

Александр Медведь

**ИСТРЕБИТЕЛЬ-«МОЛНИЯ»
Р-38
«ЛАЙТНИНГ»**

Победы американских асов

Москва
«Яуза»
«ЭКСМО»
2014

УДК 355/359
ББК 68
М 42

Оформление серии *П. Волкова*

В оформлении переплета использована иллюстрация художника *В. Петелина*

Медведь А. Н.

М 42 Истребитель-«молния» Р-38 «Лайтнинг». Победы американских асов / Александр Медведь. — М. : Яуза : Эксмо, 2014. — 144 с. — (Война и мы. Авиаколлекция).

ISBN 978-5-699-69593-5

«Первый», «единственный», «выдающийся», «уникальный» – так оценивают истребитель Р-38 «Лайтнинг» все специалисты, и эта легендарная «Молния» действительно заслуживает самых восторженных эпитетов. Первый американский летательный аппарат, преодолевший рубеж скорости 600 км/ч! Первый в мире серийный истребитель с турбокомпрессорами! Единственный боевой самолет, серийно выпускавшийся в США всю войну, от Пёрл-Харбора до капитуляции Японии! Именно на «Лайтнингах» летали и добились наивысших успехов американские асы номер один и номер два – Ричард А. Бонг (40 побед в воздухе) и Томас МакГуайр (38 побед). Именно «Лайтнингам» принадлежит рекорд по уничтоженным японским самолетам. Именно «Лайтнинг» первым сбил немецкий бомбардировщик.

Эта книга воздает должное прославленному истребителю и его ведущему конструктору Кларенсу Джонсону, на счету которого создание таких знаменитых машин, как U-2, F-104 «Старфайтер», С-130 «Геркулес», SR-71. Но его первым авиашедевром был уникальный, единственный, непобедимый «Лайтнинг»!

**УДК 355/359
ББК 68**

ISBN 978-5-699-69593-5

© Медведь А. Н., 2014
© ООО «Издательство «Яуза», 2014
© ООО «Издательство «Эксмо», 2014

Содержание

ВВЕДЕНИЕ	5
ДВУХМОТОРНЫЙ ИСТРЕБИТЕЛЬ: ОТ КОНЦЕПЦИИ К РЕАЛЬНОЙ МАШИНЕ	8
РОЖДЕНИЕ P-38	14
НЕДОЛГАЯ ЖИЗНЬ ПРОТОТИПА	20
«ЛОКХИД» «МОДЕЛЬ 24»	28
«МОЛНИИ» НА ПОТОКЕ	31
МОДИФИКАЦИЯ P-38F	36
МОДИФИКАЦИИ P-38G И P-38H	38
«ЛАЙТНИНГИ» ДЛЯ ФРАНЦУЗСКИХ И АНГЛИЙСКИХ ВВС	40
P-38 ВСТУПАЕТ В БОЙ	43
ДЕБЮТ НА АЛЯСКЕ И АЛЕУТАХ	45
ОПЕРАЦИЯ «БОЛЕРО»	47
«ЛАЙТНИНГИ» НАД СЕВЕРНОЙ АФРИКОЙ	50
УДАРЫ С ЮГА	57
НА ТИХООКЕАНСКОМ ТЕАТРЕ ВОЙНЫ	60
ДОСТАТЬ АДМИРАЛА ЯМОМОТО!	62
«ЛАЙТНИНГИ» ДЛЯ 5-Х ВВС США	66
ТРЕТИЙ ФРОНТ — СРЕДИЗЕМНОМОРЬЕ	68
НА ОДНОЙ ЛИ МЫ СТОРОНЕ?	76
НЕМНОГО СТАТИСТИКИ	78
САМЫЕ БЫСТРЫЕ «ЛАЙТНИНГИ»	79
КОНСТРУКЦИЯ P-38L	85
НОЧНЫЕ «ЛАЙТНИНГИ»	92
СНОВА В ВЕЛИКОБРИТАНИИ	96
НАД КИТАЕМ И БИРМОЙ	106
ВПЕРЕД, К ПОБЕДЕ НАД ЯПОНИЕЙ!	111
ФОТОРАЗВЕДЧИК «ЛАЙТНИНГ»	119
ФРАНЦУЗСКИЕ «ЛАЙТНИНГИ»	125
«ПОВЕШЕННЫЙ НОС» И «СЛЕДОПЫТ»	127
ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНЫЕ «ЛАЙТНИНГИ»	129
«ЛАЙТНИНГИ» НА ИНОСТРАННОЙ СЛУЖБЕ	139
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	143
СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ	143



