

146

ВОЙНА В ВОЗДУХЕ

206

F8F
NAVY
BEARCAT



Прототип XF8F-1 (BuNo 90460), который летчик испытатель Боб Холл поднял в воздух 21 августа 1944 года.



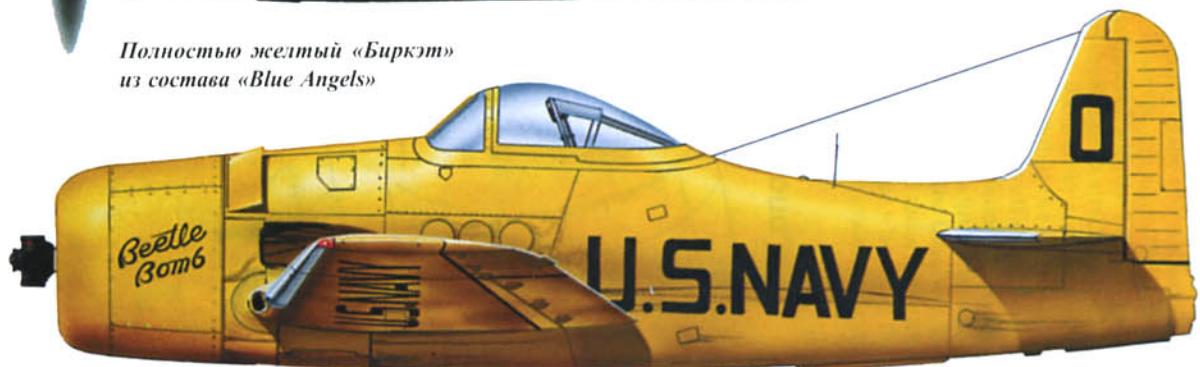
F8F-1 (BuNo 95001) из состава VF-3, летчик - лейтенант «Милка» Гранат, начало 1946 года



«Биркэм» номер 2 из состава пилотажной группы «Blue Angels», 1948 год



Полностью желтый «Биркэм» из состава «Blue Angels»



F8F-2 из состава VE-151, авианосец USS BOXER, 1950 год



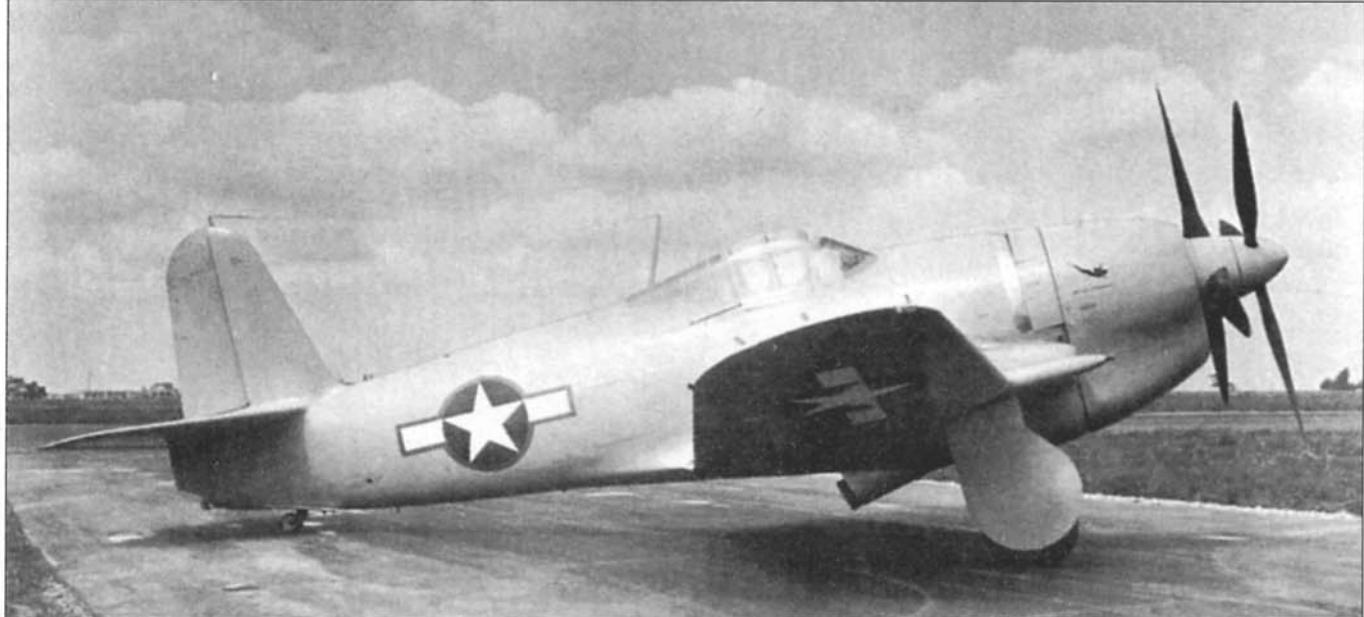
F8F

«Bearcat»



F8F-1 «Биркэт» под управлением Сесила Харриса из эскадрильи VF-18 авианосца «Рейнджер» набирает высоту на максимальных оборотах двигателя. «Биркэт» стал самым скороподъемным серийным поршневым истребителем в мире. Правда, эра поршневой авиации ко времени его появления подошла к концу.

«Война в воздухе» №146, 2005 г. Периодическое научно-популярное издание для членов военно-исторических клубов. Редактор-составитель Иванов С. В. При участии ООО «АРС». Лицензия ЛВ №35 от 29.08.97 © Иванов С. В., 2005 г. Издание не содержит пропаганды и рекламы. Отпечатано в типографии «Нота» г. Белорецк, ул. Советская, 14 Тираж: 300 экз.



«Кертисс» XF14C-2 по своим характеристикам уступал даже F6F «Хеллкэт». Проект был закрыт сразу после того как самолет совершил свой первый полет в июле 1944 года.

Начало

В 1943 году производственные мощности фирмы «Грумман» были заняты производством большого количества F6F-3 «Хеллкэт» для войны на Тихом океане. Однако одновременно начались разработки нового истребителя с лучшими характеристиками. Компании конкуренты - «Боинг» и «Кертисс» предложили проекты более тяжелых чем «Хеллкэт» истребителей. В то же время пилот испытатель «Грумман» Боб Холл был отправлен в Англию, где провел всесторонние испытания трофейного «Фокке-Вульфа» Fw-190. Результаты испытаний были сразу доложены Лерою Грумману - президенту компании.

В итоге было решено делать проект легкого самолета с оптимальными характеристиками. По словам президента он должен

быть небольшим, очень маневренным. А 28 июля 1943 года была подписана спецификация на новый палубный истребитель.

В итоге появился «Проект 58» с двигателем Pratt & Whitney R-2800 «Double Wasp», профилем крыла NACA 230. Впервые для палубных истребителей был применен революционный фонарь, который обеспечивал летчику прекрасный обзор на всех направлениях. Работу над «Проектом 58» возглавил Уильям Т. Швендлер, в активе которого была уже работа над «Уайлдкэтом» и «Хэллкэтом».

29 ноября 1943 года Военно-морской флот подписал с фирмой контракт на постройку двух прототипов под обозначением XF8F-1. Собственно говоря, конкурса не получилось. Конкуренты явно не могли тягаться с фирмой «Грумман». XF14C-1 фирмы «Кертисс» оказался слабее в ма-

невре и наборе высоты, а огромный XF8F-1 фирмы «Боинг» трудно было даже назвать истребителем.

«Грумман» построил эти два самолета в рекордно короткие сроки: так, первый прототип выкатили из ангара 21 августа 1944 года.

Он явно имел свою, неповторимую красоту, которую лишь подчеркивали короткие крылья и «лобастый» бочкообразный фюзеляж с «каплей» кабины. Основным конструкционным материалом самолета стал новый алюминиевый сплав 302W, обеспечивающий очень высокую чистоту обшивки. Фюзеляж типа полумонокок имел бронирование кабины, двигателя и узлов маслосистемы. Улучшенные методы прочностных расчетов позволили сделать самолет достаточно легким. Особое внимание было уделено крылу, которое рассчитывалось на максимальную эксплуатационную перегрузку 9 единиц. Конструкто-



Соперник от «Боинга» XF8F-1 был оснащен двумя винтами, которые врашивались в противоположные стороны. Вес пустого составлял около семи тонн, а скороподъемность в полтину меньше чем у XF8F-1.



Первый из двух прототипов XF8F-1 отличался от предсерийных и серийных «Биркэтов» высотой киля.

рам удалось существенно снизить вес его конструкции за счет применения новой концепции «законцовок повышенной безопасности», основанной на новейших достижениях того времени в области теории прочности и материаловедения.

Наиболее интересным моментом был отстрел законцовок крыла (так называемых safetywing tip) при резком превышении допустимой перегрузки. При этом размах крыла уменьшался примерно на 2 метра, а следовательно располагаемая подъемная сила, перегрузка и воздушная нагрузка на крыло резко уменьшались, что предотвращало крыло от поломки или самопроизвольного складывания. Оставшейся площади было достаточно, чтобы пилот вышел из боя и благополучно сел.

По желанию заказчика первый XF8F-1 получил Pratt & Whitney R-2800-22W, а

второй - усовершенствованный R-2800-30W. Однако двигатель -30W еще не был построен и оба XF8F-1 получили R-2800-22W и четырехлопастный винт Aeropropulsion Model A642-G1.

21 августа 1944 года Боб Холл поднял в воздух прототип XF8F-1(BuNo 90460). Однако первый вылет был коротким из-за того, что у летчика возникли проблемы с управляемостью. Причину нашли быстро. Горячий воздух, выходящий из маслорадиаторов на верхнюю поверхность крыла, создавал мощный воздушный поток, попадавший на оперение. Выхлопные отверстия радиаторов перенесли под крыло, и истребитель стал послушнее.

В первых же вылетах прототип продемонстрировал скорость в 424 mph (около 680 км/ч), а по скороподъемности самолет не имел себе равных среди американ-

ских палубных истребителей - за одну минуту XF8F-1 набирал почти полутора километра высоты.

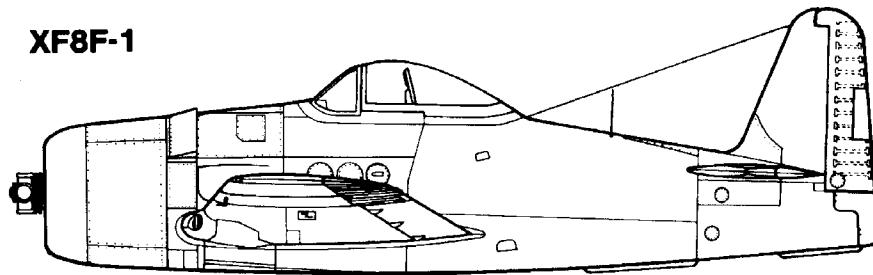
Испытания второго прототипа XF8F-1 начались 2 декабря 1944 года. Однако в марте 1945 года первый прототип XF8F-1 был потерян в катастрофе.

Несмотря на эту неприятность испытания второго прототипа продолжались интенсивно. Уже в июне 1944 года Флот разместил заказ на производство первой партии в 23 самолета. Вскоре по традиции новый «груммановский» истребитель получил «кошачье» имя - «Биркэт» («Росомаха»). Второй контракт предусматривал поставку 2000 F8F под обозначением F8F-1 с темпом в 100 машин в месяц. Первым боевым крещением самолета должна была стать операция «OLYMPIC» (высадка на Японские острова), запланированная на ноябрь 1945 года.

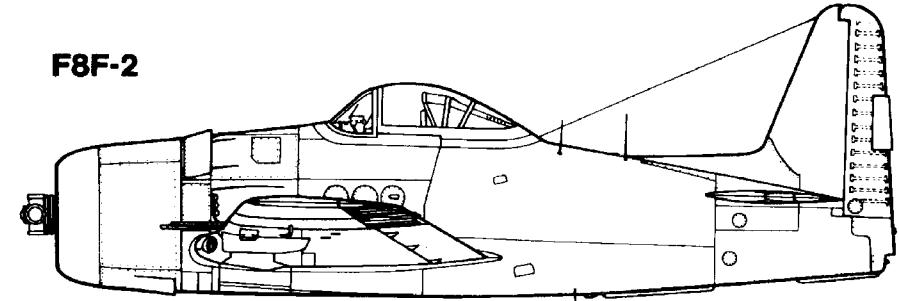


Летчик-испытатель фирмы «Грумман» Бобо Холл прогревает двигатель перед первым взлетом на XF8F-1 21 августа 1944 года. На самолете большими белыми буквами нанесено «TEST».

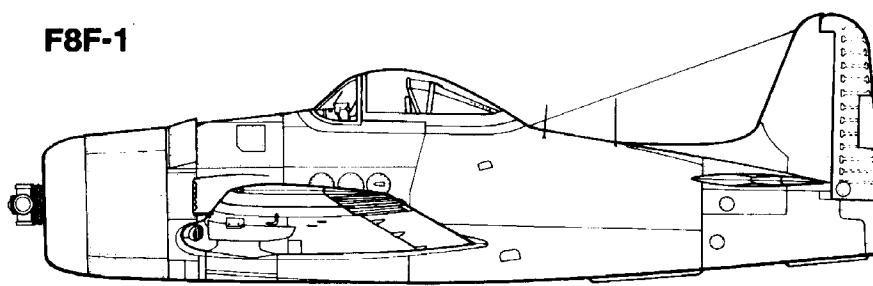
XF8F-1



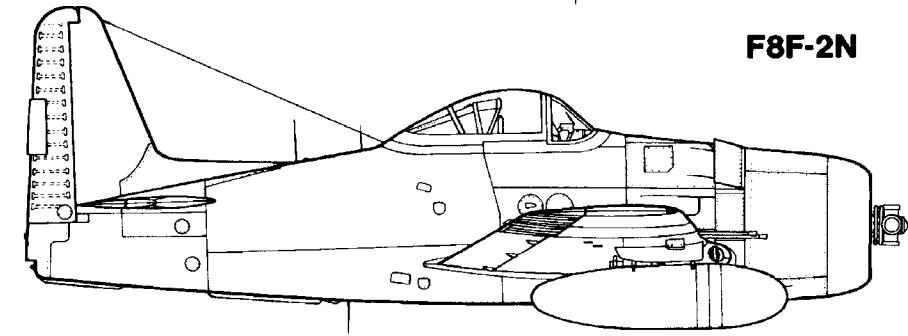
F8F-2



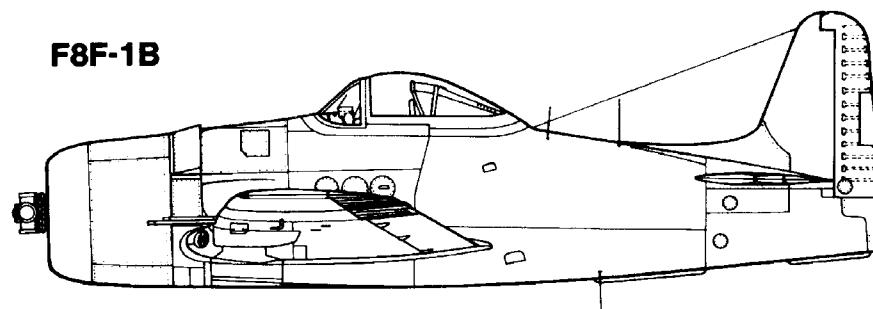
F8F-1



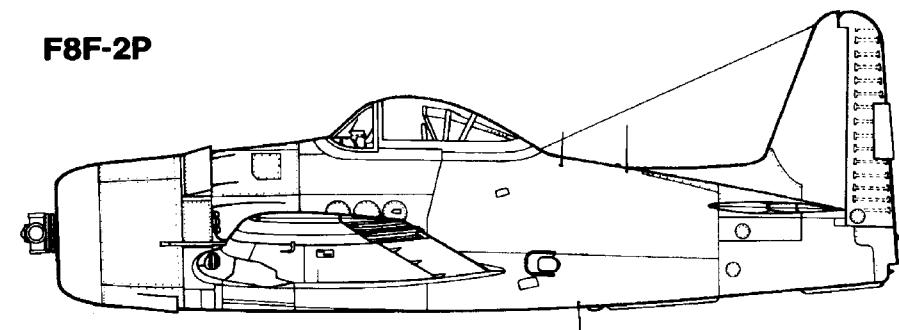
F8F-2N



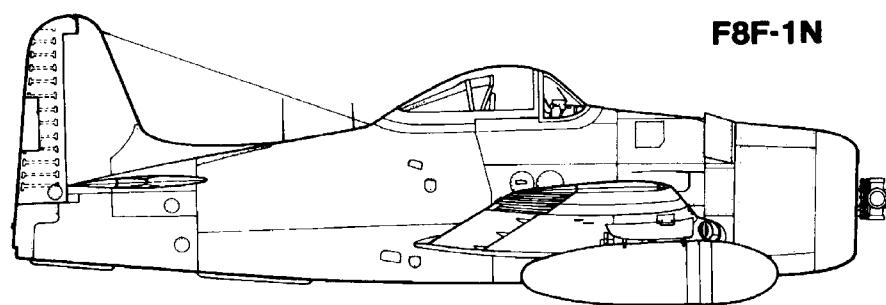
F8F-1B



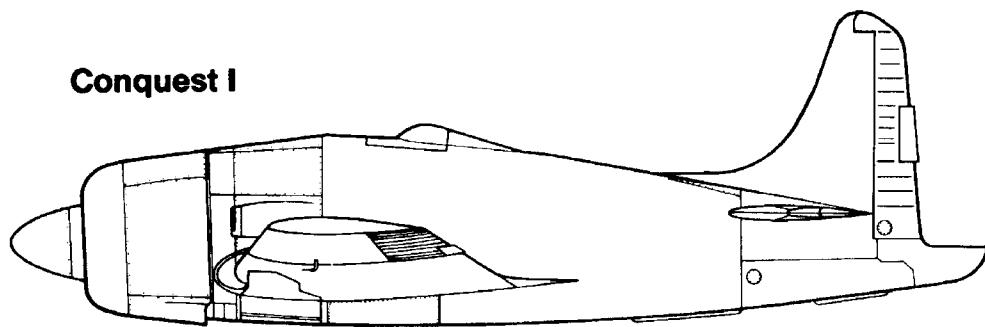
F8F-2P



F8F-1N

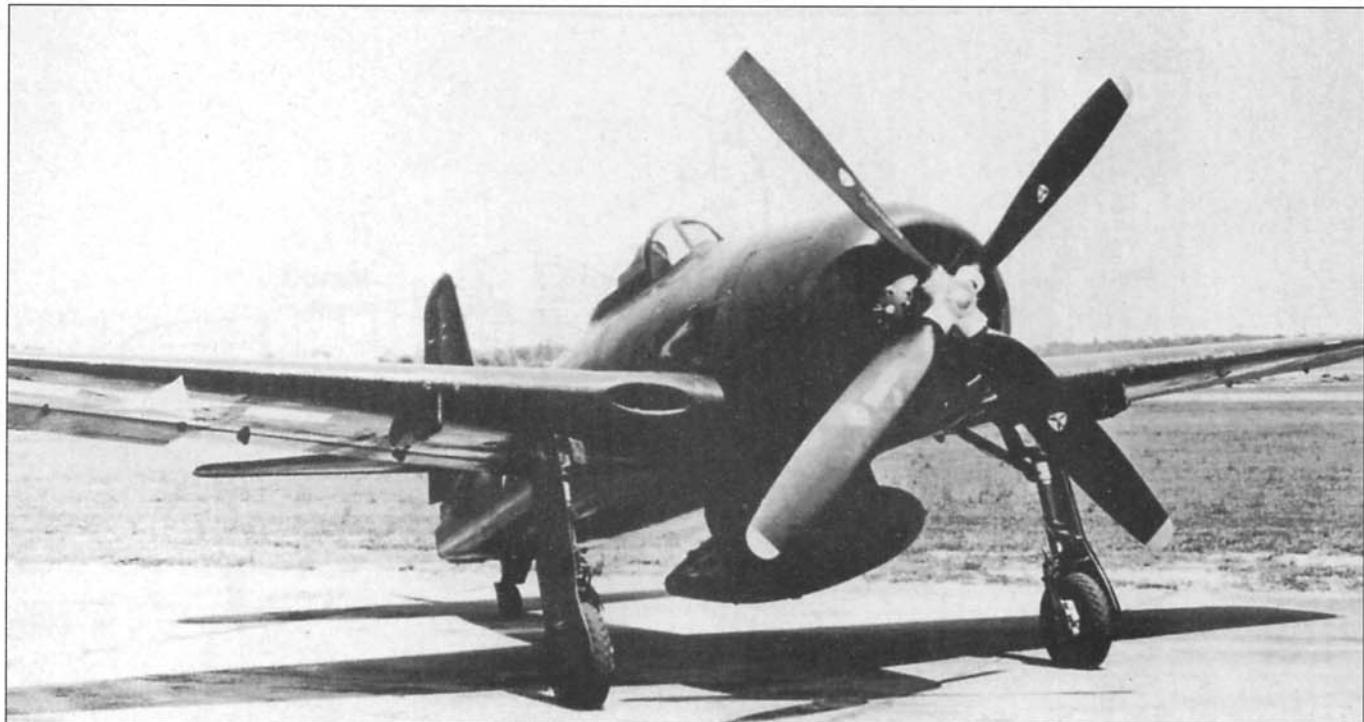


Conquest I





По мнению большинства летавших на нем пилотов, «Биркэт» был идеальным морским истребителем для Второй мировой войны. Но на нее опоздал и быстро сдал позиции самолетам новой эры - реактивной авиации.



Первый F8F-1 (BuNo 90438) имел бомбодержатели под центропланом и по одному под каждым крылом. Под ними подвешивались топливные баки или бомбы.

По тем же планам производство «Хеллкэтов» должно было понемногу сворачиваться с тем, чтобы с января 1946 года начать полноценный выпуск «Биркэтов». Был найден и суб-подрядчик - фирма «Eastern Aircraft», на которой в годы войны было выпущено 77 % всех «Эвенджеров» и 79% «Уайлдкэтов».

По суб-контракту, подписанному 5 февраля 1945 года, предполагалось произвести 1876 «Биркэтов» (под флотским обозначением F3M-1). Однако в связи с окончанием войны контракт был расторгнут в августе 1945 года.

F8F-1

Следом за триумфальным шествием двух XF8F-1 «Грумман» начала постройку первой партии, первый самолет из которой (BuNo 90437) вышел из производственных цехов 31 декабря 1944 года. Новый самолет получил обозначение F8F-1. Самолеты этой партии получили номера от BuNo от 90437 до 90461, причем 90460 и 90461 - это были XF8F.

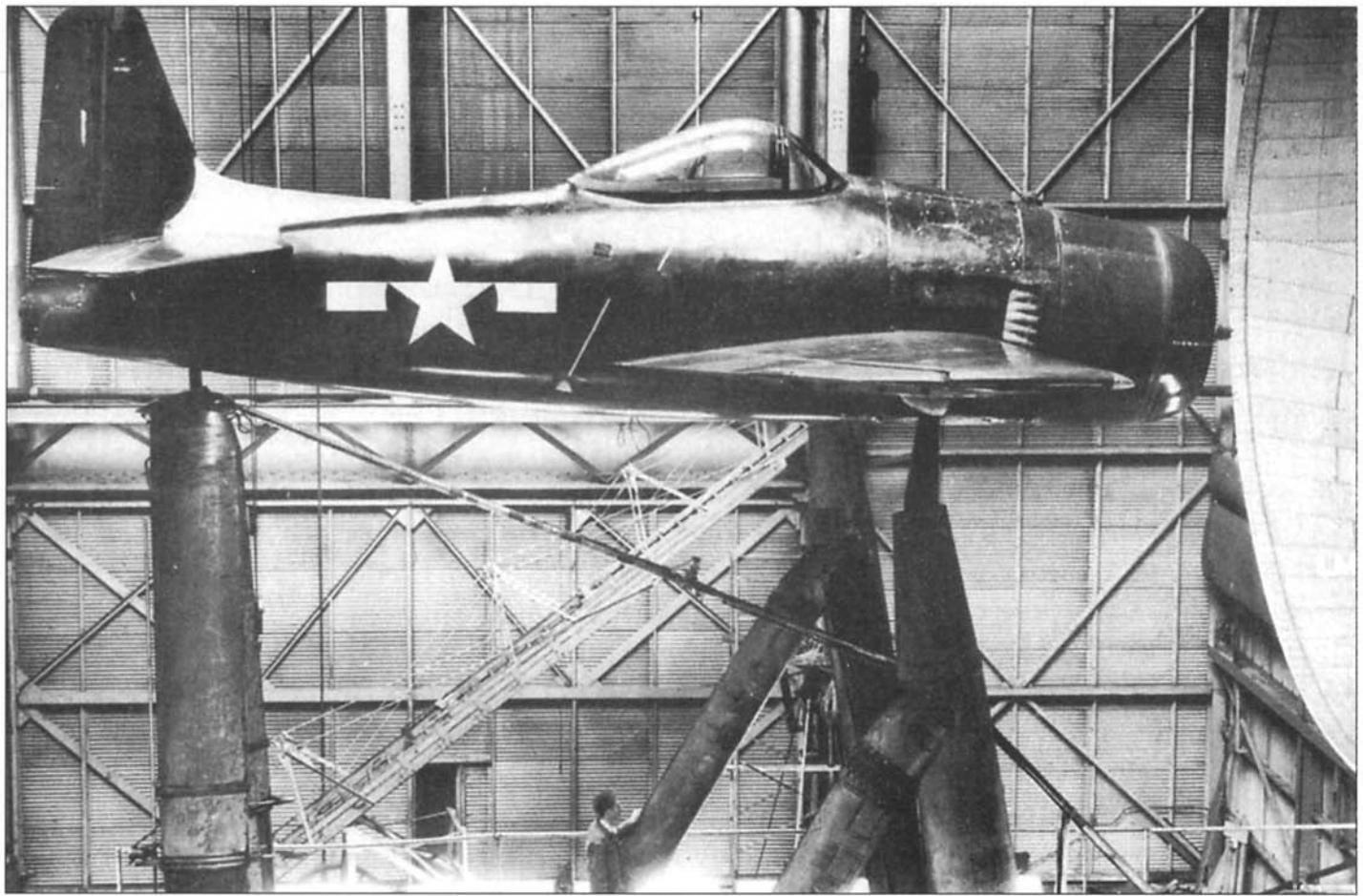
Новый F8F-1 получил несколько изменений по сравнению с прототипами. Так, размах стабилизатора был увеличен на 12

дюймов, появился небольшой форкиль, а под капотом теперь стоял мотор R-2800-34W, имевший на 300 л.с. большую мощность, чем моторы 22-й и 30-й серий, установленные на прототипах. По требованию заказчика объем топливных баков был увеличен на 104 литра и составил 824 л. Все топливные емкости были протектированы.

Уже в ходе постройки опытных образцов было введено требование возможности подвески под крыло двух бомб калибра 454 кг или дополнительных топливных баков. Это задание было выполнено на втором предсерийном F8F-1, получившим два под-



Один из первых серийных F8F-1 из группы Carrier Aircraft Service Unit 1 (CASU-1) на авиабазе «Ford Island», Гавайи, май 1945 года. Самолет использовался исключительно как учебный.



