.

МакКемпбелл предполагал, что японцы уже потратили много топлива, поэтому скоро им придется рассыпать строй. Так и случилось. В течение 95 минут Дейв МакКемпбелл и Рашинг ждали. Они проявляли осторожность и атаковали только те самолеты, которые покидали круг.

После того, как американцы сбили пять самолетов, МакКемпбелл решил отмечать победы карандашом на приборной доске.

МакКемпбелл 30 минут тщетно пытался связаться с самолетами. Работала лишь связь на волне радиостанции на авианосце. Через дежурного офицера связи удалось вызвать на помощь один F6F из VF-15, который пилотировал лейтенант Альберт Г. Слэк. Теперь американцы могли действовать активнее, чем они и воспользовались.

Сделав два боевых захода, истребители сбили трех японцев. Слэк расстрелял весь боекомплект, сбивая четвертый «Zero», после чего был вынужден возвратиться на авианосец. МакКемпбелл и его ведомый совершили 18-20 атак. Когда у японцев осталось всего два десятка самолетов, обоим истребителям пришлось возвращаться на базу. МакКемпбелл получил девять подтвержденных побед: пять «Zero», два «Namp» и два «Oscar», а также две вероятные победы: один «Zero» и один «Oscar». Рой Рашинг сбил четыре «Zero», один «Namp» и один «Oscar», а еще три самолета повредил. В свою очередь, оба истребителя получили лишь небольшие царапины и вмятины, сделанные разлетающимися кусками обшивки японских самолетов. В этом вылете МакКемпбелл установил абсолютный рекорд: девять побед за один вылет. Он довел свой боевой счет до 30 побед и сравнялся по результатам с «асом из асов» майором Ричардом Бонгом из ВВС США. Рашинг удвоил свой боевой счет с 6 до 12 побед. МакКемпбеллу пришлось на последних каплях топлива садиться на ближайший к нему авианосец «Langley». Дви-

гатель заглох, когда пилот попытался отрулить с посадочной полосы. Механики, осмотревшие самолет, сообщили, что от боекомплекта на его F6F-5 осталось всего два 12,7-мм патрона.

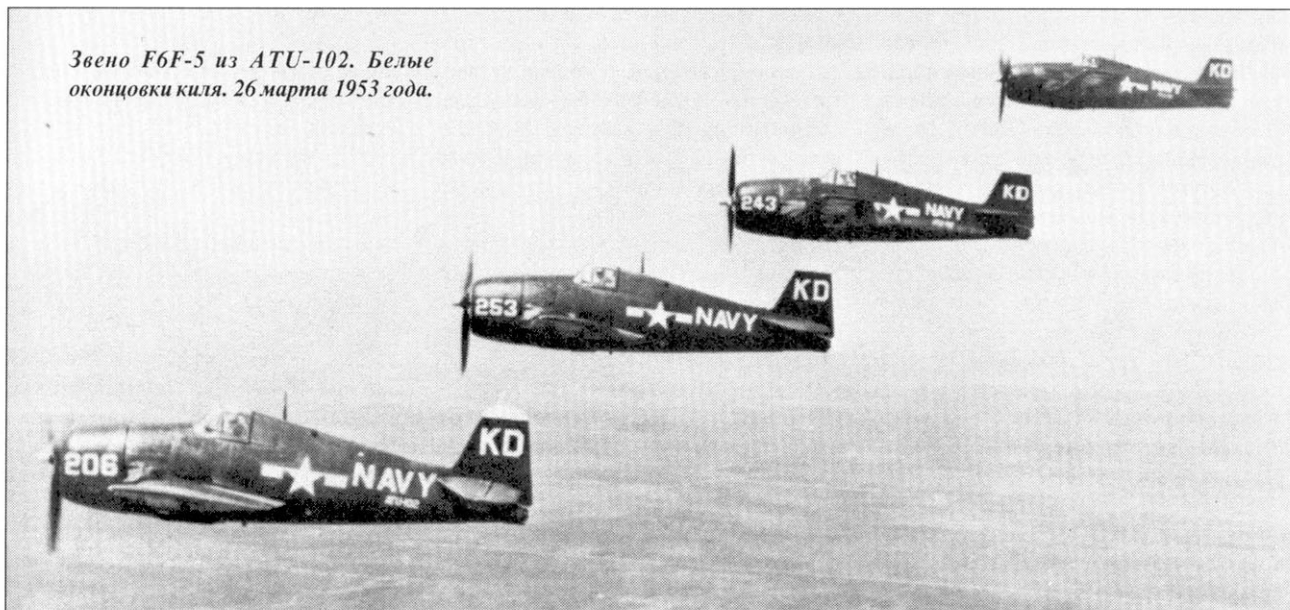
Тем временем поступил сигнал снова подниматься в воздух. Два полных звена капитана Берта Морриса перехватили смешанную группу японских самолетов на удалении 50 миль от американских кораблей. На протяжении 25 миль восемь истребителей «Hellcat» сбили десять японских самолетов. Вскоре с палубы авианосца «Essex» поднялось еще 15 F6F, которые сбили 35 японских самолетов. Всего самолеты оперативной группы в тот день одержали более 85 побед.

Тем временем TG-38.4, находящаяся на юге, выпустила разведывательно-ударные группы с авианосцев «Enterprise» и «Franklin». Самолеты с «Big E» под командованием полковника Дога Смита из 20-й авиагруппы обнаружили семь кораблей вице-адмирала Нисимы в районе Минданао. 18 F6F и 12 SB2C не смогли потопить оба линкора Нисимы, но американцам удалось причинить линкорам тяжелые повреждения. Подполковник Фред



Звено F6F-5 из VF-695. База в районе Коламбуса, Огайо. 12 июля 1952 года.

Звено F6F-5 из ATU-102. Белые оконцовки кия. 26 марта 1953 года.



Бакатис, командир VF-20, который вел в атаку вооруженные ракетами истребители, получил попадание в двигатель. Давление масла начало падать, и Бакатис, сбросив подвесной бак, приводнился. Через семь дней его подобрала американская подводная лодка.

Все остальные усилия американцев были сконцентрированы против эскадры адмирала Куриты, которая представляла наибольшую угрозу. До 15:00 огромный линкор «Мусаси» получил шесть прямых попаданий бомб и торпед и затонул.

Но Курита продолжал упорно продвигаться на восток, чтобы за ночь выйти к проливу Сан-Бернардино. Всего против этой эскадры американцы провели 259 самолето-вылетов, в том числе половина пришлась на истребители «Hellcat». Американцы потеряли 18 самолетов в момент атаки японских кораблей. Еще десять машин было потеряно в ходе разведывательных и патрульных вылетов, но потери японцев составили более 150 машин. Более трех четвертей успеха обеспечили истребители «Hellcat» из TG-38.3. Самыми результативными были истребители с авианосца «Lexington», которые заявили 52 победы.

На следующий день удалось обнаружить японские авианосцы. В ночь с 24 на 25 октября американские быстрые авианосцы выдвинулись на север. Адмирал Халси, командующий 3-м Флотом, не собирался упускать японцев. Но он не знал, что четыре японских авианосца, стоявшие у мыса Энганьо со всего 29 самолетами на борту, были только приманкой, призванной отвлечь внимание американцев от пролива Сан-Бернардино. Халси повелся на уловку японцев и оставил открытым пролив. В образовавшуюся щель про-

скользнули линкоры и крейсера Куриты, которые должны были атаковать американский десант. На запад и на север американцы высылали разведывательные F6F и SB2C, пытаясь точно определить положение японских авианосцев. Для экономии времени разведку проводили сразу ударными отрядами, которые прочесывали зону на 50 миль вокруг TF-38, намереваясь сразу же атаковать обнаруженного противника.

Ударные группы с авианосцев «Essex» и «Lexington» первыми приступили к операции. От 18 до 20 «Zero» поднялись в воздух на перехват. Истребители из VF-15 атаковали и сбили девять «Zero». Дейв МакКемпбелл координировал атаку и распределял цели между самолетами первых двух эшелонов. Своих пилотов он направил на авианосец «Читозе», который в ходе налета получил несколько попаданий бомб. Самолеты с авианосца «Lexington» также несколько раз пора-

зили бомбами «Читозе», который в результате затонул в 9:37.

МакКемпбелл уступил место Хью Уинтерсу, командиру CAG-19 с авианосца «Lexington», который командовал третьим эшелоном. Пилотам Уинтерса удалось повредить еще два авианосца и один линкор, оборудованный полетной палубой. Третья атака американцев была самой крупной в тот день, в ней участвовало более 200 самолетов. Уинтерс направил торпедоносцы на последний ударный авианосец, ветерана тихоокеанской кампании «Дзуйкаку», который получил несколько попаданий и вскоре затонул. Затем американцы добились двух оставшихся легких авианосцев.

29 октября оперативные группы TG-38.2 и TG-38.4 получили новые цели: аэродромы на острове Лузон. Там четыре американские воздушные группы одержали впечатляющую победу. Истребители «Hellcat» с авианосцев

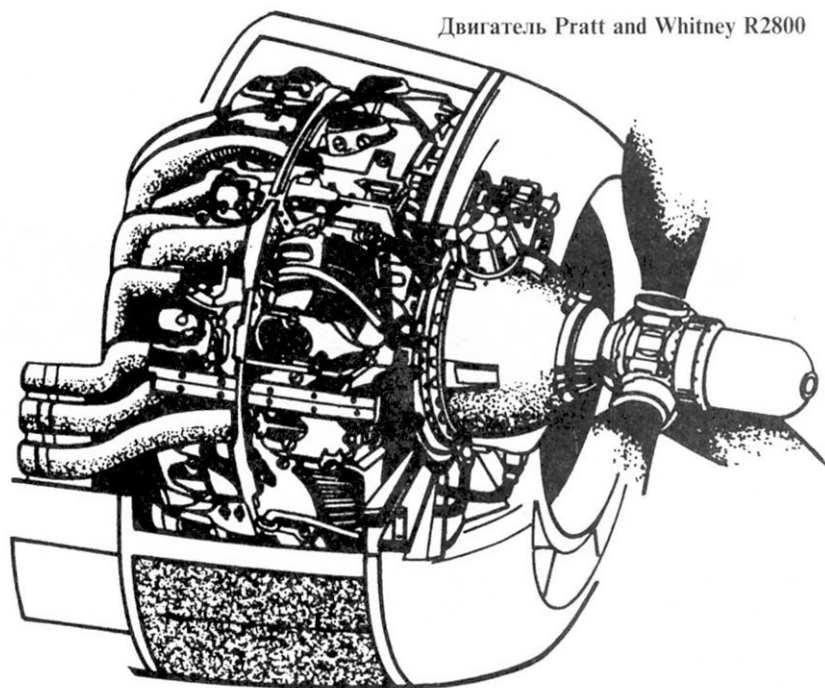


Выстроенные шеренгами F6F-5 из VMA-331, Майями, Флорида. На заднем плане видно несколько F9F.

«Hancock», «Franklin», «Intrepid» и «Enterprise» заявили в ходе налета 70 побед, а также уничтожили на земле еще 12 самолетов. Пилоты из VF-19 в ходе четырех налетов сбили 42 японских самолета, потеряв в бою два истребителя и еще один по небоевым причинам. Капитан Сесил Харрис сбил три «Тоё» и «Зеро», третий раз в своей карьере сбил четыре японских самолета за день.

Во второй половине дня удалось перехватить крупную авиагруппу японцев, направлявшуюся к американским кораблям. Одному камикадзе удалось прорваться к авианосцу «Intrepid». Японский пилот направил свою машину на одно из 20-мм зенитных орудий и разбился. Серьезных повреждений авианосец не получил и продолжал принимать и выпускать самолеты. Тем не менее, это был первый случай успешной атаки камикадзе.

Вскоре появились очередные камикадзе. На следующий день группы TG-38.2 и TG-38.4 действовали в районе Лейте. В ходе предыдущих боев число боеспособных истребителей на борту американских авианосцев упало до опасно низкого уровня. Поэтому камикадзе удавалось проскочить мимо редких боевых патрулей. Пять камикадзе атаковало корабль TG-38.4. Огнем зенитных орудий удалось сбить трех японцев, которые упали в океан. Один из уцелевших камикадзе врезался в «Franklin». На палубе авианосца образовалась огромная пробоина, было уничтожено 33 самолета, погибло 100 человек. Другой камикадзе атаковал



Двигатель Pratt and Whitney R2800

«Belleau Wood» и также причинил серьезные повреждения, уничтожил 12 самолетов и убил 150 человек.

Из-за полученных повреждений оперативной группе пришлось вернуться в Улити. В районе Лейте осталась одна группа - TG-38.2. На Улити вице-адмирал Джон С. МакКейн сменил Мичера на должности командующего оперативным отрядом. Новый штаб начал искать решение возникшей проблемы с камикадзе.

Первым, очевидным шагом было пополнить истребительные эскадрильи до штатного состояния: 54 истре-

бителей на ударных и 24 на легких авианосцах.

МакКейн решил также больше истребителей привлекать к боевому патрулированию и только небольшую часть отправлять для сопровождения бомбардировщиков. До конца 1944 года авианосцы получили все штатное число ночных истребителей, что позволило в любое время суток перехватывать самолеты. Дело дошло до того, что на долю истребителей F6F пришлось до 60% от общего числа самолетов на авианосцах. Истребители вынуждены были также действовать в

F6F-5 из VX-5 перевернулся при посадке. Пилот остался в живых. 1952 год.





F6F-5 «214» во время квалификационной посадки на палубу авианосца «Monterey», Мексиканский залив, 15 августа 1953 года.

роли бомбардировщиков. Рассматривалась также возможность использовать их в качестве торпедоносцев. Хотя «Hellcat» и мог брать на внешнюю подвеску торпеду, это никогда не практиковали.

Ноябрь 1944 - январь 1945

Вице-адмирал Джон С. МакКейн начал свой первый рейд на Лузон в должности командующего TF-38, располагая тремя оперативными группами. Операция началась 3 ноября и продолжилась четыре дня. Американцы встретили над Лузоном лишь слабое сопротивление.

В боях отличились истребители из VF-11 и VF-14, а также из 15-й и 19-й воздушных групп. VF-19 потеряла второго за три недели командира. МакКемпбелл, по-прежнему осуществляя координацию действий пилотов, нашел время для того, чтобы сбить «Zero» и «Val».

Во второй половине дня 5 ноября несколько «Zero» атаковали TG-38.3. Американцы поздно заметили противника. Истребители с авианосца «Lexington» сбили один японский самолет, но четыре машины прорвались к кораблям. Зенитчикам удалось сбить еще три машины, но четвертый японец врезался в левый борт боевой рубки. Вспыхнул пожар, который удалось подавить лишь через 20 минут. В ходе инцидента 182 человека погибли или получили ранения.

В боях также участвовала переформированная VF-80 с авианосца «Ticonderoga», возглавляемая подполковником Лероем У. Кейтом.

6 ноября, в четвертый и последний день операции свои последние бои провели эскадрильи VF-19 и VF-14. Фарнсворт вернулся на борт авианосца «Lexington» с большим куском дюрала с японского истребителя под крылом - память о «Тоjo», с которым пилот столкнулся в круговерти битвы.

Японский истребитель потерял крыло и упал. Так эффектно VF-19 подняла свой боевой счет до 167 побед.

Пилотам VF-14 в ходе боевого тура засчитали 140 побед в воздухе и 242 самолета, уничтоженных на земле. В свою очередь, за шесть месяцев эскадрилья потеряла 43 самолета и 20 пилотов, в том числе двух командиров (оба погибли в июле).

В ходе четырех дней боев американцы заявили уничтожение 439 японских самолетов, главным образом на земле.

В течение второй половины месяца американцы провели новые налеты. Японцы оказывали символическое сопротивление. Японская авиация систематически уничтожалась на земле, хотя пилотам VF-15 удалось 11 ноября провести охоту в небе. Во время налета на конвой в районе залива Ормок, 16 истребителей «Hellcat» Дэвида МакКемпбелла вступило в бой с 20 японскими истребителями. Американцы заявили 10 сбитых «Oscar», одну победу



F6F-5 (79399) садится на палубу авианосца «Cabot». Спустя три года после войны авианосец «Cabot» и многие самолеты вывели из резерва.

записал на свой счет командир 15-й авиагруппы.

Три дня спустя МакКемпбелл и его эскадрилья завершили боевой тур. На счету самого МакКемпбелла значилось 34 победы (в этот момент только на два меньше, чем у майора Ричарда Бонга, который продолжал летать на фронте до середины декабря и сумел одержать 40 побед).

34 личные победы Дейва МакКемпбелла стали лучшим результатом, который когда-либо одерживал американский пилот в ходе одного боевого тура. Кроме того, за ним записали семь вероятных побед и 21 самолет, уничтоженный на земле. МакКемпбелл стал единственным пилотом палубной авиации, получившим Medal of Honor за последние три года войны.

На протяжении шести с половиной месяцев боев VF-15 засчитали 313 самолетов сбитых в воздухе и такое же число уничтоженных на земле. Эти результаты, учитывая ущерб, причиненный эскадрильей японскому флоту, был самым лучшим на ВМФ США. В составе VF-15 сражалось 26 асов, что также рекорд для морской авиации США. Одним асом меньше было в VF-2. Эскадрилья потеряла 21 пилота в результате всех причин.

Налеты на Манилу продолжались до конца ноября. 19 ноября американцы заявили 116 сбитых японских самолетов, в том числе 8 в опасной близости от Task Force 38. На борту авианосца «Lexington» в это время базировалась VF-20 подполковника Фреда Бакатиса. Эскадрилья удалось обнаружить в районе Дель-Кармен хорошо замаскированный японский аэродром и уничтожить на нем до 70 самолетов. В тот же день эскадрилья VF-11 совершила налет на другой аэродром.

Спустя шесть дней японцы провели первый с конца октября крупный налет на американские корабли. В это время корабли из TG-38.1 и TG-38.2 находились в районе Лузона. Американским истребителям удалось сбить 26 японцев, но во второй половине дня радар обнаружил японские самолеты всего в 30 милях от эскадры - слишком близко, чтобы их можно было эффективно перехватить. Действительно, трем «Zero» удалось прорваться через наскоро организованное истребительное заграждение. Два самолета сбили зенитчики, но третий спикировал на «Intrepid». Через пять минут на «Intrepid» спикировали еще два японских истребителя. Один сбили, а второй рухнул на палубу. Начался пожар,

который длился два часа. Погибло и получило ранения более 150 человек. Авианосец пришлось отправить в ремонт. Корабль успел поучаствовать в боях всего 11 недель. Находящаяся на его борту эскадрилья VF-18 сбила 187 самолетов противника. Лучшим асом VF-18 стал Сесил Харрис, который в последний день сумел довести свой боевой счет до 24 побед. Из них 23 он одержал, летая на истребителях «Hellcat». Харрис стал вторым по результативности пилотом американской палубной авиации.

Камикадзе продолжали беспокоить тактическую группу. Легкий авианосец «Cabot» также получил попадание. Другой камикадзе на самолете «Judy» рухнул на палубу авианосца «Essex». В результате оба корабля получили повреждения, причем на одном из них повреждения были тяжелые. Этих результатов японцам удалось достичь, потеряв 32 смертников. Однако, из строя вышел лишь авианосец «Intrepid», остальные корабли продолжали действовать.

Стало ясно, что для защиты от камикадзе следует действовать по меньшей мере тремя оперативными группами. Полученный к этому времени опыт позволил сформулировать правила за-



F6F-5N из VMF(N)-541, о. Фалалоп, 30 мая 1945 года. На капотах самолетов довольно откровенные изображения. На самолетах палубной авиации такие вольности встречались очень редко.



F6F-5N (94071) «83» из VC-3 в полете. Обратите внимание на уменьшенный размер опознавательных знаков. 15 декабря 1959 года.