Введение

В середине 1939 г. Воздушный корпус армии США (USAAC — United States Army Air Corps), оформившийся только через два года в отдельный вид вооруженных сил (USAAF — United States Army Air Force), был яркой иллюстрацией идеи изоляционизма, которую в то время проповедовали конгрессмены и сенаторы Соединенных Штатов. На севере страна граничила с дружественной Канадой, на юге — с традиционно слабой в военном отношении Мексикой. Два огромных океана, казалось, отгораживали США от всех иных военных угроз, при этом страна располагала вторым в мире по мощи военно-морским флотом, уступая только вполне лояльной Великобритании. Поэтому армия Соединенных Штатов была в то время совсем немногочисленной, а входивший в ее состав USAAC имел на вооружении самолеты, которые президент Ф.Д. Рузвельт в январе 1939 г. назвал «откровенно устаревшим оружием». Примерно 700 истребителей Р-36, штурмовиков А-17 и бомбардировщиков В-18 — это почти все, чем располагал Воздушный корпус армии США, а остальные самолеты были еще менее совершенными.

Первые экземпляры истребителя «Кертисс» Р-36 (точнее — перехватчика, отсюда буква «Р» в обозначении этой и других машин от английского *pursuit*; так вплоть до конца Второй мировой войны в авиации армии США именовали самолеты-истребители и лишь в 1947 г. перешли к современной системе, где вместо «Р» появилась буква «F» от английского *fighter* — «боец, драчун») поступили на вооружение USAAC в апреле 1938 г., но фирму вряд ли следовало поздравлять с таким «успехом». Обладая максимальной скоростью порядка 500 км/ч на высоте 3000 м, Р-36 имел дальность полета 1320 км и потолок чуть больше 10 000 м при максимальной взлетной массе 2726 кг. Его современники — английские истребители «Харрикейн» и «Спитфайр» и немецкий Вf 109Е — бесспорно превосходили Р-36 по всему комплексу летных данных. Темп совершенствования английских и немецких машин, а также их модернизационный ресурс заметно превосходили соответствующие показатели «американца».

Невнятной вплоть до 1939 г. была и политика конгресса в отношении финансирования новых разработок для USAAC. Фактически большая часть выделенных ресурсов расходовалась на создание тяжелого четырехмоторного бомбардировщика «Боинг» В-17, на все остальные проекты правительство США просто не имело денег. Между тем для президента США

Ф.Д. Рузвельта перспектива близкой войны была несомненной. В июне 1939 г. по его заданию бригадный генерал В. Килнер подготовил предложения по национальной пятилетней программе создания новейших боевых самолетов (стихия рынка, говорите?). В части истребителей она предусматривала разработку одномоторной машины, которая должна была безусловно превосходить «Спитфайр» и Вf 109, а также двухмоторной машины с тактическим радиусом 500 км и скоростью порядка 640 км/ч (в перспективе, к 1944 г., — 800 км/ч). Генерал Килнер мыслил масштабно. Со следующего, 1940-го финансового года он предлагал впятеро увеличить объемы средств, выделяемых правительством на разработку авиационной техники для USAAC.

Организация серийного производства военных самолетов в США в указанный период времени также требовала перестройки. В 1937 г. авиапромышленность Соединенных Штатов изготовила 3200 самолетов, из них только 949 были военными (большая часть из них заказывалась для авиации флота). Спустя два года расклад был такой: всего построено 5856 самолетов, из них 2141 военного типа, но лишь 560 машин предназначались для USAAC. В сентябре 1939 г., после развязывания А. Гитлером Второй мировой войны, аппетиты USAAC возросли многократно — до 15 000 военных самолетов в год на ближайший период и до 40 000 самолетов и 80 000 авиадвигателей ежегодно с 1942 г. Всего за два года следовало довести до 20 число сборочных авиационных заводов, способных выпускать не менее 1200 машин в год каждый.

