



ИСТРЕБИТЕЛИ
БОМБАРДИРОВЩИКИ
ШТУРМОВИКИ

БОЕВЫЕ САМОЛЕТЫ ВТОРОЙ МИРОВОЙ

А Н Д Р Е Й Х А Р У К

ВСЕОБЩАЯ
ЭНЦИКЛОПЕДИЯ
АВИАЦИИ



ББК 68.54
Х 22

Оформление серии П.Волкова

Харук А.И.

Х 22 Боевые самолеты Второй Мировой В ЦВЕТЕ — истребители, бомбардировщики, штурмовики. Самая полная энциклопедия — М.: Яуза: ЭКСМО: 2013. — 808 с.: ил.

ISBN 978-5-699-66589-1

Уникальная ЦВЕТНАЯ энциклопедия боевой авиации Второй Мировой войны, в ходе которой ВВС впервые стали стратегическим оружием, — без господства в воздухе не было бы ни гитлеровского Блицкрига, ни «Десяти Сталинских ударов», ни морских побед Союзников. Всё об истребителях, бомбардировщиках, штурмовиках и торпедоносцах 16 стран — как великих авиадержав (Великобритании, Германии, Италии, СССР, США, Франции, Японии), так и второстепенных (Австралии, Аргентины, Нидерландов, Польши, Румынии, Финляндии, Чехословакии, Швеции, Югославии). Исчерпывающие сведения о 250 типах самолетов — от архаичных бипланов до новейших реактивных машин, от легких одноместных до тяжелых 4-моторных гигантов, как сухопутного базирования, так и палубных, не только массовых, но и малосерийных. Колоссальный объем информации, увеличенный формат, цветная элитная полиграфия, более 1500 схем, чертежей и фотографий на мелованной бумаге высшего качества — этот фундаментальный труд не имеет себе равных!

УДК 355/359
ББК 68.54

ISBN 978-5-699-66589-1

© Харук А.И., 2013
© ООО «Издательство «Яуза», 2013
© ООО «Издательство «ЭКСМО», 2013

СОДЕРЖАНИЕ

Истребители	5
Вступление	5
Австралия	23
Великобритания	27
Германия	89
Италия	145
Канада	175
Нидерланды	177
Польша	187
Румыния	195
СССР	199
США	237
Финляндия	311
Франция	313
Чехословакия	343
Швеция	347
Югославия	351
Япония	355
Бомбардировщики	401
Вступление	402
Аргентина	405
Великобритания	407
Германия	467
Италия	529
Нидерланды	569
Польша	573
СССР	579
США	625
Франция	721
Швейцария	753
Швеция	755
Япония	761
Примечания	806
Литература и источники	807

Истребители

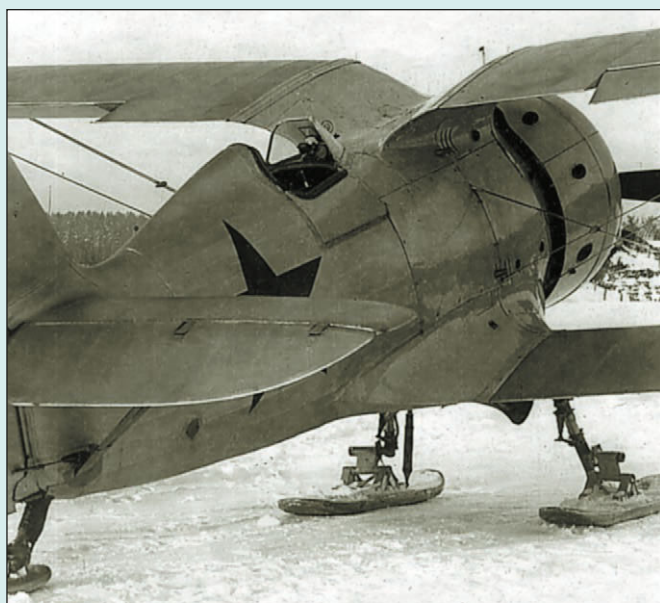
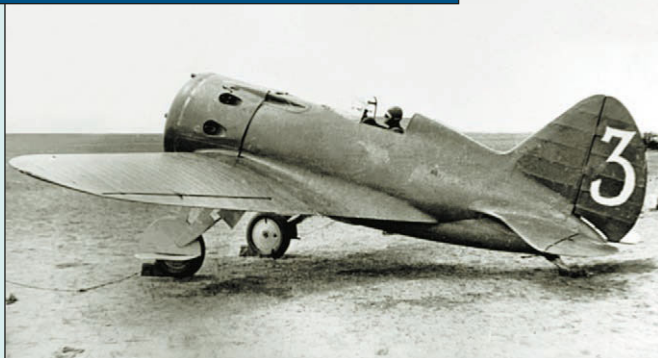


Вступление

Истребитель, fighter, jagdflugzeug, chasseur, cacchia — все эти слова на разных языках вызывают ассоциацию со стремительными и грозными самолетами, главным предназначением которых является борьба с вражескими аэропланами, их уничтожение, завоевание господства в воздухе. Этот род авиации, родившийся в годы Первой мировой войны, к концу 30-х гг. прошел длинную эволюцию, заняв одно из ведущих мест в военно-воздушных силах стран мира. Каждой из стран были присущи свои национальные особенности. Скажем, в СССР вплоть до начала 40-х гг. популярной была идея о делении истребителей на скоростные и маневренные, призванные в бою взаимодействовать и поддерживать друг друга. Основу истребительной авиации составляла именно такая пара — скоростной моноплан И-16 и маневренный биплан И-15бис. В руководстве ВВС Красной армии

длительное время господствовали довольно размытые взгляды на перспективный облик истребительной авиации — хотелось и того, и другого, и третьего. Хотя к началу 40-х гг. вполне очевидной тенденцией в ведущих авиационных державах стало внедрение скоростных истребителей-монопланов (в идеале — совмещающих высокие скоростные параметры с хорошей маневренностью), советские военные упорно держались за идею «разделения функций». Иными словами, на смену паре из скоростного И-16 и маневренного И-15бис должна была прийти такая же пара истребителей, но с более высокими характеристиками. Дополнить её следовало двухмоторным тяжелым истребителем. Развернувшиеся широким фронтом с 1939 г. работы по созданию истребителей нового поколения увенчались, правда, принятием на вооружение самолетов только одного класса — скоростных истребителей-монопланов с моторами жидкостного охлаждения, но сразу трех: МиГ-3, ЛаГГ-3 и Як-1. Считавшийся наиболее перспективным самолет Микояна и Григоровича испытания войной не выдержал — он был ярко выраженным высотным истребителем, а на советско-германском фронте воздушные бои велись почти исключительно на малых и средних высотах. ЛаГГ-3, хотя и продержался в производстве до 1944 г., был далеко не лучшим самолетом, но именно он стал родоначальником линейки истребителей с мощными моторами воздушного охлаждения — Ла-5 и Ла-7. Самолет же Яковлева, с

Советский истребитель И-16 тип 10



Дальнейшим развитием маневренного истребителя И-15бис стал И-153, отличавшийся убирающимся шасси. Однако в зимнее время И-153, как и большинство советских самолетов, эксплуатировался на лыжах

Цельнодеревянный ЛаГГ-3 принадлежал к новому поколению советских истребителей



Истребитель Як-3 полка «Нормандия-Неман»



Истребители Хоукер «Фьюри» 43-й британской эскадрильи в полете

большими трудностями прошедший государственные испытания, в итоге дал начало самому массовому семейству советских истребителей: Як-7, Як-9, Як-3.