щиты от камикадзе. К концу ноября правила получили известность под названием «The Big Blue Blanket» («Большой синий ковер»), придуманным начальником штаба 38-й тактической группы подполковником Джоном С. Тачем. Всего было четыре правила:

Во-первых, следует обнаружить все аэродромы, с которых могут действовать камикадзе, после чего нейтрализовать их постоянными налетами днем и ночью.

Во-вторых, численность боевых патрулей над каждой группой следует довести до 20-24 истребителей. Кроме того, четыре пары истребителей, так называемый «Jack Patrols», должны были кружить на высоте 1000 м вдоль границы заградительного зенитного огня. В их задачу входило перехватывать низколетящих камикадзе и разведчиков, которые на низкой высоте старались избежать обнаружение радаром.

В третьих, пары эсминцев радарного обеспечения, так называемые «Tomcats», занимали позиции на двух или трех наиболее угрожаемых направлениях на удалении по меньшей мере 40 миль от основных сил флота. Над каждым эминцем должна была находиться по меньшей мере пара истребителей, готовая к немедленному перехвату. Кроме того, на эсминцы возлагалась обязанность определять возвращающиеся из налета свои самолеты. Любой чужой самолет немедленно перехватывался дежурными истребителями.

В четвертых, командирам истребительных групп разрешалось проявлять разумную инициативу, что позволяло использовать истребители наиболее эффективно в конкретной ситуации.

Новая доктрина позволяла каждому кораблю, несущему на борту истребители, проводить перехват неопознанных целей. Так удавалось активнее реагиро-

вать на изменяющуюся обстановку, когда порой исход решали минуты.

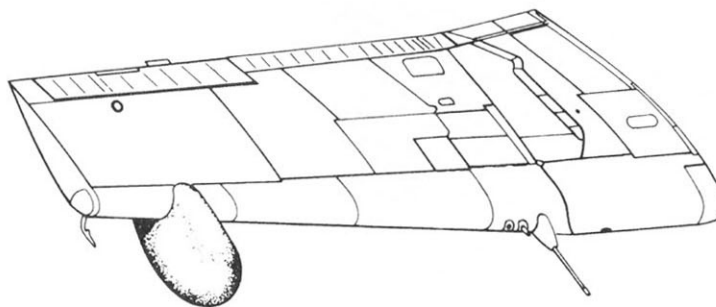
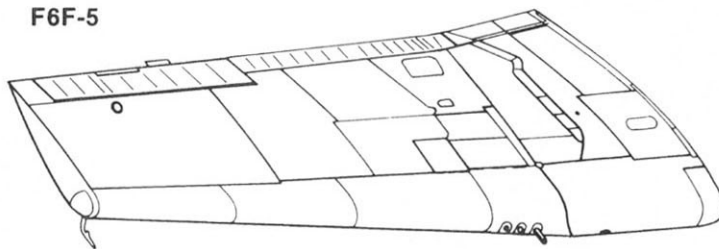
Чтобы действовать в соответствии с разработанными правилами, численность летного состава в истребительной эскадрилье ударного авианосца увеличили с 54 до 105 пилотов. Число машин в эскадрилье довели до 73, для чего пришлось сократить число бомбардировщиков и торпедоносцев. Эскадрилья пикировщиков «Helldiver» и торпедоносцев «Avenger» уменьшились до 15 машин в каждой. По меньшей мере пять авианосцев типа «Essex» имело 70-самолетную истребительную эскадрилью: VF-3 (TG-38.1), VF-7, VF-11 и VF-20 (TG-38.2), а также VF-80 (TG-38.3). Кроме того, 4-я авиагруппа снова в полном составе собралась на борту авианосца «Essex». Истребительная эскадрилья группы насчитывала 69 истребителей F6F-5, в том числе четы-

ре разведчика F6F-5P, а также четыре ночных истребителя F6F-5E - всего 73 самолета.

Быстрые авианосцы должны были поддерживать десант на Минданао, который планировали высадить 15 декабря 1944 года. Операцию начали истребители на рассвете 14 декабря серией налетов на район плацдарма. Японцы практически не оказывали сопротивления в воздухе. 14 декабря лишь один крупный бой пришлось вести пилотам из VF-80, два звена которого перехватили в воздухе 27 «Zero» и «Oscar». Восемь самолетов с авианосца «Ticonderoga» вступили в бой с японскими истребителями, шедшими на небольшой скорости и малой высоте. Американские пилоты заявили 19 побед, не потеряв ни одного самолета.

Тем временем план «The Big Blue Blanket» внедрялся в жизнь. Круглые

F6F-5



F6F-5N/E

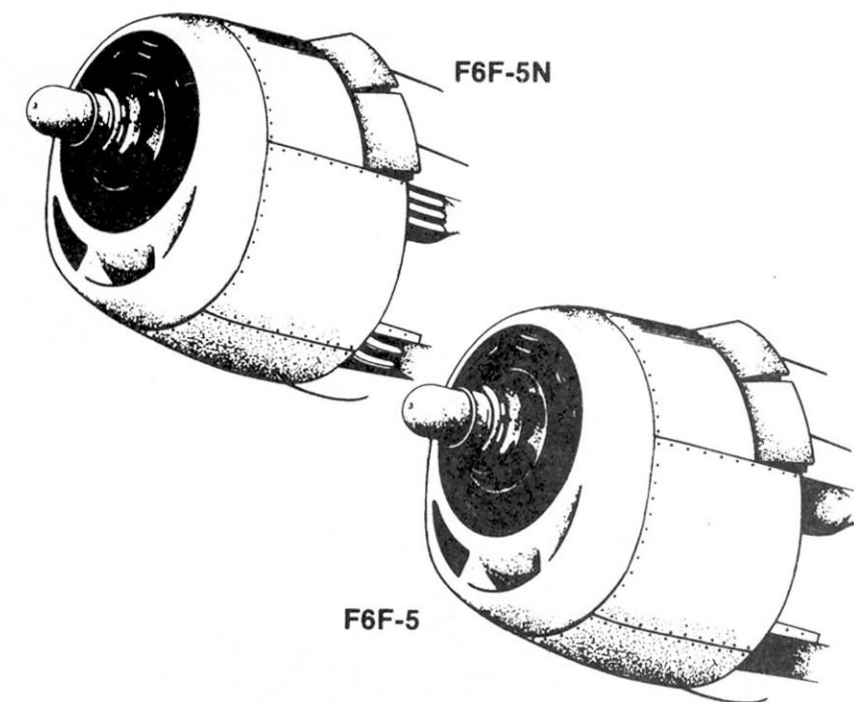
сутки 500 истребителей подавляли японские аэродромы, уничтожая на них все обнаруженные самолеты. 14 декабря в воздух поднялось 69 японских самолетов. Две трети из них - 46 - было сбито. «Ковер» Джима Така оказался настолько эффективным, что японцы отказались от налетов на авианосцы, хотя в другом районе Филиппин потопили два и повредили четыре американских корабля.

В конце декабря во время отдыха на Улити к 4-й истребительной группе на борту авианосца «Essex» присоединились две эскадрильи авиации морской пехоты, оснащенные самолетами «Corsair». Период, когда «Hellcat» был единственным палубным истребителем, подошел к концу.

30 декабря 1944 года 38-я тактическая группа начала крупномасштабный рейд, в ходе которого «посетила» Формозу, острова Рюкю, Лузон, затем снова Формозу, а дальше повернула в Китайское море. Вся операция растянулась почти на месяц.

Ранним утром 3 января 1945 года истребители «Hellcat» из эскадрильи VF-80 с авианосца «Ticonderoga» вступили в бой с пятнадцатью японскими истребителями, сбив 12 из них. В свою очередь, американцы потеряли 2-го лейтенанта П.Дж. Манелла, которого японцы расстреляли из пулеметов, когда он покинул сбитый истребитель с парашютом.

Затем американцы снова занялись Филиппинами, где японцам удалось восстановить свое присутствие, перебросив туда около 500 самолетов. Плохие атмосферные условия не давали в полной мере развернуть «большой си-



ний ковер». Американцам удалось сбить всего 14 и уничтожить на земле 18 японских самолетов. 7 января небо над Филиппинами очистилось, но сильный ветер и высокая волна привели к тому, что американцы потеряли 18 самолетов в момент взлета и посадки. Однако взлетевшие машины добрались до японских аэродромов и уничтожили на земле 75 самолетов. «Ковер» надежно защищал небо, в воздухе удалось обнаружить и сбить только четыре японских самолета. Японские летчики оставались на земле, не рискуя подниматься в небо, где господствовали американские истребители.

С 3 до 9 января японцы подняли в воздух около 100 камикадзе и около 40

истребителей сопровождения. Следующий крупный налет на Формозу провели 9 января. Японские самолеты практически отсутствовали в воздухе. Пилоты докладывали, что у японцев гораздо больше макетов, чем настоящих самолетов, поэтому оценить точно причиненный противнику ущерб не представляется возможным.

12 января 1945 года американцы провели налет на Французский Индокитай.

В этот день истребители обстреляли и сожгли в заливе Камрань 20 японских гидросамолетов, а еще 70 самолетов уничтожили на земле.

Спустя три дня после налета на Индокитай, Task Force 38 провела на-



F6F-5N из VF(N)-107 в районе Квонсет-Пойнт. Обратите внимание, что в один цвет с самолетом выкрашен и обтекатель радара. Крышки колесной ниши белые. Август 1945 года.



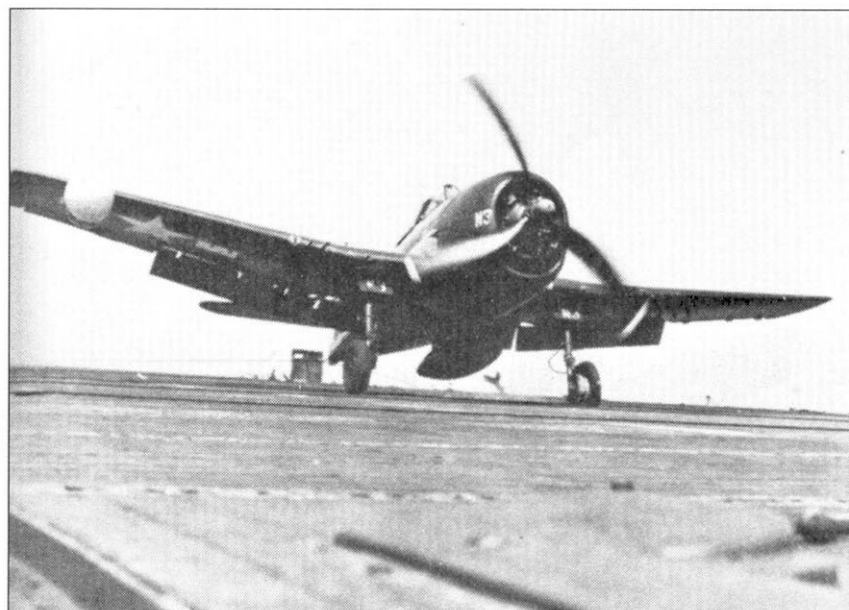
F6F-5N из VF(N)-91. Тактические знаки принятые в конце войны. Код «SS» обозначает принадлежность к авиаотряду авианосца «Bon Homme Richard». Идет зарядка пулеметов. У некоторых F6F-5N на стволах пулеметов стояли пламегасители, чтобы вспышки выстрелов не слепили пилотов. Август 1945 года.

лет на Гонконг. 15 января американцы также прочесывали воздушное пространство над Формозой и побережьем Китая. В ходе боевых вылетов удалось сбить 16 японских самолетов. Пять из них сбило звено из VF-11, которое вел командир эскадрильи Джин Фейрфакс. На следующий день Фейрфакс во главе отряда из 20 истребителей «Hellcat», патрулировал в 50 милях от Гонконга. Он заметил японский «Tabby» (выпускавшийся по лицензии DC-3) в сопровождении четырех истребителей. Предположив, что самолет перевозит офицеров высшего ранга, Фейрфакс приказал атаковать противника. Сначала американцы расправились с истребителями сопровождения. Медлительный «Tabby» даже не успел скрыться из виду. У транспортного не было никаких шансов. Под его обломками погиб вице-адмирал К. Хатакеяма, командующий пограничной обороной в Южно-Китайском море, который направлялся с инспекцией в Гонконг.

На следующий день американцы провели налет на Гонконг. Удалось сбить только 13 японских самолетов, но плотный зенитный огонь причинил нападающим ощутимый урон - американцы потеряли в районе цели 22 самолета.

21 января 1945 года быстрые авианосцы снова прибыли к Формозе. Самолеты нанесли ряд ударов по японским кораблям и аэродромам. В воздухе удалось засечь всего три японских самолета, два из которых были сбиты. Истребители сообщили о том, что им удалось уничтожить на земле 100 японских самолетов.

Потом снова появились камикадзе. Около полудня американскую эскадру атаковали три группы японских самолетов. Авианосец «Langley» получил попадание авиабомбы и на три часа прекратил принимать и выпускать самолеты. Почти одновременно на палубу авианосца «Ticonderoga» рухнул «Zero» с подвешенной 250-кг бомбой.



F6F-5N «N3» из VF-9 садится на палубу авианосца «Yorktown» со снущенной шиной. Отсутствует также щиток шасси на поврежденной стойке.

Корабль охватил пожар. Спустя 40 минут к эскадре попыталась прорваться группа из 8 камикадзе. Шестерых сбили истребители, одного зенитчики. Но один камикадзе все же прорвался и таранил боевую рубку авианосца «Ticonderoga». Всего в результате этих двух атак экипаж авианосца потерял 345 человек, в том числе 143 убитыми. Поврежденный корабль под сопровождением ушел к Улити.

Налеты камикадзе продолжались. Перехват осложнялся тем, что на рабочей волне радара появились помехи. После полудня две группы камикадзе атаковали TF-38. Одна из этих групп состояла из семи смертников и шести истребителей сопровождения. Эту группу перехватили два звена из VF-22 под командованием капитана Клемента М. Крейга. В ходе боя капитан поднял свой результат до 12 побед и получил Navy Cross.

Третий японский налет не привел к успеху. 13 японских самолетов было рассеяно. Выяснилось, что эта группа вылетела с острова Лузон в 220 милях от Формозы. На следующий день американцы провели налет на острова Рюкю, а затем взяли курс на Улити.

Первая кампания под ударами камикадзе закончилась. Она длилась с 25 октября 1944 года по 25 января 1945 года. Повреждения получили шесть авианосцев: четыре ударных и два легких. Ощутимые потери понес флот вторжения: было потеряно несколько десантных кораблей, эсминцев, эскортных авианос-

цев, которые действовали в непосредственной близости от берега.

Противодействие камикадзе с каждым днем становилось все эффективнее, но напряжение достигло апогея, когда американцы начали налеты на острова Японского архипелага.

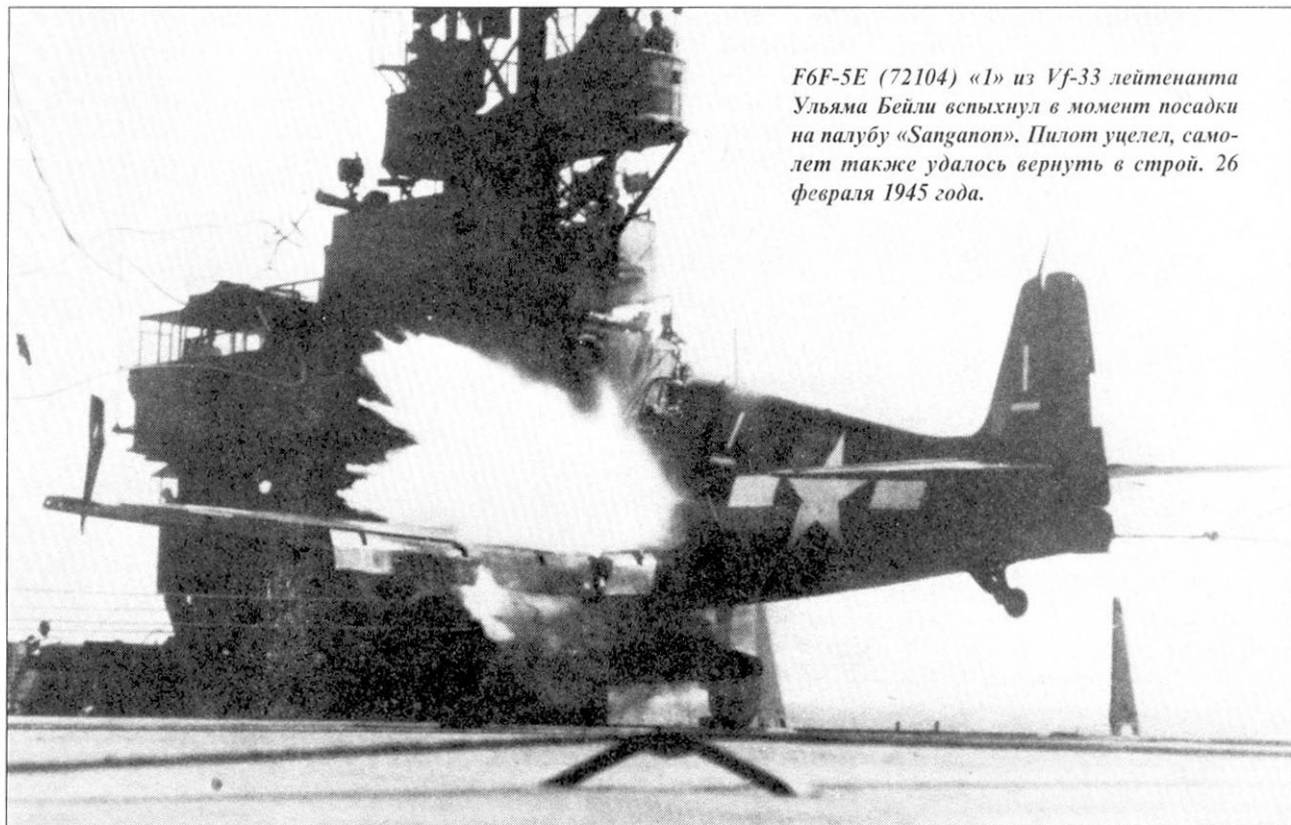
Ночные истребители

Первая эскадрилья ночных истребителей была оснащена самолетами F4U-2 «Corsair». Вторая и третья эскадрильи получили уже самолеты F6F-3E. Все три части разделили на звенья по четыре машины. Звенья базировались на борту всех быстрых авианосцев. Истребители, оснащенные радаром AN/APS-4, объединили в составе эскадрилий VF(N)-76 и VF(N)-77. Эти эскадрильи действовали с палуб различных авианосцев в конце 1943 - начале 1944 года. Остальные истребители, оснащенные радаром APS-6, получили обозначение F6F-3N. Истребители F6F-3N и F6F-3E в первой половине 1944 года базировались на авианосцах «Hornet», «Wasp», «Bunker Hill», «Yorktown», «Essex» и «Lexington».

Первый этап службы ночных истребителей был не слишком удачен. Отсутствовала четко сформулированная доктрина их применения. Они действовали на обычных, «дневных» истребителей. Механики считали, что обслуживание этих истребителей лишь отнимает у них время от сна.

С февраля до сентября 1944 года на море действовали три эскадрильи ночных истребителей «Hellcat»: VF(N)-76, VF(N)-77 и VF(N)-78. Звенья этих эскадрилий базировались на девяти авианосцах. Эффективнее других действовало 2-е звено VF(N)-76 с авианосца «Hornet». С апреля по сентябрь 1944 года подразделение капитана Расселла Л. Рейсера одержало 25 подтвержденных побед, что составило более половины суммарной результативности ночных истребителей за этот период. Однако только восемь побед было одержано собственно ночью, в том числе семь в ходе одного удачного ночного вылета.