Свой вклад в быстрое наращивание авиационной мощи США внесли накануне войны Великобритания и Франция. Напуганные высокими темпами развития гитлеровских Люфтваффе, в 1938—1939 гг. они выдали немало заказов североамериканским авиапромышленникам. К 1 сентября 1939 г. общее число контрактованных ими самолетов превысило 1600 единиц. Объявленное на непродолжительное время правительством США эмбарго на поставки военного имущества воюющим странам (в ноябре 1939 г. его отменили) позволило взвинтить цены: к концу 1939 г. стоимость совокупного англо-французского заказа на авиатехнику выросла с 400 млн долларов до 680 млн. Можно с большой долей уверенности утверждать, что быстрый старт американского авиапрома в 1939—1940 гг. был в заметной мере оплачен английскими и французскими налогоплательщиками.

Конечно, это не означает, что американские авиаконструкторы, создававшие военные самолеты, вплоть до 1939 г. сидели сложа руки. Еще в 1937 г. на конкурсной основе был сформулирован заказ на разработку тех самых «одномоторных и двухмоторных истребителей», требования к которым впоследствии переформулировала группа генерала В. Килнера. Для военно-промышленного комплекса характерно, что даже отвергнутые проекты после неоднократных доработок и переделок все же находят путь к «потребителю». Просто вначале нужно накопить «критическую массу» опыта, базирующегося, увы, на ошибочных решениях...

Итак, в 1937 г. началась разработка трех американских истребителей, ставших впоследствии массовыми: «Локхид» Р-38, «Белл» Р-39 и «Кертисс» Р-40. В тот период машины еще не носили наименований, впоследствии их дали англичане, недолюбливавшие буквенно-цифровые обозначения военных самолетов. Да и не заслужили они («Лайтнинг», «Аэрокобра» и «Томахаук») пока этих громких названий. Из всей троицы сами американцы считали наиболее удачным Р-38, на втором месте, по их мнению, позиционировался Р-40, а оригинальная белловская машина с двигателем за кабиной замыкала перечень. В Советском Союзе пальму первенства отдавали, напротив, истребителю Р-39, а Р-40 считался второсортным продуктом. Англичане не приняли фактически ни одной из указанных машин и постарались сплавить своим союзникам большинство полученных по ленд-лизу Р-39 и Р-40, а Р-38 попросту вернули США, попросив фирму «Локхид» более не беспокоиться. Любопытно, однако, что все три истребителя оснащались модификациями одного и того же двигателя «Аллисон» V-1710. Любопытно также, что «второсортный» Р-40 оказался едва ли не самым массовым американским самолетом Второй мировой войны.

Споры о том, какой из истребителей можно назвать лучшим, не утихают вот уже седьмой десяток лет. По этому поводу любят поговорить не только любители-новички, но и опытные специалисты. Но существует ли единственный конструктивный параметр, по которому можно было бы судить о степени совершенства истребителя? Очевидно, нет. Один истребитель имел большую скорость, другой — лучшую маневренность, третий — мощное вооружение, четвертый — высокую живучесть... Список можно продолжить, но главное — каждая из этих характеристик в той или иной мере противоречит другим. Искусство конструктора состоит в том, чтобы создать самолет, обладающий наиболее рациональной совокупностью боевых качеств. В каждой из воевавших стран приоритетность характеристик истребителя определялась по-своему, поэтому сравнивать «в лоб» столь разнотипные машины, как, например, «Спитфайр», «Тандерболт» и Me 109, по меньшей мере легкомысленно.