В Великобритании до середины 30-х гг. также доминировала точка зрения о необходимости двух типов истребителей — истребителя-перехватчика и «истребителя зональной обороны», различающихся продолжительностью полета. Первые современные британские истребители-монопланы «Харрикейн» и «Спитфайр» были именно перехватчиками, а функцию «истребителя зональной обороны» должен был взять на себя двухмоторный «Уирлуинд». Увы, его карьера оказалась короткой из-за неудачных двигателей. К тому же, в условиях бурного развития радиолокации необходимость в «истребителе зональной обороны», способном подолгу барражировать над прикрываемым районом, отпала: теперь перехватчики при приближении вражеских бомбардировщиков поднимались в воздух по сигналу с наземных РЛС. Совершенно экзотически выглядел «Дифайент» — одномоторный двухместный истребитель, все вооружение которого сосредотачивалось в башне, обслуживаемой бортстрелком. Такая машина не могла противостоять одноместным истребителям с аналогичными силовыми установками, и быстро сошла со сцены. В дальнейшем «Спитфайр» стал основным британским истребителем воздушного боя, а обладавший худшими летными данными «Харрикейн» «переквалифицировался» в штурмовика. Попытка создать истребитель усиления с более мощным во-



Истребитель «Харрикейн» Mk.IIA во время испытаний в США



Хоукер «Тайфун» принадлежал к подклассу тяжелых одномоторных истребителей-бомбардировщиков

Истребитель Bf 109 стал одним из символов Люфтваффе и вторым по массовости боевым самолетом Второй мировой войны (после советского Ил-2)



Истребители Фокке-Вульф FW 190 A



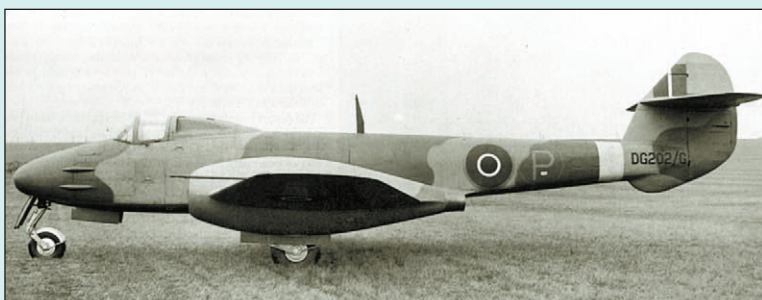
оружием привела к появлению «Тайфуна», а затем и «Темпеста», успешно применявшихся как истребители-бомбардировщики.

Германия, восстанавливавшая свою военную авиацию после прихода к власти нацистов, изначально не разменивалась на многотипье: пройдя стадию истребителей-бипланов в качестве своеобразной «разминки», Люфтваффе приняли Bf 109 в качестве единого истребителя. Но с 1941 г. его дополнил, а затем и потеснил Fw 190, ставший не только прекрасным ис-

требителем, но и штурмовиком. Значительных успехов Германия достигла в создании реактивных истребителей — первым в мире самолетом такого класса, участвовавшим в бою, стал Me 262. Как и британский «Метеор», также успевший поучаствовать во Второй мировой войне, он оборудовался двумя ТРД. В самом конце войны начал поступать в части и легкий, одномоторный, реактивный истребитель He 162. Наконец, нельзя не упомянуть и единственный в мире ракетный истребитель, участвовавший в боях, — Me 163, отнюдь не оправдавший возлагавших на него надежд.

Двухмоторные истребители в Люфтваффе, строго говоря, истребителями и не считались — их относили к классу «разрушителей» (Zerstörer). К началу войны в этом классе существовал один самолет — Bf 110. Создаваемые для его замены Me 210 и Me 410 чрезвычайно долго доводились и, в конечном итоге, оказались не очень удачными. В итоге, Bf 110 производился дольше, чем Me 410, правда, уже не как «разрушитель», а в качестве ночного истребителя.

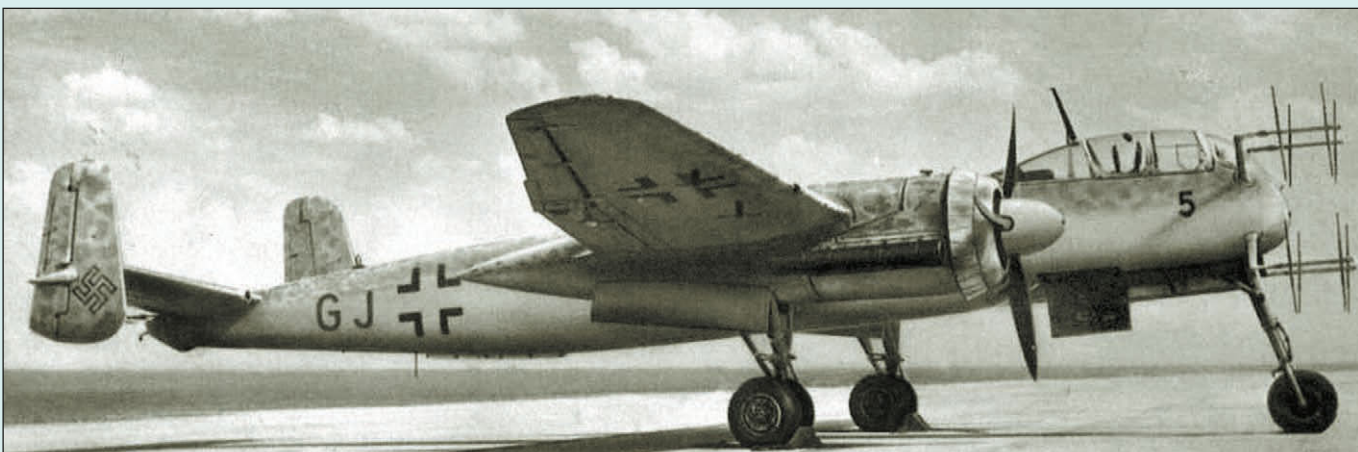
Примерным аналогом «разрушителя» в других странах являлись советский Пе-3, созданный на базе пикировщика Пе-2, голландский «Фоккер» G.I, французский «Потез» P.630/631, британский «Москито». Последний, как и Bf 110, применялся и в качестве ночного истребителя. Вообще, класс ночных истребителей наиболее развит был именно в Великобритании и Германии — этому способствовали, с одной стороны, угроза ночных налетов, которым подвергались эти страны, а с другой — развитие в них техники радиолокации и создание бортовых са-



Прототип английского истребителя «Метеора» на испытаниях



Реактивный He 162 задумывался как «оружие последней надежды», максимально простое и массовое



Один из первых выпущенных He 219A-0. Характерными чертами He 219 были сдвинутая в нос фюзеляжа кабина экипажа и шасси с носовой стойкой



Ночной истребитель Ju 88C-6 - наиболее удачный пример конверсии бомбардировщика в истребитель

Боинг Р-26 - первый американский истребитель-моноплан



молетных РЛС. Ввиду ощутимой массы и габаритов таких устройств, а также необходимости наличия второго члена экипажа для обслуживания радара, ночные истребители, как правило, были двухмоторными. Помимо Bf 110, в Германии в ипостаси «ночников» выступали модификации бомбардировщиков Do 217 и Ju 88, а также специально спроектированные He 219 и Ta 154 (последний, правда, был построен в мизерном количестве). В Великобритании неплохо себя зарекомендовал «Бофайтер» — правда, го-

раздо более известен он как ударный самолет, успешно действовавший по морским целям — бомбардировщик, ракетносец, торпедоносец. США первоначально вынуждены были обходиться адаптированными для роли ночного истребителя бомбардировщиками A-20 (Р-70). Интересно, что свои модификации ночного истребителя на базе «Бостона» были созданы в Великобритании и в СССР. Позже в США создали, вероятно, лучший ночной истребитель Второй мировой войны — Р-61 «Блэк Уидо».