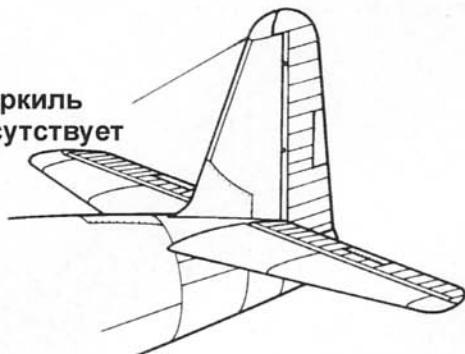
Этот F8F-1 использовался для продувки в аэродинамической трубе в НАСА. Винт снят.



F8F-1 (BuNo 90438) был оставлен на фирме и использовался для испытаний в феврале 1945 года. Преимущественно на самолете проводили эксперименты с вооружением - на фото на самолет подвешен подвесной топливный бак и две бомбы по 272-кг.

XF8F-1

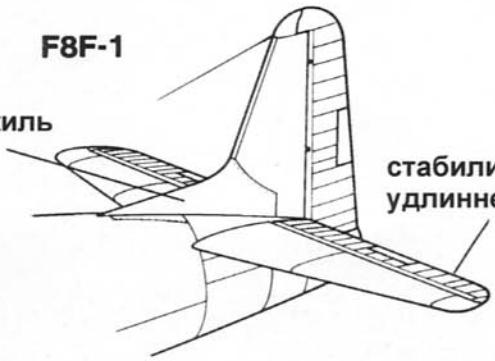
форкиль
отсутствует



F8F-1

форкиль

стабилизатор
удлинен



Один из первых F8F-1 (BuNo 90438), использовавшийся для испытаний катапульты 23 февраля 1945 года.



F8F-1 (BuNo 90438) с самым мощным ракетным оружием Второй Мировой войны - двумя 11.75-дюймовыми ракетами «Tiny Tim».



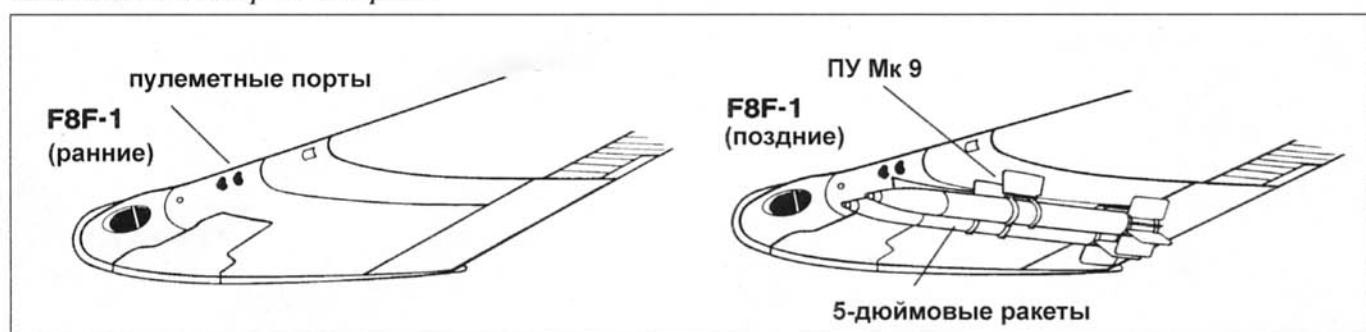
F8F-1 (BuNo 90438) в максимальной конфигурации с двумя подвесными баками по 4100 галлонов и одним 5150-галлонным баком под фюзеляжем. В такой конфигурации дальность полета самолета составляла 3540 км.



Одни из лучших двигателей Второй Мировой Pratt & Whitney R-2800. Эти двигатели обладали необыкновенной живучестью.



F8F-1 на испытаниях складывающегося шасси на заводе «Грумман». Система складывания шасси на «Биркэт» была одной из самых сложных на американском флоте.



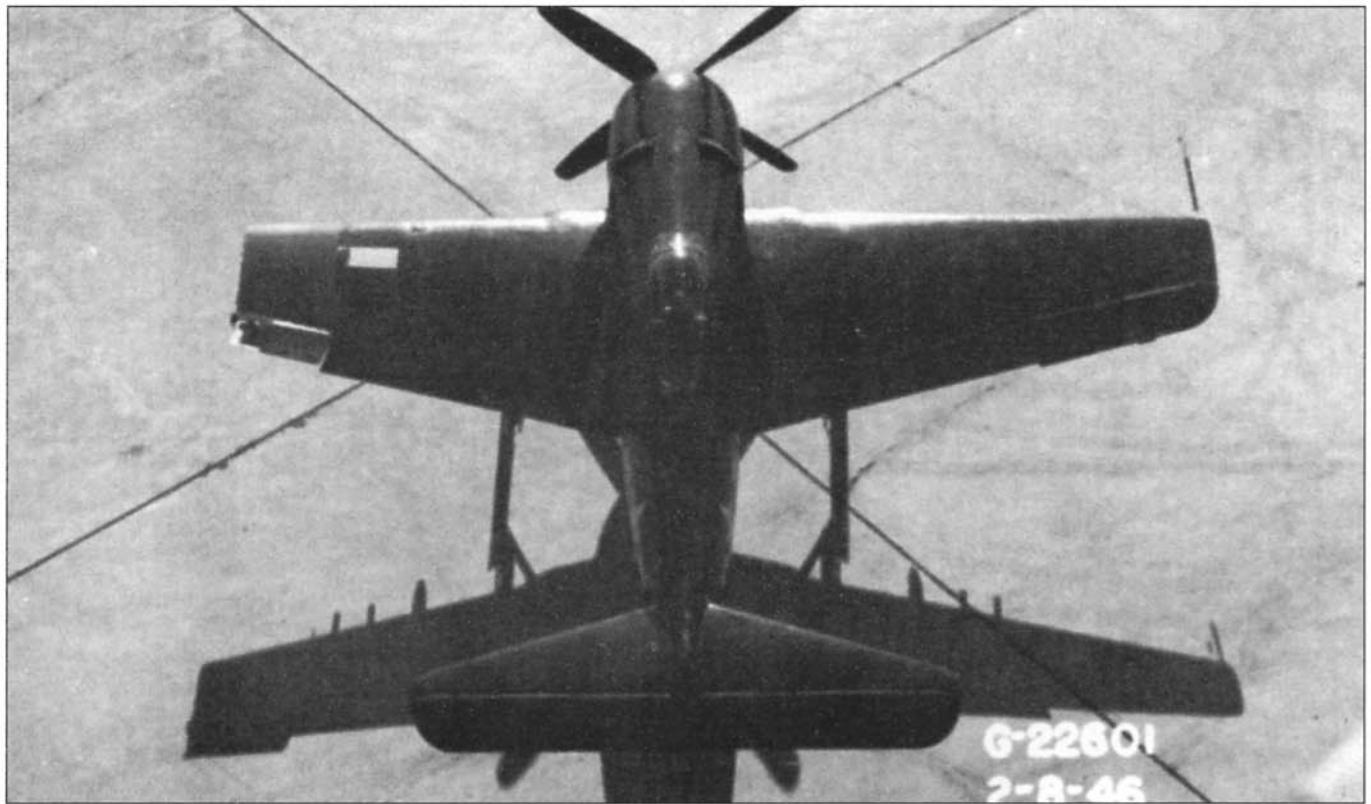
17 февраля 1945 года «Биркэты» отправились в свой авианосный поход. Второй произведенный F8F-1 (BuNo 90438) пилотировался Бобом Элдером. Летчик совершил в этом походе 15 посадок на палубу.



«Биркэт» заходит на посадку на авианосец *USS RANGER*, май 1945 года.



F8F-1 (BuNo90438) на борту авианосца *USS CHARGER*. Несмотря на крайне тяжелые условия погоды, «Биркэты» испытательный полет прошли без проблем.



Эисигн Бэн Сандерсон потерял законцовку во время пикирования с перегрузкой 11 «г». Тем не менее летчик смог посадить F8F-1 на NAS «Чарстон».

крыльевых держателя Mk.51, и еще один, такой же, под фюзеляжем. Кроме бомб и баков на подкрыльевых держателях испытывали контейнеры Mk.1 с двумя 12.7 мм пулеметами в каждом, а также 298 мм ракеты «Тайни Тим» (Tiny Tim). Несмотря на успех, два последних варианта подвески не прижились. Более удачной оказалась установка 5-дюймовых (127 мм) ракет AR или HVAR на четырех пусковых устройствах Mk.9 (с четвертого самолета), применявшаяся впоследствии на большинстве серийных «Биркэтов».

«Обкатку» самолета на корабле провел капитан Роберт М.Эдлер (Robert M.Edler), посадивший свой F8F-1 на палубу авианосца CVE-30 «Чарджер» («Charger») 17 февраля 1945 года. Этот последний этап испытаний самолета также прошел успешно.

Конечно, как и у всякой новой машины, у Биркэта были свои «нюансы». Так, шасси убиралось слишком быстро и с ударом. При превышении эксплуатационных ограничений по скорости наблюдался бафинг, и чтобы погасить тряску, пилоту рекомендовалось использовать тормозные щитки на нижней поверхности крыла. Были также свои особенности реакции на «дачу» рулей.

В итоге были подтверждены хорошие посадочные характеристики самолета и он был рекомендован для базирования на авианосцах всех классов, включая малые эскортивные (CVE).

Последняя партия из 10 F8F-1 (BuNo от 90450 до 90459) была отправлена на авиабазы NAS «North Island» и NAS «Santa Rosa», где проходили переподготовку летчики двух эскадрилий - VF-18 и VF-19.

На службе

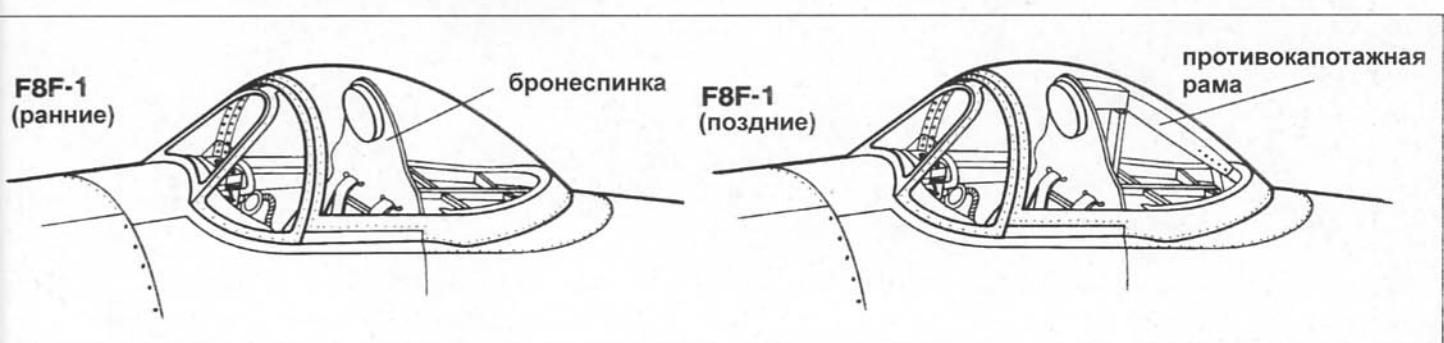
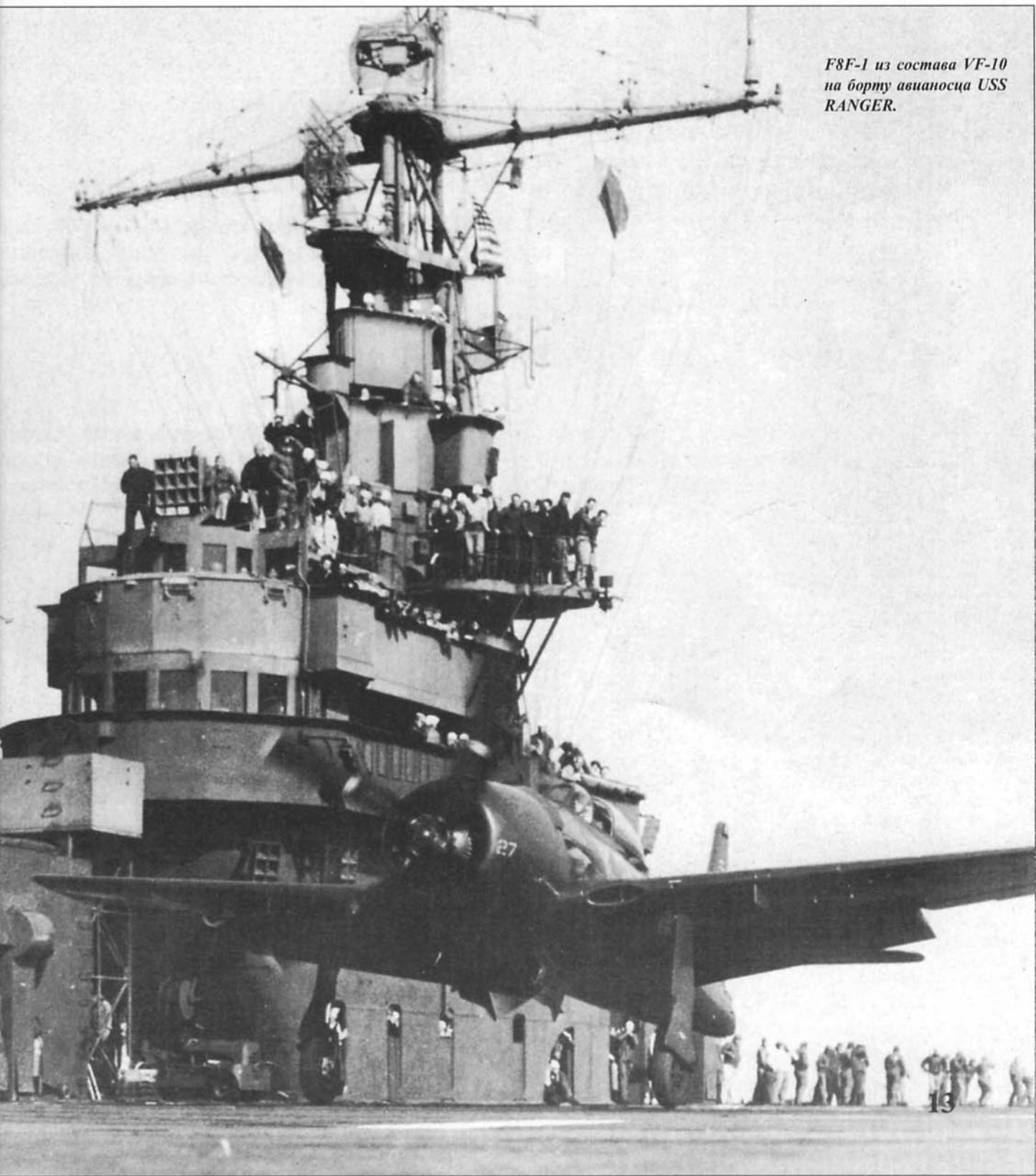
Первым подразделением, получившим «Биркэты» стала VF-19. Эскадрилья проявила себя успешно в ходе своей «командировки» на войну на борту «Лексингтона». Летчики летали на F6F «Хеллкэт». В ее составе было несколько опытных летчиков - так лейтенант Билл Масонер (Bill Masoner) сбил 12 японских самолетов. 16 августа 1945 года подразделение на борту легкого авианосца CVE-27 «Ленгли» («Langley») отплыло из США к берегам Японии. Но повоевать «Биркэтам» не довелось. Август стал последним месяцем войны.

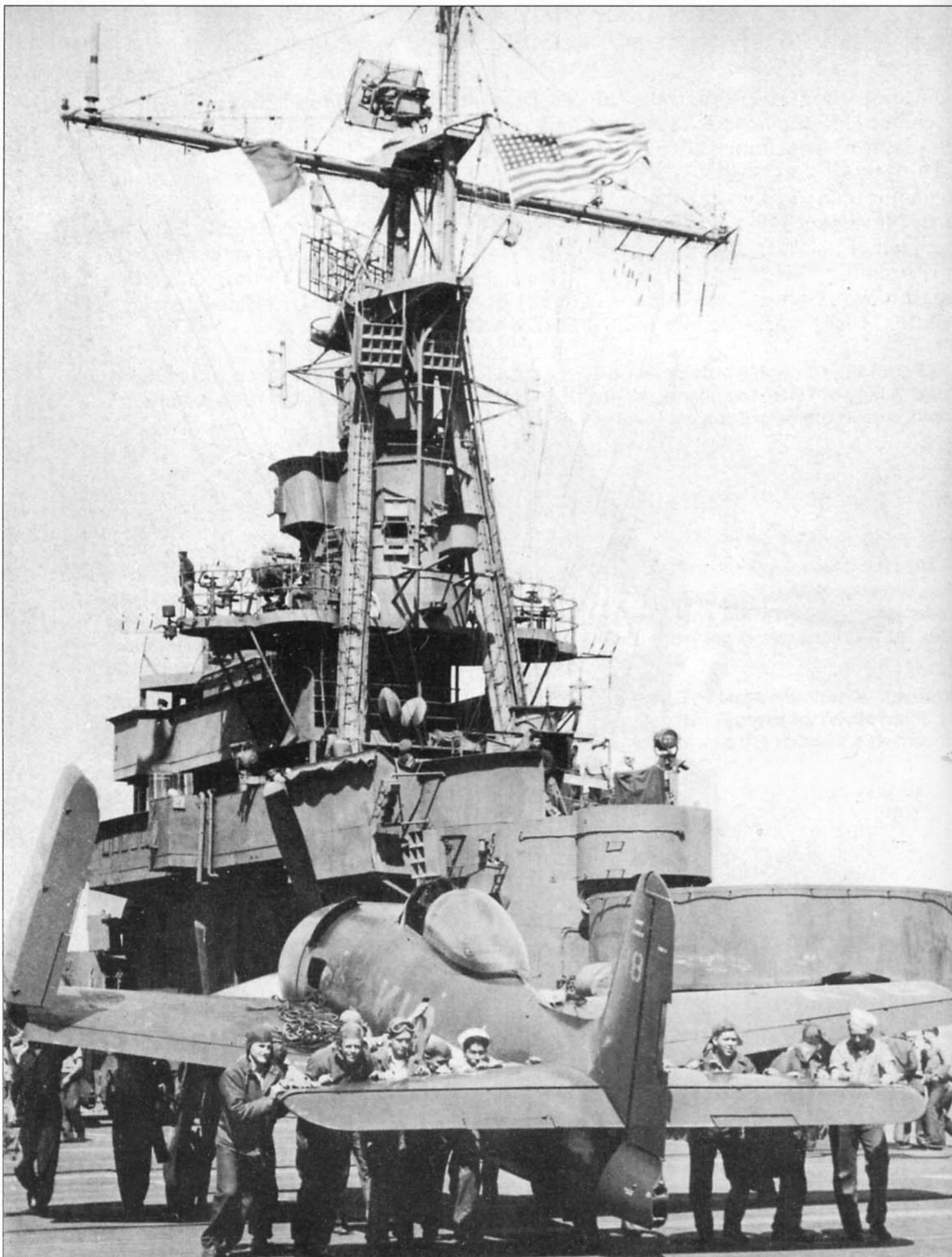
VF-18 была отправлена на авиабазу NAS «North Island» после того как 25 ноября 1944 года их авианосец «Интерпид» (CV-11) был поражен двумя камикадзе и был выведен из



F8F-1 одной из последних серий в полете, 1946 год. Большой тактический номер нанесен белым на носу на время перегонки. Характерные для поздних серий направляющие для НАР Mk.9 под крылом и заголовник кресла пилота.

*F8F-1 из состава VF-10
на борту авианосца USS
RANGER.*

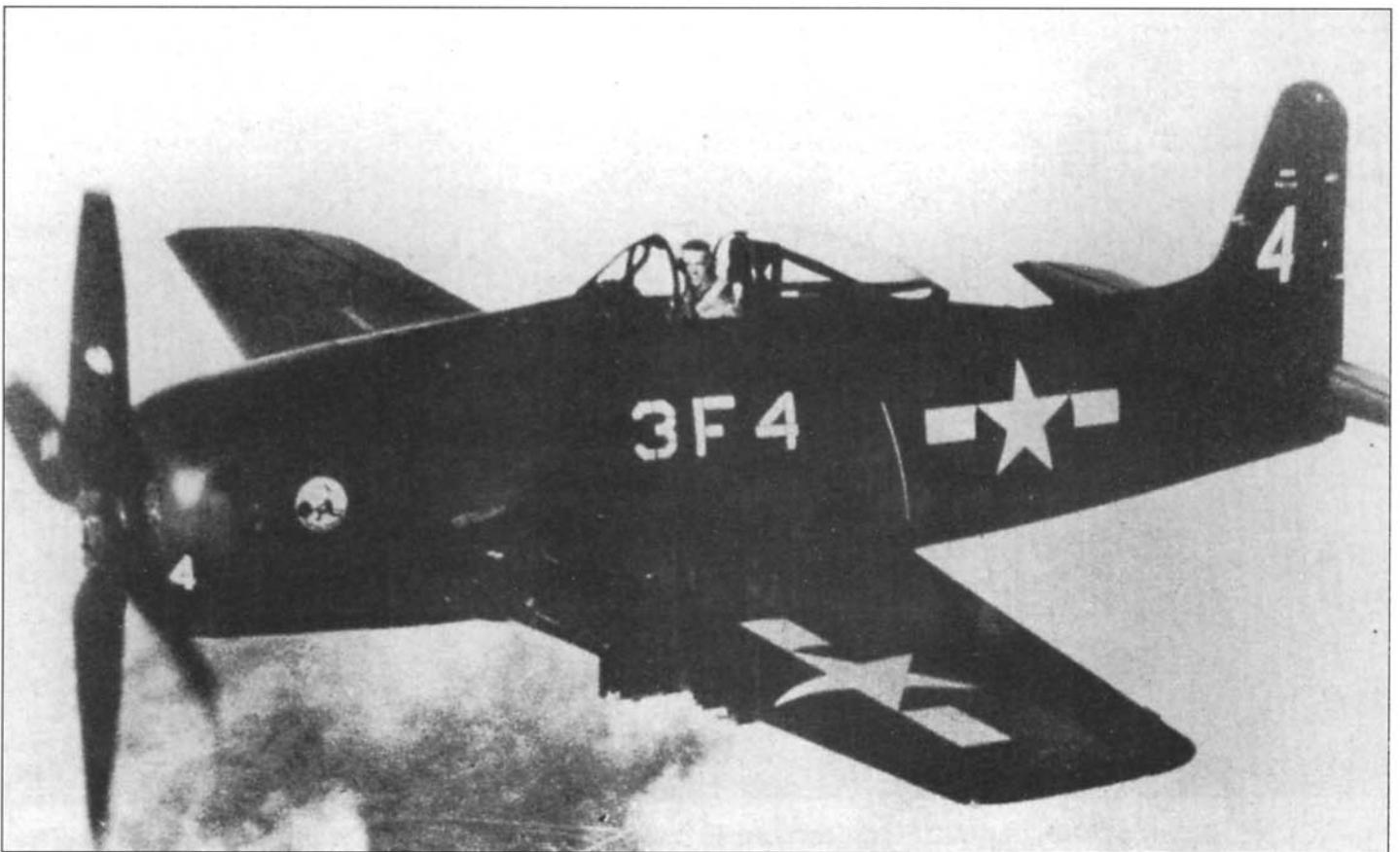




Техники толкают F8F-1 из VF-1 8, авианосец USS RANGER, сентябрь 1945 года. Интересно что на фюзеляже самолета желтым написана буква «Р», что свидетельствует о принадлежности к авианосцу USS LANGLEY, на USS RANGER должно быть «РР».



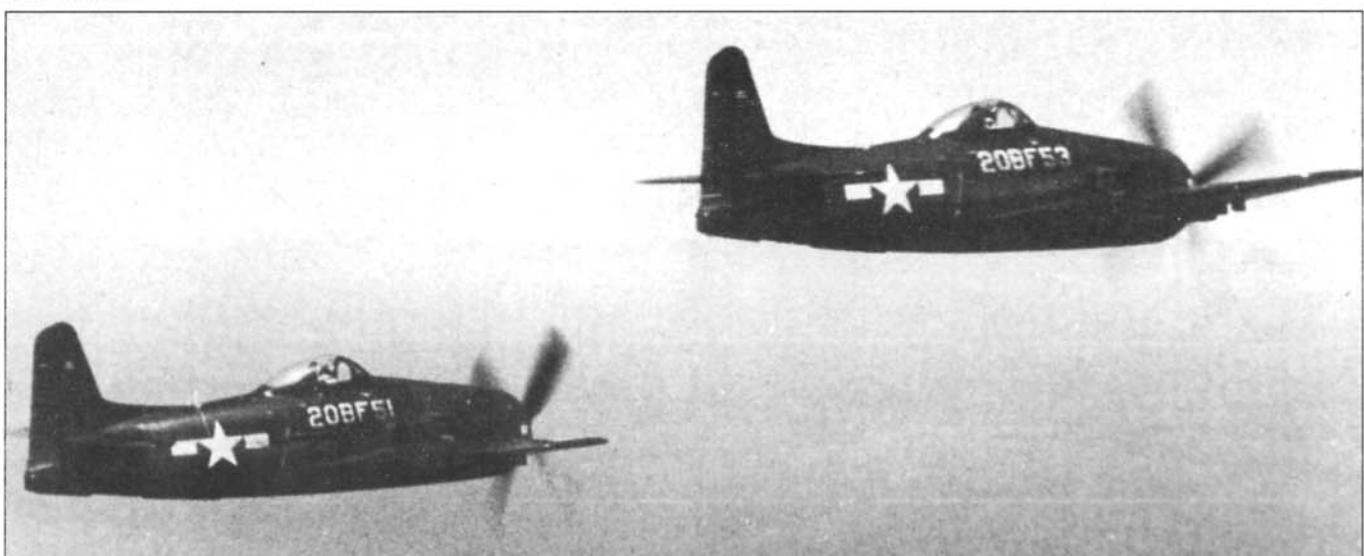
F8F-1 из состава VF-882, пилот - лейтенант Роббер МаКлуре, авиабаза «Otalhe», 1948 год. Летчик летал во время Второй Мировой на «Хеллкэт». VF-882 была резервной эскадрильей, на базе которой поддерживали свои летные навыки гражданские летчики авиакомпании TWA.