В свое время была выдвинута идея сравнения боевых качеств самолетов по критерию «эффектив-

ность — стоимость». Так, степень совершенства истребителей стали оценивать, вычисляя отношение количества сбитых самолетов противника к собственным потерям. Казалось бы, весьма показательный критерий. Но ведь противники у истребителей из разных стран, как правило, разные. Одно дело — сбивать четырехмоторные «Летающие крепости» и совсем другое — устаревшие бипланы. Кроме того, обычно каждая из воюющих сторон более-менее точно знает лишь свои потери, а вот количество уничтоженных самолетов врага практически всегда определяется с большой ошибкой. Трудно бывает восстановить и долю ущерба, нанесенного противнику конкретным типом истребителя, если одновременно в ограниченном районе применяются несколько разновидностей «ястребков», как это было, к примеру, над Курской дугой. Вследствие указанных причин получение математически выверенных оценок весьма затруднительно.

И все же сохраняется возможность более-менее достоверно делать выводы о достоинствах и недостатках самолетов одного назначения, если они применялись в приблизительно одинаковых условиях, но отдельно друг от друга. В этом случае в качестве критерия эффективности истребителя определенного типа можно использовать, к примеру, такой показатель: отношение наибольшего числа сбитых самолетов противника к суммарному числу боевых вылетов. Вновь напомним о неоднозначностях, связанных с разнообразием условий боевого применения, согласимся с тем, что для истребителей одной стороны за один и тот же период боевых действий в одном и том же регионе при примерно одинаковом распределении боевых задач такую оценку можно считать достаточно представительной и надежной.

Обращаясь к истории американской авиации времен Второй мировой войны и пользуясь сформулированным выше критерием, можно назвать одним из претендентов на роль лучшего истребителя США самолет «Локхид» Р-38. В далеко не полный список самых известных пилотов «Лайтнингов» входят американский ас номер один майор Ричард Айра Бонг (40 воздушных побед, из них 35 на Р-38), майор Томас Б. МакГуайр (38 побед, все на «Лайтнинге»), полковник Чарльз Х. МакДональд (27 побед), подполковник Джеральд Джонсон (22 победы), капитан Томми Линч (20 побед, из них 17 на «Лайтнинге»), Джордж Уэлш (16 побед, половина на «Лайтнинге»; это тот самый лейтенант, который в день нападения японцев на Пирл-Харбор умудрился одержать четыре победы, пилотируя Р-40).

Между тем «Лайтнинг» отнюдь не был самым массовым истребителем армейских ВВС: по количеству авиагрупп, оснащенных определенным типом машин, он занимал только третье место. За весь период Второй мировой войны всего 27 истребительных групп летали на «Лайтнингах», в то время как самолетами «Рипаблик» Р-47 «Тандерболт» были вооружены 58 ис-

стребительных групп. Далеко опережал «Лайтнинг» в этом отношении и другой массовый американский истребитель — «Норт-Америкен» P-51 «Мустанг».

На Европейском театре войны P-38 проявил себя довольно средне. Летавшие над Европой и Северной Африкой пилоты «Лайтнингов» заявили об уничтожении 2500 вражеских самолетов, а собственные потери P-38 при этом превысили 1750 машин. Другое дело — Тихоокеанский театр войны. Здесь наиболее полно раскрылись все достоинства этой необычной двухбалочной машины, которую совершенно невозможно было спутать ни с одним японским самолетом. «Лайтнинг» был менее скоростным и, вероятно, менее маневренным по сравнению с последними модификациями «Мустанга» и «Тандерболта». Но только P-38 обеспечивал одновременно высокую безопасность полетов над морем благодаря двухмоторной силовой установке, высокую огневую мощь и большую дальность, позволявшую сопровождать четырехдвигательные бомбардировщики на полный радиус. «Лайтнинг» использовался в качестве истребителя-перехватчика, истребителя сопровождения,

истребителя-бомбардировщика, разведчика и самолета-лидера. Немцы называли P-38 «вилохвостым дьяволом», а японцы — цветистой восточной фразой, которую можно перевести как «два самолета — один летчик».

Не следует забывать и о том, что P-38 был буквально «напичкан» техническими новинками. К ним относятся:

- впервые реализованная на серийном истребителе трехопорная схема шасси с носовой стойкой;
- двигатели с турбокомпрессорами;
- двухбалочная аэродинамическая компоновка;
- бустеры в канале управления элеронами.