Лейтенант Фред Л. Данган и лейтенант Джон У. Дир вылетели 4 июля в 00:30. Они должны были провести беспокоящий налет на остров Чичидзиму. Главной целью налета было сброс 500-фунтовых бомб на японские корабли, поскольку по данным разведки самолеты на острове отсутствовали. Два истребителя провели в воздухе уже 4 часа, когда обнаружили японский конвой, выходящий из порта. Дир атаковал эсминец, а Данган по радио вызвал подкрепление. В этот момент ему на хвост сели три гидросамолета A6M2-N «Rufe». Всего в воздухе кружило девять или десять «Rufe». Дир быстро сбил два самолета. Данган раздался с четвертым. Дир сбил третьего, после чего уцелевшие «Rufe» исчезли в темноте. Американские машины получили повреждения. Данган с пулей



F6F-5E (72104) «1» из Vf-33 лейтенанта Ульяма Бейли вспыхнул в момент посадки на палубу «Sangamon». Пилот уцелел, самолет также удалось вернуть в строй. 26 февраля 1945 года.

F6F-5N из VMF(N)-513 (WF-3) на базе Эль-Торо, Калифорния. 20-мм пушка оборудована пламегасителем. К началу войны в Корее пилоты из VMF(N)-513 «Flying Nightmares» летали на F4U-5N и F7F-3N. Июнь 1948 года.



в плечо сел на палубу авианосца «Yorktown», за ним последовал Дир. Из двигателя его прострелянного самолета вытекали остатки масла.

Этот успех, а также непрерывное использование японцами ночных разведчиков, заставили американцев шире использовать ночные истребители.

Идею создать ночную авиагруппу предложил подполковник Тернер Ф. Колдуэлл. 20 января он сформировал в Квонсет-Пойнт эскадрилью VF(N)-79. В конце месяца эскадрилья прибыла в Чарльзтаун. Основу части составляли три молодые капитана - все опытные ветераны, летавшие на пикирующих бомбардировщиках «Dauntless». Заместителем командира эскадрильи стал Уильям Э. Генри, который к концу войны стал самым эффективным истребителем ночной палубной авиации. Остальные пилоты эскадрильи были 2-ми лейтенанта-

ми, только что закончившими курс летной подготовки.

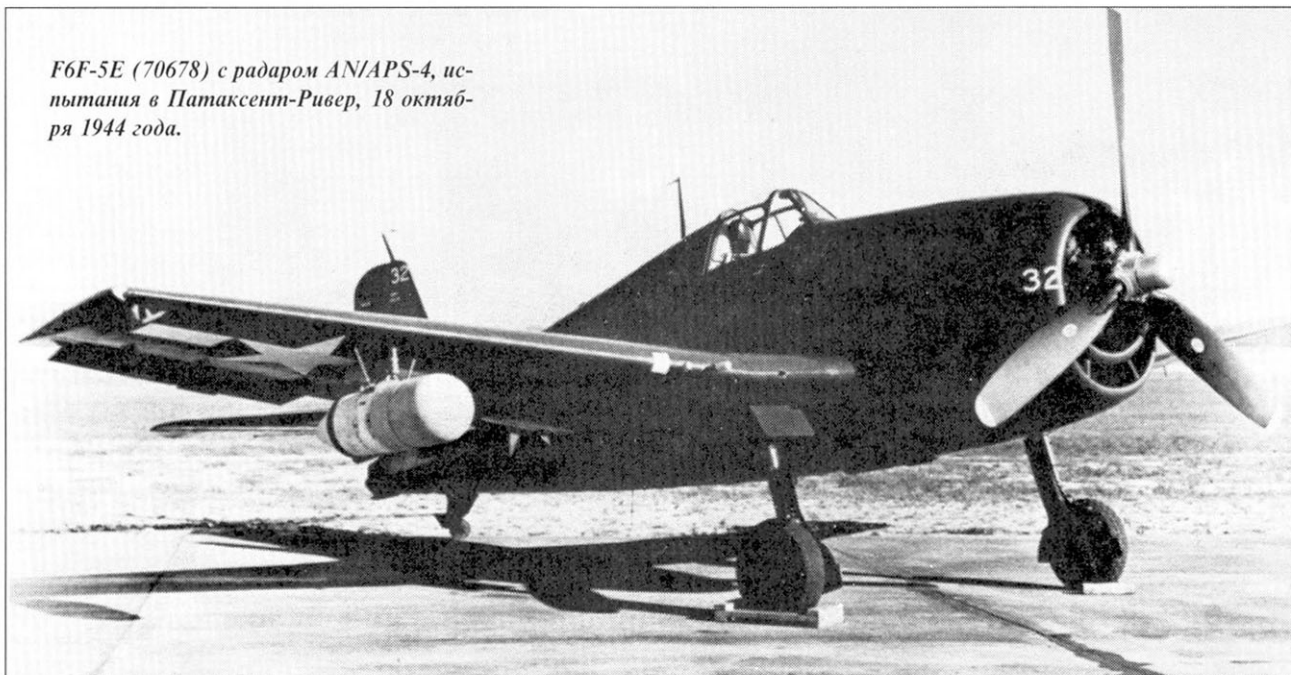
Четыре месяца шло обучение пилотов, после чего эскадрилью перебросили в Сан-Диего, где началась подготовка к действию на Тихоокеанском ТВД. В начале июня истребители Колдуэлла и приданные им «Avenger» завершили курс обучения в Барберс-Пойнт, в центре подготовки пилотов ночной авиации. Вскоре пилоты достигли высокого уровня подготовки. Они даже улучшили свое ночное зрение. Большинство пилотов налетало на истребителях F6F более 300 часов.

Несмотря на некоторые сомнения, в конце августа 1944 года энергичный Колдуэлл, к тому времени ставший полковником, добился того, о чем мечтал. На месте расформированной эскадрильи VF(N)-71 сформировали усиленную эскадрилью VF(N)-41. Колду-

элл занял должность командующего 41-й ночной авиагруппы, объединившей обе эскадрильи. Кроме того, он оставался командиром VF(N)-79, в котором было 14 F6F-5N и 5 F6F-5. 29 августа авианосец «Independence» с 41-й ночной авиагруппой на борту покинул Эннкеток вместе с кораблями 38-й тактической группой. Быстро наступило разочарование. Самолеты 41th CAG(N) использовали днем. С самолетов сняли радары, чтобы они случайно не попали в руки противника. Впустую пропадали многомесячные усилия по подготовке пилотов.

В это время ночью действовать приходилось редко, поэтому остальные ночные эскадрильи расформировали, а их пилотов включили в состав дневных эскадрилий на тех авианосцах, где они находились. 12 сентября, ранним утром два пилота Колдуэлла

F6F-5E (70678) с радаром AN/APG-4, испытания в Патаксент-Ривер, 18 октября 1944 года.



Третий F6F-5N с установленным на левом крыле посадочным прожектором. На самолете изучалась возможность использовать F6F в роли самолета ПЛО. Патаксент-Ривер, 29 августа 1945 года.



сбили разведывательный самолет «Betty» в районе тактической группы. В тот же вечер Билл Генри добился впечатляющего успеха при возвращении со своим звеном из патрулирования. В это время радар на «Independence» обнаружил неизвестный самолет. На его перехват отправились четыре ночных истребителя. Генри засек цель на бортовом радаре в районе Самара. Самолет шел на высоте 6500 м. Целью оказался японский самолет «Dinah». Генри открыл огонь и японец загорелся. Джек Беркхеймер добавил огня и «Dinah» разлетелась в воздухе. Благодаря этому успеху, пилотам на «Independence» удалось сохранить радары на самолетах.

Но этот первый успех ночной авиагруппы принципиально не изменил ситуацию. Вскоре в состав VF(N)-41 ввели 11 дневных пилотов и до конца месяца эскадрилья действовала только днем.

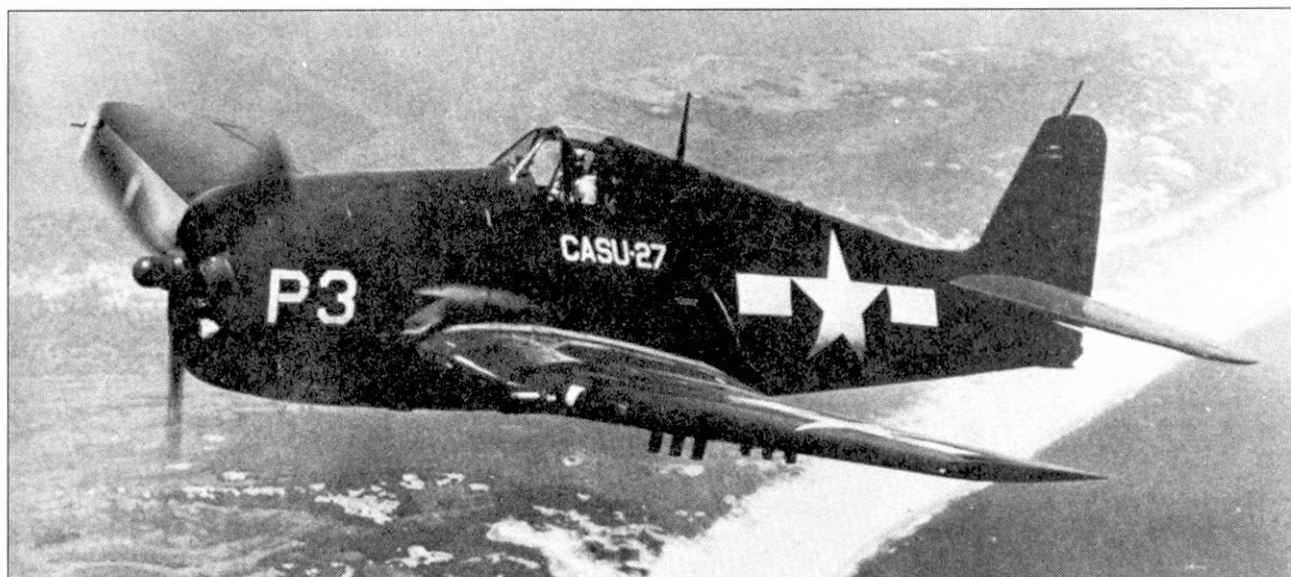
Группа Колдуэлла закончила первый месяц боев с 10 подтвержденными

победами, в том числе 4, одержанных над Лузоном, когда Генри сбил два «Val», а Беркхеймер - один «Zero». В сентябре ночная эскадрилья проводила беспокоящие налеты, в которых применяли бомбардировщики «Avenger», но истребители активнее действовали днем, чем ночью.

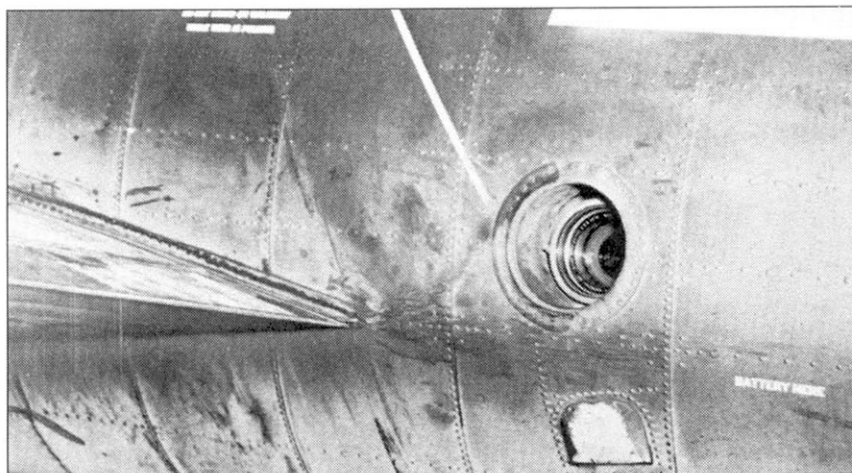
Лишь в октябре удача снова улыбнулась Колдуэлла. Налеты на Формозу и десант на Филиппины дали ночным пилотам возможность снова показать себя в своей основной роли. Из 12 побед, засчитанных VF(N)-41 на протяжении месяца, 10 удалось одержать в темное время суток. 12 октября 1944 года около 19:00 звено Генри возвращалось из боевого патрулирования из района Формозы, когда группа бомбардировщиков «Betty» начала налет на корабли TF-38. Ночные истребители в темноте были наведены на цель. Генри заметил первый японский самолет и открыл по нему огонь с дистанции 200 м. Японец загорелся, упал в воду и взорвался. Оперативный офи-

цер навел истребители на следующую цель. Были сбиты еще две «Betty». Первого сбил Генри, а его ведомый 2-й лейтенант Джим Барнетт - второго. Победу омрачило то, что 2-е лейтенанты Г.У. Обенаур и Дж.Ф. Мур не вернулись на авианосец.

В 5:00 Беркхеймер и Р.У. Клок направились на три летающие лодки «Emily» в районе Формозы. Беркхеймер сбил две из них, а Клок - третью. 15 октября Билл Генри сидел в дежурном самолете, когда радар обнаружил японский разведывательный самолет. В 2:45 сработала катапульта, и Генри тут же захватил цель радаром. Американский пилот сблизился до 200 м и идентифицировал противника как летающую лодку «Emily». Генри незамедлительно открыл огонь и поразил самолет в левое крыло. Команда авианосца видела, как огромная летающая лодка взорвалась и упала в воду. Все своими глазами убедились в том, насколько эффективно может действовать ночная авиация. После этого ус-



F6F-5P из Carrier Aircraft Service Unit 27 (CA-SU 27), 2 июля 1945 года. Самолет целиком выкрашен краской Glossy Sea Blue.



Объектив фотокамеры K-18 на борту F6F-5P из VF-11, авианосец «Hornet», 13 июня 1944 года. Это ранний вариант установки фотокамеры.

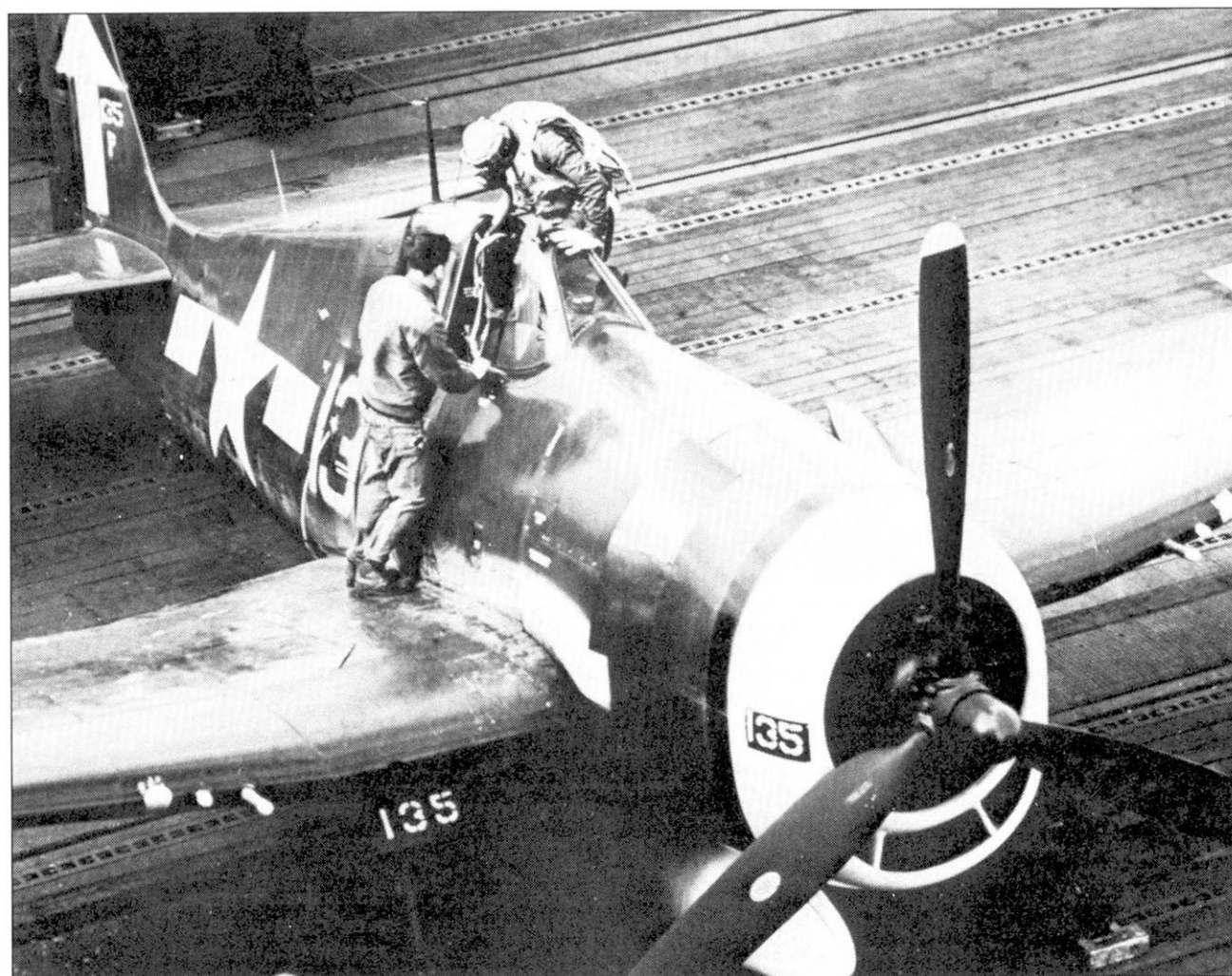
пеха дневных пилотов вывели из состава эскадрильи и распределили по дневным эскадрильям на других авианосцах.

Битва в заливе Лейте началась на Филиппинах 24 октября 1944 года. VF(N)-41 одержал первую победу в этой битве уже в 2:15, когда Беркхеймер сбил «Emily», а час и 20 минут спустя - «Mavis». Чуть позже 2-й лейтенант У.Э. Миллер и его ведомый сбили еще два японских разведчика.

Однако японцы выводов из ночных событий не сделали. 25 октября в 1:35 в воздух поднялись два ночных истребителя из VF-20. Один из них пилотировал полковник Джеймс С. Грей, недавно ставший командиром авиагруппы. Грей и его ведомый направились в район в 40 миль к юго-западу, где радары засекли цель. Там американские пилоты обнаружили японский разведывательный самолет «Mavis». Япон-

ский хвостовой стрелок открыл огонь. По его трассам Грей сумел точно определить положение самолета, приблизился на 300 метров и открыл огонь в ответ. Очередь прошла фюзеляж японского самолета, и объятый пламенем он рухнул в море. Утром американские корабли подверглись нападению камикадзе. Несколько часов раньше ночной «Hellcat» с авианосца «Independence» обнаружил японские линкоры, идущие к проливу Сан-Бернардино. Эта разведка дала ценнейшую информацию, но ее не заметили. Как мы уже знаем, адмирал Халси погнался за японскими авианосцами.

Через несколько дней эскадрилью VF(N)-41 использовали необычным образом. На закате 29 октября, когда большая группа самолетов возвращалась из налета на авианосцы, налетел грозовой шквал. Видимость резко упала. Посадку временно прекратили, а самолеты начали кружить вокруг авианосцев. Только ночные пилоты умели летать по приборам. Поэтому ночные истребители поднялись в воздух, обнаруживали группы заблудившихся самолетов и развозили их к авианосцам. Благодаря этому, почти все самолеты



F6F-5P из VF-84 с авианосца «Bunker Hill», 19 февраля 1945 года.

смогли благополучно приземлиться.

Ноябрь принес эскадрилье VF(N)-41 еще девять побед, в том числе только одну в светлое время суток. 19 ноября Билл Генри сбил очередную «Emily» и стал первым ночным истребителем с пятью победами на счету. Спустя всего час, в 5:45 Джек Беркхеймер стал вторым ночным асом, сбив «Oscar» во время беспокоящего налета на Лузон.

В декабре ночные истребители с авианосца «Independence» сбили пять японских самолетов, из них три - 16 декабря. 14 декабря два пилота были сбиты, а третий погиб в аварии. Через две ночи из вылета не вернулся Джек Беркхеймер.