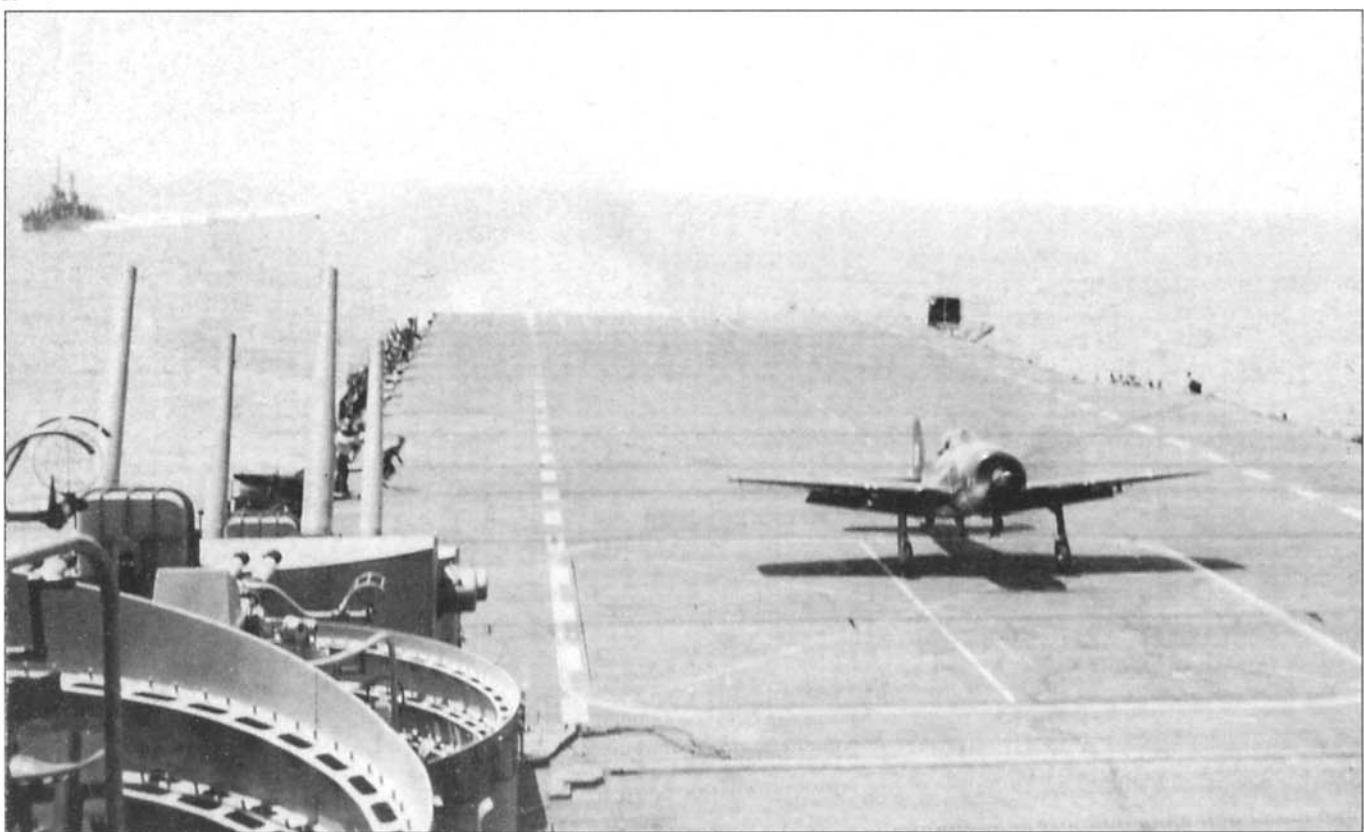
F8F-1 из состава VF-3, 1946 год. Эскадрилья была перевооружена с F6F-5 на авиабазе «Океанна» в 1946 году. На всех самолетах была нанесена знаменитая эмблема эскадрильи - «Felix the Cat».



«Биркеты» из Авиагруппы 17 на авиабазе канадских BBC «Рокклифф», Онтарио, 1946 год. На заднем плане видна амфибия «Рипаблик» «Си би».



Пара F8F-1 из состава VBF- 20 в полете, 1946 год. Это были самолеты первых серий, без подкрыльевых пилонон и с другой конструкцией заголовника. Все надписи на самолетах - белые.



Посадка F8F-1 из состава VF-3A на палубу авианосца USS RANDOLPH. Хорошо видны палубные техники, направляющиеся к самолету.



В кабине F8F-1 Гордон Файрбауг, командир VF-5A. Хорошо видна отполированная поверхность самолета, на которой отражается фюзеляжный белый номер.



F8F-1 из состава VF-1A, аэродром Монтерей (Калифорния), 22 июня 1947 года. Красные полосы в ОЗ впервые введены 15 мая 1947 года.



«Биркэт», врезавшийся в барьер на авианосце USS LEYTE (CV-32), июль 1947 года. Заголовник фактически спас летчику жизнь и он на своих ногах ушел с места аварии.



Приготавлившаяся к взлету F8F-1 из состава VF-192, авианосец USS BOXER (CV-21), 1948 год. Используя встречный ветер «Биркэты» очень часто взлетали с более коротких дистанций, чем при использовании катапультных полос авианосца.



F8F-1 из состава VF-15A садится на палубу авианосца USS ANTIETAM (CV-36). Отлично видна подвеска двух практических бомб Mk.47.



F8F-1 из VF-1L, авиа база «Atlantic City», 1947 год. Буква «L» в названии эскадрильи обозначает принадлежность к авианосцам легкого класса типа «INDEPENDENCE», в данном случае USS SAIPAN (CVL-48).



Гордон Файрбауз, командир VF-5A на палубе авианосца USS SHANGRI-LA (CV-38), 1947 год.



Катапультический взлет «Биркста» VF-3A с палубы авианосца USS RANDOLPH. Еще два истребителя готовятся взлететь.



F8F-1, переданный на испытания НАР в Naval Ordnance Test Station. Крылья покрашены желтым.



«Биркэты» VF-3A готовятся к массовому взлету с палубы USS RANDOLPH (CV-15). Движение пропеллера хорошо видно из-за четырех нанесенных полосок.

«Биркэт» из VF-726 на авиабазе «Glenview». На самолете нанесена большая буква «V», что обозначает принадлежность к конкретной авиабазе и фюзеляжная оранжевая полоса (резервная эскадрилья). Под кабиной нанесено собственное имя самолета (а не имя летчика).



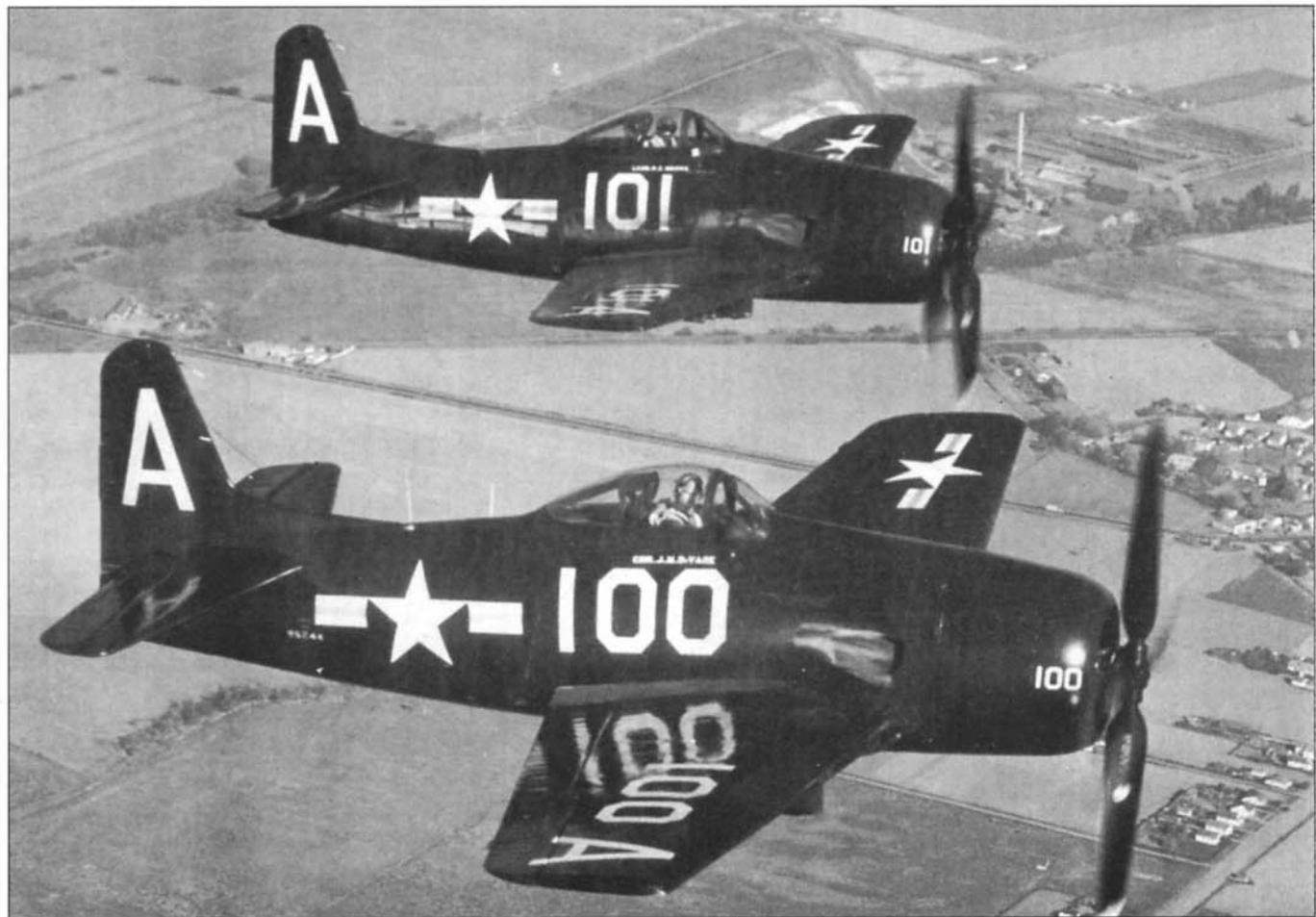
В кабине «Биркэта» командир VF-20A Колдуэлл. Обратите внимание на нестандартные собственные обозначения - на капоте двигателя он нанес изображения нашивок за те кампании, в которых участвовал.



F8F-1 из VF-12 на дождливом аэродроме в Wilmington, 1948 год. Все обозначения - белые.



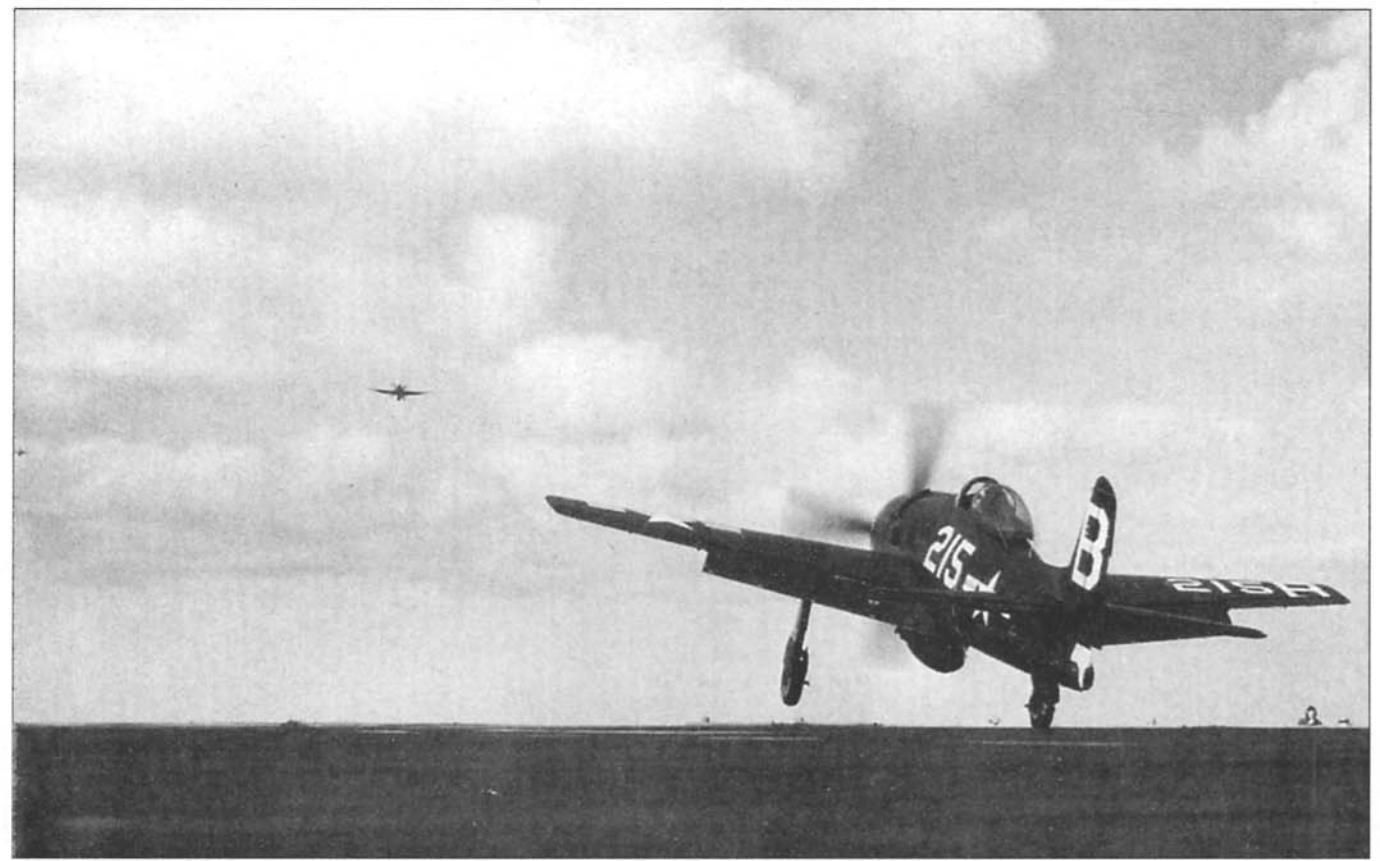
«Биркэт» командира 19-й авиагруппы Кука (CDR H.E. Cook, Jr.), авианосец USS BOXER (CV-21). Самолет несет нестандартные обозначения - красно-белую фюзеляжную полосу.



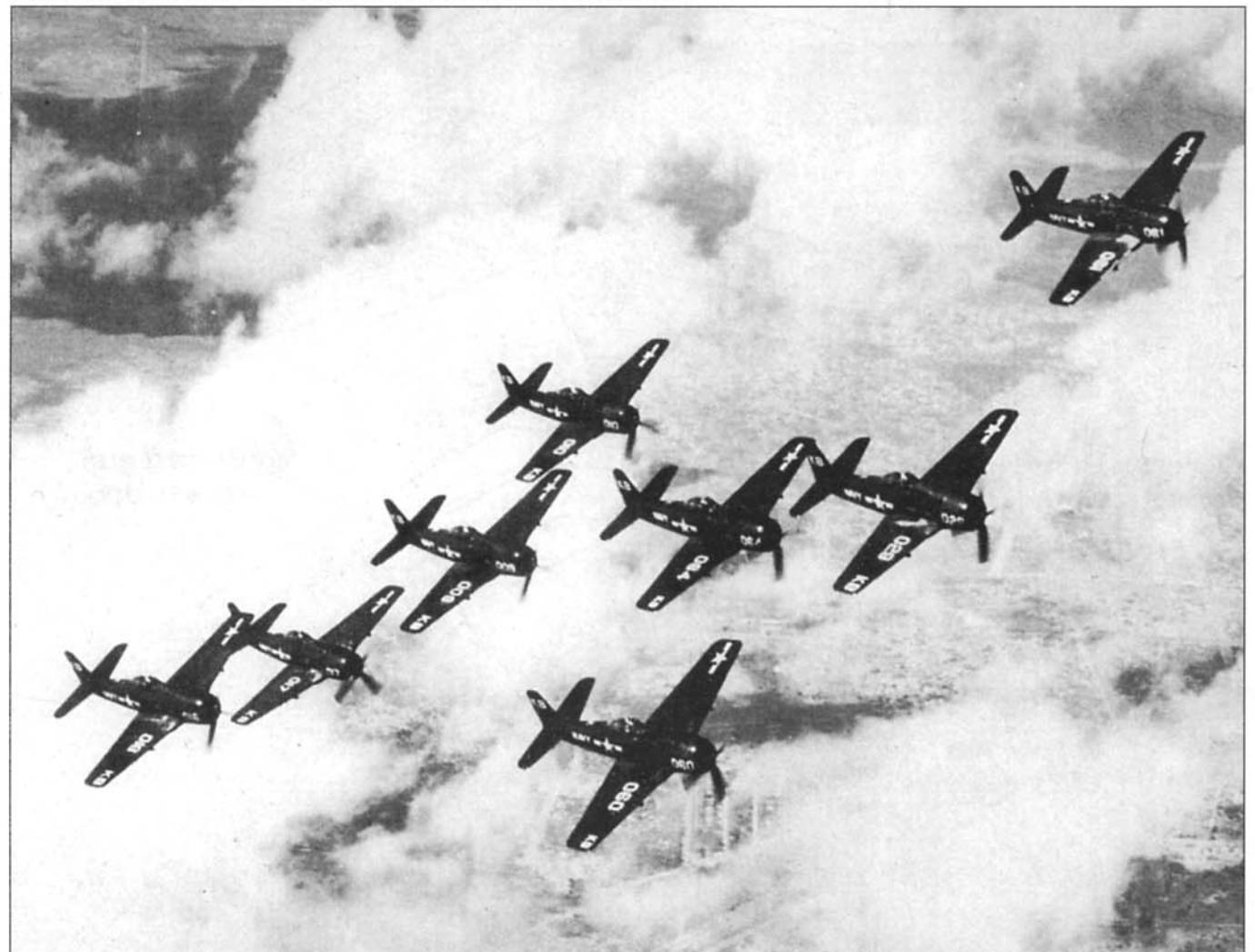
В полете «Биркэты» командира 15-й авиа группы Ди Вайна (CDR J.M. DeVane) и командира VF-151 Брауна (LCDR R.E. Brown), район Сан-Франциско, 1948 год.



Смена поколений: совместный полет «Биркэта» и «Хеллкэта» в июне 1950 года в процессе перевооружения тренировочной эскадрильи ATU-2 на авиабазе NAS Corpus Christi. На «Биркэте» подвешены практические бомбы Mk.47.



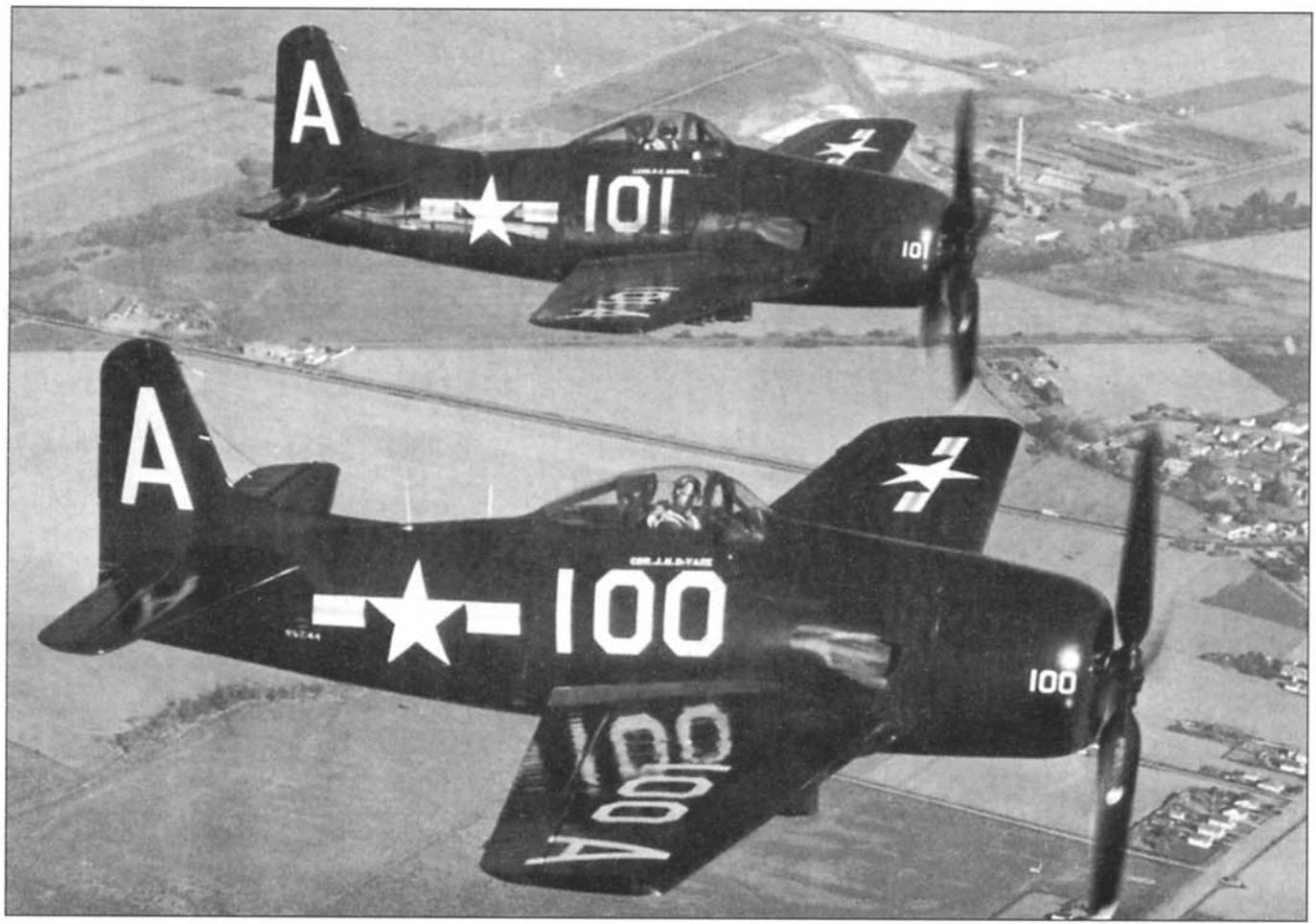
«Биркет» из VF-192 взлетает с палубы USS BOXER (CV-21), 1948 год.



Группа «Биркэтов» из тренировочной эскадрильи ATU-1 над Джексонвиллем (Флорида), 1953 год. В это время «Биркэты» использовались в качестве переходных машин на реактивные истребители.

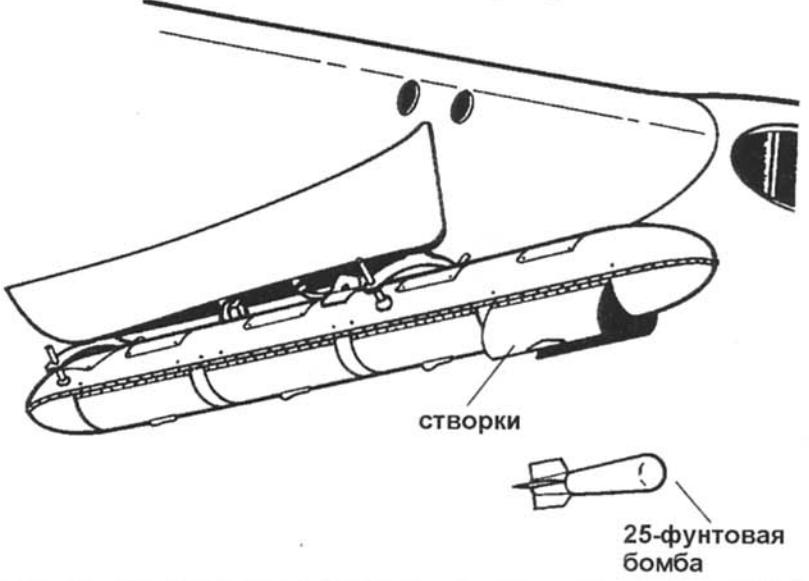
Восьмерка F8F-1 над бухтой Сан-Франциско, 1948 год. Самолеты из эскадрильи VF-152, которая базировалась на NAS «Alameda».





Звено F8F-1 из состава VF-726 демонстрирует разный камуфляж. Передний «Биркэт» не несет оранжевые полосы резервной эскадрильи, а остальные два - несут. Эскадрилья была резервной и базировалась на NAS «Glenview».

Подвесной контейнер с практическими бомбами



строем на два месяца. Летчики эскадрильи получили для переучивания несколько машин из первой партии F8F-1.

Ввиду окончания войны эскадрилью на фронт не отправили, перебросив 17 ноября 1945 года на авиабазу NAS «Norfolk».

Формирование новых эскадрилий на «Биркэты» было приостановлено послевоенным сокращением вооруженных сил. Так, к ноябрю 1946 года было перевооружено всего девять эскадрилий. В том же месяце произошла реорганизация флотских эскад-

рий, в ходе которых VF-18 стала VF-18A. Префикс «A» обозначал «Ударную», а в то время как «L» - «Легкую», базировавшуюся на авианосцах класса «Индепенденс».

Пилоты были довольны своими машинами, а многие из них теплые воспоминания о самолете сохранили навсегда. Слово капитану Гордону Файрбауху, в 1946-47 годах командиру эскадрильи VF-5A, вооруженной «Биркэтами»: «Я думаю - это лучший самолет, на котором мне когда-либо приходилось летать. Я командовал

дюжины «зеленых» пилотов, чей общий налет не превышал 400 часов, а четырехмесячный океанский поход прошел без трудностей, что свидетельствует о летных качествах F8F».

F8F-1B

В 1944 году на Совместной истребительной конференции (Joint Fighter Conference) были проведены учебные бои между различными типами истребителей - P-47D и P-47M «Тандерболт», P-51D «Мустанг», F4U-4 «Корсар» и F8F-1 «Биркэт». В боях участвовали пять армейских, пять флотских и 12 летчиков-испытателей. В ходе Конференции выявили существенный недостаток самолета - слабое стрелковое вооружение в виде четырех .50 «Браунингов» и малая площадь кабины.

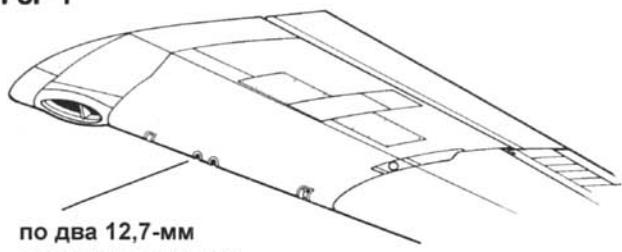
Собственно говоря, этот факт не был открытием. На него было указано еще в ходе испытаний прототипов, но за его устранение взялись лишь после войны.

В итоге командование флота заказало модернизацию двух F8F-1 с установкой двух пушек 20-мм пушек M3 вместо четырех пулеметов. Такое орудие весило почти вдвое тяжелее пулемета M2. На фирме было практически заново разработано крыло, в котором установили два патронных ящика. Именно по этим люкам доступа можно отличить пушечные «Биркэты». Новая модификация получила обозначение F8F-1B.



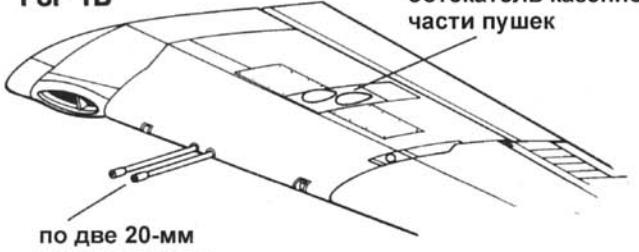
F8F-1B во время перегоночного перелета, 1947 год. Отличие этой модификации в наличии четырех 20-мм пушек. Стволы пушек на этом истребителе обмотаны бумагой.