Указанная совокупность факторов делает «Лайтнинг» поистине выдающимся боевым самолетом Второй мировой войны. Один из летчиков 14-й истребительной группы, впервые поднявшийся в воздух на этой машине в начале 1942 г., так выразил свое впечатление об этой машине: *«На P-38 я готов сражаться где угодно, в любых условиях, с уверенностью в том, что правительство США дало мне лучший в мире истребительный самолет».*

Двухмоторный истребитель: от концепции к реальной машине

Впервые идея двухмоторного истребителя была высказана еще в период Первой мировой войны. Аргументация сторонников такой машины была следующей: двухмоторный самолет более живуч, на нем можно удобно смонтировать мощное наступательное вооружение в передней части фюзеляжа, при этом не требуется синхронизация, снижающая темп стрельбы. Истребитель можно сделать двух- или многоместным, обеспечив огневое прикрытие задней полусферы. Такая машина могла иметь многоцелевое назначение.

Однако, для того чтобы по скорости и маневренности двухмоторный истребитель не уступал одномоторному, требовалось спроектировать легкие и мощные двигатели, позволяющие обеспечить примерно одинаковую с «одномоторниками» нагрузку на мощность, т.е. отношение массы машины к суммарной мощности моторов, а также разработать легкую и прочную конструкцию крыла, фюзеляжа и оперения, дающую примерно ту же нагрузку на крыло (отношение массы самолета к площади крыла), что и у одномоторного истребителя. Такие моторы и конструкции

появились лишь в начале 30-х годов, одновременно была реанимирована и идея двухмоторного истребительного самолета.

Считают, что годом рождения первых двухмоторных истребителей был 1934-й. Именно в этом году начались работы по созданию германского истребителя «Мессершмитт» Vf 110, французских «Поте-63», «Бреге-690» и «Анрио» Н-220, а также польского самолета PZL-38 «Волк». Однако если следовать подобной логике, то на самом деле «годом рождения» двухмоторного истребителя следует считать отнюдь не 1934-й, а 1932-й. Именно в этом году в Советском Союзе конструкторский коллектив А.Н. Туполева приступил к созданию первых в мире реальных двухмоторных истребителей — многоцелевого МИ-3 (АНТ-21) и двухместного пушечного ДИП (АНТ-29). Эти машины впервые поднялись в воздух соответственно в 1934 и 1935 гг., опередив все зарубежные аналоги.

Вслед за упомянутыми выше самолетами последовала «волна» увлечения двухмоторными истребителями почти во всех странах, обладавших собственной авиационной промышленностью. В Великобри-



Истребитель «Северский» Р-35, выпущенный серией в 136 единиц, к началу Второй мировой войны, бесспорно, устарел



Истребитель «Кертисс» P-36 «Хоук» строился крупной серией (1095 машин) и поставлялся в Китай, Норвегию, Голландию, Перу и Иран



При создании бомбардировщика B-18 «Боло» конструкторы фирмы «Дуглас» опирались на опыт разработки транспортного самолета DC-2

тании фирма «Вестланд» разрабатывала истребитель «Уирлуинд», в Голландии фирма «Фоккер» — самолеты G.1 и D.23, во Франции готовились взлететь «Анрио» NC-600, «Луар-Ньюпор» LN-20, в Италии — «ИМММ-Меридионали» Ro 57, в Японии — «Накаджима» J1N1 и «Кавасаки» Ki-45, а в СССР — ОКО-6, «100», ДИС, ТИС, И-29, САМ-13 и ряд других.