41-я ночная авиагруппа закончила свой боевой тур в январе, одержав за этот месяц еще 10 побед и подняв свой боевой счет до 46. Генри засчитали 10,5 побед, в том числе 6,5 ночных. Вторым пилотом эскадрильи был Беркхеймер с 7,5 победами (5,5 ночью). Далее следовали Уолли Миллер с 4 1/6 и Джим Барнетт с 3 1/3. Вера Колдуэлла в своих подчиненных оправдалась, но ценой ощутимых потерь. Шесть пилотов и семь самолетов было потеряно из-за действий противника, и только трое пилотов погибли в катастрофах.

Место 41-й группы заняла 90-я ночная авиагруппа полковника Уильяма Дж. Мартина. 90 CAG(N) базировалась на борту авианосца «Enterprise» и располагала 34 «Hellcat», а также 21 «Avenger». Истребительная эскадрилья состояла из 19 F6F-5N, 11 F6F-5E и 2 F6F-5P, ею командовал подполковник Роберт Дж. МакКаллох. VF(N)-90 первый бой провела 6 января 1945 года, когда в течение дня капитан Карл С. Нилсен сбил «Dinah», «Oscar» и «Zero». Четвертую победу одержал ка-



Пять F6F-5P из Naval Air Technical Training Center, Пенсакола, Флорида. 1949 год.

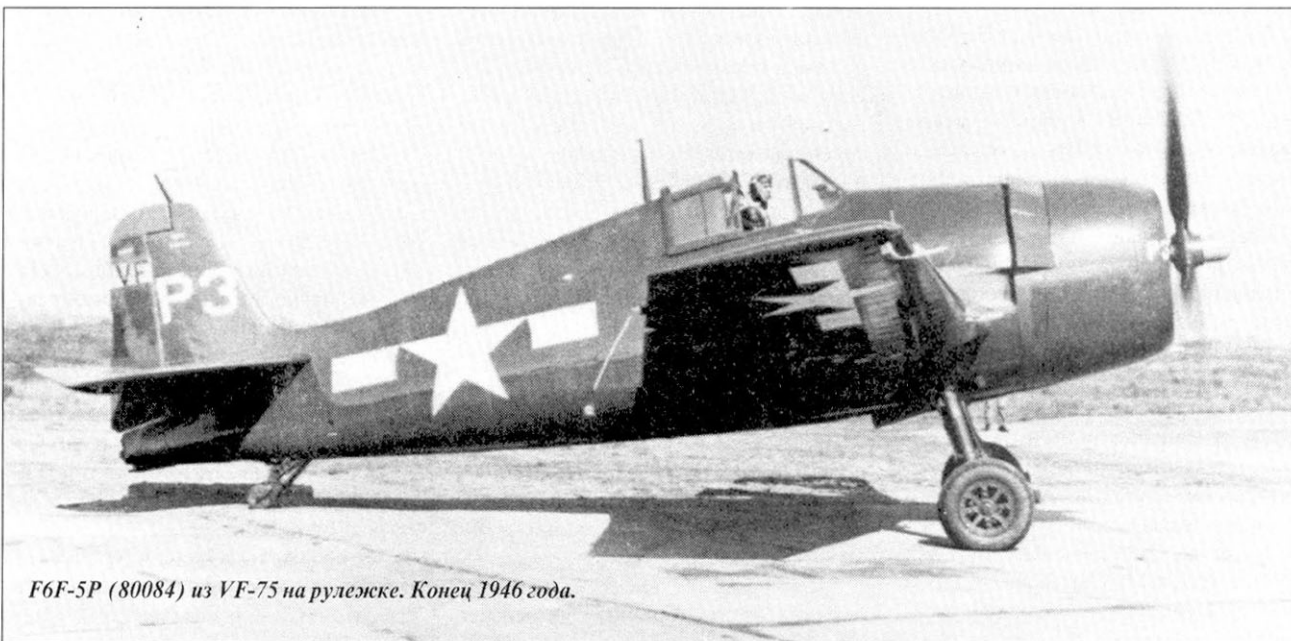
питан Джеймс Дж. Вуд, причем одержал ее уже ночью. В одиночном полете он сбил «Frances» над аэродромом Тайнан. 19 февраля он добавил к своему счету «Helen».

В феврале 1945 года к боевым действиям приступила еще одна ночная авиагруппа. Это была 53 CAG(N), базировавшаяся на авианосце «Saratoga». Группа располагала как дневными, так и ночными самолетами. Группа приступила к боевым вылетам 17 февраля. Главной и единственной задачей группы было обеспечивать истребительное прикрытие операции на Иводзиме. Однако действия пришлось прекратить через пять дней, когда на авианосец упало сразу пять камикадзе. В составе TF-58 остался только один

ночной авианосец - «Enterprise».

С 23 февраля по 3 марта ночные истребители 90-й авиагруппы непрерывно действовали в районе островов Волкано, проводя боевое патрулирование и ночные беспокоящие налеты. В течение 175 часов случилась лишь одна авария, когда севший «Hellcat» 2-го лейтенанта Рекса Милтона развалился на три части. Капитан Кеннет Д. Смит одержал единственную победу эскадрильи, сбив 24 февраля «Helen». После операции на Иводзиме, эскадрилья VF(N)-90 передала 14 ночных пилотов на другие авианосцы, где они сумели добиться побед.

Ночные истребители активно действовали ранним утром 18 марта перед налетом на Кюсю. Истребители с авиа-



F6F-5P (80084) из VF-75 на рулежке. Конец 1946 года.



F6F-5P (93835) из Naval Air Reserve Training Unit, Нью-Йорк. Самолет целиком выкрашен в темно-синий цвет. Краской замазаны два окна за креслом пилота. Под фонарем виден край эмблемы части. Буква «R» на киле обозначает базу, 1949 год.

носца «Enterprise» добились четырех подтвержденных и одной вероятной победы. Лавируя вверх-вниз через низкие облака, прячась за дождевым шквалом, японским пилотам удалось подобраться к TF-58. Однако ночные истребители смогли перехватить врага. Лейтенант Р.К. Уаттенбергер начал преследование «Helen» и сумел сбить японский разведывательный самолет. Лейтенант У.Р. Уильямс сбил другого японского разведчика. Другие пилоты сбили «Frances» и «Jake» (подтвержденные победы), а также «Tabby» (вероятная победа). Это была лучшая ночь эскадрильи. Правда, за успехи пришлось расплатиться самолетом лейтенанта Джона Коула, попавшего под огонь своей же зенитной артиллерии. Сам Коул выпрыгнул с парашютом, и его подобрал американский эсминец.

6 апреля капитан Доналд Э. Амфрес из VF-83 сбил четыре японских самолета в ходе двух боевых вылетов. Первой жертвой Амфреса стала «Betty», которую он сбил за полчаса до рассвета у северной оконечности Окинавы. Вечером Амфрес вылетел на боевое патрулирование с двумя другими ночными истребителями. Вскоре их направили на перехват трех небольших групп японских самолетов, которые насчитывали в общей сложности пять «Oscar» и три «Val». Несмотря на низкую облачность и ограниченную видимость, американские пилоты без потерь со своей стороны сбив все восемь японских самолетов. Амфрес сбил «Val» и двух «Oscar». 2-й лейтенант Дж.М. Барнс сбил двух «Oscar», а 2-й лейтенант Дж.М. Соммерс - одного «Oscar». 4 мая в районе Окинавы лей-

тенант Джон Орт из VF-9 вел бой с тремя японскими самолетами. Он сбил все три, не пропустив их к TF-58. За это его представили к Navy Cross. Эта победа подняла его личный счет до шести сбитых самолетов и позволила занять второе место в списке лучших асов ночной палубной авиации.

13 мая ночные истребители из VF(N)-90 поставили рекорд. Семь истребителей «Hellcat» Боба МакКаллаха в 2:30 поднялись с палубы и взяли курс на цель. Первую победу одержал капитан Оуэн Д. Янг, который сбил «Tony» над водой в районе Каноя. Янг и Смит потом атаковали аэродром Каноя, где заметили огни рулящих на земле самолетов. Они совершили несколько заходов, имитируя атаку, заставив японцев затаиться. Вскоре показалась луна, стало светлее, и пилоты смогли провести атаку и уничтожить на земле четыре истребителя. Неподалеку от аэродрома Смита атаковала пара «Tony». Один японский пилот совершил ошибку и подставился под пулеметы Смита. Тот не замешкался и нажал гашетку. Второй японский самолет на полном газу ушел. Этот «Tony» стал пятым в карьере пилота. Тем временем Оуэн Янг уничтожил четыре самолета в ходе этого вылета.

Всего VF(N)-90 в ходе вылета заявила десять побед, не потеряв ни одного самолета. Ни один японский самолет не прорвался к TF-58. Поздней ночью 13 мая лейтенант Чарльз Латроуб сбил «Betty», а за 20 часов до этого - двух «Pete». В результате число побед эскадрильи достигло 34.

14 мая в 3:00 авианосец «Enterprise» поднял в воздух 15 ночных истребите-

лей, которые вылетели на Кюсю и Сикоку. Десять F6F-5N завязало бой с тремя истребителями «Oscar». Лейтенант Л.Ф. Харрисон сбил один японский самолет. Когда звенья возвращались на авианосец, лейтенант Г.П. Тейлор перехватил одиночный «Zero» и сбил его. Это была последняя победа VF(N)-90. В 7:00 утра еще один одиночный «Zero» прорвался к авианосцу и рухнул на его палубу на носовой лифт. Погибло 80 человек. Авианосцу пришлось уйти в порт. С начала января VF(N)-90 одержала 36 побед в воздухе, уничтожила 19 самолетов на земле, потеряв 14 истребителей, в том числе пять в результате действий противника. Только один самолет эскадрильи потеряла в воздушном бою.

Состоявшие из шести самолетов звенья ночных истребителей на обычных авианосцах участвовали в боях до конца войны. Штатное расписание предполагало в звене четыре F6F-5N и два F6F-5E.

Первая эскадрилья ночных истребителей корпуса морской пехоты, активно участвовавшая в боях называлась VMF(N)-541. Эскадрилья базировалась на островах Палау. Одномоторные японские истребители-бомбардировщики оказались слишком верткими для перехвата имевшимися истребителями P-61 «Black Widow». Морской пехоте потребовался более скоростной истребитель. Поэтому-то оснащенную истребителями F6F эскадрилью VMF(N)-541 перебросили с Палау на остров Таклобан.

Первую победу эскадрилья одержала 5 декабря 1944 года, когда лейтенант Р.Э. Монтгомери перехватил и сбил

одного «Oscar». До конца месяца истребителям удалось сбить днем 17 самолетов, в том числе 11 в районе морского конвоя на рассвете 12 декабря. К 3 января 1945 года эскадрилья VMF(N)-541 сбила 22 самолета в ходе шести воздушных боев. Последующие дни не принесли успеха и эскадрилья вернулась на Палау. Генерал МакАртур был так благодарен эскадрилье за помощь, что VMF(N)-541 стала единственной эскадрилей корпуса морской пехоты, получившей благодарность в армейском приказе.

Острова Рюкю входили в зону ответственности эскадрилий VMF(N)-533, 542 и 543. Две последние эскадрильи прибыли на Окинаву 7 и 9 апреля 1945 года. В каждой из них было по 15 «Hellcat». Поскольку Окинава находилась в зоне досягаемости японских самолетов, остров подвергался частым ночным налетам. Ночные истребители не оставались без работы. VMF(N)-542 майора Уильяма К. Келлама базировалась на аэродроме Йоньтань на западном побережье острова. Эскадрилья стала первой ночной частью на острове. Следом за ней прибыла VMF(N)-543.

Стандартная тактическая организация ночной эскадрильи требовала, чтобы на ночное патрулирование истребители вылетали парами. На дневное патрулирование допускались вылеты одиночных самолетов. Обе эскадрильи «открыли сезон» ночью 16 апреля. 2-й лейтенант А.Дж. Арсено и 2-й лейтенант У.У. Кемпбелл из VMF(N)-542 проводили боевое патрулирование вечером 16 апреля, когда наткнулись на пару японских истребителей. В короткой схватке Арсено заявил победу над «Zero», а Кемпбелл посчитал, что сбил «Frank». Обе победы были одержаны в 18:45. Спустя десять минут капитан Джеймс Э. Этеридж принес первую победу для VMF(N)-543. Это случилось в районе

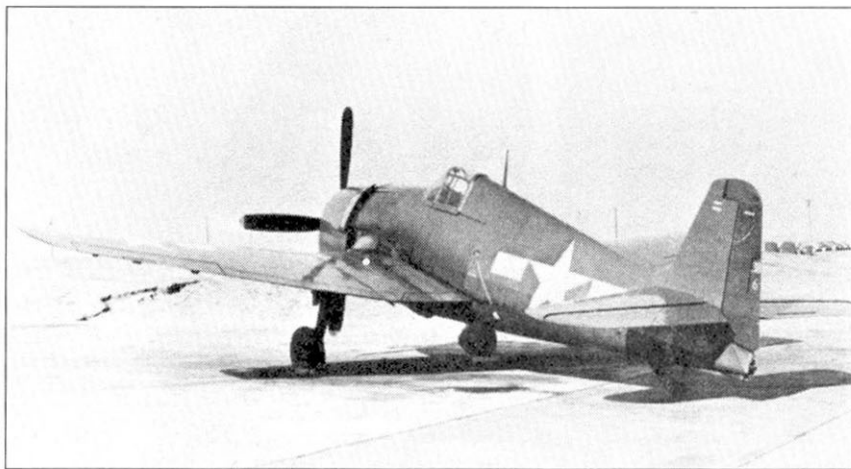
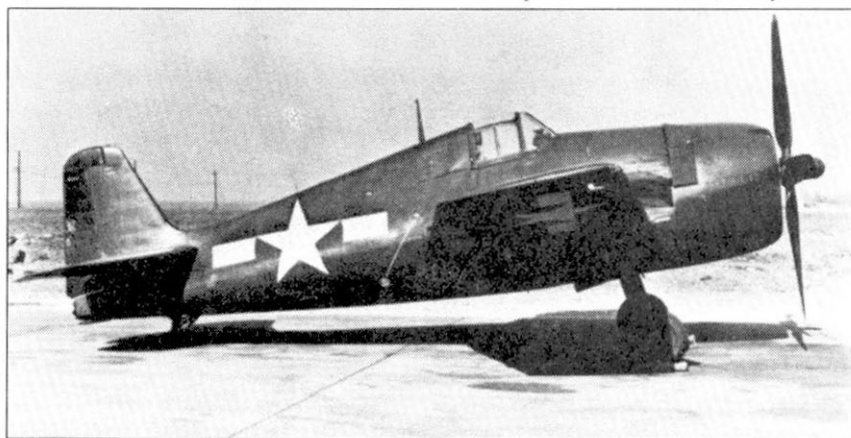
Кадена. Проводя боевое патрулирование со своим ведомым, Этеридж заметил одиночный «Frank» и атаковал его. Японец задымил, потом показали языки пламени и самолет упал на берег.

До конца месяца VMF(N)-542 заявила пять побед, а VMF(N)-543 - две. Обе части до 10 мая сбили еще по два самолета, когда прибыла VMF(N)-533, которой командовал подполковник Марион Маградер.

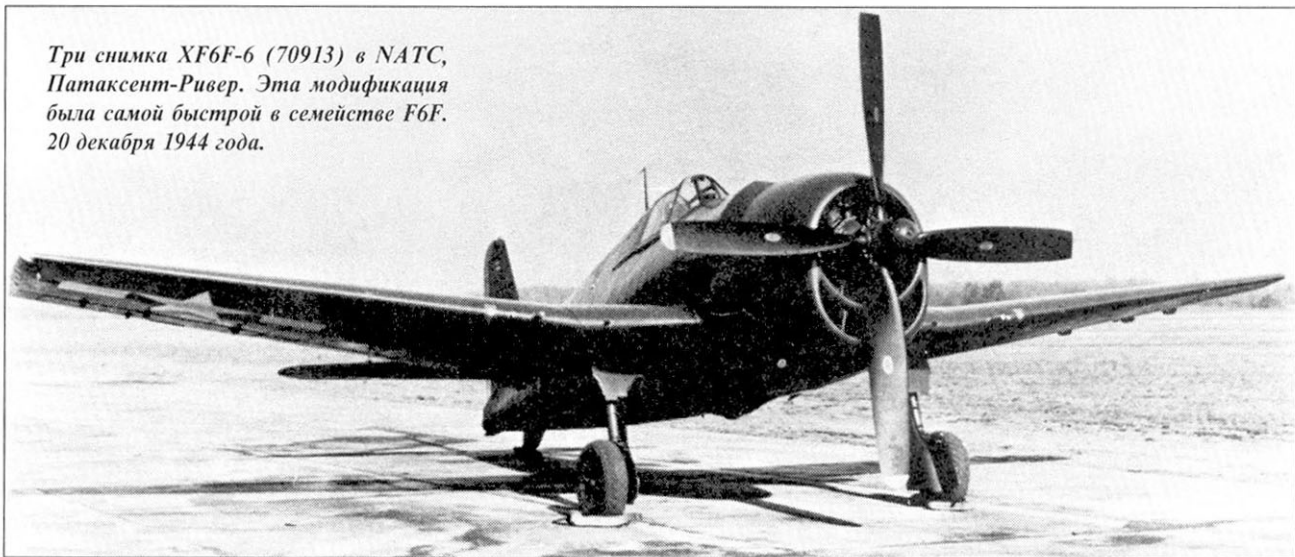
Первую победу пилоты VMF(N)-533 одержали 13 мая. Лейтенант Р.М. Уилхайд сбил «Betty» над островом Кумасима. К несчастью, сам лейтенант

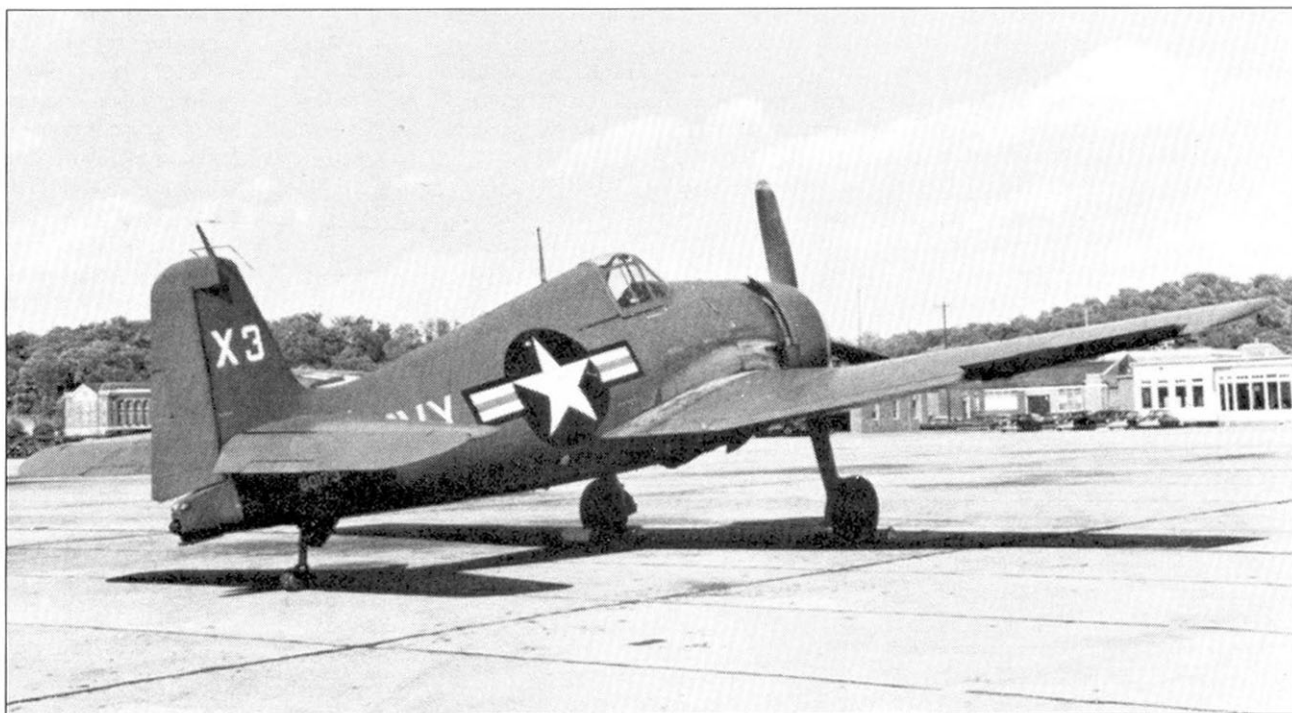
попал на обратном пути под огонь американской зенитной артиллерии, его самолет был сбит и офицер погиб.

