

ВОЙНА В ВОЗДУХЕ

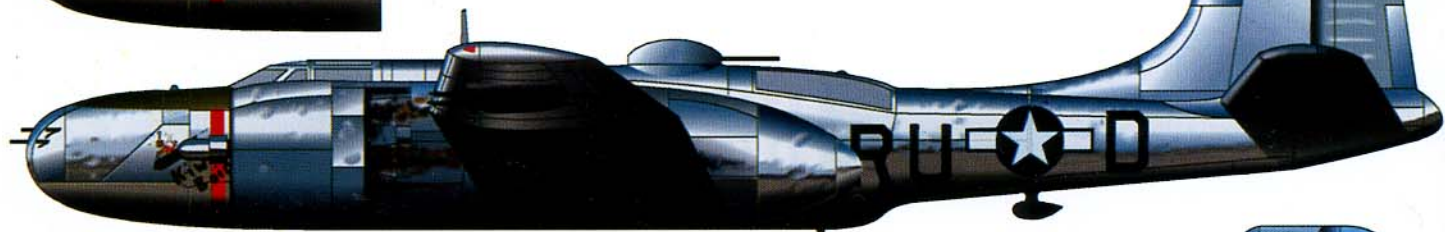
142

A-26
INVADER





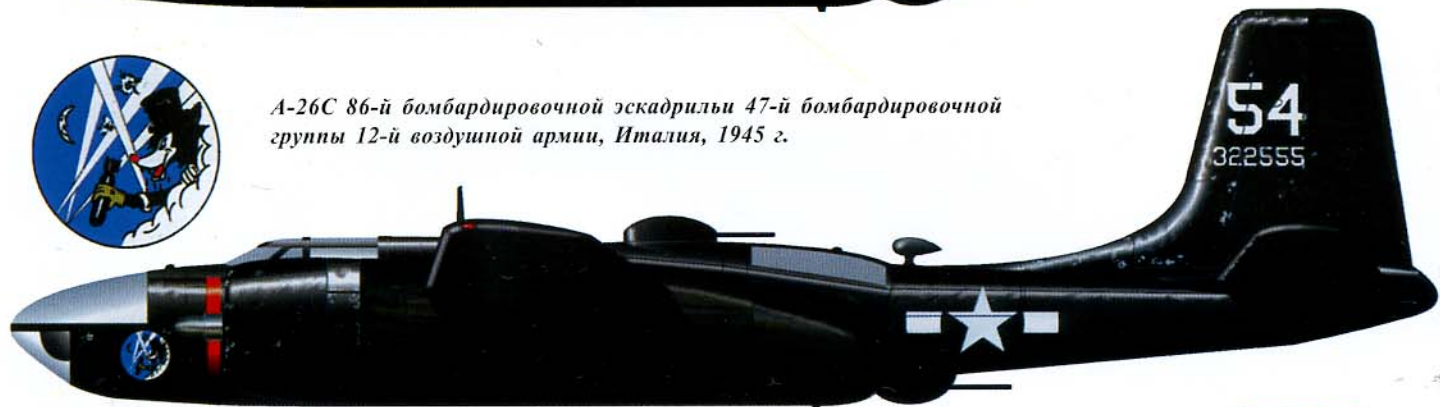
«Kiwi Void» - A-26B «Ивейдер» из 554-й бомбардировочной эскадрильи 386-й бомбардировочной группы, 1945 г.



A-26B из 10-й тактической разведывательной эскадрильи 69-й тактической разведывательной группы, Нанси, Франция, начало 1945 г.



A-26C 86-й бомбардировочной эскадрильи 47-й бомбардировочной группы 12-й воздушной армии, Италия, 1945 г.



A-26B из Метеорологического центра ВВС США, аэропорт Клинтон Каунти, Вашингтон, шт. Огайо, 1947 г.



«Jersey Bounce» - B-26B с установленной носовой частью от B-26C, 90-я бомбардировочная эскадрилья 3-й бомбардировочной группы, Корея, 1952 г.



Михаил Никольский

A-26

«INVADER»



A-26A (B-26K) из 609-й эскадрильи специального назначения 56-го авиакрыла сил Специальных операций наносит удар по тропе Хо Ши Мина, 1969 г. Самолеты 609-й эскадрильи также действовали над Лаосом, нанося удары по отрядам Патет Лао. Эскадрилья базировалась в Таиланде на авиабазе Накхэн Фаном.

«Война в воздухе» №142, 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.



Техники из 1-й авиационной эскадрильи коммандо (смешанной) дают пилоту B-26B «Инвейдера» знак на запуск левого мотора. Пилоту предстоит очередной боевой вылет, Южный Вьетнам, лето 1963 г. «Инвейдер» стал единственным американским военным самолетом, прошедшим Вторую мировую войну, войны в Корее, Вьетнаме, Индокитае, массу других локальных вооруженных конфликтов в Азии, Африке и латинской Америке.

Во многих отношениях самолет Дуглас «Инвейдер» является поистине великим. Мощный, аэродинамически чистый аэроплан смотрится очень эстетично. Его боевая карьера даже только в ВВС США поистине уникальна.¹ Началась она в конце Второй мировой войны, а завершилась во Вьетнаме. Самолет принимал участие в массе мелких вооруженных конфликтов. Самолеты «Инвейдер» состояли на вооружении многих стран мира, последние B-26 были сняты с вооружения в 80-е годы. «Инвейдеры» немало полетали и на «гражданке», чему в немалой степени способствовали многочисленные модификации данного самолета.

Эскизное проектирование перспективного легкого двухмоторного бомбардировщика началось на заводе в Эль-Сегундо фирмы Дуглас в 1940 г., после того, как всесторонний анализ выявил неудачу фирмы с самолетом А-20 «Хэвок». Недостатками «Хэвока» посчитали невозможность перемещения в полете членов экипажа с одного места на другое, слабое оборонительное вооружение, ограничение по перегрузке в 6G, из-за чего самолет мог пикировать только полого и не годился для выполнения бомбометания с крутого пикирования. Кроме того, самолет обладал большими взлетной и посадочной дистанциями, низкой скоростью полета особенно на средних высотах. Самолет с трудом мог эксплуатироваться с элементарно подготовленных полевых аэродромов.

Для улучшения защищенности перспективного бомбардировщика от атак истребителей с любого ракурса, его требовалось вооружить пулеметами калибра 12,7 мм, установленных на турелях с электрическими или гидравлическими приводами. Наступательное вооружение включало пушку калибра 75 мм, для ее установки потребовалось изменить обводы и конструкцию носовой части фюзеляжа. Для увеличения прочности конструкции и снижения массы планера предполагалось использовать новый алюминиевый сплав 75S. Заново проектировалось крыло с новыми профилями, обладающее большей подъемной силой, чем крыло самолета А-20. Ламинарные профили крыла были разработаны специалистами НАСА.

В конце января 1941 г. конструкторы фирмы Дуглас во главе с известным, почти легендарным, Эдвардом Х. Хейнманом (позже под руководством Хейнмана будет создан один из лучших в мире реактивных штурмовиков А-4 «Скайхок») и Робертом Донованом представили проект бомбардировщика командованию авиационного корпуса армии США и просили согласия на постройку двух самолетов, одного в варианте легкого двухмоторного бомбардировщика, второго – в варианте ночного истребителя. Проект представлял собой среднеплан с ламинарным крылом, оснащенный двухщелевыми закрылками, с двумя звездообразными двигателями воздушного охлаждения Pratt энд Уитни

R-2800-27 мощностью по 2000 л.с., установленных в объемистых мотогондолах на крыле. Форма мотогондол была тщательно вылизана с целью снижения лобового сопротивления и улучшения охлаждения двигателей на основе многочисленных продувок в аэродинамических трубах. В большом бомбоотсеке размещались бомбы общей массой 1814 кг (4000 фунтов), вместо бомбовой нагрузки предусматривалась возможность подвески двух торпед под крылом, по одной – между фюзеляжем и мотогондолой. Оборонительное вооружение состояло из двух дистанционно управляемых турелей с парой 12,7-мм каждая. Огонь из обеих турелей вел один стрелок, место которого находилось в задней части самолета.

Макетная комиссия министерства обороны США заседала с 11 по 22 апреля 1941 г., после чего, 2 июня 1941 г., с фирмой Дуглас был заключен контракт W535 AC17946 на постройку двух прототипов, сумма контракта 2 083 385,79 долларов. Первый прототип, ХА-26-DE, представлял собой трехместный легкий бомбардировщик с застекленной носовой частью фюзеляжа. Второй, ХА-26А-DE, - двухместный ночной истребитель. Через три недели после заключения контракта W535 AC17946 в заказ добавили постройку третьего прототипа. Эта машина известна как ХА-26В-DE, она отличалась непрозрачной носовой частью фюзеляжа, в которой была установлена 75-мм пушка.



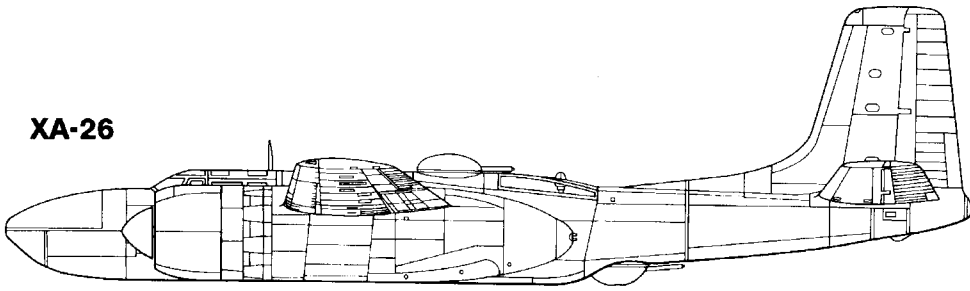
Прототип ХА-26 в полете над Калифорнией на раннем этапе летных испытаний. Первый полет ХА-26 выполнил 10 июля 1942 г. под управлением летчика-испытателя Билла Ховарда. Ховард с энтузиазмом рапортовал представителям ВВС, что А-26 уже готов к поступлению в строевые части. Испытатель ошибся, на фронте самолеты А-26 появились всего за десять месяцев до окончания войны.

Второй прототип ХА-26А строился как прототип ночного истребителя, оснащенного радиолокатором А1. РЛС была установлена в носовой части фюзеляжа. Вооружение из четырех 20-мм пушек разместили в подфюзеляжной gondole, кроме того на самолете для самообороны имелась пулеметная турель. Ночной истребитель в серийное производство не передавался, поскольку военные отдали предпочтение самолету Нортроп Р-61 «Блэк Уидоу».

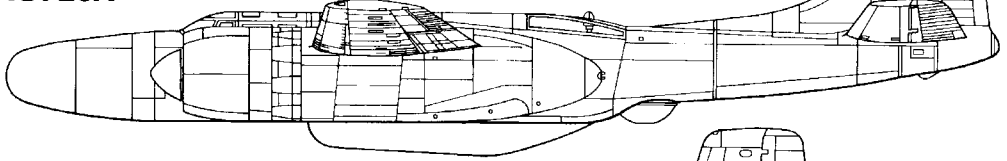
Последний прототип ХА-26В имел непрозрачную носовую оконечность фюзеляжа, в которой монтировалось вооружение в различных сочетаниях, в зависимости от конкретного боевого задания. На прототип установили пушку калибра 75 мм. Кроме пушки стрелковое вооружение самолета составляли четыре 12,7-мм пулемета в двух фюзеляжных турелях-баинях.



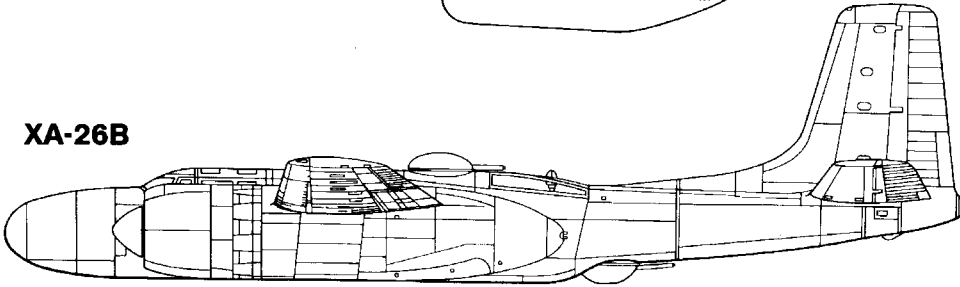
XA-26



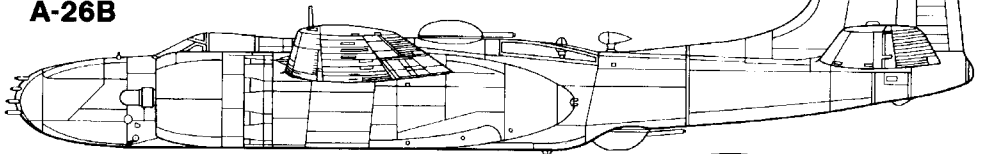
XA-26A



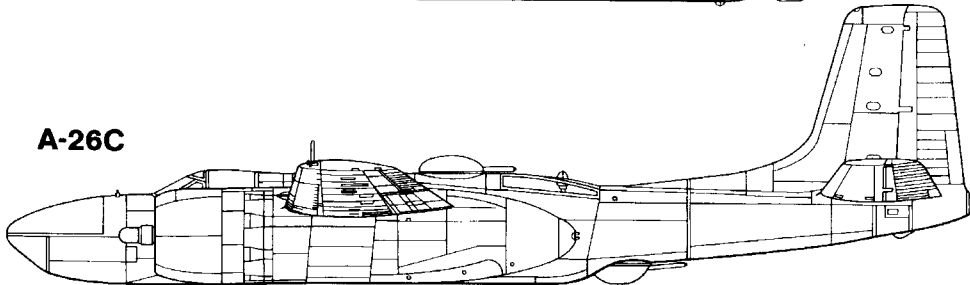
XA-26B



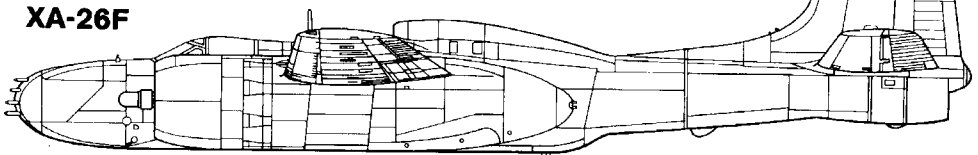
A-26B



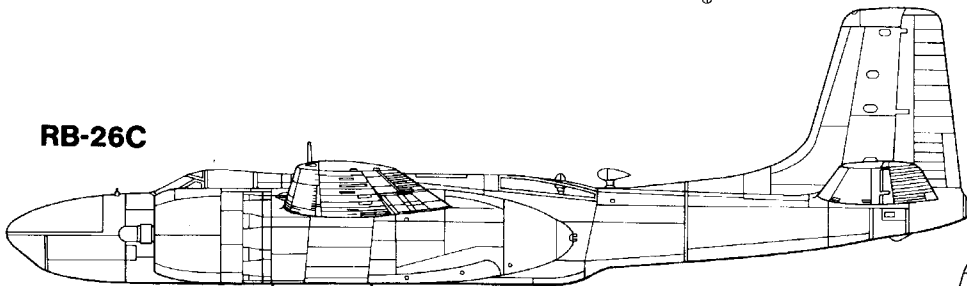
A-26C



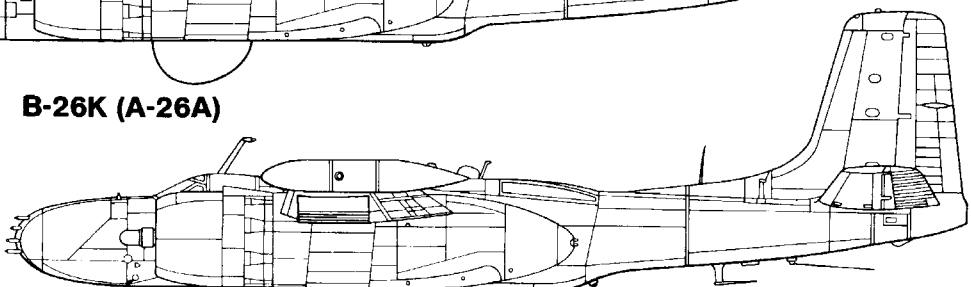
XA-26F



RB-26C



B-26K (A-26A)



Прототип ХА-26 с инструментальным приемником воздушного давления, выступающим из застекленной носовой части фюзеляжа. На самолете установлены макеты пулеметных турелей.



Прототип ХА-26 с ложным регистрационным номером 219504 в одном из первых испытательных полетов. Ярко выраженное поперечное V крыла стало характерным внешним отличием «Ивейдера».



Прототип ХА-26 с переделанной носовой оконечностью фюзеляжа, под ночной истребитель. На нижней поверхности фюзеляжа заметно основание пулеметной турели, сама турель не установлена. Обратите внимание на блистеры на верхней и нижней поверхностях фюзеляжа.



Прототип ХА-26В был предназначен для испытаний непрозрачной носовой оконечности фюзеляжа. Изначально самолет был вооружен 75-мм пушкой, установленной в правой части носовой оконечности фюзеляжа. На самолет нанесен ложный регистрационный номер 219588.

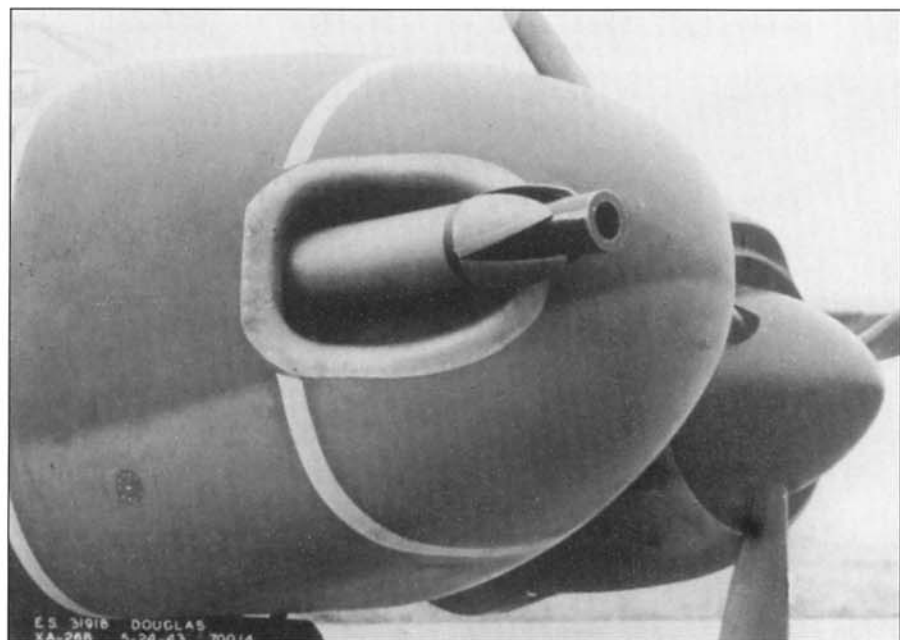


Контракт на серийное производство

Фирма Дуглас вышла с предложением о постройке 500 самолетов на своем новом заводе в Санта-Монике по цене 142 250 долларов за штуку 28 февраля 1941 г. Сдача заказчику первого самолета ожидалась через 20 месяцев после заключения контракта. Представители отдела материально-технического снабжения Авиационного корпуса армии США сочли стоимость самолета слишком высокой. Переговоры военных с менеджерами фирмы Дуглас продолжались до 31 октября 1941 г., когда с фирмой Дуглас был заключен контракт AC21393. Военные считали невозможным постройку серии новых бомбардировщиков на заводе в Санта-Монике, так как в этом случае мог снизиться выпуск самолетов А-20 «Бостон», С-47 «Скайтрэйн» и С-54 «Скаймастер». Под серию легких бомбардировщиков предлагалось построить новые заводы в Лонг-Биче, шт. Калифорния, и в Талсе, шт. Оклахома. Постройка новых заводов требовала времени. Военные также критиковали фирму Дуглас за недостаточное количество инженеров и конструкторов, привлеченных к проектированию и подготовке серийного производства бомбардировщиков.

Прототип ХА-26-DE выполнил первый полет с аэродрома Майнез-Филд (аэродром был расположен рядом с международным аэропортом Лос-Анжелоса) 10 июля 1942 г., самолет поднял в воздух летчик-испытатель Бен Ховард. Согласно плану, первый по-

А-26В раннего выпуска в полете над Калифорнией в период летних испытаний. Самолет вооружен шестью 12,7-мм пулеметами, установленными в носовой части фюзеляжа. Фонарь кабины пилота с плоским верхом характерен как раз для очень ранних А-26. В носовой части фюзеляжа «Инвейера» планировалось ставить самое разнообразное стрелковое вооружение, но распространение получили только два варианта: шесть и восемь 12,7-мм пулеметов.



Крупный план ствола 75-мм пушки. Хорошо виден аэродинамический обтекатель ствола, который «раскрывался» подобно тюльпану перед стрельбой.



Восемь 12,7-мм пулеметов установлены в носовой оконечности фюзеляжа самолета А-26В вертикально в два ряда по четыре пулемета в каждом. Такое расположение пулеметов обеспечивало концентрированный обстрел цели. Именно такой вариант вооружения стал наиболее распространенным.





41-39100 – первый серийный А-26В. В отличие от прототипа крупноразмерные коки на воздушные винты серийного самолета не установлены. В остальном серийная машина внешне не отличается от прототипа.



А-26В ранней постройки, в носовой части фюзеляжа установлена 75-мм пушка.

лет первого прототипа должен был состояться 15 января 1942 г. Задержка на полгода связана с промедлением в изготовлении стоек шасси, протектированных топливных баков, пулеметных турелей и поставками самолетного оборудования. За поставки оборудования отвечало правительство США, а не фирма Дуглас. На первом прототипе была выполнена большая часть про-

граммы летных испытаний, хотя по программе летали также второй ХА-26А-ДЕ и третий ХА-26В-ДЕ прототипы, выполнившие первые полеты тоже в 1942 г.

Между тем, в недрах USAAF определились с желаемым вариантом самолета. Через восемь дней после первого полета прототипа ХА-26-ДЕ, военные сообщили Фиме Дуглас, что первые 500 самолетов следует

строить в варианте с непрозрачной носовой частью фюзеляжа и с 75-мм пушками, но в дополнение необходимо изготовить 200 сменных комплектов носовых частей фюзеляжей, вооруженных шестью неподвижными 12,7-мм пулеметами. Вскоре военные от данного плана отказались, а фирма ускорила работы по бомбардировочному варианту с прозрачной носовой частью фюзеляжа.

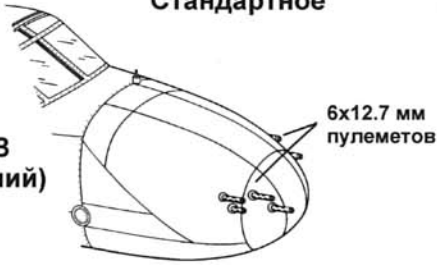


А-24В-45-ДЛ, 45-я производственная серия стала последней, носовое вооружение самолетов которой было асимметричным, на всех последующих вариантах в носовой части фюзеляжа симметрично стояло восемь 12,7-мм пулеметов.

Вооружение

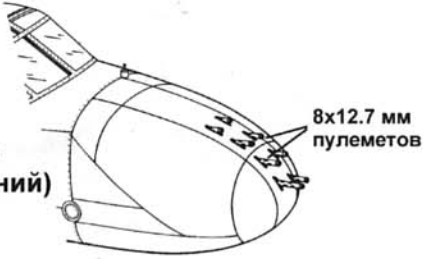
Стандартное

**A-26В
(ранний)**



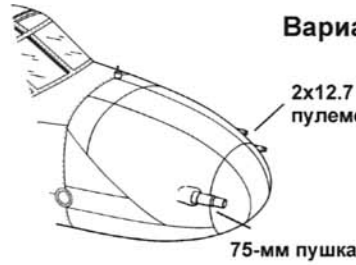
6x12.7 мм
пулеметов

**A-26В
(поздний)**



8x12.7 мм
пулеметов

Варианты



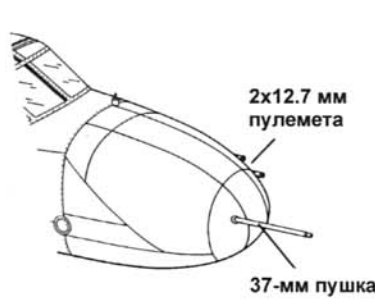
2x12.7 мм
пулемета

75-мм пушка



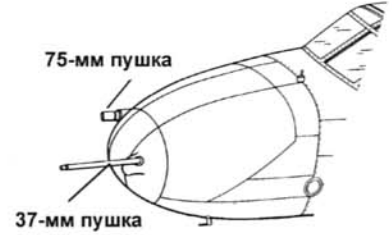
4x12.7 мм
пулеметов

37-мм пушка



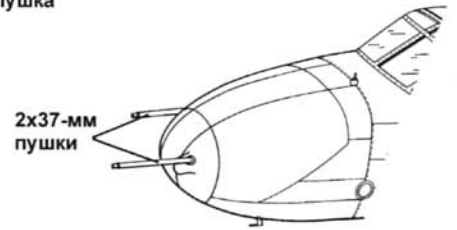
2x12.7 мм
пулемета

37-мм пушка

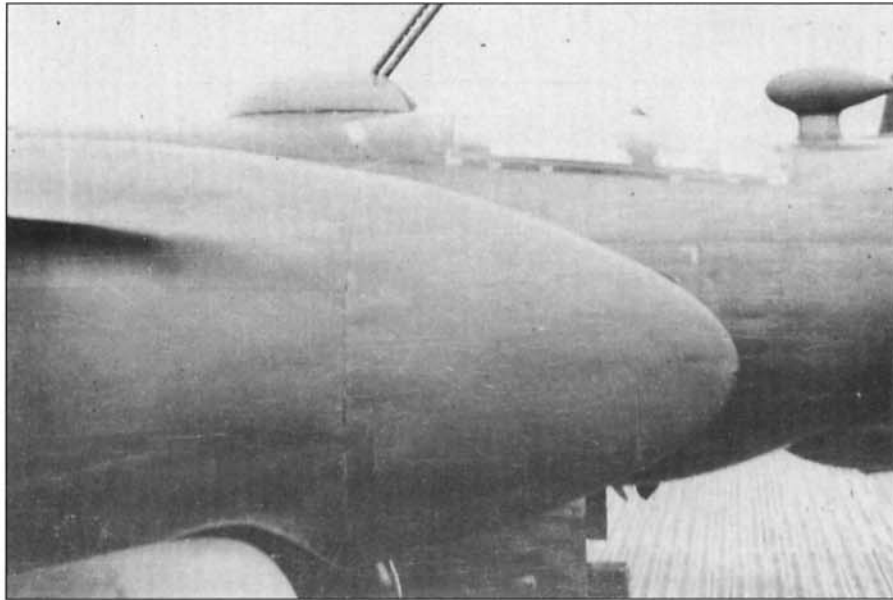


75-мм пушка

37-мм пушка



2x37-мм
пушки



Для самообороны самолеты А-26 были вооружены пулеметами калибра 12,7-мм на дистанционно управляемых фюзеляжных турелях, сверху и снизу. Огнем турельным пулеметов управлял стрелок, чье место находилось в задней части фюзеляжа сразу за бомбоотсеком. Верхняя турель могла быть развернута вперед и неподвижна зафиксирована в этом положении, тогда из пулеметов этой турели стрелял пилот.

Параллельно рассматривались альтернативные варианты наступательного вооружения: комбинации из 12,7-мм пулеметов, 37-мм пушки Т20 и 75-мм пушки. Все работы по варианту с пушкой Т-20 были свернуты в августе 1943 г.

17 марта 1943 г. был подписан контракт на изготовление еще одной партии из 500 самолетов А-26В, вооруженных 75-м пушками, на заводе в Талсе. Обозначение А-26В изначально резервировалось за машинами с 75-м орудиями, А-26С – за самолетами с непрозрачной носовой частью фюзеляжа и наступательным вооружением меньшего, чем 75 м калибра. Позже обозначения самолетов изменились. Все самолеты с непрозрачным носом фюзеляжа стали обозначать А-26В. Серийный вариант ХА-26-DE

Наступательное вооружение «Ивейдера» усилили путем подвески под крыло четырех контейнеров с двумя 12,7-мм пулеметами в каждом. Контейнеры подвешивались под внешние части консолей крыла, снаружи мотогондол. С одной стороны контейнеры с пулеметами значительно усилили огневую мощь «Ивейдера», с другой – снизили скорость полета, ухудшили маневренность.



Стрелок мог вести огонь одновременно из двух дистанционно управляемых турелей. В данном учебном полете турели самолета А-26 повернуты на четыре часа.

с прозрачным «бомбардировочным» остеклением носовой части фюзеляжа стал называться А-26С. В серийное производство были запущены только две этих модификации – А-26В и А-26С. Отработка комплекса вооружения самолета завершилась установкой на него шести (позже восьми) 12,7-мм пулеметов Браунинг М2 в носовой части фюзеляжа (на большинстве построенных самолетов) и еще четырех 12,7-мм пулеметов на двух турелях сверху и внизу фюзеляжа.

Оригинальным планом командования USAAF предусматривалась замена самолетами А-26 «Инвейдер» всех средних бомбардировщиков, начиная с 1942 г. Однако начало серийного производства «Инвейдеров» постоянно откладывалось. Начало серии, намеченное на июль 1943 г., в очередной раз пришлось перенести на более поздний срок из-за неготовности оснастки. Руководству фирмы Дуглас пришлось подключить к освоению «Инвейдера» большое количество людей, задействованных в программе транспортного самолета С-74 «Глоубмастер». Первые шесть серийных самолетов А-26 были собраны на оснастке, предназначенной для постройки прототипов.

В январе 1943 г. фирма Дуглас информировала военных о том, что серийное производство самолетов «Инвейдер» начнется не ранее октября 1943 г. До марта 1944 г. USAAF получили только 21 самолет. Знаменитый генерал Арнольд писал о задержках с поставками «Инвейдеров»:

- Я хочу использовать А-26 в этой войне, а не в следующей!

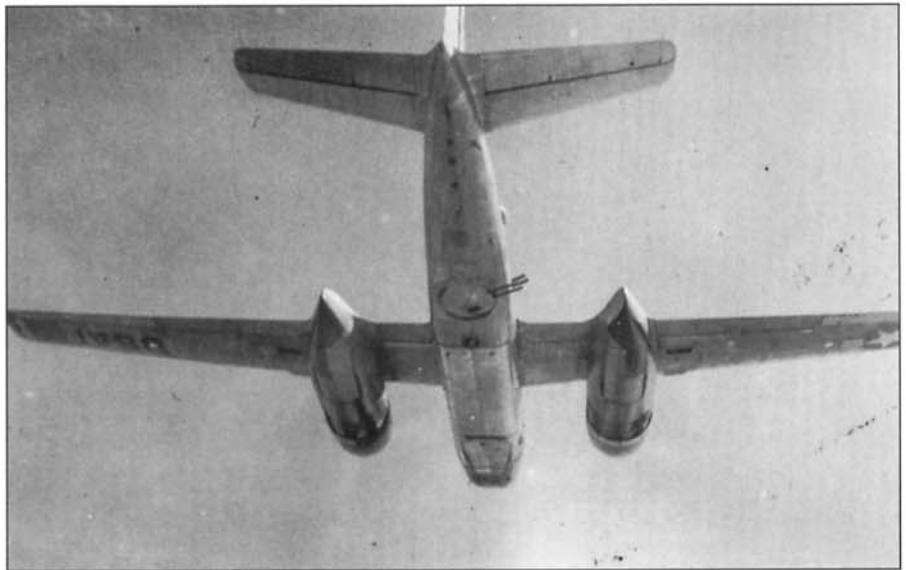
Поначалу оба завода, в Лонг Биче и в Талсе, строили самолеты обеих модификаций, А-26В и А-26С, но затем Лонг Бич стал специализироваться на А-26В, в то время как завод в Талсе строил только А-26С.

Летные испытания прототипа ХА-26А-DE продемонстрировали, что самолет является весьма перспективным ночным истребителем. В то же время прототип не показал явного превосходства над конкурентом – истребителем Нортроп Р-61 «Блэк Уидоу». Заказчик предпочел ночной истребитель фирмы Нортроп. Единственными «Инвейдерами» - ночными истребителями стали несколько самолетов, переоборудованных в начале 60-х годов французами. Французы использовали эти самолеты в колониальной войне в Алжире.

Варианты USAAF/USAF

ХА-26-DE

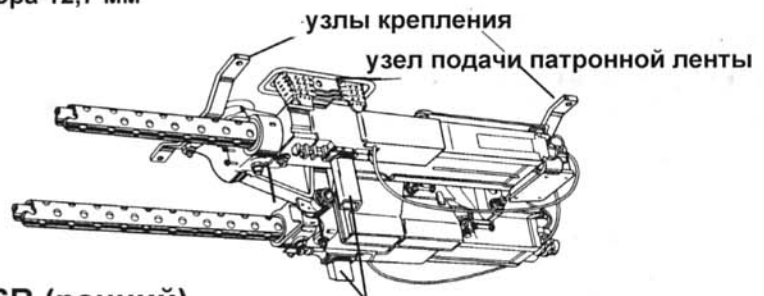
Первоначальный контракт (АС17946) на постройку «Инвейдера» был заключен 2 июня 1941 г. Согласно контракта, предусматривалась постройка двух прототипов: легкого трехместного бомбардировщика и ночного истребителя с экипажем из двух



Пулеметный контейнер



два пулемета
Браунинг М2
калибра 12,7 мм



А-26В (ранний)
каналы для выброса стреляных
гильз и звеньев патронной ленты

На «Инвейдерах» поздней постройки по три 12,7-мм пулемета устанавливалось внутри каждой консоли крыла, интегрально. Таким образом, А-26 мог вести огонь вперед из 14 неподвижных пулеметов калибра 12,7 мм!





Вооруженцы снаряжают лентами крыльевые 12,7-мм пулеметы. Пулеметы в крыле «Инвейдера» были установлены почти так же, как в крыльях истребителей P-51 «Мустанг» и P-47 «Тандерболт».



Крупный план фонаря кабины пилота у «Инвейдера» ранней постройки, крыша фонаря – плоская. Толстый переплет остекления кабины серьезно ограничивал обзор пилоту.



Мощная крыша фонаря кабины открывается вперед. В аварийной ситуации покинуть кабину через верх практически невозможно.

человек. Прототип легкого бомбардировщика получил обозначение ХА-26-DE. Как и другие прототипы, самолет ХА-26-DE был построен на контролируемом ВМС заводе в Эль-Сегундо, шт. Калифорния. Первый полет прототип ХА-26-DE выполнил 10 июля 1942 г. с аэродрома Майнез-Филд, самолетом управлял летчик-испытатель фирмы Дуглас Бен О. Ховард.

Силовая установка самолета состояла из двух звездообразных двигателей воздушного охлаждения Pratt энд Уитни R-2800-27 мощностью по 2000 л.с. Двигатели приводили во вращение трехлопастные воздушные винты, втулки которых были закрыты большими коками. Летные характеристики и управляемость самолета оказались изумительными, хотя отмечались проблемы с охлаждением двигателей – традиционная болезнь всех самолетов с двигателями воздушного охлаждения. С целью улучшения охлаждения моторов на серийных самолетах не ставились коки винтов.

Носовая часть фюзеляжа выполнена прозрачной, в ней расположено рабочее место штурмана-бомбардира. Для штурмана было предусмотрено и второе место – правее места пилота. По сравнению с серийными «Инвейдерами», остекление фонаря кабины на прототипе выглядело более плоским. Третий член экипажа – стрелок-оператор дистанционно управляемых пулеметов, его место находилось за бомбоотсеком.

На прототипе на момент первого его полета не устанавливалось оборонительное вооружение, однако макеты турелей для общей оценки аэродинамики самолета смонтировали. Уже в ходе испытаний на прототип установили настоящие турели. Нижняя турель жестко фиксировалась в переднем положении, стволы пулеметов устанавливались параллельно продольной оси фюзеляжа, в этом случае огонь из нее вел пилот. Каждая турель была вооружена парой 12,7-мм пулеметов Браунинг М2. Нижняя турель была оснащена перископическим прицелом, установленным сразу за бомбоотсеком. Аналогичный перископ применялся для наведения пулеметов верхней турели. Два 12,7-мм пулемета были неподвижно установлены по правому борту носовой части фюзеляжа. В двух бомбоотсеках размещались бомбы общей массой 1361 кг (3000 фунтов), под каждой плоскостью крыла предусматривалось возможность монтажа держателей для внешних подвесок общей массой 2268 кг (4 x 227 кг). В бомбоотсеке самолет мог нести две торпеды в полуотопленном положении.

Типичная дальность полета самолета с полной бомбовой нагрузкой в 3000 фунтов составляла 1800 миль (2897 км), максимальная перегоночная дальность составляла 2500 миль (4023 км). Емкость внутренних топливных баков – 1050 американских галлонов (3975 л). Прототип ХА-26-DE стал одним из самых скоростных «Инвейдеров», он разогнался до скорости 370 миль в час (595 км/ч) на высоте 17 000 футов (5182 м), практический потолок – 31 300 футов (9540 м).

Размах крыла – 21,34 м, площадь крыла – 50,17 м². Размеры крыла оставались неизменными для «Инвейдеров» всех модификаций. Зато длина фюзеляжа изменялась, у прототипа длина фюзеляжа – 15,60 м. Вариации на тему длины фюзеляжа связаны с установкой на самолет альтернативных носовых частей.

Серийный номер: 41-19504 (с/п 1004), одно время на киле был нанесен номер 219504.

XA-26A-DE

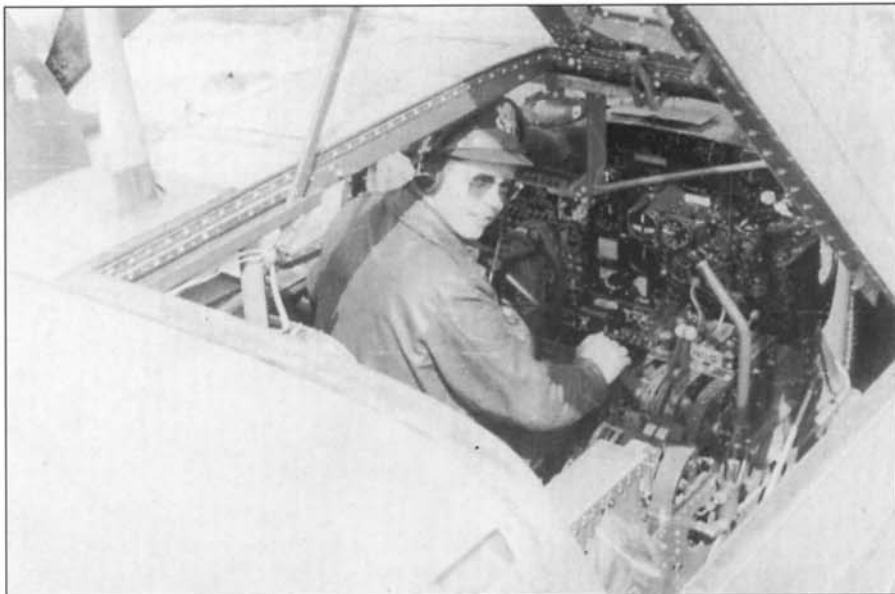
По контракту на производство двух прототипов, один из них строился как ночной истребитель под обозначением XA-26A-DE. Обозначение – необычно, так как истребители обозначались буквой Р (Pursuit), к примеру вариант ночного истребителя на базе бомбардировщика «Хэвок» обозначался Р-70. Экипаж самолета XA-26A-DE состоял из двух человек: пилота и стрелка – оператора РЛС, который работал с РЛС МП А1-4 сантиметрового диапазона. РЛС монтировалась в измененной носовой части фюзеляжа. Из-за изменения носовой части, длина фюзеляжа прототипа ночного истребителя отличалась от длины фюзеляжа бомбардировщика – 15,37 м, на 38 см длиннее. Небольшой экран РЛС также был вынесен на приборную доску пилота.

Вооружение самолета XA-26A-DE состояло из четырех стреляющих вперед 20-мм пушек, установленных под передним бомбоотсеком, боекомплект к пушкам размещался в бомбоотсеке. Верхняя дистанционно управляемая пулеметная турель на прототипе ночного истребителя была сохранена, нижняя не устанавливалась. Верхняя турель могла фиксироваться в положении, когда пулеметы были направлены вперед параллельно оси фюзеляжа, огонь из них в этом случае вел пилот.

Самолет создавался в первую очередь как ночной истребитель, но с возможностью использования в качестве ночного бомбардировщика. В заднем бомбоотсеке самолета помещались бомбы общей массой 907 кг (2000 фунтов).

Силовая установка самолета XA-26A-DE состояла из двух двигателей Пратт энд Уитни R-2800-27 мощностью 2000 л.с. Коки винтов были по габаритам чуть больше коков винтов прототипа XA-26-DE. Максимальная скорость прототипа ночного истребителя составляла 365 миль в час (587 км/ч) на высоте 17 000 футов (5182 м), дальность полета – 700 миль (1127 км), максимальная перегоночная дальность – 1420 миль (2285 км). Масса пустого – 9432 кг, нормальная взлетная – 10 660 кг, максимальная взлетная масса – 13 106 кг.

Подвижные сегменты нового фонаря откидывались на петлях влево и вправо, давая возможность легко покинуть кабину в аварийной ситуации обоим членам экипажа, чьи места находились здесь. Новыми фонарями кабин также переоснастили ранее построенные «Инвейдеры» с «тяжелыми» фонарями.



Передняя часть фонаря кабины на ранних «Инвейдерах» была закрыта толстым бронестеклом. На снимке – кабина «Инвейдера» ранней постройки из 416-й бомбардировочной группы.



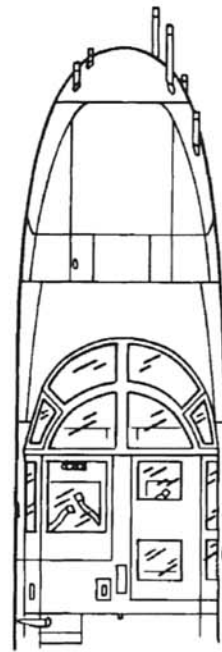
Для решения проблемы аварийного покидания кабины фирма Дуглас исследовала различные варианты остекления фонаря кабины. В конечном итоге был выбран почти беспереплетный фонарь с ярко выраженной каплеобразностью подвижных сегментов.