Не остались в стороне от модного увлечения и США. Во второй половине 30-х гг. здесь оформились две основные ветви в создании двухмоторных истребителей. Первая предусматривала разработку сравнительно большой многоместной машины — «летающего крейсера», «разрушителя», «рейдера», «эсминца» (под этими названиями концепция существовала в разных странах). Оснащенный многочисленными подвижными и неподвижными огневыми точками та-



Прототип одномоторного истребителя «Белл» P-39, создававшегося параллельно с двухмоторным «Лайтнингом»



Штурмовик «Нортроп» A-17 выпускался серийно с 1935 по 1937 г. не только в США, но и в Швеции



Наиболее «нашумевшим» двухмоторным истребителем в начальный период Второй мировой войны был, безусловно, немецкий «Мессершмитт» Bf 110



Транспортный самолет «Локхид» «Супер Электра» в июле 1938 г. совершил триумфальный кругосветный перелет протяженностью более 30 тысяч километров



Лейтенант Бен Келси из управления заказов USAAC в кабине истребителя P-36

кой самолет, по мысли его создателей, был способен осуществлять сопровождение своих бомбардировщиков на всю глубину вторжения на территорию противника, эффективно атаковать соединения вражеских самолетов с больших дистанций, выполнять лидирование одноместных истребителей, разведку и доразведку объектов ударов, словом, он представлял собой многофункциональную машину. Именно к этому классу относился первый созданный в США двухмоторный истребитель фирмы «Белл» XFM-1 «Аэро-



Истребитель «Кертисс» P-40 был создан на основе P-36 «Хоук» путем замены звездообразного двигателя рядным «Аллисоном» V-1710



Двухбалочная схема «Лайтнинга» была предвосхищена в истребителе «Фоккер» G. 1 «Косарь», однако его моторы были менее мощными, а сам самолет — несколько крупнее P-38



Фирма «Белл» также попробовала свои силы в создании двухмоторных истребителей. На фото — пятиместный самолет XFM-1 «Аэрокуда», вооруженный двумя подвижными 37-мм пушками



Руководство компании «Локхид» в 1939 г. (слева направо): Роберт Гросс, Сирилл Чаппеллет и Хэлл Хиббард



Опытный истребитель «Локхид» XP-38 на заводском аэродроме в Бербанке

куда». Это был пятиместный моноплан с моторами «Аллисон» V-1710-C6 и толкающими винтами, с мощнейшим по тем временам вооружением из двух 37-мм пушек в подвижных установках и одного крупнокалиберного пулемета для защиты хвоста. Однако в ходе испытаний выявились неудовлетворительная маневренность и недостаточная скорость, препятствовавшие применению самолета в качестве истребителя. После постройки опытной и 14 предсерийных машин американские специалисты отказались от серийного выпуска «Аэрокуды».

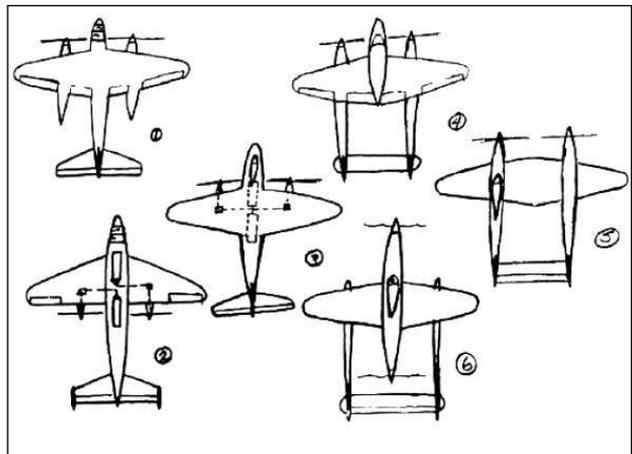
Другое направление в создании двухмоторных истребителей было представлено сравнительно легкими одноместными машинами. Огромные пространства Североамериканского континента, с одной стороны, и сравнительно небольшая численность предвоенного Воздушного корпуса армии США — с другой, предъявляли особые требования к дальности полета самолета такого назначения. Она должна была обеспечивать быструю переброску истребителей с западного побережья на восточное или наоборот, в зависимости от того, с какого направления возникала угроза Соединенным Штатам. Кроме того, большая дальность полета была необходима для перебазирования истребителей «своим ходом» в Европу и для эффективных действий над океанскими просторами. В 1935—1936 гг. группа офицеров USAAC, отвечавшая за техническую политику в области создания истребителей, впервые сформулировала требования к одноместному двухмоторному истребительному самолету.