18 мая пилоты Маградера установили рекорд ночной истребительной авиации, сбив пять самолетов противника в течение менее двух часов. Особенно отличился лейтенант Р.Э. Уэллвуд. С 22:00 и до полуночи он сбил две «Betty» и загнал третий бомбардировщик под огонь корабельной зенитной артиллерии. При этом и его F6F-5N получил повреждения. В обшивке обнаружили 18 пробоин, снаряд разбил радиостанцию. Уэллвуд одержал три подтвержденные победы, выпустив из



Три снимка XF6F-6 (70913) в NATC, Патаксент-Ривер. Эта модификация была самой быстрой в семействе F6F. 20 декабря 1944 года.





F6F-5K (80173) покрашен в красный цвет, обозначения белые. Баки в оконцовках крыльев не установлены. Обратите внимание на стойку антенных на хвосте. База Джонсвилль, 1951 год.



F6F-3K, база Атлантик-Сити, Нью-Джерси. Хвосты покрашены в разный цвет, указывающий на рабочую частоту системы дистанционного управления. 18 марта 1946 года.

пулеметов 517 пуль калибра 12,7 мм. Еще две победы в это время одержал лейтенант Э.Н. Лефевр.

24 мая вскоре после 21:00 пилоты Маградера - лейтенант Дж.Э. Смарт и лейтенант Т.Б. Траммел - сбили по одному бомбардировщику «Betty». Другой пилот VMF(N)-533 лейтенант А.Ф. Делламанно сбил «Betty» и «Jake» в районе Иесимы. В 22:00 Делламанно снова засек противника на экране бортового радара. Идентифицировав противника как «Sally», лейтенант снизился с 4000 до 3000 метров. Чтобы не обогнать тихоходный самолет, Делламанно пришлось выпустить шасси. Одной прицельной очередью он срезал самолет, который упал в воду. В течение 90 минут летчики VMF(N)-533 сбили пять японских самолетов. Еще один японский самолет - бомбардировщик «Betty» - в это время сбил летчик из VMF(N)-543.

Ночью 27 мая пилоты корпуса морской пехоты заявили четыре победы. Пилоты VMF(N)-543 сбили «Jake» и «Namp». Одну из этих побед одержал капитан Этеридж. Однако героем ве-

чера стал лейтенант Дж.Э. Смарт из VMV(N)-533. Служба наведения направила Смарт на перехват неизвестного самолета к северо-западу Иесимы. Смарт сблизился с целью и идентифицировал ее как гидросамолет «Jake». Смарт несколько раз обошел вокруг японца, точно прицелился и пустил очередь как раз между поплавками. Самолет загорелся и упал в воду. Когда Смарт приземлился, оружейники сообщили, что для победы потребовалось всего 62 пули. Вероятно, это была самая молниеносная победа, когда-либо одержанная истребителями корпуса морской пехоты.

До конца мая три ночных эскадрильи сбили еще 29 самолетов. VMF(N)-533 «Crystall Gazers» Маградера засчитали 15 из них. Вскоре задачи ночных истребителей расширили за счет проведения беспокоящих налетов. На беспокоящих налетах специализировались летчики из VMF(N)-542, которой с 25 мая командовал майор Р.Б. Портер. Используя ракеты и бомбы, пилоты Портера совершили в мае 26 выле-

тов на территорию противника.

Июнь начался сравнительно спокойно. Лейтенант Уильям Э. Смит из VMF(N)-542 сбил «Irving» ранним утром 3 июня. Лейтенант Э.П. Пендри из VMF(N)-543 - «Val» вечером 7 июня. Пилоты VMF(N)-533 одержали две победы 7 июня. Лейтенант Дж.А. Стоукс сбил «Tony» на рассвете, а капитан Роберт Бейрд - гидросамолет «Jake» на закате.

Брюс Портер - командир VMF(N)-542 - проводил пятичасовое патрулирование на своем F6F-5N («Black Death»). В отличие от большинства других машин эскадрильи, на самолете Портера стояло смешанное пушечно-пулеметное вооружение. Вскоре после 21:00 дежурный офицер сообщил Портеру о неизвестном самолете в его зоне. Портер взял курс на запад и на высоте 4000 м вскоре заметил самолет. Он идентифицировал его как двухмоторный истребитель «Nick», после чего атаковал противника. Прошитый снарядами истребитель развалился в воздухе на две половины. Через час посту-



F6F-3K «7» с системой дистанционного управления. Такие самолеты, в частности, использовались при испытании атомной бомбы.



F6F-5K (78594) оснащенный экспериментальными баками в оконцовках крыльев. В красный цвет выкрашены руль направления, верхняя сторона фюзеляжа и крыльев. Нижняя сторона фюзеляжа и крыльев желтая. Баки в оконцовках крыльев черные, 1951 год.

пило новое сообщение с радарной станции. Второй самолет шел на большей высоте, держась на самой границе зоны заградительного зенитного огня. В 22:25 Портер атаковал противника снизу и сзади. Его новым противником оказался бомбардировщик «Betty». Хватило одной прицельной очереди, чтобы взорвались бензобаки японца.

Средний расход боеприпасов в эскадрильи составлял 785 патронов на один сбитый самолет. Портер в двух поединках израсходовал 500 12,7-мм патронов и 200 20-мм снарядов.

15 июня VMF(N)-533 перебазировалась на Иесиму. Следующей ночью Боб Бейрд сбил два японских самолета менее чем за один час.

Почти неделей позже, 22 июня 1945 года VMF(N)-533 в третий раз за свою

историю одержала 5 побед в течение суток. И снова отличился Бейрд. С 0:45 до 2:30 он обнаружил и сбил два бомбардировщика: «Francis» и «Betty». Его боевой счет достиг 5 побед, Бейрд стал первым и единственным асом ночной авиации корпуса морской пехоты. Он также стал единственным пилотом ночной авиации, сделавшим над Окинавой два дублета. Лейтенант Карл Б. Уитт и лейтенант Дж.Б. Маони сбили по одной «Sally». Пятую победу за 22 июня одержал командир эскадрильи Маградер.

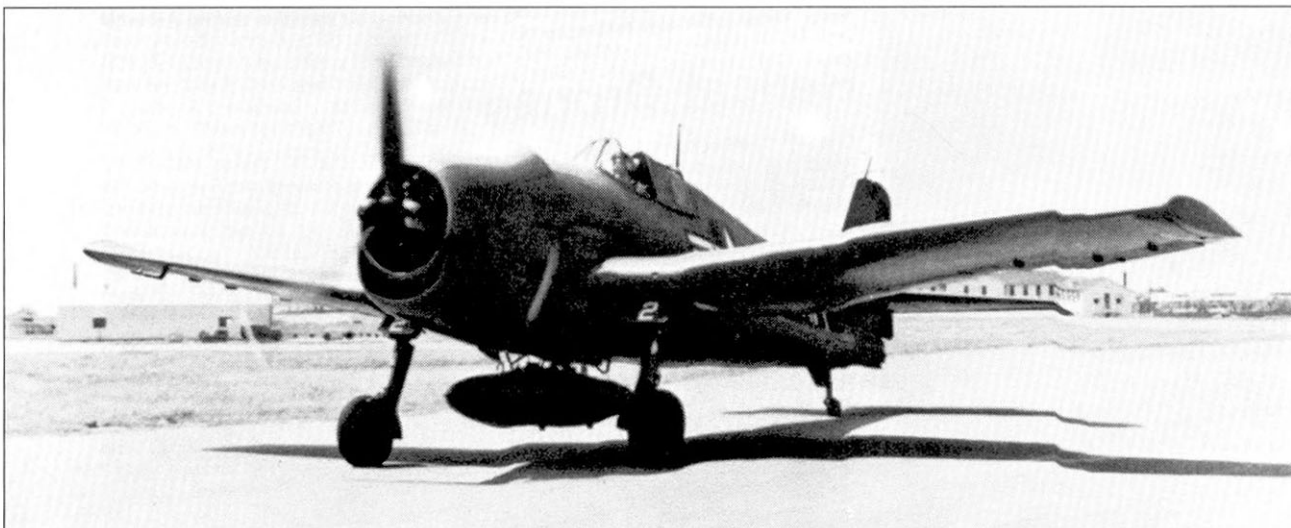
В июне VMF(N)-542 одержала пять побед, VMF(N)-543 - две, а VMF(N)-533 - 15. Общее число побед ночной истребительной авиации достигло 58.

VMF(N)-542 в июле не одержал ни одной победы и даже удачливая VMF(N)-533 ждала две недели, пока

везунчик Боб Бейрд одержал свою шестую победу. Самолет Бейрда («Fox-Nan-Four») нес смешанное вооружение. Хотя большинство самолетов F6F-5N вооружались двумя 20-мм пушками и четырьмя 12,7-мм пулеметами, пушки часто снимали, так как они не имели на стволах пламегасителей и вспышки выстрелов ослепляли пилота.

Бейрд выяснил, что 20-мм пушки необычайно эффективны. 14 июля для того, чтобы сбить «Betty», Бейрду понадобилось всего 50 20-мм снарядов и 120 12,7-мм пуль. Бейрд и Портер оставались единственными пилотами ночной авиации морской пехоты, использовавшими пушки.

Всего в июле морская пехота сбила восемь японских самолетов, еще одну победу засчитали 548-й эскадри-



F6F-5K (79422). В кабине сидит пилот, который при необходимости может взять управление машиной на себя. Обратите внимание на форму баков в оконцовках крыльев.



F6F-5K из Guided Missile Unit-90 на катапульте авианосца «Boxer». Под самолетом подвешена 2000-фунтовая бомба. Цель вылета - железнодорожный мост в Хуньяме, Корея, август 1952 года.

льи ВВС США. VMF(N)-542 в этом месяце одержала свою последнюю победу. 8 августа 1945 года в 03:08 лейтенант Уильям Э. Дженнингс заметил «Топу» и сбил его. Это была 69-я подтвержденная победа ночной авиации корпуса морской пехоты. Лучшей эскадрильей стала VMF(N)-533 с 35 победами. Далее следовали VMF(N)-542 с 18 победами и VMF(N)-543 с 16. «Crystal Gazers» имели в своих рядах четырех лучших пилотов кампании: Бейрда (6 побед), а также Делламанно, Хемстеда и Уэллвуда (по 3 победы). Ночные «Hellcat» морской пехоты уничтожили японские самолеты 16 типов. Расход боеприпасов на один сбитый самолет составлял 567 патронов. Эффективнее всего тратили боеприпасы пилоты из VMF(N)-533, 420 патронов на победу. Этот рекорд Бейрд объяснял использованием модифицированных прицелов Mk VIII. Стандартный прицел Mk VIII имел круг светящихся точек вокруг центральной части. Однако эти точки светились слишком ярко, и эта яркость мало поддавалась регулировке. Поэтому в VMF(N)-533 светящиеся точки замазали, оставив только подсветку центральной части. В результате прицел меньше ослеплял пилота.

Спустя шесть дней от последней победы морских пехотинцев над Окинавой, последнюю победу одержали морские ночные истребители. В состав VF(N)-91 с авианосца «Bon Homme Richard» включили несколько пилотов из VF(N)-53, которые оказались бездомными после того, как авианосец «Saratoga» получил повреждения под Иводзимой. Но даже в усиленном виде

эскадрилья VF(N)-91 сумела к вечеру 13 августа одержать всего пять побед. 13 августа в 17:40 два F6F-5N вылетели на патрулирование в район острова Хонсю. Их полет отслеживался радаром на одном из эсминцев. Вскоре оперативный офицер приказал истребителям переместиться на 25 миль на запад, где командир пары капитан Р.Т. Килинг обнаружил два японских самолета, шедших на небольшой высоте 1500 м. Истребители идентифицировали противников как «Nick». У Килинга в ходе первой же атаки отказали четыре пулемета, но он все же сумел сбить один самолет, который упал в воду. Ведомый 2-й лейтенант Филип Т. МакДоналд сбил второй японский истребитель двумя прицельными очередями. Едва одержав эту победу, МакДоналд заметил прямо перед собой еще один японский самолет - «Francis», который летел недалеко от него. МакДоналд атаковал и зажег японцу правый двигатель. Килинг добил поврежденную машину. Оба пилота видели, как почти над самой водой у одного японского пилота открылся парашют, а горящий самолет рухнул в воду. Тут появился второй «Francis». Американцы сбили и его. Все происходило очень быстро. Когда истребители заметили третий «Francis», первый еще горел на поверхности воды. МакДоналд поджег третьему японцу левый двигатель, но поврежденный бомбардировщик ушел в облака, и американцы не смогли его обнаружить. МакДоналд объявил этот самолет вероятно сбитым. Стараясь догнать Килинга, МакДоналд наткнулся на еще один истребитель «Nick», атаковал и поджег

его. Горящий японский самолет пошел вниз и скрылся в тумане. Килинг, посмотрев вниз, увидел огонь и подтвердил, что горящий истребитель был обречен. МакДоналд наконец догнал своего ведущего, когда заметил на экране радара еще две цели. МакДоналд попытался атаковать и их, но боекомплект подошел к концу и Килинг приказал возвращаться на авианосец. Всего за 40 минут два пилота восемь раз вступали в огневой контакт, одержали пять подтвержденных и одну вероятную победу. МакДоналд установил рекорд - четыре победы в течение одного ночного вылета.

Окинава и Япония: февраль-июнь 1945 года

К концу января 1945 года число быстрых авианосцев достигло 12 ударных и 6 легких. На борту этих 18 «flattops» базировалось 1365 самолетов, три четверти из которых составляли истребители. На долю «Hellcat» приходилось до 80% от общей численности палубных истребителей. В абсолютных цифрах это равнялось 820. Старые F6F-3 практически не встречались (лишь в TF-58 еще продолжали эксплуатировать 63 F6F-3).

15 февраля Мичер сообщил, что на следующее утро планируется налет на Токио - первый налет палубной авиации на Японские острова с того времени, как три года назад тот же Мичер отправлял на Токио бомбардировщики Дулиттла с авианосца «Hornet».

Первый налет провели на рассвете. В задачу истребителей входило очистить воздушное пространство от японских самолетов в районе Токио. На серьезное противодействие со стороны противника наткнулись лишь самолеты из TG-58.2 в районе полуострова Хиба на восточной стороне Токийского залива.

Там американцам пришлось вести бой с почти сотней японских истребителей. В ходе боя американцы заявили более сорока побед.

Значительная доля нагрузки в этом бою выпала на истребители 80-й авиационной группы подполковника Альберта Ворса. Но в первом налете группу вел не сам Ворс, а его заместитель подполковник Лерой У. Кейт. Пилотам Кейта засчитали 24 подтвержденные победы и пять побед вероятных.

Истребители с авианосцев «Lexington» и «Hancock» активно участвовали в операции. Пилоты из VF-9 заявили 25 побед, потеряв три машины.

Удачно действовали и пилоты с авианосца «Hancock». VBF-80 за сутки набрала 15 подтвержденных и 2 ве-



Пилотируемый F6F-5K (78942) из VU-1, Оаху, Гавайи. Обратите внимание на патрубки, торчащие из бака на оконцовке левого крыла. 17 сентября 1959 года.

роют победы. Лишь один истребитель эскадрильи получил повреждения - стекло фонаря треснуло при попадании в него 7,7-мм пули.

В свою очередь, 14 истребителей из VF-80 обнаружили несколько расстроенных групп японских самолетов и одиночные машины, которые сбивались без особого труда. Японские пилоты практически не сопротивлялись.

16 февраля было заявлено около 250 сбитых самолетов, из которых на долю истребителей «Hellcat» пришлось почти три четверти. VF-81 с авианосца «Wasp» потеряла пять пилотов и пять самолетов. VF-82 с авианосца «Bennington» потерял четыре машины в бою с японцами, а самолет 2-го лейтенанта Пола К. Спрадлинга был сбит огнем своей же зенитной артиллерии, пилот погиб. Погода не благоприятствовала действиям американцев. 16 февраля VBF-12 с авианосца

«Randolph» потеряла трех пилотов из-за проблем на взлете или посадке, в том числе заместителя командира эскадрильи капитана Б.П. Симана.

17 февраля облака опустились еще ниже - до 50 м. Поэтому пришлось оставить на палубе многие патрульные самолеты. VF-9 подняла в воздух четыре звена, которые патрулировали прибрежный район. Вечером Мичер прекратил операцию.

Всего за два дня удалось сбить 32 самолета, а 190 японских машин уничтожить на земле. Пэт Флеминг из VBF-80 повторил свой результат предыдущего дня и сбил за сутки 4 японских самолета, доведя свой боевой счет до 18 побед. Это был лучший результат среди пилотов Тактической группы в этот момент. За два дня боев тактическая группа потеряла в результате действий противника 60 машин, число потерянных пилотов было несколько

меньше. 2-й лейтенант Р.Л. Бачанан из VF-29 участвовал в налете на двигательный завод в Тачикаве. Истребители вступили в бой с японскими самолетами в районе находившегося поблизости с заводом аэродрома. Американцы заявили пять подтвержденных и две вероятные победы. Но машина Бачанана получила серьезные повреждения, и пилоту пришлось приводниться в устье Токийского залива. Тут его, вместе с несколькими другими сбитыми пилотами из 17-й авиагруппы подобрала американская подводная лодка «Pomfret», прославившаяся своими дерзкими действиями.

К полудню все самолеты приземлились, и авианосцы взяли курс на Иводзиму, где им предстояло поддерживать высадку десанта. Так начались последние полгода военных действий на Тихом океане.

Ранним утром 18 марта 1945 года

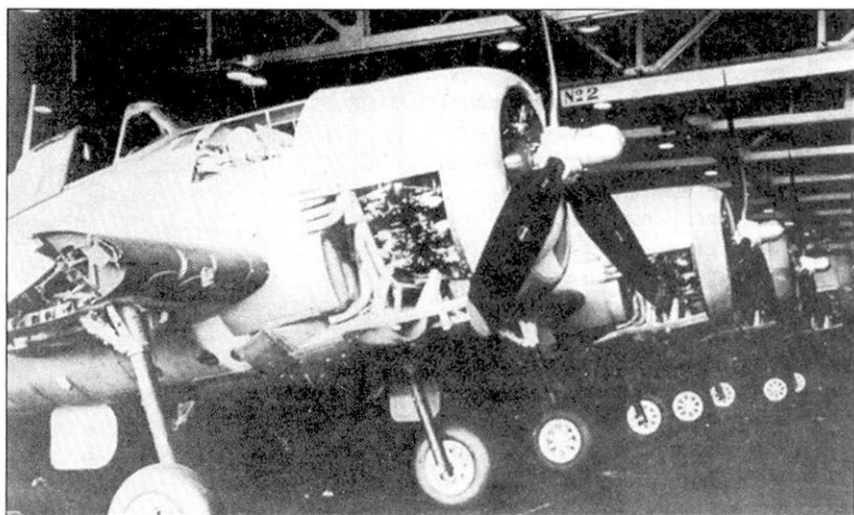


F6F-5K (79311). Самолет выкрашен в красный цвет, черная противобликовая полоса перед кабиной. База Лакросс, 1950 год.