Развитие носовой части фюзеляжа

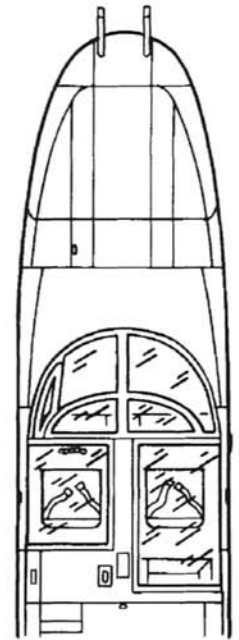


A-26B (ранний)

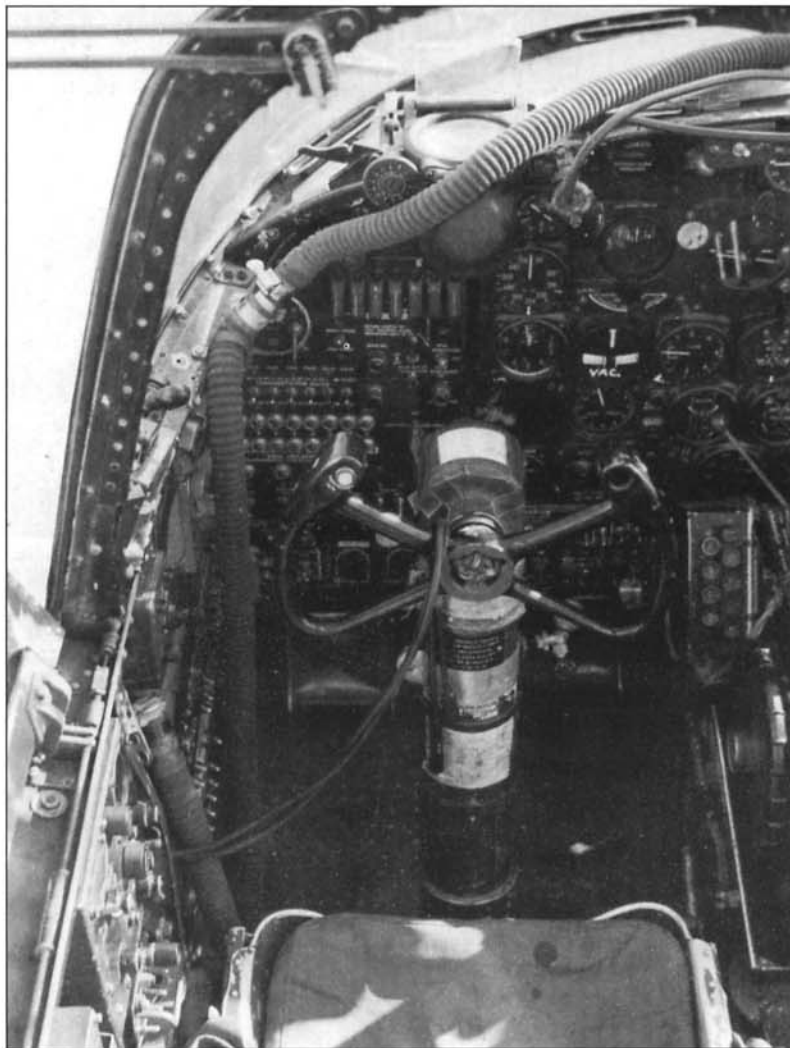


плоский верх фонаря кабины

A-26B (поздний)



выпуклый верх фонаря кабины



Испытания показали, что «Инвейдер» отлично подходит на роль ночного истребителя, однако к моменту выпуска первого серийного А-26 в сентябре 1943 г., фирма Нортроп сумела уже заинтересовать военных более перспективным ночным истребителем Р-61 «Блэк Уидоу». Командование ВВС армии США решило, что фирме Дуглас будет полезнее сконцентрировать свои усилия исключительно на «Инвейдере» в бомбардировочном варианте.

Серийный номер: 41-19505 (с/п 1005), одно время самолет летал с «фальшивым» серийным номером «219505» на киле.

A-26A

Самолет А-26А должен был стать серийным вариантом прототипа ночного перехватчика ХА-26А-DE. В серийное производство самолет не передавался, так как ВВС армии США сделали ставку на ночной истребитель Нортроп Р-61 «Блэк Уидоу». Много позже обозначение А-26А было использовано для самолетов В-26К-ОМ.

ХА-26В-DE

В конце июня 1941 г. в программу «Инвейдера» был добавлен еще один пункт – постройка третьего прототипа ХА-26В-DE. Данный самолет проектировался как истребитель танков с непрозрачной носовой частью фюзеляжа, в которой ставилась 75-мм пушка М4. Оружие М4 было разработано отделом вооружений армии

Подобно самолету Дуглас А-20 «Хэвок», самолет А-26 не имел двойного управления. Кресло летчика и органы управления самолетом были установлены со смещением относительно продольной оси влево. По правому борту кабины было установлено кресло для штурмана. Прицел для стрельбы из пулеметов установлен над приборной доской на одной оси с колонкой управления, оснащенной штурвалом.

Кабина самолета богато украшена десятками тумблеров и переключателей. Конструкторы уделили внимание эргономике кабины – все тумблеры и переключатели сосредоточены на одной панели, а не рассеяны по кабине. Интерьер кабины окрашен в цвет цинк хромат зеленый, приборная доска и панели с переключателями – черные.

США под руководством капитана Хорэса Дана, пушка предназначалась для вооружения самолетов Норт Америкэн В-25G «Митчелл». Орудие весило 818 кг, под его монтаж в самолете требовался отсек длиной 4,33 м с учетом пространства, необходимого для отката орудия после выстрела. Боекомплект к пушке М4, установленной на В-25G, составлял 25 снарядов, масса одного снаряда – 6,8 кг. Боекомплект размещался над казенником орудия.

Необходимость вооружения самолета 75-мм пушкой исходила из новой концепции тактического использования легких бомбардировщиков для нанесения штурмовых ударов по наземным целям с предельно малых высот. Самолет А-20 «Хэвок» в роли носителя такого орудия не подходил, пушка не вписывалась в носовую часть его фюзеляжа. На ХА-26В-DE пушку поставили в носовой части фюзеляжа со сдвигом к правому борту, так что она не мешала работе пилота. Дульный срез пушки во время полета закрывался обтекателем, который сбрасывался после первого орудийного выстрела.

Экипаж самолета ХА-26В-DE состоял из трех человек: пилота и штурмана-стрелка, чьи места находились в передней кабине бок о бок,



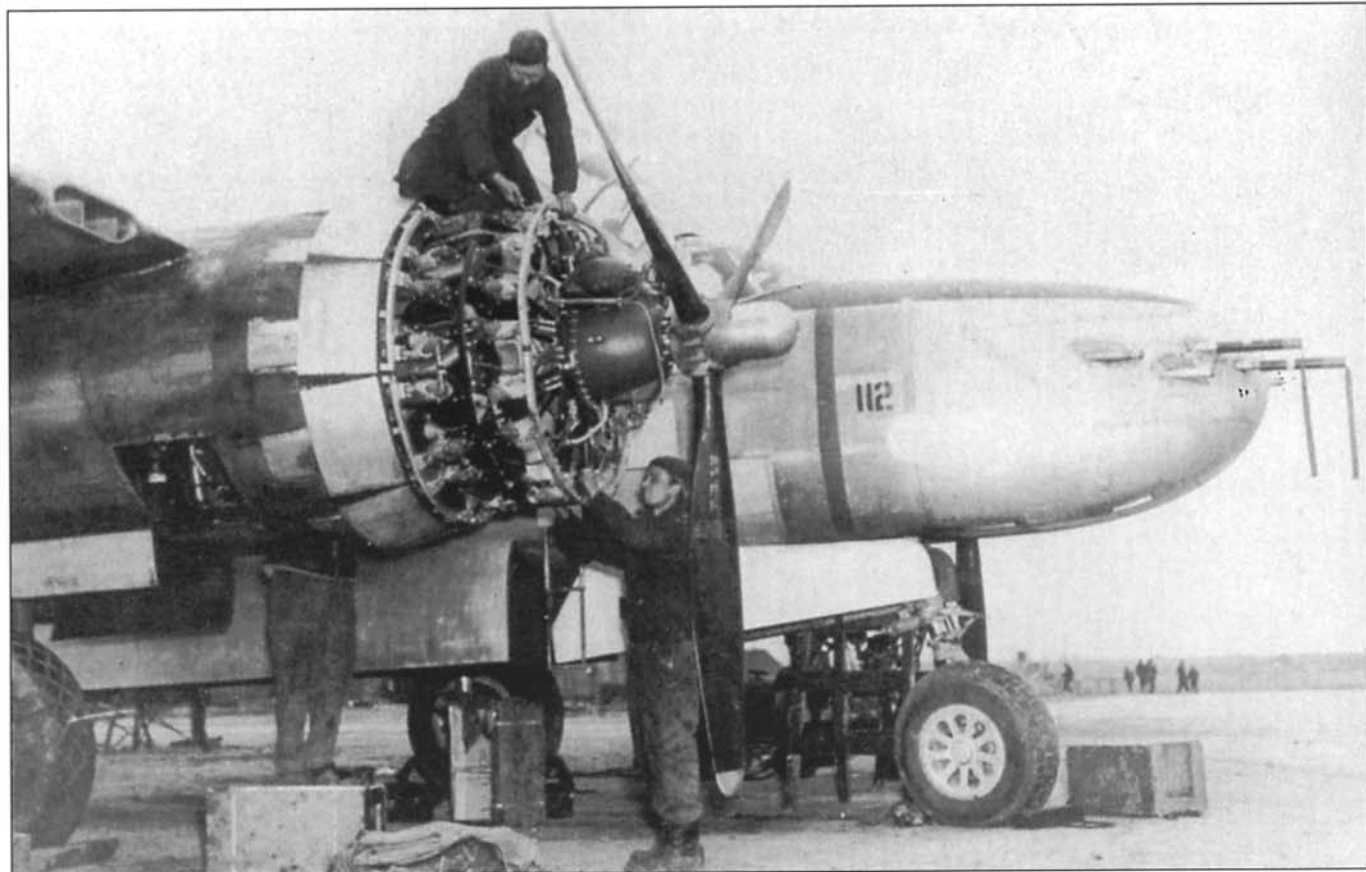
и стрелка, размещенного в фюзеляжа сразу за задней кромкой крыла. На самолете были установлены обе дистанционно управляемые фюзеляжные турели, верхняя и нижняя с парой 12,7-мм пулеметов на каждой. Для обзора нижней и верхней полусферы у стрелка были предусмотрены окошки.

Испытания продемонстрировали способность «Инвейдера» нести пушку М4. Самолет планировалось передать в серийное производство под обозначением А-26В. На прототипе же ХА-26В-DE в дальнейшем испытывались различные конфигурации

неподвижного наступательного стрелково-вооружения.

Как и два первых прототипа, на втулках воздушных винтов прототипа ХА-26В-DE стояли крупноразмерные коки. Единственный ХА-26В-DE стал последним «Инвейдером», построенным на заводе в Эль-Сегундо. Серийное производство самолетов А-26В (а позже и А-26С) развернули на новых заводах фирмы Дуглас в Талсе и Лонг-Биче.

Серийный номер: 41-19588 (с/п 1006), одно время самолет летал с фальшивым серийным номером «219588» на киле.



Обслуживание двигателя на самолете А-26В, Франция, конец 1944 г. или начало 1945 г. На самолете А-26 стояло два звездообразных поршневого двигателя воздушного охлаждения Pratt энд Whitney R-2800-27 мощностью по 2000 л.с. или два мотора Ford R-2800-71. В отличие от прототипа, на втулки воздушных винтов серийных самолетов крупноразмерные коки не ставились.

A-26B-DL/DT

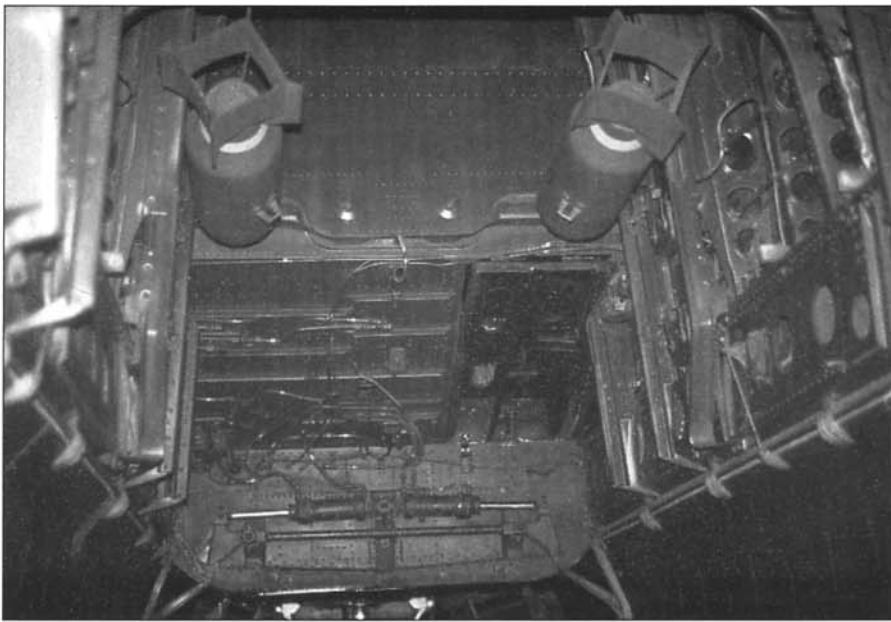
Самолеты A-26B-DL и A-26B-DT имели непрозрачные носовые части фюзеляжей, строились они соответственно в Лонг-Биче (L) и в Талсе (T). Обозначение A-26B изначально было зарезервировано за серийным вариантом самолета XA-26B-DE, вооруженным 75-мм пушкой М4. Планом предусматривалась постройка 500 самолетов, вооруженных 75-мм пушками, однако затем в головы военным пришла здравая мысль о явно избыточном количестве заказанных самолетов с крупнокалиберными орудиями. Пушки калибра 75 мм ставились только на самолеты A-26B-1-DL и A-26B-5-DL, дополнительно эти машины были вооружены еще парой неподвижных 12,7-мм пулеметов, установленных по левому борту в носовой части фюзеляжа.

Первый B-26B-1-DL был сдан заказчику заводом в Лонг-Биче в сентябре 1943 г. От XA-26B-DE его отличали измененные мотогондолы с двигателями Pratt энд Уитни R-2800-27 и трехлопастными винтами диаметром 3,81 м без коков винтов. Емкость внутренних топливных баков составляла 1600 американских галлонов (6057 л), масса бомбовой нагрузки была доведена до 2722 кг, но 907 кг бомб из этой массы подвешивалось вне бомбоотсеков.

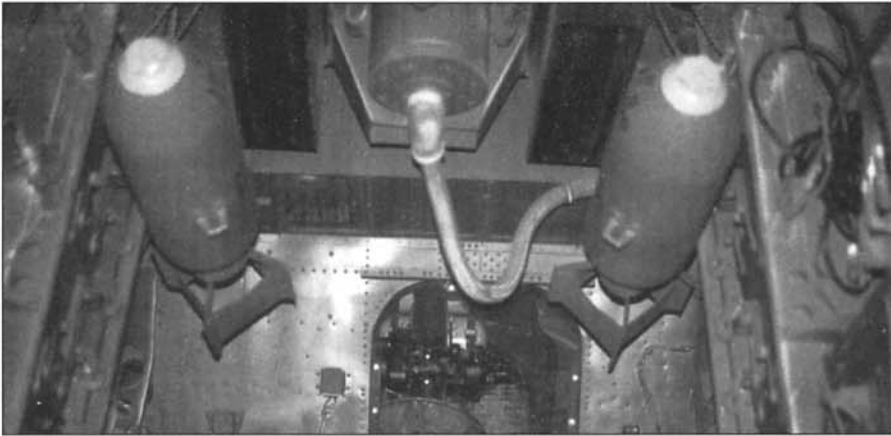
Самолеты следующей серии из 15 A-26B-5-DL имели некоторые отличия от самолетов первой производственной серии. Эти самолеты стали первыми «Инвейдерами», которые сохранили цвет натурального металла – их не красили. Блестящие металлом «Инвейдеры» характерны для Второй мировой войны.

Состав стрелкового вооружения в носовой части фюзеляжа неоднократно пересматривался, но начиная с самолетов A-26B-10-DL стали монтировать универсальную носовую часть фюзеляжа, допускавшую замену вооружения без существенных переделок секции. Испытания разнообразных вариантов стрелкового наступательного вооружения проводились на нескольких первых серийных A-26B, в том числе: одна 75-мм пушка справа и одна 37-мм пушка слева; по одной 37-мм пушке справа и слева; одна установленная справа под углом 15 град. вниз к горизонту пушка T-13E-1 калибра 37 м и два 12,7-мм пулемета слева; четыре 12,7-мм пулемета (справа) и одна 37-мм пушка слева; шесть 12,7-мм пулеметов, два слева и четыре справа. Последний вариант вооружения командование ВВС армии США выбрало в качестве стандартного в конце 1944 г. Боезапас составлял по 400 патронов на ствол (боезапас к турельным пулеметам – по 500 патронов на ствол).

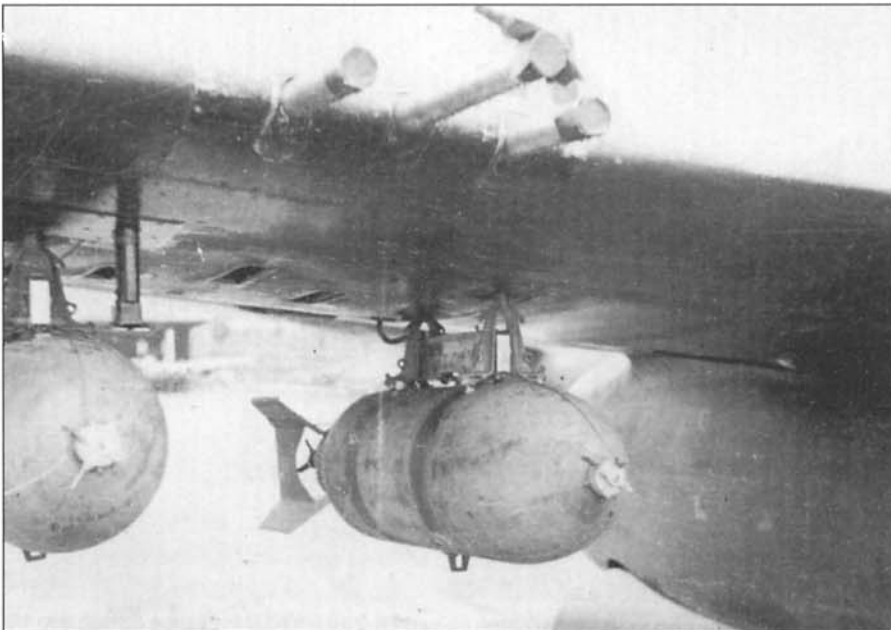
Первый опыт боевого применения «Инвейдеров» выявил ряд недостатков, в частности плохой обзор из кабины и слабое наступательное стрелковое вооружение. С A-26B-15-DL на «Инвейдерах» была предусмотрена возможность подвески под крылом двух контейнеров с парой 12,7-мм пулеметами каждый. Изменили форму фонаря кабины, после чего значительно улучшился об-



В большом бомбоотсеке помещались бомбы общей массой до 2 т. Бомбодержатели закреплены вдоль бортов фюзеляжа. В правой передней части бомбоотсека находится люк, который ведет в кабину пилота.



В задней стенке бомбоотсека сделан лаз в кабину стрелка. При необходимости члены экипажа могли путешествовать по всему самолету сквозь бомбоотсек, но осторожно – створки бомболока могли раскрыться под тяжестью тела человека.



Помимо внутренней бомбовой нагрузки, «Инвейдер» обладал способностью нести бомбы на внешней подвеске под крылом. Бомбодержатели монтировались под внешними секциями крыла, снаружи мотогондол. На снимке – под крыло подвешены 500-фунтовые осколочно-фугасные бомбы.

Вместо бомб под крыло также можно было подвесить неуправляемые ракеты HVAR, по семь под каждую консоль.

зор из самолета, прежде всего – по сторонам. Фонарь с легкой бульбообразностью снабдили открываемыми к бортам створками. Раньше большой сегмент фонаря целиком откидывался в сторону правого борта – в случае аварийного покидания самолета в воздухе с парашютом открыть такой фонарь было совсем непросто. С новым фонарем пилоту стало проще наблюдать за двигателями, теперь летчик мог увидеть даже стойки шасси, что значительно уменьшили вероятность непроизвольной, по забывчивости, посадки на брюхо с убранными шасси. Стандартными новые фонари кабин стали для всех самолетов A-26B-30-DL.

По ходу серийного производства в самолет постоянно вносились усовершенствования. Так была изменена конфигурация воздухозаборников маслорадиаторов в нос-



A-26B из 47-й бомбардировочной группы, 1947 г. Открыты панели доступа к носовым фюзеляжным пулеметам. «Инвейдер» имел исключительно мощное наступательное стрелковое вооружение – восемь 12,7-мм пулеметов в носу и шесть пулеметов такого же калибра в крыле. Встроеными в крыло пулеметами заменили пулеметные контейнеры, которые подвешивались под крылья ранних «Инвейдоров». После переноса пулеметов непосредственно в крыло, под крылом стало возможным подвешивать иную боевую нагрузку – ракеты, баки с напалмом, бомбы. Чаще всего вешали 12,7-см неуправляемые ракеты.



Иногда бывает сложно правильно определить модификацию «Инвейдера» – на снимке переделанный в транспорт A-26B с прозрачной носовой оконечностью фюзеляжа от A-26C. Носовая часть фюзеляжа служила главным внешним отличием между вариантами «B» и «C», но носовые оконечности на самолетах редко меняли.



A/B-26B служил в ВВС США очень долго. На снимке, сделанном над Вьетнамом, - самолет из 4400-й боевой учебно-тренировочной эскадрильи, которая базировалась в Бьен Хоа (проект «Фарм Гэйт») с ноября 1961 г.

ке крыла. На самолеты A-26B-45-DL ставились звездообразные двигатели Прагг энд Уитни R-2800-79 постройки фирмы Форд. Эти моторы были снабжены системой впрыска в цилиндры воды, что позволяло кратковременно поднять мощность до 2350 л.с.

Экипажи требовали усилить наступательное вооружение самолета без искажения аэродинамики крыла – подкрыльевые контейнеры с пулеметами негативно влияли на аэродинамику самолета в целом и крыла в частности. На фирме Дуглас был изготовлен макет носовой части фюзеляжа, вооруженной 14 пулеметами калибра 12,7 мм, в серийном производства такая носовая часть не передавалась. Решение нашли в переконпоновке носовой части фюзеляжа под установку восьми 12,7-мм пулеметов симметрично и установки еще шести 12,7-мм в крыле, по три – в каждой плоскости. Под крылом заодно предусмотрели возможность подвески 14 5-дюймовых (127 мм) неуправляемых ракет.

Установка пулеметов внутри крыла почти не отразилось на росте аэродинамического сопротивления самолета, зато даже улучшило управляемость самолета на малых скоростях из-за небольшого смещения центра тяжести. Мощное наступательное вооружение из 14 крупнокалиберных пулеметов сделало «Инвейдер» весьма грозным штурмовиком.

Впервые новая конфигурация наступательного вооружения в серийном варианте была апробирована на модификации IA-26B-50-DL. На самолетах 50-й производственной серии также увеличили емкость внутренних топливных баков до 1910 американских галлонов (7230 л). На самолетах, предназначенных для действий на Тихоокеанском театре военных действий, в фюзеляже вместо нижней турели ставился дополнительный топливный бак емкостью 125 американских галлонов – японские истребители особо серьезной угрозы не представляли, а вот пространства Тихого океана

были поистине глобальны. Дополнительный топливный бак в фюзеляже ставился также на самолетах «Инвейдер» модификаций A-26B-51-DL, A-26B-56-DL, A-26B-61-DL и A-26B-66-DL.

На «Инвейдерах» поздней постройки облагородили обводы нижней пулеметной турели для уменьшения бафтинга, который возникал в случае установки пулеметов турели стволами вперед, а также улучшили конфигурацию мотогондол, доработали капоты и створки люков.

Масса пустого A-26B-60-DL составляла 10 143 кг, нормальный взлетный вес – 11 800 кг, максимальная взлетная масса – 18 960 кг. Удивительно, но пустой A-26B-60-DL оказался даже легче, пусть всего на 4 кг, чем A-26B-15-DL, зато максимальная взлетная масса стала больше на целых 3084 кг. Длина фюзеляжа с восемью пулеметами в носу (A-26B-60-DL) была на 20,3 см больше, чем у шеститочечного A-26B-15-DL (15,24 м). Самолеты обоих производствен-



Единственный B-26B с БПЛА Райан Q-2A «Файрби». Этот образец БПЛА использовался для безмоторных испытательных полетов, по-планерному, в марте 1951 г. первый полет БПЛА с включенным двигателем состоялся летом 1952 г. Всего было изготовлено 1280 БПЛА данного типа, включая вариант KDA для ВМС США. В носители БПЛА «Файрби» было переоборудовано довольно значительное количество самолетов B-26C.



ЕВ-26В «Уинглесс Уондер» на испытаниях. «Бескрылое чудо» предназначалось для испытаний тормозных парашютов фирмы Пионер Парашют Компани.

ных серий, 15-й и 60-й, обладали практическим потолком в 6730 м, типовой дальностью полета в 2253 км и максимальной перегоночной дальностью в 5150 км.

Всего было изготовлено 1356 самолетов А-26В, включая прототип ХА-26В-DE. 205 самолетов из этого количества сдал завод в Талсе, прежде чем в конце 1944 г. было принято решение сосредоточить в Талсе производство бомбардировщиков В-26С.

Самолеты А-В-5-DТ, А-26В-10-DТ, А-26В-15-DТ, А-26В-20-DТ и А-26В-25-DТ талсинской постройки последовательно изменялись, так же как и самолеты постройки завода в Лонг-Биче. С окончанием серий-

ного производства в сентябре 1945 г. на заводе в Лонг-Биче находилось 25 самолетов А-26В. Заказ на 418 еще не построенных самолетов был аннулирован.

В целом весьма сложно оценить объем серийного производства самолетов А-26В, так как часть бомбардировщиков А-26С имела непрозрачную носовую часть фюзеляжа по типу носовой части фюзеляжа самолета А-26В. С другой стороны, довольно приличное количество самолетов А-26В получило в эксплуатации прозрачные носовые части от самолетов А-26С. Некоторые самолеты меняли нос с непрозрачного на прозрачный, а потом снова на непрозрач-

ный. Различия между А-26В и А-26С не ограничивались только прозрачной или непрозрачной частями фюзеляжей.

Уже в ходе эксплуатации на некоторые ранние А-26В поставили крыльевые пулеметы, с другой стороны известны случаи снятия двух носовых пулеметов, что уменьшало количество пулеметов в носовой части самолета с восьми до шести.

Серийные номера самолетов А-26В в ВВС США часто не совпадали с их заводскими серийными номерами.

В июле 1948 г. обозначение самолета было изменено с А-26В на В-26В. Подлинный В-26 – «Мародер» - уже был снят с во-



Хороший снимок А-26В с носовым вооружением раннего типа: четыре пулемета по правому борту и два по левому. Внутренние поверхности мотогондол окрашены в черный цвет, чтобы блики солнца не слепили пилота.



Самолеты А-26В и А-26С из 386-й бомбардировочной авиагруппы держат курс на Германию, апрель 1945 г. Под крыльями самолетов подвешены контейнеры с 12,7-мм пулеметами. Самолет обладал потрясающей мощностью бортового стрелкового оружия – помимо неподвижных крыльевых и носовых пулеметов вперед могли стрелять обе пулеметных турели.

оружия, так что тогда путаницы не произошло. Путаница родилась в головах недобросовестных авиационных историков.

лючалось, главным образом в снятии вооружения и установки сидений внутри фюзеляжа.

В-26В

1 июля 1948 г. самолет Дуглас А-26В стал именоваться самолетом Дуглас В-26В. Новое обозначение подчеркивало бомбардировочные функции самолета как основные. С изменением обозначения варианта В-26К на А-26А в 1966 г., обозначение немногих уцелевших к тому времени в ВВС США самолетов В-26В не менялось.

СВ-26В

С окончанием Второй мировой войны и после окончания войны в Корее в ВВС США несколько самолетов В-26В было модернизировано в транспортные, такие самолеты получали обозначение СВ-26В. Отличия транспортной машины от бомбардировщика зак-

ДВ-26В

Несколько самолетов СВ-26В были переоборудованы в самолеты-носители беспилотных летательных аппаратов. Аналогичную доработку прошел, по крайней мере, один В-26В. С самолетов снималось абсолютно все вооружение (если его еще не сняли раньше) на пилонах под крылом подвешивались беспилотные самолеты-мишени Райан Q-2А «Файрби». Эти мишени предназначались, главным образом, для отработки управляемых ракет класса воздух-воздух или для тренировки летчиков-истребителей в воздушной стрельбе. Самолет ДВ-26В (серийный номер 44-34652, переделка из А-26В-66-DL) эксплуатировался с конца 50-х годов до середины 60-х годов.



Тройка В-26В из 731-го бомбардировочной эскадрильи 452-го бомбардировочного авиакрыла возвращаются на базу Итацуки, Японии, после рейда в Северную Корею, май 1951 г. На переднем плане – самолет в черной ночной окраске, за ним летит пара неокрашенных, «металлических», «Ивейдеров». В Корее летали и черные, и некрашенные «Ивейдеры».

Самолет VB-26B.



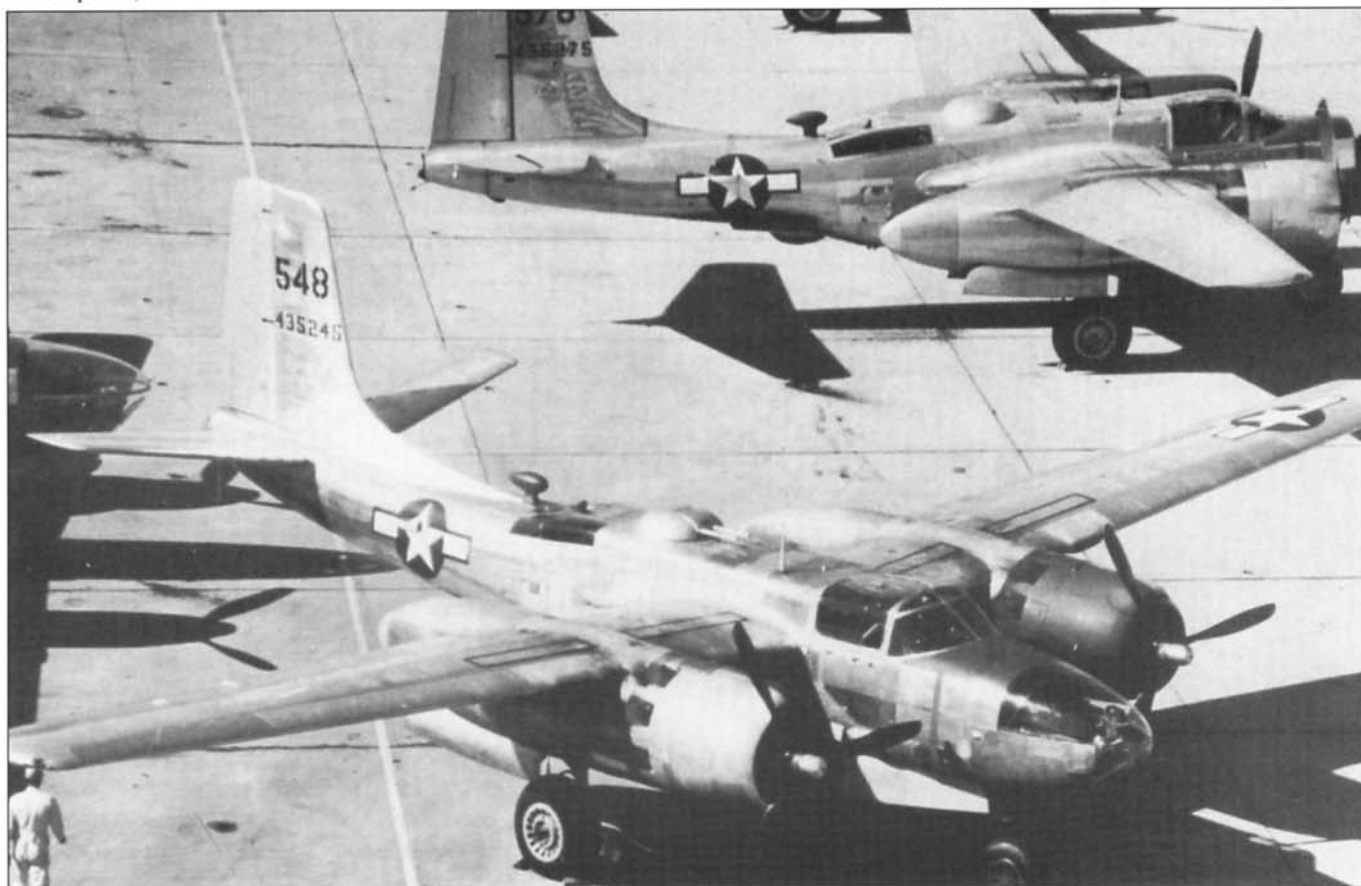
ЕВ-26В

Один А-26В-45-DL (44-34137) был модернизирован в вариант ЕВ-26В (Е-Екхепт, этим термином обозначались военные самолеты, работавшие временно по контрактам с гражданскими ведомствами и фирмами). В основном самолеты «Екхепт» задействовывались в различных летно-испытательных программах. На ЕВ-26В отрабатывались тормозные парашюты различной конфигурации, равно как и обычные тормоза колес основных опор шасси. Самолет прошел серьезную доработку в испытательный вариант, его максимально облегчили

с целью уменьшения времени разгона до скорости выпуска тормозного парашюта (самолет выполнял скоростные пробежки). Так были демонтированы внешние секции крыла, снаружи мотогондол, за что нелетательный аппарат прозвали «бескрылом чудом». Было снято все стрелковое и бомбардировочное вооружение, створки ниш шасси. Контейнер с тормозным парашютом монтировался в хвостовой части фюзеляжа. Самолет использовался для испытаний парашютов в начале 50-х годов. По окончании испытаний его вернули владельцу - ВВС США.

GB-26B

В ноябре 1973 г. самолет ТВ-26В 44-35232 (бортовой код G-5) вернули в пригодное к полетам состояние силами специалистов Межамериканской академии ВВС в Элбруке, зона Панамского канала. Самолет получил после этого новое обозначение - GB-26B. Самолет не летал перед этим много-много лет, его использовали как наземное учебное пособие. Буква «G» в бортовом коде как раз обозначает не летающие самолеты. Последний «Инвейдер» ВВС США прослужил до середины 70-х годов.

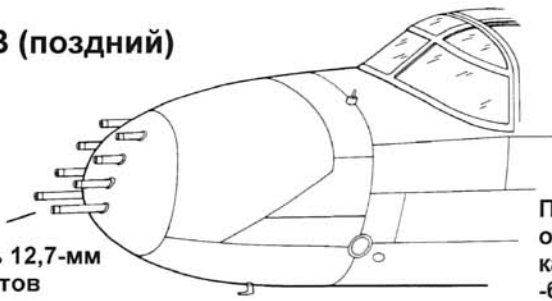


Пара «Инвейдеров» А-26С ранней постройки на заводском аэродроме в Талсе, шт. Оклахома. Всего завод в Талсе изготовил 1086 самолетов А-26С и 205 самолетов А-26В.

Развитие носовой части фюзеляжа

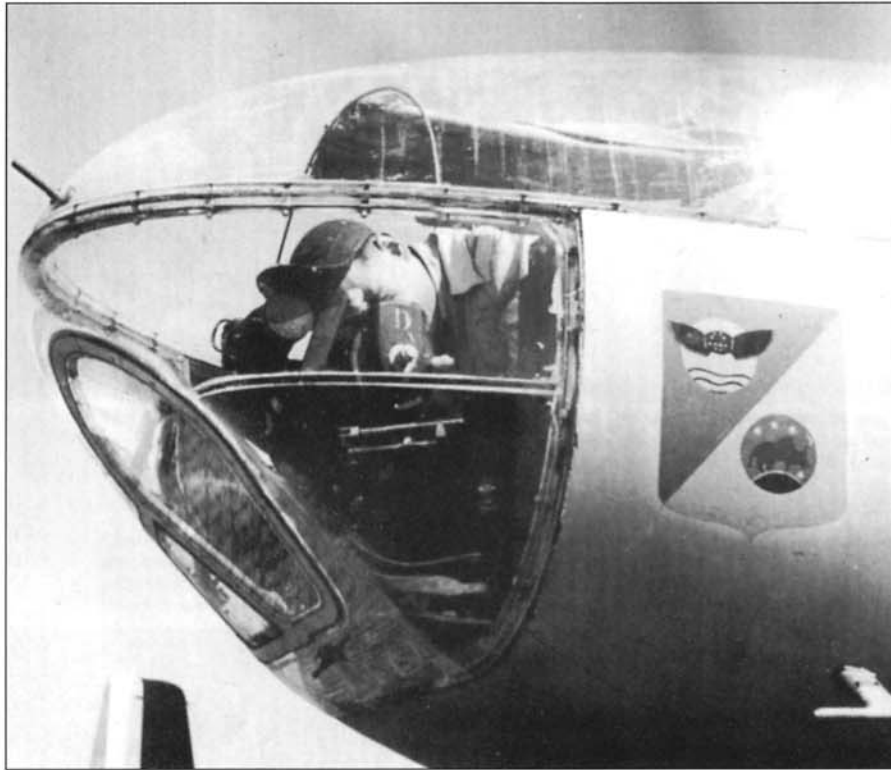
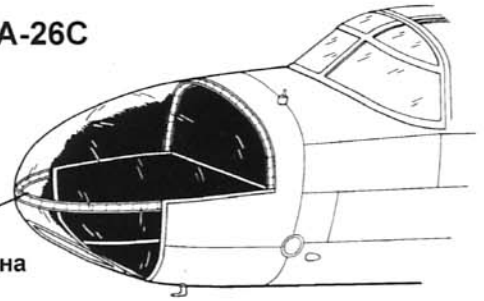
A-26B (поздний)

Восемь 12,7-мм пулеметов

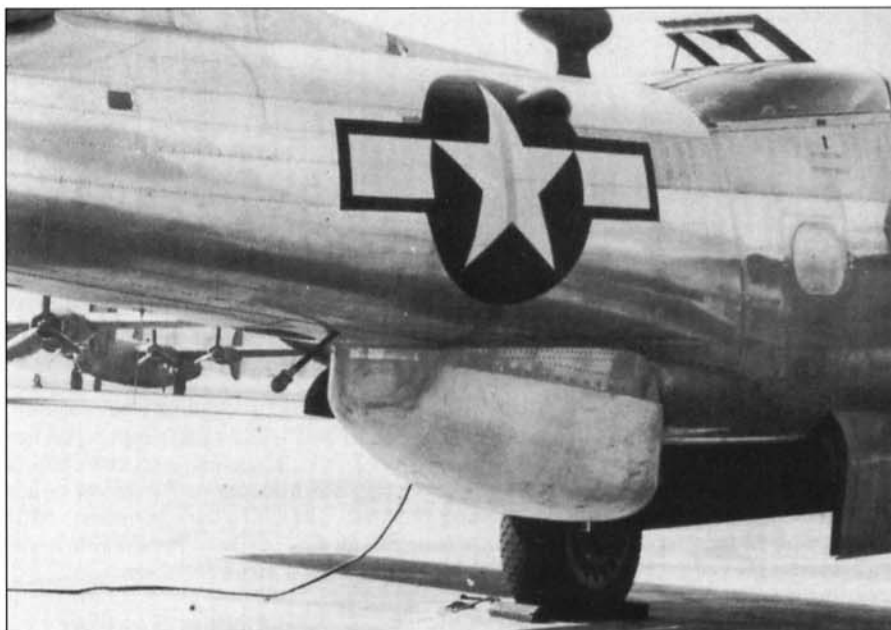


A-26C

Прозрачное остекление кабины штурмана-бомбардира



Носовая оконечность самолета A-26C «Инвейдер» была сделана прозрачной, здесь находилось рабочее место штурмана (при этом его кресло в основной кабине сохранили). В носовой части фюзеляжа установлен бомбардировочный прицел Норден. Нижняя панель остекления выполнена плоской для устранения визуальных искажений при прицеливании. На борту фюзеляжа A-26C нанесена эмблема французской бомбардировочной группы 1/25 «Тунис», снимок сделан в Индокитае.



RB-26B

Несколько разведывательных «Инвейдеров» имели непрозрачные носовые части фюзеляжей, как у B-26B. Для выполнения фотографирования в темное время суток использовались осветительные бомбы, которые подвешивались в бомболоке и сбрасывались штурманом. Вообще, чаще в разведчики переделывали B-26C с прозрачными носами фюзеляжей, после чего они получали обозначение RB-26C.

Все разведывательные модификации «Инвейдеров» известны как RB-26, подавляющее большинство разведчиков сделали на базе самолетов B-26C.

В составе 42-й тактической разведывательной эскадрильи 10-го тактического разведывательного авиакрыла, которая базировалась в Германии на авиабазе Спэнгдэхлем, с декабря 1954 г. имелось два звена разведчиков RB-26. Одно звено предназначалось для выполнения разведки погоды, второе – для обнаружения и идентификации источников электромагнитного излучения, то есть для ведения радиоэлектронной разведки. На вооружении одного из двух звеньев состоял самолет RB-26 (44-34186) с непрозрачной носовой частью фюзеляжа и необычным обтекателем, расположенным под носовой частью фюзеляжа, на верхней поверхности задней части фюзеляжа под обтекателем была установлена направленная антенна-пеленгатор.

Самолеты 42-й эскадрильи летали по заранее выверенным маршрутам: «Альфа» - над Северным морем; «Браво» - от Спэнгдэхлема в Западной Германии до Марселя во Франции; «Коко Спешнал» - по периметру Бискайского залива; «Эхо» - над Средиземным морем. Самолеты 42-й эскадрильи также выполняли полеты с итальянской базы Пиза вдоль границ Албании и Югославии с целью установления и определения частот работы радиолокаторов вероятного противника. С 1 ноября 1956 г. в 42-й тактической разведывательной эскадрильи начался процесс замены самолетов RB-26 самолетами Дуглас RB-66C «Дестройер». Последний «Инвейдер» был снят с вооружения 42-й эскадрильи в мае 1957 г.

Достоверно известен серийный номер еще одного разведчика RB-26B – 44-34159, но кроме номера об этом самолете никаких сведений не найдено.

На самолете FA-26C установили разнообразное разведывательное оборудование и РЛС в обтекателе вместо нижней пулеметной турели.

Под обтекателем вместо нижней пулеметной турели на самолете FA-26С была установлена антенна картографического радиолокатора. Обтекатель антенны изготовлен из стеклоткани.

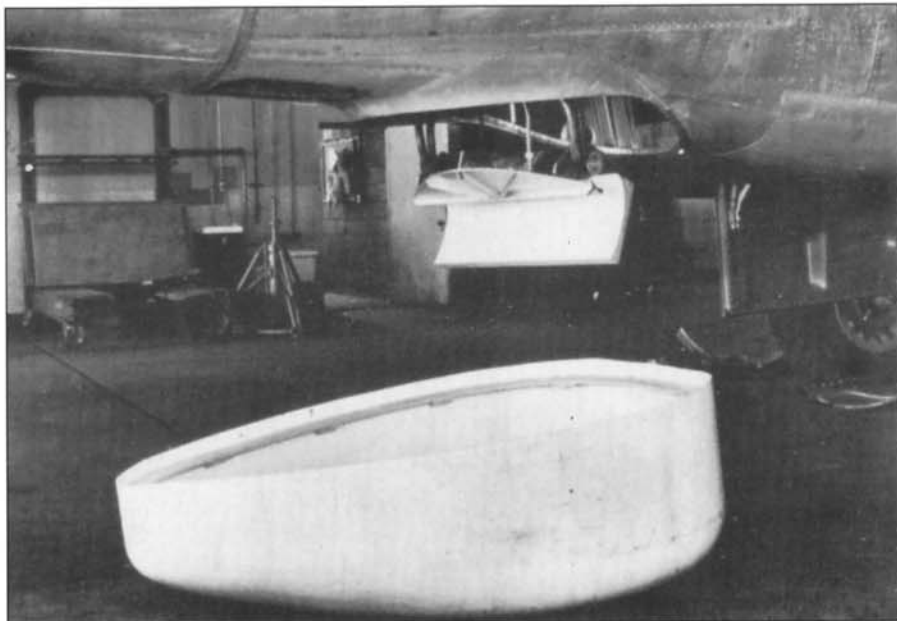
ТВ-26 (ТА-26)

После окончания Второй мировой войны большое количество «Инвейдеров» переквалифицировали в учебно-тренировочные самолеты ТА-26. На самолетах устанавливались второй комплект органов управления и второй комплект приборов, по правому борту. Отдельные ТА-26 двойного управления не получили, их использовали скорее не как учебно-тренировочные, а в качестве связных, транспортных и т.д.