F8F-1



по два 12,7-мм
пулемета в крыле

F8F-1B



по две 20-мм
пушки в крыле

обтекатель казенной
части пушек



F8F-1B из состава VF-32, пилот - энсин Браун. Его имя нанесено под кабиной. Однако в отличие от сухопутных коллег у летчиков морской авиации не было практики закрепления конкретного самолета за конкретным летчиком.



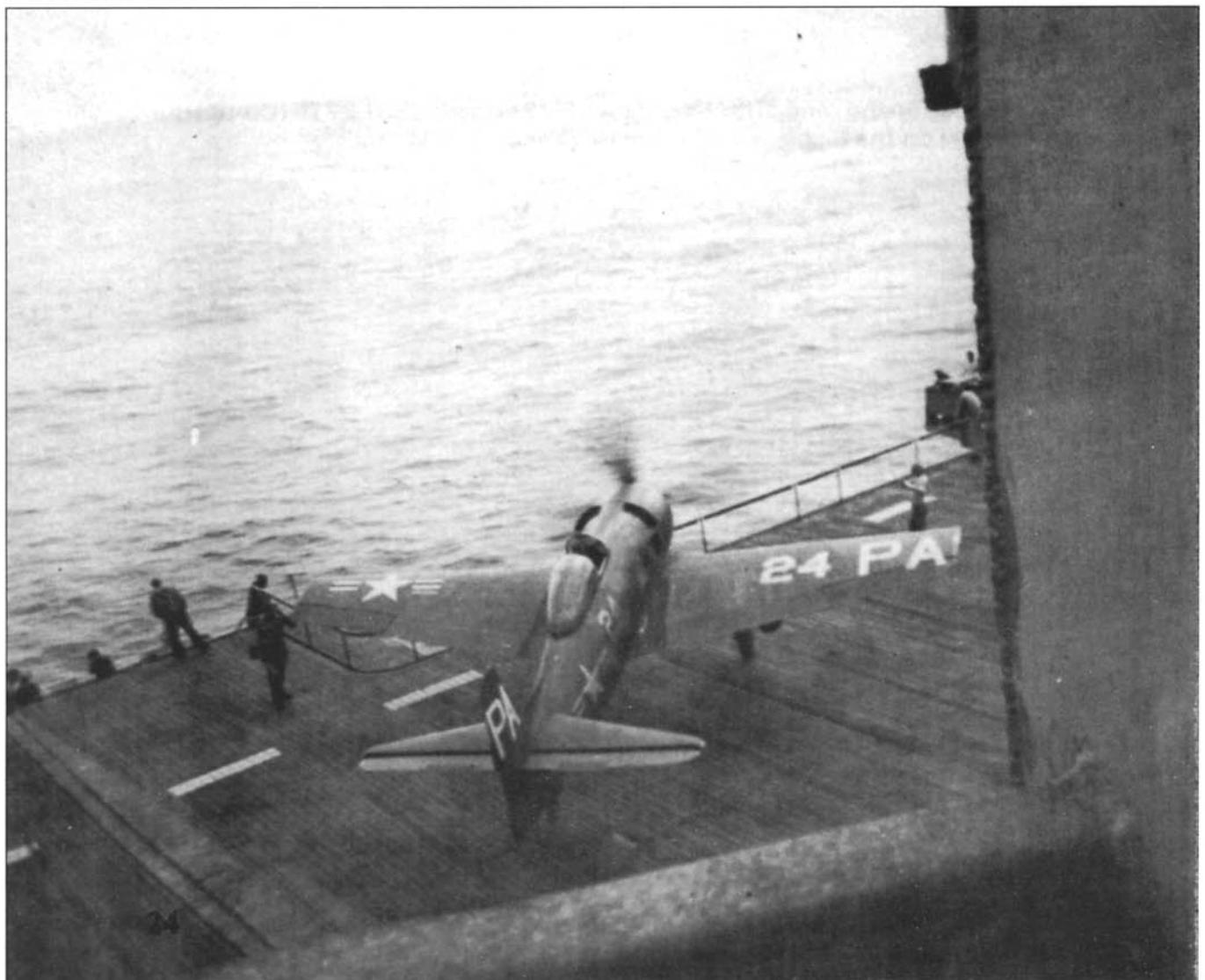
Энсигн Ричард Хилл на крыле своего F8F-1B, авианосец USS LEYTE, 1950 год. Все надписи - белые.

Посадка F8F-1B на борт авианосца USS TARAWA, 4 сентября 1947 года. Хорошо видно внешнее отличие истребителей этой модификации - крыльевые люки для пушек и боекомплекта.





Установка «Биркета» на катапульту. Очень редко истребители этого типа взлетали с помощью катапульты, так как их разбег и так был минимальным.



F8F-1N из состава VCN-1 на палубе авианосца USS VALLEY FORGE, 1947 год. Эта эскадрилья была присоединена к Тихоокеанскому флоту. За цифровой «2» на крыле немного виден обтекатель радара.

Прототипом для новой серии послужил серийный F8F-1 с регистрационным номером 90440. В марте 1946 года появились первые серийные машины.

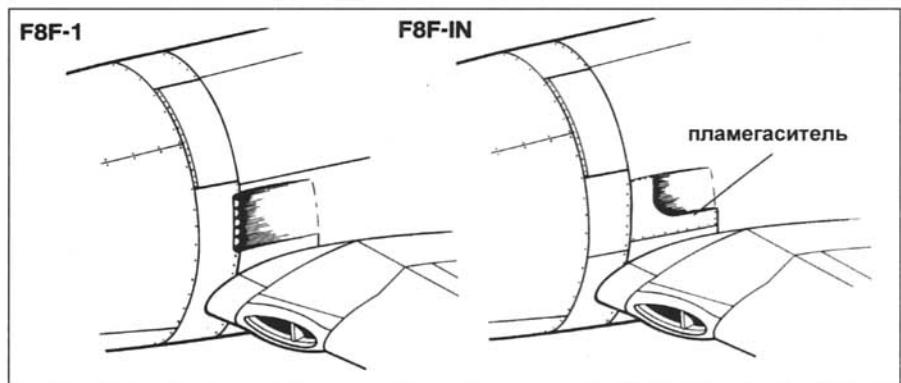
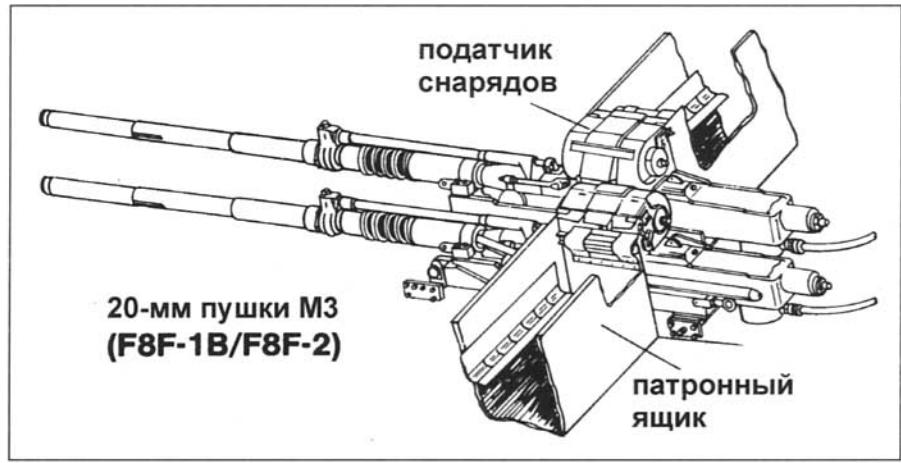
На новых машинах в результате модификации были снижены горизонтальная маневренность самолета, в частности ухудшились угловые скорости крена.

Весьма существенно, что в конструкции МЗ удалось не только добиться высокой дульной мощности и хорошей дальности стрельбы, но и повысить надежность оружия - частые отказы пулеметов беспокоили пилотов F8F-1. Испытания показали, что на один отказ пушка делает более чем 10000 выстрелов.

С марта 1946 года по январь 1948 года фирма «Грумман» построила 226 F8F-1B. Каждый четвертый «Биркэт» был F8F-1B.

F8F-1N

Параллельно с модификацией вооружения была предпринята попытка превращения его в ночной истребитель. В 1946 году «Грумман» произвела 12 таких «Биркетов», которые получили обозначение F8F-1N. Эти самолеты прежде всего отличались установленным оборудованием: автопилотом GR-1, радиовысотомером, ночным оптическим прицелом Mk.20 и системой опознавания «свой-чужой». Но главной особенностью машины стал радар AN/APS-19 в каплевидном обтекателе, прозванном «рэйбомб» («грабомб»), который подвешивался под правый бомбодержатель. От стандартного F8F-1 ночной «Биркэт» отличался также пламегасителями над выхлопными патрубками мотора. Вооружение осталось тоже - четыре пулемета.



15 ноября 1946 года на авиабазе NAS «Barbers Point» (Гавайи) были организованы два смешанных ночных истребительных эскадрильи. Вскоре они позвонно стали базироваться на различных авианосцах. Причем VCN-1 была прикомандирована к Тихоокеанскому флоту, а VCN-2 - к Атлантическому.

В ходе эксплуатации выяснилось, что установка радара значительно сказалась

на основных характеристиках истребителя в сторону ухудшения. Кроме того, «рэйбомб» генерировал воздушный вихрь, который попадал на отверстия для экстракции гильз и затруднял их выброс, а выброшенные гильзы были по обшивке крыла. Это потребовало изменения механизма выброса. К этому добавлялась и «стандартная» проблема - недостаточная мощность четырех пулеметов.



F8F-1N из состава VCN-1 на очередных испытаниях на вес и балансировку на NAS «Barbers Point», май 1947 года. Для испытаний радар был демонтирован.



Ночной истребитель F8F-1N из VCN-1 на аэродроме «Barbers Point», Гавайи, начало 1949 года. Эскадрилья VCN-2 предназначалась для прикрытия Атлантического флота.

В этой связи «Биркэтты» как ночные истребители очень быстро были выведены из боевого состава. На смену им пришли F7F-3N «Тайгеркет», где и радар SCR-720 был получше, да наличие второго члена экипажа значительно увеличивало эффективность перехвата.

В 1947 году наконец появились в достаточном количестве двигатели Pratt & Whitney R-2800-30W, которые изначально планировались для установки на «Биркэтты». На фирме начались работы по переоборудованию одного F8F-1 и одного F8F-1B в два прототипа XF8F-2. Главным отличием F8F-1 и XF8F-2

стала установка двигателя R-2800-30W (при тех же размерах, что и -34W). На R2800-30W была реализована автоматическая система управления АЕС, не только упрощавшая процесс регулировки мощности, но и обеспечивающая нужную степень обогащения смеси в зависимости от режима полета.

Кроме того, видимым отличием было увеличение площади киля (аэродинамики рекомендовали увеличить высоту вертикального оперения на 16 дюймов (406 мм), однако в этом случае фюзеляж мог не выдержать возросшей боковой нагрузки. Попшли на компромисс - киль «подрос» только

на 12 дюймов (305 мм)), установка четырех пушек M3 и улучшение фонаря.

Строевым летчикам новая машина понравилась. Вот что, например, вспоминал майор Джордж Руделль (USAF), проходивший службу по программе обмена в 1948 году в VF-73: «Я был в составе единственной группы реактивных истребителей в BBC, когда девять из нас были отправлены в Пенсаколу в рамках программы обмена. Мы начали летать на F8F-2 в августе. Это был прекрасный самолет! Я полюбил его».

В сентябре 1948 года, всего лишь через два года после введения новой системы обо-

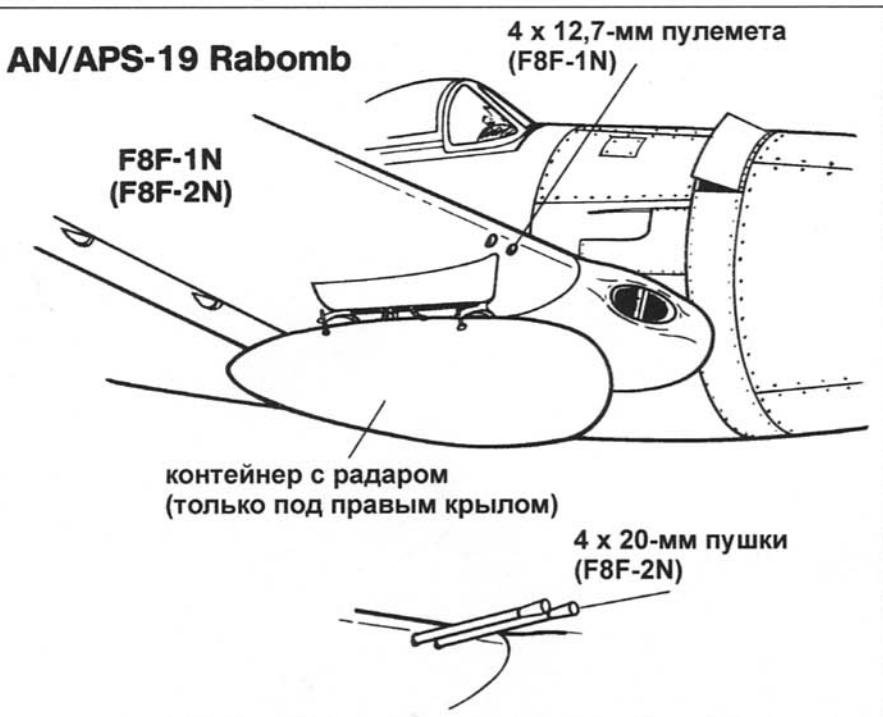


Два ночных истребителя фирмы «Грумман» - F8F-1N «Биркэт» и F7F-3N «Тайгеркэт». F7F-3N был лучшим ночных истребителем из-за большей дальности полета, лучшего радара и самое главное за счет второго члена экипажа. КМП очень интенсивно использовало эти самолеты в Корее, пока они не были заменены на F3D «Скайнайт».

значения эскадрилий произошла новая реформа. Теперь эскадрильи стали нумероваться внутри тех авиакрыльев, в состав которых входили. Так, VF-71 и VF-72 стали соответственно VF-191 и VF-192.

Корпус Морской Пехоты получил всего несколько «Биркэтов», преимущественно F8F-2. Эти машины использовались в тренировочных подразделениях на трех авиа базах Корпуса: «Quantico» в Вирджинии, «Cherry Point» в Северной Каролине и «El Togo» в Калифорнии.

Производство F8F-2 началось в октябре 1947 года и закончилось 31 мая 1949 года. Всего из цехов «Грумман» вышло 282 F8F-2. Всего в 1948 году количество эскадрилий, вооруженных «Биркэтами» различных модификаций составило 24. Однако это был пик, дальше началось резкое уменьшение, так как на смену уже шли реактивные истребители. Несколько F8F было переоборудовано в самолеты управления мишенями (с обозначением F8F-1D и F8F-2D). В 1950 году «Биркэты» заменили «Хеллкэты» в учебных эскадрильях (Advanced Training Units).

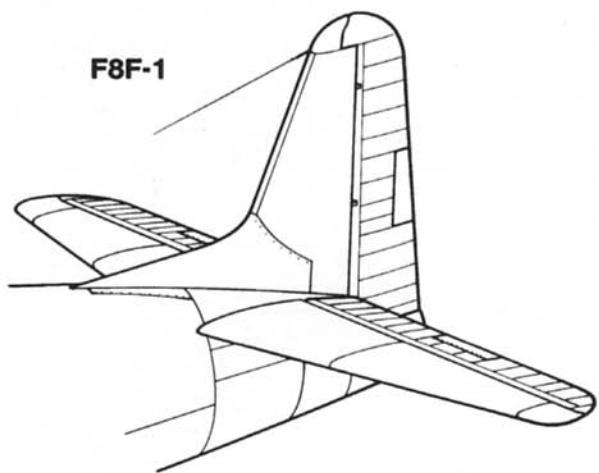


F8F-1 (BuNo 95049) использовался фирмой «Грумман» как прототип для XF8F-2. На нем был установлен двигатель R-2800-30W, однако киль еще не был увеличен. 13 сентября 1947 года.

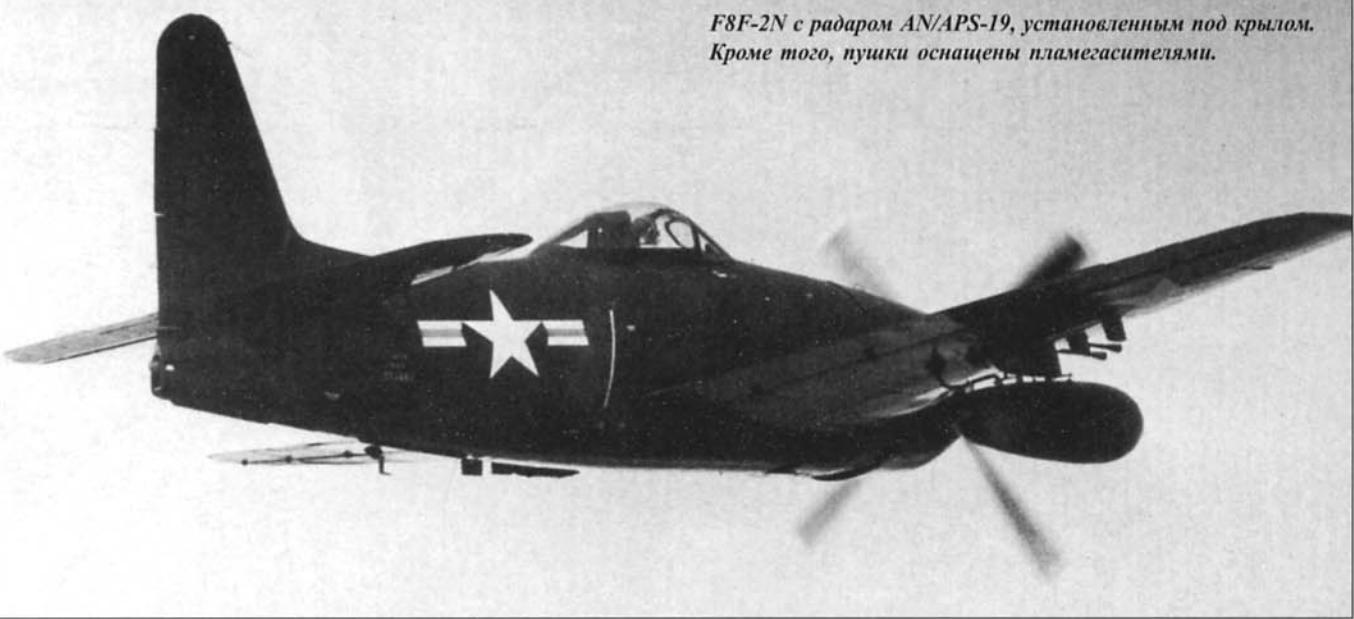


На этом F8F-2 уже был увеличен киль.

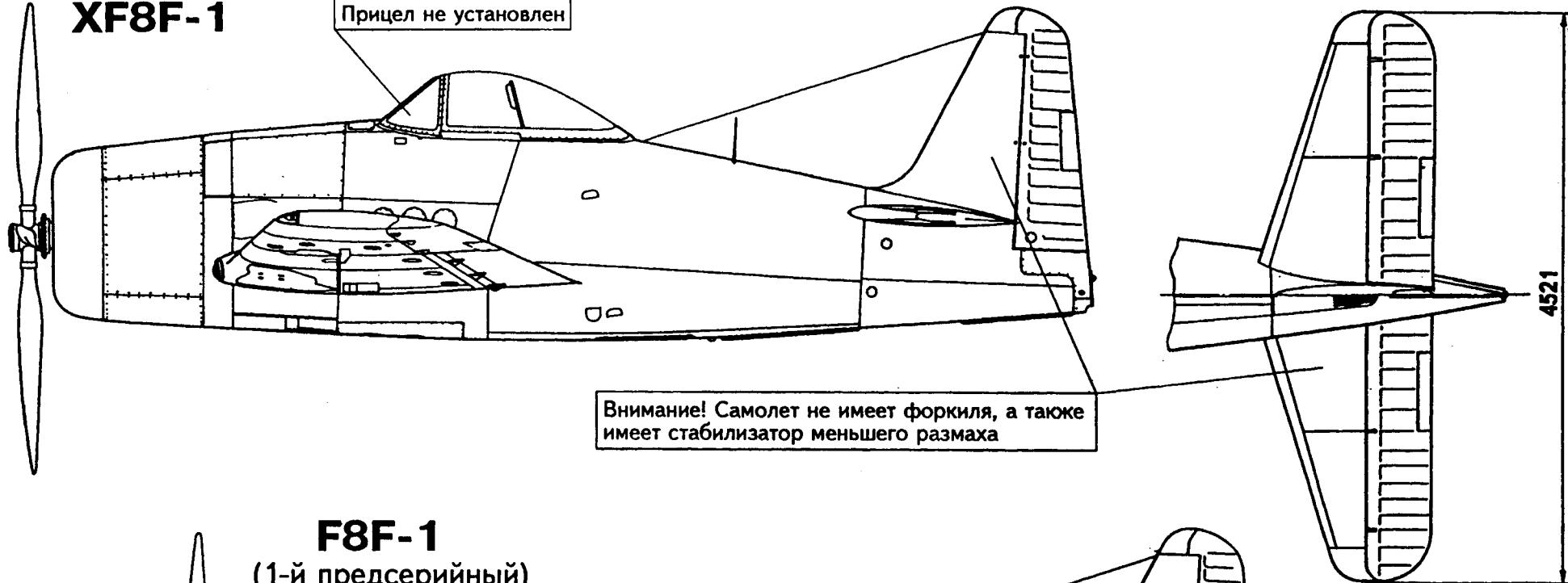




*F8F-2N с радаром AN/APS-19, установленным под крылом.
Кроме того, пушки оснащены пламегасителями.*



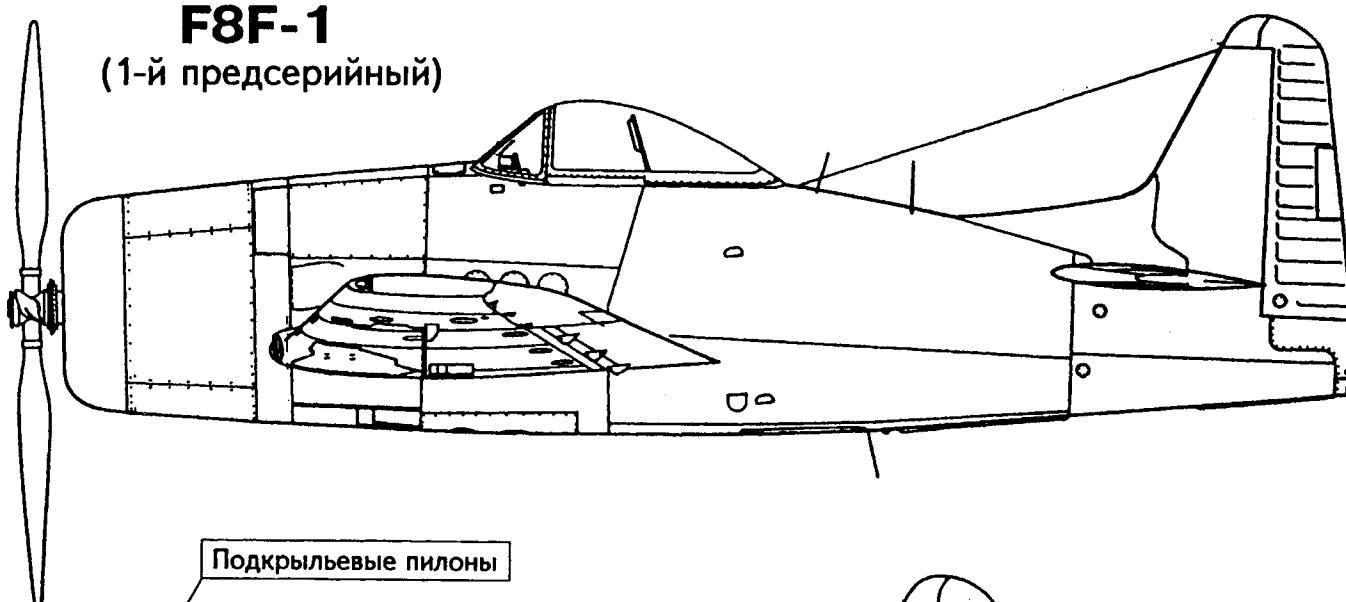
XF8F-1



34

F8F-1

(1-й предсерийный)

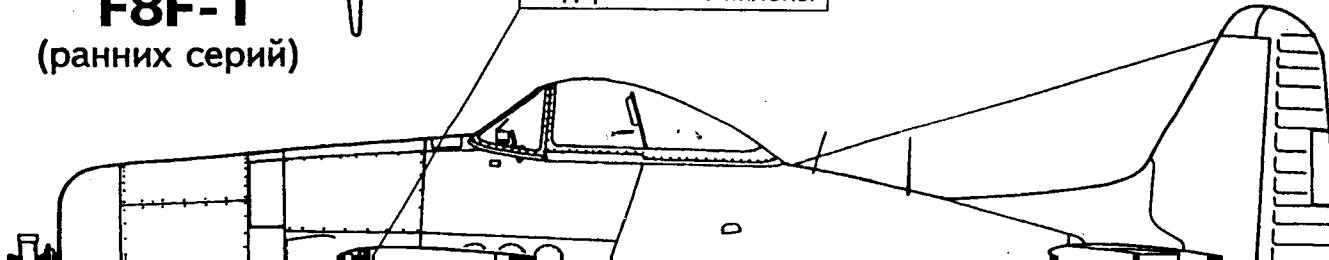


F8F-1

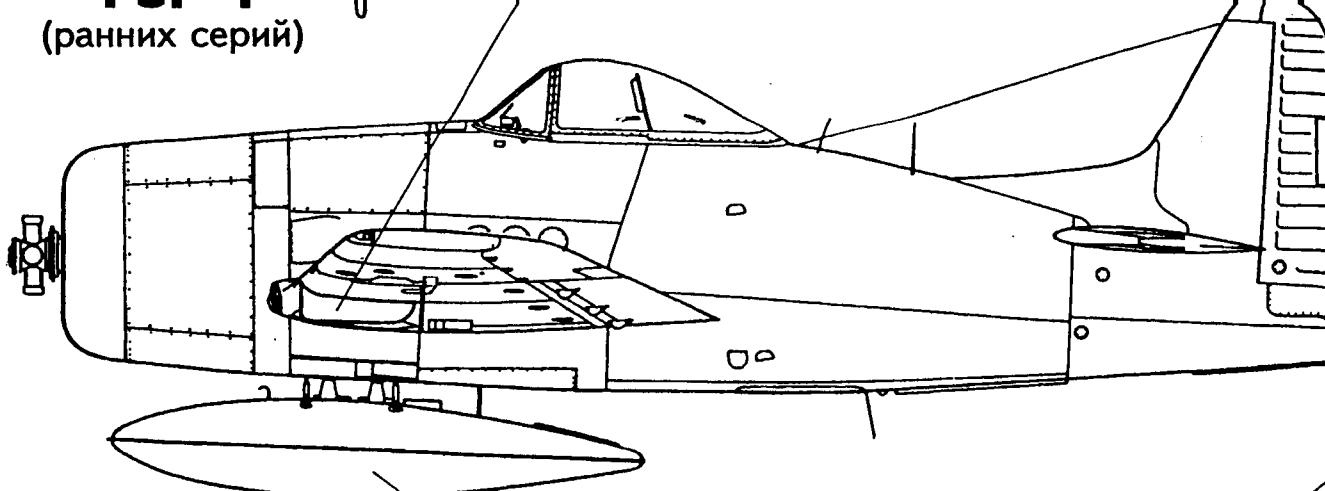
(ранних серий)