Авиация армии США к концу 30-х гг. уверенно перешла от бипланов к монопланам. «Размявшись» на крохотном «боинговском» Р-26, американцы приняли на вооружение изделия фирм «Северский» и «Кертисс» — соответственно, Р-35 и Р-36. Оба самолета активно предлагались на экспорт, и оба стали основоположниками «династий». Эволюция Р-35 привела через Р-43 к «Тандерболту» — Р-47, самолету внушающему уважение своими габаритами — И-16 на его фоне смотрится как горбатый «Запорожец» на фоне «Чайки». Р-36 после переделки под мотор жидкостного охлаждения превратился в «Киттихаука» Р-40, ставшего последним серийным истребителем известной фирмы.

Американцев, вообще, отличала изрядная техническая смелость при проектировании истребителей. Лишь неотягощенный предрассудками американский инженерный гений смог создать «Эйракобру» Р-39 — истребитель необычной компоновки, с двигателем, размещенным за кабиной. Не снискав особой популярности у себя на родине, будучи отвергнутым британскими Королевскими ВВС, этот самолет, поставившийся по ленд-лизу, стал одним из лучших истребителей ВВС Красной армии. Также весьма необычным был Р-38 «Лайтнинг» — плод популярной в конце 30-х гг. концепции одноместного двухмоторного истребителя, который за счет высокой энерговооруженности должен был превзойти одномоторные машины. И «Лайтнинг» вполне оправдал возлагавшиеся на него надежды. И, естественно, нельзя не упомянуть «интернациональный» «Мустанг» — истребитель, разрабатывавшийся в США по британской спецификации и получивший, в конечном ито-

Истребитель Р-35 с полуубирающимся шасси



Истребитель Р-36А

Истребитель Р-38J «Лайтнинг» был прозван немцами «вилохвостым дьяволом»



ге, английский мотор. Именно он, вместе с «Тандерболтом», стал основным американским армейским истребителем завершающего периода войны. Эти самолеты с равным успехом работали и как дальние истребители сопровождения, и как истребители-бомбардировщики.

Япония, так же, как и США уже к концу 30-х гг. перешла на истребители-монопланы. Национальной её особенностью было большое внимание, уделяемое маневренности. Японским конструкторам удалось создать монопланы, не уступавшие в этом параметре бипланам — Ки-27 и Ки-43. Наряду с ними развивались и скоростные истребители-перехватчики (Ки-44), а также двухмоторные истребители (Ки-45). При общем доминировании моторов воздушного охлаждения был создан и истребитель с двигателем жидкостного охлаждения Ки-61. Когда же с поставками таких моторов возникли проблемы, его планер адаптировали под двигатель воздушного охлаждения — так появился Ки-100, ставший, наряду с Ки-84, лучшим истребителем Императорской армии. Как видим, спектр типов истребителей, строившихся в Японии, был весьма широк. Но это ещё не всё — ведь собственную авиацию берегового базирования имел и Императорский флот. Для неё строились одномоторные перехват-



Американский Р-39 стал одним из первых истребителей, оборудованных шасси с носовой стойкой



Японский истребитель Ки-43

Итальянский истребитель CR.32



Итальянский истребитель CR.42



Итальянский истребитель MC.200



Французский истребитель D.520



чики J2M и двухмоторные истребители J1N. Страна восходящего солнца стала единственным государством, широко применявшим в боях Второй мировой войны гидросамолеты-истребители — соответствующую модификацию «Зеро» и специально спроектированный N1K, в конечном итоге трансформировавшийся в отличный сухопутный истребитель. А если ещё вспомнить, что в 1944-1945 гг. в истребители ПВО переделывались все сколь-нибудь подходящие самолеты — от скоростных разведчиков до палубных пикировщиков — станет понятным солидный объем «японского» раздела нашего справочника.

Достаточно объемным получился и раздел, посвященный Италии. Авиаторы дуче также хотели «всего и сразу». Под влиянием успешного применения биплана CR.32 в Испании, они настояли на дальнейшем развитии таких истребителей — в итоге его наследник CR.42 стал последним в мире серийно строившимся истребителем-бипланом. Объявив конкурс на истребитель-моноплан, итальянцы приняли на вооружение не один, а сразу три таких истребителя — MC.200, G.50 и Re.2000. И хотя капитуляция Италии в сентябре 1943 г. и последующий переход её на сторону союзников поставил точку в эволюции боевой авиации, до того времени конструкторы успели разработать, а военные принять на вооружение ещё два поколения одномоторных истребителей — MC.202 и Re.2001/Re.2002, а затем MC.205, G.55 и Re.2005.

Во Франции эволюция истребителей прекратилась ещё ранее — в 1940 г. К тому времени они успели принять на вооружение монопланы MS.406, MB.151/MB.152 и ставший лучшим французским истребителем «Девуатин» D.520. Попытка воплотить в жизнь концепцию легкого истребителя оказалась провальной — CR.714, хотя и строился серийно, был крайне неудачным. Промышленность Франции к началу Второй мировой войны не смогла обеспечить обновление авиапарка истребительной авиации, в нем значительной была доля устаревших машин. Поэтому Франция накануне войны приступила к широкомасштабным закупкам в США.

Довольно развитая Чехословакия в середине 30-х гг. приняла на вооружение неплохой истребитель «Авиа» B.534. Велись работы и по созданию скоростных истребителей-монопланов, но такой самолет — B.135 — выпускался уже в условиях германской оккупации и в мизерном количестве. Пыталась наладить собственное производство истребителей и Югославия. В небольшом количестве здесь построили моноплан-парасоль ИК-2, запустили в производство и более современный ИК-3.

Польская авиапромышленность в первой половине 30-х гг. сумела создать истребители мирового уровня — монопланы-парасоли P.7 и P.11, а также экспортный P.24. Но впоследствии приоритет отдали бомбардировщикам — ресурсов страны попросту не хватало для одновременного развития всех родов авиации. В итоге, сентябрь 1939 г. ВВС Польши встретили с парком истребителей, не отвечающим современным требованиям ни в количественном, ни в качественном отношении.

Освоение лицензионного производства польского P.24 дало толчок собственному «истребителестроению» в Румынии — творчески переосмыслив польскую конструкцию, здесь создали свой IAR 80/81.