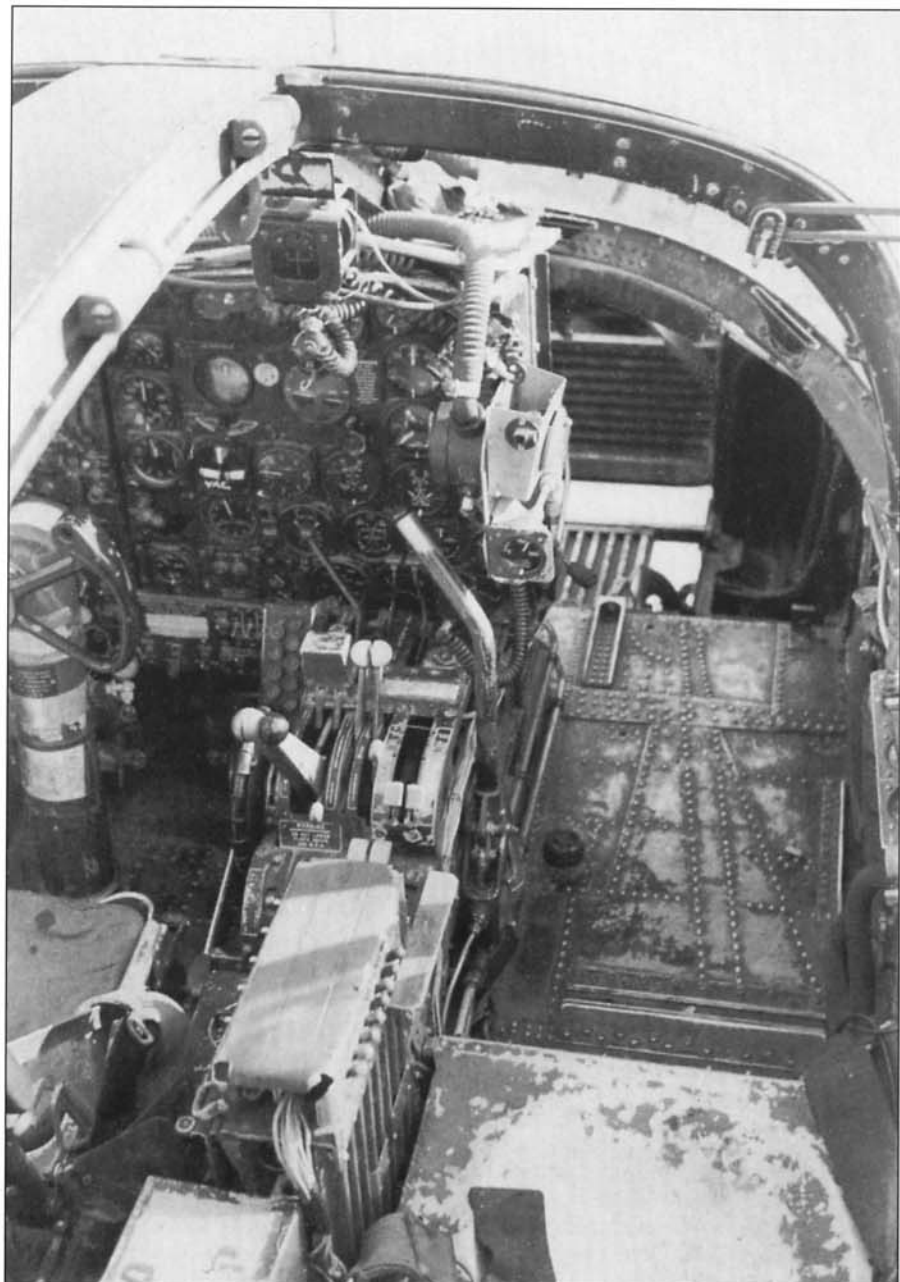
VB-26В

Несколько самолетов В-26В использовались для перевозок штабных офицеров, эти машины известны под обозначением VB-26В. Уровень комфорта пассажиров этих самолетов был очень разным, от более чем примитивного до вполне VIP'овского. Штаб авиации Национальной гвардии, авиабаза Эндрюс, шт. Мэриленд, использовал не менее трех самолетов VB-26В, включая самолет с серийным номером 44-34610, пос-

Разведчик FA-26С представлял собой стандартный А-26С со снятым вооружением. Самолет предназначался для ведения разведки в темное время суток. Верхняя пулеметная турель демонтирована, отверстие под нее закрыто обтекателем, вместо нижней пулеметной турели установлена РЛС. В хвостовой части фюзеляжа поставлено дополнительное электронное оборудование.



Вид сзади на самолет FA-26С. Помимо разнообразного электронного оборудования шпионского назначения, в бомбоотсеке самолета стояли аэрофотоаппараты. В бомбоотсеке также подвешивались осветительные бомбы и ракеты.



Красные законцовки крыла и хвостового оперения вкупе с красными мотогондолами служили отличительными знаками самолетов В-26С из 13-й бомбардировочной эскадрильи «Grim Reapers», снимок сделан в Корее на авиабазе Фоксинг. Первые и последние боевые вылеты на бомбометание в период Корейской войны выполнили «Инвейдеры» из 13-й и 8-й бомбардировочных эскадрильи 3-го бомбардировочного авиакрыла.

Вид сверху на кабину пилота с местом штурмана-бомбардира, лаз и переднюю кабину штурмана. «Аварийное» верхнее кресло штурман занимал на взлете и посадке, когда особенно велика была вероятность аварии, а покинуть самолет штурману было удобнее со своего места в основной кабине.

ледный пригодный летный экземпляр «Инвейдера» в ВВС США. Этот самолет поломался в аварии, которая произошла 12 октября 1972 г. Два других ВВ-26В с базы Эндрюс списали в ноябре 1969 г. (44-34665, бывший ТВ-26В) и в декабре 1970 г. (44-34360).

Другие известные ВВ-26В – 44-34160, 44-34602, 44-34612, 44-34616.

ХА-26С

Самолет ХА-26С представлял собой проект прототипа варианта «Инвейдера», вооруженного четырьмя 20-мм пушками в носовой части фюзеляжа. Построен не был.

А-26С

Первая модификация «Инвейдера» с обозначением А-26. В непрозрачной носовой части фюзеляжа установлены четыре 37-мм пушки

А-26С-DL/DT

Вторым вариантом «Инвейдера» с обозначением А-26С стал единственный построенный самолет с прозрачной носовой частью фюзеляжа, в которой находилось рабочее место штурмана-бомбардира. По правому борту в носовой части фюзеляжа стояло два неподвижных 12,7-мм пулемета. За исключением носовой части фюзеляжа, самолет ничем не отличался от стандартного А-26В. Он мог нести ту же самую бомбовую нагрузку массой до 6000 фунтов (2722 кг). Масса пустого А-26С-30-DT составляла 22 850 фунтов (10 365 кг), взлетная масса – 27 600 фунтов (12 519 кг) максимальная взлетная масса – 35 000 фунтов (15 876 кг). Длина фюзеляжа самолета А-26С – 15,62 м.

Большое сходство двух модификаций позволило наладить производство самолетов А-26С с минимальным изменением тех-





С целью увеличения максимальной скорости полета «Инвейдера», в хвостовой части самолета поставили турбореактивный двигатель J31. Прирост скорости не окупил резкого усложнения конструкции самолета.



Турбореактивный двигатель Вестингауз J31 был установлен в хвостовой части фюзеляжа вместо кабины стрелка и пулеметных турелей. Хвостовая часть фюзеляжа полностью перепроектирована, здесь поставлено сопло реактивного двигателя.



За пределами США самым крупным эксплуатантом самолетов А-26/В-26 «Инвейдер» стала Франция. Французы применяли «Инвейдеры» в Индокитае и в Алжире. На снимке – бомбардировщики В-26С из эскадрильи GB-1/25 сбрасывают свой груз на позиции Вьет-Миня под Хюэ, май 1952 г.



В-26 из бомбардировочной группы 1/25 «Тунис», погрузка бомб перед очередным боевым вылетом на Дьен-Бьен-Фу, 1954 г. На летном поле аэродрома Кат-Би помимо В-26 стоят транспортные самолеты С-119.

нологической оснастки, предназначенных для изготовления самолетов варианта «В» на заводах в Лонг-Биче и в Талсе. Однако в Лонг-Биче было построено всего пять А-26С, так как раз тогда приняли решение сосредоточить здесь все усилия на постройке А-26В. В Талсе изготовили 205 А-26С.

Улучшения, которые походу серийного производства внедрялись в конструкцию самолета А-26В, аналогичным образом находили свое место в конструкции самолета А-26С. Новый улучшающий обзор из кабины фонарь внедрились на само-

летах А-26С-30-ДТ, начиная с А-26С-45-ДТ стали устанавливаться двигатели R-2800-79 изготовления фирмы Форд, которые были оснащены системой впрыска воды в цилиндры. На А-26С-45-ДТ внедрились также крыльевые пулеметы и увеличили емкость внутренних топливных баков, предусмотрели возможность вооружения самолета неуправляемыми ракетами, как на самолете А-26В-45-ДЛ.

В общей сложности до прекращения серийного производства в августе 1945 г. было изготовлено 1144 самолета А-26С,

из которых на вооружение ВВС армии США поступил 1091 самолет. Еще 756 самолетов оставалось заказанными, но их так и не построили.

В июле 1948 г. обозначение самолета было изменено с А-26С на В-26С. Позже часть самолетов В-26С оснастили бомбардировочным и навигационным радиолокатором AN/APS-15 (эквивалент британского радиолокатора H2S). Антенна РЛС размещалась в радиопрозрачном обтекателе под фюзеляжем между нишей носовой опоры шасси бомболоком.



Техники следят за запуском двигателей на самолете А-26С-30-ДТ. На снимке хорошо видна плоская панель остекления в носовой части фюзеляжа и сбрасываемый в аварийной ситуации люк кабины штурмана.



А-26С с прозрачными оконечностями фюзеляжей часто имелись в эскадрилья, вооруженных самолетами А-26В с непрозрачными носами. А-26С использовались в качестве лидировщиков самолетов А-26В.

А-26С Speedee Carrier

Как минимум, один А-26С прошел доработку в носитель противокорабельной бомбы «Хайхбалл», известной в ВВС США как «Speedee». Сферическая бомба массой 572 кг содержала заряд взрывчатки «Торпекс» массой 272 – 318 кг. Перед сбросом бомба раскручивалась в бомбоотсеке самолета до частоты 800 – 900 об/мин, что позволяло бомбе рикошетировать от поверхности воды и поражать корабль

в борт. В створках бомбоотсека было сделано отверстие для сброса бомбы, установлена турбинка, предназначенная для раскрутки бомбы.

Испытания проводились с 4 марта по 8 мая 1945 г. на авиабазе Эглин, шт. Флорида. Результаты испытаний показали, что в качестве носителя бомбы более подходит самолет А-26В с непрозрачным носом фюзеляжа, поскольку мощное наступательное стрелковое вооружение этой ма-

шины позволяет нейтрализовать огонь корабельных средств ПВО на боевом курсе перед сбросом бомбы. А-26С выбрали в качестве носителя бомбы на время испытаний, так как в носовой части можно было разместить наблюдателя. Трагедия произошла 28 апреля, когда А-26С сбросил бомбы с высоты примерно 3 м на уровне моря в сильную волну. Бомба отрикошетила от водной поверхности прямо в самолет и прошла насквозь всю заднюю

А-26С использовался для выполнения более широкого круга задач, по сравнению с А-26В. На снимке – А-26С, оснащенный оборудованием для буксировки мишеней.



Несколько самолетов В-26С, в том числе 44-35992, были оснащены бомбардировочной РЛС AN/APS-15. Этот самолет также оборудован радионавигационной системой ближнего действия SHORAN.





Линейка самолетов В-26С и В-26В из 17-го бомбардировочного авиакрыла на корейском аэродроме, 1953 г. Ближайший к камере самолет – В-26С, изначально построенный как А-26С. Вместо нижней пулеметной турели на самолете установлена аппаратура радионавигационной системы SHORAN.

часть фюзеляжа. Самолет упал в воду. Чуть раньше, в одном из полетов нижняя часть самолета получила повреждения от водяного столба, поднятого сброшенной бомбой.

Из-за отсутствия к этому времени достойных целей на Тихом океане, модернизация «Инвейдеров» в носители бомб «Спиди» не производилась.

А-26С в варианте летающей лаборатории для испытаний прямоточного воздушно-реактивного двигателя (ПВРД)

Самолет А-26С-40-DT, 44-35572, использовался отрядом беспилотных летательных аппаратов ВМС США (авиабаза Мохаве, шт. Калифорния) в качестве летающей лаборатории для испытаний

ПВРД. Самолет имел бортовой номер «800». ПВРД был установлен на самолете А-26С на подкосах ниже бомбоотсека. Конструктивно ПВРД представлял собой развитие двигателя германского самолета-снаряда Физилер Fi-103 (V-1) и предназначался для самолета-снаряда Форд JB-2. Работу двигателя контролировал испытатель с рабочего места стрелка. Перед испытаниями ПВРД с самолета была снята нижняя и, вероятно, верхняя турели.

А-26 носитель сбрасываемых контейнеров

Ближе к концу Второй мировой войны не менее двух «Инвейдеров», А-26В-61-DL 44-34606 и А-26С-45-DT 44-35678, были модернизированы в носители сбрасываемых грузовых контейнеров. Узлы для подвески и дистанционно управляемый механизм сброса контейнера монтировались под правой плоскостью крыла

«Инвейдеры» эксплуатировались в авиации ВМС США, но выполняли только второстепенные задания. Большинство самолетов JD-1 применялось для буксировки мишеней, кили этих самолетов были окрашены в яркие цвета, чтобы воздушные стрелки ненароком не обстреляли сам буксировщик.



41-39401 – один из трех самолетов, оборудованных ИК датчиками фирмы Белл. Самолет состоял на вооружении 13-й бомбардировочной эскадрильи 3-го бомбардировочного авиакрыла. Снимок сделан на аэродроме К-8 (Куньсан) в январе 1953 г.



В начале 60-х ВВС США потребовался специализированный самолет для борьбы с инсургентами, поскольку в Юго-Восточной Азии сильно размножились партизаны. Таким самолетом стал В-26К. На снимке – прототип самолета УВ-26К «Контр Инвейдер» осматривает личный состав авиационного подразделения специального назначения, авиабаза Эглин, шт. Флорида. Прототип проходил испытания как раз в Эглине.

самолета. Контейнер сбрасывал пилот. Сам контейнер по ходу испытаний претерпел определенные изменения, но в целом сохранил внушительные размеры, аэродинамически обтекаемую форму и люки в бортах для погрузки и разгрузки. В носовой части контейнера имелась опора шасси, в хвостовой – две шасси, парашют отсутствовал. Один из вариантов контейнера был оснащен вертикальным оперением.

В ходе испытаний, по крайней мере, на фюзеляж и правую мотогондолу одного самолета, 44-35678, были нанесены калибровочные линии, параллельные продольной оси контейнера. Линии позволяли восстановить траекторию, по которой контейнер отделялся от самолета.

Испытания успешными посчитали с большими оговорками. Точность сброса контейнеров слишком сильно зависела от

субъективных факторов: подготовки пилота, метеоусловий, характера местности. Дальнейшего развития идея использования «Инвейдеров» в качестве носителя сбрасываемых без парашюта грузовых контейнеров развития не получила.

FA-26C

Очень небольшое количество самолетов А-26С (включая 44-35691) прошло модернизацию в ночные фоторазведчики FA-26C. С самолетов снималось вооружение, в бомбоотсеке ставились аэрофотоаппараты (иногда дополнительные АФА ставились также в носовой части фюзеляжа). Подсветка объектов фотографирования осуществлялась осветительными бомбами, которые также размещались в бомбоотсеке. В 1948 г. обозначение самолетов FA-26C было изменено на RB-26C.

В-26С

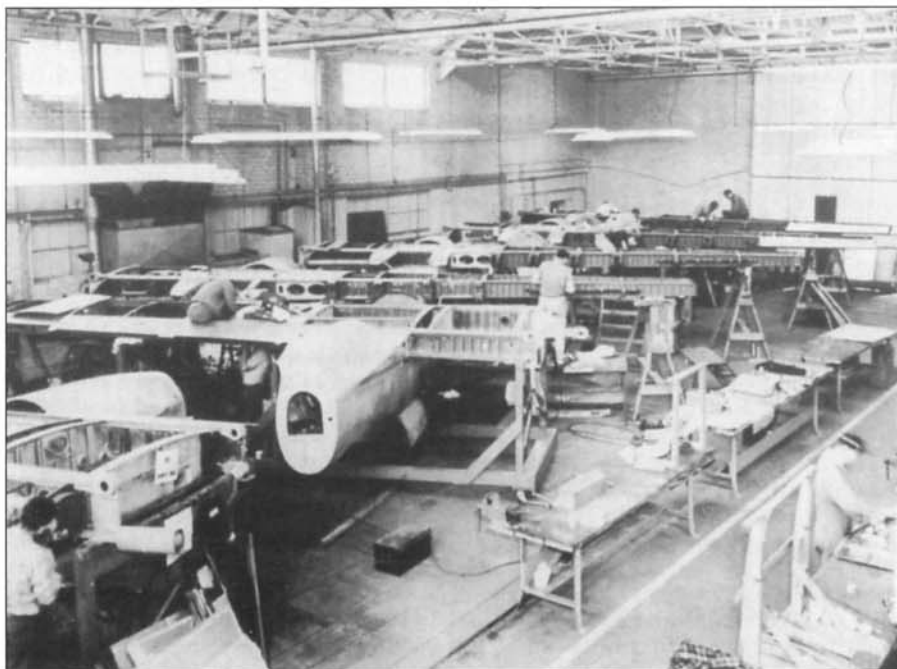
С 1 июля 1948 г. обозначение всех самолетов А-26С было изменено на В-26С.

В-26В/С и RB-26С, модификации периода войны в Корее

Пока командование ВВС США искало реактивную замену «Инвейдеру», в июне 1950 г. началась война в Корее. «Инвейдерам» пришлось сыграть заметную роль в Корейской войне. Первый боевой вылет в Корее самолеты данного типа выполнили 28 июня 1950 г., а последний – 27 июля 1953 г. В основном самолеты В-26 использовались в качестве ночных рейдеров, призванных нарушать линии коммуникаций северо-корейцев. В качестве наиболее приоритетных объектов ударов экипажам были определены следующие цели: «trains, trucks and tracks» - поезда, грузовики и дороги. По ходу

На разведчике RB-26K в носовой части фюзеляжа монтировалась платформа с разведывательным оборудованием. На первом RB-26K сохранили подкрыльевые пилоны для подвески вооружения. Вместо прозрачной носовой оконечности со шпионским оборудованием на RB-26K было возможно поставить непрозрачный нос с восьмью пулеметами от В-26К.





Модернизацию обычных «Инвейдеров» в «Контр Инвейдеры» осуществляла фирма Он Марк Инжиниринг из Калифорнии. Эта же фирма занималась конверсиями «Инвейдеров» в корпоративные пассажирские самолеты. На снимке – прототип YB-26K.

Сборочный цех завода фирмы он Марк Инжиниринг. В ходе модернизации особое внимание уделялось усилению крыла.

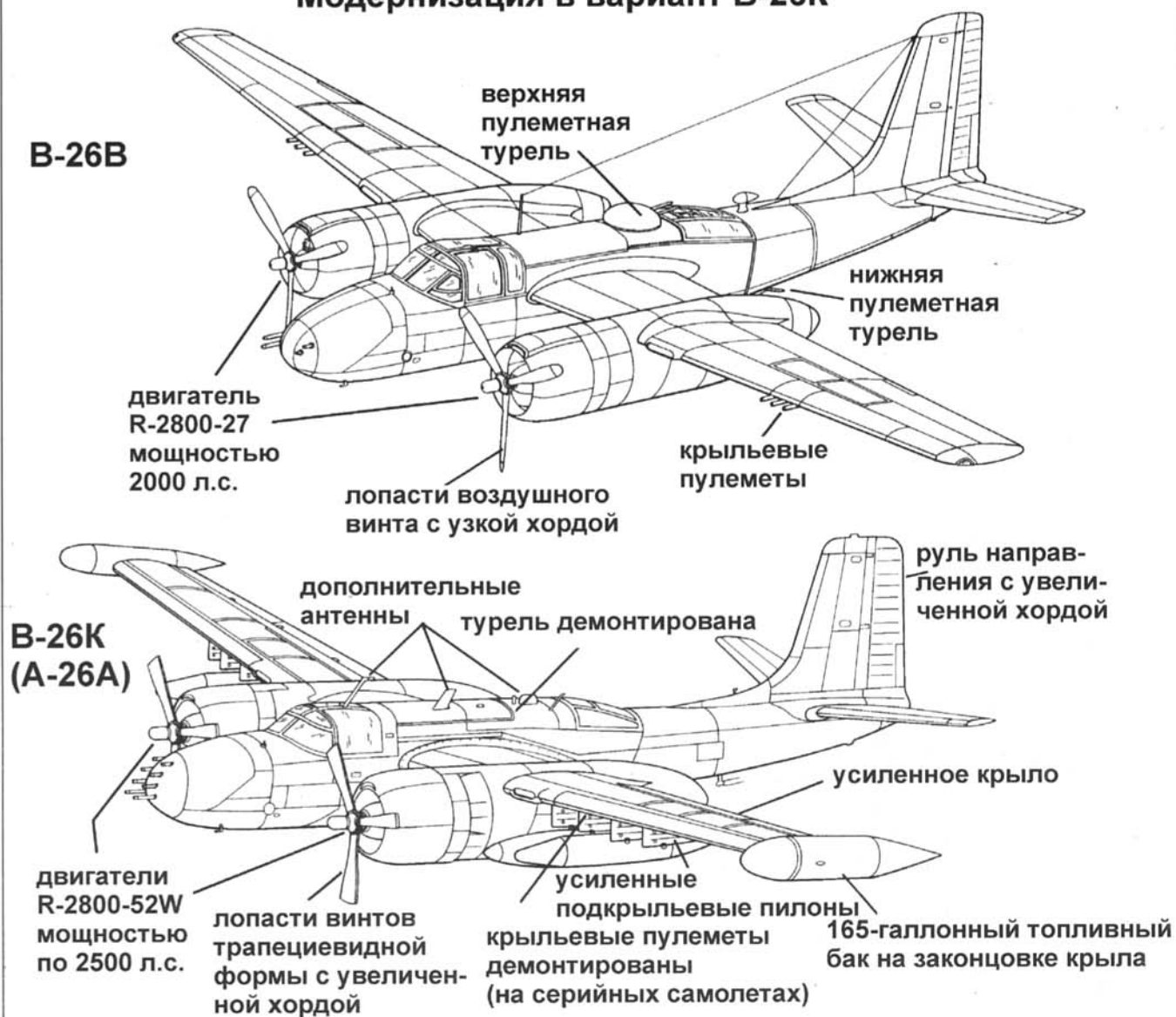
конфликта на самолетах «Инвейдер» был выполнен ряд доработок, направленных на увеличение боевой эффективности самолетов, особенно – в ночное время суток.

Так, принятые на вооружение ВМС США осветительные ракеты Mk IV были доработаны так, что их стало возможным использовать с самолетов B-26 из 3-го и 452-го бомбардировочных авиакорпусов. В качестве «осветителей» выделялись специальные самолеты, в незначительно доработанных бомбоотсеках которых подвешивалось более 50 осветительных ракет. Сброс ракет выполнялся далеко не самым высокотехнологичным образом – в бомбоотсек залезал член экипажа и сбрасывал ракеты вручную по командам летчика.

Новаторы из 3-го бомбардировочного крыла предложили установить на самолеты прожектор. Демонстрация установленного на B-26 прожектора AN/AVQ-2, который в году Второй мировой войны использовали патрульные самолеты ВМС США для поиска враждебных субмарин, состоялась в Лэнгли, шт. Вирджиния, в 1951 г. Прожектор монтировался под правой консолью крыла между мотогондолой и подкрыльевыми узлами подвески для внешних грузов. Прожекторы подвесили на несколько самолетов «Инвейдер». Диаметр луча прожектора составлял 1,8 м, дальность эффективного освещения – порядка 800 м. Время непрерывной работы прожектора во избежание перегрева составляло не более одной минуты, после чего его требовалось выключать для охлаждения минимум на пять минут.

На самолет B-26K поставили новые двигатели повышенной мощности, в крыле были сделаны топливные баки. На снимке – первый серийный B-26K демонстрирует маневренные возможности.

Модернизация в вариант В-26К



Первые «Инвейдеры»-прожектороносцы появились в Корее в июле 1951 г. Из-за ограниченного количества таких самолетов, в каждой эскадрильи 3-го бомбардировочного крыла имелось всего по два оснащенных «Инвейдерами» самолета. С другой стороны, экипажи встретили прожекторы на борту своих самолетов далеко не на «ура»: яркий луч света здорово демаскировал самолет, а ведь летать приходилось в тылах противника. Имелись также проблемы технического порядка: крыло не было рассчитано на монтаж довольно тяжелого прожектора AN/AVQ-2; прожектора увеличивали вероятность возникновения пожара.

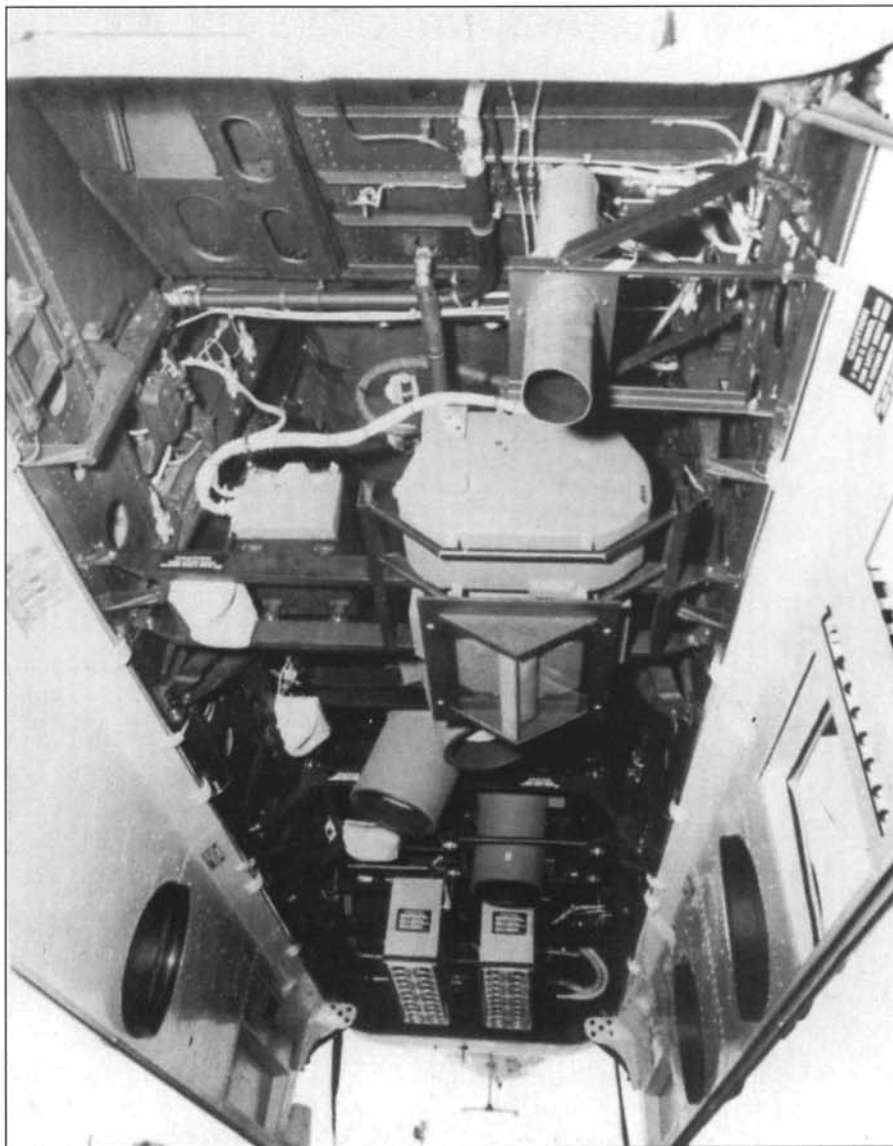
Отработкой тактики использования самолетов с прожекторами занимались в обоих авиакрыльях, вооруженных «Инвейдерами» - в 3-м и 452-м. К примеру, автоколонна обнаруживалась с помощью прожектора, затем сбрасывались осветительные бомбы или ракеты, потом наносился удар зажигательными бомбами, которыми маркировалось местонахождение автоколонны. Такая тактика приносила определенные успехи. Капитан Джон С. Уолмсли, летая на В-26В 43-49770, заслужил Почетную медаль Кон-

гресса за подсветку цели, по которой его ведомый нанес удачный удар 14 сентября 1951 г. Тем не менее, самолеты с прожекторами не любил экипажи обоих бомбардировочных авиакрыльев. Самолет с включенным прожектором становился отличной целью для любой зенитной батареи воинов Ким Ир Сена. Резкий переход от темноты к свету и обратно негативно сказывался на зрении летчиков - их глаза после яркого света прожектора по-новому адаптировались к ночной темноте. Полеты оснащенных прожекторами «Инвейдеров» прекратили в октябре 1951 г.

Другой попыткой увеличить эффективность боевого применения «Инвейдеров» в ночное время стала установка на самолеты, в носовую часть фюзеляжа, ИК приборов ночного видения, разработанных фирмой Белл Телефон Лэборэтри. Это устройство стало известным под прозвищем «Мак», так как главного конструктора звали Деметро Мак Кавич. Нехилый по размерам ИК прибор занимал добрую половину застекленного отсека носовой части фюзеляжа самолета В-26С, из-за чего со стороны самолет производил впечатление «Инвейдера» с непрозрачным фюзеляжем. С помощью ИК

приборов удавалось обнаруживать железнодорожные локомотивы. Над обнаруженным паровозом оснащенный ИК прибором самолет вывешивал осветительные бомбы, а удар наносили «обычные» В-26.

ИК приборы были установлены на авиабазе Райт-Филд на три «Инвейдера», все они получили на килях кодировку «МС» - Мак. Один из этих трех самолетов, А-26В-30-DL 41-39401, получил собственное имя «Mac's Gadget», аэроплан был целиком окрашен глянцево черной краской с законцовкой вертикального оперения красного цвета. На мотогондолы и маслорадиаторы были нанесены треугольники белого цвета - опознавательные знаки самолетов 13-й бомбардировочной эскадрильи 3-го бомбардировочного авиакрыла. Второй - А-26С-50-DT 44-35867 - в январе 1953 г. на авиабазе Ивакуни щеголял желтыми законцовками крыла, опознавательными знаками 8-й бомбардировочной эскадрильи 3-го бомбардировочного авиакрыла. На третьем «Мак Инвейдоре» в носовой части фюзеляжа имелся рисунок We go Pogo, в 1954 г. самолет находился на хранении со снятыми моторами на авиабазе Ивакуни.



В бомбоотсеке разведчика B-26K подвешена платформа с фотокамерами, на переднем плане – панорамный аэрофотоаппарат КА-56А, за ним – две камеры для вертикальной (плановой) съемки и высотный АФА К-38. Под объективы камер в створках бомбоотсека сделаны окна. Панорамная зеркальная фотокамера КА-56А оснащена системой автоматической фотосъемки.



Самолет B-26К имел двойное управление, приборное оборудование кабины в значительной степени обновлено, установлен второй комплект пилотажно-навигационных приборов.

«Маки» эксплуатировались в Корее в 1953 г. Летали на них лучшие экипажи 3-го и 17-го бомбардировочных авиакрыльев. Первый самолет, «Red Bird», поступил в 13-ю бомбардировочную эскадрилью. С работающими ИК системами два «Мака» уничтожили пять локомотивов на линии Вонсан – Владивосток только за одну ночь.

Некоторые «Инвейдерь» были оснащены приемниками-анализаторами электромагнитного излучения AN/APA-64, разработанными по программе «Проект бустер» как часть комплекта бортового электронного оборудования базового патрульного самолета Локхид P-2V-4 «Нептун». С помощью аппаратуры AN/APA-64 удавалось обнаруживать и идентифицировать северокорейские и китайские РЛС. Аппаратура AN/APA-64 ставилась в большом обтекателе в носовой части фюзеляжа самолета B-26. Такие самолеты, в частности, имелись в 12-й тактической разведывательной эскадрилье. Первый оснащенный аппаратурой AN/APA-64 эскадрилья получила в декабре 1951 г., он оставался единственным до прибытия в ноябре 1952 г. еще четырех машин с приемниками-анализаторами электромагнитного излучения. К февралю 1953 г. самолеты с аппаратурой AN/APA-64 из 12-й тактической разведывательной эскадрильи выполнили 112 боевых вылетов, к июню – уже 187. Нельзя исключить, что самолеты B-26 с системой AN/APA-64 действовали в Корее и в составе других эскадрилий. Один из оснащенных аппаратурой AN/APA-64 самолетов B-26В имел собственное имя «KTTV Channel 11».

В июле 1953 г., уже после окончания войны в Корее, 12-я тактическая разведывательная эскадрилья была подключена к программе «Бёрд Дог». На RB-26 45-35231 поставили приемники-анализаторы электромагнитного излучения AN/APN-3 и AN/APA-54, навигационная система SHORAN, которая позволяла более точно определять координаты работающих РЛС противника. Как выяснилось, единственный оператор, который на «Инвейдере» занимал место стрелка, не имел физической возможности работать со всей электронной аппаратурой одновременно. Потребовалось ввести в состав экипажа самолета второго оператора БРЭО. Второго члена экипажа поместили в самолет в августе 1953 г. – доработку прошли два самолета, 44-35825 и 44-35909. Получилось хорошо и тогда в состав 67-й тактического разведывательного авиакрыла включили 4-ю эскадрилью, вооруженную такими самолетами. Самолеты 11-й тактической разведывательной эскадрильи (четвертой в 67-м авиакрыле) использовались как для определения координат работающих РЛС, так и для разведки погоды.

DB-26C

Подобно DB-26В, несколько самолетов B-26C с прозрачными носами фюзеляжа прошли доработку в носители беспилотных мишеней DB-26C. Известны три таких самолета – 43-22494 (бывший A-26C-20-DT),

В носовой части фюзеляжа RB-26K установлена фотокамера K-38, снимающая местность непосредственно по курсу полета. Съемка ведется через плоскую панель остекления.

44-35350 (A-26C-30-DT) и еще один: или A-26C-45-DT 44-35666, или A-26C-25-DT 44-22666. Все три самолета базировались в Холломэне, шт. Нью-Мексико, и принадлежали 3225-й эскадрилье носителей мишеней Ракетного исследовательского центра ВВС США. Самолеты могли нести мишени Район Q-2A и Радиоплэйн OQ-19. С самолетов было снято вооружение и выполнено местное усиление крыльев в районе установки специальных пилонов для подвески дистанционно управляемых мишеней. В носовой части фюзеляжа ставилась кинокамера для фиксации полета мишеней.

JDB-26C

Самолет DB-26C 44-22494 на закате своей карьеры в ВВС США временно использовался для испытаний под обозначением JDB-26C, после чего аэроплан установили на въезде авиабазы Дэвис-Монтан, шт. Аризона. В 1969 г. самолет передали в Пима Каунти авиационный музей, Таксон.

EB-26C

Некоторые самолеты B-26C на достаточно короткое время становились самолетами EB-26C. Как и в случае с EB-26B, буква «Е» в обозначении EB-26C обозначала не «Electronics», а «Exempt» - «освобожденный». Самолеты EB-26 передавались в аренду невоенным организациям и фирмам, чаще всего для проведения летных испытаний новых систем и оборудования. В качестве EB-26C идентифицировано два самолета - A-26B 44-35300 некогда уже конвертированный в A-26C с прозрачным носом и A-26C-50-DT 44-35839. Первый использовался исследовательским центром Райт для отработки систем управления ракет в середине 50-х годов. Второй EB-26C



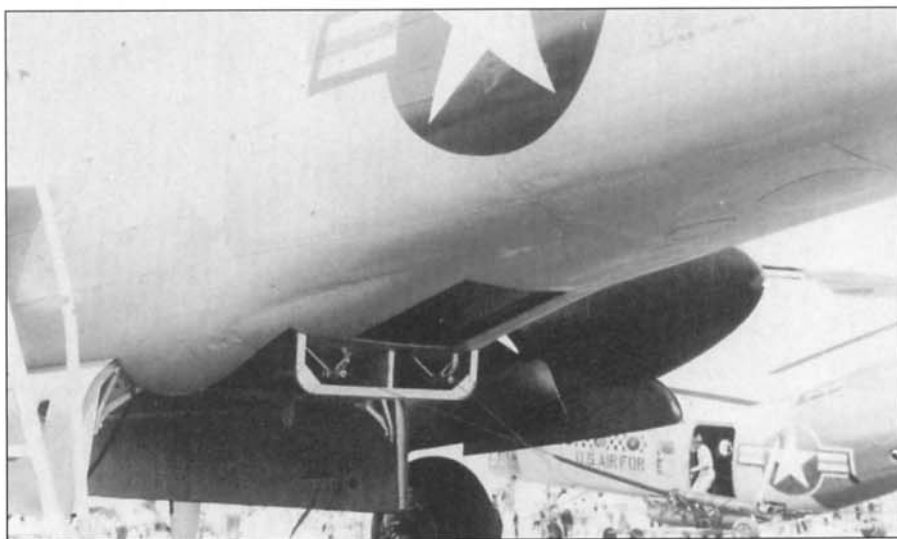
ВВС заказали десять разведчиков RB-26K, но эти самолеты никогда не использовались в Юго-Восточной Азии, хотя испытывались в различных климатических и географических условиях. На снимке - RB-26K, который базировался в Элбруке, Зона Панамского канала, 1967 г. Сверху разведчик окрашен в глянцевый зеленый цвет, снизу - в светло-серый.



«MIGHTY MOUSE» - A-26A 64-17651. По команде техника пилот только что запустил двигатель № 2, мотор № 1 пока холодный. В отличие от большинства летательных аппаратов периода войны во Вьетнаме, живопись «Инвейдеров» выглядела скромно. Обычно экипажи ограничивались нанесением на фюзеляжи или мотогондолы названий своих самолетов, и то - не всегда.



Полностью окрашенный в светло-серый цвет разведчик RB-26K на стоянке авиабазы Эглин. Под крылом на пилонх по полной программе подвешены бомбы Mk 82, светло-серая схема окраски рассматривалась как альтернатива окраски в зеленый и серый цвета, но для «вьетнамских» самолетов выбрали трехцветный камуфляж.

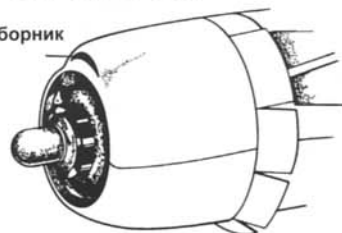


Значительное количество «Инвейдеров» модернизировали в буксировщики мишеней путем демонтажа вооружения и установки буксировочного оборудования в виде одной – двух лебедок в бомбоотсеке. На снимке – самолет из 6-й эскадрильи буксировщиков мишеней, авиабаза Джонсон, Япония, 1957 г.

Развитие мотогондолы

В-26К (ранний)

воздухозаборник



В-26К (поздний)

воздухозаборник
перенесен



Неокрашенный «Инвейдер» В-26С (44-36459) использовался для буксировки мишеней, аэродром Биггз, район Эль-Пасо, август 1947 г.



В авиации ВМС США «Инвейдеры» обозначались JD-1 (позже обозначение изменили на UB-26J). Самолет JD-1 из эскадрильи VU-7 (на снимке) окрашен в яркие желтый, красный и серый цвета, неустановленный аэродром в Калифорнии, 1956 г.

также применялся для отработки и испытаний бортовых систем ракетного оружия, прежде чем его в апреле 1960 г. передали на хранение в Дэвис-Монтан.

GB-26C

Несколько самолетов B-26C не поднимались в воздух, но как бы оставались на вооружении, эти машины получили обозначение GB-26C. Так, в апреле 1960 г. GB-26C 44-35265 находился в Дэвис-Монтане, 44-22606 1 февраля 1961 г. передали представителям Сити оф Бойс, шт. Айдахо, где он был превращен в памятник (самолет стоял в городе до 1972 г.). Самолет 44-35986 (бывший TA-26C), принадлежавший профессиональному училищу (ПТУ) им. Беджамина Дэвиса, использовался в качестве учебного пособия в аэропорту Детройта, шт. Мичиган, с 1961 по 1986 г.г., затем самолет передали на авиабазу Национальной Гвардии Селфридж, шт. Мичиган, где его установили на постамент.

JB-26C

JB-26C 44-35267 эксплуатировался исследовательским центром фирмы Бендикс в Детройте, шт. Мичиган, для испытаний бортового электронного оборудования до ноября 1965 г. В мае 1971 г. этот самолет выставили в аэропорте Додж Сити, шт. Канзас. Существовал минимум еще один JB-26C, который в начале 60-х годов использовался по программе разработки противопартизанского самолета B-26K «Контр Инвейдер». Скорее всего, самолет летал в Юте.

RB-26C

Под обозначением RB-26C скрывается несколько модификаций, включая исходный вариант фоторазведчика FA-26C. Обозначение с FA-26C на RB-26C было изменено на 1948 г.

Нехватка в ВВС США тактических разведчиков в период войны в Корее заставила командование ВВС США организовать доработку стандартных «Инвейдеров» в фоторазведчики RB-26C. Многие такие само-

леты специализировались на ночной фоторазведке. Фотооборудование самолетов стандартизировано не было и менялось от самолета к самолету, кроме того, на одних и тех же фоторазведчиках в разное время стояли разные фотокамеры. Один из вариантов фотооборудования: два 30,5-см вертикальных АФА К-24, установленные за задним шпангоутом. На большинстве фоторазведчиков, однако, фотоаппаратура монтировалась в носовой части фюзеляжа, окошки под объективы фотоаппаратов прорезались в нижней носовой части фюзеляжа со смещением к левому борту.

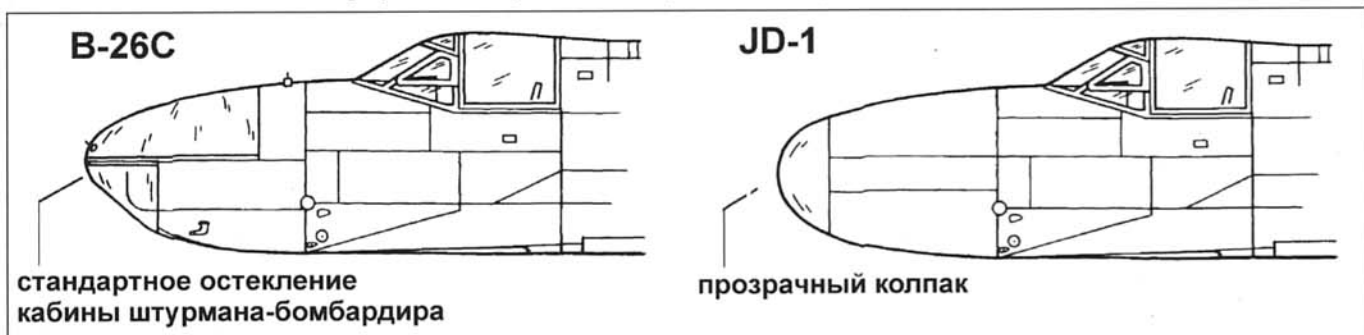
Для точного самолетовождения в темное время суток многие фоторазведчики на базе «Инвейдеров» получили радионавигационные системы LORAN и SHORAN, LORAN – радионавигационная система дальнего действия, SHORAN – ближнего. С большинства разведчиков сняли верхние и нижние пулеметные турели. Вместо верхних турелей монтировались передатчики T-



Самолеты-носители БПЛА обозначались DB-26D. На снимке – окрашенный полностью в белый цвет самолет DB-26D, капоты двигателей носителя окрашены в ярко-желтый цвет. Под крылом подвешен БПЛА «Файрби», аппарат окрашен в красный и белый цвета, законцовки крыла и оперения – желтые.



Самолеты-носители БПЛА в авиации ВМС США обозначались JD-1B до 1962 г., когда система обозначений летательных аппаратов претерпела изменения. После 1962 г. самолеты JD-1B получили обозначение DB-26J. В ВМС США на JD-1B/DB-26J обычно БПЛА подвешивали только под правую консоль крыла, а под левую – контейнер с аппаратурой управления.



11/APN-3 системы SHORAN. Антенны приемников AT-14/APN-3 монтировались в законцовках фюзеляжей, антенны передатчиков AT-176/AP - под фюзеляжем.