Подкрыльевые пилоны

Внимание! Вид спереди соответствует F8F-1 последних серий. Показаны полетная и стояночная конфигурации



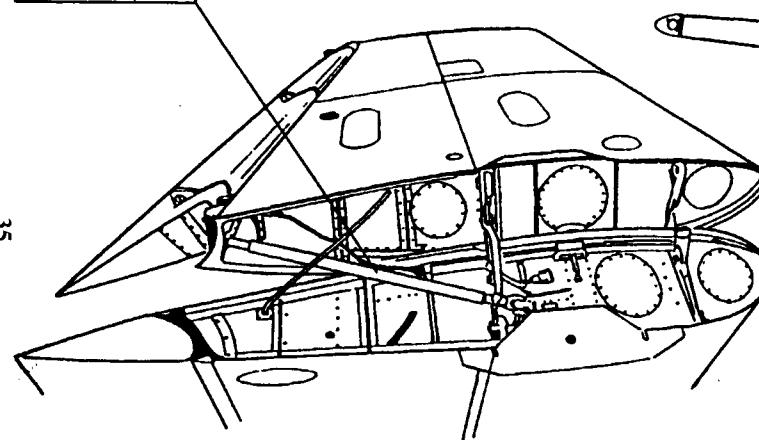
(ранних серий)



Внимание! Вид спереди соответствует F8F-1 последних серий. Показаны полетная и стояночная конфигурации

Подфюзеляжный 150-галлонный топливный бак

Тяга элерона

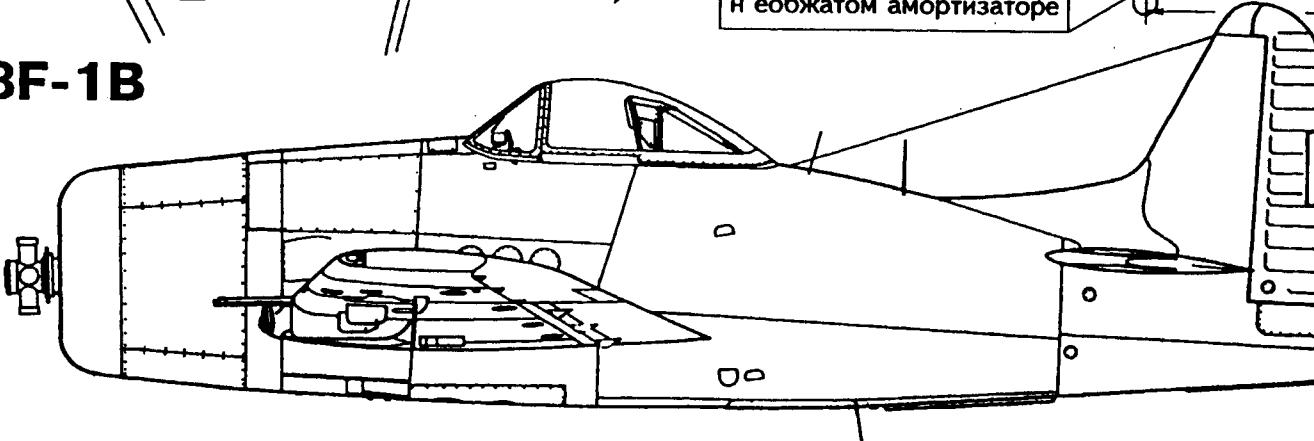
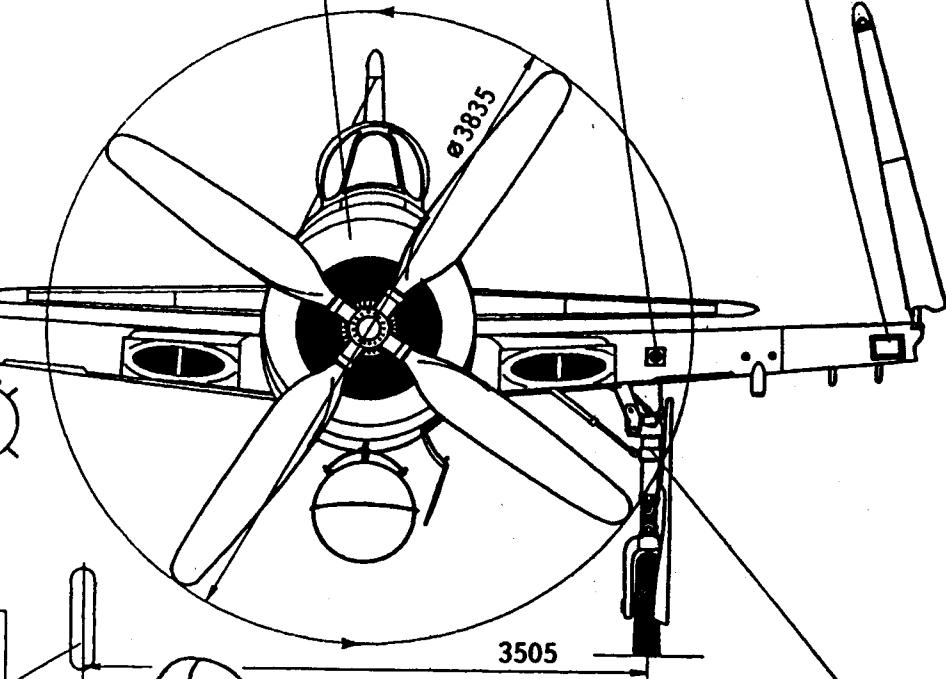


F8F-1B

Бомба 454 кг

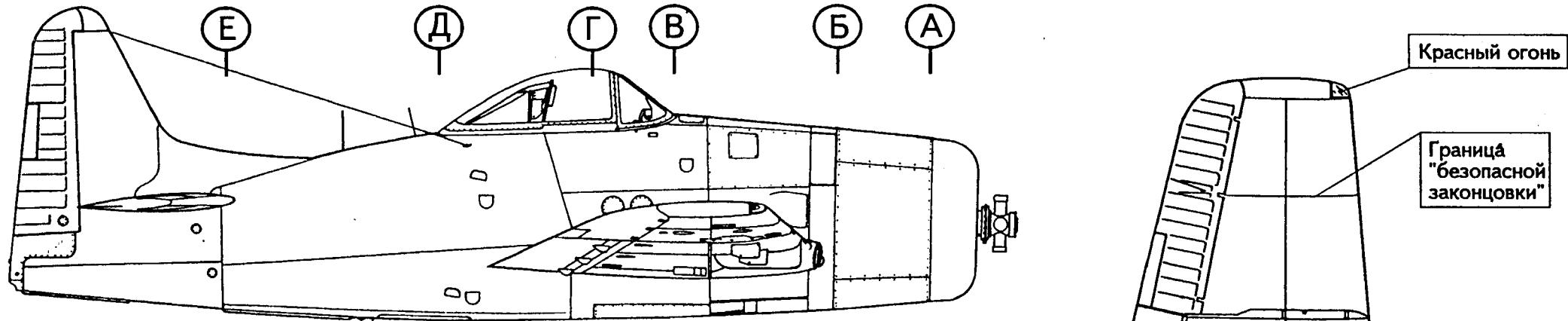
F8F-1
(вид спереди)

Положение колеса при
нажатом амортизаторе

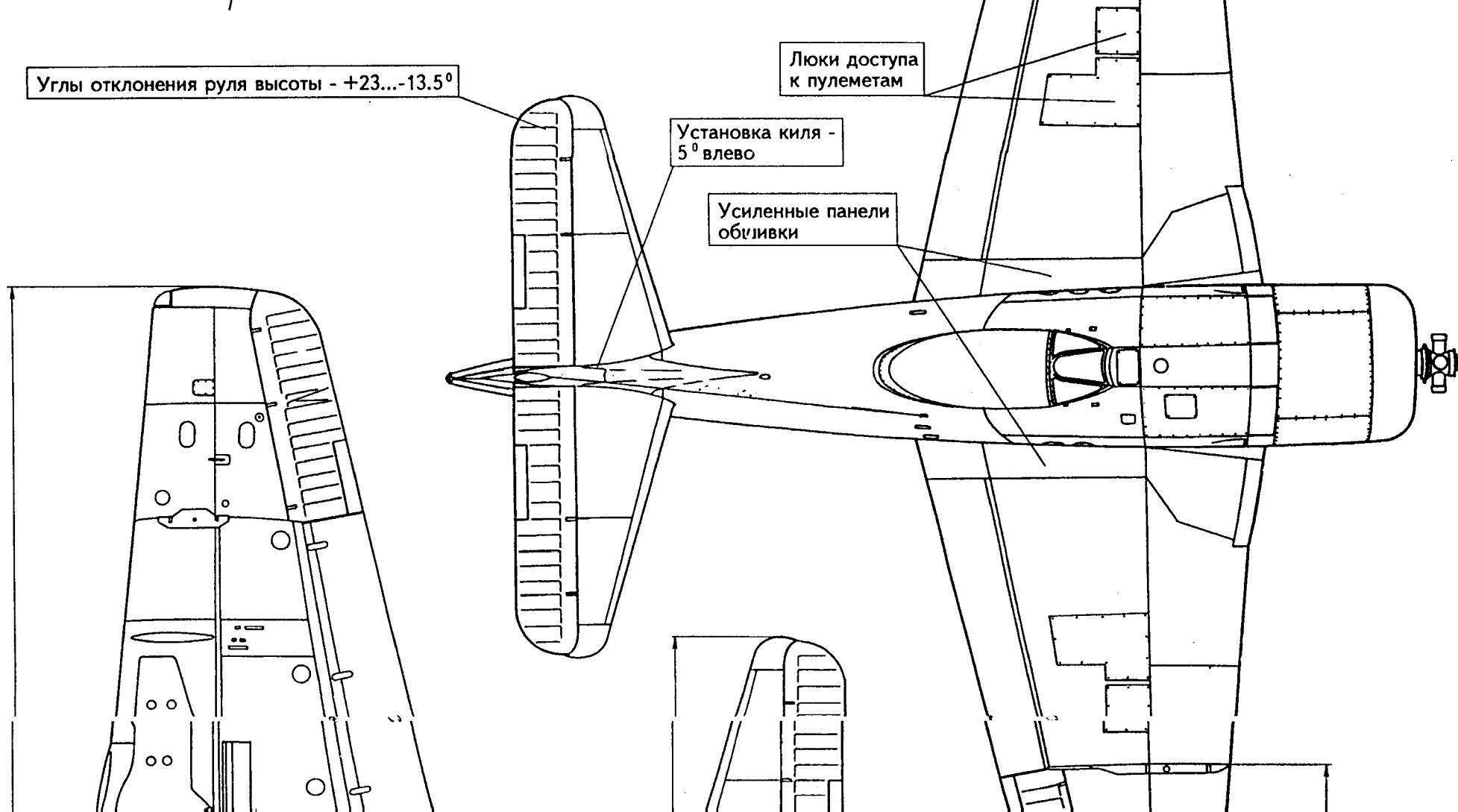


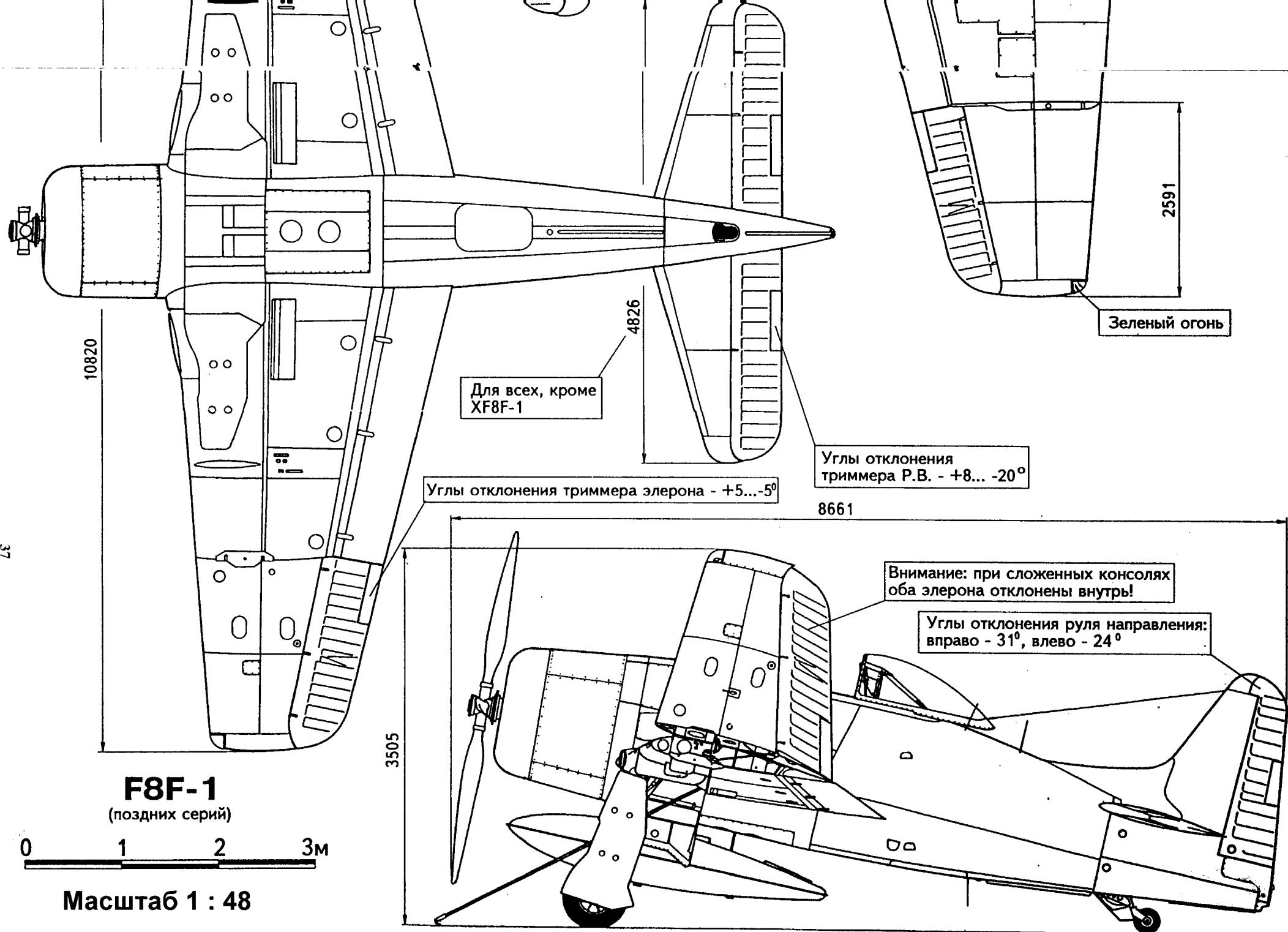
0 1 2 3м

Масштаб 1 : 48

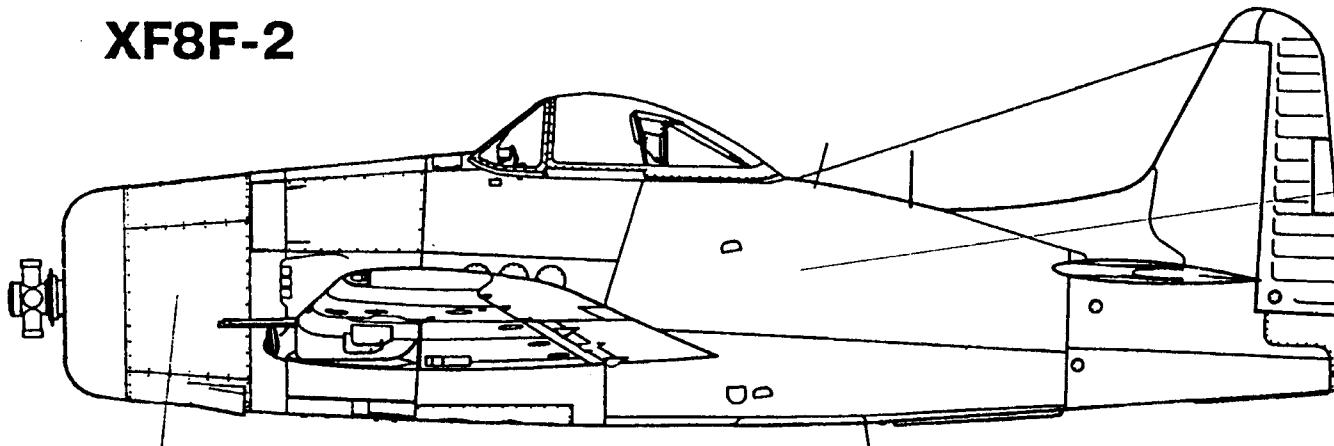


36





XF8F-2



Двигатель R2800-30W

Внимание! Самолет имел планер F8F-1B и новую силовую установку в видоизмененном капоте.

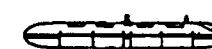
Внимание! На самолетах F8F-2 изменено расположение лючков технического обслуживания



4 пушки M3
кал. 20 мм

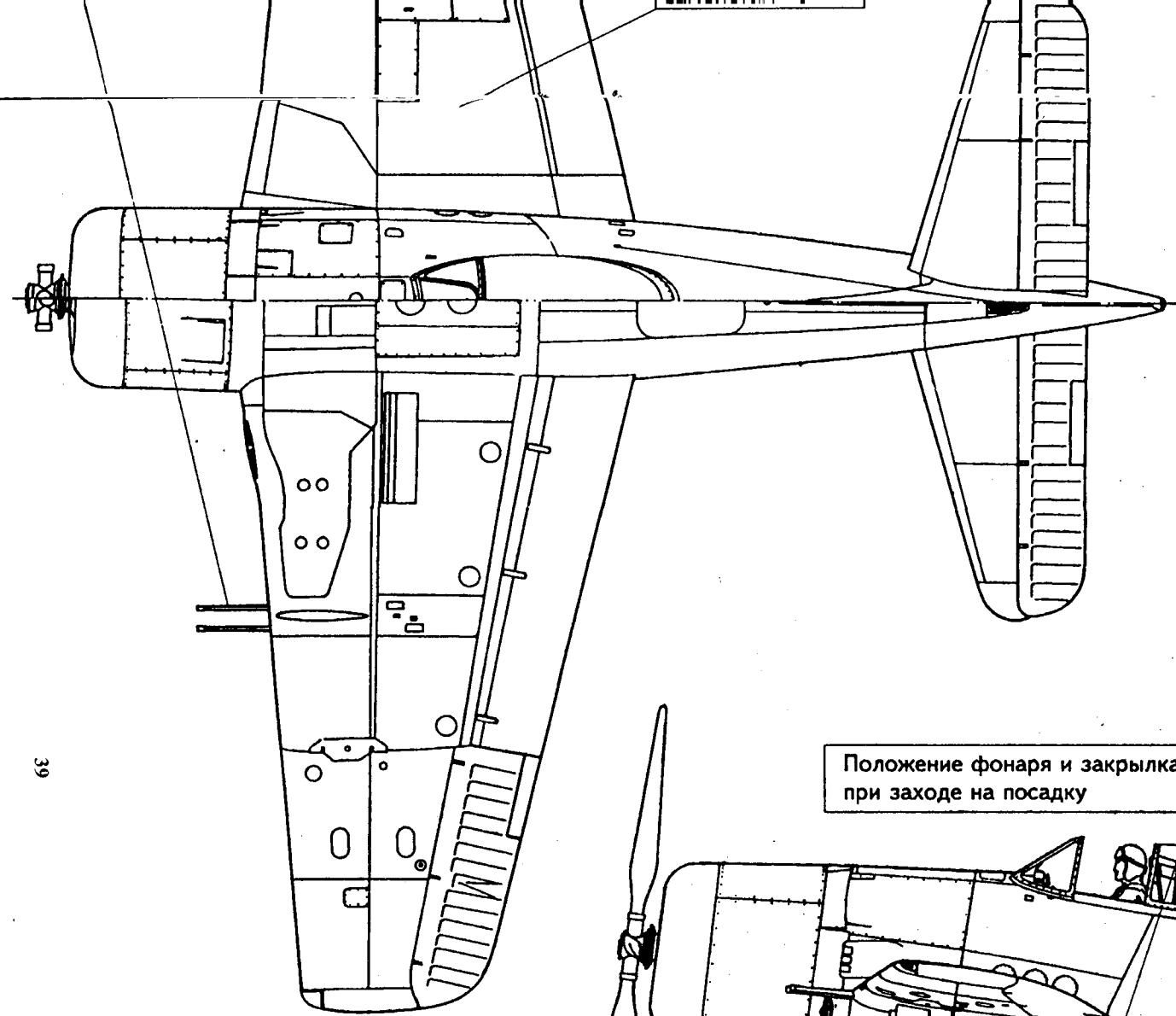
Крыло идентично
самолетам F8F-1B

Бомбовое вооружение F8F



Контейнер для 4 практических авиабомб Mk. 47 (11,4 кг)

Бомбовое вооружение F8F



Контейнер для 4 практических авиабомб Mk. 47 (11,4 кг)



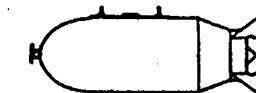
Авиабомба 114 кг



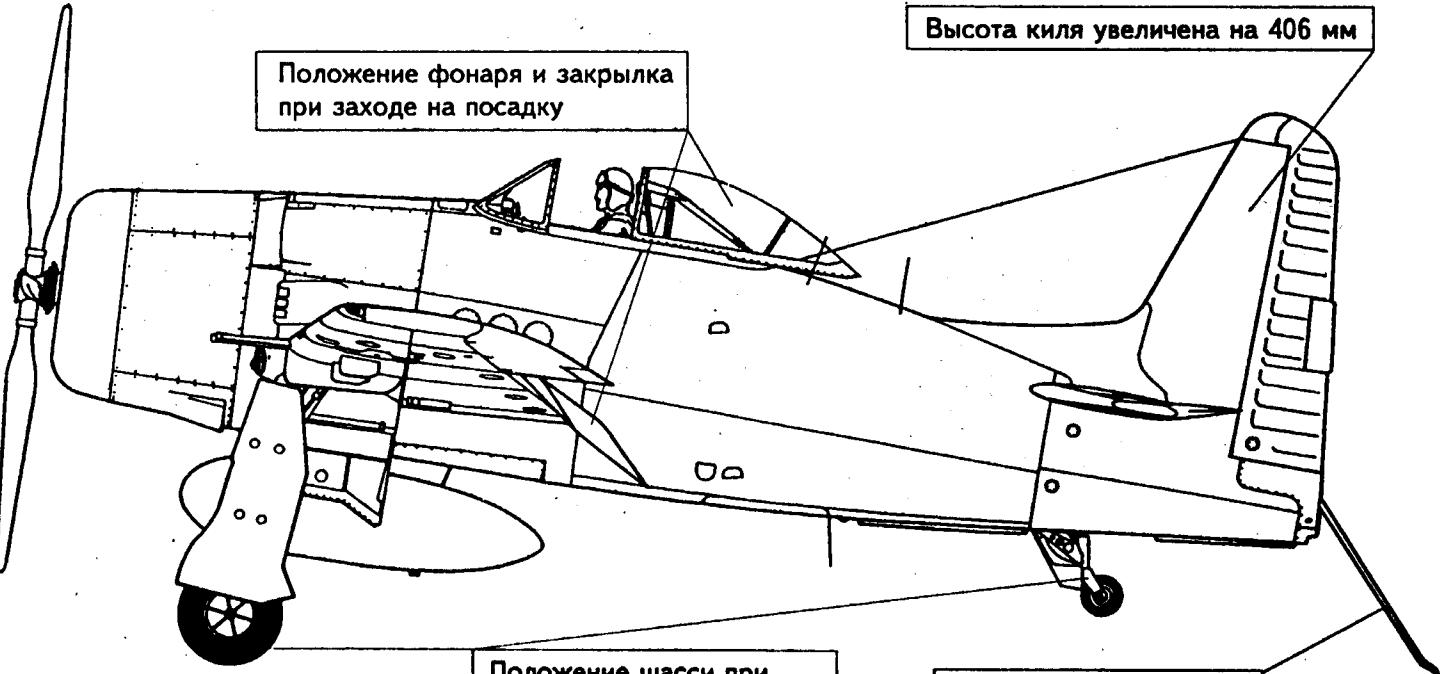
Авиабомба 227 кг



Авиабомба 454 кг



Высота киля увеличена на 406 мм



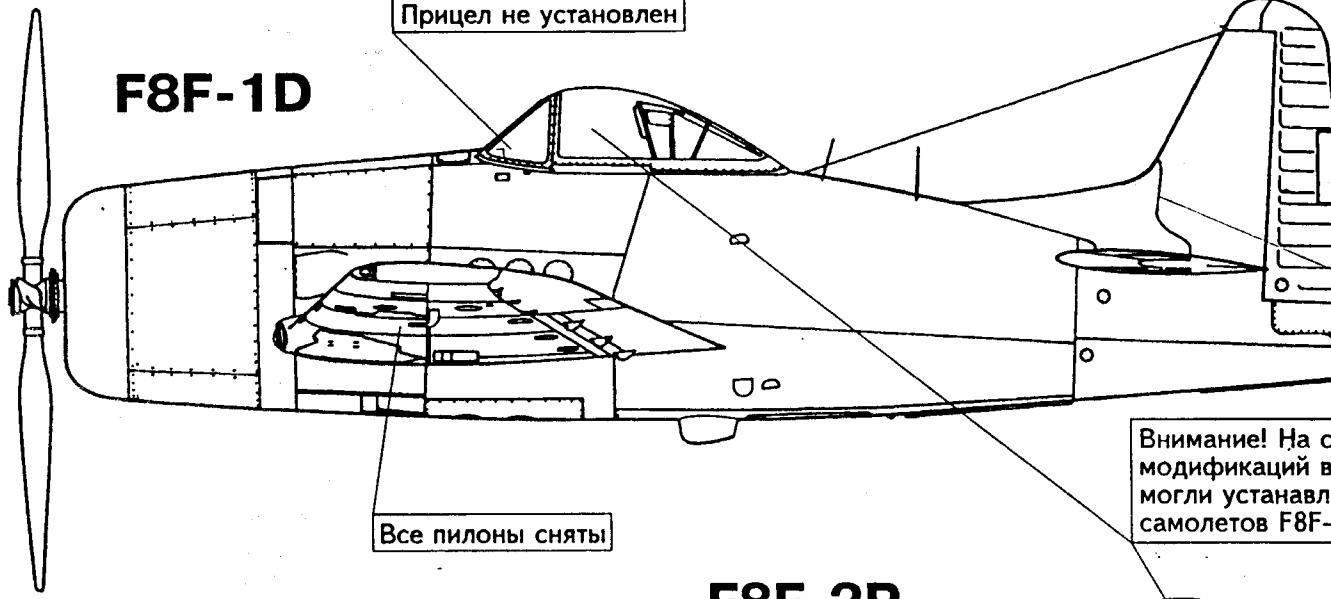
F8F-2

0 1 2 3м

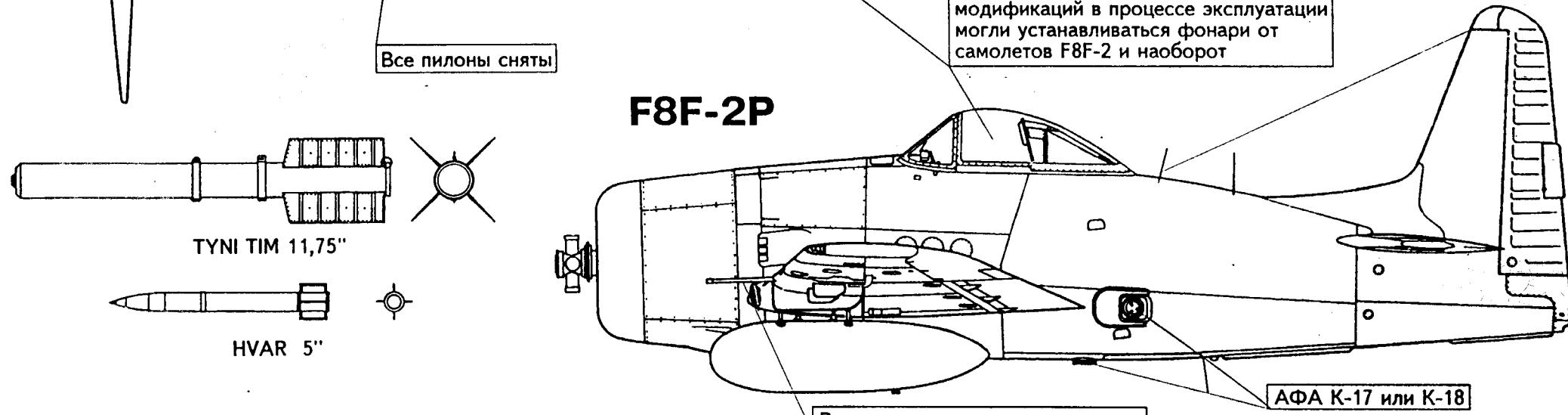
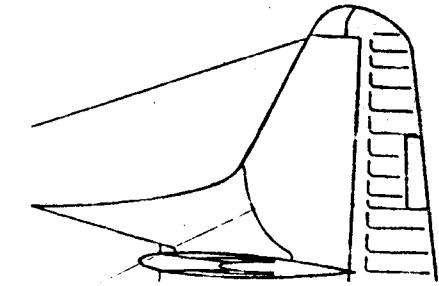
Масштаб 1 : 48