американская палубная авиация провела налет на юго-восточное побережье острова Кюсю, атаковав 45 расположенных там аэродромов. На аэродромах находилось немного самолетов, японцы отвели свою авиацию за пределы досягаемости американских истребителей. Но VF-17 с авианосца «Hornet» удалось обнаружить крупные силы противника в районе Каноя. Командовал VF-17 подполковник Маршалл У. Биб. По дороге к Каноя 20 истребителей перехватывали одиночные японские «Zero», которыми занималась пара капитана Томаса С. Харриса. Биб с шестью другими истребителями пролетел над Каноя и заметил, как японцы спешно прячут стоящие на аэродромах самолеты. Проведя несколько боевых заходов, американцы уничтожили на земле 15 японских машин, но вскоре попали под удар многочисленных «Zero», «Frank» и «Tony». Проведя бой на низкой высоте, американцы без потерь со своей стороны, заявили 25 подтвержденных и 3 вероятные победы.

Другие японские самолеты действовали успешнее. Американские корабли, в первую очередь TG-58.4, были атакованы многочисленными бомбардировщиками и камикадзе. Авианосцы «Enterprise», «Intrepid» и «Yorktown» получили незначительные повреждения. На следующий день японцы атаковали американский флот в тот момент, когда основные силы палубной авиации отсутствовали на борту кораблей. Бомбардировщики добились двух попаданий. В 7:00 прямое попадание авиабомбы получил авианосец «Wasp». Бомба пробила палубу и взорвалась внутри корабля. Погибло или было ранено более 370 человек. Почти тут же две бомбы поразили «Franklin». Корабль получил тяжелые повреждения. Потери среди членов экипажей и летчиков на обоих авианосцах превысили 1100 человек.

В полдень 21 марта японские камикадзе применили новую технику - ракетный самолет-бомба «Ohka». Американцы с февраля уже встречались с этими самолетами, присвоив им обозначение «Baka» (по-японски «дурак»). 18 бомбардировщиков «Betty», несших самолеты-бомбы «Ohka», в сопровождении 30 «Zero» приблизилось к кораблям TG-58.1 на расстояние 70 миль. На перехват японцев вылетели два звена с авианосца «Hornet» - одно из VF-17 и одно из VBF-17. Еще восемь истребителей из VF-30 поднялись с палубы авианосца «Belleau Wood». Истребители из VF-30 связали боем «Zero», а самолеты с «Hornet» занялись бомбардировщиками. В течение 20 минут все



Сборочная линия «Хэлкэтов». Видны детали двигателей и выхлопной системы. Обратите внимание на узел сочленения консоли и центроплана.

было кончено. Пилоты F6F методически уничтожали тяжелые, перегруженные бомбардировщики, совершая один боевой заход за другим. Капитан Генри Э. Митчелл-младший из VBF-17 сбил пять «Betty», капитан Меррей Уинфред заявил четыре победы, а остальные летчики с авианосца «Hornet» разделили между собой остальные девять японских самолетов. Всего японцы потеряли 12 «Zero» и все 18 «Betty» с подвешенными к ним самолетами-бомбами. Потери американцев - один «Hellcat» из VBF-17.

Через десять дней началась высадка десанта на Окинаве. Район операции находился в пределах досягаемости японских самолетов, базировавшихся на Кюсю. 58-я тактическая группа оставалась в этом небезопасном районе два месяца - с середины марта до середины мая. Вероятно, это был самый тяжелый период в войне на Тихом океане. Японская авиация непрерывно атаковала американский флот, как обычным способом, так и используя камикадзе. На истребителей ложилась огромная физическая и психологическая нагрузка. Чтобы обезопасить корабли, вокруг Окинавы американцы развернули 16 передвижных радиолокационных станций на эсминцах. В зоне ответственности каждой РЛС патрулировали два эсминца, имевшие на борту необходимую радиоаппаратуру для наведения истребителей на цель.

Японцы провели первый массированный налет на американские корабли 6 апреля 1945 года, на пятый день операции. В налете участвовало около 700 самолетов, в том числе 355 камикадзе. Три эскадрильи TG-58.1 сбили около 90 самолетов. Во второй половине дня обстановка оставалась напряженной, японцы предприняли еще несколько попыток прорваться к ко-

раблям. 16 истребителей «Hellcat» из 17-й авиагруппы перехватили отряд камикадзе, очевидно шедших в направлении плацдарма. Истребители сбили 33 японских самолета, прежде чем к ним на помощь успели машины из других эскадрилий. Ближе к вечеру Марш Биб повел два звена из VF-17 на боевое патрулирование к северу от TF-58. Его истребители перехватили группу пикирующих бомбардировщиков «Val» и «Judy», сбив восемь из них. Таким образом, за сутки истребители авианосца «Hornet» одержали 41,5 побед. Эскадрилья VF-30 с авианосца «Belleau Wood» также вела ожесточенный бой. 14 пилотов заявили 26,5 «Val», 14 «Zero», 5 «Tojo» и 2 «Oscar» - всего 47,5 побед.

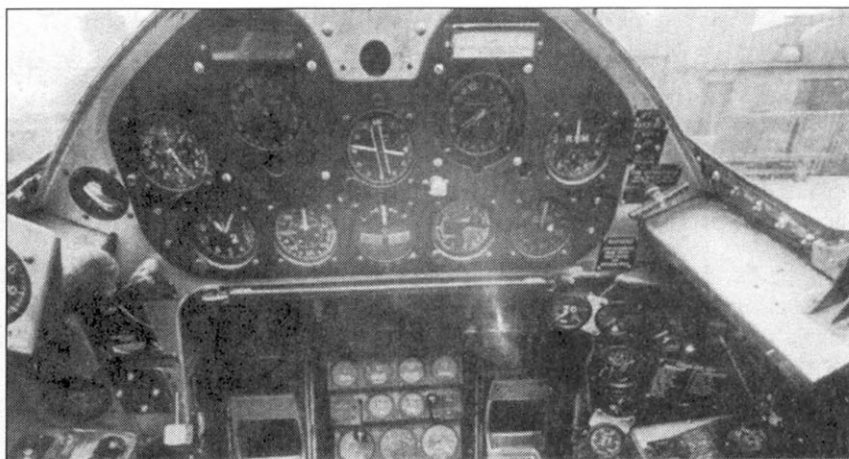
Пилоты из эскадрильи VF-83 с авианосца «Essex» заявили 56 побед с рассвета и до полудня. Разведывательные отряды, патрулировавшие сектора, обнаружили и уничтожили несколько рассеянных японских самолетов. Всего было обнаружено 53 машины, 13 пилотов удалось перехватить 26 из них. Потери американцев: один сбитый и 8 поврежденных F6F. Спустя час пара F6F с авианосца «Essex», находившихся на боевом патрулировании в районе Йокосимы, заметили девять несущих бомбы «Zero». Ведущий пары полковник Хью Н. Баттен умело использовал облачность. Вместе с ведомым лейтенантом Сэмом Дж. Брокато он внезапно атаковал противника и сбил четыре «Zero». Остальные попытались скрыться. Американцы организовали погоню и сбили еще четыре японских самолета. Чтобы одержать эти восемь побед, двое пилотов израсходовали в общей сложности 1500 пуль калибра 12,7 мм. Все победы были подтверждены кадрами фотопулемета или свидетелями.

Всего истребители «Hellcat» Миче-ра сбили 200 из 350 сбитых в тот день японских самолетов. Несмотря на ошеломляющие потери, японцам удалось поразить 19 кораблей, в том числе 13 эсминцев службы раннего радиолокационного оповещения.

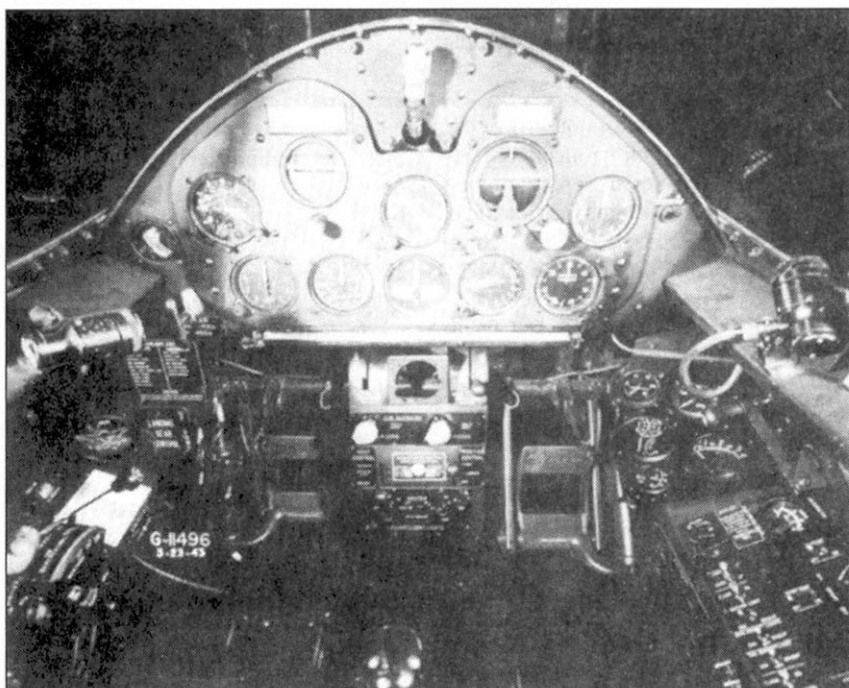
Японцы все чаще и чаще повторяли налеты, хотя в них участвовало уже меньше самолетов. Всего японцы провели девять крупных налетов камикадзе: три в апреле, четыре в мае и два в июне. В каждом из налетов участвовало от 45 до 185 камикадзе. Палубные истребители в значительной степени ослабили эти налеты.

Американские палубные истребители не только прикрывали флот вторжения, но и совершали налеты на территорию Японии. Лучший день операции для истребителей с авианосца «Hornet» выпал на 16 апреля, когда им удалось сбить 45 самолетов противника в ходе трех патрулирований, трех тревожных вылетов и одного налета. Пилоты Марша Биба сбили 31 японский самолет, а истребители-бомбардировщики - еще 14. На следующий день VF-9 одержала свой очередной успех. Звено Джина Валенси вылетел на перехват цели, обнаруженной радаром в 60 милях к северу от эскадры. Первоначально казалось, что это небольшая группа, поэтому на перехват отправили только одно звено. Но в действительности японцы выставили 38 вооруженных бомбами «Zero» и Ki-84 «Frank» сопровождения. Пока звено капитана Дж.Э. Филиппа спешило на помощь, Валенсия атаковал противника, шедшего на высоте 4500 м. Японцы имели преимущество 38 к 4. Первой же очередью Валенсия сбил «Frank». Японские самолеты начали спешно сбрасывать бомбы. Один американский истребитель держался на высоте, а остальные сбивали японцев. Эта тактика оправдалась. Удалось сбить 14 истребителей, еще три победы были одержаны вероятно, один самолет был поврежден. Валенсия записал на свой счет шесть «Frank», Митчелл - три «Zero», Джим Френч - четыре «Zero», а Клинтон Смит - один «Frank». Когда звено Филиппа прибыло к месту боя, им осталось добить три самолета: «Frank», «Oscar» и «Zero». Американцы обошлись без потерь, лишь у одного самолета из звена Филиппа крыло оказалось прожито очередью 7,7-мм пулемета.

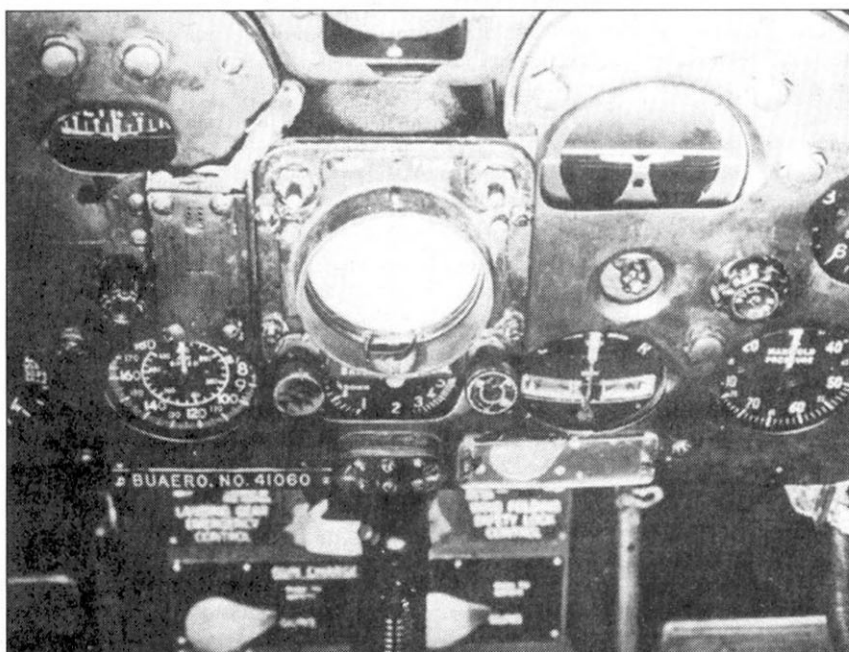
Японцы продолжали налеты. Они действовали довольно разношерстными группами. Например, 22 апреля патруль «Barrier CAP» капитана Руба Деноффа перехватил между Кюсю и Окинавой 50 японских самолетов раз-



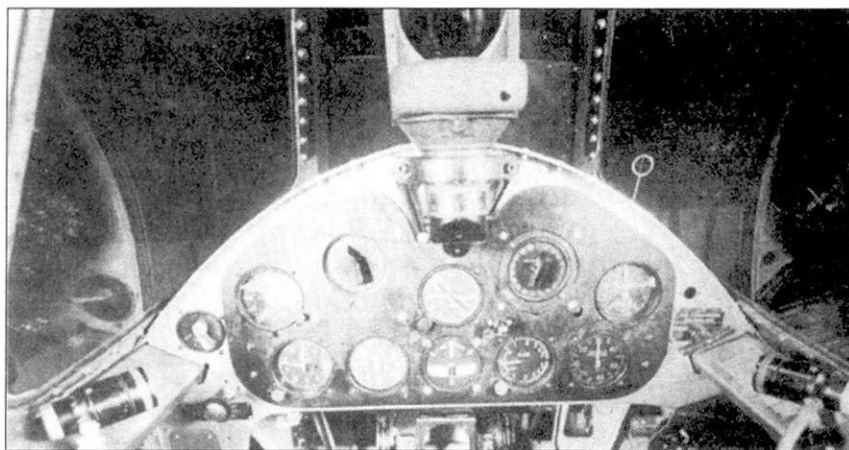
Кабина XF6F-3. Прицел снят. Под главной приборной доской видна панель с приборами, использовавшимися только во время испытаний.



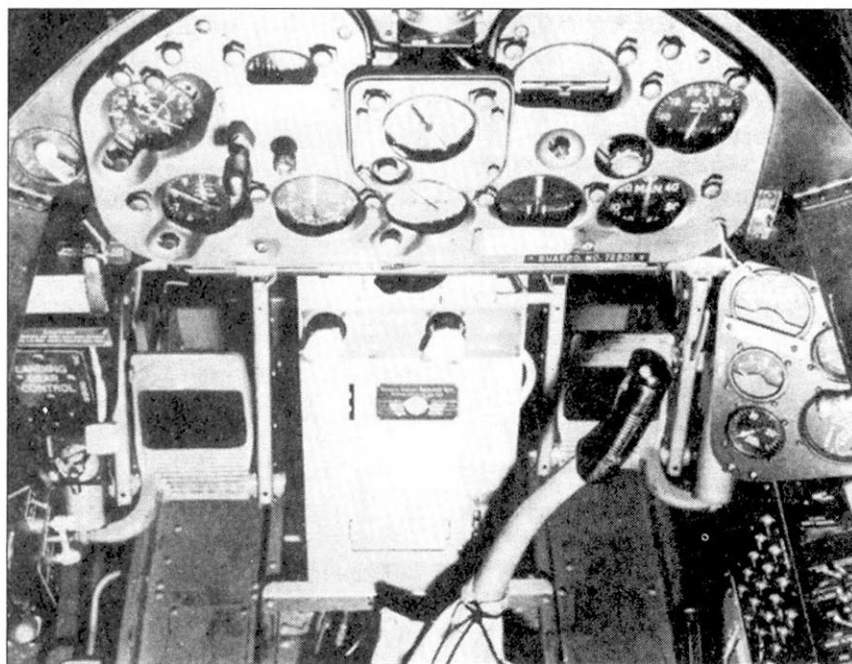
Кабина F6F-3 (04875). Прицел Mk VIII снят.



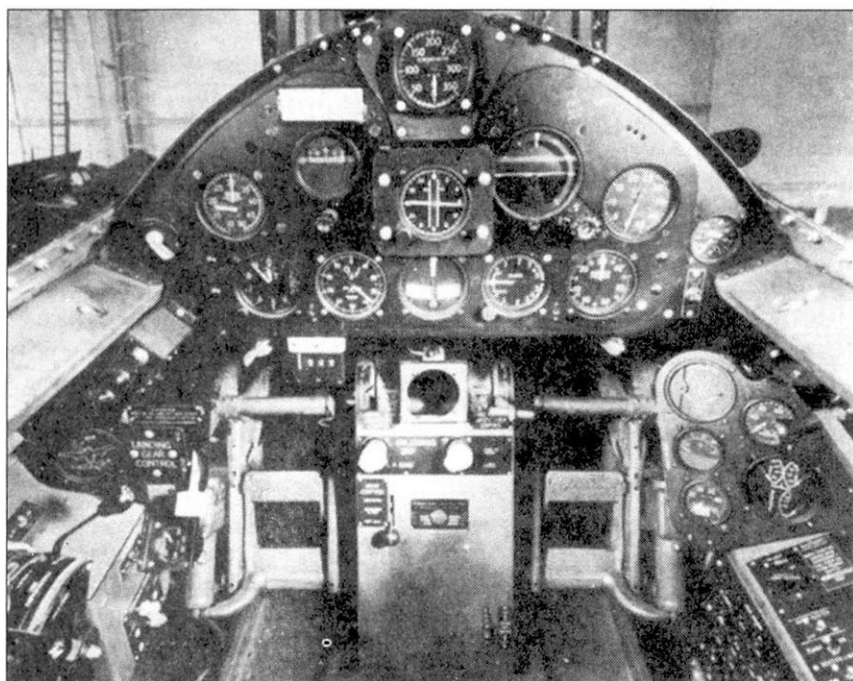
Кабина F6F-3E. Виден экран радара AN/APS-4.



Кабина XF6F-4, прицел Mk VIII на месте.



Кабина F6F-5 (72801).



Кабина F6F-6. В верхней части установлен указатель крутящего момента, использовавшийся только во время испытаний. Прицел отсутствует.

ных типов. Прежде чем японцы успели нырнуть в облака, Денофф заметил в составе отряда биплан с открытой кабиной, шедший в глубине строя. Американцам удалось сбить шесть или восемь японских самолетов, но и японцы смогли огрызнуться. Четыре истребителя из звена лейтенанта Боба Древелова получили серьезные повреждения. Три из них пришлось списать, как не подлежащие ремонту.

Тем временем шел бой вокруг эсминцев с РЛС. 4 мая Валенсия и пилоты его звена сбили 11 японских самолетов в ходе двухчасовой битвы на небольшой высоте. Спустя неделю Валенсия провел последний бой: звено Валенсии, капитана Марвина Фрагера и капитана Берта Экарда перехватили 55 японских самолетов в северной части острова Рюкю. Звено Валенсии вступило в бой с 18 японцами, шедшими в двух группах, и сбили 9 из них без потерь со своей стороны. Валенсия действовал настолько рискованно, что от близких взрывов вышла из строя его бортовая радиостанция. В ходе боя Валенсия довел свой счет до 43 побед.