В состав экипажей оснащенных системами SHORAN самолетов включался штурман-радиооператор, чье место находилось в задней части фюзеляжа. На многих самолетах аварийный люк стрелка в правой задней части фюзеляжа был заменен окном. Индикаторы системы SHORAN устанавливались на рабочем месте штурмана-радиооператора и в левой части приборной доски летчика.

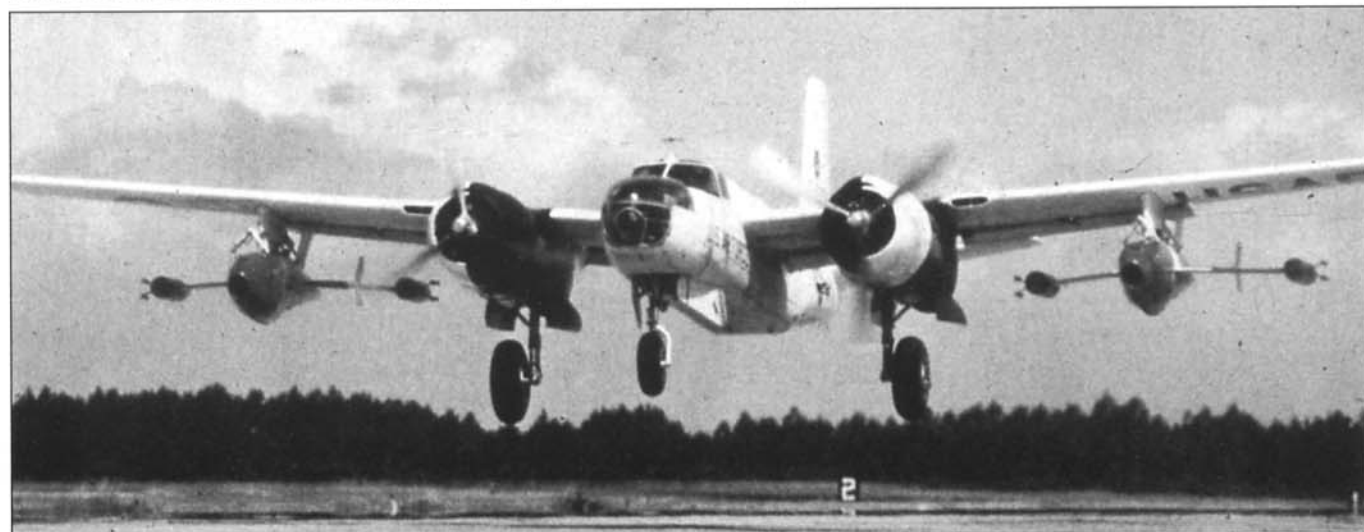
Системами LORAN были оборудованы многие «Ивейдеры», летавшие над Кореей,

не только фоторазведчики. Приемник R-65/APN-9 монтировался в носовой части фюзеляжа правее продольной оси, сквозь остекление он смотрелся как большой ящик черного цвета.

По опыту войны в Корее были выполнены доработки переднего и заднего бомбоотсеков под установку бомбодержателей S-1, кроме того узлы крепления полезной нагрузки (осветительных ракет и бомб) монтировались под крылом. Сброс осветительных приборов выполнял штурман. Доработанные по программе «Хайхлайт» самолеты появились в Корее в феврале 1953 г. К 6 июня 1953 г. такую доработку прошло шесть «Ивейдеров». Ана-

логичным образом было доработано еще несколько фоторазведчиков, не принадлежавших Дальневосточным ВВС.

В 67-м тактическом разведывательном авиакрыле в рамках программы «Вектор» проходил оценочные испытания доработанный бомбардировочный прицел M-9 «Найт Оул», предназначенный для прецизионного сброса осветительных бомб и ракет в ходе выполнения ночного фотографирования. Также на фоторазведчиках «Ивейдер» (как и на разведчиках RF-80 «Шутинг Стар») проходил испытания маркерный радиоприемник AN/APN-60 S-диапазона. Приемник позволял увеличить дальность действия наземной РЛС наведения AN/MPQ-2.



На взлете DB-26D с двумя подвешенными под крылом БПЛА «Файрби» Нередко БПЛА использовались в качестве дистанционно управляемых мишеней на учениях истребительной авиации. Кроме того, «Файрби» применяли как мишени в ходе отработки и испытаний новых управляемых ракет класса воздух – воздух.

На снимке – DB-26C с подвешенными под крылом БПЛА Райан Q-2A «Файрби» (под правой плоскостью) и БПЛА второго поколения Q-2C/ВQM-34А «Файрби» - под левой плоскостью.



Самолеты DB-26C ВВС США базировались, главным образом, в Холломэне. Самолеты обеспечивали испытательные пуски БПЛА Q-2/VQM-34 «Файрби» на ракетном полигоне Уайт-Сэндз.





EB-26C 44-35300 на испытаниях. Самолет несет маркировку Авиационного испытательно-исследовательского центра им бр. Райт.

По условиям перемирия в Коре между Севером и Югом была установлена нейтральная зона. Для контроля нейтральной полосы использовались самолеты RB-26, оснащенные панорамными аэроаппаратами К-38. Самолеты выполняли полеты вдоль границы нейтральной зоны каждые 15 суток.

Небольшое количество разведчиков RB-26C были оснащены поисковыми радиолокаторами. Антенны РЛС монтировались на законцовках крыла и под фюзеляжем.

Еще одним примером «особого» варианта фоторазведчика RB-26C стал самолет 44-35762 (не единственный самолет данного варианта) с несколькими внешними обтекателями разнообразной электронной аппаратуры. Один обтекатель находился на нижней поверхности носовой части фюзеляжа, второй (примерно аналогичный по размерам) – за бомбоотсеком, обтекатель большего размера был установлен перед бомбоотсеком на нижней поверхности фюзеляжа. Вместо верхней турели стоял обтекатель с аппаратурой системы SHORAN, на верхней поверхности фюзеляжа ближе к хвосту – «капля» с направленной антенной радиоприемника. На нижней поверхности фюзеляжа имелось несколько ножевидных

радиоантенн. Самолет RB-26C 44-35762 в середине 50-х годов эксплуатировался 42-й тактической разведывательной эскадрильей 10-го тактического разведывательного авиакрыла, базировавшейся в Спэнгдэхеме, Западная Германия.

Самолеты RB-26C состояли на вооружении не только ВВС США. Иногда «иностранцы» фоторазведчики оснащались «иностранцами» же фотокамерами. ВВС Франции использовали 19 самолетов RB-26C в Индокитае, Северной Африке и в Европе. Все самолеты были оснащены фотооборудование французского производства. Восемь французский RB-26C прошли модернизацию в вариант RB-26P.

Три самолета RB-26C использовались двумя западногерманскими фирмами, которые специализировались на выполнении топографических работ. Эти гражданские самолеты часто привлекались к выполнению заданий по линии бундесвера. Есть информация, не подтвержденная однако, что эти самолеты выполняли разведывательные полеты в Африке и на Ближнем Востоке. Первый RB-26C 44-35622 (D-BELE) был куплен в мае 1962 г. фирмой Пракла-Сеймос из Гамбурга, через короткий срок ма-

шина сменила гражданскую регистрацию на «D-CELE». Самолет был оснащен протонным магнитометром PM-22, фотокамерой контроля линии пути LK-20, доплеровской навигационной системой, радиовысотометром. Этот самолет разбился 14 ноября 1963 г. в районе Катону, Дагомея, Африка. В начале 1963 г. был куплен второй RB-26C (44-35638, D-BELI, позже – D-CELL), покупателем выступала фирма Фотограмметрия ГмБХ их Мюнхена. Самолет имел сходный с самолетом «D-CELE» состав оборудования, но эксплуатировался не в Африке, а на Ближнем Востоке. Самолет летал до июня 1966 г., после чего долгое время стоял в Эрдинге. Фирма Пракла-Сеймос купила для себя второй RB-26C (44-35682, D-CADU), который почти на постоянной основе базировался в Нигерии. 13 мая 1967 г. эту машину продали фирме Транс-Перуана из Лимы, Перу.

ТВ-26С

ТВ-26С представлял собой учебно-тренировочный «Инвейдер» с прозрачной носовой частью фюзеляжа, самолет также мог применяться в качестве буксировщика мишеней – полная аналогия с самолетом ТВ-26В.



«RC» - по такой аббревиатуре легко отличить разведчик RB-26C от бомбардировщика B-26C. Внешние различия между этими модификациями невелики. Над фюзеляжем в каплеобразном обтекателе установлена антенна радиоконуса, радиоконусами комплектовались почти все разведчики RB-26C.



Один из нескольких «Инвейдеров», что использовались для тайных разведывательных полетов в 50-е годы. Этот RB-26C принадлежал 42-й тактической разведывательной эскадрилье, которая базировалась в Западной Германии на авиабазе Спэнгдэхлем. Под фюзеляжем установлен необычный обтекатель и несколько позжевидных антенн.

Самолет N8018E (43-22652) фирмы Аэроджет Дженерал Корпорейшен (позже Аэроджет Электросистемз оф Ауза) из Калифорнии использовался для испытания различных электронных систем военного назначения с 1961 по 1972 г.г.

ТВ-26С

Один ТВ-26С (44-35729) временно использовался для испытаний. Буква «J» обозначала временную модификацию самолета, на время проведения программы испытаний. После окончания испытаний самолет привели в исходное состояние.

WB-26С

В годы Корейской войны несколько самолетов RB-26С использовались для разведки погоды в составе 6166-го звена разведки погоды, приданного 12-й тактической разведывательной (ночной) эскадрильи 67-го тактического разведывательного авиакрыла. Самолеты были полностью окрашены в чер-

ный цвет, на них установили различное специальное оборудование, предназначенное для снятия атмосферных параметров, необходимых для прогнозирования погоды. В звене эти самолеты обозначались WB-26С, но официально данное обозначение утверждено не было.

Самолеты WB-26С летали не только над Кореей (Южной и Северной), но и над Желтым морем вплоть до Шанхая. В море самолеты вели не только разведку погоду, они также вели мониторинг судоходства, прежде всего – китайского. Обычно полеты выполнялись на высоте порядка 300 м над уровнем моря.

ХА-26D

Самолет А-26В-71-DL 44-34776, вероятно, был единственной машиной модификации ХА-26D, прототипом самолета А-26D, который должен был сменить в серийном производстве на заводе в Лонг-Биче самолеты А-26В. Самолет передали пред-

ставителям ВВС армии США 14 августа 1945 г., но на вооружение он был принят не ранее 15 марта 1946 г. С окончанием войны интерес к новой модификации «Инвейдера» у военных пропал. Силовая установка самолета ХА-26D состояла из двух двигателей R-2800-83 постройки фирмы Шевроле. Двигатели обеспечивали самолету максимальную скорость 643 км/ч. Наступательное вооружение самолета состояло из восьми 12,7-мм пулеметов, установленных в носовой части фюзеляжа, и шести 12,7-мм крыльевых пулеметов.

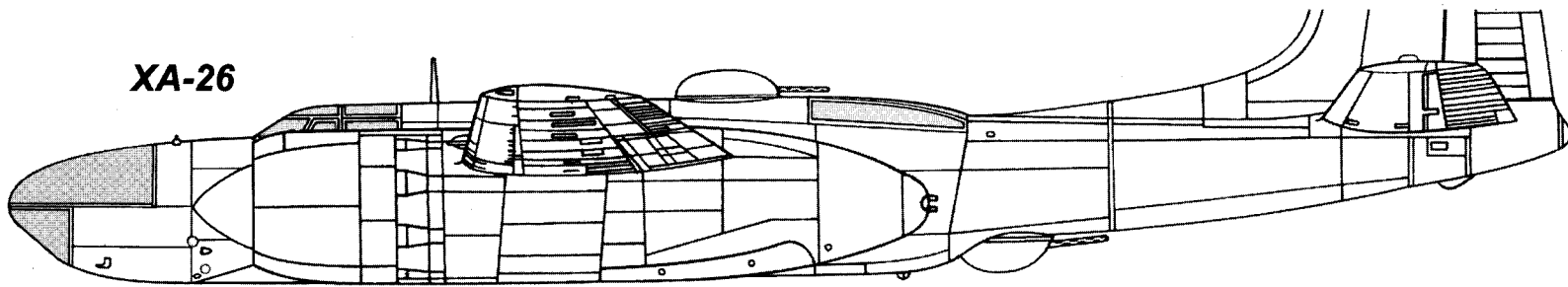
А-26D-DL

Завод в Лонг-Биче получил заказ по постройку 750 самолетов ХА-26D-DL под обозначением А-26D-DL. Сразу после окончания войны заказ был аннулирован. По некоторым данным в вариант «D» прошли модернизацию самолеты А-26В-40-DL 41-39543 и А-26В-45-DL 44-34100. Самолет 44-34100 военные получили в октябре 1945 г.

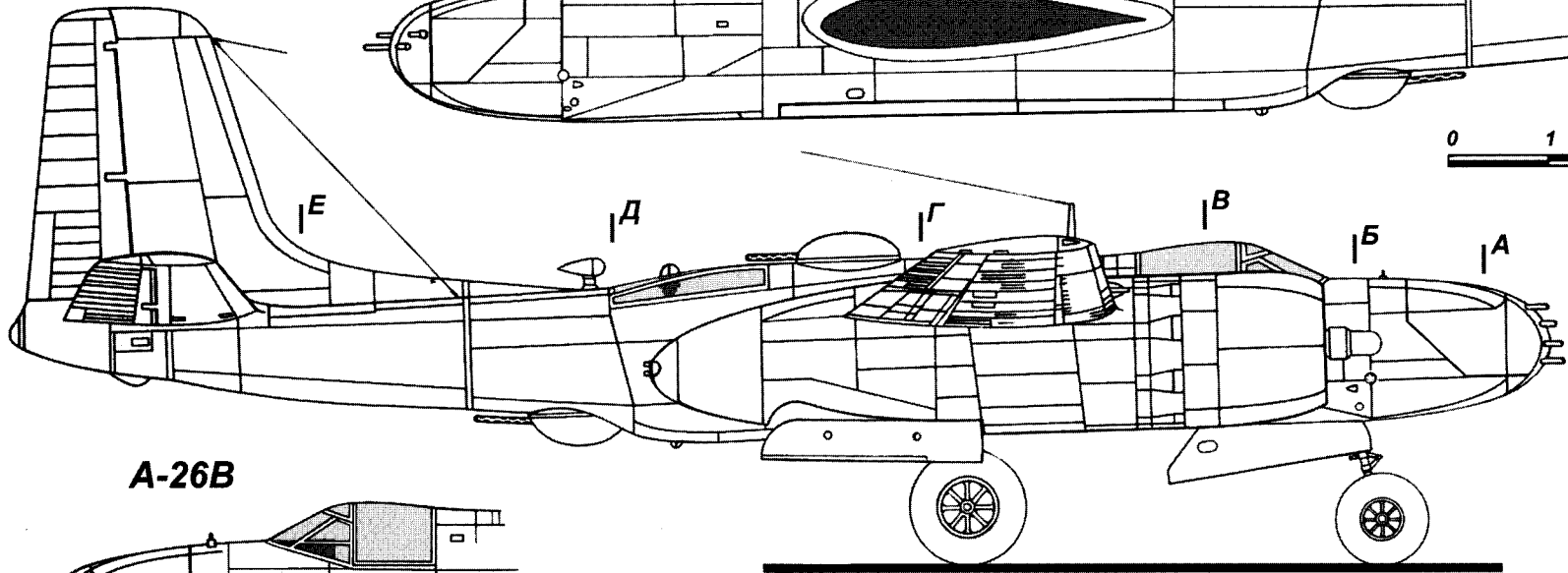
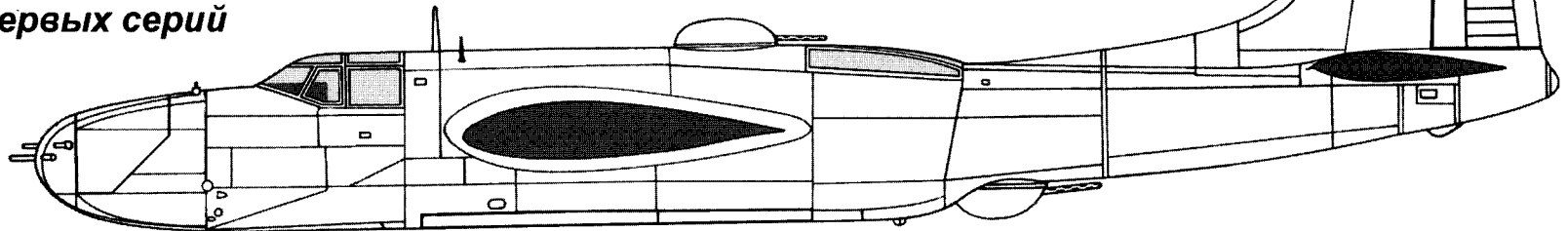


RB-26C наряду с бомбардировщиками В-26В/С использовались подразделением «Фарм Гэйт» во Вьетнаме в начале 60-х годов. Самолет оснащен аэрофотоаппаратами КА-1, установленными в носовой части фюзеляжа. Камеры снимали местность вперед по полету и вбок от линии пути.

XA-26

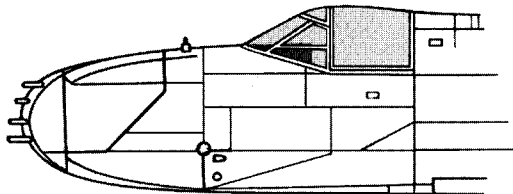


A-26B первых серий

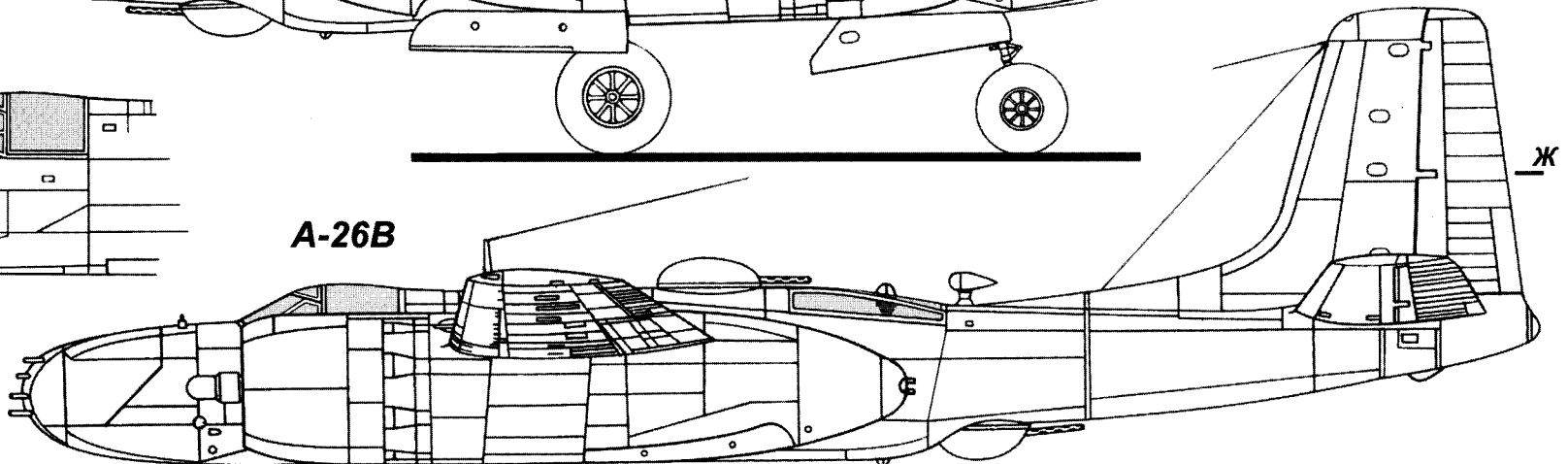


A-26B поздних серий

A-26B

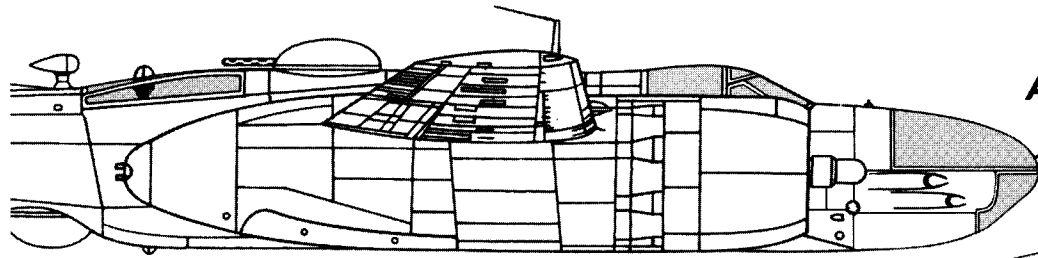


A-26B

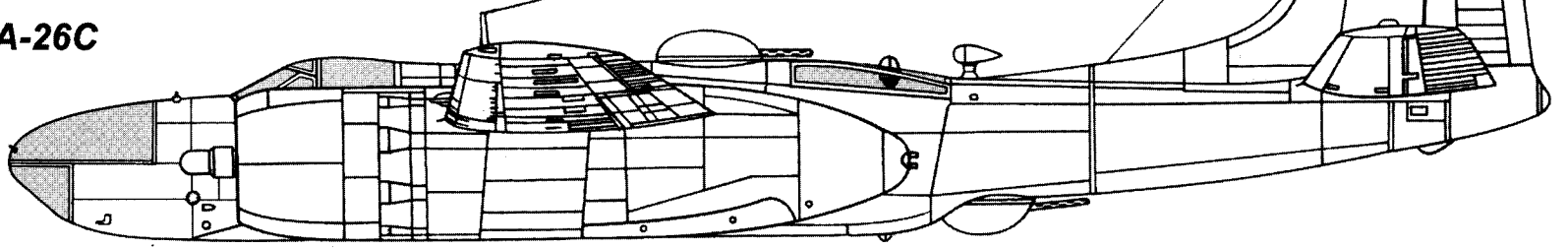


Масштаб 1 : 72

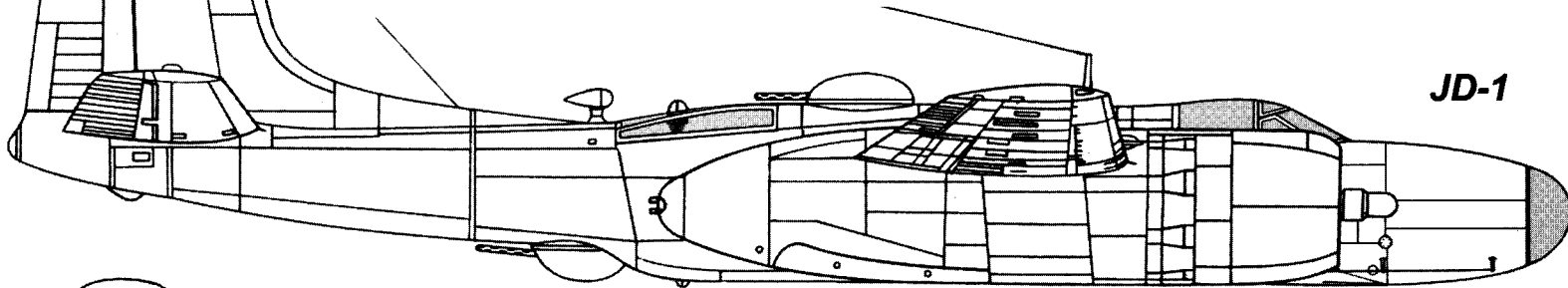
A-26C



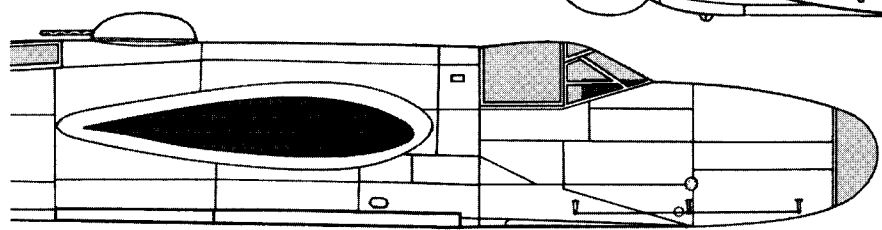
A-26C



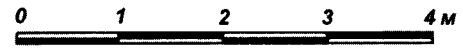
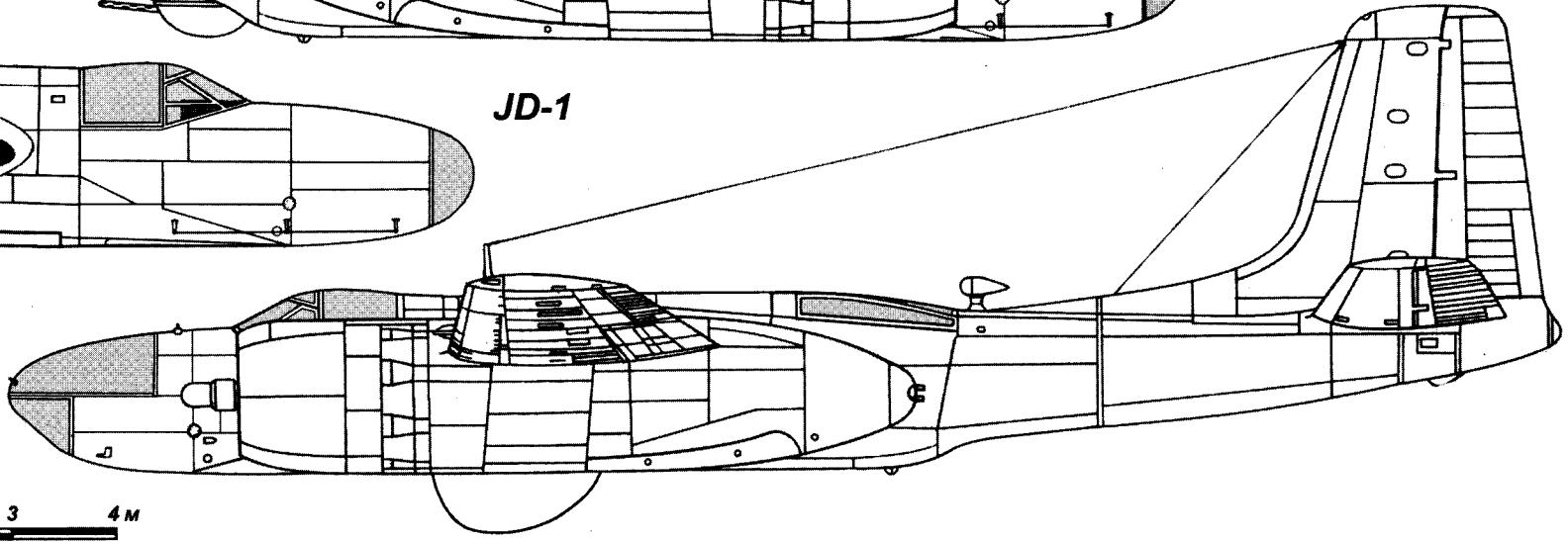
JD-1

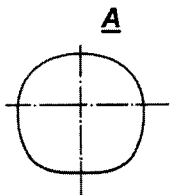


JD-1

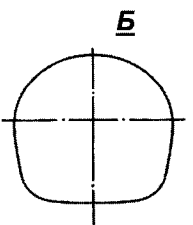


RB-26C

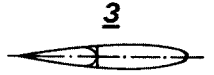




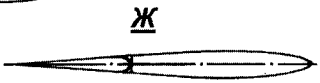
A



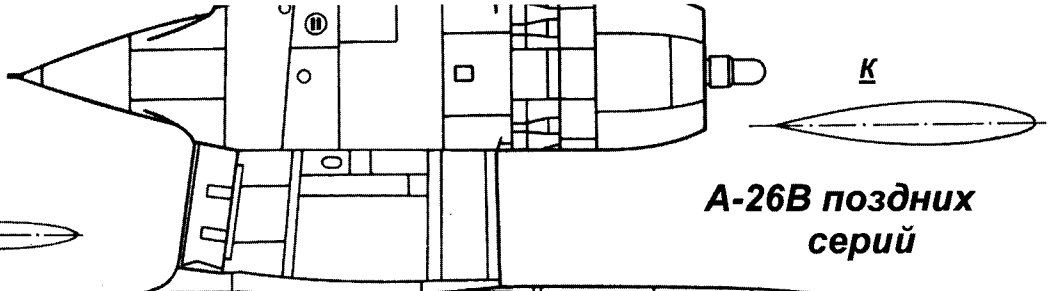
Б



3

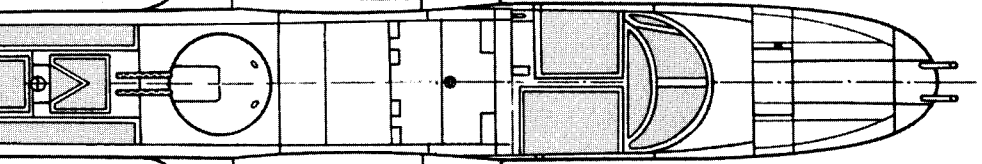


Ж

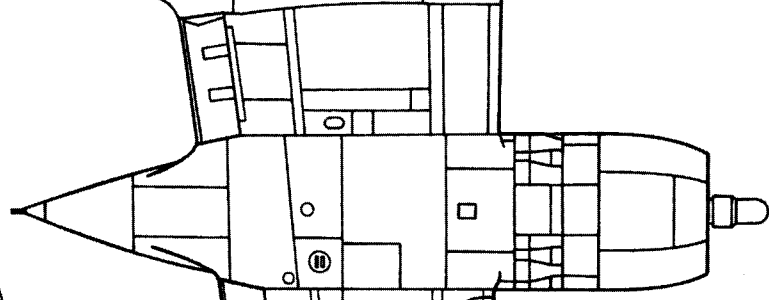


К

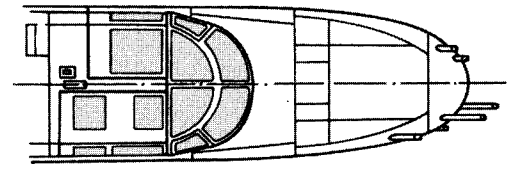
A-26B поздних серий



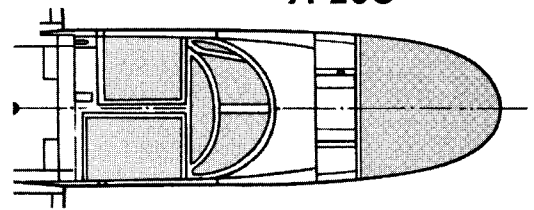
Е



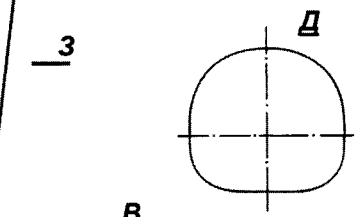
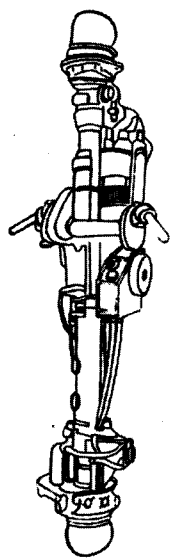
Носовая часть фюзеляжа A-26B первых серий



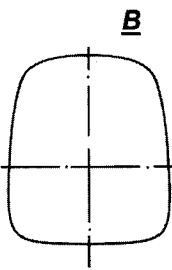
Носовая часть фюзеляжа A-26C



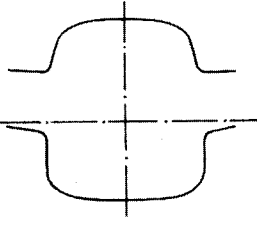
Перископический прицел бортового стрелка



Д



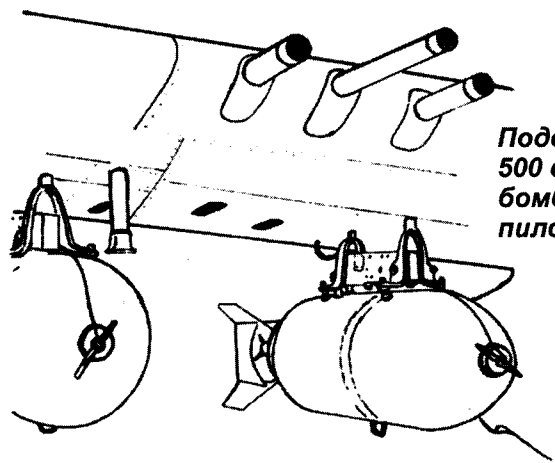
В



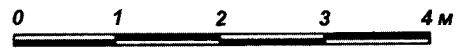
Г

К

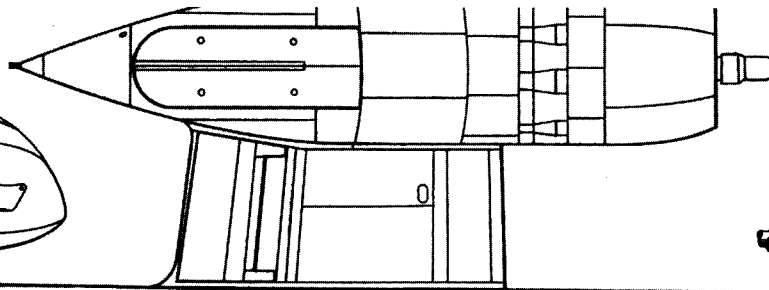
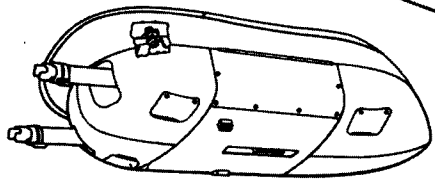
Подвеска 500 фунтовых бомб на крыльевых пилонах



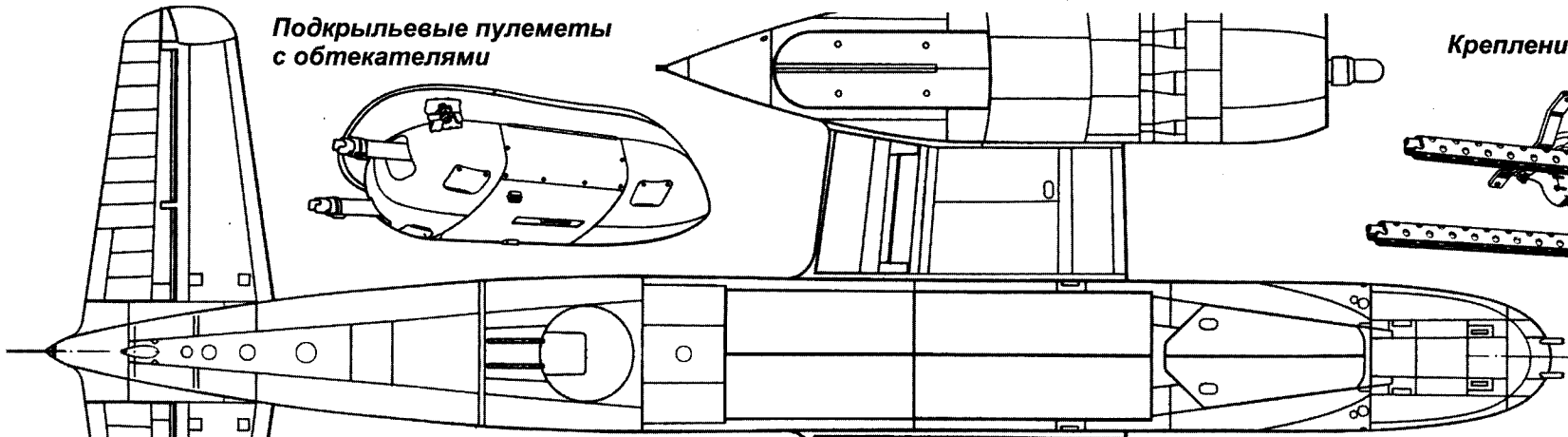
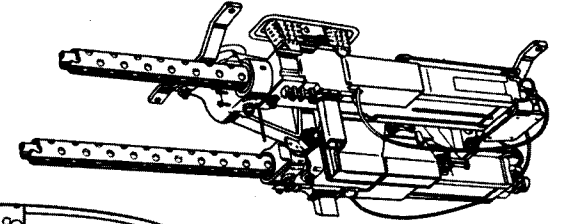
Масштаб 1 : 72



Подкрыльевые пулеметы
с обтекателями



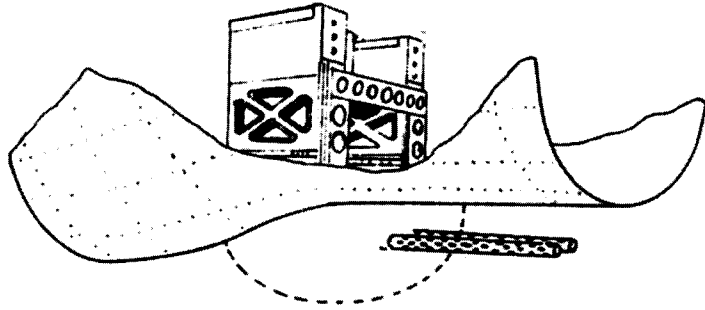
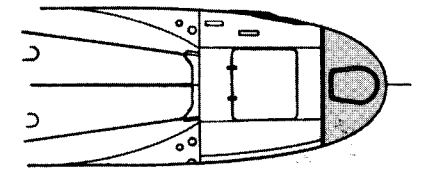
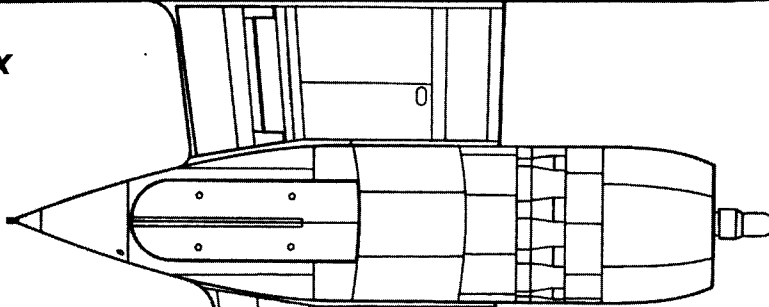
Крепление подкрыльевых
пулеметов



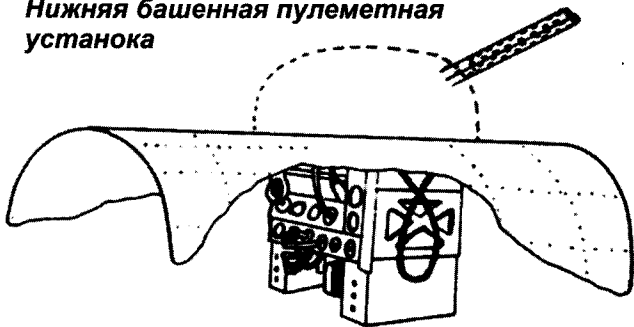
А-26В поздних
серий

Носовая часть фюзеляжа
А-26С

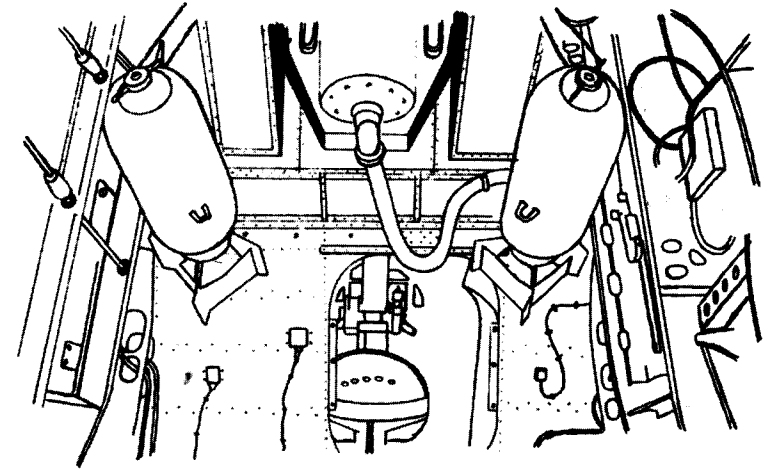
Нижняя башенная
пулеметная
установка



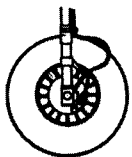
Нижняя башенная пулеметная
установка



Подвеска бомб в бомбоотсеке

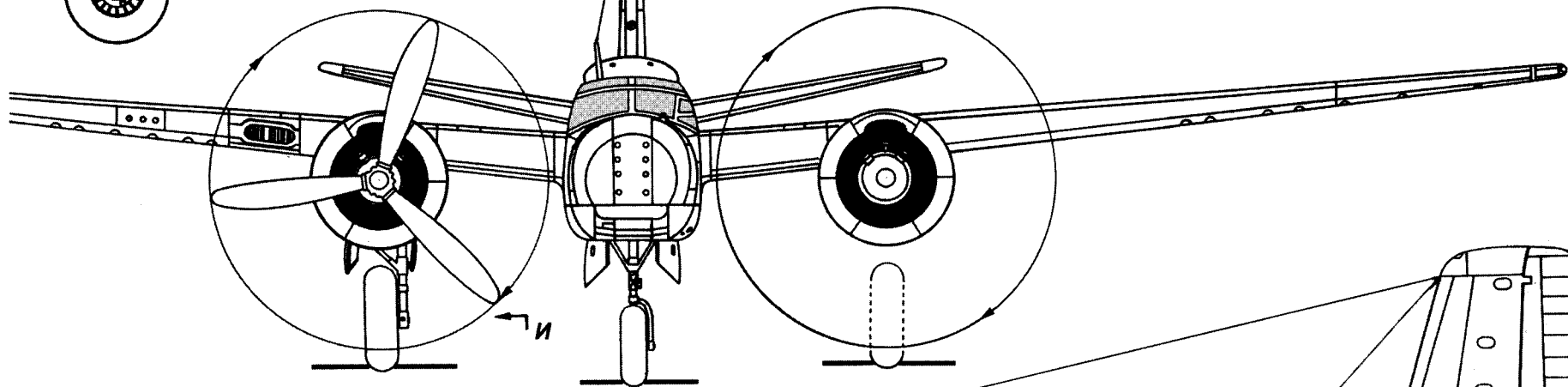


вид И

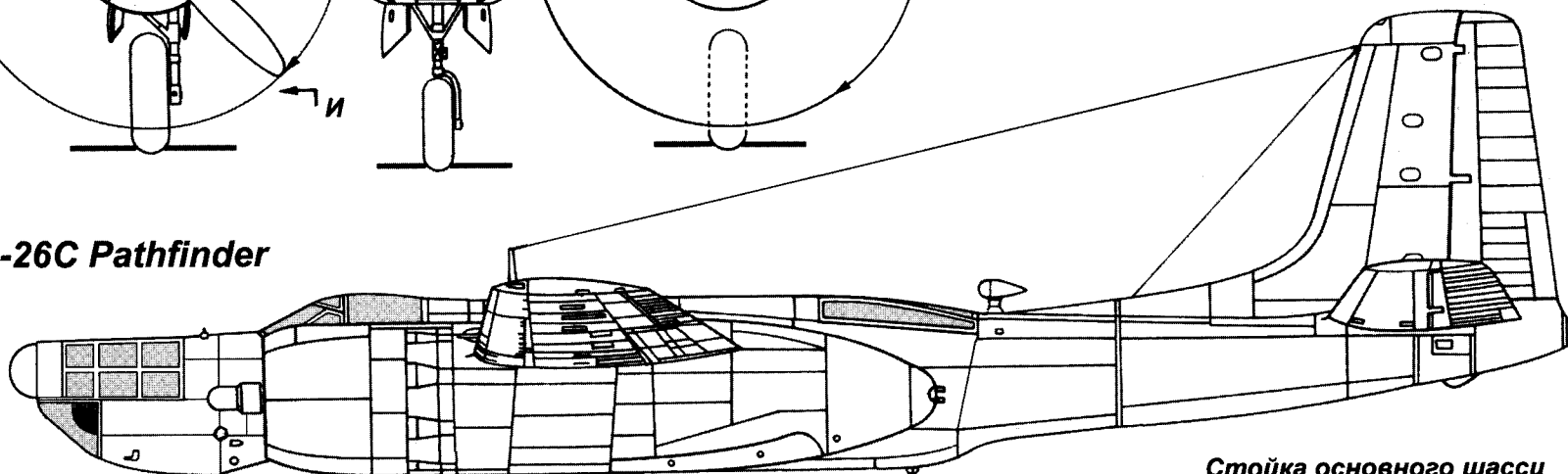


A-26B

Масштаб 1 : 72

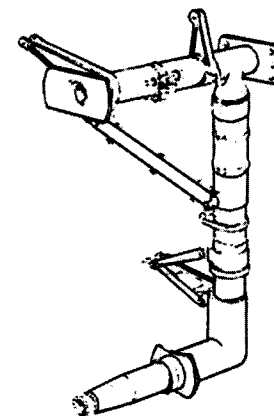
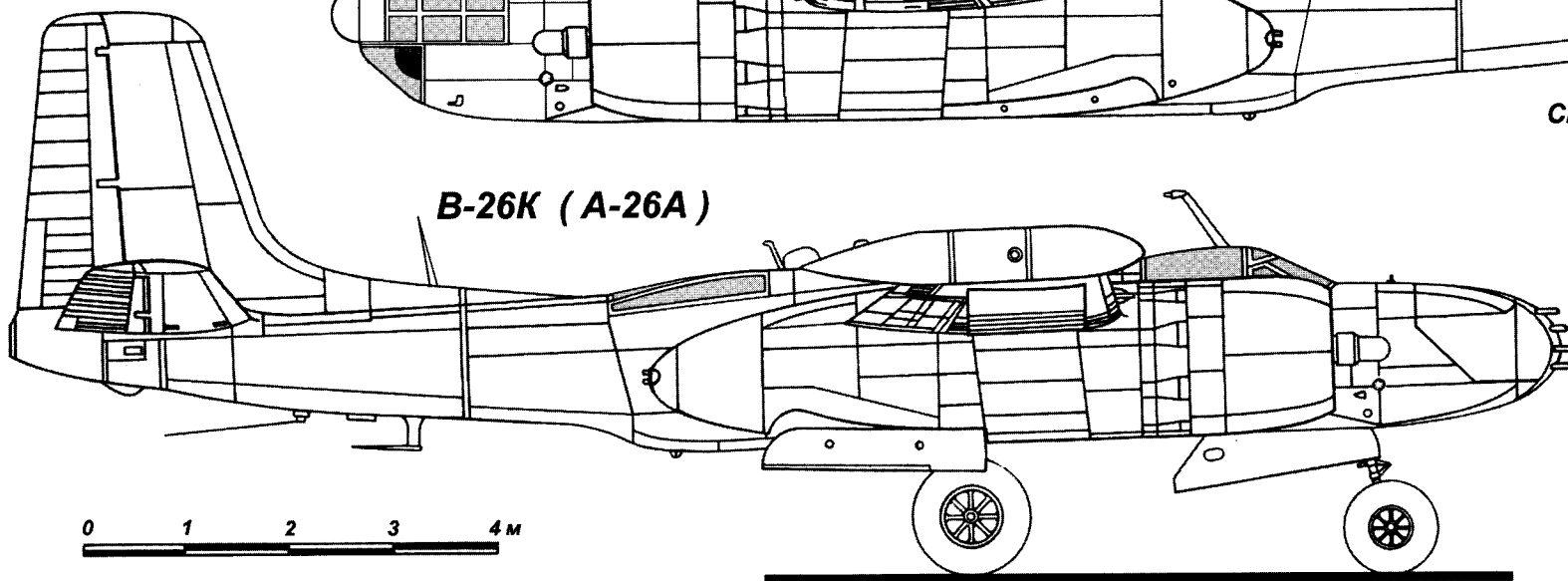