Положение шасси при
необжатых амортизаторах

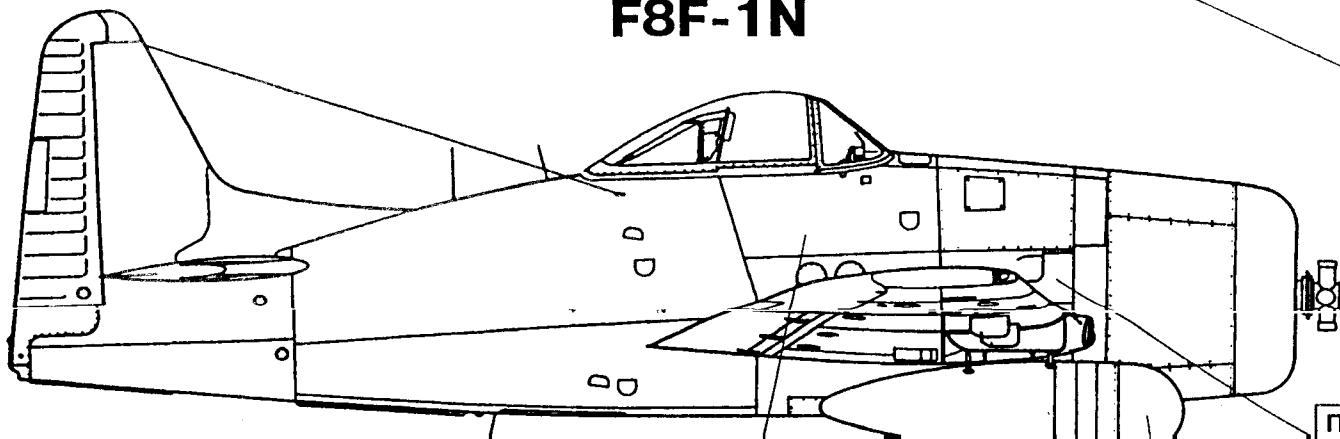
Тормозной гак выпущен



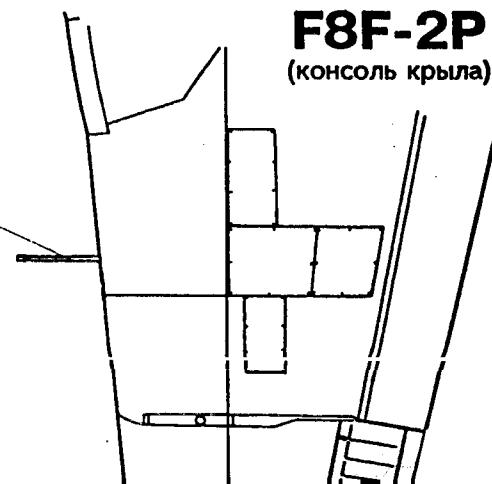
F8F-1D



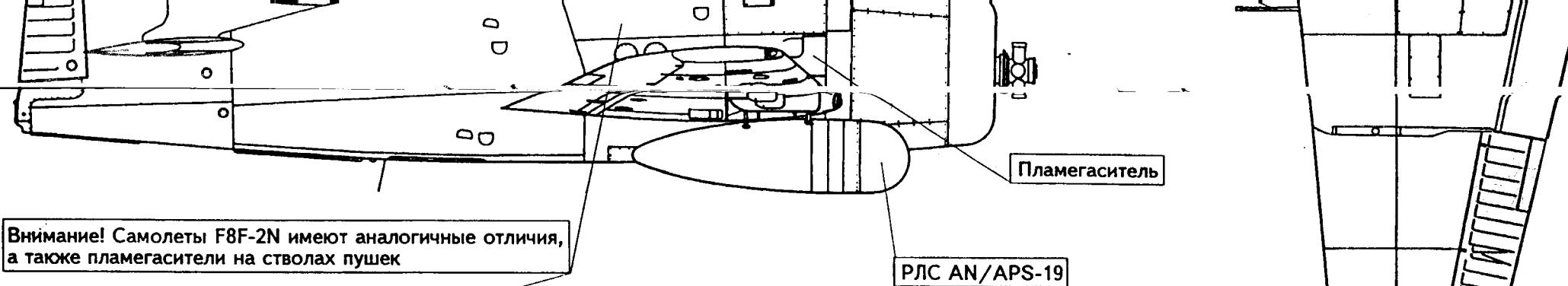
F8F-2P



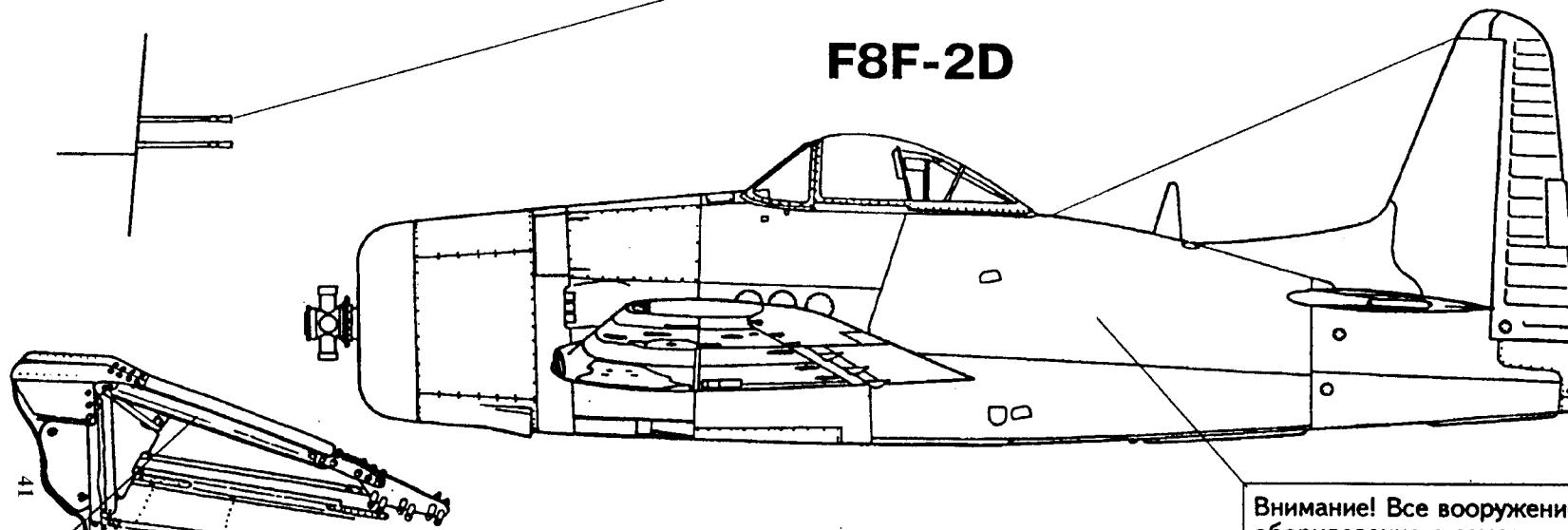
F8F-1N



F8F-2P
(консоль крыла)



F8F-2D



G-58 (регистрационный номер N700A)

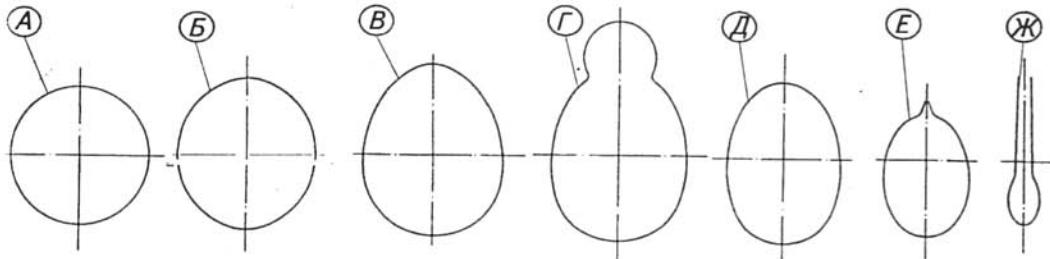
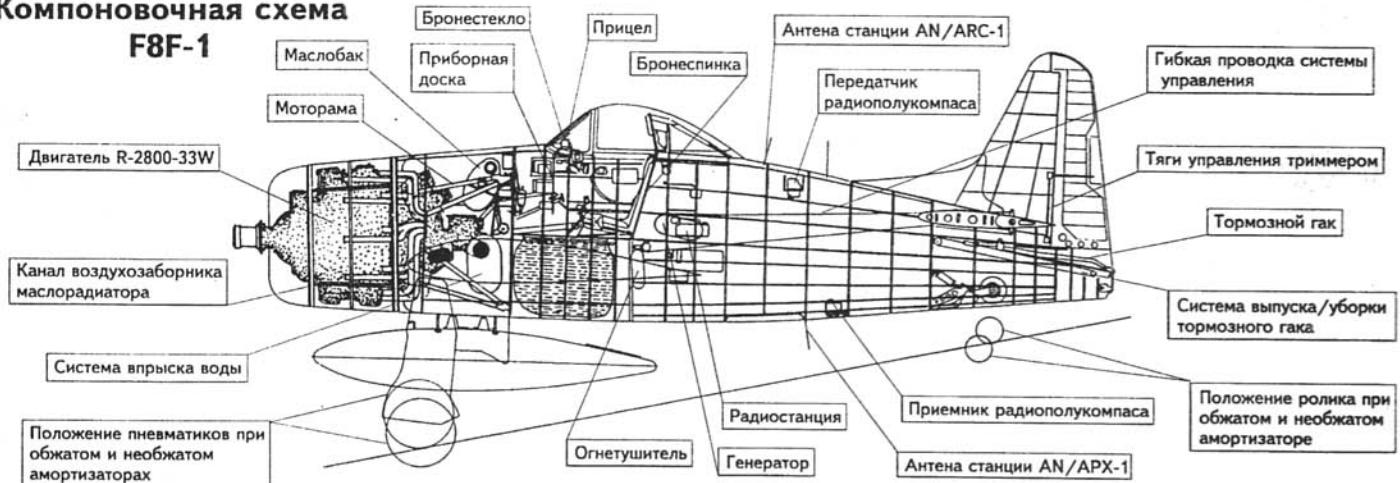
Внимание! Самолет был собран из запчастей с использованием планера F8F-2 и силовой установки F8F-1. Вооружение и палубное оборудование не устанавливалось

Транспортный контейнер на базе ПТБ

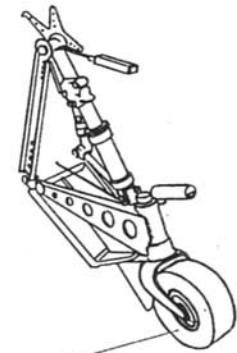
0 1 2 3м

Масштаб 1 : 48

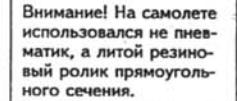
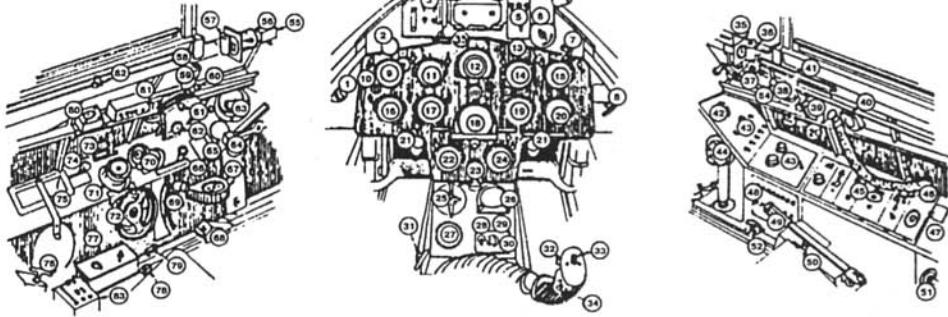
Компоновочная схема F8F-1



Хвостовое колесо F8F



Интерьер кабины F8F



Внимание! На самолете использовался не пневматик, а литой резиновый ролик прямоугольного сечения.

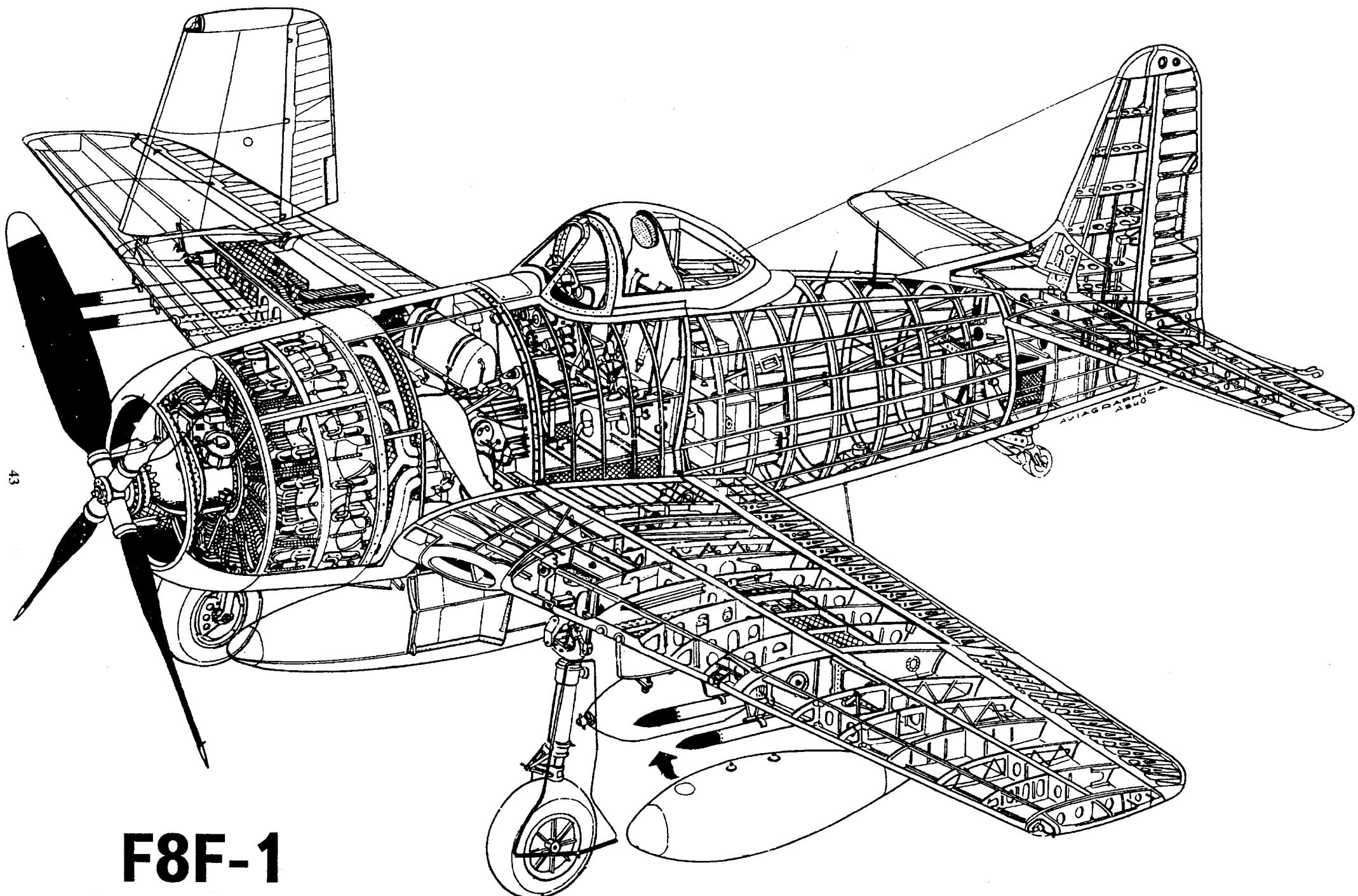
1 - кнопка запуска двигателя; 2 - управление нагнетателем; 3 - кнопки управления вооружением; 4 - прицел; 5 - переключатель "топливные баки/бомбы"; 6 - обдув лобового стекла; 7 - переключение воздушной защиты карбюратора; 8 - управление выпуском/уборкой шасси; 9 - управление радиовысотомером; 10 - сигнальная лампочка "опасность - малая высота"; 11 - индикатор воздушной скорости; 12 - авиаориент; 13 - лампочки подсветки панели; 14 - вариометр; 15 - манометр; 16 - высотометр; 17 - магнитный компас; 18 - гирокомпас; 19 - индикатор крена и скольжения; 20 - тахометр; 21 - ручка переда зарядки пушек; 22 - манометр давления топлива; 23 - управление жалюзиями двигателя; 24 - индикатор температуры головок цилиндров; 25 - переключатель выработки баков; 26 - акселерометр; 27 - кнопка пуска ракет; 28 - кнопка включения насоса выработки ПТБ; 29 - манометр давления топлива; 30 - сигнальная лампочка "переход на резервное топливо"; 31 - кнопка сброса ПТБ; 32 - прерыватель пушечной стрельбы; 33 - переключатель сброса "ПТБ/бомбы"; 34 - переключатель пуска ракет; 35 - часы (завод 8 суток); 36 - карта проверки АЗС; 37 - управление открытием фонаря; 38 - манометр давления кислорода; 39 - регулятор подачи кислорода; 40 - индикатор подачи кислорода; 41 - бортовой рельс; 42 - вольтметр; 43 - распределительный электроциток; 44 - система управления жалюзиями; 45 - панель управления радиостанцией; 46 - кнопка уничтожения блока "свой-чужой"; 47 - кнопка включения радиовысотометра; 48 - электропанель управления тормозами; 49 - ручная гидропомпа; 50 - переключатель ручной гидропомпы; 51 - шланг кислородного бака; 52 - ручной бомбосбрасыватель; 53 - ручка открытия фонаря кабины; 54 - система управления автопилотом; 55 - включение агрегата впрыска воды; 56 - опора компаса; 57 - панель индикатора выпуска шасси; 58 - включение микрофона; 59 - переключение управления; 60 - управление шагом винта; 61 - регулятор обогащения смеси; 62 - РУД; 63 - управление охлаждением воздуха; 64 - управление выпуском шасси; 65 - манометр гидросмеси; 66 - управление фиксацией хвостового колеса; 67 - индикатор положение шасси; 68 - управление тормозным гаком; 69 - управление закрылками; 70 - управление триммером элерона; 71 - управление триммером руля направления; 72 - управление триммером руля высоты; 73 - управление тормозными щитками; 74 - управление створками радиатора; 75 - ящик для карт; 76 - управление надувом топливного\ бака; 77 - корпус переключателя прицела; 78 - крепление шторок кабины; 79 - ручной бомбосбрасыватель; 80 - интерфалометр; 81 - управление фотокинопулеметом; 82 - кнопка фотокинопулемета; 83 - управление радаром (для F8F-2N).

Количество произведенных «Биркэтов»

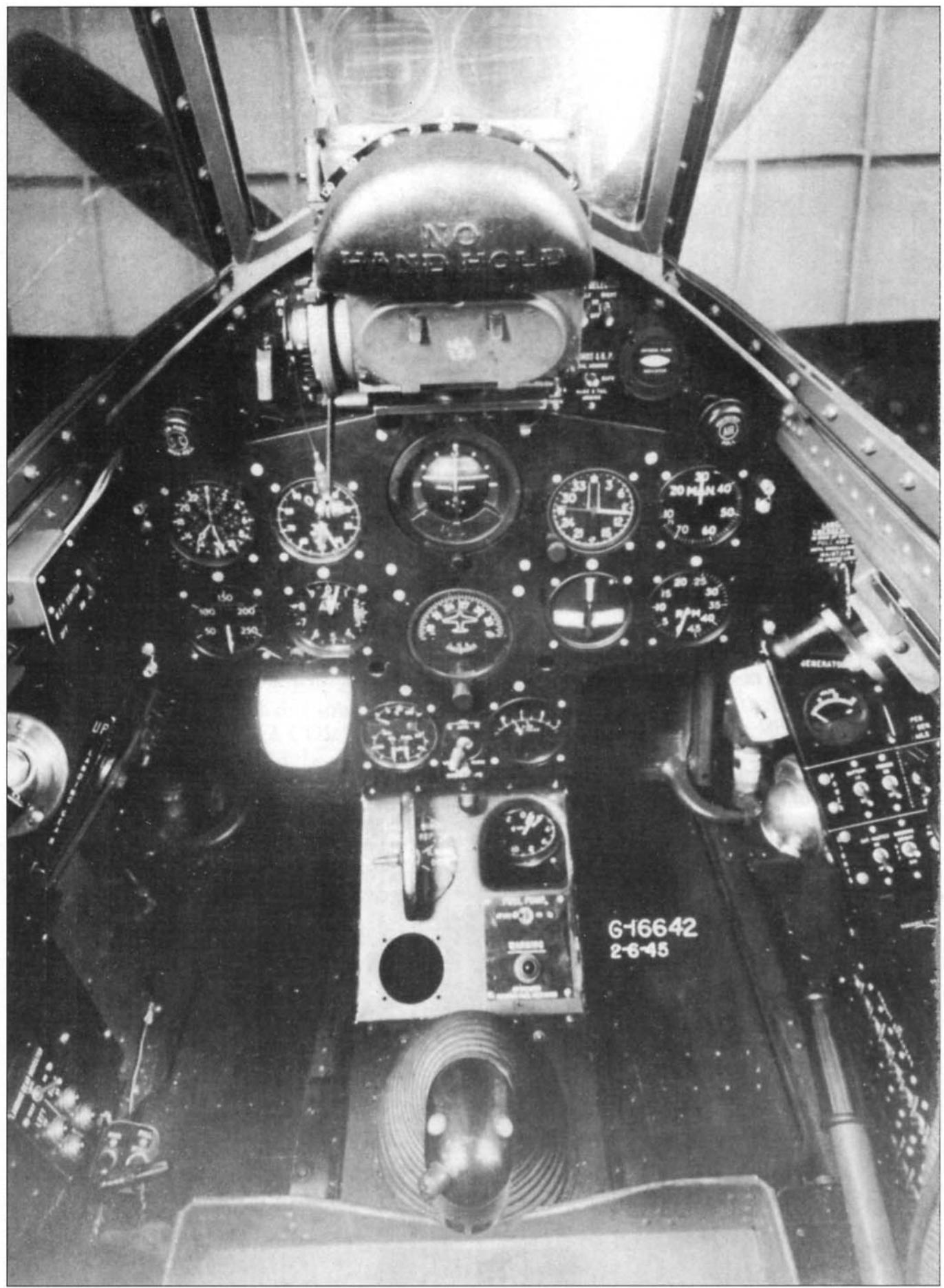
Количество	Модель	Серийн. №	Назначение
2	XF8F-1	90460, 90462	Прототип
23	F8F-1	90437 - 90459	Предсерийные
746	F8F-1	94752 - 95497	Серия
226	F8F-1B	94972 - 95498	Переоборудован
(1)	F8F-1C	90440	Переоборудован
(несколько)	F8F-1D		Переоборудованы в самолеты управления миншнейми
(2)	XF8F-1N	94812, 94819	Прототип ночного истребителя. Переоборудован.
(13)	F8F-1N	95034, 95150, 95182, 95206, 95230, 95129, 95161, 95191, 95214, 95140, 95171, 95198, 95222	Ночной истребитель. Переоборудованы.
(2)	XF8F-2	95049, 95330	Прототип
365	F8F-2	121523 - 121792, 122614 - 122708	Переоборудованы в самолеты управления миншнейми
(несколько)	F8F-2D		Ночной истребитель.
12	F8F-2N	121549 - 121550, 121575 - 121579, 121601 - 121605	Фотозаведущими
60	F8F-2P	121580 - 121585, 121606-121611, 121632 - 121637, 121658 - 121663, 121684 - 121689, 121709 - 121714, 121734 - 121739, 121758 - 121763, 121770 - 121775, 121785 - 121790	Фотозаведущими
1	G-58	N700A	Построен из запасных частей
1	G-58A	NL 3025	
ВСЕГО		1436	