Попытку создать свой истребитель предприняли и финны, но их «Мырски», в отличие от румынских истребителей, строился в небольшом количестве, поскольку устарел уже к моменту принятия на вооружение. Так же можно охарактеризовать и австралийский «Бумеранг» — «панический истребитель», созданный на волне страха перед ожидавшимся японским вторжением, отличался невысокими летными данными и применялся, главным образом, для поддержки наземных частей.

Обладавшие довольно развитой авиапромышленностью Нидерланды приняли на вооружение моноплан с неубирающимся шасси «Фоккер» D.XXI, а более современный FK.58 строился только на экспорт. Наконец, упомянем и нейтральную Швецию — опираясь до войны на импорт, она вынуждена была после прекращения поставок из-за рубежа проектировать собственные истребители. Правда весьма авангардный J21 приняли на вооружение уже после войны, но «подстраховочный» J22 успел стать на стражу нейтралитета, когда в Европе ещё вовсю гремели пушки.

Наконец, стоит упомянуть и особую «касту» истребителей — палубные самолеты. В силу наличия авианосцев у очень ограниченного количества стран, такие самолеты полноценно развивались лишь в Великобритании, США и Японии. Британцы, будучи ограниченными в составе своих авиагрупп сравнительно небольшими размерами ангаров своих авианосцев, большое внимание уделяли многозадачности самолетов — так появились истребитель-пикировщик «Скьюа», истребители-разведчики «Фулмар» и «Файрфлай». А вот создать «настоящий» палубный истребитель не удалось — флот довольствовался адаптациями сухопутных машин «Си Гладиатор», «Си Харрикейн» и «Сифайр». В США после не очень успешной попытки фирмы «Брюстер» выйти на рынок палубных истребителей со своим F2A «Буффало» на палубах авианосцев доминировали «кошки» «Груммана» — F4F «Уайлдкэт» и F6F «Хэллкэт». Истребитель F4U «Корсар» поначалу оказался непригодным для эксплуатации с авианосцев, и лишь в конце войны сумел потеснить «грумманов». Японская же палубная авиация начала и закончила войну с одним типом истребителя — A6M «Зеро». Обладавший к началу войны выдающимися летными данными, он с введением новых американских истребителей постепенно утратил свое превосходство. Но создаваемый ему на замену A7M так и не был запущен в производство. Франция, располагавшая единственным авианосцем, эксплуатировала в составе его авиагруппы горстку устаревших D.376, но так и не смогла создать более современные палубные истребители. А вот Германия, хоть и не достроившая «Графа Цеппелина», изготовила серию палубных истребителей Bf 109T — правда эксплуатировались они, естественно, с береговых аэродромов.

За годы Второй мировой войны мощность поршневых двигателей, устанавливаемых на истребители, возросла практически втрое — с 700-800 л.с. до 2000 и более. Соответственно, повысились летные качества самолетов, усилилось их вооружение. Появились и первые реактивные машины. Истребительная авиация прошла огромный путь развития, для которого в мирное время, наверняка, понадобилась бы пара де-



Польский истребитель PZL P.11

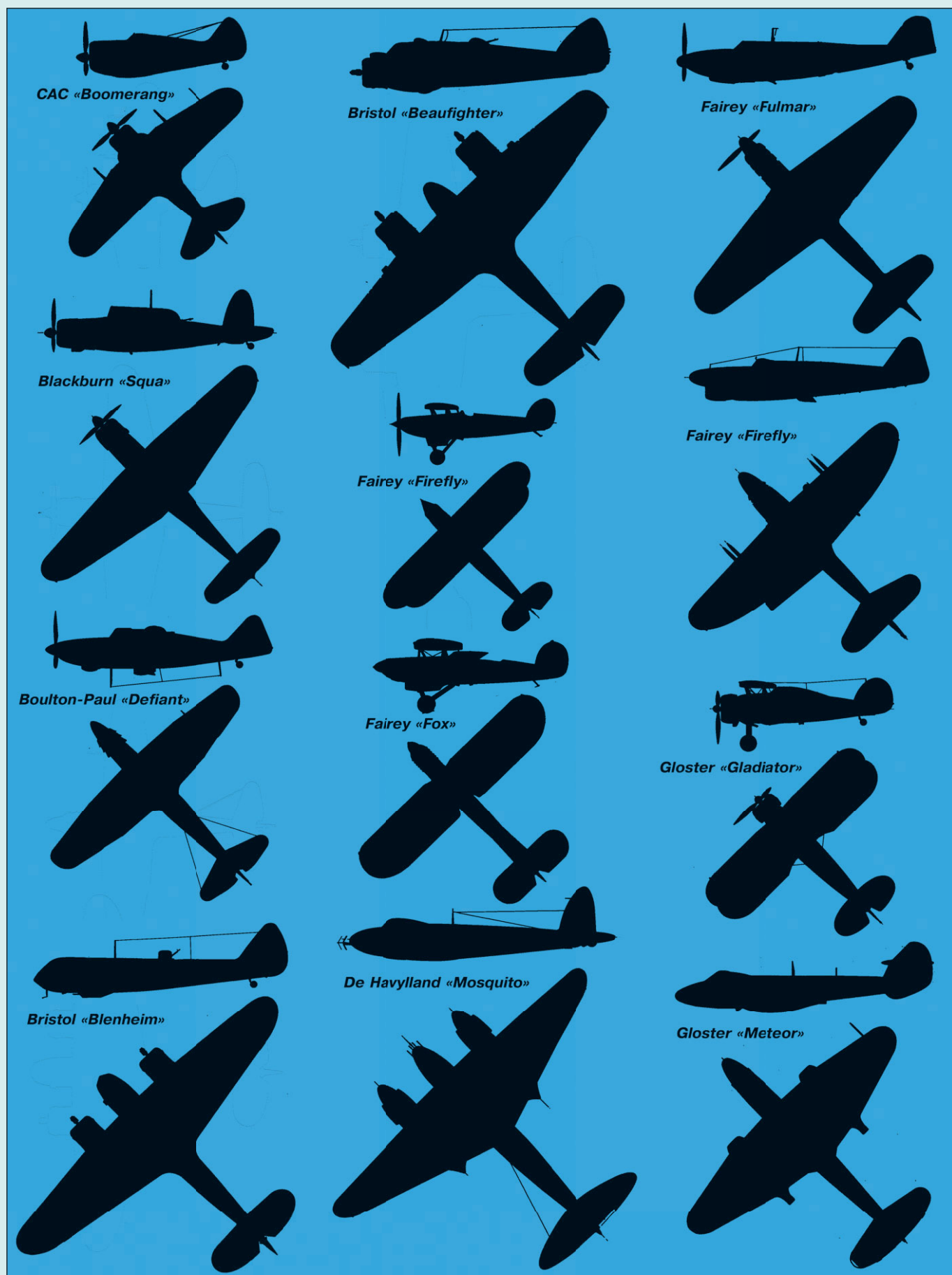


Японский палубный истребитель A5M3

сятилетий. Эта энциклопедия представляет исчерпывающую информацию о более чем 120 типах истребителей Второй мировой войны. В ней рассказывается как о архаичных бипланах, лишь волею случая задержавшихся в строю до 40-х гг., так и о тех легендарных машинах, что вынесли на своих крыльях всю тяжесть боев — «яках», «лавочкиных», «мессершмиттах», «Спитфайрах», и о первых реактивных истребителях, успевших дебютировать в последние месяцы войны. Наряду с истребителями сухопутного базирования, рассмотрены и палубные машины. Охвачены как массовые самолеты, тиражированные в десятках тысяч экземпляров, так и мелкосерийные машины, имевшие ограниченное применение. Каждая статья содержит краткую историю создания самолета, описание основных модификаций, сведения о службе и боевом применении, а также таблицы летно-технических характеристик. Все это позволяет создать полное впечатление о каждом типе истребителей периода Второй мировой войны.