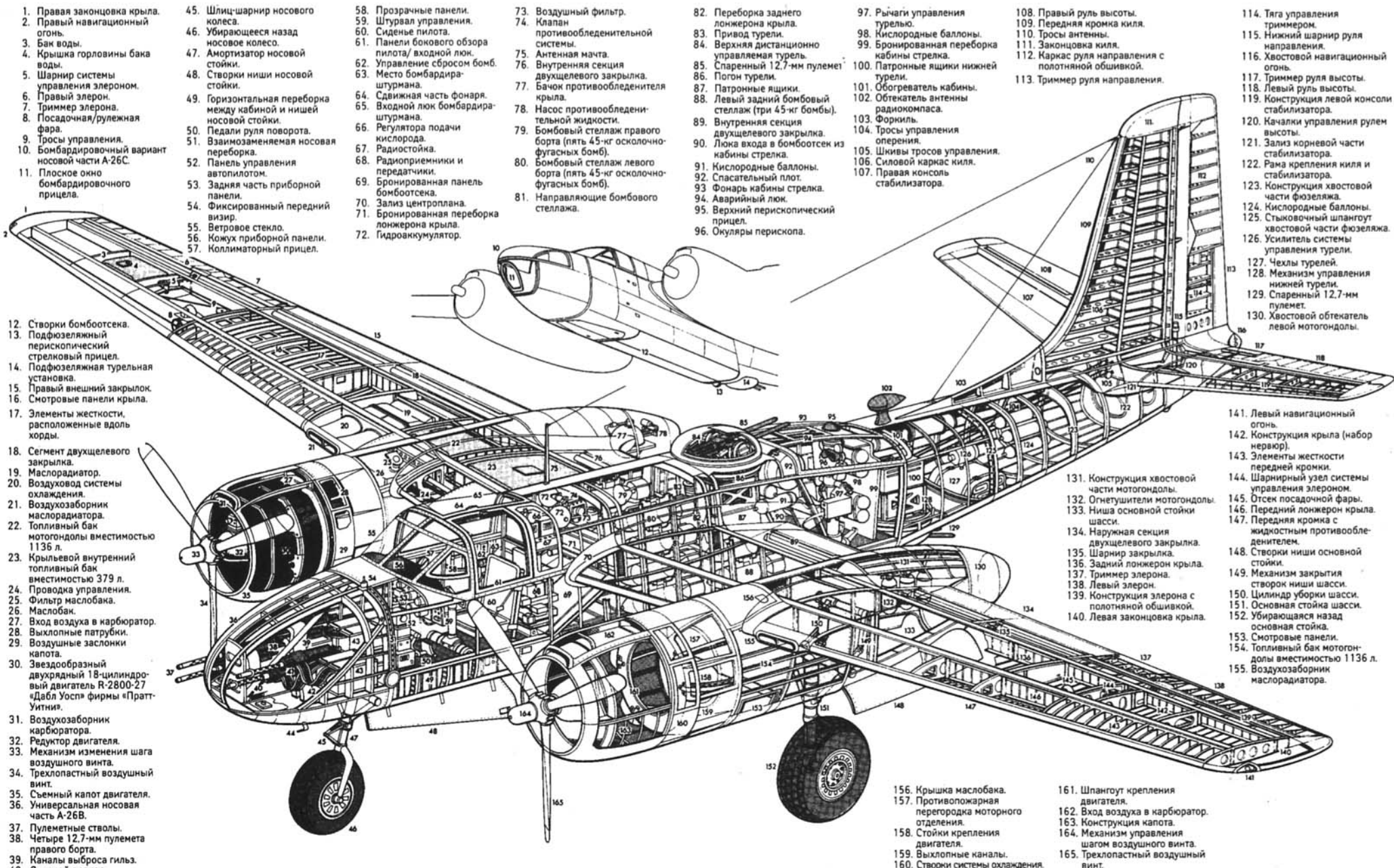
A-26C Pathfinder



Стойка основного шасси

B-26K (A-26A)





Компоновка А-26В "Инвейдер"

1. Правая законцовка крыла.
2. Правый навигационный огонь.
3. Бак воды.
4. Крышка горловины бака воды.
5. Шарнир системы управления элероном.
6. Правый элерон.
7. Триммер элерона.
8. Посадочная/рулежная фара.
9. Тросы управления.
10. Бомбардировочный вариант носовой части А-26С.
11. Плоское окно бомбардировочного прицела.

45. Шлиц-шарнир носового колеса.
46. Убирающееся назад носовое колесо.
47. Амортизатор носовой стойки.
48. Створки ниши носовой стойки.
49. Горизонтальная переборка между кабиной и нишей носовой стойки.
50. Педали руля поворота.
51. Взаимозаменяемая носовая переборка.
52. Панель управления автотолчком.
53. Задняя часть приборной панели.
54. Фиксированный передний визир.
55. Ветровое стекло.
56. Кожух приборной панели.
57. Коллиматорный прицел.

58. Прозрачные панели.
59. Штурвал управления.
60. Сиденье пилота.
61. Панели бокового обзора пилота/входной люк.
62. Управление сбросом бомб.
63. Место бомбардир-штурмана.
64. Сдвижная часть фонаря.
65. Входной люк бомбардир-штурмана.
66. Регулятор подачи кислорода.
67. Радиостойка.
68. Радиоприемники и передатчики.
69. Бронированная панель бомбоотсека.
70. Зализ центроплана.
71. Бронированная переборка лонжерона крыла.
72. Гидроаккумулятор.

73. Воздушный фильтр.
74. Клапан противообледенительной системы.
75. Антенная мачта.
76. Внутренняя секция двухщелевого закрылка.
77. Бачок противообледенителя крыла.
78. Насос противообледенительной жидкости.
79. Бомбовый стеллаж правого борта (пять 45-кг осколочно-фугасных бомб).
80. Бомбовый стеллаж левого борта (пять 45-кг осколочно-фугасных бомб).
81. Направляющие бомбового стеллажа.

82. Переборка заднего лонжерона крыла.
83. Привод турели.
84. Верхняя дистанционно управляемая турель.
85. Спаренный 12,7-мм пулемет.
86. Погон турели.
87. Патронные ящики.
88. Левый задний бомбовый стеллаж (три 45-кг бомбы).
89. Внутренняя секция двухщелевого закрылка.
90. Люка входе в бомбоотсек из кабины стрелка.
91. Кислородные баллоны.
92. Спасательный шлюк.
93. Фонарь кабины стрелка.
94. Аварийный люк.
95. Верхний перископический прицел.
96. Окулярные перископа.

97. Рычаги управления турелью.
98. Кислородные баллоны.
99. Бронированная переборка кабины стрелка.
100. Патронные ящики нижней турели.
101. Обогреватель кабины.
102. Обтекатель антенны радиоконюса.
103. Форпиль.
104. Тросы управления оперения.
105. Шкивы тросов управления.
106. Силовой каркас киля.
107. Правая консоль стабилизатора.

108. Правый руль высоты.
109. Передняя кромка киля.
110. Тросы антенны.
111. Законцовка киля.
112. Каркас руля направления с полотняной обшивкой.
113. Триммер руля направления.

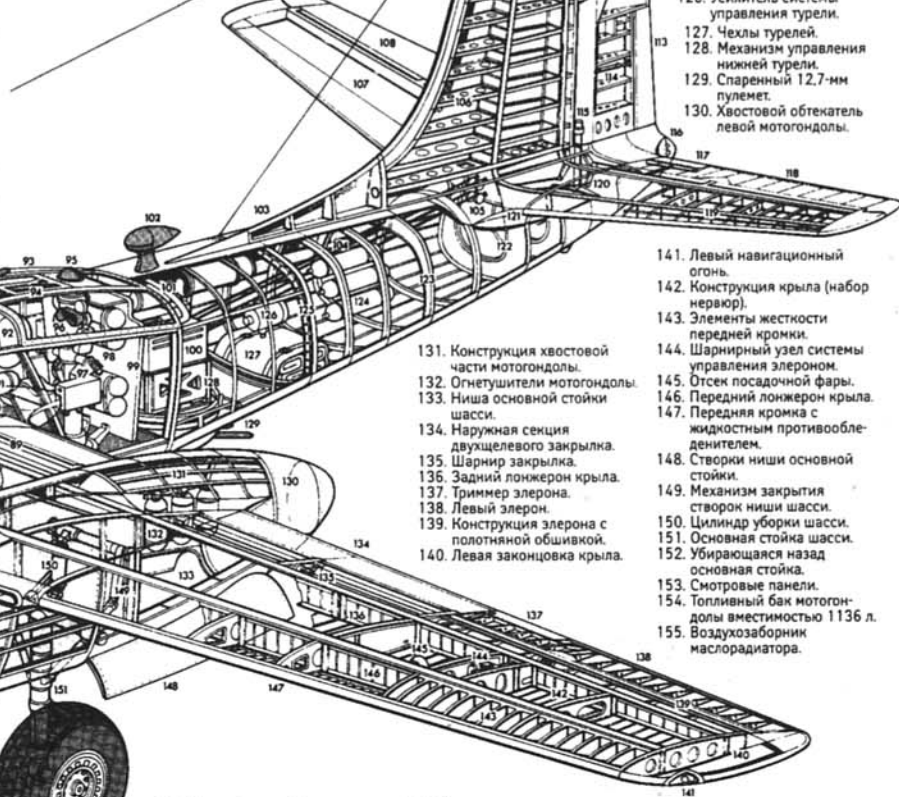
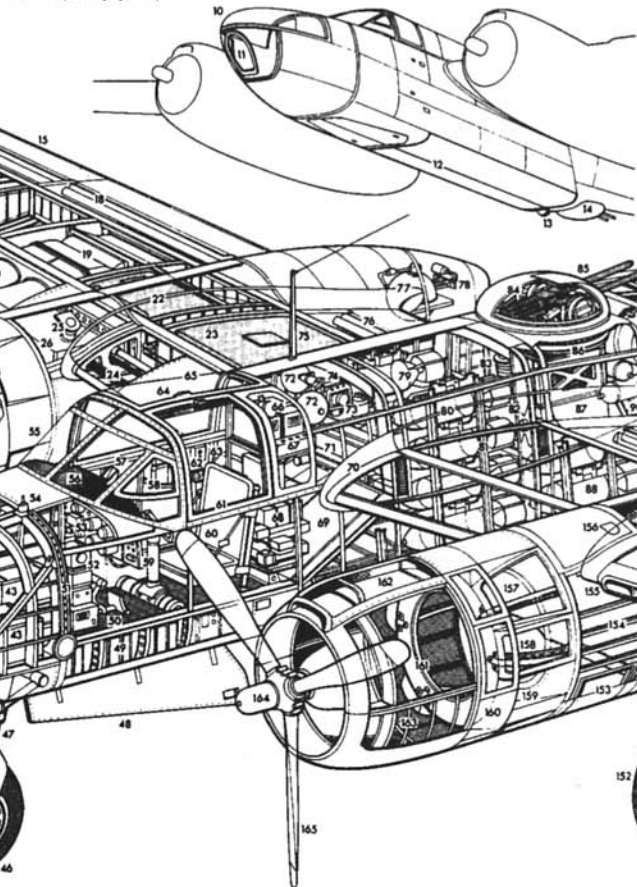
114. Тяга управления триммером.
115. Нижний шарнир руля направления.
116. Хвостовой навигационный огонь.
117. Триммер руля высоты.
118. Левый руль высоты.
119. Конструкция левой консоли стабилизатора.
120. Качалки управления рулем высоты.
121. Зализ корневой части стабилизатора.
122. Рама крепления киля и стабилизатора.
123. Конструкция хвостовой части фюзеляжа.
124. Кислородные баллоны.
125. Стыковочный шланг тросов хвостовой части фюзеляжа.
126. Усилитель системы управления турели.
127. Чехлы турелей.
128. Механизм управления нижней турели.
129. Спаренный 12,7-мм пулемет.
130. Хвостовой обтекатель левой мотогондолы.

12. Створки бомбоотсека.
13. Подфюзеляжный перископический стрелковый прицел.
14. Подфюзеляжная турельная установка.
15. Правый внешний закрылок.
16. Смотровые панели крыла.
17. Элементы жесткости, расположенные вдоль хорды.

18. Сегмент двухщелевого закрылка.
19. Маслорадиатор.
20. Воздуховод системы охлаждения.
21. Воздухозаборник маслорадиатора.
22. Топливный бак мотогондолы вместимостью 1136 л.
23. Крыльевой внутренний топливный бак вместимостью 379 л.
24. Провода управления.
25. Фильтр маслобака.
26. Маслобак.
27. Вход воздуха в карбюратор.
28. Выхлопные патрубки.
29. Воздушные заслонки капота.
30. Звездобразный двухрядный 18-цилиндровый двигатель R-2800-27 «Дабл Уоспе» фирмы «Пратт-Уитни».

31. Воздухозаборник карбюратора.
32. Редуктор двигателя.
33. Механизм изменения шага воздушного винта.
34. Трехлопастный воздушный винт.
35. Съёмный капот двигателя.
36. Универсальная носовая часть А-26В.
37. Пулеметные стволы.
38. Четыре 12,7-мм пулемета правого борта.
39. Каналы выброса гильз.
40. Силовой подкос пулеметного отсека.
41. Два 12,7-мм пулемета левого борта.
42. Рукава подачи боеприпасов.
43. Патронные ящики.
44. Трубка Пито.

18. Сегмент двухщелевого закрылка.
19. Маслорадиатор.
20. Воздуховод системы охлаждения.
21. Воздухозаборник маслорадиатора.
22. Топливный бак мотогондолы вместимостью 1136 л.
23. Крыльевой внутренний топливный бак вместимостью 379 л.
24. Провода управления.
25. Фильтр маслобака.
26. Маслобак.
27. Вход воздуха в карбюратор.
28. Выхлопные патрубки.
29. Воздушные заслонки капота.
30. Звездобразный двухрядный 18-цилиндровый двигатель R-2800-27 «Дабл Уоспе» фирмы «Пратт-Уитни».
31. Воздухозаборник карбюратора.
32. Редуктор двигателя.
33. Механизм изменения шага воздушного винта.
34. Трехлопастный воздушный винт.
35. Съёмный капот двигателя.
36. Универсальная носовая часть А-26В.
37. Пулеметные стволы.
38. Четыре 12,7-мм пулемета правого борта.
39. Каналы выброса гильз.
40. Силовой подкос пулеметного отсека.
41. Два 12,7-мм пулемета левого борта.
42. Рукава подачи боеприпасов.
43. Патронные ящики.
44. Трубка Пито.



156. Крышка маслобака.
157. Противопожарная перегородка моторного отделения.
158. Стойки крепления двигателя.
159. Выхлопные каналы.
160. Створки системы охлаждения.

131. Конструкция хвостовой части мотогондолы.
132. Огнетушители мотогондолы.
133. Ниша основной стойки шасси.
134. Наружная секция двухщелевого закрылка.
135. Шарнир закрылка.
136. Задний лонжерон крыла.
137. Триммер элерона.
138. Левый элерон.
139. Конструкция элерона с полотняной обшивкой.
140. Левая законцовка крыла.

161. Шланг тросов крепления двигателя.
162. Вход воздуха в карбюратор.
163. Конструкция капота.
164. Механизм управления шагом воздушного винта.
165. Трехлопастный воздушный винт.

141. Левый навигационный огонь.
142. Конструкция крыла (набор нервюр).
143. Элементы жесткости передней кромки.
144. Шарнирный узел системы управления элероном.
145. Отсек посадочной фары.
146. Передний лонжерон крыла.
147. Передняя кромка с жидкостным противообледенителем.
148. Створки ниши основной стойки.
149. Механизм закрытия створок ниши шасси.
150. Цилиндр уборки шасси.
151. Основная стойка шасси.
152. Убирающийся назад основная стойка.
153. Смотровые панели.
154. Топливный бак мотогондолы вместимостью 1136 л.
155. Воздухозаборник маслорадиатора.

141. Левый навигационный огонь.
142. Конструкция крыла (набор нервюр).
143. Элементы жесткости передней кромки.
144. Шарнирный узел системы управления элероном.
145. Отсек посадочной фары.
146. Передний лонжерон крыла.
147. Передняя кромка с жидкостным противообледенителем.
148. Створки ниши основной стойки.
149. Механизм закрытия створок ниши шасси.
150. Цилиндр уборки шасси.
151. Основная стойка шасси.
152. Убирающийся назад основная стойка.
153. Смотровые панели.
154. Топливный бак мотогондолы вместимостью 1136 л.
155. Воздухозаборник маслорадиатора.



В 50-е годы и в начале 60-х годов самолеты В-26 применялись во многочисленных секретных операциях. На снимке сверху – самолет ЦРУ в окраске ВВС Кубы, машина принимала участие в провальной высадке в заливе Свиней. На снимке внизу – самолет китайских националистов, который также использовался в тайных операциях.



XA-26E

XA-26D-DL предназначался для замены А-26В с непрозрачными носовыми частями фюзеляжей, XA-26E-DT являл собой его аналог в отношении самолета А-26С с прозрачной носовой частью фюзеляжа. В прототип XA-26E был модернизирован А-26С-40-DT 44-35563. На самолет установили два двигателя R-2800-83 постройки фирмы Шевроле мощностью по 2100 л.с. Программа XA-26E попала под послевоенное сокращение ассигнований на военные нужды.

A-26E-DT

Самолеты А-26E-DT должны были сместить в серию на заводе в Талсе самолеты А-26С-DT. Незадолго до окончания войны завод получил заказ на изготовление 3350 самолетов А-26E-DT. Заказ аннулирован вскоре после капитуляции Японии.

XA-26F (XB-26F)

В 1945 г. самолет А-26В-61-DL 44-34585 прошел модернизацию в вариант XA-26F-

DL с двумя двигателями R-2800-83 мощностью по 2100 л.с. и одним ТРД Джeneral Электрик J31-GE тягой 386 кг. ТРД был установлен в задней части фюзеляжа. Изначально на поршневых двигателях R-2800-83 были установлены трехлопастные воздушные винты, в середине ноября 1945 г. их заменили четырехлопастными воздушными винтами, а чуть позже установили коки винтов по типу самых первых «Инвейдеров». Воздухозаборник турбореактивного двигателя был устроен на верхней поверхности фюзеляжа за кабиной пилота, из-за чего самолет в профиль стал напоминать истребитель «Аэрокобра». Топливо для ТРД разместили в бомбоотсеках – самолет создавался как штурмовик, а не как бомбардировщик, а поначалу вовсе проектировался в качестве летающей лаборатории для отработки ТРД J31. Уже в ходе испытаний на самолет установили вооружение в виде восьми 12,7-мм пулеметов в носу фюзеляжа и шести крыльевых пулеметов такого же калибра.

Турбореактивный двигатель, к разочарованию создателей самолета, максимальную скорость увеличил совсем незначительно – до 700 км/ч на высоте 6800 м, всего на 50 км/ч по сравнению с чисто поршневыми модификациями А-26D/E. Естественно, о передачи самолета в серийное производство вопрос даже не поднимался, но машина использовалась в качестве летающей лаборатории очень долго. В 1948 г. обозначение самолета было изменено на XB-26F-DL. С 1962 по 1972 г. самолет использовался в учебном центре им. Линсея Хопкинса в аэропорте Майами, шт. Флорида, как наглядное пособие. Затем, скорее всего, аэроплан был утилизирован.

A-26Z (A-26G/A-26H)

Послевоенное совершенствование «Инвейдера» на фирме Дуглас велось под неофициальным обозначением А-26Z. На новом варианте планировалось установить модификацию двигателей R-2800 повышенной мощности, приподнять фонарь кабины



Летающая лаборатория для испытаний ТРД J31 – самолет ХА-26F.

для улучшения обзора летчику, увеличить запас топлива за счет использования внешних сбрасываемых баков на законцовках крыла и входом в кабину через нишу носовой опоры шасси.

Как и ранее, доработки по программе А-26Z планировалось внедрить параллельно на самолеты с прозрачными и непрозрачными носами фюзеляжей. Вариант с прозрачным носом должен был получить обозначение А-26Н, с непрозрачным – А-26G. Программа разработки самолета А-26Z была аннулирована в октябре 1945 г. авиационно-технической службой ВВС армии США. Имевшихся «Инвейдеров» вполне хватало.

On Mark YB-26K-OM «Counter Invader»

Американцы очень интенсивно использовали самолеты «Инвейдер» в вооруженных конфликтах 50-х и 60-х годов. Естественным поэтому выглядит возрождение у военных интереса к модернизации самолета и устранению некоторых его недостатков. Этот интерес материализовался в самолете YB-26K-OM «Контр Инвейдер». Прото-

типом YB-26K-OM стал самолет 44-35634, изначально построенный как А-26С-40-DТ, а затем конверсированный в RB-26C. В августе 1961 г. этот самолет оснастили непрозрачной носовой частью фюзеляжа по типу самолета В-26В и двойным управлением. В таком виде он послужил учебно-тренировочной машиной, прежде чем в октябре 1962 г. аэроплан передали фирме он Марк Инжиниринг Компании из Ван Иайса, шт. Калифорния, для выполнения конверсии в прототип YB-26K-OM.

Глубина модернизации самолета была очень высокой, с учетом работ в советское время выполненных фирмами Мэркитир и Мэрксман. Фюзеляж основательно переделали, увеличили площадь руля направления. Верхняя и нижняя пулеметные турели были сняты. В непрозрачной носовой части фюзеляжа смонтировали батарею из восьми 12,7-мм пулеметов. Опыт эксплуатации «Инвейдеров» выявил слабость конструкции крыла – отмечались случаи разрушения и даже «складывания» крыла при маневрировании самолета с большими перегрузками, особенно на выходе из пикирования. От

исходного крыла были оставлены только лонжероны, но и их усилили стальными накладками. На торцах нового крыла монтировались топливные баки емкостью 625 л. На крыле была установлена противообледенительная система.

Под крылом поставили восемь пилонов, разработанные фирмой Бэлдуин локомотив, по четыре пилон под консолью. В крыле стояло шесть 12,7-мм пулеметов, по три пулемета в консоли. Вместо 2000-сильных двигателей R-2800-79 поставили моторы R-2600-103W мощностью 2800 л.с., оснащенные системой впрыска воды в цилиндры. Двигатели комплектовались реверсивными винтами Гамильтон-Стандарт с лопастями трапециевидной формы. На винтах прототипа стояли продолговатые коки, на серийных YB-26OM таких коков не было. Шасси оборудовали колесами с мощными тормозами от шасси самолета Боинг КС-135 «Стратотанкер»; носовая опора шасси стала управляемой.

Внутри самолет также претерпел серьезные изменения. Полностью было обновлено приборное оборудование кабины пи-



YB-26F в оригинальном виде, с трехлопастными воздушными винтами и без стрелкового вооружения. Трехдвигательный «Инвейдер» не получил дальнейшего развития, так как прирост скорости, который давал ТРД, был совсем незначительным.



Прототип противопартизанского самолета Он Марк YB-26K, вид справа. На пилонах подвешены бомбы и сбрасываемый топливный бак.



Прототип YB-26K, вид слева, пилоны – чистые. Первые несколько серийных самолетов B-26K были окрашены сверху в зеленый цвет, снизу – в белый.

лотов, двойное управление стало штатным. Замене подверглось радиосвязное и навигационное оборудование.

У модернизированного самолета значительно возросли скорость, дальность и продолжительность полета, другие летные характеристики – скороподъемность, практический потолок. Масса полезной нагрузки возросла с 3402 кг до 5443 кг. К негативным последствиям модернизации следует отнести уменьшение запаса статической устойчивости – управлять «неоттриммированным» самолетом в течение длительного времени могли только физически очень сильно развитые пилоты.

Прототип YB-26K-OM на момент первого полета, который состоялся 28 января 1963 г., снизу был окрашен в белый цвет, сверху – в темный. Согласно некоторым источникам, прототип получил новый серийный номер, что совершенно неправильно – самолет сохранил серийный номер 44-35634. Испытания проходили в июне 1963 г. на авиабазе Халбарт-Филд, шт. Флорида, где находился Центр специальных воздушных операций ВВС США. По результатам испытаний было решено заказать 40 самолетов B-26K-OM, включая YB-26K.

On Mark B-26K-OM (A-26) “Counter Invader”

Контракт на сумму 12,6 млн. долл. предусматривающий модернизацию 40 самолетов «Инвейдер» в вариант B-26K-OM «Контр Инвейдер», был подписан между ВВС США и фирмой Он Марк инжиниринг в ноябре 1963 г. От прототипа YB-26K самолет B-26K-OM отличался в нескольких аспектах. На винты не ставились коки, вместо двигателей R-2800-103W были поставлены моторы R-2800-53W той же, 2500 л.с., мощности. Шесть крыльевых пулеметов на самолеты B-26K-OM не ставились. Была предусмотрена возможность модернизации в вариант B-26K-OM как с прозрачным, так и с не прозрачным носом фюзеляжа. Вариант с прозрачным носом практически не использовался, возможно таким стал единственный B-26K-OM – 64-17643.

Для переделки в вариант B-26K-OM выделили самолеты B-26B, TB-26B, два B-26C, JB-26C, а также прототип YB-26K-OM. 29 самолетов было взято с базы хранения в Дэвис-Монтане, десять – с авиабазы Халбарт-Филд и один – из Юты (предположительно JB-26C). Средний налет отобранных для модернизации самолетов составлял порядка 800 ча-

сов. Первый модернизированный B-26K-OM выполнил первый полет 26 мая 1964 г.

Самолеты B-26K-OM предназначались для замены самолетов B-26 и RB-26, действовавших во Вьетнаме, но недостаточная прочность крыла «Инвейдера» привела к тому, что самолеты пришлось снять с вооружения раньше, чем планировалось. «Инвейдер» заменили штурмовики Дуглас A-1 «Скайрейдер».

Первый B-26K-OM поступил в испытательный центр ВВС США Эдвардс 15 июня 1964 г. Еще две машины поступили на испытания в Центр авиации специального назначения в Халбарт-Филд. Еще три машины получило ЦРУ для использования в Конго. Позже в Конго было отправлено еще два B-26K. Последний из 40 заказанных B-26K ВВС США получили 14 апреля 1965 г. К этому времени на вооружении 6-й истребительной эскадрильи (смешанной) (ранее – 602-я истребительная эскадрилья (смешанная)) состояло 26 самолетов B-26K-OM, еще семь самолетов имелось в 605-й эскадрильи коммандо (авиабаза Ховард, зона Панамского канала); два самолета разбились.

В мае 1966 г. обозначение B-26K-OM было изменено на A-26K-OM. Изменение



В-26К/А-26А на аэродроме Накхон Фаном, Таиланд.

обозначения связано с необходимостью базирования самолетов в Таиланде. В середине 60-х годов правительство этого государства запрещало базирование на своей территории американских бомбардировщиков. Проблемы решили просто, перекалфицировав «Контр Инвейдер» из бомбардировщика в штурмовик. Самолеты А-26К-ОМ применялись для нанесения ударов по партизанам и их линиям коммуникаций на территории Лаоса и южного Вьетнама. ВВС США на официальном уровне не признавали, что американская авиация действует над Лаосом, поэтому американские опознавательные знаки на «Контр Инвейдерах» были закрашены. «Контр Инвейдеры» состояли на вооружении 606-й эскадрильи командо (аэробаза Накхон Фаном) и на вооружении 1-го отряда 603-й эскадрильи командо (позже 6-я истребительная эс-

кадрилья 9смешанная)). В конце декабря 1966 г. самолеты А-26К-ОМ были сконцентрированы в 634-й группе авиационной поддержки (аэробаза Накхон Фаном), а в апреле 1967 г. их передали в 609-ю эскадрилью командо 56-го авиакрыла командо, в 1968 г. – в 609-ю эскадрилью специальных операций 56-го авиакрыла специального назначения.

Типичный вариант боевой нагрузки самолета А-26К-ОМ состоял из двух зажигательных блоков SUU-25, двух блоков NAP LAU-3А и четырех кассетных бомб CBU-14. Часто применялись напалмовые бомбы BLU-23 (227 кг) и BLU-37 (340 кг), зажигательные кассетные бомбы M34 и M35, кассетные осколочные бомбы M1A4, фосфорные бомбы M47, кассетные бомбы CBU-24, -25, -29 и -49, свободнопадающие бомбы Mk 81 (113 кг), Mk 82 (227 кг), M117 (340 кг).

Самолеты А-26К-ОМ были сняты с вооружения действовавших в Юго-Восточной Азии подразделений в ноябре 1969 г. Последний боевой вылет «Контр Инвейдера» в Индокитае отмечен в ночь на 9 ноября 1969 г. Из 30 направленных в Таиланд самолетов 12 было потеряно по разным причинам. Пять самолетов передали ВВС Южного Вьетнама, где они использовались только как учебно-тренировочные, причем, главным образом, на земле как наглядные пособия. Последний А-26К-ОМ ВВС США был сдан на хранение в Дэвис-Монтан в феврале 1973 г.

On Mark RB-26K-OM "Counter Invader"

Самолет RB-26K-OM представлял собой «Контр Инвейдер» варианта В-26К-ОМ с комплектом разведывательного оборудования от самолета RB-26L.



В полете над джунглями Вьетнама – В-26К. О боевой работе «Инвейдеров» во Вьетнаме написано немало, но о действиях самолетов В-26К под эгидой ЦРУ в Конго не известно почти ничего.



Разведчик RB-26K, хорошо видны окна под объективы АФА в створке бомбоотсека. В носовой части фюзеляжа также установлена фотоаппаратура.

Модернизация самолетов B-26K в RB-26K включала замену непрозрачной носовой части фюзеляжа прозрачной, монтаж в бомбоотсеке пяти аэрофотоаппаратов и устройств пуска осветительных ракет – два блока по 20 ракет в каждом. В створках бомбоотсеков были сделаны окна для объективов фотокамер и проемы для пуска осветительных ракет.

В прозрачной носовой части фюзеляжа имела нижняя плоская панель, через которую велась фотосъемка панорамной камерой KA-1 или K-38. В задней части фюзеляжа под килем стоял вертикальный аэрофотоаппарат. Самолет также был оснащен фотокинопулеметом P-2 для фиксации бомбовых ударов или пулеметных атак.

RB-26L

Хотя внешне разведчик RB-26L мало отличался от своего предшественника RB-26C, его фоторазведывательное было совсем

иным. Самолет создавался в рамках проекта «Суинг Сью» как специальный высокотехнологичный ночной фоторазведчик. За комплексирование бортового оборудования отвечала фирма Джeneral Дайнемикс. Среди прочего, в состав бортового оборудования была включена ИК система ночного картографирования «Реконофакс VI», разработанная для стратегического бомбардировщика Конвейр В-58 «Хастлер». Фотооборудование было таким же, как на разведчике RB-26K.

Многие источники отмечают постройку всего двух самолетов RB-26L, что не есть правильно. В одном источнике говорится о четырех построенных фоторазведчиках RB-26L, два из которых были оптимизированы для выполнения разведывательных полетов в темное время суток. Точно установлено, что было построено не менее трех самолетов RB-26L. Самолеты 44-34718 и 44-35782 изначально были построены как А-26В, за-

тем их модернизировали в вариант RB-26С. Как RB-26L они летали в Юго-Восточной Азии в рамках операции «Фэрм Гэйт», в марте 1963 г. обе машины базировались в Бьен Хоа. В тот период самолеты несли очень странную маркировку, представлявшую собой смесь символики ВВС США и ВВС республики Вьетнам. Позже самолеты поступили на вооружение 1-го отряда 33-й тактической авиагруппы, которая базировалась в тан Сон Натте. ИК система картографирования в условиях Вьетнама надежно работать отказывалась, из-за чего по своим возможностям разведчики RB-26L в концертных условиях тропиков мало чем отличались от обычных RB-26С.

Самолет 44-35782 был потерян 6 декабря 1963 г. при выполнении разведывательного задания по фотосъемке дельты Меконга южнее Сайгона. Самолет упал в Южно-Китайское море, в грязную дельту реки, примерно в километре от берега и



Отстрел катапультируемого кресла с самолета JD-1. Испытания проводились на авиабазе Мастоун-Филд, Филадельфия, в конце 1948 г.



Морской «Инвейдер» с переделанной носовой частью фюзеляжа. Во флоте «Ивейдеры» использовались почти исключительно для буксировки мишеней. На снимке – самолет UB-26J из эскадрильи VU-5.

затонул на глубине 1,5 м. Самолет осмотрели, но тела членов экипажа обнаружены не были – все они пропали без вести. Один двигатель разведчика был разбит пулеметным огнем. Второй RB-26L, 44-34718, во Вьетнаме уцелел, его, вероятно, утилизировали на авиабазе Хилл, шт. Юта, в середине 1964 г.

Третий разведчик RB-26L, 44-35779, был оставлен в США для подготовки экипажей и отработки тактики разведывательных полетов. Большую часть времени самолет базировался в Эглине, шт. Флорида. Самолет принимал участие в крайне необыч-

ной операции – определении поголовья мышей на территории Национального парка Айсл Ройал, шт. Мичиган.

Варианты ВМС США

XJD-1

ВМС США проявили интерес к «Инвейдеру» лишь как к самолету, пригодному для скоростной буксировки мишеней, видя в нем приемника буксировщика мишеней Мартин JM-1/2 «Мародер». Первые два «Инвейдера», поступившие в морскую авиацию ВМС США, получили обозначения

XJD-1. То были самолеты A-26B-45-DL (бывший 44-34217) и A-26C-40-DT (бывший 44-35467). После передачи в 1945 г. из ВВС в ВМС самолеты получили новые номера: BuNos 57990 и 57991 соответственно. Позже самолеты получили обозначение JD-1.

JD-1 (UB-26J)

«Инвейдеры» появились на вооружении авиации ВМС США в самом конце Второй мировой войны, когда «лишние» A-26C стали широко использоваться как буксировщики мишеней и для выполнения иных второстепенных заданий, не связанных с боевым



В ВВС Бразилии «Инвейдеры» состояли на вооружении едва ли не дольше, чем где бы то ни было. 16 «Инвейдеров» модификаций A-26B и A-26C летали в бразильских ВВС до 1976 г. На снимке – бразильский A-26 сбрасывает бомбы во время учений.



Вверху – стандартный B-26B из 9-й авиационной группы ВВС Бразилии. Внизу – бразильский B-26C на модернизации в США. В Бразилии «Инвейдеры» сняли с вооружения только в 1976 г.



применением. В ВМС самолеты обозначались JD-1, личный состав расшифровывал аббревиатуру JD как «Jig Dog» или «Julie delta». Экипаж самолета JD-1 состоял из четырех человек: пилота, командира корабля и двух операторов буксировочного устройства.

Самолеты JD-1 первой партии из 86 машин получили регистрационные номера с 77139 по 77224. Часть, если не все, из 33 самолетов «Инвейдер» В.Мк.1, предназначенных для RAF и находившихся на хранении в Сакраменто, была передана флоту США в августе – сентябре 1945 г. Два «Инвейдера» В.Мк.1, KL690 и KL691, проходили оценочные испытания в Великобритании; в 1947 г. их в разобранном виде морем доставили назад в Штаты. Совершенно точно – эти самолеты стали буксировщиками JD-1 с регистрационными номерами 80621 и 80622.

Следующие десять JD-1 ранее состояли на вооружении ВВС армии США – самолеты A-26C-35-DT. Эти машины в морской авиации получили регистрационные номе-

ра с 89072 по 89081. Последняя партия самолетов JD-1 состояла из 52 самолетов, ранее состоявших на вооружении ВВС армии США. В ВМС они получили регистрационные номера с 140326 по 140377.

Таким образом, на вооружение флота в общей сложности поступило 150 самолетов JD-1. К этому числу следует добавить еще пару XJD-1, которые после окончания испытаний также стали обозначаться JD-1.

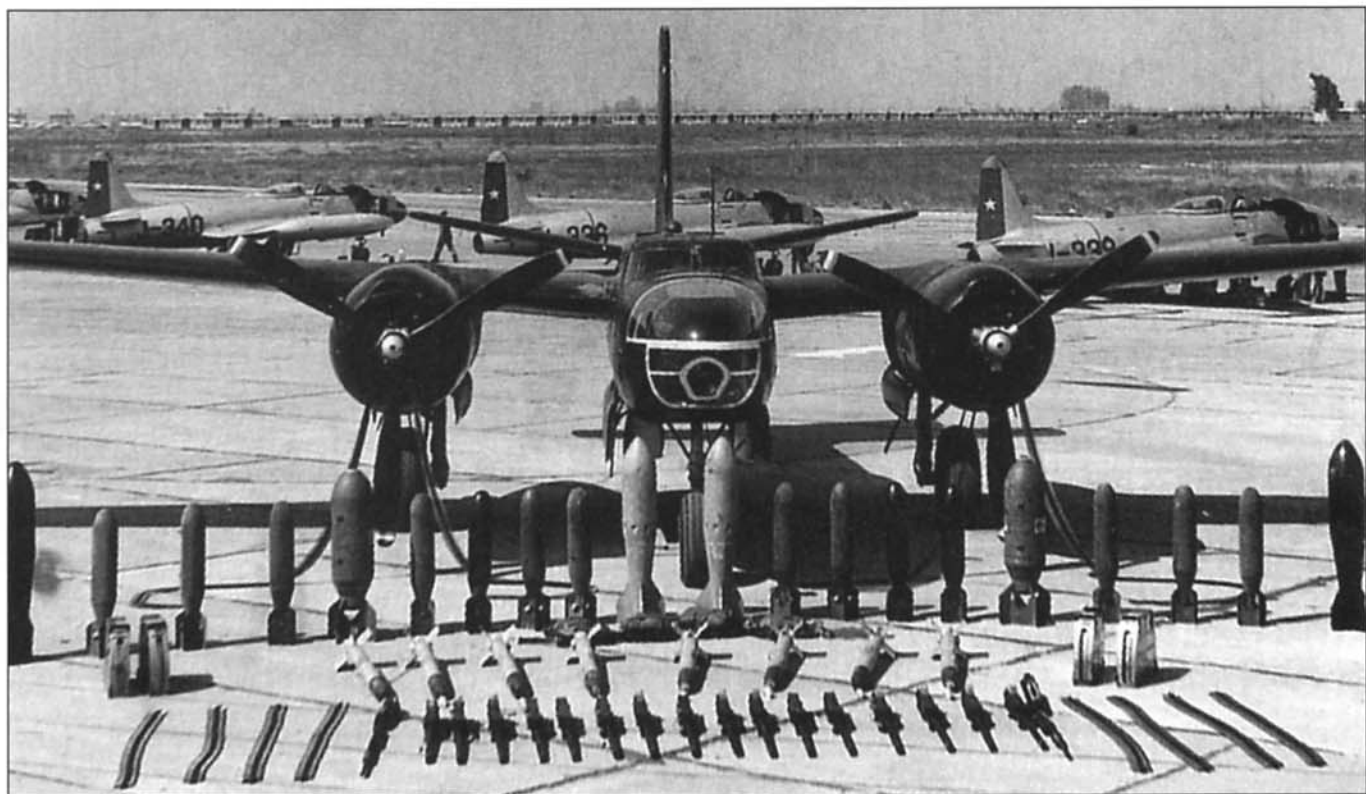
У самолетов JD-1 была изменена конфигурация носовой части фюзеляжа. Новое прозрачное остекление носа фюзеляжа JD-1 походило на остекление носовой части фюзеляжа самолета Локхид «Нептун» поздних модификаций. На многих JD-1 в носовой части фюзеляжа за остеклением были установлены РЛС сантиметрового диапазона. Иногда плексиглаз окрашивали, иногда – нет. Вооружение на самолетах JD-1 полностью отсутствовало, но под крылом сохранили два узла подвески (по одному под каждой консолью) внешних грузов.

Длина буксирного троса составляла 2134 м (7000 футов). Барабан с тросом мон-

тировался в бомбоотсеке. Мишень чаще всего представляла собой матерчатый конус длиной 5,49 м и диаметром 46 см – 76 см. Внутри конуса находились металлические полоски, благодаря которым конус отражал излучение РЛС.

Самолеты JD-1 состояли на вооружении эскадрилий VU-2, VU-3, VU-4, VU-5, VU-7 и VU-10. Самолеты окрашивались в яркий цвет. На протяжении длительного срока эксплуатации буксировщиков в авиации ВМС их обозначение в 1962 г. было изменено на UB-26J. Позже самолеты UB-26J заменили буксировщиками мишеней US-2 «Трекер».