Список сохранившихся в виде памятников F-8F «Биркэт»

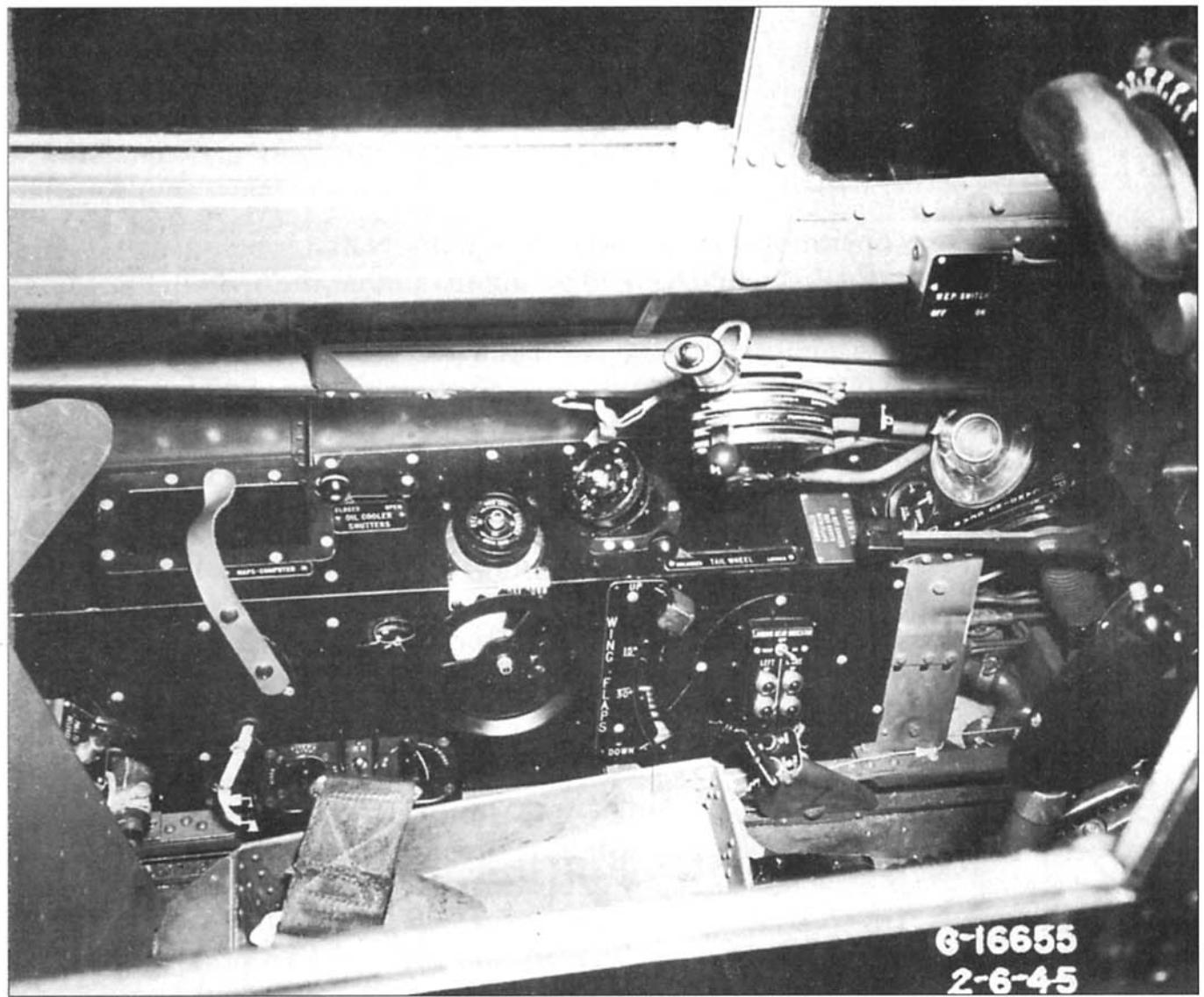
G-58	гражданский	Planes of Fame East Eden Prairie (США)
F8F-1	090446	Breckenridge Aviation (США)
F8F-1	090454	Kalamazoo Museum (США)
F8F-1	094956	Museum ВВС Таиланда, Бангкок
F8F-1	095255	Museum of Flying, Santa Monica (США)
F8F-1	095338	авиабаза «Тан Сон Нхут», Вьетнам
F8F-1	095342	авиабаза «Накори Саван», Таиланд
F8F-1	095369	авиабаза «На Тран», Вьетнам
F8F-1B	121488	авиабаза «Тан Сон Нхут», Вьетнам
F8F-1B	121510	авиабаза «Бынь Хоа», Вьетнам
F8F-2	121646	National Air and Space Museum Washington (США)
F8F-2P	121710	National Museum of Naval Aviation Pensacola (США)
F8F-2B	121714	Stephen Grey Collection (Великобритания)
F8F-2	121752	Biggin Hill (Великобритания)
F8F-2	121761	Lone Star Flight Museum Galveston (США)
F8F-2	121776	QU'ANTICO MCAS (США)
F8F-1B	122095	Yanks Air Museum Chino (США)
F8F-1B	122120	Чианг Мия, Таиланд
F8F-2	122619	EAA Museum Oshkosh (США)
F8F-2	122674	Commemorative Air Force, Midland (США)
F8F-1	?	авиабаза Такли, Таиланд



F8F-1



Кабина была стандартной для всех «Биркэтов», кроме вариантов ночных истребителей. Правая консоль содержала электрический и радио контроль, тут же справа располагалась ручная система выпуска шасси.



Слева располагались система выпуска закрылков, а также рычаги управления двигателем.

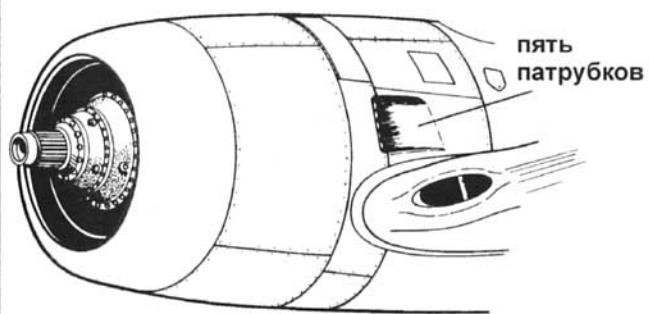


В 1948 году была введена цветная система обозначений эскадрилий морской авиации. Этот F8F-2 из VF-72 несет на киле большую белую букву, кок винта покрашен белым. Это обозначение второй эскадрильи в авианосной группе. Еще одна эскадрилья группы - VF- 71 эти же обозначения носила красными.

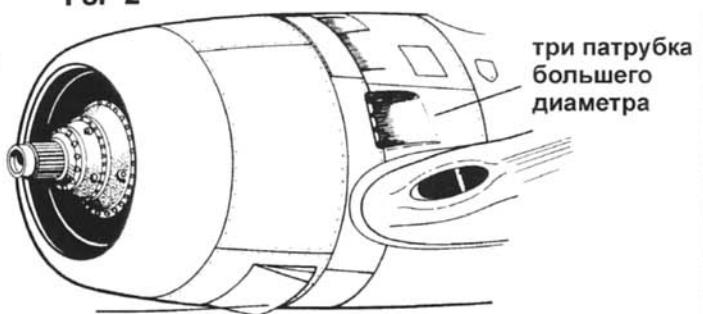


Пилот F8F-2 (BuNo 121654) запускает двигатель перед катапультированием с авианосца USS CORAL SEA, 14 сентября 1948 года.

F8F-1



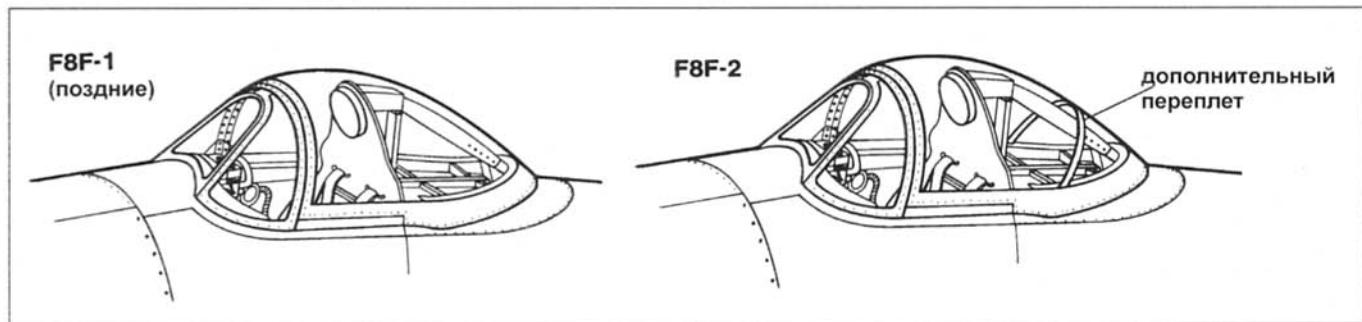
F8F-2



Несколько «Биркэтов» VF-83 готовятся взлететь с авианосца USS MIDWAY во время средиземноморского турне 1949 года. Хорошо видны сигнальщики, которые помогают взлетать летчикам.



F8F-2 (BuNo 121599) использовался для серии испытаний в Naval Air Test Center, NAS «Patuxent River». На самолет нанесены обозначения испытательного центра, причем и на нижней поверхности крыла.



F8F-2 (Number 0) командира 15-й авиа группы на авиашоу в аэропорту Сан Франциско, октябрь 1949 года. Матрос возле самолета охраняет самолет от гражданских. ЭБО - красные.

*F8F-2 из состава VF-62 на авиабазе NAS «Norfolk»
после возвращения из средиземноморского турне
авианосца USS CORAL SEA, 1949 г.*



В июле 1955 года последняя эскадрилья резервистов сменила свои «Биркэты» на реактивные машины. А в 1956 году самолет официально был выведен с боевого состава. «Биркэт» стал жертвой быстро набирающей силы реактивной авиации.

F8F-2N

Несмотря на явную неудачу с созданием ночного истребителя на базе «Биркэта», работы в этом направлении продолжались. С появлением радара AN/APS-19 было решено создать модификацию ночного истре-

бителя на базе F8F-2. Новый самолет получил обозначение F8F-2N и был выпущен в количестве 13 машин с декабря 1947 по апрель 1949 года. Состав оборудования F8F-1N и F8F-2N был примерно одинаков, кроме того, что автопилот GR-1 был заменен на GR-2. Кроме того, стандартные пушки были оснащены пламегасителями.

В ходе недолгой эксплуатации оказалось, что характеристики нового самолета не сильно отличаются от данных его предшественника. И поэтому после недолгой службы F8F-1N/2N были заменены на F4U-5N.

F8F-2P

Еще 60 «Биркэтов» были произведены «Грумман» в варианте фоторазведчика под обозначением F8F-2P. От F8F-2 они отличались наличием трех камер K-17 или K-18, установленных в фюзеляже. Для того, что уменьшить вес были демонтированы две пушки вместе с боекомплектом. Были проведены также некоторые доработки - так, в все три окна для фотосъемки прикрывались специальными дефлекторами, прикрывающими нежную оптику от попадания частиц масла из радиаторов и грязи со взлетной полосы.



F8F-2 из VF-72 на NAS «Glenview», 1948 год. На заднем плане видны транспортные самолет Douglas R4D(C-47/DC-3).



Погрузка F8F-2 эскадрильи VF-151 на борт авианосца USS «BOXER», авиабаза NAS Alameda, январь 1950 года. Всего за три месяца до этого на борту этого авианосца испытывались последователи «Биркета» - F9F «Пантера».

В августе 1952 года VF 82 со своими F8F-2 с борта авианосца USS «MIDWAY» участвовали в маневрах NATO в Северном море.





F8F-2 из VF-82, авианосец USS MIDWAY, август 1952 года. Необычен для «Биркэта» износ камуфляжа за выхлопными патрубками.

F8F-2 КМП на аэродроме MCAS Quantico, июнь 1951 года. На самолете подвешены практические бомбы Mk 47 и практические НАР.



«Биркэтами» были вооружены три учебных эскадрильи КМП. Причем пушки были демонтированы. Как на этой машине из состава VHFT-10, MCAS Quantico, 1951 год.



Музей морской авиации купил этот F8F-2 у частного лица в 1964 году. Самолет был приведен в достойный вид и сейчас экспонируется в музее.



Новенький F8F-2 на заводском аэродроме фирмы «Грумман», 1948 год.
Последние три цифры номера нанесены на капоте двигателя и стволы
пушек обмотаны бумагой.



Первый фоторазведчик F8F-8P (BuNo 121580) на заводском аэродроме «Грумман», февраль 1948 года. Закрыта крышка фотокамеры на фюзеляже, однако заглушки еще не поставлены.





F8F-2P на площадке NAS Pensacola, 1949 год. Отличить самолеты этой модификации можно по единственной 20-мм пушке в крыле.

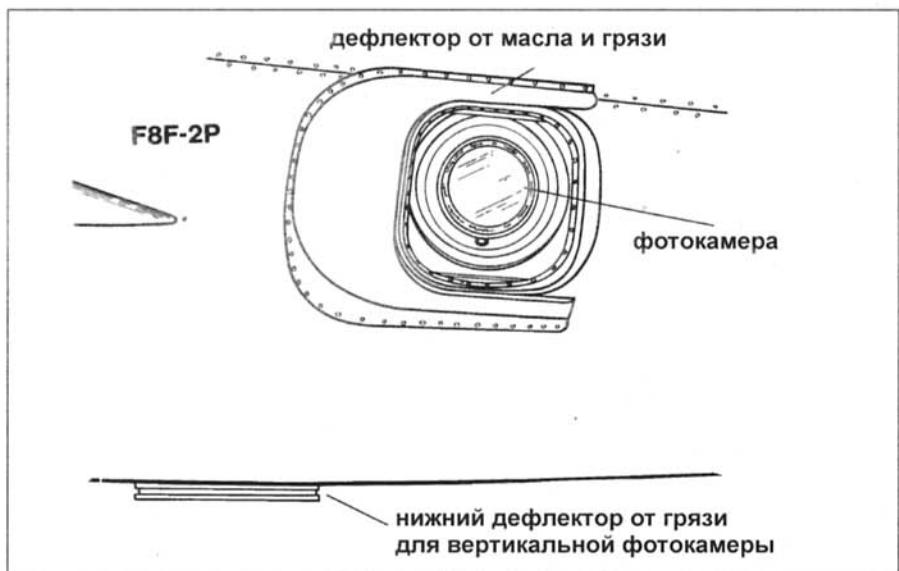


F8F-2P из состава VC-62, пилотируемый лейтенантом Фрэнком Фицгиббоном из фотозвена авианосца USS LEYTE. Самолет несет подвесные баки по 1000 галлонов. Недалеко от острова Саройнай, ноябрь 1951 года.

В январе 1949 года две смешанные эскадрильи стали фоторазведывательными. VC-61 была отправлена на Тихий океан, а VC-62 - на Атлантический. Как обычно эскадрильи позвонно были распределены по различным авианосцам. Именно качество фоторазведчиков «Биркэты» и поучаствовали в Корейской войне.

F8F-2P стали самыми быстрыми «Биркэтами» и последними F8F выведенными из состава флотских эскадрилий (отправлены в резерв в конце 1952 года).

Всего фирмой «Грумман» были произведены 1263 «Биркета» - от XF8F-1 в 1944 до F8F-2P в 1949. Все были поставлены в морскую авиацию в стандартной схеме окраски: полностью Glossy Sea Blue с белыми звездами на четырех позициях и все остальные обозначения - белые. Пропеллеры - черные с четырьмя оранжевыми полосками.



F8F-2P из VC-62 на фоне авианосца USS MIDWAY, 1951 год. В это время «Пантеры» уже начали вытеснять «Биркэты» с палуб авианосцев. Однако в фоторазведывательных подразделениях они задержались дольше.



F8F-2P из состава Naval Air Technical Training Unit сфотографированы на авиабазе NAS «Pensacola» в 1949 году. На переднем самолете объективы камеры закрыты крышкой.



Два фоторазведчика из VC-61: поршневой «Биркэт» и реактивный «Пантера».



Первая команда «Blue Angels»: Эл Таддео, Батч Ворис, Вик Викендолл и Мэл Кэссиди позируют на фоне нового F8F-1 на заводском аэродроме «Грумман», 1946 год.

*Пилоты «Blue Angels» готовятся к выступлению в 1946 году.
Справа вдалеке виден оригинальный «Beetle Bomb».*



«BLUE ANGELS»

В начале 1946 года, практически сразу после окончания Второй Мировой войны, в составе морской авиации была создана демонстрационная эскадрилья, более известная как «Blue Angels» («Голубые Ангелы»). Первоначально формирование шло на авиабазе «Jacksonville» из числа летчиков, имевших богатый боевой опыт. Поэтому уже летом 1946 года эскадрилья начала турне по юго-восточным штатам. Сначала летали на четырех F6F-5 «Хеллкэт», покрашенных полностью синим (светлее чем Gloss Sea Blue, но темнее чем современный Blue Angels Blue). Нестандартной была огромная надпись U.S. NAVY нанесенная золотыми буквами на фюзеляже и крыльях.

Первое авиашоу, в котором участвовали пилотажники, стало авиашоу на муниципальном аэропорту Джексонвилля 15 июня 1946 года. Первый тур закончился на заводе «Грумман», где летчикам вручили пять новеньких F8F-1, покрашенных в заводских условиях по стандартам эскадрильи. С некоторыми изменениями эта схема сохранилась до наших дней.

После получения новых машин летчикам понадобилось всего месяц, чтобы обкатать новую программу. Правда, на вооружении группы «Биркэтты» продержались недолго и в 1949 году были сменины на F9F-2 «Пантера». Причем некоторое время сохранялась такая ситуация, когда показы происходили на «Биркэттах», параллельно переобучаясь на реактивные машины. Последнее шоу на F8F-1 летчики дали в августе 1949 года на аэродроме Мэдисон в Вис-



F8F-1 группы «Blue Angels» на аэродроме Окленд, 1946 года. В этот момент название группы еще не было написано на самолетах.



Для сезона 1948 года на капотах двигателей самолетов пилотажной группы было написано название. Позже такая практика стала стандартной для самолетов группы.



Лейтенант Джордж Хоскинс демонстрирует свой самолет после одного из авиашоу в Денвере в мае 1949 года. На заднем плане R5D-3 (C-54).



Известный как «Beetle Bomb» «Биркэт» на NAS «Glenview» в 1948 году. Этот самолет был покрашен полностью Glossy Orange-Yellow с синими буквами и номером «зоро». Самолет продержался в группе даже после того как основной состав стал летать на «Пантерах».

консине. Причем и после этого полностью желтый самолет (имевший собственное имя «Beetle Bomb») наравне с «Пантерами» находился на вооружении пилотажной группы.

ЮГО-ВОСТОЧНАЯ АЗИЯ

Единственным местом на планете, где пришлось поучаствовать в реальных боевых действиях «Биркэтам» стала Юго-Восточная Азия, да и здесь они не применялись не так как планировали его создатели. Прежде всего, они применялись как штурмовики в составе французских Armee de l'Air. Причем французские летчики очень уважали эти машины за маневренность, огневую мощь и не-прихотливость в базировании.

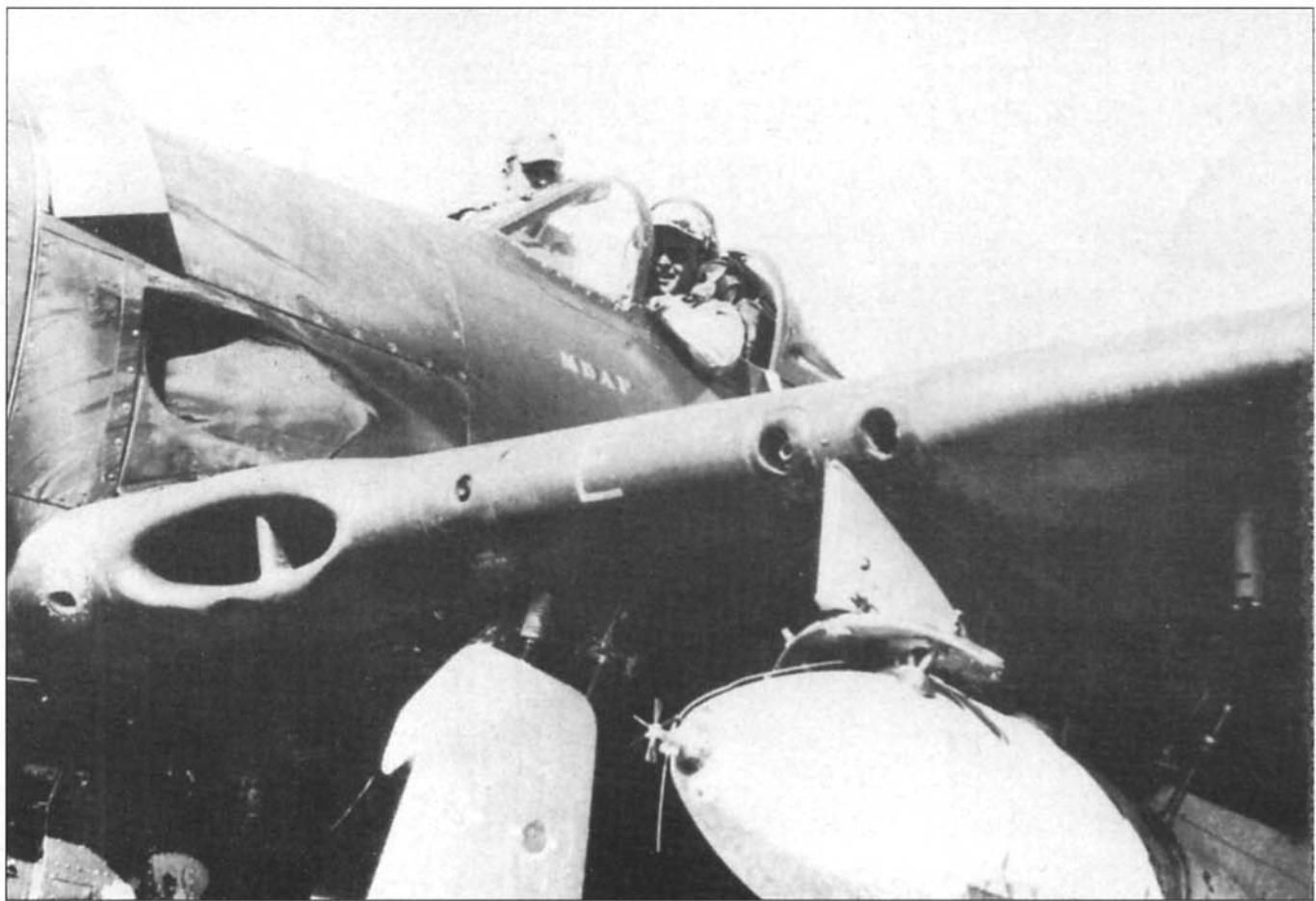
Armee de l'Air

С 1951 года французская армия была вовлечена в тяжелейшие бои с коммунистическими повстанцами в Индокитае (позже Вьетнам). Примерно в это же время «Биркэты» стали массово сниматься с вооружения американской морской авиации и практически новые самолеты были решено передавать своим французским союзникам. Причем делалось в рамках программы военной помощи (Mutual Defense Assistance Program) и передавались преимущественно машины модификаций F8F-I и F8F-1B.

Перед поставкой истребителей во Францию они проходили капитальный ремонт, причем в его процессе топливная система модифицировалась по французским стандартам. Уже во Фран-



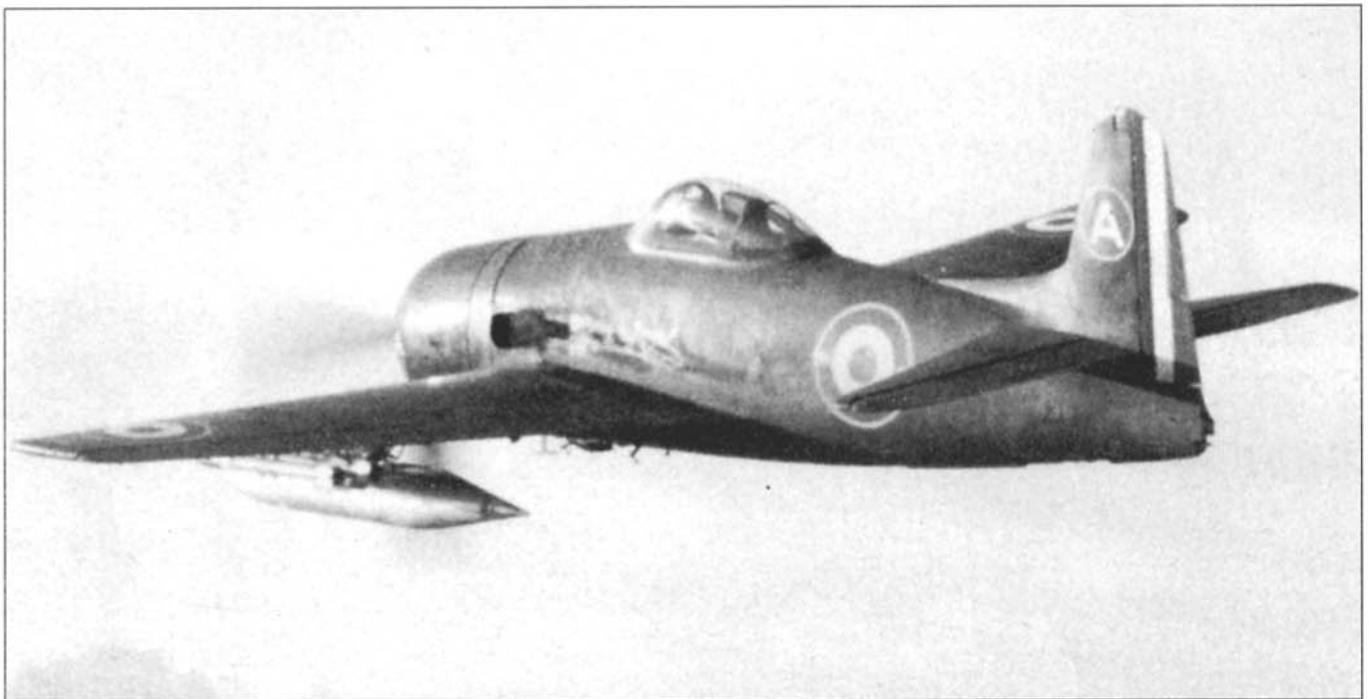
F8F-1B на палубе одного из американских авианосцев в Индокитае. Вокруг французские и американские техники. Самолет был недавно перекрашен в Glossy Sea Blue, причем все американские ОЗ закрашены.



Французский пилот и его техник на фоне своего F8F-1. Буквы MDAP написаны белым под кабиной. На этом самолете подвешены уже французские 227-кг бомбы.