Американский палубный истребитель F7F



Hawker «Fury»



Westland «Whirlwind»



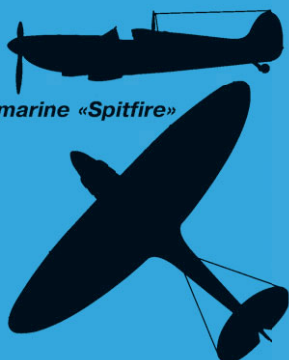
Focke-Wulf FW 190



Hawker «Hurricane»



Supermarine «Spitfire»



Focke-Wulf Ta 152



Hawker «Typhoon»



Arado Ar 68



Focke-Wulf Ta 154



Hawker «Tempest»

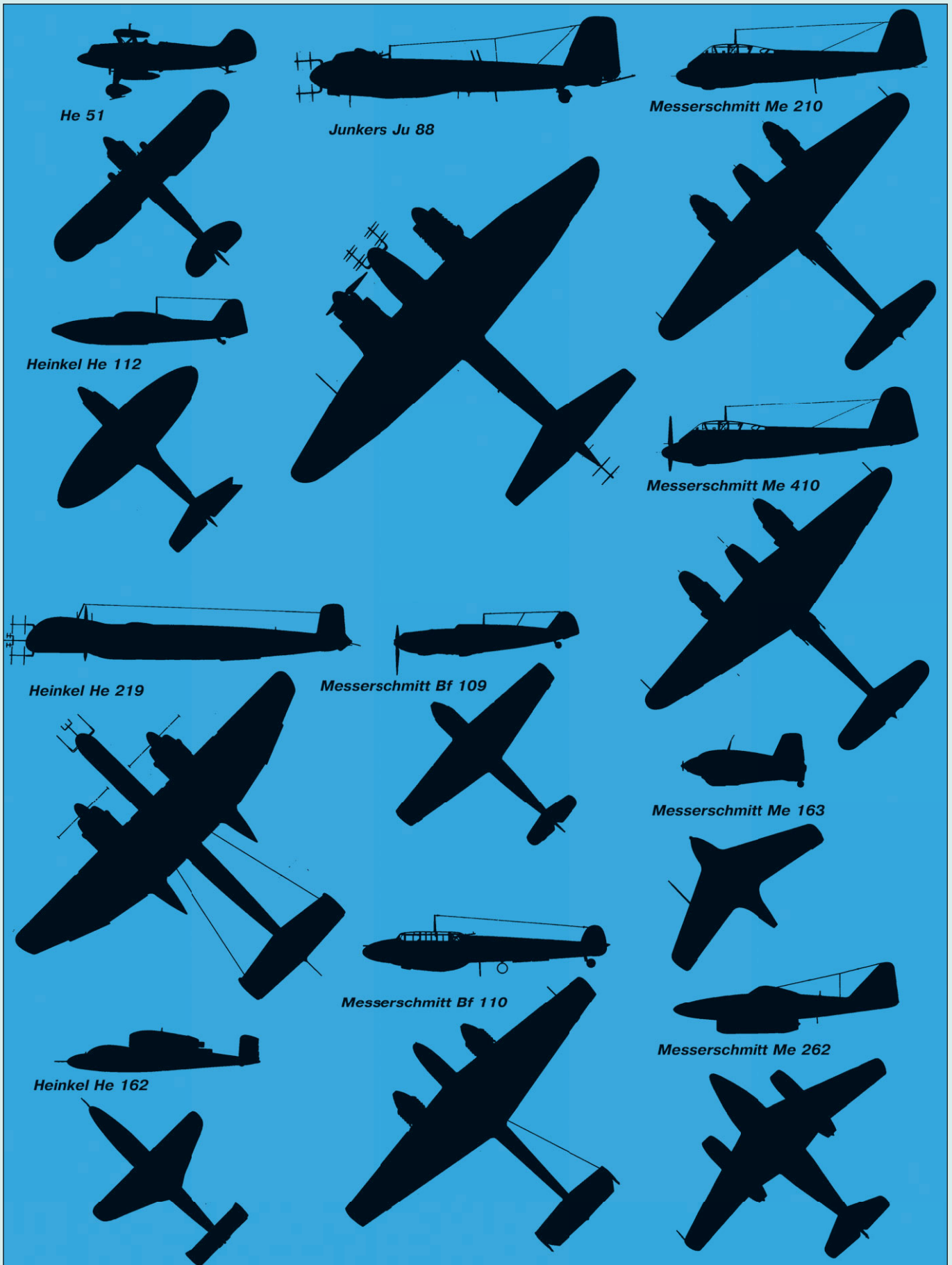


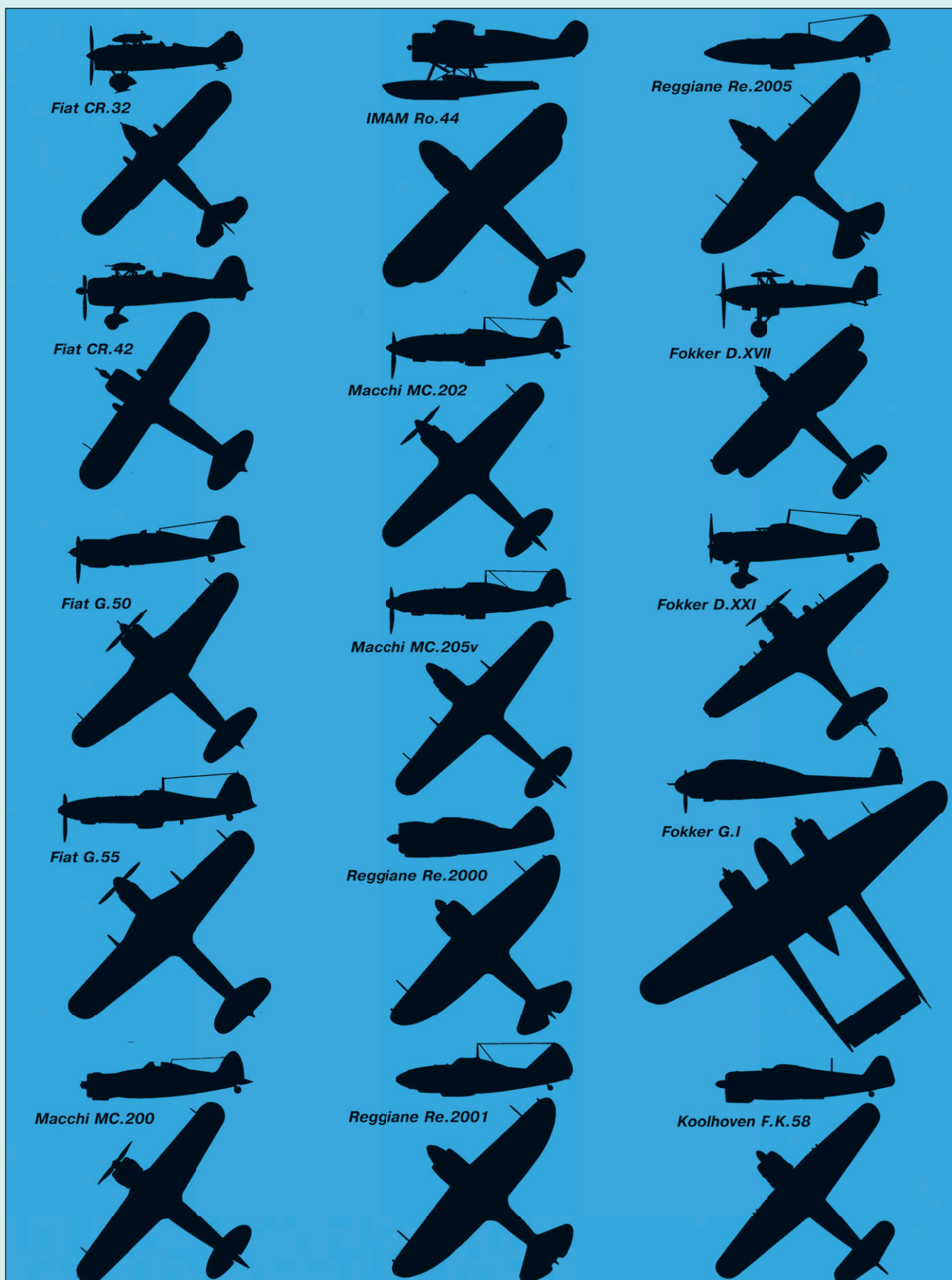
Focke-Wulf FW 187

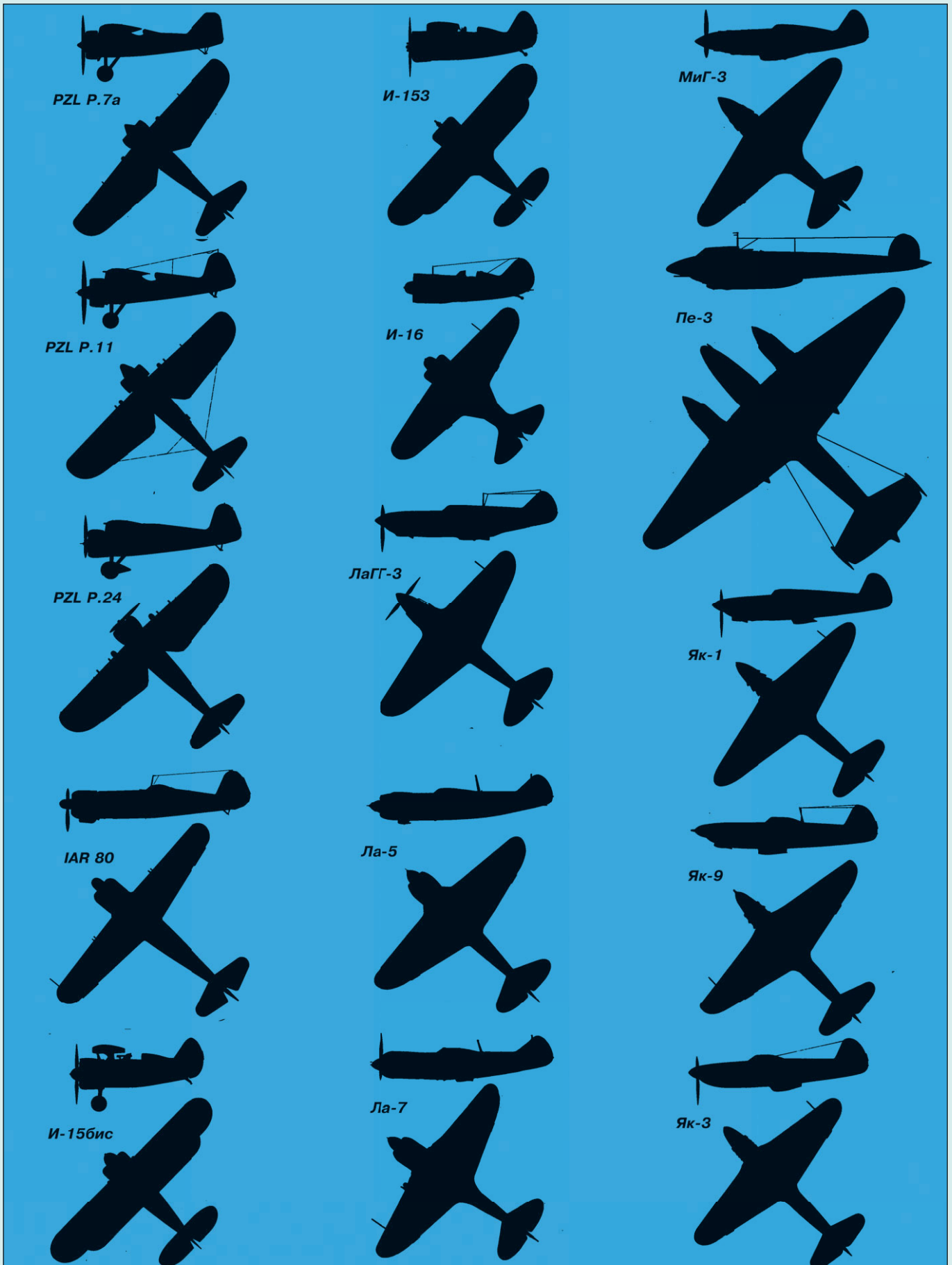


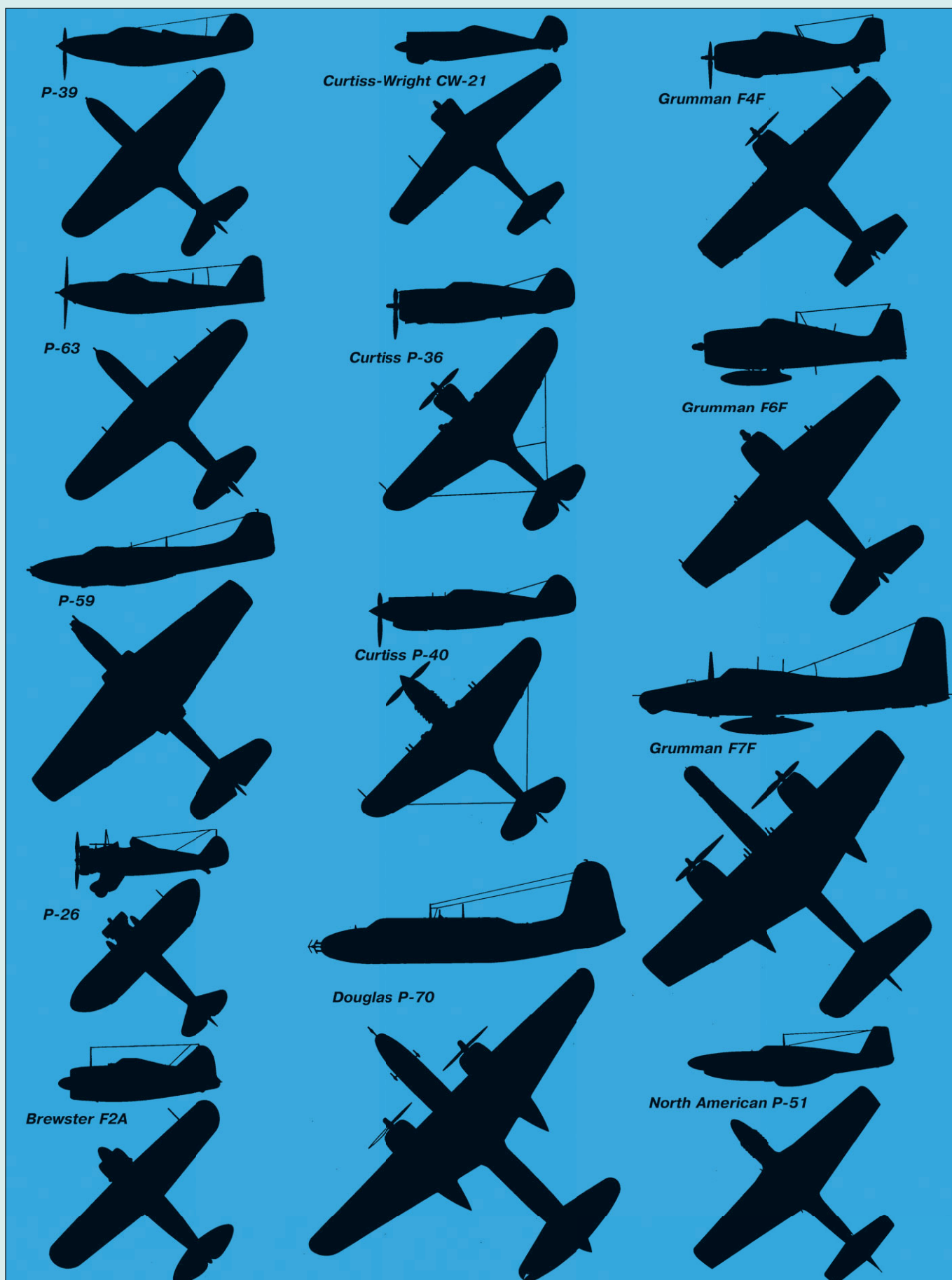
He 51

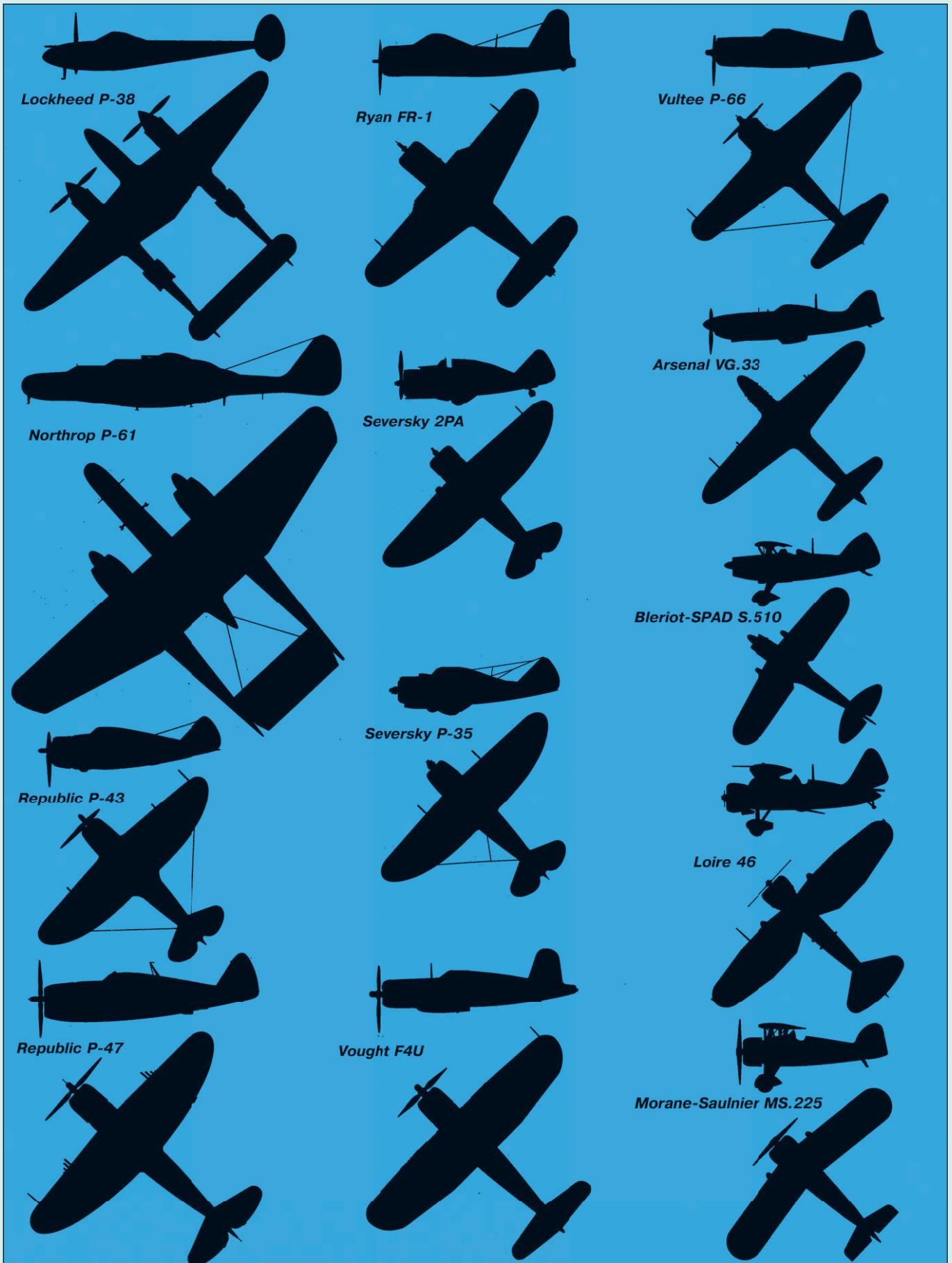
















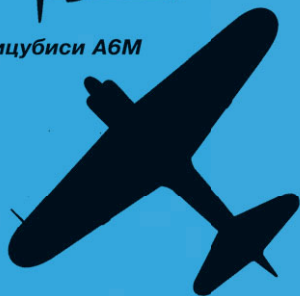
Мицубиси А6М



Кавасаки Ки-61



Накадзима Ки-43



Мицубиси J2M



Накадзима J1N



Накадзима Ки-44



Кавасаки Ки-45



Накадзима Ки-27



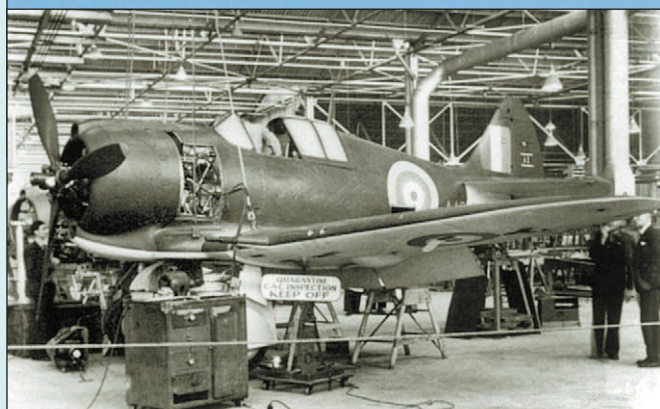
Накадзима Ки-84





Австралия

CAC CA-12/13/19 «Boomerang» CAC CA-12/13/19 «Бумеранг»