Один самолет JD-1 был модернизирован в летающую лабораторию для испытания катапультируемых кресел. Исследуемое кресло ставилось в открытой кабине, устроенной в фюзеляже за кабиной пилотов на месте верхней пулеметной турели. Перед кабиной поставили прозрачный ветрозащитный козырек. За кабиной – обтекатель, способствующий ламинаризации воздушного потока за открытой кабиной. Испытания кресел проводились с этого самолета (BuNo



Чилийский В-26С с ассортиментом вооружения, на заднем плане – линейка истребителей F-80 «Шутинг Стар» ВВС Чили. Чили получили 34 самолета В-26С в декабре 1954 г. – марте 1958 г., а позже – еще четыре В-26В.

77149) в конце 1948 г. Этот же самолет использовался в летных испытаниях неустановленного назначения. Испытания проходили в Чайна-Лэйк, шт. Калифорния; на самолете, в его носовой части, была смонтирована длинная штанга.

JD-1D (DB-26J)

Несколько самолетов JD-1 доработали в носители БПЛА фирмы Райан, после чего аэропланы получили обозначение JD-1D. Пилон для БПЛА ставился под внутренними частями обих консолей крыла. Известно несколько фотографий самолетов JD-1D, где БПЛА подвешен только под правой консолью, под левой – для балансировки висит топливный бак. Обозначение JD-1D в 1962 г. было изменено на DB-26J.

Иностранные модификации Бразилия

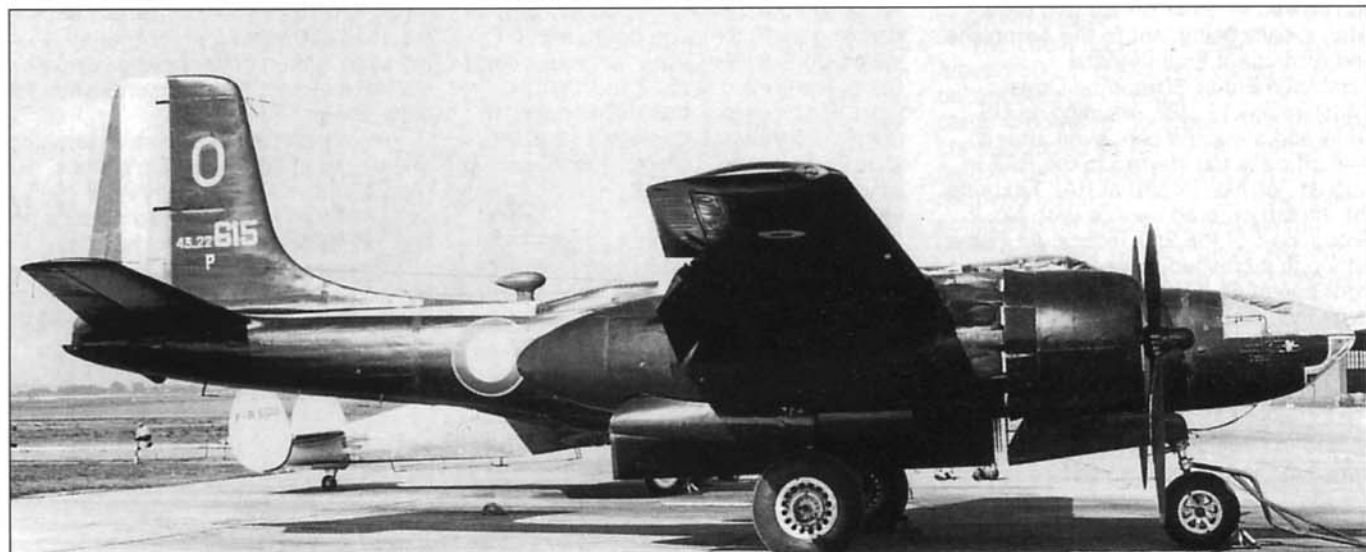
В ВВС Бразилии эксплуатировалось порядка трех десятков «Инвейдеров», 18 из них прошли в США модернизацию до уровня В-26К.

СВ-26/СВ-26В

Презентация глубоко модернизированного «Инвейдера» состоялась 21 июня 1966 г. в столице страны городе Бразил. Самолет предназначался для борьбы с контрабандистами и, прежде всего, наркотрафиком. В 1970 г. интерес к данной модификации «Инвейдера» проявили бразильские ВВС.

В 1954 г. самолет с непрозрачным носом от В-26В был собран из нескольких

аэропланов фирмой Р.Г. ЛеТюрню Инкорпорейшн из Лонгвью, шт. Техас. После модернизации в бортах фюзеляжа появились большие окна, в крыле установили металлические топливные баки, в бомбоотсеках настелили полы поверх створок бомбоотсеков, в бортах в районе бомбоотсеков сделали две двери для пассажиров. Позже в фюзеляже поставили девять кресел для пассажиров. Самолет использовался для транспортных перевозок в интересах ВВС Бразилии, он базировался в Ресифе (Пернабуко). За время своей карьеры машина сменила несколько обозначений – N115RG, СВ-26 5176, С-26В 5176. В январе 1975 г. ВВС Бразилии выставили самолет на продажу. В конечном итоге аэроплан оказался в военном музее в Сан-Пауло.



Вид справа разведчика RB-26P ВВС Франции, самолет почти неотличим от бомбардировщика В-26С. Главное отличие – буква «Р», нарисованная на киле. Самолет легче идентифицировать с левого борта, где сделано большое окно под объектив фотокамеры.



Большой обтекатель антенны на нижней поверхности фюзеляжа позволяет легко определить модификацию данного «Инвейдера» - В-26АРQ-13, предназначенный для тренировки операторов РЛС AN/APQ-13. В данной варианте модернизировали шесть самолетов.

Второй бразильский «Инвейдер», В-26В 5156 (бывший 44-35586) также эксплуатировался в роли С-26/С-26В. После окончания летной карьеры самолет выставили в академии ВВС в Пирассенанга, Сан-Паулу, предварительно покрасив в цвета эскадрильи 1/10. В 1987 г. самолет передали на авиабазу Парнамирим, в 1994 г. – на авиабазу Агусто Северо.

Чили

В-26D

В 60-е годы не менее трех В-26С и один В-26В из 8-й группы ВВС Чили прошли модернизацию, в ходе которой на них поставили носовые оконечности фюзеляжей местного производства с шестью – восьмью пулеметами по правому борту и с двумя по левому. Еще два чилийских «Инвейдера» прошли модернизацию в скоростные курьерские самолеты, в июле 1963 г. они состояли на вооружении 10-й группы и базировались в Сантьяго. Детали модернизации этих самолетов не известны, но точно установлено, что самолеты перекрасили – бое-

вые «Инвейдеры» ВВС Чили летали окрашенными целиком в черный цвет.

ТВ-26D

ТВ-26В (FACH 848, 44-34741) был модернизирован в единственный чилийский ТВ-26D, предположительно на самолете была установлена такая же носовая оконечность, как на В-26D.

Франция

В-26N

В 1961 г. ВВС Франции модернизировали восемь самолетов В-26С в ночные истребители, предназначенные для перехвата легких транспортных самолетов, которые использовались в Северной Африке Национально-освободительной армией Алжира. Модернизацию проводила фирма Юнион Аэромаритайм де Транспорт. Конверсия первого самолета (41-39579) была завершена в январе 1961 г. Прозрачная носовая оконечность В-26С была заменена обтекателем, под которым стояла антенна РЛС А1.Мк X, РЛС сняли с истребителя «Метеор» NF.Мк

11. Вооружение ночного истребителя состояло из четырех 12,7-мм пулеметов, установленных в контейнерах под крылом, и двух блоков НАР Матра-122 с 19 ракетами SNEB в каждом. Первый В-26N совершил испытательный полет с авиабазы Бон в Алжире в середине марта 1961 г.

На вооружение ночной истребительной эскадрильи 1/71 самолеты стали поступать с 9 мая 1961 г. Первый боевой вылет на перехват произведен 18 августа 1961 г. истребитель обнаружил вертолет противника, но сбить его не смог. Шансы на успешный перехват оставались невысокими прежде всего по причине малого количества целей. Самолеты В-26N в конце 1961 г. начали выполнять полеты на подсветку местности в темное время суток и для дневных штурмовок войск противника. После заключения перемирия 18 марта 1962 г., эскадрилью 1/71 перевели в Реймс. По состоянию на 31 августа 1962 г. в эскадрилье оставался один истребитель В-26N. Семь уцелевших ночных истребителей распределили по эскадрильям 1/30, 2/30 «Нормандия – Неман» и 3/30, где их использовали в качестве учеб-



«2006» - один из партии самолетов В-26Z, закупленных правительством Франции у гражданских компаний в США. Этот самолет использовался в ВВС Франции для буксировки мишеней.



В-26В борт «908» французского исследовательского центра СЕУ. До покупки французами самолет прошел модернизацию в пассажирский самолет фирмой Гранд Сентрал.

но-тренировочных; на вооружении эскадрилий состояли реактивные самолеты «Вотур ПН». Последний В-26N был снят с вооружения эскадрильи 3/30 в мае 1965 г.

RB-26P

Самолет RB-26P представлял собой французскую конверсию В-26С и RB-26С, оснащенную фотооборудованием французского производства — одним АФА Омера-30, двумя Омера-31 и тремя Омера-11. Фоторазведчики RB-26P можно идентифицировать по более угловатому окну под объектив фотокамеры в левой части носовой оконечности фюзеляжа. К моменту появления RB-26P на килях всех французских «Инвейдеров» стали писать буквы, обозначающие модификацию. Логично, что кили разведчиков нанесли буквы «Р».

Прототип разведчика RB-26P был готов в августе 1960 г. За ним в начале 1961 г.

модернизацию прошли шесть невооруженных самолетов В-26С из запасников ВВС Франции. Работы выполняла фирма Юнион Аэромаритайм де транспорт. Последний разведчик передали ВВС Франции в середине 1962 г. Большинство самолетов так и осталось невооруженными. В середине декабря 1964 г. четыре RB-26P из разведывательной эскадрильи 1/32 были направлены в Чад на базу Форт-Лами. Эти самолеты вооружили подкрыльевыми пулеметными контейнерами, по четыре контейнера на самолете. Последний полет французский RB-26P (44-35512) выполнил 2 июля 1968 г.

Разведчики французы продали в несколько стран. Самолет 44-34312 в августе 1967 г. продали Биафре. Тогда эта провинция воевала за независимость с Нигерией. Самолет разбился при перегоне в Африку в ночь со 2 на 3 декабря 1967 г. при посадке в Порт-Харкурте.

В-26R

Два французских «Инвейдера» (В-26В, 41-39531 и 44-34401) были переоборудованы в вариант В-26R, предназначенный для испытаний РЛС. Опытные радиолокаторы ставились в носовых оконечностях фюзеляжей, форма которых была изменена. На самолетах В-26R проходили испытания РЛС «Антилоуп» и «Рафаль». Эксплуатация самолета 44-34401 завершилась в 1968 г.

Борт «531» 11 июля 1968 г. был продан авиакомпании Пан Евразиян Трейдинг из Люксембурга, а 22 сентября того же года самолет купил мистер Эрнст А. Кёниг. Хитрый мистер планировал загнать боевой в принципе самолет повстанцам Биафры. Самолет прибыл в аэропорт Инугу, Биафра, 29 июня 1967 г. будучи неокрашенным, цвета натурального металла. Африканцы выкрасили аэроплан целиком в черный цвет. Боевые вылеты на нем выполняли пилоты-на-



ВВС Индонезии применяли «Инвейдеры» для борьбы с сепаратистами и во время аннексии Восточного Ириана. Позже самолеты использовались индонезийскими ВВС в качестве буксировщиков мишеней. «Инвейдер» с кодировкой «ТNI-AU» летал даже в 70-е годы.



В 1961 г. на южновьетнамской авиабазе было сформировано подразделение «Фарм Гэйт», предназначенное для действий против партизан Вьет Конга. «Фарм Гэйт» стало первым подразделением ВВС США, принявшим участие в войне во Вьетнаме. По соображениям дипломатии и секретности бомбардировщики из «Фарм Гэйт» получили обозначение RB-26. Официально самолеты использовались для подготовки экипажей ВВС республики Вьетнам, на самом деле – наносили бомбо-штормовые удары по Вьет Конгу, пилотировали самолеты при этом экипажи ВВС США. На снимке – B-26B, вооруженный НАР и контейнерами с napалмом.

емники, в частности летали Джин Цумбах и Жак Лестред. После того как в носовой части фюзеляжа аэроплана были нарисованы зубы, «Инвейдер2 получил прозвище «Акула». В носовой части «Шарка» был установлен один пулемет, ствол которого немного выступал за пределы обтекателя РЛС, самой РЛС на самолете естественно не было. Самолет бросили в аэропорту Инугу после того, как «Акула» 6 сентября 1967 г. получила повреждения в ходе боевого вылета от атаки самолета «Джет Провост» ВВС Нигерии. В октябре 1967 г. самолет был захвачен как трофей нигерийцами на летном поле аэропорта Инугу.

В-26TMR

Два французских В-26С (44-34756/157 и 44-34773/052) использовались для испытаний лазерных дальномеров. После пере-

оборудования в летающие лаборатории самолеты получили обозначение В-26TMR. Как минимум один В-26TMR, «773», после завершения испытаний привели обратно к стандарту В-26С. Затем, в 1970 г., самолет своим ходом перелетел в Ле-Бурже, в музей авиации. То был последний полет французского военного «Инвейдера».

В-26Z

По поводу модификации В-26Z существует ряд измышлений. Чаще всего считают, что так обозначались девять «Инвейдеров», получивших бортовую кодировку от «Z001» до «Z009».

В реальности самолеты с номерами на «Z» следует разделить на две группы, закупленные французами в двух разных местах. В-26В «Z001» и В-26В «Z002» были куплены у частного лица в Мексике французским

исследовательским центром СЕV весной 1953 г. На этих машинах были написаны собственные имена «El Fantasma» и «El Indio», французы имена быстро закрасили.

Во вторую партию из семи самолетов входило минимум два В-26С. Их купили для ВВС Франции у Истерн Эйркрафт Сэйлз Корпорейшн в Нью-Йорке. Большинство самолетов на момент покупки имели гражданскую регистрацию и гражданскую окраску. Окраску эти машины сохраняли некоторое время и на «французской службе». Четыре самолета этой партии (Z004/41-39505, Z006/41-39538, Z00008/41-39154, Z009/41-39223) были оснащены оборудованием для буксировки мишеней. Самолет Z004 разбился 21 июня 1954 г. Самолеты Z-серии из этой партии эксплуатировались во Франции с марта 1954 г. по февраль 1964 г.



В-26В из подразделения «Фарм Гэйт» в полете у борта крейсера «Провиденс», эстуарий реки Сайгон, январь 1964 г. В феврале боевые вылеты «Инвейдеров» во Вьетнаме были запрещены после того, как у одного самолета в полете отвалилась консоль крыла.

В-26АPQ-13

Самолет В-26АPQ-13 представлял собой учебно-тренировочный аэроплан, предназначенный для подготовки операторов бомбардировочных PЛС Вестерн Электрик АN/APQ-13. PЛС стояла в переднем бомбоотсеке, обтекатель антенны PЛС выступал под фюзеляжем. Самолет сохранил возможность нести бомбовую нагрузку, хотя и меньшей, по сравнению с обычным В-26, массы. Внутри В-26АPQ-13 были оборудованы два рабочих места операторов PЛС; одно – в носовой части фюзеляжа, второе – в правой части кабины пилота. Стрелковое вооружение на самолете отсутствовало.

Возможно, прототипом самолета В-26АPQ-13 послужил «Инвейдер» Z007. ВВС закупили два В-26АPQ-13, 44-35859 и 44-35957; модернизацию выполняла фирма Юнион Аэромаритайм де Транспорт. Модернизация первого самолета была завершена в 1960 г. В 1961 – 1962 г.г. модернизацию в вариант В-26АPQ-13 прошли еще четыре самолета.

«Инвейдер» Mk I

Первым «Инвейдером», поставленным в третью страну, стал самолет А-26В 41-39158. Самолет прибыл в Великобританию 30 июня 1944 г. и сразу же был направлен для проведения оценочных испытаний в Боскомб-Даун. На самолете сохранилась вся американская маркировка даже после его официальной передачи на вооружение RAF в августе 1944 г. Самолет некоторое время эксплуатировался в 12-м отряде на авиабазе Киркбрайд, затем поступил на вооружение 2-й группы 2-й тактической воздушной армии. В конечном итоге этот «Инвейдер» разбился, однако опыт его эксплуатации англичане оценили положительно и включили в план поставок по ленд-лизу 480 самолетов А-26. Генерал Арнольд, командующий ВВС армии США, своим волевым решением от 10 ноября 1945 г. срезал количество намеченных к отправке в Англию в первой половине 1945 г. «Инвейдеров» до 140 самолетов варианта А-26С.



После запрета на полеты «Инвейдеров», наложенном в феврале 1964 г., второе пришествие самолетов В-26 в Индокитае состоялось в июне 1966 г. в форме противопартизанских самолетов Он Марк А-26А. Эти машины имели радиопозывной «NIMROD» и действовали, главным образом, над тропой Хо Ши Мина до ноября 1969 г.



Фирма Он Марк Инжиниринг, кроме модернизации бомбардировщиков в противопартизанские самолеты, занималась конверсиями «Инвейдеров» в пассажирские самолеты бизнес-класса. На снимке – «Мэрксмэн» с гермокабиной.

Англичане присвоили А-26С наименование «Инвейдер» В.Мк I. Заказанные самолеты получили кодировку от KL690 до KL829. Два А-26С прибыли 18 декабря 1944 г. в Боскомб-Даун для оценочных испытаний вооружения, испытаний на проверку устойчивости и управляемости.

На самолетах, предназначенных RAF, англичане потребовали установить радионавигационные системы Gee и GH, устано-

вить на выхлопные патрубки двигателей пламегасители, увеличить бомбовую нагрузку на две 227-кг бомбы. На самолетах, проходивших испытания в Боскомб-Дауне отсутствовали пилоны для внешней подвески бомб, а внутри бомбоотсеков «Инвейдер» мог нести только шесть 227-кг бомб. Англичане же хотели получить самолеты с такой же бомбовой нагрузкой, как самолеты Дуглас «Бостон» - восемь 227-кг бомб.



Самолет бизнес-класса Локхид Эйр Сервисез «Супер-26».

Пассажирский самолет он Марк «Мэркитир», открыт люк багажного отсека в носовой части фюзеляжа. Также открыта дверца пассажирского салона.



Самолеты для RAF собирались на заводе в Талсе, здесь же их оставили до начала проведения потребованной англичанами модернизации. В апреле 1945 г. необходимость принятия на вооружение RAF «Инвейдеров» отпала. 7 апреля заказ уменьшили до 12 самолетов, а потом и вовсе снизили до двух. К этому времени на заводе в Талсе скопилось уже 33 построенных для RAF бомбардировщиков A-26C-DT. Эти самолеты перегнали в Сакраменто для дальнейшего хранения, а в августе-сентябре 1945 г. передали авиации ВМС США, где они получили обозначение JD-1, два «Инвейдера», летавших в Боскомб-Дауне, вернулись в США в феврале 1947 г.; эти машины также доработали в вариант JD-1.

Гражданские конверсии

Некоторое количество «Инвейдеров» в послевоенные годы модернизировали для использования в коммерческих целях как самолеты для VIP-перевозок и противопожарные самолеты. «Инвейдеры» также использовались в качестве летающих лабораторий в различных испытательных программах.

Президентская модификация фирмы Гранд Сентрал

Фирма Гранд Сентрал Эйр Терминал из Глендэйла модернизировала несколько «Инвейдеров» в «президентские» самолеты – речь понятно, не о перевозках президента США. Модернизация была ограничена адаптацией уже готового самолета под перевозку приVIPленных пассажиров, то есть изменения подверглась только внутренность фюзеляжа.

A-26B 44-34758 был одним из самолетов «Инвейдер» построенным, но не востребованным ВВС армии США. Самолет купила фирма Реконструкшен Файненс Корпорейшен, затем аэроплан перекупил в феврале 1946 г. мистер Чарлз Х. Бабб из Калифорнии, зарегистрировав самолет как NL67908. В феврале 1948 г. Бабб продал свое «владение» фирме Форд Мотор Компании, после продажи самолет утратил в регистрации букву «L». На фирме Форд решили доработать самолет в вариант для VIP-перевозок на фирме Гранд Сентрал. Модернизированный самолет был продан в феврале 1952 г. французскому исследовательскому центру CEV, где получил бортовой

номер «908». Не исключено, что французы приделали к этому самолету носовую оконечность фюзеляжа от самолета B-26C.

Самолет B-26B N67161 (бывший 44-34767) купила фирма Реконструкшен Файненс Корпорейшен. Самолет летал под регистрацией N67162, затем N4852Y, потом его модернизировали в пассажирский вариант с гермокабиной для фирмы Браун Пэйпер Милл Компании. Далее самолет использовался для геодезических исследований.

Возможно, фирма Гранд Сентрал также выполнила модернизацию самолета B-26B N67161 (бывший 44-34767) – одного из пяти «Инвейдеров», купленных правительством Франции для центра CEV. Самолет во Франции получил бортовой номер «161».

Локхид Эйр Сервисез Супер-26

Фирма Локхид Эйр Сервисез из Онтарио, шт. Калифорния, также занималась переделкой «Инвейдеров». «Супер-26» представлял собой транспортно-пассажирский самолет повышенного комфорта на базе штурмовика A-26 «Инвейдер» с новым, полностью переделанным, фюзеляжем, в котором была сделана комфор-

Самолет бизнес-класса он Марк «Мэркэмэн».



Уродлив фюзеляж пассажирского самолета «Сильвер-60», зато в кабине пассажиры могли выпрямиться в полный рост.



табельная кабина на пять – девять пассажиров. Размеры кабины: длина – 6,71 м, высота 1,83 м, ширина – 1,42 м. К новому фюзеляжу пристыковывались обычные крылья от обычного «Инвейдера», штатные шасси и хвостовое оперение. В фюзеляже были сделаны иллюминаторы и двери для пассажиров. В новом носовом обтекателе из стеклоткани было установлено электронное оборудование и устроен багажный отсек. Первые и единственный самолет «Супер-26» (N5052N) выполнил первый полет в конце лета 1960 г. Самолет был продан фирме Миста Мэчин Компании из Питтсбурга, шт. Пенсильвания.

Линч Эйр Танкерз В-26STOL

«Инвейдер» пользовался популярностью как база для конверсии в противопожарный самолет. Несколько фирм занимались переделками бомбардировщиков в противопожарные аэропланы. Не менее пяти «Инвейдеров» прошли доработку в вариант, оснащенный баком для воды емкостью 1200 л на фирме Линч Эйр Танкерз из Биллингса, шт. Монтана. На этих самолетах также усилили конструкцию крыла с целью обеспе-

чения безопасности полета при маневрировании на малых высотах.

Он Марк «Marketeer»

Самолет «Мэркитир» представлял собой переделку «Инвейдера», выполненную фирмой Он Марк Инжиниринг, которой фирма Дуглас в середине 50-х годов передала все права на производство запасных частей к самолетам «Инвейдер». «Маркитир» в определенном смысле можно считать новым самолетом – он заново прошел сертификацию типа по нормам летной годности федеральной авиационной администрации США. С оригинального «Инвейдера» было снято бронирование, вооружение, оборудование бомбоотсеков. «Мэркитир» был способен перевозить до 11 пассажиров, экипаж из двух пилотов и пассажиры размещался в негерметичной кабине. На ранних конверсиях фирма Он Марк сохранила два проходящих сквозь фюзеляж лонжерона, как на бомбардировщиках А-26/В-26. Лонжероны серьезно ограничивали объем пассажирской кабины. Затем в районе фюзеляжа лонжероны стали изготавливать заново из полукруглых стальных поковок.

Носовая оконечность фюзеляжа выполнялась облегченной и большего размера. В носовой оконечности фюзеляжа разместили багажный отсек, топливный бак и предусмотрели возможность установки РЛС. Кабина пилотов получила непрозрачную крышу по типу пассажирских самолетов. Автопилот штатно вошел в состав бортового оборудования. С целью увеличения объема пассажирской кабины пришлось несколько изменить обводы хвостовой части фюзеляжа, в результате кабина удлинилась в сторону хвостового оперения на 0,61 м.

В правом борту фюзеляжа сделана пассажирская дверь с интегральным трапом – ступеньки расположены на внутренней поверхности дверцы, которая откидывается на петлях вниз. Ниже консолей крыла в бортах фюзеляжа устроены большие панорамные окна. По два окна меньшего размера сделаны в бортах фюзеляжа перед крылом. Для освещения пассажирской кабины используются окна в потолке и в днище.

Были разработаны кабины нескольких конфигураций: административная, директорская и министерская.

Пассажирские конверсии «Инвейдеров» стали востребованы с ростом интереса к летающим репликам самолетов периода Второй мировой войны. Из бизнес-самолетов вновь стали делать бомбардировщики, точнее – пародии на них. На этот самолет установили носовую оконечность с пулеметами по типу оконечности самолета А-26В, но хвостовая часть фюзеляжа сохранила панорамное окно самолета «Монарх-26».





«Темпо II» стал самой радикальной переделкой бомбардировщика в пассажирский самолет бизнес-класса. Удлинены и носовая и хвостовая части фюзеляжа. На этом самолете установлено исследовательское метеорологическое оборудование.

На законцовках крыла ставились сигарообразные топливные баки, вместо оригинальных моторов R-2800-75/79 мощностью в 2000 л.с. ставились 2500-сильные двигатели R-2800-CB-16. Установка более мощных двигателей заставила конструкторов, для сохранения на прежнем уровне управляемости по каналу курса, пойти на увеличение площади руля направления. Максимальная скорость полета «Мэркитира» составляла 587 км/ч против 507 км/ч у оригинального «Инвейдера».

Первый «Мэркитир» впервые поднялся в воздух в 1955 г. Фирма Он Мэрк переоборудовала в «Мэркитиры» не менее 29 самолетов B-26B, B-26C и RB-26C, хотя некоторые источники говорят о 48 конверсированных до мая 1961 г. «Инвейдерах». Самолеты «Мэркитир» официально на вооружении никогда не состояли и военными не использовались, однако минимум два самолета использовало в своих грязных делишках ЦРУ США.

«Ферма», как в Штатах называют ЦРУ, купила самолеты N800V (бывший N5001X, 44-35698) и N900V (бывший N5002X, 44-34415) у фирмы Интермунтайн из Мараны, шт. Аризона, в 1964 г. Оба самолета прошли модернизацию в «Мэркитир» на фирме Он Марк. По заказу ЦРУ на самолетах силами специалистов отделения Темко

Аэросистемз фирмы LTV были выполнены дополнительные доработки – установлены более совершенные пилотажно-навигационные приборы, специальное радиосвязное оборудование. На борт N900V поставили многорежимную РЛС переднего обзора AN/APQ-99 и РЛС AN/APN-125; последняя позволяла летать на высотах порядка 60 м при нулевой видимости. Вероятно, самолеты ЦРУ были оснащены средствами постановки активных радиоэлектронных помех. Пол кабины оснастили роликами для перемещения грузов на поддоне. Поддон с грузом сбрасывался на парашюте. Масса груза на поддоне – примерно 230 кг. Экипаж самолета состоял из пилота, второго пилота и бортехника по АДО (авиадесантному оборудованию). При необходимости в состав экипажа включался штурман. Самолеты оснастили исключительно мощной по тем временам навигацией: военный вариант радионавигационной системы TACAN, автоматический радиокompас, система ближней радионавигации VOR, инструментальная система захода на посадку. Радиосвязное оборудование комплектовалось криптографическим устройством.

Борт N800V использовался ЦРУ с января 1964 г. вероятно до 1971 г. Перманентно самолет базировался на авиабазе Нортон. Машины неоднократно перекрашивали и



Специалист фирмы Хьюз колдует над головкой самонаведения управляемой ракеты «Майверик» класса воздух – поверхность, установленной для испытаний на летающую лабораторию «Консорт-26».

меняли бортовые номера; так в 1966 г. самолет летал с регистрацией N46358.

Один из двух ЦРУшных «Мэркитиров» использовался для обучения экипажей способам скрытного проникновения в воздушное пространство Китая. Тренировки проходили на Тайване в 1965 – 1966 гг.

Борт N900V проходил испытания с февраля 1964 г. по апрель 1967 г., после чего его передали «гражданской» авиакомпании «Эйр Америка». На самом деле эта компания являлась 100% «дочкой» ЦРУ. В Юго-Восточной Азии борт летал с регистрацией N46598, за свою бело-голубую схему окраски машина получила прозвище «Blue Goose» - голубая гусыня. Самолет базировался в Удорне, Таиланд, и летал по всему Лаосу. Для точного сброса грузов «Мэркитир» подходил плохо в силу своей высокой минимальной скорости полета – 262 км/ч – и плохого обзора из кабины пилотов вниз вперед. В силу этих обстоятельств на линии боевого пути самолет находился очень короткое время и экипаж просто не успевал точ-

После войсковых испытаний на Тихом океане в составе 3-й бомбардировочной группы, «Инвейдеры» поступили на вооружение действовавшей в Европе 386-й бомбардировочной группы. Командование 9-й воздушной армии оценило новый самолет исключительно высоко. На снимке – «Инвейдер» из 386-й бомбардировочной группы в учебном полете над Англией. Капоты двигателей этого самолета выкрашены в голубой цвет, полоса на вертикальном оперении – желтая с черной окантовкой.





А-26-с из 386-й бомбардировочной группы, под крылом подвешены пулеметные контейнеры. Снимок сделан на аэродроме в Англии перед очередным боевым вылетом. Задержки с началом серийного производства самолетов А-26С привели к тому, что в отдельных подразделениях для лидирования А-26В с непрозрачными носами сохранили самолеты А-20J/К «Хэвок», имевшие прозрачное остекление носовой части фюзеляжа.

но прицелился перед сбросом груза. В октябре 1967 г. сброс грузов с «гусыни» прекратили. В конце 1968 г. борт N46598 передали фирме Оверсеаз Аэрмэрин Инкorporейшен, а затем утилизировали на базе Удорн.

Один «Мэркитир», оснащенный метеороЛПС, эксплуатировался коммерческим отделением Метеорологического бюро. Самолет имел двойную, военную и гражданскую, регистрацию – N800W/35725. Эта машина была конверсирована из RB-26C 44-35725. В 1965 г. самолет сдали на хранение в Дэвис-Монтан.

Он Марк «Мэрксмэн»

«Мэрксмэн» представлял собой «Мэркитир» с гермокабиной. Сертификат типа на эту конверсию был получен фирмой Он Марк в январе 1961 г. От «Инвейдера» в «Мэрксмэне» осталось всего 15 % конструктивных узлов. Значительно был увеличен объем кабины пилотов и пассажирской кабины, в бортах фюзеляжа сделаны окна. В кабине поддерживалось постоянное давление воздуха, соответствующее атмосферному давлению на высоте 7800 футов (2377

м). Постоянным давлением в кабине поддерживалось при полетах на высоте менее 20 000 футов (6096 м). Хвостовое оперение и крыло были оборудованы противообледенительными системами.

Существовало три варианта самолета «Мэрксмэн», которые отличались, главным образом, двигателями. Самолет «Мэрксмэн» А был оснащен двумя моторами R-2800-75/79 мощностью по 2000 л.с. от оригинальных «Инвейдеров». На «Мэрксмэне» В стояли двигатели R-2800-83AM-4A мощностью по 2100 л.с., была увеличена емкость топливных баков. «Мэрксмэн» С был оснащен моторами R-2800-CB-16/17. На все три варианта самолета ставились реверсивные воздушные винты Гамильтон Стандарт 43E60.

Общее количество конверсий «Инвейдеров» в «Мэрксмэны» не установлено, но точно известно, что фирма он Марк сделала не менее 12 «Мэрксмэнов» С.

Несколько самолетов было задействовано в военных программах. В 1969 г. борт N161H (бывший А-26С-55-DT) являлся собственностью электронного отделения фир-

мы Моторола Инкorporейшен из Скоттсдейла, шт. Аризона. Самолет использовался для отработки и испытаний РЛС бокового обзора AN/APS-94, предназначенного для самолета Грумман OV-1D «Мохawk». В августе 1970 г. борт N161H (вместе с РЛС) купила фирма Грумман Экосистемз. Самолет был дооборудован мультиспектральной фотокамерой Уилд RC-8, доплеровской навигационной системой, другим специальным оборудованием.

Фирма Кэлспэн Корпорейшен из Буффало, шт. Нью-Йорк, эксплуатировала «Мэрксмэн» N237Y (бывший А-26В 41-39516); самолет базировался в Эдвардсе с 1972 г. по 1992 г. Фирмой Кэлспэн также использовались ТВ-26В N914H (бывший 44-34165) и В-26В N9417H (бывший 44-34653). Последний пришлось списать в марте 1981 г. после разрушения левой консоли крыла. Фирма Кэлспэн использовала свои «Инвейдеры» для проведения исследований в области устойчивости и управляемости самолетов в интересах ВВС и авиации ВМС США, а также для тренировок летчиков-испытателей.



В Италии постепенно перевооружалась «Инвейдерами» 47-я бомбардировочная группа, процесс перевооружения занял целых шесть месяцев. Самолеты 47-й группы выполняли ночные боевые вылеты, поэтому часть «Инвейдеров» перекрасили целиком в матовый черный цвет. На снимке – черный А-26С из 86-й бомбардировочной эскадрильи. Эмблема эскадрильи изображена на борту в носовой части фюзеляжа.

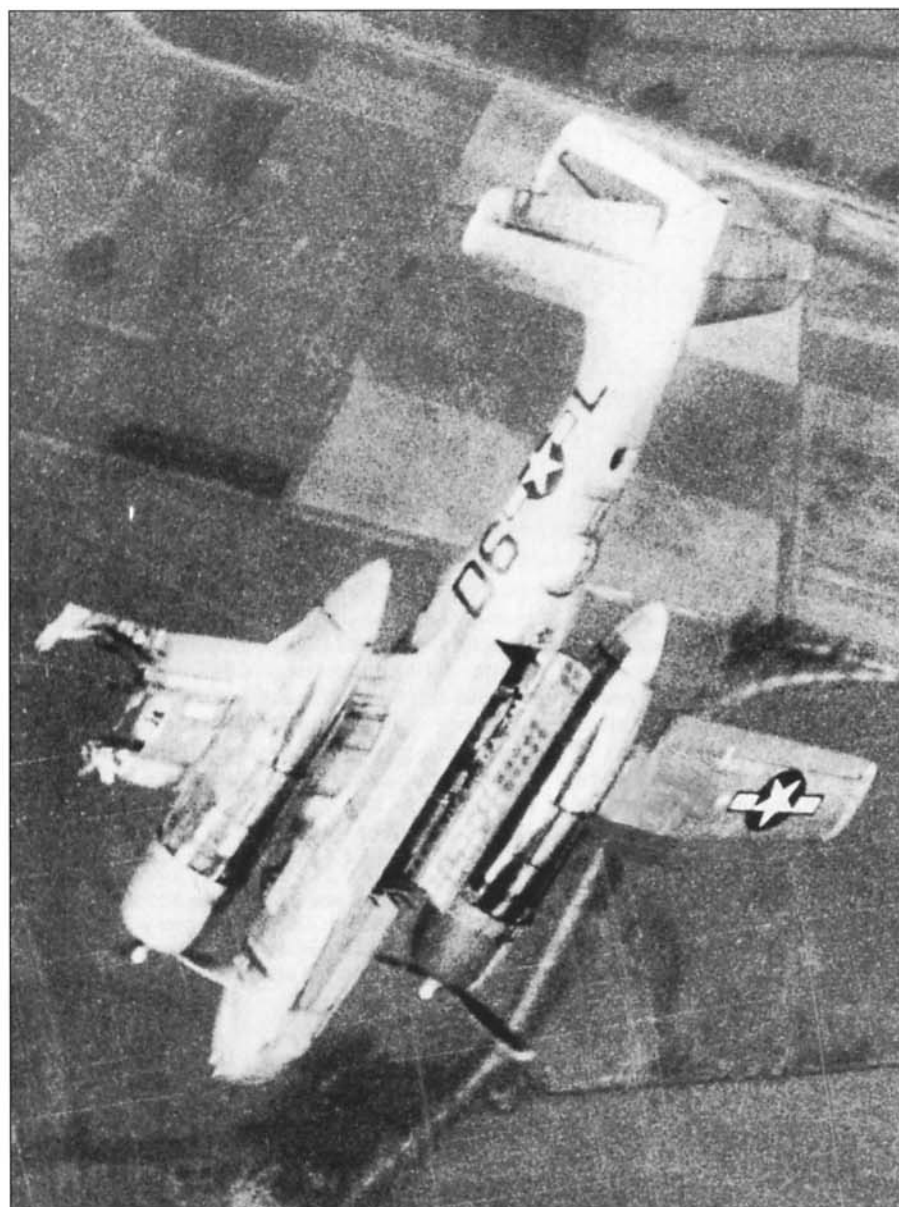
Он Марк модель 450

В некоторых случаях при конверсии бомбардировщиков в гражданские самолеты, их внешний облик менялся не сильно. Основные изменения «происходили» внутри. В других случаях блик и конструкция самолета менялись самым радикальным образом, как на Он Марк «модель 450». Самолет «модель 450» проектировался как пассажирский вариант «Инвейдера», рассчитанный на перевозку 14 человек. Силовая установка – два турбовинтовых двигателя Аллисон 501D. Фюзеляж спроектировали практически с нуля, более широким и высоким. Компоненты «Инвейдера» в конструкции фюзеляжа «модели 450» почти не использовались.

Фирма Он Марк оценила рынок сбыта самолетов «модель 450» в 120 экземпляров, причем в числе вероятных заказчиков значились ВВС США. Крест на проекте поставил самолет Грумман G-159 «Гольфстрим», выполнивший первый полет в августе 1958 г. Эра специализированных самолетов бизнес-класса положила конец VIP-конверсии военных самолетов.

R.G. LeTourneau VIP-конверсии

Не менее пяти «Инвейдеров» вариантов «В» и «С» прошли модернизацию силами фирмы R.G. LeTourneau из Лонгвю, шт. Техас. По сравнению с конверсиями других фирм, изделия фирмы R.G. LeTourneau сравнительно недалеко ушли от исходных самолетов. В фюзеляже оборудовалась кабина для шести пассажиров с окном в крыше фюзеляжа, еще по одному окну было сделано в бортах фюзеляжа. Все оборудование военного назначения с самолетов по ходу модернизации было демонтировано. Масса пустой машины после модернизации – 9980 кг, масса полезной нагрузки – 5900 кг, согласно сертификату типа. Сертификат типа в данном случае (кстати, как и в случае с конверсиями фирмы Он Марк) был выдан на «подтип», а не на новый тип самолета.



Отлетался – зенитным снарядам у «Инвейдера» целиком оторвало внешнюю часть левой консоли крыла. На снимке – А-26В из 642-й бомбардировочной эскадрильи 409-й бомбардировочной группы. Никто из членов экипажа этого самолета даже не успел воспользоваться парашютом.



Переворужение самолетами А-26 действовавшей на Тихом океане 3-й бомбардировочной группы началось весной 1945 г. Пилот позирует у лопасти винта своего вооруженного восьмью крупнокалиберными пулеметами в носовой части фюзеляжа самолета, Окинава, лето 1945 г. Уникальна история окрасок «Инвейдеров», от «ранневоенной» грязно-оливковой до трехцветного тактического камуфляжа времен Вьетнама.



Линейка самолетов А-26В и А-26С на аэродроме Парагани, Калькутта, Индия, лето 1945 г. Скорее всего, самолеты принадлежат 12-й бомбардировочной группе 10-й воздушной армии. На такой вывод наводит рисунок на фюзеляже ближайшего к камере «Инвейдера».



Неокрашенный, «металлический», А-26В с шестью пулеметами в носу. Вероятно, самолет принадлежит 319-й бомбардировочной группе, снимок сделан на Окинаве. Под крылом установлены узлы подвески для неуправляемых ракет HVAR.

Согласно такому сертификату, максимальная взлетная масса «подтипа» не может превышать максимальной взлетной массы исходного типа. Кабина оставалась негерметичной, но пассажиры снабжались кислородными масками.

Три «Инвейдера» фирма R.G. LeTourneau модернизировала для собственных нужд, а в 1959 г. менеджмент фирмы вышел на рынок с предложением о переделке «Инвейдеров» в самолеты бизнес-класса. Количество модернизированных фирмой «Инвейдеров» не известно. Вряд ли их было много – «Гольфстрим» выполнил первый полет в августе 1958 г., после чего курьерские «Инвейдеры» стали никому не нужны.

Один модернизированный фирмой R.G. LeTourneau «Инвейдер» (А-26С N4974N, бывший 44-34134) был продан ВВС Бразилии где летал под обозначением СВ-26.

Родез-Берри «Сильвер-60»

Самолет «Сильвер-60» являл собой VIРовскую конверсию самолета А-26В «Инвейдер», выполненную фирмой Родез-Берри Компании из Западного Лос-Анжелеса. «Сильвер-60» стал, пожалуй, самой безобразной переделкой прекрасного внешне

бомбардировщика. Конструкторы попытались максимально возможно раздуть пассажирскую кабину, не меняя при этом конструкции лонжеронов крыла. Заново была изготовлена нижняя часть фюзеляжа, в результате чего фюзеляж стал смотреться беременным. В кабине размещалось с относительным комфортом 14 пассажиров. За счет низко опущенного пола, высоту кабины удалось увеличить до 1,98 м, что позволяло пассажирам встать в кабине в полный рост. Крыло с лонжеронами, силовая установка, задняя часть фюзеляжа остались такими же, как были у «Инвейдера». В пассажирской кабине сделали 12 окон и дверцу (в задней части по левому борту фюзеляжа). Носовая опора шасси после модернизации самолета стала убираться в нишу с поворотом на 90 градусов.

В прототип N5510V (бывший 41-39262) боевой «Инвейдер» был конверсирован силами фирмы Волизйшн Эйркрафт Инкорпорейшен из Пасадены, шт. Калифорния. Первый полет прототип выполнил 25 июня 1960 г. Еще один конверсированный самолет впервые поднялся в воздух 11 февраля 1961 г. Дальнейшие работы по проекту «Сильвер-60» были прекращены.

Существовало еще два варианта самолета «Сильвер-60», но в металл они воплощены не были – грузовой самолет с задней рампой и военно-транспортный самолет, предназначенный для перевозки и десантирования 20 солдат. Оба варианта предлагались странам Южной Америки.

Рок Айленд «Монарх-26»

Фирма Рок Айленд Ойл энд Рефайнинг Компани из Хатчинсона, шт. Канзас, разработала в 1958 г. собственный вариант бизнес-самолета на базе «Инвейдера». Самолет получил наименование Рок Айленд «Монарх-26». У машины полностью изменились обводы фюзеляжа, в котором была сделана кабина для шести пассажиров. В бортах фюзеляжа устроили окна. Носовая часть фюзеляжа была удлинена на 76 см, в ней по желанию заказчика ставились метеорЛС, дополнительное радиосвязное оборудование или делался багажный отсек. В крыле были сделаны топливные баки емкостью 329 л.

В кабине пилотов установлено двойное управление. Прозрачное остекление верхней части кабины пилотов заменено непрозрачной крышей. Установлен автопилот Сперри SP-20, системы обеспечения безопасности полета.



Эксперименты по боевому применению «Инвейдеров» ночью интенсивно проводились на базе 47-й бомбардировочной группы, в 1948 г. группа была перевооружена реактивными бомбардировщиками Норт Америкэн В-45 «Торнадо». На снимке – в полете «Инвейдеры» из 47-й группы, Луизиана, начало 1947 г.

Первый «Монарх-26» (N6840D) впервые поднялся в воздух в сентябре 1959 г. Самолет получил сертификат подтипа. Максимальная скорость полета «Монарха-26» составляла 644 км/ч. Максимальный взлетный вес машины реально мог превышать ограниченные сертификатом подтипа 15 876 кг.