Из около 3000 японских самолетов, атаковавших Task Force 58, было сбито почти 1700 силами палубных истребителей. Все же японцам удалось поразить бомбами и камикадзе 9 авианосцев. Хотя ни один из кораблей не затонул, авианосцам «Franklin» и «Bunker Hill» пришлось выйти из операции. Пилоты находились в состоянии полного физического и нервного истощения, обычный полугодовой боевой тур для них сократили до четырех месяцев. По мере того, как затихали бои на Окинаве, палубная авиация все больше и больше внимания уделяла налетам на Японские острова.

Победа

Кампания на Окинаве официально закончилась на первой неделе июня, когда Task Force 38 снова совершила налет на Кюсю. Налеты проводились 2, 3 и 8 июня. В ходе налетов американцы встретили лишь незначительное сопротивление противника. Пилоты «Hellcat» и «Corsair» заявили только 77 побед, потеряв при этом 14 самолетов. Как обычно, основную опасность американской авиации представляла японская зенитная артиллерия.

Когда палубная авиация проводила налеты на Кюсю, в них активно участвовали истребители «Hellcat» из воздушной группы корпуса морской пехоты. 1-я авиагруппа корпуса морской пехоты в составе эскадрилий VMF-511 и VMTB-233 базировалась на борту эскортного авианосца «Block Island»

(CVE-106). Эскадрилья VMF-511 майора Роберта К. Мейза участвовала в боях на Окинаве с начала мая. Эскадрилья располагала восемью F4U-1D, восемью F6F-5N и двумя F6F-5P. Еще три авиагруппы корпуса морской пехоты на эскортных авианосцах также участвовали в боях, но VMF-511 была единственной эскадрильей, в которой имелись истребители «Hellcat». Смешанный состав эскадрильи доставлял проблемы, так как F4U были быстрее, чем F6F, а также отличались большей скоростью пикирования, что затрудняло совместные действия.

В мае и июне 1945 года авианосец «Block Island» курсировал между Окинавой и Формозой, а большинство боевых вылетов авиагруппы имело целью поддержку наземных частей. Затем «Block Island» ушел на юг, где поддерживал высадку австралийцев на Балик-папан. Во время операции VMF-511 сумела одержать свою единственную победу в воздухе, когда лейтенант Брюс Дж. Рьютер на F6F-5N сбил за несколько минут до полуночи 3 июля гидросамолет «Jack».

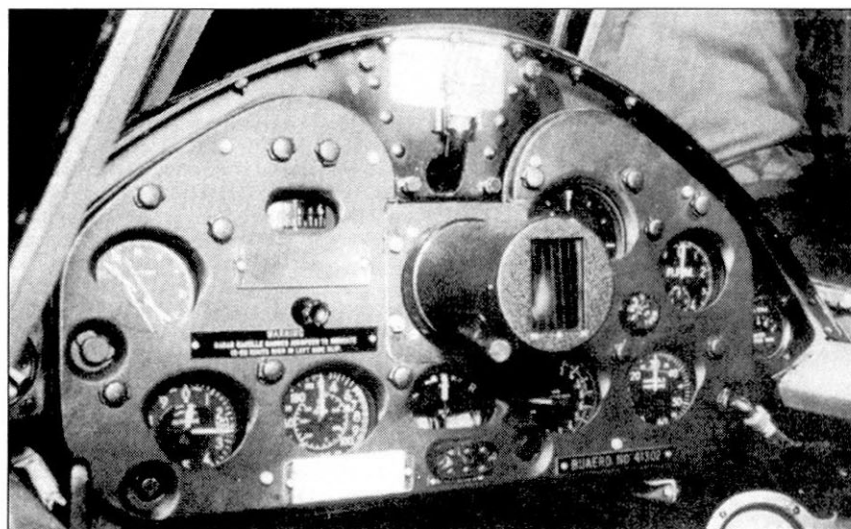
Task Force 38 в последний раз приступила к боевым действиям 1 июля 1945 года. Целью операции стал район Токио. Действовало шесть авиагрупп, в том числе 27-я авиагруппа Фреда Бардшара с авианосца «Independence».

Налет на Токио провели на рассвете 10 июля 1945 года. Эскадра находилась в 170 милях от берега. Истребители не обнаружили над Токио ни одного японского самолета, лишь несколько машин удалось уничтожить на земле.

Наиболее активно американцы действовали на севере Кюсю и Хоккайдо 14 и 15 июля. Единственным самолетом, попытавшимся приблизиться к TF-38 был японский разведчик «Betty», но перехватить его не удалось.

14 июля палубная авиация потопила 26 транспортов, эсминец и три фрегата. Еще пять кораблей пошло ко дну на следующий день. Поскольку японских самолетов в воздухе не было, американская авиация терзала корабли.

16 июля к операции подключились четыре английских авианосца (Task Force 37). На их палубах находилось 112 «Seafire» или «Firefly», 73 «Corsair» и 63 «Avenger». Кроме того, на «Formidable» перебазировалось несколько F6F из 1844-й эскадрильи с авианосца «Indomitable». Англичане активно использовали на Тихом океане истребители «Hellcat» осенью 1944 года. В серии налетов на нефтяные месторождения и нефтеперегонные заводы на Суматре 1844-я и 1839-я эскадрильи с авианосца «Indomitable» сби-



Кабина F6F-3N. Обратите внимание на совершенно иную по сравнению с F6F-3E конструкцию экрана радара. Прицел отсутствует.

ли 15 японских самолетов при незначительных потерях со своей стороны. Позднее английские F6F участвовали в кампании на Окинаве, где 12 апреля 1945 года 1844-я эскадрилья сумела поставить рекорд для английских «Hellcat», за сутки одержав шесть побед: четыре «Oscar», «Tony» и «Zero» над Формозой.

В ночь на 25 июля был обнаружен небольшой отряд японских самолетов, направлявшихся в сторону английских авианосцев. На перехват противника вылетели два истребителя «Hellcat» из 1844-й эскадрильи FAA. Это были стандартные истребители «Hellcat» Mk II (F6F-5) без радаров, но их пилоты имели навык ночных полетов. Наведение на цель проходило по командам с радиолокационной станции. Капитан У.Х. Аткинсон, канадец по национальности, вывел свою пару на цель. Аткинсон идентифицировал противника как одномоторные торпедоносцы «Grace», и вместе со своим ведомым новозеландцем 2-м лейтенантом Р.Ф. Макки атаковал. Аткинсон повис на хвосте у пары торпедоносцев и сбил их обоих. Макки сбил третьего. Четвертый «Grace» получил повреждения. Эти три победы довели победы английских «Hellcat» на Тихом океане до 47,5. 1844-я эскадрилья была самой эффективной английской частью, оснащенной F6F. Эскадрилья имела на боевом счету 31,5 побед. Лучший пилот эскадрильи - 2-й лейтенант Э.Т. Уилсон - заявил 4,83 победы. Уилсон участвовал в операциях на Суматре и Окинаве.

Последняя неделя июля ознаменовалась мощными налетами на Курэ, Кобэ и Нагою. Американцы концентрировали силы, добившись неплохих результатов. С 24 по 28 июля 1945 года три японских линкора пошли на дно в районе Курэ, а еще три авианосца по-

лучили тяжелые повреждения.

Японских самолетов в воздухе было мало, тем не менее командир VF-88 капитан Малколм У. Кегл сумел 24 июля принести первую победу своей эскадрильи, сбив в районе базы Курэ гидросамолет «Jack» и повредив еще один.

Истребители занимались в основном атаками малых кораблей в акватории Внутреннего моря. Применялись бомбы, неуправляемые ракеты и пулеметы. Огонь вели по всему, что движется. 25 июля в районе Нагои произошло несколько воздушных битв. Несколько машин из VF-31 были атакованы превосходящими по численности силами японцев. 24-й подполковник Корнелиус Нуй, который проводил на фронте уже второй тур, послал в эфир сигнал тревоги, развернул машину и контратаковал. Сразу же ему удалось сбить японца с хвоста F6F с авианосца «Belleau Wood». Нуй начал набирать высоту, увлекая за собой несколько японских самолетов, после чего присоединился к машинам своего звена и снова развернулся к противнику. На этот раз ему удалось сбить два и повредить один японский самолет. Это было эффективное завершение его карьеры. Всего в пяти воздушных боях в течение двух боевых туров в составе VF-31 Конни Нуй одержал 18 побед, то есть по меньшей мере три в каждой из битв.

9 августа 1945 года, в тот день когда была сброшена атомная бомба на Нагасаки, главной целью американской палубной авиации стала авиабаза Мисава на юге Хонсю. Разведка определила, что на аэродроме стоят 200 двухмоторных бомбардировщиков, готовя массовую атаку камикадзе на базу бомбардировщиков В-29 на Марианах. Истребители F6F и F4U, вооруженные бомбами и ракетами, атако-

вали аэродром и уничтожили почти все находящиеся на нем самолеты.

Конец войны приближался. Когда погода улучшилась, начали планировать новые налеты. 13 августа в районе Токио было уничтожено 250 самолетов. Тем временем, в районе 38-й тактической группы появились японские самолеты, что к этому времени стало уже редкостью. Всего удалось определить машины восьми разных типов, в том числе одиночные «Judy» и «Jill». Находящиеся на боевом патрулировании истребители перехватили группу и сбили 22 самолета. На 15 августа были запланированы два налета на Токио. Сигнал на взлет подали в 4:15 с тем расчетом, чтобы в районе цели самолеты оказались на рассвете. В 6:35 103 самолета первого эшелона начали атаку. 73 самолета 2-го эшелона находились на подлете. Внезапно в эфире прозвучал сигнал: «Все самолеты 1-го эшелона, все самолеты 1-го эшелона, немедленно возвращаться на базу. Не атаковать цель. Война закончена».

Японцы согласились на безоговорочную капитуляцию. Однако сигнал опоздал. Самолеты 2-го эшелона сбросили бомбы и подвесные баки в море и повернули на базу, но большинство самолетов 1-го эшелона успели отбомбиться. Вероятно, последние бомбы в войне сбросили 12 истребителей «Hellcat» из VBF-87 с авианосца «Ticonderoga». Лейтенант Джон Мак-Набб шел в отряде последним, и его 500-фунтовая бомба стала последней американской бомбой, сброшенной на

японцев. Однако война еще не кончилась. Звено из VF-6 под командованием капитана Гершеля Пала возвращалось на борт авианосца «Hancock», когда в районе Сагами-Ван их атаковали семь японских самолетов. В коротком бою четыре F6F сбили один «Zero» и два «Jack» без потерь со своей стороны. Другие эскадрильи попали в похожую ситуацию, но там прошло не все так гладко. Налет на Чёси-Пойнт вел капитан Говард М. Харрисон. За ним шло 12 «Hellcat» из VF-88 и 24 «Corsair» с авианосцев «Shangri-La» и «Wasp». Отряд рассыпал строй и через тучи шел позвенно. 6 F6F с авианосца «Yorktown» держались рядом. Харрисон был уже над аэродромом Токорозава, когда поступил приказ прекратить боевые действия. Внезапно в воздухе появилось 17 японских самолетов, пилоты которых не знали о перемирии, или проигнорировали этот факт. Смешанная группа, состоявшая из истребителей «Jack», «Frank», «George» и «Zero» атаковали шестерку «Hellcat» сверху и сзади с высоты 2500 м. Харрисон развернул свои самолеты для атаки, и в первый же заход американцы сбили четыре японца. После напряженного боя пилоты Проктор и Хансен вернулись на авианосец и заявили девять побед. Потери составили четыре F6F-5 и четырех пилотов. Последняя битва на Тихом океане закончилась.

Самолеты уже возвращались на авианосцы, когда поступило подтверждение мира. ВМФ США получил

приказ прекратить наступательные боевые действия, однако адмирал Халси приказал сбивать все замеченные японские самолеты. С бомбардировщиков и торпедоносцев слили топливо и разоружили их. В то же время на летные палубы выкатили дополнительные истребители. Кроме того, небо над флотом патрулировали усиленные патрули. Ни у кого не было уверенности, что японцы не проведут еще один налет. До вечера в районе Task Force 38 было сбито еще восемь японских самолетов, а еще около десятка были отогнаны истребителями. В ходе патрульных вылетов истребители «Hellcat» сбили еще 24 японские машины.

Последний раз во 2-й Мировой войне истребители F6F поучаствовали 2 сентября 1945 года во время парада по случаю официальной капитуляции Японии.

Как и многие другие самолеты 2-й Мировой войны, истребитель «Hellcat» имел долгую последующую карьеру, в том числе в составе французской, аргентинской и уругвайской армий. На вооружении ВМФ и корпуса морской пехоты США истребитель в ограниченном числе оставался на протяжении восьми послевоенных лет. 4-я смешанная эскадрилья (VC-4) была последней американской частью, летавшей на F6F вплоть до августа 1953 года. В ограниченном количестве истребитель применялся американцами в Корее в качестве дистанционно управляемой бомбы.

На протяжении двух последних лет войны пилотам ВМФ и корпуса морс-

ТТХ «Хэллкетов»

	F6F-3	F6F-5	F6F-5N	XF6F-6
Размах крыла, м	13,06	13,06	13,06	13,06
Размах со сложенными крыльями, м	4,93	4,93	4,93	4,93
Длина, м	10,24	10,24	10,24	10,24
Высота, м	3,99	3,99	3,99	3,99
Площадь крыльев, м ²	31,03	31,03	31,03	31,03
Масса сухая, кг	4128	4190	4273	4321
Масса взлетная, кг	5643	5779	5982	4791
Масса максимальная, кг	7025	6991	6464	6270
Двигатель, тип	Pratt & Whitney R2800-10	Pratt & Whitney R2800-10W	Pratt & Whitney R2800-10W	Pratt & Whitney R2800-18W
Стартовая мощность, л.с.	2028 л.с.	2028 л.с.	2028 л.с.	2129 л.с.
Максимальная боевая мощность, л.с.		2231 л.с. со впрыском воды	2231 л.с. со впрыском воды	2484 л.с. со впрыском воды
Мощность на высоте		2000 л.с./5151 м 1572 л.с./6710 м	2000 л.с./5151 м 1572 л.с./6710 м	1825 л.с./6680 м
Максимальная скорость, км/ч на высоте, м	603/5275	611/7130	589/7070	671/6675
Крейсерская скорость, км/ч	257	270	267	275
Скороподъемность, м/с	17,8	15,1	14,4	15,6
Практический потолок, м	11705	11370	11185	11885
Дальность полета, км	1755	1520	1415	1885
Максимальная дальность полета, км	2560	2180	2030	2785
Вооружение	6х12,7 мм 2х227 кг бомб (до 2х454 кг)	6х12,7 мм 2х454 кг бомб 6 ракет 127-мм	6х12,7 мм или 2х20 мм и 4х12,7 мм 2х454 кг бомб 6 ракет 127 мм	6х12,7 мм или 2х20 мм и 4х12,7 мм 2х454 кг бомб 6 ракет 127 мм

кой пехоты США удалось одержать 5156 побед. Еще 47 побед одержали на F6F англичане. В Европе английские и американские F6F сбили 13 немецких самолетов. Таким образом, с августа 1943 по август 1945 года общее число побед достигло 5216. Потери со стороны истребителей «Hellcat» составили 270 машин (соотношение потерь 19:1).

F6F «Hellcat» не был самым скоростным истребителем на Тихом океане. Скороподъемность у него также не была особенно высокой. Некоторые другие типы самолетов превосходили «Hellcat» при выполнении отдельного рода заданий, поскольку создавались специально с расчетом на это. Однако по универсальности с F6F сравниться мог разве лишь F4U «Corsair». Однако этот самолет, хотя и имел большую скорость и потолок, появился в достаточных количествах лишь в самом конце войны. И даже к сентябрю 1945 года самолеты F4U составляли менее половины от общего числа палубных истребителей.

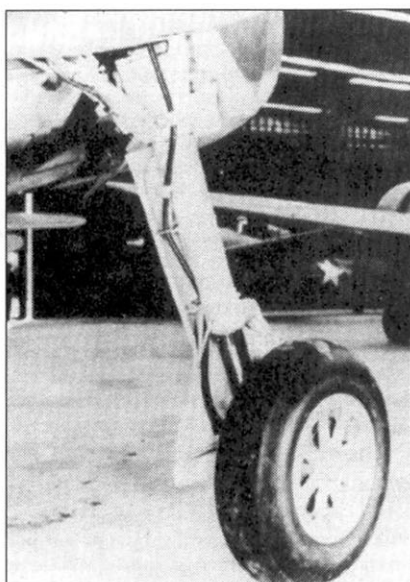
Техническое описание самолета F6F-5 «Hellcat»

Самолет F6F-5 представлял собой одноместный одномоторный среднеплан с трехточечным шасси по классической схеме, убирающимся в полете. Самолет предназначался для действий с палубы авианосцев. Истребитель имел цельнометаллическую конструкцию за исключением матерчатой обшивки рулей и элеронов.

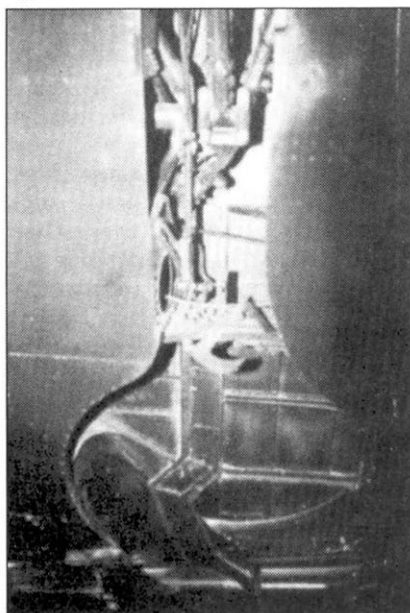
Фюзеляж овальный в сечении, дюралевая обшивка приклепана заклепками с потайной головкой. Внутренний каркас фюзеляжа состоял из 21 шпангоута и 20 стрингеров. Технологически фюзеляж изготавливался целиком. Спереди имелась противопожарная переборка, к которой болтами через резиновые прокладки подвешивалась моторама. Переборка соединялась с главным лонжероном крыла. Перед переборкой находилось двигательное отделение, турбонаддув, система аварийного пожаротушения, маслосборник, воздухопровод к наддуву и карбюратору, а также промежуточный радиатор нагнетаемого воздуха и маслорадиатор. С задней стороны переборки находились гидравлически регулируемые створки воздухозаборников. Стойка антенны устанавливалась за кабиной пилота.

Между переборкой и шпангоутом на расстоянии 1,333 м находился резервный топливный бак объемом 284 л (75 галлонов США). Бак имел самогерметизирующиеся стенки.

Просторная кабина пилота закры-



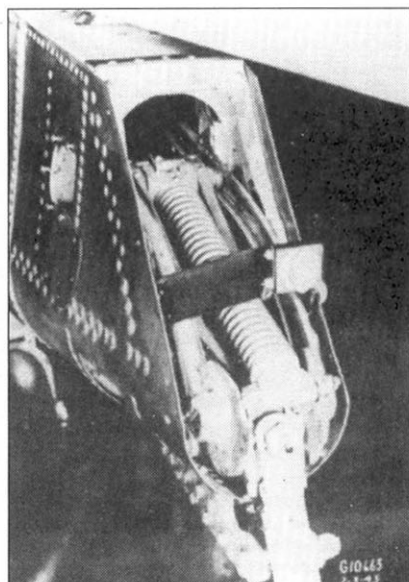
Правая стойка главного шасси.