Французские «Биркеты» наносят удар напалмом по позициям Вьетконга, 1953 год. Если присмотреться то можно увидеть падающие баки с напалмом.



F8F-1 из Groupe de Chase 21 в очередном боевом вылете. На самолете подвешены баки с напалмом и НАР. Индокитай, 1952 год.



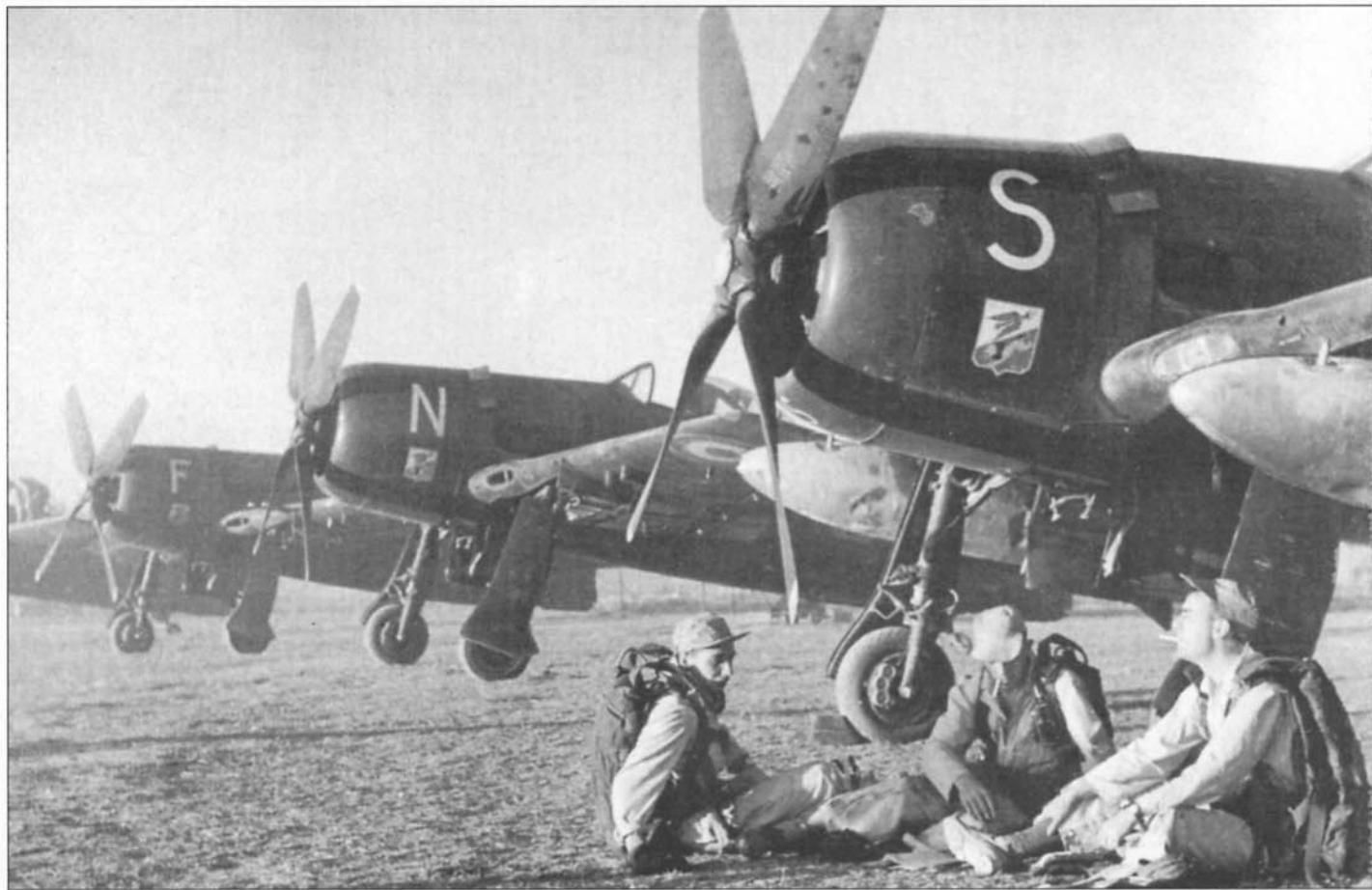
«Биркэт» из состава GC I/21 с двумя подвешенными 227-кг бомбами, полевая площадка где-то в Индокитае, 1952 год. Площадка представляет собой несколько десятков уложенных металлических плит. В ходе боевых действий выяснилось, что довольно тяжелые истребители разбивали эти плиты.



Французские техники обслуживают смешанную группу из F8F-1 и -1B из GC I/22 на аэродроме Тонкин, 1953 год. Французские летчики идут к своим самолетам. На самолетах уже подвешены баки с напалмом.



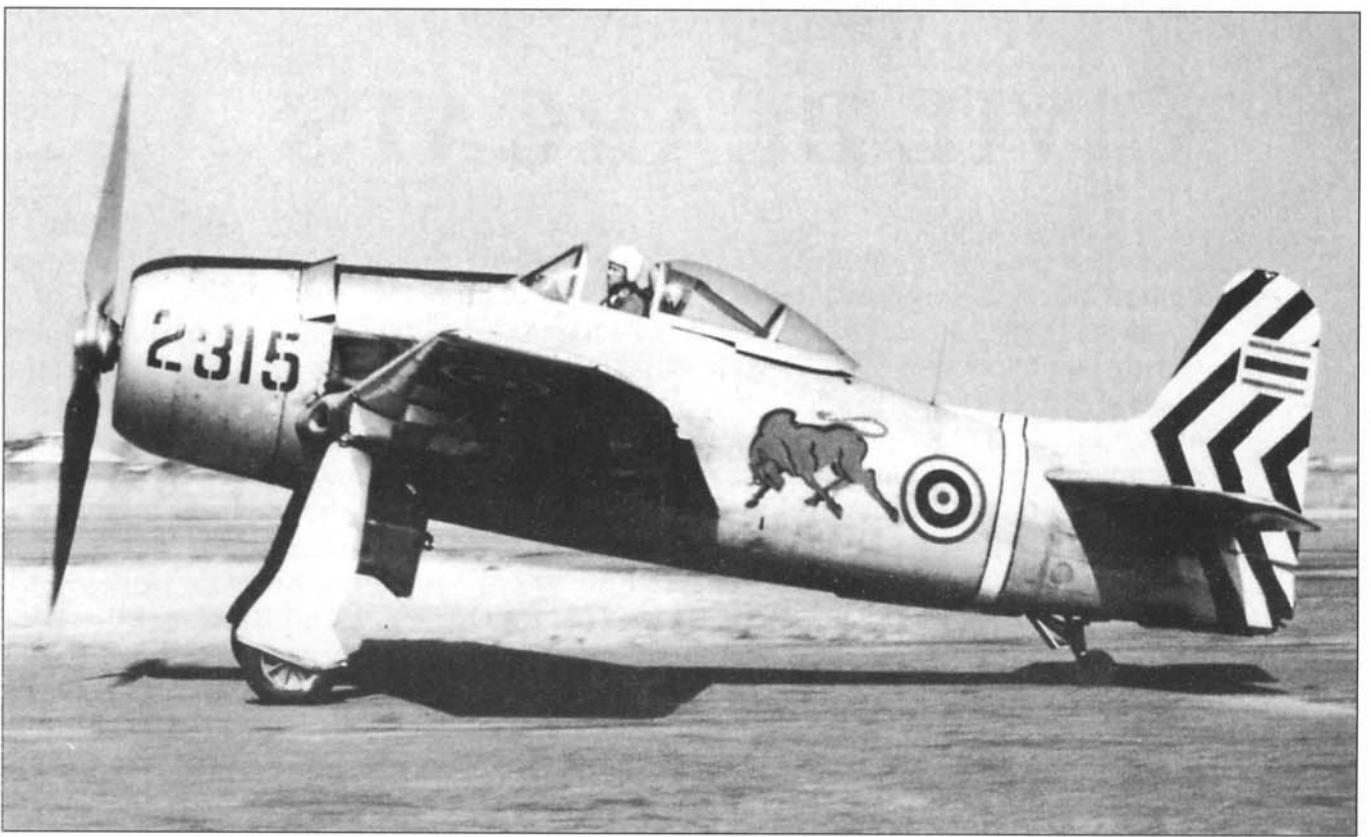
Французские F8F-1B из состава Groupe de Combat 1/9 Limousin, авиабаза «Тон Сон Нхут», 1953 год. Самолеты вооружены НАР HVAR. Во время всей своей службы под французскими знаменами машины несли американский камуфляж.



Три пилота из CG 1/22 перекуривают между вылетами на фоне своих самолетов, полевая площадка Дьенбьенфу, 1954 год. Вскоре эти машины будут уничтожены в результате минометного обстрела вьетконговцев.



После долгой службы F8F-1 1-й истребительной эскадрильи ВВС Южного Вьетнама экспонируется в Сайгоне. Во вьетнамских ВВС очень часто самолеты перекрашивались. Что обозначают звезды под кабиной - неизвестно.



F8F-1 цвета натурального металла из состава 2-го истребительно-бомбардировочного авиаотряда ВВС Таиланда, авиабаза «Накори-Саван», Таиланд. Бык нарисован красным, полосы - бело-синие, номер и антибликовая полоса - черные.



F8F-1 из 2-го истребительно-бомбардировочного авиаотряда ВВС Таиланда. Они сохраняли оригинальный американский камуфляж. Эмблемой авиаотряда был бык.

ции радиооборудование дорабатывалось по местным стандартам после чего модификация получила обозначение F8F-1D. Еще одной местной модификацией стала установка подвесного фотоконтейнера (сделанного из топливного бака). После чего таким образом модернизированные машины передавались в состав двух эскадрилий - Escadrille de Reconnaissance d'Outre-Mer 80 и Escadrille Reconnaissance Photographique 2/19, которые базировались на аэродроме «Бак Май».

Поначалу у французских летчиков возникли проблемы с переобучением на эти истребители. Дело в том, что большинство из них пересаживалось с P-63 «Кингкобра» и их основной ошибкой была просадка самолета при посадке. Однако после того, как эта психологическая проблема была преодолена, французские летчики оценили манев-

ренность нового самолета и его достаточно хорошие характеристики.

Всего во французской авиации «Биркэтами» были вооружены восемь эскадрилий. Так, в 1954 году большинство из 100 самолетов базировалось на аэродромах вокруг Ханоя. Главной проблемой F8F как штурмовика была малая дальность полета. Особенно это сильно проявилось во время битвы под Дьенбьенфу, когда самолеты просто не смогли оказывать реальную помощь своим войскам.

На полевой площадке под Дьенбьенфу базировались несколько «Биркэтов», причем семь из них (вместе с 9 другими самолетами) были уничтожены 12 марта 1954 года в ходе артиллерийского обстрела площадки. Вскоре все «Биркеты» были отведены на юг прежде всего из-за больших потерь от огня с земли. Всего количество потерянных «аме-

риканцев» в ходе битвы неизвестно, обычно в источниках приводится только общее количество потерянных самолетов - 64 уничтоженных и 167 поврежденных. После падения Дьенбьенфу карьера «Биркэтов» во французских ВВС окончилась.

Вьетнамские ВВС

После вывода французских ВВС основную тяжесть борьбы в воздухе выдержали только созданные ВВС Южного Вьетнама. И одними из первых самолетов на их вооружении стали именно «Биркеты». Двадцать пять бывших французских самолетов были формально возвращены американцам и переданы вьетнамцам. Одновременно на авиабазе «Вунг Тай» были организованы курсы, на которых французские «добровольцы» проводили обучение вьетнамских летчиков.



Четверка F8F-1B ВВС Таиланда. Эмблемой авиаотряда был красно-желтый тигр. Звезды на килях - желтые.



Гражданский «Биркэт» майора Элла Вильямса, названный «Gulfhawk 4».

На базе самолетов достаточно быстро (к июню 1956 года) сформировали 1-ю истребительную эскадрилью, которая стала базироваться на авиабазе «Бьен Хоа». Однако эффективность применения «Биркэтов» была минимальной, так как молодые BBC испытывали хроническую нехватку запасных частей. Тем не менее боевые вылеты на F8F совершились до августа 1959 года. А запретили полеты после целого ряда катастроф, связанных с плохим техническим состоянием штурмовиков. Несмотря на то, что южновьетнамцы хотели получить реактивные машины, однако взамен они полу-

чили еще один «сэконд-хенд» из запасов морской авиации - A-1 «Скайрейдер».

Королевские BBC Таиланда

Ввиду начавшихся крупномасштабных боевых действий в Индокитае, тайское правительство стало прилагать определенные усилия для усиления своей обороноспособности. В числе прочей американской помощи стали и 50 F8F-1, прибывшие в страну на борту авианосца «CAPE ESPERANCE» (CVE-88). Следом прибыли 79 F8F, которые пошли на вооружение истребительно-бом-

бардировочных эскадрилий 1-го и 2-го Истребительно-бомбардировочных авиакрыльев. Всего тайские военные получили 100 F8F-1 и 29 F8F-1B. Причем в строевых подразделениях на вооружении состояли только F8F-1, а остальные машины использовать как источник запчастей. «Биркэты» задержались в «первой линии» до 60-х годов, после чего были заменены F-84G «Тандерджет» и F-86 «Сейбр». По крайней мере, один F8F-1B из состава тайских BBC был продан французу Жану Сали, который реставрировал его и перекрасил в цвета французских BBC.



G58A «Gulfhawk 4» на одной площадке с «Gulfhawk 2». Ныне «Gulfhawk 2» является экспонатом Национального музея авиации и космонавтики, в то время как «Gulfhawk 4» был потерян в аварии.



Чак Лайфорд делает победный круг на своем F8F-2. Машина принадлежит Джону Чёрчу и именно на ней он выиграл гонки «Рено» 1967 года.



Самолет с собственным именем «Red Ship» был построен фирмой «Грумман» из нескольких «Биркэтов». Поэтому на фюзеляже F8F-2 установлен двигатель R-2800-34W от F8F-1. Подвешенный подвесной бак использовался обычно для перевозки запчастей и инструментов.



F8F-2 Миры Словака. Летчик спонсировался торговой маркой «Водка», поэтому самолет имел собственное имя «Miss Smirnoff». Именно на этом самолете летчик выиграл кубок Рено.



На этом красивом бронзовом-коричневом F8F-2 летал Билл Форноф, который провел тысячи авиашоу по всей Америке.

Гражданские «Биркэты»

Ирония судьбы заключается в том, что «Биркэты» в руках гражданских летчиков более известны, чем на вооружении «Blue Angels».

В 1947 году конструкторы фирмы «Грумман» построили один гражданский «Биркэт» (получивший заводское обозначение G-58A) для майора Элла Вильямса (MAJ Al Williams) и заказу фирмы «Gulf Oil Corporation». Этот самолет получил собственное имя «Gulphawk 4» и уже с лета 1947 года стал широко показываться на различных авиашоу. Стоит сказать, что все военное оборудование, бронеплиты, вооружение, механизм складывания крыла, радиостанция и посадочный гак были демонтированы, за счет чего самолет стал легче чем F8F-1. Гражданский самолет поставлялся фирмой без окраски и уже в частных руках был раскрашен в оранжевый, белый и черный. Тем не менее карьера «Gulphawk 4» была короткой - во время одной из посадок не зафиксировалась стойка шасси. В результате самолет проехался по земле топливным баком и загорелся. «Биркэт» сгорел полностью, однако Вильямс не пострадал.

В 1958 году военные передали Confederate Air Force два самолета с налетом менее 250 часов. Одним из известных гражданских летчиков, сделавшим много

для популярности «Биркэта» был Билл Форноф (Bill Fornof). Он был летчиком морской авиации в годы Второй Мировой войны. Летал на своем F8F-2 на каждом авиашоу, причем через какое то время Форноф купил второй такой истребитель (получил собственное имя «Corky»). На этом самолете стал летать его сын. Машины получили импрессивную бронзовую с коричневым окраску и запомнились зрителям многочисленных шоу в 60-е годы. К сожалению в 1971 году Билл погиб в катастрофе своего «Биркэта» на аэродроме «Quonset Point».

В начале 60-х годов еще одна партия «Биркэтов» была продана гражданским лицам. Эти F8F-2 летают до сих пор. Причем доработанные машины одержали несколько убедительных побед в различных соревнованиях. Так, в 1964 году Мира Словак на F8F-2 впервые одержал победу в такой престижной гонке как «Unlimited Air Race». Летчик-испытатель фирмы «Локхид» Дэррил Гримнейер (Darryl Greenamyer) с 1965 по 1971 годы всегда занимал первые места в этой гонке на своем «Биркэте», после передал свою машину в Национальный музей авиации и космонавтики.

В 1939 году немецкий летчик Фриц Вендель установил новый рекорд скорости полета на поршневом самолете. Его Me-208V1 развил на расстоянии в 3 км скорость в

469,22 mph. После войны разными летчиками предпринимались попытки побить его рекорд и только 16 августа 1969 года это удалось Дэррилу. Летая на своем F8F-2 «Bearcat Conquest I» (BuNo 121646), он на этом же промежутке смог развить скорость в 483,041 mph.

Конечно, это был не простой «Биркэт» - летчик при помощи техников с фирмы «Грумман» несколько модифицировал свой самолет. Так, была заменена каплеобразная кабина, поставлен новый винт (с A-1 «Скайрейдер»), а кок винта с P-51H. Естественно, что переборке и доработке подвергся стандартный двигатель Pratt & Whitney R-2800.

Позже на этом же самолете летчик четырежды побеждал (1973, 1975, 1988 и 1989) в гонке «Рено».

Всего на данный момент всего около 30 из 1263 построенных «Биркэтов» находятся в летном состоянии. К сожалению очень прогрессивная конструкция истребителя просто не успела к окончанию Второй Мировой войны. Самолет, бывший почти идеальным истребителем для маневренного воздушного боя, волею судьбы не использовавшийся ни разу в этой роли. Тем не менее, груммановская «Росомаха» показала свои зубы и когти, вполне справившись с несвойственными ей задачами.



Билл Форноф летал на своем F8F-2, в то время как его сын летал на P-51 «Мустанг», покрашенным точно так же. Авиабаза Norfolk, Azalea Festival, середина 60-х годов.

F8F-2 из экспозиции Авиамузея в Онтарио (штат Калифорния), середина 60-х годов. Позже самолет был продан Говарду Билу.



Чак Лайорд взлетает на «Биркэте» во время одного из авиашоу.



Дэррил Гринмейер в своем FBF-2 «Биркэте» (гражданская регистрация N1111 L). Гонка «Рено» 1966 года. Хорошо видны модификации «Биркэта», в частности другая кабина.





В таком виде «Биркэт» был продан Гринмейру Национальным Музеем авиации и космонавтики.

Единственный сохранившийся F8F-2P на аэродроме Роанок (штат Вирджиния), 1978 год.



На этом F8F-2 (BuNo 121646) Дэррил Гринмейр установил мировой рекорд скорости. Через год (17 сентября) на этой же машине тот же летчик выиграл гонку «Рено».





Рэйр Бер выиграл гонку в Рено в 1989 году. Его красно-белый «Биркэт» владелец рекорда скороподъемности - он набирал 3000 метров за 91,9 секунды.



Пилот авиакомпании «Истери Авиавайс» Кристофер взлетает на F8F-2 во время празднования 20-летия «Голубых ангелов» на Pesonnic Air show, 1966 год. Летчик регулярно летал на «Биркэте» в различных авиашоу по восточной части США и славился очень зрелищным энергичным взлетом с минимальным разбегом.

Один из наиболее хорошо восстановленных «Биркэтов»,
собственность Говарда Парду. Это десятый постро-
енный F8F-1 и самый старый из летающих в мире.





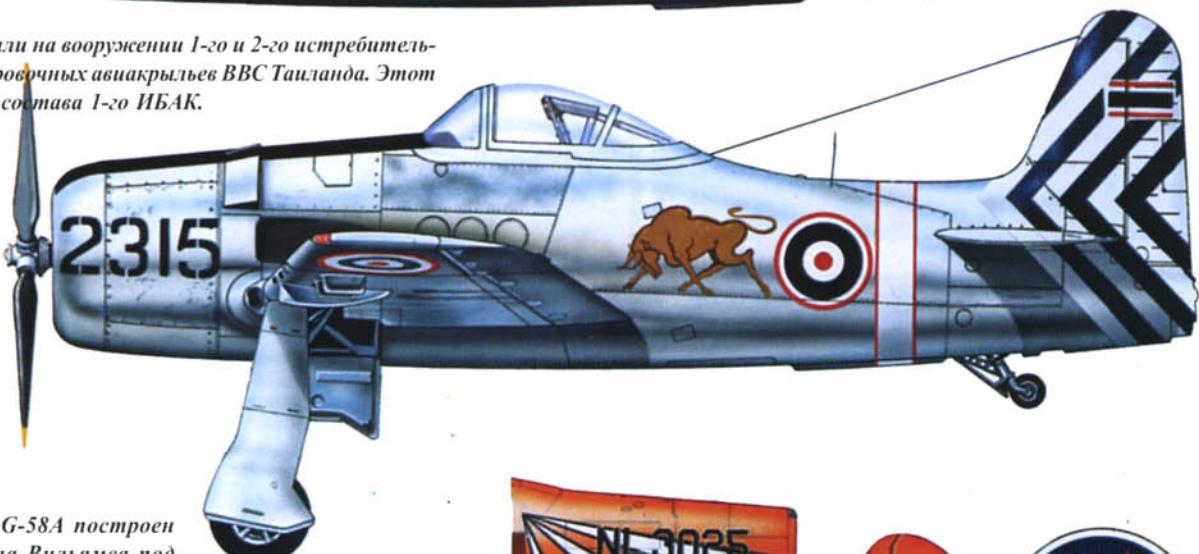
F8F-1B «Биркэт» из состава французской эскадры GC I/22 Saintonge периода войны в Индокитае



F8F-1 из состава 1-й истребительной эскадрильи BBC Южного Вьетнама, 60-е годы.



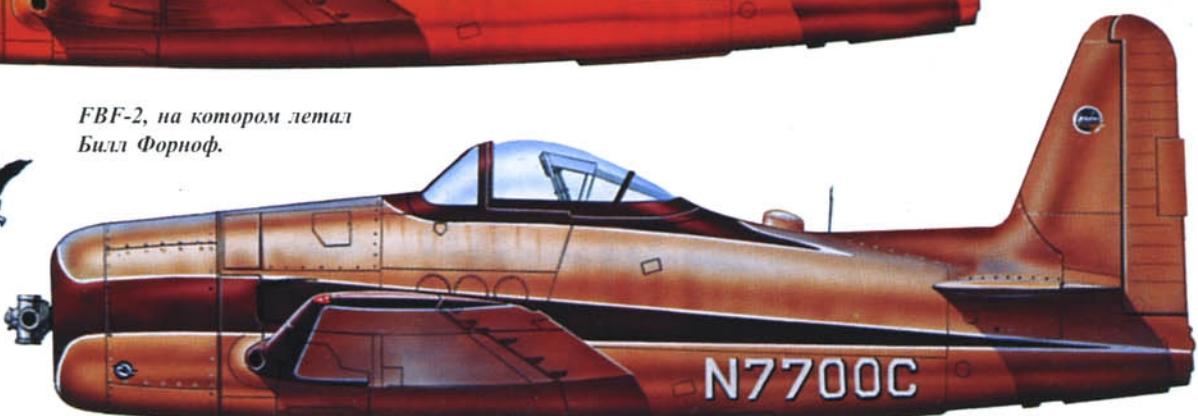
F8F-1 состояли на вооружении 1-го и 2-го истребительно-бомбардировочных авиаотрядов ВВС Таиланда. Этот «Биркэт» из состава 1-го ИБАК.



Гражданский G-58A построен для майора Эла Вильямса под названием «GULFHAWK 4». Самолет был легче чем военный F8F-1.



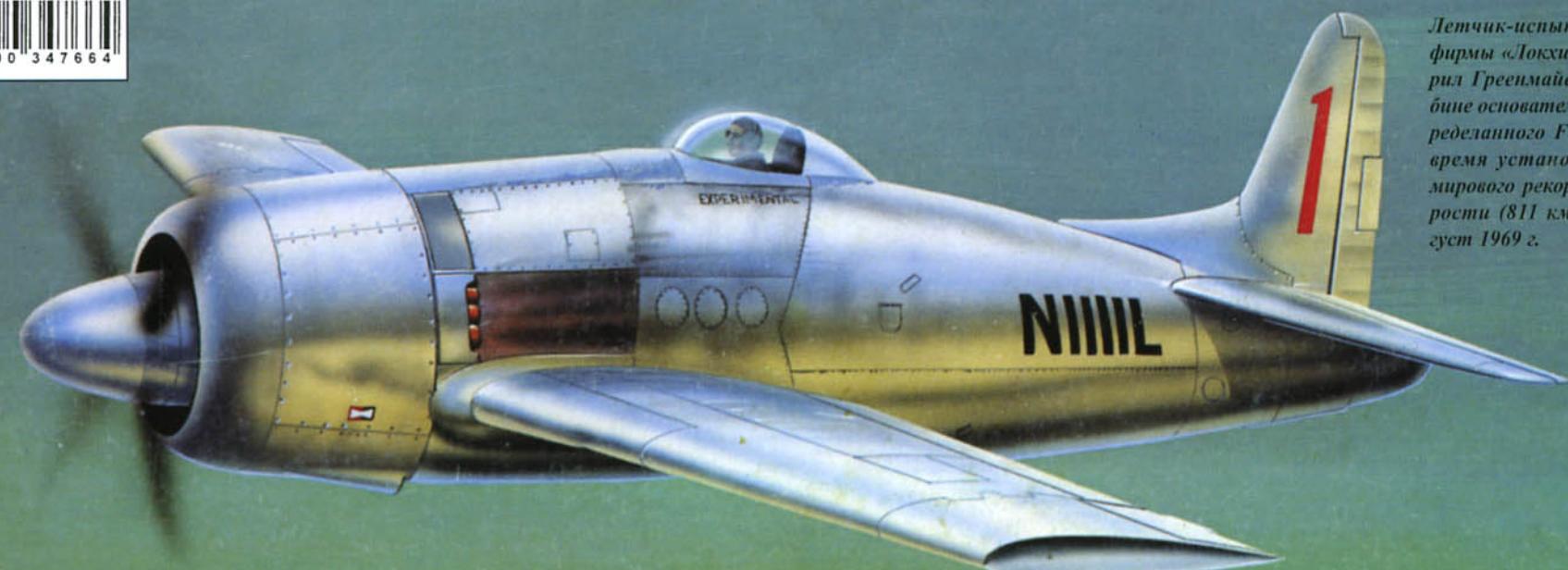
FBF-2, на котором летал Билл Форноф.



F8F-1 из VF-882 на подлете к ВПП
авиабазы Olathe в Канзасе, 1947 г.



2 2 0 0 0 0 0 3 4 7 6 6 4



Летчик-испытатель
фирмы «Локхид» Дар-
релл Греемайер в ка-
бине основательно пре-
ределанного F8F-2 во
время установления
мирового рекорда ско-
рости (811 км/ч), ав-
густ 1949 г.