Фирма Рок Айленд выполнила три конверсии «Инвейдеров» в «Монарх-26». Самолеты были переделаны из В-26С 44-34390, В-26С 44-35911 и В-26С 44-35643. Четвертый самолет, ВВ-26В N8392 (ТВ-26В, А-26В-61-DL 44-34602), был конверсирован коллективными усилиями. Носовую часть самолета делала фирма Рок Айленд, бортовым оборудованием занималась фирма Хаустон, а заднюю часть фюзеляжа переделала фирма Хамилтон Эйркрафт оф Таксон.

Как и многие другие конверсии, удачный в целом «Монарх-26» опоздал – на рынке появились специализированные лайнеры бизнес-класса.

Рок Айленд «Косорт-26»

«Косорт-26», это наименование использовалось для «Инвейдеров», модернизированных фирмой Рок Айленд в летающие лаборатории на базе проекта «Монарх-26». Двух одинаковых «Косортов-26» не существовало, но со всех самолетов было демонтировано оборудование военного назначения, заделаны бомболоки, усилено днище фюзеляжа.

«Косорт-26» N4805Т (бывший А-26В-45-DL 44-34121) использовался фирмой Рок Айленд (с 1972 г. она стала именоваться Кох Индастриз) с 1966 г. до продажи фирме Линч

эйр Танкер в 1975 г. Борт N6838D (бывший А-26С-55-DТ 44-35440) эксплуатировался фирмой Рок Айленд с 1966 г. по 1971 г., затем использовался как противопожарный самолет фирмой Конэйр авиэйшн Компании.

Эти два самолета были задействованы фирмой рок Айленд в ряде собственных исследовательских проектов, сдавались в аренду фирме Дуглас. На них в частности отработывались системы баллистической ракеты «Першинг». Интересной была программа изучения процессов обледенения самолета «Лирджет-24». На «Консорте-24» был смонтирован бак для воды и устройство распыления воды. Самолет летел впереди «Лирджета» и «поливал» его водой. «Лирджет» леденел.

Фирма Хьюз Эйркрафт Компании купила «Косорт-26» N6839D (бывший А-26В-61-DL 44-34538) в 1966 г. и использовала его для испытаний самолетных РЛС и головок самонаведения управляемых ракет, например ракеты AGM-65 «Майверик». В полетах по отработке головок самонаведения ракет самолет летел по профилю полета ракеты, включая пикирование на цель с выходом из пикирования в самый последний момент. Фирма Хьюз использовала самолет до 1987 г. затем самолет получил регистрацию N34538 и носовую часть фюзеляжа от А-26С.



После окончания войны ВВС армии США претерпели резкое сокращение. А-26 в 1945 г. являлся самым современным американским двухмоторным бомбардировщиком, поэтому его выбрали в качестве стандартного легкого бомбардировщика ВВС армии США. Снимок сделан в 1947 г. в Праге во время визита в Чехословакию американских военных самолетов. На вертикальное оперение самолетов американских оккупационных войск в Германии наносились полосы красно-желто-красного цвета.



В послевоенные годы «Инвейдеры» широко использовались как летающие лаборатории в различных программах летных испытаний. На снимке – А-26В, задействованный в исследованиях ураганов. Самолет принадлежал Авиационному метеорологическому центру в аэропорту Клинтон Кантри, шт Огайо, в 1947 г. Самолет – металлический, вертикальное оперение – красное с желтым шевроном.

Смит «Бискайн-26»

— Фирма Смит Эйркрафт Корпорейшен полагала, что отличная репутация бомбардировщика «Инвейдер» обеспечит радужные перспективы корпоративному самолету на его базе. Конструкторы фирмы приняли решение переделать лонжероны крыла там, где они проходят сквозь фюзеляж, сделав полукруглые вставки из алюминиевых поволоков и заодно увеличив длину центроплана, что позволяло отнести двигатели от фюзеляжа с целью снижения уровня шума в кабине. Предусматривалась установка новых колес шасси с новыми тормозами, топливных баков на законцовках крыла, удлинение носовой оконечности фюзеляжа с целью размещения в ней багажного отсека, изменение приборного оборудования кабины пилотов, организация в пассажирской кабине девяти окон и устройстве пассажирской двери по левому борту. Силовая установка оставалась прежней – два мотора R-2800 75/79 мощностью по 2000 л.с. был собран единственный про-

тотип самолета «Бискайн-26», после чего на фирме решили сосредоточить усилия на проектировании более радикальной модернизации бомбардировщика в корпоративный самолет «Темпо».

Смит «Темпо I»

Если фюзеляж самолета «Бискайн-26» представлял собой сильно модернизированный фюзеляж бомбардировщика «Инвейдер», то у самолета «Темпо» фюзеляж был спроектирован заново. Фюзеляж «Темпо» был на 3,05 м длиннее фюзеляжа стандартного «Инвейдера», в нем была сделана пассажирская кабина длиной 8,53 м. Ширина фюзеляжа увеличена на 38 см. установлены топливные баки на законцовках крыла, модернизированы гидравлическая, пневматическая и электрическая системы, установлены новые колеса шасси. Проектировалось два варианта самолета «Темпо»; с негерметичной кабиной – «Темпо I» и «Темпо II» с герметичной кабиной. Ни один «Инвейдер» не был конвертирован в «Темпо I».

Смит «Темпо II»

«Темпо II» отличался от «Темпо I» только герметичной кабиной. Прототип N4204A (бывший 44-35640) выполнил первый полет с аэродрома в Майами в октябре 1959 г. Испытания прототипа продолжались до 1962 г. Для сокращения длины разбега при взлете с коротких ВПП или с высокогорных аэродромов была предусмотрена возможность установки на самолет стартовых ускорителей JATO.

Самолет «Темпо II» пал жертвой в конкурентной борьбе с лайнерами бизнес-класса первого поколения, он так и остался в единственном экземпляре. Свою карьеру «Темпо II» завершил в качестве самолета разведки погоды Университета штата Невада, списали самолет после аварии, имевшей место 2 марта 1980 г.

Уестленд В-26

Фирма Уестленд энд Сон Инкорпорейтед из Лос-Анжелоса, штг. Калифорния, модернизировала один В-26В в самолет для



«Инвейдеры» в послевоенные годы использовались для отработки точной доставки грузов сухопутным войскам в сбрасываемых беспарашютным способом грузовых контейнерах. Небольшой деревянный контейнер аэродинамической формы оснащен колеснолыжным шасси.



После войны самолеты А-26В и А026С эксплуатировались в авиации Национальной Гвардии. На снимке – А-26С из 112-й бомбардировочной эскадрильи авиации Национальной Гвардии штата Огайо, конец 40-х – начало 50-х г.г.



Война в Корее началась 25 июня 1950 г. в тот момент на Дальнем Востоке самолеты В-26В состояли только на вооружении 3-й бомбардировочной группы, которая базировалась в Японии на авиабазе Джонсон. Первый официальный боевой вылет на бомбардировку объектов в Корее «Инвейдеры» выполнили 28 июня. Изначально самолеты В-26В, принимавшие участие в корейской войне, были сверху покрашены в грязно-оливковый цвет, а снизу – в нейтрально-серый. Законцовки вертикального оперения на самолетах 8-й бомбардировочной эскадрильи были желтыми, а на самолетах 13-й бомбардировочной эскадрильи – красными. Обе эскадрильи входили в состав 3-й бомбардировочной группы.



Группа самолетов В-26В из 452-й бомбардировочной группы возвращаются из боевого вылета по северокорейским целям, январь 1951 г. ВВС США на помощь 3-й бомбардировочной группы перебросило в Корею 452-ю бомбардировочную группу, которая входила в состав резерва ВВС. Одна эскадрилья 452-й группы, 731-я, вошла в Корею в состав 3-й бомбардировочной группы.

перевозки троих VIP-пассажиров по заказу президента Мексики в 1949 г. в фюзеляже была сделана пассажирская кабина с окнами в бортах. В середине 50-х годов самолет летал с регистрацией ХВ-РЕК и собственным именем «Sierra Hermosa». Аппарат базировался в аэропорту Мехико-Сити и входил в состав президентского авиаотряда. В декабре 1962 г. этот самолет заменил «президентскую» конверсию бомбардировщика Мартин В-26С «мародер» (ХВ-РЕХ), на которой летал командующий ВВС Мексики, теперь главком стал летать на «Инвейдере». «Инвейдер» эксплуатировался до 1971 г., окончательно его списали в 1975 г. по причине очень сильного износа.

Уорлд В-26 VIP-Инвейдер

А-26В N4000 (бывший 44-34762) был доработан в вариант World B-26 Invader Executive в середине 50-х годов фирмой Свифлайт Корпорейшен из Нью-Йорка. В 1956 г. его продал фирме Слик Эйруэйз. Конфигурация самолета осталась не известной, но вряд ли модернизация была глубокой.

На войне

Боевой дебют «Инвейдера» состоялся в июле 1944 г., когда четверка самолетов А-26В-5-DL проходила боевые испытания на Новой Гвинее в составе 13-й бомбардировочной эскадрильи 3-й бомбардировочной группы. Экипажи ранее летали на самолетах А-20 «Хэвок». У «Инвейдеров» им не понравились обзор из кабины и отсутствие двойного управления, а наступательное стрелковое вооружение пилоты считали недостаточным для поражения наземных целей. В полете на малых высотах отмечались большие усилия на ручку управления в канале тангажа. Нижняя пулеметная турель использовалась очень редко, «испытатели» сочли ее бесполезной. Командующий 5-й воздушной армией генерал Джордж Кеннеди в своем отчете «наверх» отметил, что не желает замены во вверенных ему частях самолетов А-20 самолетами А-26. Когда 13-

В Корею перебросили 162-ю тактическую разведывательную эскадрилью 363-й тактической разведывательной группы. На снимке – здорово потрепанный RB-26C из 162-й эскадрильи, аэродром Тэгу, конец 1950 г. В носовой части фюзеляжа нарисована эмблема 162-й эскадрильи – сова с фотокамерой.

3-я бомбардировочная группа перебазировалась в Корею вслед за 452-й бомбардировочной группой в августе 1950 г., на аэродром Куньсань (К-8). На снимке – заправка топливом В-26В из 13-й бомбардировочной эскадрильи 3-й бомбардировочной группы перед очередным боевым вылетом, авиабаза Куньсань. Хорошо виден перфорированный металлический настил аэродромной стоянки.



Шестипулеметный В-26В и восьмипулеметный В-26В из 8-й бомбардировочной эскадрильи 3-й бомбардировочной группы, авиабаза Ивакуни, Япония. Снимок сделан незадолго до перебазирования эскадрильи в Корею. На ближайшем самолете нарисована эмблема 8-й эскадрильи. На правом борту фюзеляжа этого самолета нарисован дракон и сделана надпись «My Asses Draggin».



Восьмипулеметный В-26В из 13-й бомбардировочной эскадрильи 3-й бомбардировочной группы заруливает на стоянку после боевого вылета, Корея. Самолет сверху окрашен в грязно-оливковый цвет, снизу – в нейтрально-серый. Законцовки вертикального оперения самолетов 13-й эскадрильи были окрашены в красный цвет. В 3-й бомбардировочной группе имелись как окрашенные в серый/оливковый цвет самолет, так и не окрашенные, цвета натурального металла.

я эскадрилья перебазировалась с Новой Гвинеи на Филиппины, то «Инвейдеры» с собой личный состав брать не стал.

По опыту первой войсковой эксплуатации конструкторы изменили форму фонаря кабины с целью улучшения обзора вправо и влево, а также для упрощения покидания кабины штурманом и летчиком. Было увеличено базовое вооружение самолета – поставлено два дополнительных пулемета калибра 12,7 мм в носу А-26В, еще два контейнера с парой крупнокалиберных пулеметов в каждом теперь могли быть подвешены под крылом. На самолетах более позднего выпуска по три 12,7-мм пулемета ставилось в каждой консоли крыла. В результате количество пулеметов на самолете достигло 18, включая турельные. После окончания Второй мировой войны турели со многих «Инвейдеров» демонтировали.

Между тем в середине 1944 г. на фирму Дуглас обрушился шквал критики, связан-

ной с задержкой начала серийного производства самолетов А-26, а тут еще масла в огонь подлили не самые радужные отчеты о первом опыте боевого применения четверки «Инвейдеров» на Тихом океане. Срочно потребовалось получить положительные отзывы о боевом применении самолета. С этой целью в конце сентября 1944 г. в Европу направили сразу 18 «Инвейдеров» модели А-26В.

На европейском театре военных действий «Инвейдеры» появились в сентябре 1944 г. в составе 553-й бомбардировочной эскадрильи 386-й бомбардировочной группы, которая базировалась в Грет-Данмоу, графство Эссекс, Англия. Первый боевой вылет 18 самолетов А-26В из 553-й эскадрильи выполнили 6 сентября 1944 г., самолеты бомбили Брест. С 6 по 19 сентября «Инвейдеры» выполнили восемь боевых вылетов на горизонтальное бомбометание со средних высот, не понеся при этом по-

терь. Экипажи высоко оценили в своих рапортах новую технику. На основании этих рапортов штаб 9-й воздушной армии выразил желание заменить все состоящие на вооружении армии легкие и средние бомбардировщики самолетами А-26. Анализ показал, что самолет А-26 имеет больший радиус действия чем самолеты А-20 «Хэвок» и В-26 «Мародер»; большую бомбовую нагрузку, чем А-20, а по летным характеристикам «Инвейдер» вообще не имеет себе равных.

Длительной и в целом исключительно успешной боевой карьеры самолета «Инвейдер» был дан старт. К 17 ноября 1944 г. «Инвейдерами» была перевооружена 416-я бомбардировочная группа, на вооружении которой ранее состояли самолеты А-20. К сожалению, из Штатов не поступили А-26С со штурманскими кабинами в носовой части фюзеляжей, поэтому в качестве лидеров групп А-26В приходилось использовать самолеты А-20J и А-20К. В конце но-



Для идентификации самолетов внутри эскадрильи в 3-й бомбардировочной группе использовались буквы, которые наносились на кили. Цвет букв – белый на окрашенных в оливковый цвет самолетах, черный на «металлических» машинах и красный на окрашенных в черный цвет самолетах.



Несколько самолетов В-26С из 3-й бомбардировочной группы были оснащены специальным электронным оборудованием, которое ставилось в доработанной носовой части фюзеляжа.

ября «Инвейдерами», как раз накануне битвы в Арденнах, перевооружили вторую «европейскую» бомбардировочную группу – 409-ю.

К моменту своего последнего боевого вылета в Европе 3 мая 1945 г., «Инвейдеры» имелись в составе 386-й, 391-й, 409-й и 418-й бомбардировочных групп. В процессе перевооружения «Инвейдерами» в тот момент находилась 410-я бомбардировочная группа. В Италии на «Инвейдерах» летала 47-я бомбардировочная группа 12-й воздушной армии. Всего самолеты А-26 выполнили 11 567 боевых вылетов, сбросили 18 054 т бомб, сбили семь самолетов противника, собственные потери составили 67 самолетов.

В августе 1945 г. на Тихом океане действовало две бомбардировочных группы, вооруженных «Инвейдерами», - 3-я из 5-й воздушной армии и 319-я из 7-й воздушной армии.

С окончанием Второй мировой войны серийное производство самолетов А-26В/С «Инвейдер» было прекращено. Самолеты новых модификаций – А-26Д/Е – в серию



Обслуживание установленного в носовой части фюзеляжа самолета В-26С электронного оборудования специального назначения (видимо ИК системы ночного видения).



Время от времени к ночным боевым вылетам привлекались самолеты В-26 обеих «корейских» бомбардировочных групп. Неудивительно, что «Инвейдеры» перекрашивали в глянцево-черный цвет. На снимке – окрашенный в черный цвет шестипулеметный В-26В из 13-й бомбардировочной эскадрильи 3-й бомбардировочной группы.



В начале января 1952 г. 162-я тактическая разведывательная эскадрилья была расформирована, самолеты и личный состав переданы в 12-ю тактическую разведывательную эскадрилью 67-й тактической разведывательной группы. На снимке RB-67C с собственным именем «Lupita», аэродром Тэгу. Маркировка нанесена только в носовой части фюзеляжа, в остальном самолет лишен даже опознавательных знаков.

не передавались. Последний стандартный «Инвейдер» (44-34753) был передан USAAF 31 августа 1945 г. Всего, включая четыре прототипа, было изготовлено 2529 «Инвейдеров».

На службе после Второй мировой войны

По своим летно-техническим характеристикам «Инвейдер» являлся одним из самых скоростных и эффективных легких бомбардировщиков конца Второй мировой войны. Неудивительно, что после окончания войны самолет остался на вооружении американских ВВС. Резкое послевоенное сокращение вооруженных сил позволило амери-

канцам снять с вооружения бомбардировщики Дуглас А-20 «Хэвок», Норт Америкэн В-25 «Митчелл» и Мартин В-26 «Мародер». На вооружении ВВС и авиации Национальной Гвардии в сравнительно небольшом количестве в немногих бомбардировочных группах остались только легкие бомбардировщики «Инвейдер».

С началом войны в Корее 25 июня 1950 г. «Инвайдеры» вновь оказались востребованными в боевой обстановке. Хотя, справедливости ради, надо отметить, что дело тут было не столько в выдающихся характеристиках аэроплана, просто самолет оказался в нужное время и в нужное место. Единственной дислоцированной на Даль-

нем Востоке бомбардировочной группой, имевшей на вооружении легкие бомбардировщики, была 3-я группа (в составе 8-й, 13-й и 90-й бомбардировочных эскадрилий), которая дислоцировалась в Японии на авиабазе Джонсон. На вооружении группы состояли, главным образом, самолеты В-26В (обозначение самолета после войны было изменено с А-26 на В-26). Группу бросили в бой на Корейском полуострове. Первый боевой вылет в Корее «Инвайдеры» выполнили 28 июня 1950 г., нанеся удары по северокорейским железнодорожным станциям. На следующий день В-26В бомбили аэродром Пхеньян, на земле было уничтожено 28 северокорейских самолетов, воздушные



В-26В (на самолет установлен прозрачный нос фюзеляжа от В-26С) выруливает на старт, конец 1952 г., аэродром К-9. На самолете нанесена эмблема в виде нагруженного мула – эмблема 95-й бомбардировочной эскадрильи. Капоты моторов окрашены в черный цвет. Законцовки крыла и киля – средне-голубого цвета.

стрелки «Инвейдеров» сбили один Як-3, который пытался атаковать бомбардировщики. Сбитый Як-3, скорее всего, относится к области легенд, так единственная «официальная» победа «Инвейдера» в воздушном бою над Кореей – это сбитый 23 июня 1951 г. По-2. «Кукурузник» сбил в ночном боевом вылете капитан Ричард Хейман из 8-й бомбардировочной эскадрильи 3-го бомбардировочного крыла. Ранее Хейман был летчиком-истребителем. Хейман вывел на северокорейский биплан наземный командный пункт аэродрома Кимпо. Летчик точно вышел в хвост По-2 и развеял биплан на кусочки в ночном небе.

В течении всей Корейской войны «Инвейдеры» использовались, в основном, как ночные бомбардировщики и штурмовики. В 1947 – 1948 г.г. тактика ночных полетов на изоляцию района боевых действий активно отработывалась экипажами 47-й бомбардировочной группы, на вооружении которой тогда состояли «Инвейдеры». Как принято у военных всего мира, к 1950 г. тот опыт оказался прочно забытым. Экипажи двух «корейских» бомбардировочных групп учились на своих ошибках.

452-я бомбардировочная группа (легкая) из состава резерва ВВС США базировалась в Лонг-Биче, шт. Калифорния. Группу перебросили в Корею на помощь 3-й бомбардировочной авиагруппы. Три эскадрильи группы – 728-я, 719-я и 730-я – были переброшены сначала в Японию на авиабазу Мило, затем – в южнокорейский Пусан. Четвертую, 731-ю, эскадрилью 452-й группы придали непосредственно 3-й группе. Позже обе группы были преобразованы соответственно в 3-е и 17-е бомбардировочные авиакрылья. Эскадрильи 17-го авиакрыла получили новые номера – 34-я, 37-я и 95-я.

Летом 1951 г. 3-я группа перебазировалась из Японии на корейскую базу К-8 (Куньсань), а 452-я – на базу К-9 (Пусан). Радиус действия «Инвейдеров» с этих баз перекрывал половину Корейского полуост-



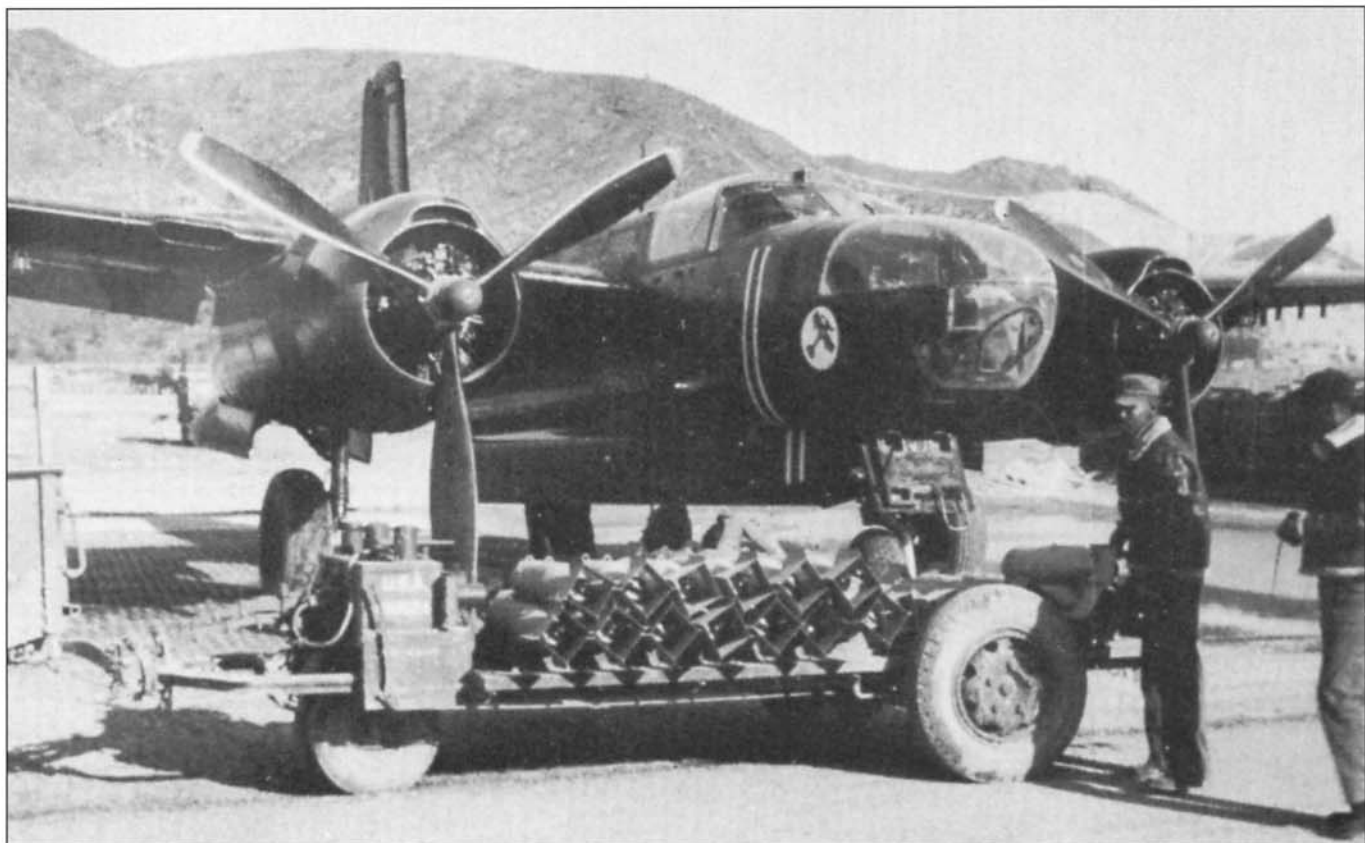
Самолетам В-26 и их экипажам досаждал не только огонь северокорейских зениток, но и обычная для Кореи арктическая стужа. В окружении глубочайших сугробов застыли два В-26. Двигатели укрыты теплыми чехлами, зачехлены кабины. Снег послужил причиной двух катастроф В-26, при этом у одного самолета отвалилась носовая часть фюзеляжа.



Свеже перекрашенный в гляцевый черный цвет В-26В. Стоянка огорожена засыпанными грунтом топливными бочками. Скорее всего, самолет принадлежит 95-й бомбардировочной эскадрилье. На фюзеляже в плоскости вращения воздушных винтов нанесены предупреждающие об опасности полосы красного и белого цвета.



«Martha Ann» - В-26В из 3-й бомбардировочной группы. Снимок сделан перед боевым вылетом на северокорейские цели. На фюзеляже лежат парашюты пилота и штурмана. Летчик и штурман обычно одевали парашюты, уже забравшись на крыло или на фюзеляж.



Весна 1952 г., 452-й бомбардировочной группе вернули статус резервной, но экипажи и самолеты были переданы в состав 17-й бомбардировочной группы. В 17-ю группу вошли 34-я, 37-я и 95-я бомбардировочные эскадрильи. На снимке – самолет В-26 с эмблемой 34-й бомбардировочной эскадрильи на борту носовой части фюзеляжа.

После окончания войны в Корее «Инвейдеры» продолжали эксплуатироваться в нескольких подразделениях, в том числе в 363-м тактическом разведывательном авиакрыле, которое базировалось в Шо, шт. Южная Каролина. Вертикальные оперения на самолетах этого крыла были покрашены в красно-белую клетку.



Самолеты В-26 «Инвейдер» оставались на вооружении Национальной Гвардии, в том числе и самолеты, прошедшие Корею. На снимке – В-26С из авиации Национальной Гвардии штата Вирджиния, самолет летал в Корее.

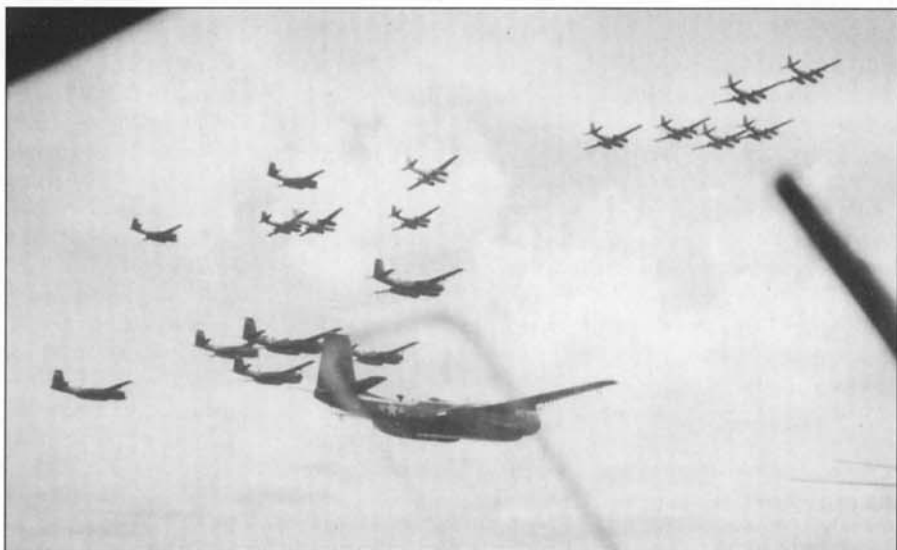


В 1954 г. на авиабазе Лэнгли, шт. Вирджиния, вновь была сформирована 345-я бомбардировочная группа, вооруженная самолетами В-26. На снимке – самолет 500-й бомбардировочной эскадрильи.

В парадном строю летят «Инвейдеры» 345-й бомбардировочной группы. В одном строю – 36 самолетов. Есть чем гордиться экипажам! Слабо петлю в группе?

рова. Ночные боевые полеты заставили уделить большее внимание штурманскому оборудованию. На часть самолетов установили радионавигационные системы ближнего действия SHORAN, с помощью которых экипажи могли точно выходить на стационарные объекты – мосты, туннели, ж.д. станции. На некоторых В-26В непрозрачные части фюзеляжей заменили прозрачными от В-26С, после чего на самолетах появились полноценные штурманы. Другой проблемой являлась подсветка целей. Одно время для подсветки использовали самолеты С-47 «Фарфлай», который взаимодействовали с «Инвейдерами», подсвечивая цели осветительными бомбами и ракетами. «Инвейдеры» пытались оснащать прожекторами, но экипажам такой подход очень сильно не понравился, так как включенные прожектор моментально превращал самолет в отличную цель для зениток.

Экипажи этих двух авиакрыльев выполнили в Корее 55 000 боевых вылетов, главным образом, в темное время суток, уничтожив 38 500 единиц техники, 406 локомотивов и 3700 железнодорожных вагонов.



На момент начала войны в Корее в ВВС США имелось 1054 самолетов «Инвейдер», большинство из них находилось на хранении. За три года войны общие потери в самолетах данного типа составили 226 бомбардировщиков, причем только 56 машин было потеряно от огня противника.

«Инвейдеры» в Корее также выполняли дневные и ночные полеты на фоторазведку. Этой работой занимались самолеты из 162-й тактической разведывательной эскадрильи

(с февраля 1951 г. – 12-я тактическая разведывательная эскадрилья), входившей в состав 67-го тактического разведывательного авиакрыла. С октября 1950 г. 162-я эскадрилья базировалась в Корее на аэродроме Талгер (К-2). Перемирие застало 12-ю эскадрилью на базе К-14 (Кимпо).

Война в Корее способствовала появлению новых модификаций «Инвейдера», включая самолеты, оснащенные прожекторами, РЛС и инфракрасным оборудованием.

На вторых ролях

Большое количество «Инвейдеров», состоявших на вооружении ВВС армии США (с 1947 г. – просто ВВС США), прошло переоборудование во вспомогательные варианты. Больше всего бомбардировщиков доработали в варианты с двойным управлением ТА-26С и ТА-26В. Значительное количество самолетов использовалось как бук-



Пара В-26 с прозрачными оконечностями фюзеляжей сваливаются в пике, район базы Лэнгли. На одном самолете под крылом видны пулеметный контейнеры. Для своих размеров «Инвейдер» обладал отличной маневренностью. 345-я группа позже была перевооружена реактивными бомбардировщиками Мартин В-57.



В роли бомбардировщиков «Инвейдеры» постепенно заменили самолетами В-57 и В-66. Отставленные от выполнения основных боевых задач «Инвейдеры» продолжали эксплуатироваться в эскадрильях как курьерские. На снимке – В-26С со снятым вооружением, машина использовалась как скоростной пассажирский самолет материально-техническим командованием ВВС США.

сировщики мишеней, в авиации ВМС США в качестве буксировщиков мишеней под обозначением JD-1 эксплуатировались доработанные А-26С. 1 июля 1948 г. командование ВВС США изменило обозначение самолета с А-26 на В-26, переведя его из категории ударных, Attack, в разряд бомбардировщиков, Bomber. К этому времени имевшие аналогичное обозначение В-26 бомбардировщики «Мародер» практически исчезли из состава ВВС США. Соответственно самолеты ТА-26 стали обозначаться ТВ-26, а разведчики FA-26С стали RB-26С.

Окончание войны в Корее высвободило дополнительное количество «Инвейдеров», которые прошли переоборудование в вариант для VIP-перевозок (VIP'ами в данном случае стали штабные офицеры). В зависимости от уровня комфорта самолеты обозначались СВ-26 (попроще) или VB-26 (покруче). Для исследовательских полетов использовались самолеты EB-26.

Заменой «Инвейдеру» стал легкий реактивный бомбардировщик Мартин В-57, лицензионный вариант британской «Кан-

берры». Фоторазведчики RB-26 были заменены самолетами Дуглас RB-66 «Дестройер». Снятые с вооружения ВВС США «Инвейдеры» по своей стародавней привычке распахали по странам Третьего мира в рамках оказания военной помощи.

«Инвейдеры» в ВВС третьих стран

Первыми после ВВС США самолеты А-26 «Инвейдер» получили Королевские ВВС Великобритании, совсем немного и в самом конце Второй мировой войны. С окончанием войны в Европе прекратила существование и программа ленд-лиза, в рамках которой Великобритании поставлялись американские военные самолеты. После войны США предоставила «Инвейдеры» многим странам в рамках разнообразных программ оказания военной помощи, в том числе Турции, Франции, Перу, Чили, Саудовской Аравии, Кубе и Бразилии.

Больше всего «Инвейдеров» получила Франция. В ВВС Франции «Инвейдеры» эксплуатировались с 1951 по 1968 г. Фран-

цузы получили самолеты двумя партиями. Первая (самолеты В-26В, В-26С и RB-26С) предназначалась для использования во Французском Индокитае и была поставлена в начале 50-х годов. Самолеты той партии сохранили серийные номера ВВС США. После бесславного для французов окончания первой вьетнамской войны, уцелевшие «Инвейдеры» вернули американцам. Большинство этих самолетов после Индокитая доживало свой век на филиппинской авиабазе Кларк-Филд.

Для использования в Европе и в Северной Африке французы закупили «Инвейдеры» в разных местах. Изначально были куплены самолеты, предназначенные для использования по различным программам летных испытаний (самолеты получили гражданскую регистрацию) и в качестве буксировщиков мишеней. В июле 1956 г. была закуплена партия самолетов, предназначенная для вооружения двух бомбардировочных эскадрилий, которым предстояло воевать в Алжире. В Великобритании были куплены самолеты RB-26С, предназначенные



Крупнейшим иностранным оператором самолетов А-26/В-26 стали ВВС Франции. Французские «Инвейдеры» действовали в Индокитае и в Алжире. Первой в ВВС Франции «Инвейдеры» получила группа 1/19 «Гасконь» в 1951 г. Группа тогда действовала в районе Тонкинского залива.



ВВС Турции получили несколько «Инвейдеров», включая этот В-26В. «Инвейдеры» в 1-м батальоне 2-го полка ВВС Турции пришли на смену бомбардировщикам Мартин «Балтимор». После снятия с вооружения подразделений первой линии, минимум десять турецких В-26 использовалось для буксировки мишеней. Последний турецкий «Инвейдер» был снят с эксплуатации в 1959 г.

для вооружения одной разведывательной эскадрильи. Несколько уникальных модификаций «Инвейдера» разработали сами французы в начале 60-х годов, включая RB-26P, оснащенный фотоаппаратурой французского производства; самолет В-26АРQ-13 для тренировки операторов РЛС и ночной истребитель В-26N. Несколько самолетов модернизировались французами в рамках нескольких программ летных испытаний.

Франция не осталась единственной страной, приложившей руку к конструкции «Инвейдера». В Чили был создан вариант ТВ/В-26D с новой конфигурацией наступательного стрелкового вооружения в носовой части фюзеляжа. В Бразилии несколько бомбардировщиков переделали в транспортные самолеты. По гражданским каналам самолеты В-26 были проданы в Доминиканскую республику, Индонезию, Гватемалу, Никарагуа, Португалию, Биафру, Сальвадор и Гондурас. К поставкам самолетов в Никарагуа и Гватемалу приложило свою длинную волосатую руку ЦРУ США. Последним военным «Инвейдером» стал единственный В-26В («276», затем «510») ВВС Гондураса, проданный 7 декабря 1982 г.

Франция

ВВС Франции стали вторыми в мире после ВВС США по количеству состоящих в них самолетов А-26В/В-26 «Инвейдер». Когда Франция основательно увязла в Индокитае, США стали оказывать ей военную помощь. Частью этой помощи стали самолеты «Инвейдер» модификаций А-26В и А-26С. За три года ВВС Франции получили в рамках программы военной помощи 111

В-26В с шестью пулеметами в носу фюзеляжа, скорее всего из группы 1/25 «Тунис», в полете. Снимок сделан в окрестностях Дьен Бьен Фу в период отчаянной обороны французами своей главной базы в северном Вьетнаме. Многие полученные французами из США «Инвейдеры» прошили Корейскую войну.

«Инвейдеров», которые поступили на вооружение трех бомбардировочных групп (GB-1/19 «Гасконь», GB-1/25 «Тунис» и GB-1/91 «Бургундия»). Кроме того «Инвейдер» поступили на вооружение разведывательного подразделения ERP-2/19 «Арманьяк».

Американцы предоставили французам «Инвейдер» буквально по первой просьбе, не смотря на то, что самолеты А/В-26 остро требовались самим янки в Корее. Международная капиталистическая солидарность, однако. Первые четыре В-26 прибыли на авиабазу Тан Сон Нат 4 ноября 1950 г. Французским экипажам «Инвейдер» очень понравились – пилоты высоко оценили скоростные и маневренные качества самолета, его высокую бомбовую нагрузку и мощное стрелковое вооружение. Ничего удивительного – до прибытия в Индокитае «Инвейдер» на бомбардировку летали одномоторные истребители и эрзац-бомберы на базе транспортных С-47. В воздухе Вьетнама противников у французов не имелось, поэтому верхние пулеметные турели «Инвейдеров» неподвижно фиксировались стволами вперед, усиливая наступательную

мощь бортовой пулеметной батареи при штурмовках наземных целей, а нижние – вообще демонтировались. С А-26С французы часто снимали носовые фюзеляжные пулеметы, так как при стрельбе они вызывали сильную вибрацию в передней кабине и слепили штурмана; взамен снятых пулеметов, для сохранения огневой мощи самолета на должном уровне, пулеметные контейнеры подвешивались под крыло.

В Индокитае по разным причинам было потеряно 25 «Инвейдеров», один самолет французы оставили у себя для испытания, а остальные в 1954 г. после завершения войны во Вьетнаме вернули американцам.

Вскоре французам вновь потребовались американские бомбардировщики – Париж вляпался в очередную колониальную войну, но уже на другом конце света: в Алжире. Для Алжира французы закупили 48 самолетов А-26, поступивших на вооружение двух бомбардировочных учебно-тренировочных подразделений (СІВ-328 и СІВ-329), подразделения ночных истребителей ЕСN-1/71, двух бомбардировочных групп (GB-12/91 «Гасконь» и GB-2/91 «Гиен») и двух разведыва-





Небольшое количество «Инвейдеров» эксплуатировалось ВВС Сальвадора в начале 70-х годов. Эти самолеты ограничено использовались против местных партизан. Большинство, если не все, сальвадорских В-26 было покрашено по двух- или трехцветной камуфляжной схеме.



В начале 60-х годов Гватемала закупила в США несколько «Инвейдеров», включая самолеты, принимавшие участие в знаменитых событиях 1961 г. на Кубе – высадке десанта в Заливе Свиней. В начале 70-х годов на смену «Инвейдерам» в ВВС Гватемалы пришли самолеты А-37 «Драгонфлай».

тельных групп (ERP-1/31 «Арманьяк» и ERP-2/32). После проигрыша Францией алжирской войны все эти части были расформированы, но «Инвейдеры» переправили во Францию, где самолеты использовались как курьерские, транспортные и в качестве летающих лабораторий в программах летных испытаний различного бортового оборудования. Последний «Инвейдер» был снят с вооружения ВВС Франции в 1968 г.

Бразилия

ВВС Бразилии в ряду эксплуатантов «Инвейдеров» стоит на третьем месте вслед за ВВС Франции. В середине 50-х Бразилия закупила в США 36 самолетов В-26В/С. В 1968 г. большая часть этих машин прошла в США на фирме Хамилтон Эйркрафт из Таксона модернизацию до уровня В-26К. Модернизированные «Инвейдеры» поступили на вооружение 1-й эскадрильи 10-й группы ВВС Бразилии. «Инвейдеры» оставались на вооружении ВВС Бразилии до 1976 г., когда их сменили реактивные самолеты АТ-26 «Шаванте» (бразильское название итальянского учебно-боевого самолета МВ-326).

Чили

С декабря 1954 г. по март 1958 г. ВВС Чили получили 34 самолета В-26С и четыре В-26В. В чилийских ВВС «Инвейдер» пришли на смену составившим на вооружении 8-й группы бомбардировщикам В-25 «Митчелл». Группа базировалась в Аутофагасте. На протяжении длительного срока эксплуатации немало чилийских «Инвейдеров» разбилось, последние две летные машины использовались в качестве транспортных самолетов в 10-й группе (аэробаза Лос Серрило) до 1976 г.

Биафра

Мятежная провинция Нигерии закупила один или два В-26 в период неудачной войны за независимость.

Китай

Неустановленное количество «Инвейдеров» получил националистический Китай (Тайвань). Самолеты использовались для тайных операций над континентальным Китаем, по крайней мере в 1958 г. Большинство китайских «Инвейдеров» было окрашено в черный цвет и лишено всяческой мар-

кировки кроме серийных номеров, нанесенных на вертикальное оперение.

Колумбия

ВВС Колумбии получили 19 самолетов В-26В/С в 1954 – 1956 г.г. В конце 60-х годов восемь уцелевших колумбийских «Инвейдеров» прошли модернизацию до уровня В-26К. Эти самолеты эксплуатировались в ВВС Колумбии до середины 80-х годов.

Конго

В период войны в бельгийском Конго в начале 60-х годов здесь действовали В-26К с кубинскими экипажами. Операциями «Инвейдеров» руководили люди из ЦРУ США. Девять самолетов состояло на вооружении 211-й эскадрильи, «Инвейдеры» использовались, главным образом, для борьбы с партизанами.

Куба

18 самолетов В-26В/С и ТВ-26С были закуплены ВВС Кубы незадолго до прихода к власти в Гаване майора Фиделя Кастро Рус. После падения режима Батисты «инвейдеры» перешли по наследству к Революционным ВВС Кубы. В апреле 1961 г. эти машины помогли отразить высадку десанта «гусанос» в заливе свиней. В свою очередь, «гусанос» поддерживали «Инвейдеры» ЦРУ США, действовавшие с базы в Никарагуа. Потери в самолетах В-26 имелись с обеих сторон.

Кубинские контрреволюционеры

ВВС Кубы в противовес Революционным ВВС Кубы создавались людьми ЦРУ и на деньги ЦРУ США. «Гусанос» получили 17 самолетов В-26В/С. Над заливом свиней контрики потеряли не менее пяти «Инвейдеров», причем два сбитых самолета пилотировали американские наемники.

Доминиканская республика

В конце 50-х годов Доминиканская республика закупила в различных местах девять «Инвейдеров». Уцелевшие самолеты в конце 60-х годов возможно довели до уровня В-26К.

Гватемала

Семь В-26В и один В-26С были закуплены Гватемалой в начале 60-х годов. Еще один «Инвейдер» гватемальцы купили после провала кубинской авантюры ЦРУ в заливе Кочинос, в ВВС Гватемалы эта машина получила регистрацию «FAG-420». «Инвейдер» эксплуатировался в Гватемале до начала 70-х годов, когда им на смену пришли реактивные штурмовики А-37В.

Индонезия

На вооружении 1-й эскадрильи ВВС Индонезии состояли бомбардировщики В-25J и В-26В до начала 60-х годов. Позже «Инвейдеры» эксплуатировались в подразделениях второй линии до конца 60-х годов. На смену «Инвейдерам» пришли реактивные бомбардировщики Ил-28 советского



В ответ на рост угрозы коммунизма в южном Вьетнаме здесь в конце 1961 г. появился 4400-й отряд ВВС США. В составе отряда имелось четыре разведчика RB-66C. Снимок сделан на авиабазе Бьен Хоа в сентябре 1962 г. Под крылом «разведчиков» подвешены баки с napаломом, на одном из баков нарисована акулья пасть.

производства. Изменение политического курса Джакарты привело к тому, что Илы остались без запасных частей, после чего уцелевшие В-26 вновь стали бомбардировщиками первой линии. Последние боевые вылеты индонезийские «Инвейдеры» выполнили в 1976 г. против повстанцев в Восточном Тиморе.

Лаос

Мало чего известно об эксплуатации «Инвейдеров» в Лаосе, тут опять прослеживается волосатая лапа ЦРУ США. По некоторым сведениям, на В-26 в Лаосе летали экипажи ВВС США, сданные в лизинг своим командованием парням из Лэнгли.