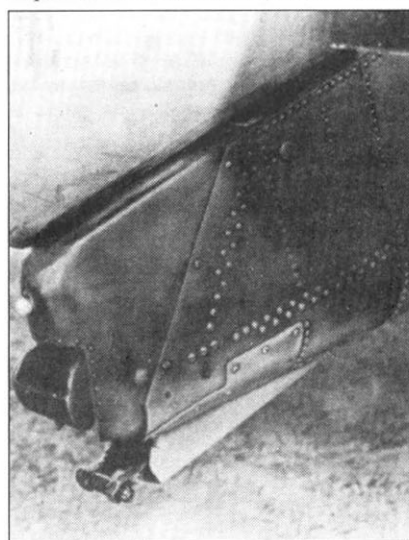
Ниша главного шасси.

валась фонарем со сдвигаемой назад крышкой. При необходимости крышку можно было аварийно сбросить. Фонарь представлял собой дюралевый каркас со вставленными в него стеклами. Форма фонаря оставалась неизменной на протяжении всего выпуска самолета. Изменилась только конструкция лобового стекла. На самолетах F6F-3 лобовое стекло дополнялось пуленепробиваемой панелью из композитного стекла толщиной 38,1 мм. На F6F-5 лобовое стекло отсутствовало, а его целиком заменяла пуленепробиваемая панель. Фонарь оборудовался системой обдува теплым воздухом, а также омывателем, бачок которого вмещал 3,8 л антиобледенителя.

Главная приборная доска объединяла основной комплект пилотажно-навигационного оборудования. Там же располагались приборы, отражаю-



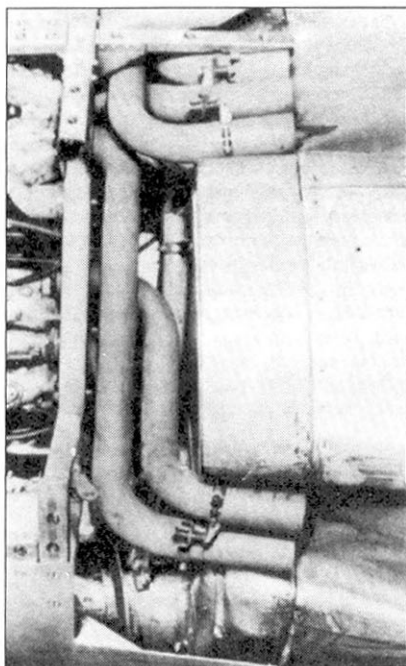
Выпускной механизм крюка аэрофинишера. Виден задний позиционный огонь.



Оконцовка фюзеляжа с буксировочной серьгой. Над ним виден задний позиционный огонь, а под ним крепление для удерживающего троса.

щие работу двигателя. Ручка с традиционной для американских самолетов пистолетной рукояткой. В рукоятку встраивались кнопки спуска пулеметов и сброса бомб. Кресло пилота регулировалось по высоте в пределах 152 мм (6 дюймов). Задняя часть фюзеляжа начиналась в 1,333 м за противопожарной переборкой (в 4,318 м от начала фюзеляжа). Там находились баллоны кислородной аппаратуры, ручка аварийного выпуска посадочного крюка, бак системы впрыска смеси воды с метанолом, а также радиооборудование. Радиостанция - приемопередатчик и устройство опознавания «свой-чужой», а также аккумулятор. В верхней части фюзеляжа имелись идентификационные огни.

В фюзеляже позади шпангоута на 4,318 м от переборке сохранялась



Выхлопные трубы XF6F-3, вид слева.

овальная форма. В нижней части фюзеляжа находилось убираемое хвостовое колесо и крюк два посадки на палубу авианосца. Под рулем направления находился позиционный огонь.

Крыло цельнометаллическое трапециевидной формы состояло из центроплана и двух складывающихся консолей. В центроплане также размещались два топливных бака. Крыло имело удлиненный профиль NACA 23015,6 с хордой 3,124 м у основания крыла, который плавно переходил в профиль NACA 23009 (хорда 1,651 м). Крыло имело площадь 31,96 м². Конструкция крыльев состояла из двух главных и одного вспомогательного заднего лонжерона, нервюр и работающей обшивки, приклепанной к внутреннему каркасу крыла.

Главный лонжерон проходил через всю длину крыла. На стыке центроплана и консоли находился шарнир. Крылья складывались вручную после того, как из кабины пилота отключался гидравлический фиксатор. В сложенном состоянии крылья имели скос 7,5°. В сложенном состоянии размах крыльев составлял 4,93 м, то есть был меньше размаха хвостового оперения, а высота достигала 3,53 м. Под центропланом имелись два крепления для палубной катапульты. Элероны типа Фризе металлической конструкции с матерчатой обшивкой. Размах 1943 мм, хорда переменная от 457 мм до 559 мм. Элероны подвешивались с наружной части крыла на трех петлях и приводились в движение системой стальных тяг. Элероны отклонялись на 17° вверх и 13,4° вниз. Площадь элеронов составляла 1,46 м². На левом элероне

имелся регулируемый из кабины триммер, в то время как триммер на правом элероне регулировался только на земле. Состоявшие из четырех частей закрылки крокодилового типа находились на задней кромке крыла у центроплана. При ширине 508 мм закрылок на каждом крыле имел площадь 3,70 м². Закрылки имели гидравлический привод и могли отклоняться вниз до 50°. Для привода каждой секции закрылков (по одной на каждом крыле и по одной с каждой стороны центроплана) имелся гидравлический усилитель, который приводился в действие небольшим электронасосом. Закрылки выпускались с помощью переключателя или аварийно с помощью рукоятки у кресла пилота. Специальный автомат убирал закрылки при скорости больше 315 км/ч. В конце правого крыла встраивалась трубка Пито. На верхней стороне крыльев над оружейными отсеками находились съемные крышки. На нижней стороне были проделаны три выреза для сброса стреляных гильз.

Хвостовое оперение классической схемы, металлическое, рули обтянуты тканью. Киль площадью 1,34 м² с рулем направления площадью 0,84 м². Киль состоял из двух лонжеронов, интегрированных в шпангоуты фюзеляжа, и семи нервюр. Руль направления мог отклоняться на 33° в обе стороны. Руль направления представлял собой десяток нервюр, соединенных вдоль передней кромки дюралевым листом, и вдоль задней кромки V-образным профилем. Оконцовка кия представляла собой штампованную деталь. Руль направления оснащался триммером. Горизонтальное оперение имело размах 5,639 м и общую площадь 7,23 м². Стабилизатор имел симметричный профиль и свободносущую конструкцию. Хвостовое оперение заклинивалось под углом +1,5° к горизонту. Сам стабилизатор площадью 4,84 м² имел цельнометаллическую конструкцию. Рули высоты общей площадью 2,39 м² были обтянуты тканью. Руль высоты отклонялся на 26° вверх и 15° вниз. На руле имелся триммер. В движение рули приводились с помощью системы тяг, соединенных с органами управления в кабине.

Шасси классической схемы с убирающимся задним колесом. Стойки главного шасси крепились к лонжерону. Главное шасси убиралось в нишу назад с разворотом колеса на 90°. Стойка хвостового шасси могла разворачиваться на 180° и также целиком убиралась. В момент взлета и посадки колесо блокировали в нейтральном положении. Колесные ниши в крыльях закрывались небольшими клапана-

ми, скрывавшими механизм поворота стойки. Нижняя часть колеса не закрывалась. Колея главного шасси составляла 3,353 м. Колеса оснащались пневматическими шинами высокого давления размером 813x203 мм, а также гидравлическими тормозами. Хвостовое колесо было из литой резины и имело размеры 267x112 мм. Все три колеса имели гидравлические амортизаторы.

Двигатель 18-цилиндровый поршневой двигатель типа сдвоенная звезда Pratt & Whitney R-2800-10W «Double Wasp» воздушного охлаждения. Рабочий объем 45,9 л. Двигатель был блокирован с двухступенчатым наддувом, имевшим автоматический механизм переключения передачи. Наддув механического типа отбирал мощность у двигателя через раздаточную коробку. Двигатель развивал стартовую мощность 2000 л.с. при 2700 об./мин. Трехлопастной винт Hamilton Standard диаметром 3,988 м с автоматической регулировкой шага лопастей от 26° до 65°. Расстояние между концом лопасти в нижнем положении и землей составляло 186 мм. Ось двигателя была наклонена вниз на 3°. Двигатель R-2800-10 оснащался карбюратором Stromberg PT-13G2, а R-2800-10W - Stromberg PT-13G6.

Топливная система производства фирмы Bendix. В состав входили три бака. Два в центроплане между главными лонжеронами емкостью по 331 л, и резервный бак в фюзеляже под полом кабины пилота емкостью 284 л. Кроме того, под фюзеляжем можно было подвесить дополнительный бак емкостью 568 л (150 галлонов США). Применялись два типа баков: № 28301 алюминиевый на ранних истребителях и № 28350 стальной на истребителях поздних выпусков, хотя они были взаимозаменяемы. Кроме того, под крыльями можно было подвесить еще два бака емкостью по 379 л (100 галлонов США). Кроме того в состав топливной системы входил клапан, переключающий баки, детектор низкого уровня топлива в баках, который срабатывал в тот момент, когда в резервном баке оставалось всего 50 галлонов (189 л) топлива, аварийный ручной бензонасос, а также выравниватель давления, который поддерживал в системе давление 0,12 МПа на высотах более 12000 футов (3658 м). На двигателе стоял главный бензонасос. Двигатель работал на бензине с октановым числом 100/130 в соответствии со Specification AN-F-28.

Система смазки объединяла маслобак, вмещавший 72 л масла и имевший дополнительный свободный объем 11 л, и маслорадиатор. Маслосборник находился за двигателем, а маслорадиатор

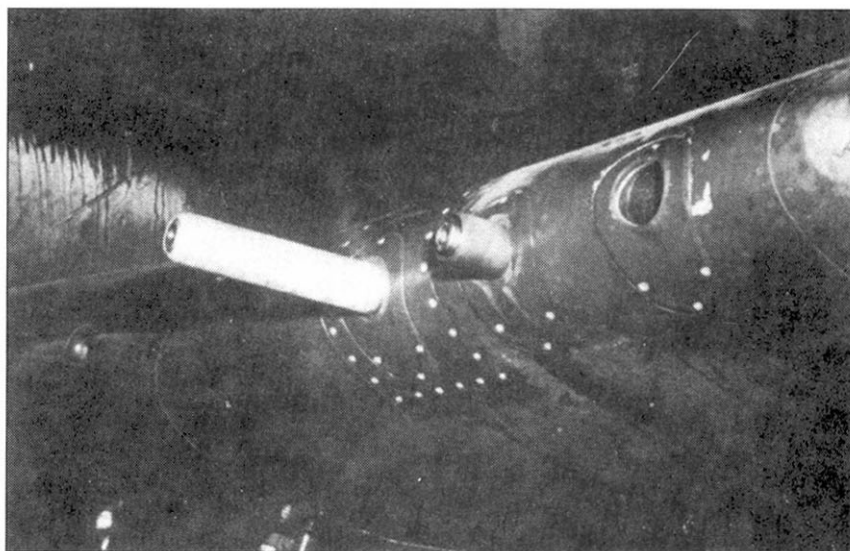
вместе с термостатом, регулирующим подачу охлаждающего воздуха - под двигателем. Давление масла в норме колебалось между 0,65 и 0,78 МПа. Давление масла поддерживал зубчатый насос, установленный на двигателе. В состав системы также входил независимый электрический насос предварительной смазки двигателя, а также система подогрева масла. В двигатель заливали масло 1120 в соответствии с AN-VV-0-466a.

Система впрыска воды. Двигатель серии 10W оснащался системой впрыска смеси воды и метанола. Эта система позволяла добиться кратковременного (не более 5 минут) форсирования двигателя до 2230 л.с. Бак со смесью находился за креслом пилота.

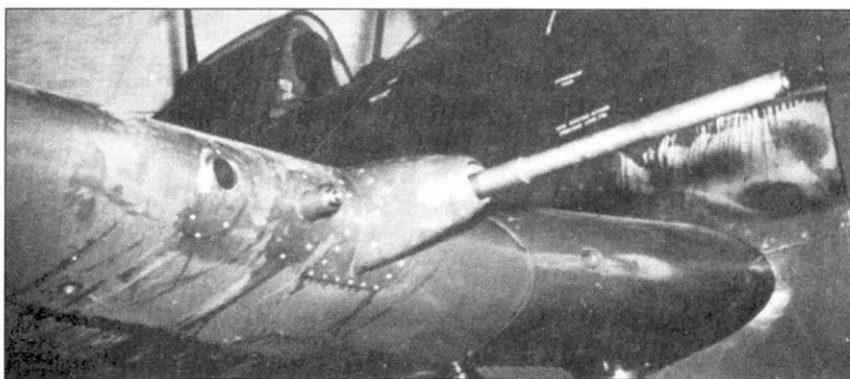
Гидравлическая система обслуживала привод закрылков, крышки воздухозаборников двигательного отсека, главное и хвостовое шасси, фиксатор механизма складывания крыльев и систему перезарядки оружия. В контур гидравлической системы заливалось 6,4 л минерального гидроля в соответствии с AN-VV-0-366.

Вооружение состояло из шести 12,7-мм пулеметов Colt-Browning M2, установленных по три в крыльях. Стволы пулеметов находились на следующем расстоянии от продольной оси симметрии самолета: 2,344, 2,531 и 2,719 м. Масса пулемета M2 29 кг, скорострельность 750 выстрелов в минуту, масса пули 48 г, начальная скорость пули 800 м/с. Боекомплект составлял до 400 выстрелов на ствол. Часть F6F-3N и все -5N несли смешанное вооружение, состоявшее из двух 20-мм пушек M2 с боекомплектом 200 выстрелов на ствол и четырех стандартных 12,7-мм пулеметов M2. Пушки и пулеметы устанавливались таким образом, что их траектории пересекались в 300 ярдах перед носом самолета. Летчики часто брали меньший боекомплект, чтобы облегчить машину. Сокращенный боекомплект составлял 200 выстрелов на ствол. Результат стрельбы фиксировался на фотопулемет, установленный в левом центроплане.

Под центропланом с обеих сторон стояли бомбодержатели, позволявшие брать на внешнюю подвеску две 227-кг (F6F-3) или 454-кг (F6F-5) бомбы. Бомбы сбрасывались нажатием на кнопку на ручке. У ночных истребителей система сброса сначала освобождала правую бомбу, чтобы скомпенсировать неравномерную нагрузку, вызванную радаром.



Дульные срезы штатных 12,7-мм пулеметов Colt-Browning M2.



Смешанное вооружение на F6F-3N. Виден длинный ствол 20-мм пушки без пламегасителя. Отсутствие этого устройства приводило к ослеплению пилота при стрельбе в темноте, поэтому пушками редко пользовались.

Истребители F6F-5 также имели под крыльями шесть направляющих Mk. 5 или 6 для неуправляемых реактивных снарядов HVAR «Holy Moses» калибра 127 мм.

Над приборной доской стоял прицел Mk 8.

Кислородная аппаратура включала в себя баллон объемом 8,4 л, в котором находился кислород под давлением 12,4 МПа, а также регулируемый редуктор, к которому подсоединялась кислородная маска. Баллон находился под креслом пилота.

Радиооборудование состояло из приемопередатчика, состоявшего из коротковолнового AN/ARC-5 и средневолнового AN/ARC-1 блоков, служивших для поддержания дуплексной связи, а также длинноволнового приемника AN/ARR-2, облегчавшего навигацию.

Электрооборудование запитывалось от бортовой одножильной сети постоянного напряжения 28 В. Потребителями электроэнергии были: указатель положения шасси и закрылков,

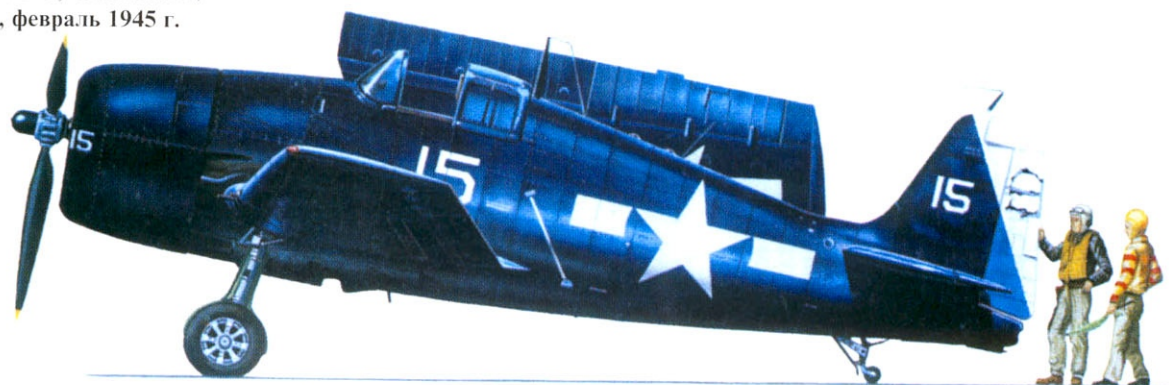
стартер двигателя, бензонасос, выносной указатель компаса, механизм управления закрылками, механизм управления крюком аэрофинишера, аварийный бензонасос, система обогрева кабины, подогрев трубки Пито, предохранитель пулеметов, спуск пулеметов, фотопулемет, прицел, подогрев пулеметов, бомбодержатель, спуск ракет, система сброса подвесных баков.

Электрические контуры оснащались переключателями и предохранителями, собранными в правой стороне кабины.

Электроэнергию вырабатывали генераторы на двигателе или, когда обороты двигателя падали ниже 1300 об./мин. Электроэнергию в сеть подавал аккумулятор.

Дополнительное оборудование включало в себя парашют пилота, неприкосновенный запас продовольствия, спасательный плот, ракетница, пакет с краской для создания цветного пятна на воде, аптечка первой помощи и т.п.

F6F-5 из VF-3, авианосец
«Йорктаун», февраль 1945 г.

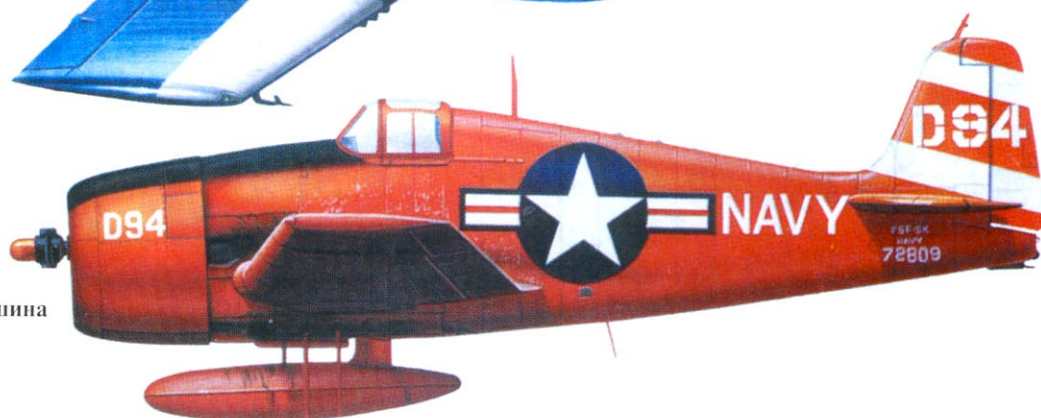


F6F-5 из VF-84, авианосец
«Банкер Хилл», февраль
1945 г.

F6F-5N из VF(N)-107, сентябрь
1944 г.



F6F-5 из VF-24, эскортный авиа-
посец «Санти», июль 1945 г.



F6F-5K, радиуправляемая машина
без пилота на борту, 1949 г.



Ф6F-3 лейтенанта Александра Вращю во время патрулирования воздушного пространства над авианосной группировкой.



Ф6Ф-5К без баков в оконцовках крыльев. Самолет из VU-1 использовался для буксировки целей. Сентябрь 1959 года.



Ф6Ф-5 из VF-9 с авианосца «Lexington» во время налета на Токио, февраль 1945 года. На борту самолета четыре отметки о воздушных победах.