Главным назначением, отраженным в названии программы самолета-перехватчика, должна была стать борьба с бомбардировщиками противника. В рамках этой же программы разрабатывались требования и к одномоторному варианту машины. Диалектика совершенствования средств воздушной борьбы «развела» две ветви: в 1937 г. задание на разработку двухмоторной машины X-608 предусматривало обеспечение повышенной высотности, поэтому необходимым элементом конструкции силовой установки такого самолета стал турбокомпрессор. Техническое задание X-609 на одномоторный перехватчик ориентировало разработчиков на создание невысокого, но исключительно маневренного и скоростного самолета. Общим требованием для обеих машин было оснащение их мощнейшим по тем временам вооружением, включавшим пушку калибра 20—37 мм, два крупнокалиберных пулемета и два пулемета обычно «винтовочного» калибра.

В феврале 1937 г. задание X-608 на конкурсной основе было предложено фирмам «Дуглас», «Белл», «Кертисс», «Вулти» и «Локхид». С некоторым запаздыванием флот США также выразил намерение иметь на вооружении одноместный двухмоторный истреби-



Кларенс «Келли» Джонсон впоследствии получил мировую известность. Под его руководством были сконструированы знаменитые P-38 «Лайтнинг», U-2, C-130 «Геркулес», F-104 «Старфайтер» и SR-71 «Черная птица»



Шесть схем двухмоторного истребителя, рассмотренных на самом раннем этапе создания «Лайтнинга»

тель, поручив его создание своему традиционному поставщику — фирме «Грумман». В июне 1937 г., рассмотрев эскизные предложения фирм-конкурентов, USAAC определил победителя: фирму «Локхид Эрккрафт Корпорейшн». Ее проект получил официальное обозначение XP-38. В конкурсе одномоторных перехватчиков победила фирма «Белл» с эскизным проектом самолета XP-39. Истребитель, создававшийся фирмой «Грумман» для авиации ВМС США, стал называться XF5F «Скайрокет».

Рождение P-38

Для основателя «Локхид» Алана Лоугхэда эта фирма была не первым авиационным предприятием. Еще в период Первой мировой войны, в 1916 г., он организовал свою первую компанию, потерпевшую финансо-

однокилевой, однако расчеты одного студента выпускного курса Мичиганского университета выявили недостаточную путевую устойчивость самолета. Блестящий молодой инженер проинформировал руко-



Прототип XP-38 отличался изумительно чистыми аэродинамическими формами

вый крах спустя пять лет. Позднее, в 1926 г., он вновь, теперь уже вместе с другим известным авиационным предпринимателем Джоном К. Нортропом, создал совместную фирму «Локхид Вега, Альтаир и Орион». Великий кризис привел к ее закрытию в 1932 г. Спустя несколько месяцев фирма была возрождена под названием «Локхид Эраффт Корпорейшн» американскими бизнесменами Робертом Гроссом и Ллойдом Стирменом, выплатившими Лоугхэду 40 млн долларов.

Первой машиной, созданной компаньонами и сразу получившей широкую известность, стала «Модель 10», или «Локхид» «Электра». Это был двухдвигательный цельнометаллический авиалайнер, разработанный под руководством главного конструктора Хэлла Хиббарда. Первоначально «Электра» создавалась

водство компании о возможных неприятностях, и его немедленно пригласили для работы в «Локхид». Этим инженером был Кларенс Л. Джонсон. Вместе с Хиббардом они решили все проблемы «Электры», создали «Супер Электру» и ее военный вариант «Хадсон».

Начиная с 1938 г. Кларенс Л. Джонсон стал главным конструктором фирмы «Локхид Эраффт Корпорейшн». Его роль в определении облика новейшего перехватчика была исключительно велика. На этапе предварительного проектирования рассматривались шесть возможных схем самолета «Модель 22» — так называли эту машину на фирме. Первая представляла собой вполне традиционную конструкцию с мотогондолами на крыльях и однокилевым оперением. Вторая и третья схемы предусматривали тандемную установку моторов в фюзеляже позади кабины и слож-