В марте 1961 г. на авиабазе Такли базировалось А-26В авиакомпания «Эйр Америка». Данная авиакомпания была «подставой» ЦРУ. Самолеты «Эйр Америка» пилотировали пилоты ВВС США, временно или постоянно оставившие службу и заключившие контракт с ЦРУ. Четыре

«Инвейдера» перелетели в Лаос с Тайваня в 1960 г. Они были окрашены в черный цвет и не несли опознавательных знаков, вооружение носовой части фюзеляжа — шесть 12,7-мм пулеметов. Весной 1961 г. в Такли с Окинавы перебросили еще несколько самолетов В-26В/С. Эти машины летали неокрашенными и тоже без опознавательных знаков. По ряду публикаций можно сделать вывод, что ЦРУ имело серьезные планы относительно боевого применения «Инвейдеров» в Лаосе, но планы пришлось аннулировать под давлением Белого Дома, в котором справедливо опасались повторения в Лаосе кубинского провала в заливе Свиней.

В 1967 г. кампания «Эйр Америка» использовала в Лаосе минимум один «Инвейдер», модернизированный в транспортно-пассажирский самолет (борт «N46598»). Самолет использовался для точного сброса грузов беспарашютным способом с малых высот, в кормовой части грузо-пассажир-

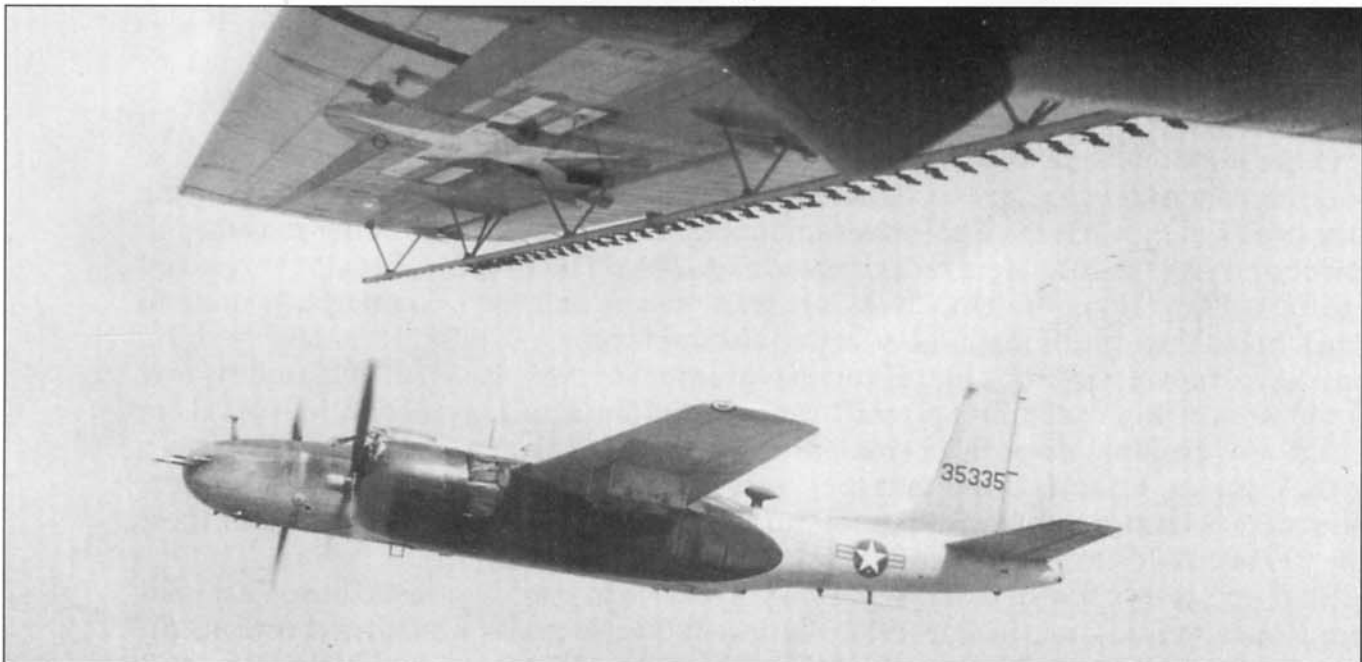
ской кабины имелась рампа; самолет был оснащен РЛС, способной работать в режиме картографирования местности.

Гондурас

Ну что тут сказать: в Гондурасе — президент ... В 1969 г. этот президент купил один В-26В в Коста-Рике у частного лица. Самолет вооружили и полностью перекрасили в темно-зеленый цвет, а еще нарисовали акульную пасть в носовой части фюзеляжа. Борт получил регистрацию «FAN-510». Самолет эксплуатировался Гондурасом в течение очень короткого периода.

Мексика

Мексика закупила десять «Инвейдеров», большинство из них в начале 60-х годов прошли конверсию в пассажирские самолеты, предназначенные для VIP-перевозок. Два самолета были проданы Франции. Мексиканские «Инвейдеры» прекратили летать в середине 70-х годов.



Шестипулеметный В-26В сопровождает в полете С-123, С-123 оснащен оборудованием для распыления реагента «Орандж». В течение некоторого времени все самолеты «Фэрм Гэйт» несли опознавательные знаки ВВС республики Вьетнам.



В-26В в полете на предельно малой высоте, атака? Под крылом подвешены баки с напалмом – скоро джунгли заполнит запах горелого мяса. Полеты на таких высотах были весьма рискованными – ПВО Вьет Конга развивалась стремительно. До начала 1963 г. несколько «Инвейдеров» были сбиты пулеметным огнем.

Никарагуа

ВВС Никарагуа получили в 1958 г. один В-26, еще четыре В-26В достались никарагуанцам после провала десанта кубинцев в заливе Свиной в 1961 г. В середине 60-х Никарагуа в различных источниках закупила еще девять В-26. Самолеты эксплуатировались в ВВС до падения режима Сомосы в 1979 г.

Перу

Перу закупила восемь В-26С в середине 50-х годов, а в конце 50-х годов – еще восемь В-26В/С. «Инвейдерами» заменили бомбардировщики В-25, состоявшие на вооружении 21-й бомбардировочной эскадрильи. В свою очередь, в конце 60-х годов на смену «Инвейдерам» пришли «Канберры».

Португалия

В 1966 г. Португалия купила 20 самолетов В-26 для использования их в Анголе для борьбы с местными повстанцами, но поставлено было только семь самолетов – остальные были конфискованы по решению Конгресса США. В боевых действиях португальские «Инвейдеры» участия не принимали, хотя в отношении данного утверждения есть определенные сомнения: два самолета точно попали в Анголу, но вот летали они или нет на боевое применение?

Великобритания

В 1944 – 1945 г.г. Великобритания купила в США три «Инвейдера» для проведения оценочных испытаний. По результатам испытаний была заказана партия из 140 самолетов «Инвейдер I». Из этой партии в Британию попало только два самолета. Все пять «британских» В-26 после войны были возвращены США.

Саудовская Аравия

В 1955 г. Саудовская Аравия получила пять В-26В, которые поступили на вооружение базировавшейся в Джидде 3-й эскадрильи. Из-за низкой квалификации летно-технического состава и нехватки запасных частей самолеты практически не поднимались в воздух.

Турция

В 1948 г. на вооружение турецких ВВС поступило 28 самолетов В-26В/С, часть из них заменила в 1 батальоне 2-го полка бомбардировщики «Балтимор», остальные поступили на вооружение 10-о полка и в бомбардировочное училище в Эскисечире. В конце 50-х годов «Инвейдеры» сняли с вооружения частей первой линии, а в 1959 г. окончательно списали из ВВС.

Вьетнам

«Инвейдеры» с опознавательными знаками ВВС республики Вьетнам летали в начале 60-х годов – то были самолеты ВВС США из «Фэрм Гэйт». В 1970 г. американцы передали



В-26 выруливает на старт, на переднем плане – Т-28 из «Фэр Гэйт». Обычно самолеты В-26 подразделения «Фэрм Гэйт» были окрашены в гляцевый светло-серый цвет. На заднем плане – южновьетнамские Т-6.

южновьетнамцам несколько А-26А. Самолеты базировались в Ня Транге, детали их эксплуатации остаются неизвестными.

Под эгидой ЦРУ США «Инвейдеры» летали над Карибским морем (Гаити), в Азии (минимум один В-26 «носил» опознавательные знаки ВВС Камбоджи). Эта страница истории самолета В-26 еще ждет своего компетентного в делах плаща и кинжала историка.

Второй шанс

ЦРУ США использовало в своих грязных целях самолеты «Инвейдер» в 50-е и в начале 60-х г.г. «Инвейдеры» с экипажами, набранными «тихими американцами», летали в 1958 г. в Индонезии, принимали участие в неудачной попытке вторжения на Кубу в 1961 г. (ВВС Кастро также использовали В-26 в заливе Свиной). В 1961 г. ЦРУ использовало самолеты В-26 в Лаосе, в 1961 – 1964 г.г. – во Вьетнаме, в 1964 – 1967 г.г. в Конго. Специфические задания по десантированию агентов-парашютистов и прочих диверсантов самолеты «Инвейдер» начали выполнять еще в конце Второй мировой войны. В 50-х годы американских шпионов на «Инвейдерах» забрасывали в Албанию и в Китай.

Рост в 60-е годы так называемых вооруженных конфликтов малой интенсивности возродил интерес к «Инвейдеру» как к боевому самолету. Предназначенные к боевому применению самолеты проходили некоторую модернизацию – усиливался планер, монтировалось новое бортовое оборудование. Фирма Он Марк Инжиниринг по контракту с ВВС США разработала вариант В-26К «Контр Инвейдер» (в мае 1966 г. обозначение изменено на А-26А), специально предназначенный для противопартизанских операций во Вьетнаме. Широкое применение поршневого штурмовика А-1 «Скайрейдер» во Вьетнаме сняло остроту проблемы и большого количества антипартизанских «Инвейдеров» не потребовалось. Тем не менее, самолеты В-26 порядочно наследили во Вьетнаме и Лаосе.

В ноябре 1969 г. пять самолетов А-26А были переданы в ВВС Южного Вьетнама, где их использовали только в качестве учебно-тренировочных.

Самолеты В-26К с остеклением носовой части фюзеляжа летали в Панаме, а на В-26К с непрозрачным носом пилоты ЦРУ США пиратствовали в небе Конго с августа 1964 г. по начало 1967 г.

Вьетнам: «Инвейдер» как командос

Развитие авиации специального назначения получило дополнительный импульс во второй половине 50-х годов, с активизацией в Юго-Восточной Азии и Латинской Америке национально-освободительного движения. Важную роль в борьбе против различных повстанцев Пентагон отводил специальным противопартизанским силам. По мнению командования ВВС США успех могли принести только совместные действия авиационно-диверсионных подразделений и армейских сил специального назначения. Первое авиационно-диверсионное подразделение (4400-я эскадрилья подготовки летных экипажей «Джангл Джим» численностью 350 солдат и офицеров) в составе тактического авиационного командования ВВС США было сформировано в апреле 1961 г. Есть мнение, что к формированию американского спецназа вообще и спецназа авиационного в частности имел самое непосредственное отношение товарищ Никита Сергеевич Хрущев. Генеральный секретарь со свойственной ему простотой объявил на весь мир 6 января 1961 г. с трибуны очередного съезда Партии о необходимости всемерной поддержки освободительных движений угнетенных народов. Американцы быстро сделали вывод: партизан станет больше, а встречаться они будут чаще.

Ответным шагом со стороны США стала посылка в Индокитай зеленых беретов. Беретам потребовалась авиационная поддержка, хотя бы целях разведки и снабжения. Такую поддержку в перспективе должны были оказывать экипажи 4400-й эскадрильи. Сегодня американские историки утверждают, будто бы в эскадрилью отбирали



Пилоты 1-й эскадрильи специального назначения (Air Commando) сфотографировались перед В-26В незадолго до окончания своей командировки во Вьетнам. Самолет полностью покрашен в темный цвет (вероятно в черный), что очень необычно. На этой стадии участия американцев в войне во Вьетнаме ночные полеты или секретные миссии почти не практиковались.



Первые В-26К прибыли в Таиланд на авиабазу Накхон Фаном в начале 1966 г. На килях этих самолетов отсутствовала буквенная кодировка подразделения. Изначально В-26К поступили на вооружение 606-й эскадрильи эйр коммандо, позже часть преобразовали в 609-ю эскадрилью специального назначения.



Обучение и подготовка экипажей самолетов В-26К велась на базе 603-й эскадрильи специального назначения. Самолеты 603-й эскадрильи несли на вертикальном оперении кодировку «1F», на бортах фюзеляжа были нанесены опознавательные знаки ВВС США – на самолетах, отправленных в Таиланд, опознавательные знаки на фюзеляжи не наносились. Самолет камуфлирован по трехцветной «вьетнамской» схеме, нижние поверхности окрашены в черный цвет, но у некоторых самолетов низ был окрашен в нейтрально-серый цвет.

лучших из лучших со всех частей ВВС, курс туда был прямо как в МГИМО. Та же американская пресса в 70-е годы, по горячим следам, писала совсем иное. Ниже об этом еще пойдет речь. Самолетный парк эскадрильи включал 16 транспортных С-47, восемь «Инвейдеров» и восемь учебных самолетов Т-28, приспособленных для подвески мелких бомб и неуправляемых ракет. Сомнительно стремление пилота В-52 занять кресло в кабине В-26, да и пилот «Тандерчифа» навряд ли променял бы свой «джет» на тарактелку Т-28. Спецназ – сегодня это слово звучит: элита, престиж. А тогда про спецназ никто не знал. Любые задания, отличные от «классических» для боевой авиации можно окрестить специальными.

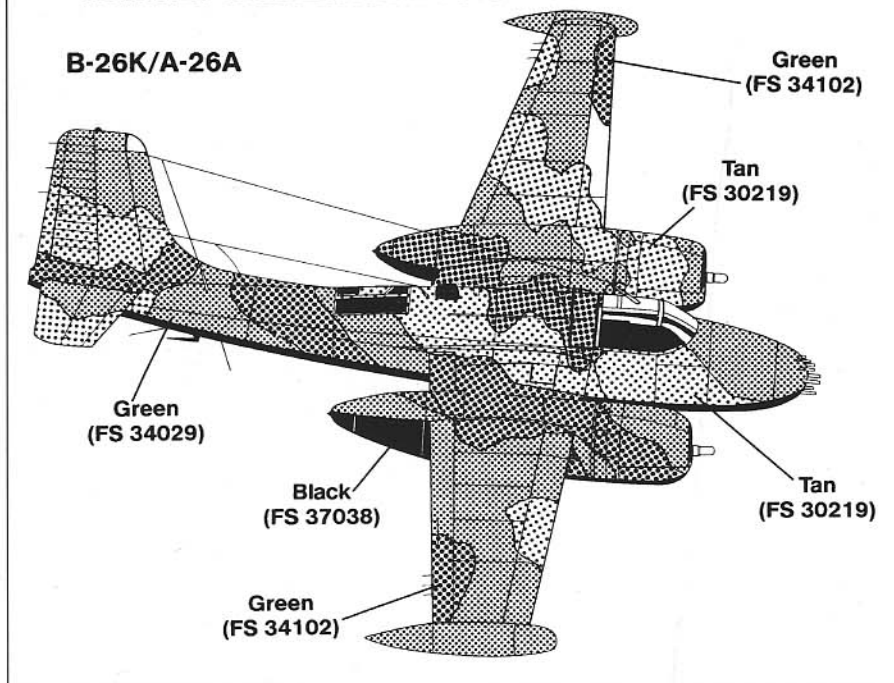
В начале 60-х годов в понятие «авиация сил специальных операций» (или «авиация специального назначения») вкладывался несколько иной смысл, нежели вкладывается сейчас. Упор делался на отработку методов борьбы с партизанами, операциям же скрытного проникновения в глубокий тыл противника или антитеррористической деятельности внимания практически не уделялось.

11 октября 1961 г. президент США Кеннеди одобрил план проведения операции «Farm Gate» - развертывание подразделения авиационных командос в Южном Вьетнаме. Командировочные предписания получили 41 офицер и 115 нижних чинов. Срок командировки – 179 дней (по данным современных американских историков, журнал «Авиэйшн Уик» за июнь 1962 г. говорит о 60-дневной командировке). Самолетный парк состоял из четырех RB-26, четырех SC-47 и восьми Т-28. По соглашению 1955 г. запрещалось развертывать во Вьетнаме бомбардировщики. На самом деле, в Индокитае были направлены как разведчики RB-26 с фотоаппаратурой, так и В-26В с пулеметной батареей в носу, но все самолеты обозначались RB-26. Один В-26 был вооружен восьмью 12,7-мм пулеметами в носу и шестью – в крыле (такая машина имела в отряде в единственном экземпляре). Из тех же соображений на RB-26 и Т-28 красовались опознавательные знаки ВВС республики Вьетнам.

Личный состав и самолеты 2-го отряда 4400-й эскадрильи прибыли на базу Бьен-Хоа в первой половине ноября 1961 г. К этому времени во Вьетнаме уже находились американские советники и даже разведчики RF-101. Официальная задача группы «Фэрм Гэйт» состояла в подготовке летных экипажей из местных уроженцев. Очень скоро об официальной задаче забыли все, кроме политиков. Американцы плавно втягивались в войну. Справедливо ради можно отметить, что южновьетнамцы на самолетах командос летали, но только в качестве наблюдателей и переводчиков.

Первый боевой вылет «Троянь» выполнили 26 декабря 1961 г. Самолеты выполняли вовсе не какие-то хитрые специальные задачи, а оказывали непосредственную авиационную поддержку наземным войскам и занимались свободной охотой. Эффективность использования спецавиации оказалась

Камуфляжная схема, использовавшаяся в Юго-Восточной Азии



на первых порах очень низкой. Самолет часто вызывали для оказания поддержки частям правительственных войск. Пилоты и армейцы в буквальном смысле говорили на разных языках. Куда и как наносить удары оставалось непонятным совершенно. В результате самолеты возвращались на базу с неиспользованным боекомплектом. В начальный период войны Вьет Конг редко оперировал крупными отрядами – не более роты. В этих условиях даже четверка Т-28 или В-26 выполняла роль авиационной армады. Порой самолеты действовали очень удачно. Так в ночь на 16 ноября одиночный В-26 в районе полуночи по вызову работал в районе опорного пункта Тра-Винь. Подсветку целей осветительными ракетами производил самолет южновьетнамских ВВС. В первом заходе экипаж В-26 сбросил контейнеры с напалмом и 55-кг осколочные бомбы. Противник после атаки с воздуха прекратил штурм опорного пункта и отошел к реке. Здесь вьетконговцев опять достал В-26. На партизан обрушились 45-кг бомбы и лавина огня, извергаемая восьмью крупнокалиберными пулеметами «Инвейдера». Остаток ночи гарнизон Тра-Виня провел спокойно.

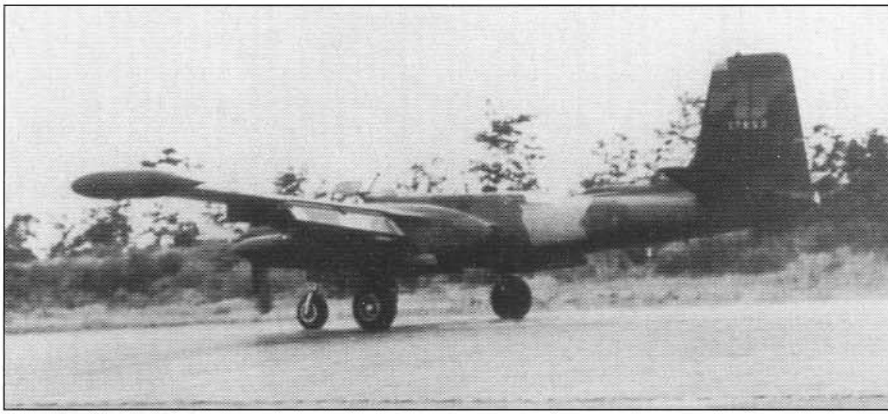
Отряд командос можно сказать вступил с марша в бой. Только за одну неделю, с 18 по 24 ноября, экипажи «Фэрм Гэйт» выполнили 70 боевых вылетов (о подготовке экипажей союзников уже прочно забыли). Статистика боевого вылета В-26, который пилотировал подполковник Филип О'Двайер, поистине фантастична. В ночь на 23 число подполковник нанес удар по якобы обнаруженной разведкой южнее Кань-Тхо оружейной мастерской вьетконговцев, а затем проштурмовал окрестные каналы. Летчик и штурман (майор Роберт Гурц) доложили о потерях, причиненных ими противнику: 281 человек убитыми и ранеными,

шесть небольших лодок и 20 моторных сампанов. Ладно - лодки, но как они ночью на скорости в несколько сот километров в час без приборов ночного видения побитых людей считали?

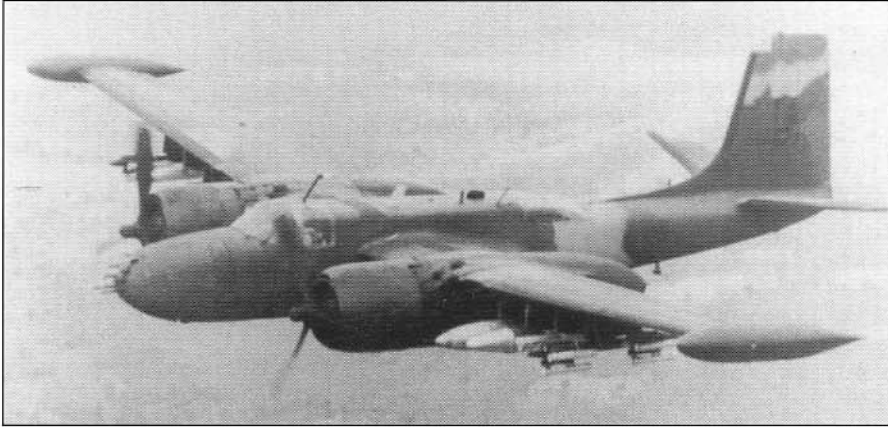
До конца 1962 г. экипажи «Фэрм Гэйт» выполнили 4040 боевых вылетов на поддержку наземных войск, более 1000 полетов на прикрытие автоколонн, поездов и транспортных самолетов. Потери противника от действий воздушных командос по официальным американским данным составили 3381 человека, 405 сампанов, разрушено 4 151 строение. Особое место занимает работа по обработке джунглей гербицидами, но эта тема уже выходит за рамки данной работы. Стоит все же отметить, что в операции Ranch Hand были задействованы экипажи Air Commandos, к примеру «Инвейдеры» эскортировали «сельскохозяйственные» С-123, с которых распыляли дефолианты.

Не обошлось без потерь: 5 ноября 1962 г. разбился В-26 (без «R»), оба члена экипажа погибли. Со второй половины 1962 г. самолеты и вертолеты стали все чаще и чаще подвергаться обстрелам с земли. За последние четыре месяца 1962 г. американцы зафиксировали 89 случаев обстрела своих самолетов и вертолетов, а за первые четыре месяца 1963 г. – уже 257.

Самолеты В-26В из-за проблем с прочностью планера использовались не столь интенсивно, как Т-28, а к середине февраля 1964 г. были полностью выведены из боевого состава. В частности, по причине ограниченной прочности лонжеронов, «Инвейдер» не могли нести на подкрыльевых пилонах 227-кг бомбы. Как вспоминал командир 34-й группы полковник Бенджамин С. Пристон новые трещины в конструкции «Инвейдеров» обнаруживались после каждого боевого вылета. Проблемы прочности В-26В (и Т-28 тоже, именно из-за потери



В-26К заруливает на стоянку после выполнения очередного боевого вылета, авиабаза Накхон Фаном, Таиланд, конец 1966 г. Самолеты В-26К имели позывной «Nimrod». «Нимроды» привлекались, главным образом, к нанесению дневных и ночных ударов по тропе Хо Ши Мина.



Чаще всего «Нимроды» летали ночью, хотя днем их изредка привлекали для поддержки «дружественных» сухопутных войск в Лаосе. «Инвейдер» бомбили и штурмовали отряды Патет Лао на Плэйн Жаррес. Самолет с кодировкой «ТА» принадлежит 609-й эскадрилье специального назначения. Этот самолет после возвращения в США был выставлен во Флоренсе, Южная Каролина, где в годы Второй мировой войны находился учебный центр экипажей А-26.

прочности крыла 24 марта разбился один «Троян») послужили предметом слушаний Комитете по вооруженным силам Сената США, проходивших в мае 1964 г. Редкий случай, когда представители Пентагона упирали на боевые потери: «В-26 продемонстрировали свою эффективность при выполнении разведывательных и бомбардировочных заданий, мы потеряли четыре самолета в 1962 г., когда эскадрилья выполнила 4500 боевых вылетов и девять в 9000 боевых вылетах 1963 г. Все самолеты сбиты зенитным огнем Вьет Конга». Официальные лица кривили душой. Потерю В-26 3 февраля еще можно списать на зенитный огонь: самолет не то был сбит в 50 км западнее Сок-Трянга, не то у него отвалилось крыло при резком выходе из пикирования после атаки. Зато второй В-26 разбился в сугубо тренировочном полете: 6 февраля на высоте 150 м у «Инвейдера» встали сразу оба двигателя. В обоих случаях все находившиеся на самолетах люди погибли. 8 апреля столкнулся после взлета с горой еще один В-26, командир капитан Эндрю Митчелл, штурман капитан Джерри Кэмпбэйл и вьетнамец-наблюдатель погибли. По данным современных американских историков катастрофа произошла вследствие разрушения на взлете крыла самолета. Летчики настоятельно

просили командование вывести из Вьетнама В-26 как можно скорее. Окончательное решение от отзыве из Индокитая «Инвейдер» было принято вне всякой связи с событиями во Вьетнаме. В ночном демонстрационном полете на глазах двух десятков журналистов 11 февраля на авиабазе Эглин разбился В-26. Вполне вероятно, что разбившийся самолет принадлежал организованному на базе Эглин в 1962 г. Центру по ведению специальных операций ВВС. На базе Центра изучались и отработывались тактические приемы борьбы с повстанцами, выработывались предложения по доработке существующей авиационной техники и разработке перспективной. На полеты «Инвейдер» наложили запрет, который, судя по всему, к «вьетнамским» В-26 не относился. «Трояны» также бились по причине ослабления прочности конструкции. 24 марта 1964 г. Т-28 разрушился на выходе из атаки, а 9 апреля у другого Т-28 при пикировании сложились крылья. «Наш главный враг – наши самолеты!», - бросил в сердцах корреспонденту журнала «Авиэйшн Уик» пилот из команды «Фэрм Гэйт».

Отряд «Фэрм Гэйт» в июле 1963 г. был преобразован в 1-ю смешанную авиационную эскадрилью командос, которая вошла в состав 34-й тактической группы. А воо-

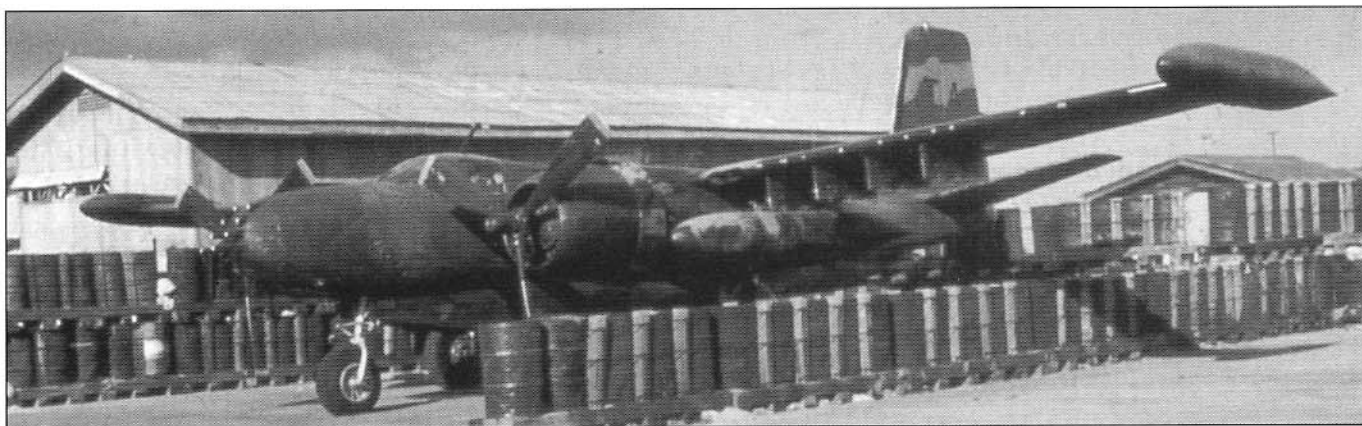
ружении эскадрилья состояло шесть С-47, четыре U-10B, 13 Т-28 и 13 В-26. В марте 1964 г. наконец-то решили заменить «Инвейдеры» и «Трояны» 25 двухместными штурмовиками А-1Е «Скайрейдер». «Трояны» отправили в Таиланд, а новая эскадрилья начала получать «Скайрейдер». Первые А-1Е прибыли в эскадрилью 30 мая 1964 г. Это были изрядно полетавшие флотские самолеты. ВВС в 50-е годы отказались от закупок устаревших поршневых самолетов, сделав ставку на реактивную технику. Теперь приходилось одалживаться у флота.

Вьетнам: «Инвейдер» в роли ганшипа

В 1964 г. перспективы «ганшипа» были весьма туманны, зато очевидным был рост активности коммунистов и неспособность южновьетнамских ВВС хотя бы снизить темпы переброски людей и вооружений по тропе Хо Ши Мина. Начались лихорадочные поиски в арсеналах американской авиации «чего-нибудь», уже зарекомендовавшего себя в качестве «истребителя грузовиков». Сначала на эту роль примерили американизированную «Канберру» - бомбардировщик Мартин В-57. Планировалось передать В-57 туземным экипажам. Увы, в ВВС республики Вьетнам пилотов, имеющих серьезный налет на реактивных самолетах, не нашлось. Пришлось срочно модернизировать заслуженные В-26 «Инвейдер» из состава Национальной Гвардии и резерва ВВС. Доработку проводила калифорнийская фирма Он-Марк Инжиниринг. В 1964 г. модернизация самолетов была необходима, после запрета на полеты всех «Инвейдеров». На машинах усилили наиболее нагружаемые в полете участки силового набора планера, установили двигатели Пратт-Уитни R-2800-103W мощностью 2500 л.с. (вместо 2000-сильных R-2800-27) с реверсивными винтами; под крыльями были смонтированы пилоны для подвески вооружения или топливных баков, емкость внутренних баков увеличили. Самолеты оборудовались противообледенительной системой (крайне необходимой в жарком Индокитае!), «родные» колеса основных опор шасси заменили колесами от самолетов KC-135. В кабине было смонтировано второе управления: по официальной версии самолеты-то предназначались для подготовки южновьетнамских летчиков. Экипаж В-26К состоял пяти человек: командира, второго пилота, штурмана, бомбардира и оператора разведывательных систем. Всего в вариант В-26К переоборудовали 40 бомбардировщиков: 27 были извлечены с базы хранения в Дэвис-Монтанае и 13 переданы из состава тактического авиационного командования. Модернизация одного самолета занимала 105 дней. Первый УВ-26К прибыл на базу Эглин летом 1964 г.

В-26К считался «промежуточным» типом противопартизанского самолета до поступления на вооружение «ганшипов».

Все самолеты В-26К поступили на вооружение 1-го авиакрыла командос, однако



После прекращения боевых вылетов А-26В во Вьетнаме в ноябре 1969 г., большинство самолетов вернули в США, однако несколько машин передали южным вьетнамцам на авиабазу Ня Транг. Этот А-26А сфотографирован в Ня Транге в мае 1970 г. через шесть месяцев после последнего официального боевого вылета «Инвейдера». Официального потому что самолеты А-26А использовались ЦРУ, которое свои полеты не афишировало.

в Индокитае попали только машины вновь сформированной 609-й эскадрильи командос. Передавать самолеты южновьетнамским ВВС не стали. Эскадрилья базировалась на авиабазе Накхон Фаном в Таиланде.

Вообще весной 1964 г. положение с самолетами во 2-й авиационной дивизии ВВС США (вся американская авиация, развернутая во Вьетнаме) сильно осложнилась. «Инвейдеры» не летали, для их замены даже пришлось отобрать у южновьетнамцев восемь «Троянов». В конце марта – начале апреля американцы лишились двух Т-28. Командир дивизии генерал-майор Дж.Х. Мур в сердцах бросил: «Мы почти прекратили наш бизнес...» Положение стало меняться, как казалось янки, в лучшую сторону с прибытием в мае «Скайрейдеров» (в мае 1-я эскадрилья командос получила шесть самолетов А-1Е), а затем модернизированных «Инвейдеров» В-26К.

Сегодня «спецназ» ассоциируется с элитой элиты вооруженных сил. Тогда, по крайней мере, в ВВС США, дела обстояли с точностью до противоположного. Экипажи набирали по принципу «с бору по сосенки». Преобладали крайности – стар и млад. В 1-й эскадрилье командос летал на «Скайрейдере» 55-летний ветеран, который ветераном считался еще в 1945 г. Дедушка коротал время в окружении внуков, но его нашли талантливые «скауты» из Пентагона, напялили китель с крылышками на груди: «Давай дед, дескать, тряхни костяни! Вперед, в кабину!» Даже в 1967 г. примерно треть летчиков С-47 и АС-47, действовавших в Индокитае имели звания майор-подполковник, что само по себе говорит об их возрасте (речь идет именно о летчиках, а не командирах подразделений). В ВВС США ходила поговорка: «There are old pilots, and there are bold pilots, but there are no old, bold pilots», – бывают старые летчики, бывают энергичные, отважные летчики, но не бывает старых, энергичных и отважных летчиков. В эскадрильях командос как раз служили летчики, которых «не бывает».

Капитан Мишель Рос, совершивший в 1967-68 гг. 146 боевых вылетов, служил вторым пилотом на КС-135. Назначение на В-26 он воспринял, мягко говоря, с недоуме-

нием. Рос едва разменял третий десяток и самолет по его понятиям мог быть только реактивным. После ближайшего знакомства с самолетом легкое недоумение Росса сменилось шоком, а знакомство с приборным оборудованием кабины напомнило ему экскурсию в авиационный музей. Тем не менее – приказ есть приказ: восьминедельная «дрессировка» на авиабазе Инглэнд, затем – Таиланд и ночные полеты на охоту за грузовиками. Капитан Рос изменил свое отношение к «летающему антиквариату» уже после первых боевых вылетов. По его словам В-26, получивший в Таиланде прозвище «Нимрод», представлял собой наилучшее средство для борьбы с перевозками по Тропе. «Нимрод» имел восемь подкрыльевых узлов подвески и вместительный бомбоотсек (суммарная бомбовая нагрузка – до 5 т), в носовой части стояло восемь крупнокалиберных пулеметов. Работая с базы Накхон-Фаном экипажи В-26 могли находиться в районе тропы примерно 1,5 ч. В условиях нехватки «ганшипов» применение В-26 выглядело вполне оправданным. Экипажи совершали боевые вылеты только ночью и работали вместе с самолетами наведения, в роли которых выступали легкие О-2, транспортные С-123 и С-130, оснащенные специальной аппаратурой. «Инвейдеры» летали над тропой по 1969 г. включительно. Острословы называли появление «Инвейдеров» на аэродромах Индокитае «рецидивом Второй мировой войны».

Личный транспорт

После окончания Второй мировой войны рынок подержанных самолетов был перенасыщенным, благодаря чему огромное количество фирм и фирмочек стало покупать аэропланы с целью использования для «внутрифирменных» перевозок людей и грузов. Наибольшей популярностью в этом сегменте авиарынка тогда пользовались самолеты Дуглас «Скайтрэйн» и Локхид модель 18. Однако, некоторые фирмы не брезговали покупать и переделывать двухмоторные бомбардировщики, такие как Мартин «Мародер», Норт Америкэн «Митчелл» и Дуглас «Инвейдер».

Внутренние объемы кабин «Инвейдера» были меньше, чем у других двухмоторных бомбардировщиков, но счет переделки грузо-пассажирскую кабину удавалось увеличить за счет бомбоотсека и кабины стрелка. Такой кабины вполне хватало бизнесменам, ценившим время (скорость полета) и стиль (лучший двухмоторный американский бомбардировщик Второй мировой войны). Корпоративные конверсии «Инвейдеров» по индивидуальным проектам выполнялись фирмами Гранд Сентрал Эйр Терминал, он Марк Инжиниринг, Рок Айленд и рядом других в конце 50-х – в начале 60-х гг.

Первые опыты корпоративных модификаций показали, что как бы фирмачи не ценили скорость и стиль, объемов кабины бомбардировщиков для привычных к комфорту бизнесменов все-таки не хватает – куда бар поставить, секретарша не помещается... Не помогала даже переделка лонжеронов крыла, которые проходили сквозь фюзеляж. Тогда на фирмах Смит Эйркрафт Корпорейшн, Он Марк Инжиниринг и Родес-Берри стали сочетать крылья «Инвейдеров» с заново изготовленными в VIP-варианте фюзеляжами. Венцом данной линии развития стал самолет Он Марк Инжиниринг модель 450 – абсолютно новый аэроплан, но собранный частично из узлов и агрегатов «Инвейдера». Появление в начале 60-х годов первых корпоративных реактивных и поршневых самолетов положило конец переделкам бомбардировщиков.

Другие гражданские варианты

Корпоративные варианты – не единственные гражданские модификации «Инвейдера». Фирма Рок Айленд разработала вариант Консорт-26, предназначенный для проведения разного рода испытаний. Ряд фирмы выполнил доработку бомбардировщиков в противопожарные самолеты для аэрокино- и фотосъемки. Когда в 60-х годов возник интерес к летающим раритетам Второй мировой войны, то некоторые модернизированные в гражданские варианты «Инвейдеры» перекрасили «под войну». К сожалению, испорченные окнами и иллюминаторами корпоративные самолеты плохо подходили на военные бомберы даже будучи умело закамуфлированными.

Модернизированный в вариант пасфайндер В-26В из 13-й бомбардировочной эскадрильи 3-й бомбардировочной группы, Корея, 1953 г.



Полностью окрашенный в черный цвет RB-26C из 63-го тактико-разведывательного авиакрыла, авиабаза Шо, Южная Каролина, январь 1955 г.



В-26В из бомбардировочной группы 11/23 "Guyenne" ВВС Франции, Алжир, 1959 г.

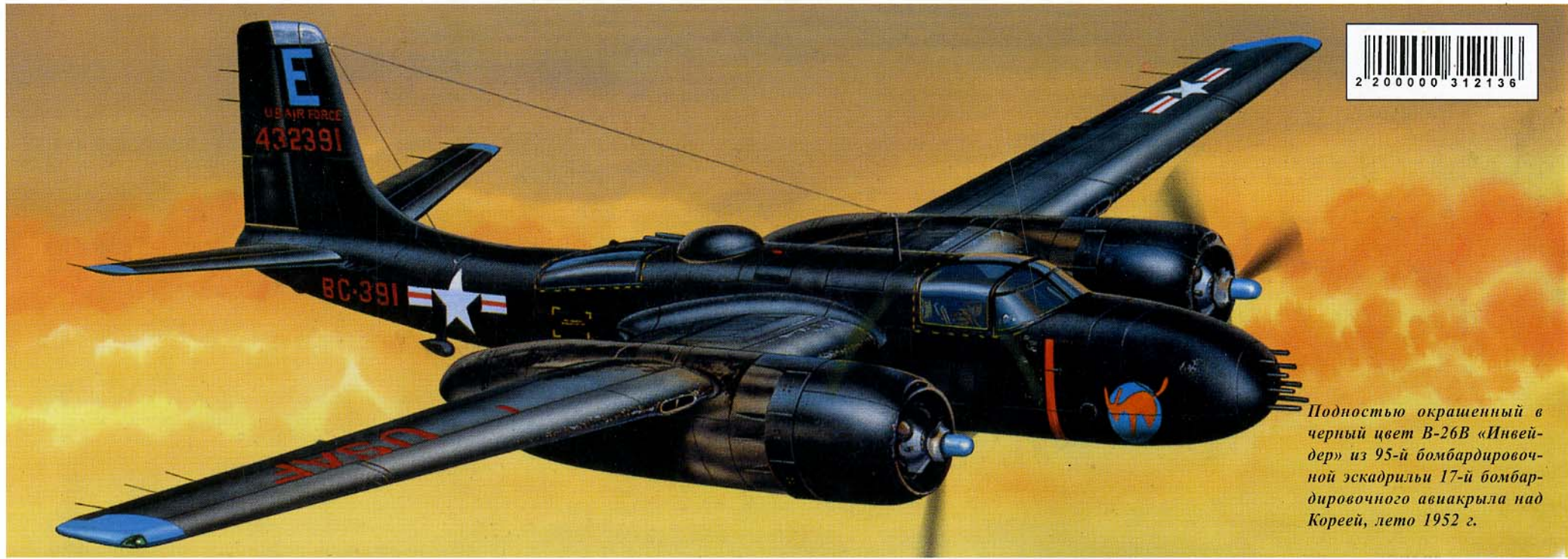


Камуфлированный В-26В ВВС Сальвадора, 70-е годы.

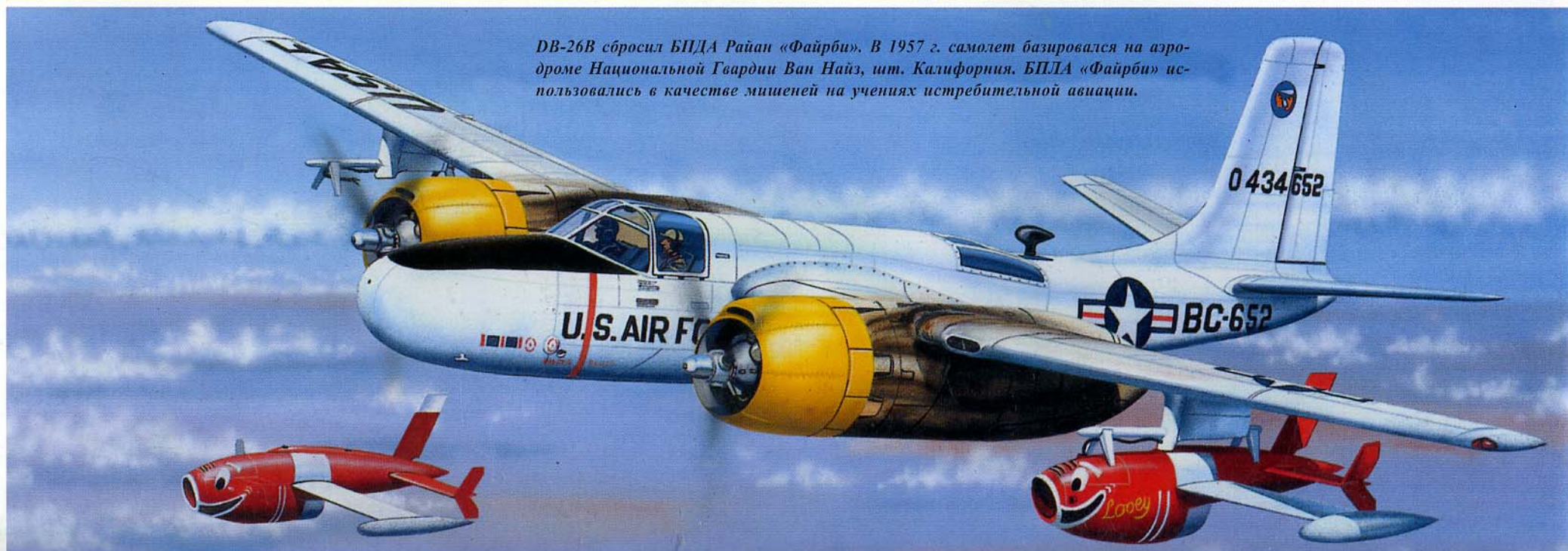


Модернизированный фирмой Конэйр Авиэйшн в противопожарный самолет В-26В, Британская Колумбия, весна 1984 г.





Подностью окрашенный в черный цвет В-26В «Инвейдер» из 95-й бомбардировочной эскадрильи 17-й бомбардировочного авиакрыла над Кореей, лето 1952 г.



ВВ-26В сбросил БПДА Райан «Файрби». В 1957 г. самолет базировался на аэродроме Национальной Гвардии Ван Найз, шт. Калифорния. БПЛА «Файрби» использовались в качестве мишеней на учениях истребительной авиации.