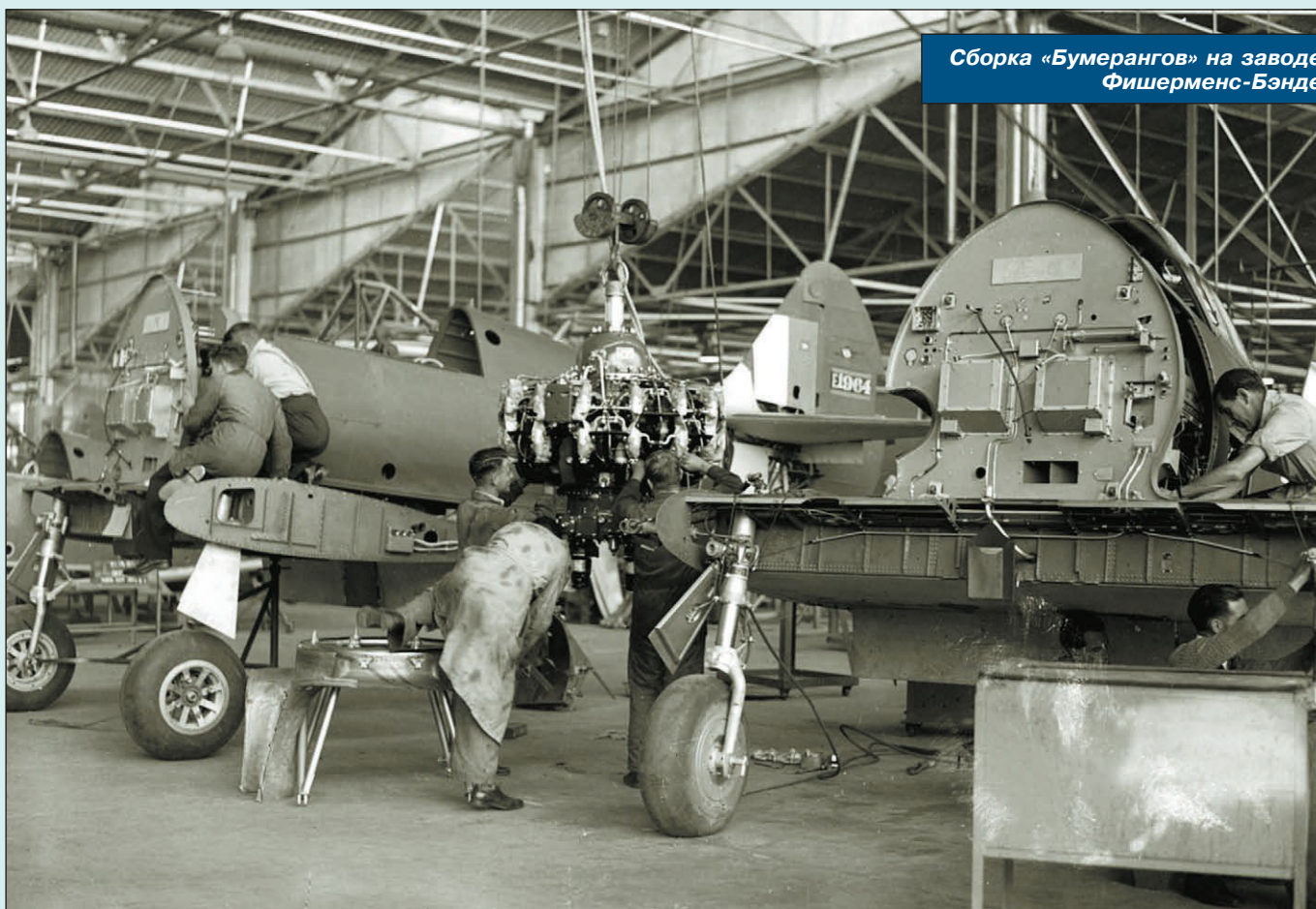
**Вверху: сборка первого «Бумеранга» CA-12 на заводе Фишерменс-Бэнде
Внизу: «Бумеранг» CA-12, июнь 1942 г.**



«Бумеранг» CA-12 (серийный номер A46-63) выпуска 1943 г., отреставрированный до летного состояния в 2009 г. имеет гражданский регистрационный номер VH-XBL

Разработка самолета началась осенью 1941 г. как подстраховка на случай возможного прекращения поставок истребителей из метрополии. Проектирование велось под руководством Ф. Давида, а за основу взяли учебно-боевой самолет «Уиррауэй» — доработанный лицензионный «Норт Америкэн» NA-32/32 (цельнометаллический моноплан с убираемым шасси). При переделке в истребитель усилили, по сравнению с «Уиррауэем», центроплан, хвостовое оперение и шасси. Значительным переделкам подверглись консоли крыла: их несколько уменьшили в размахе и разместили в них вооружение. После проработки нескольких вариантов последнего остановились на смешанном: 2 20-мм пушки «Испано» (60 снарядов на ствол) и 4 7,7-мм пулемета «Браунинг». Также применили более мощный двигатель — 14-цилиндровый мотор воздушного охлаждения «Твин Уосп» (1200 л.с.), выпускавшийся в Австралии по лицензии. Естественно, самолет стал одноместным.

Прототипа истребителя, получившего название «Бумеранг» не было — сразу строились серийные самолеты. 18 февраля 1942 г. заказали 105 самолетов, первый из которых вышел на испытания 29 мая 1942 г. До января 1945 г. на заводе в Фишерменс-Бэнд изготовили 249 машин.



Сборка «Бумерангов» на заводе Фишерменс-Бэнде



«Бумеранг» CA-19, июнь 1944 г.

Летно-технические характеристики самолета CA-12

Двигатель:	
тип	Пратт энд Уитни R-1830-S3C4-G
мощность, л.с.	1200
Размах крыла, м	10,97
Длина самолета, м	8,15
Высота самолета, м	2,92
Площадь крыла, кв. м	20,90
Масса, кг:	
пустого самолета	2437
взлетная	3492
Максимальная скорость, км/ч (на высоте 4730 м)	491
Скороподъемность у земли, м/с	14,9
Практический потолок, м	8800
Дальность полета, км	1500

Основные модификации:

CA-12 — двигатель R-1830-S3C4-G (1200 л.с.). Построено 105 единиц.

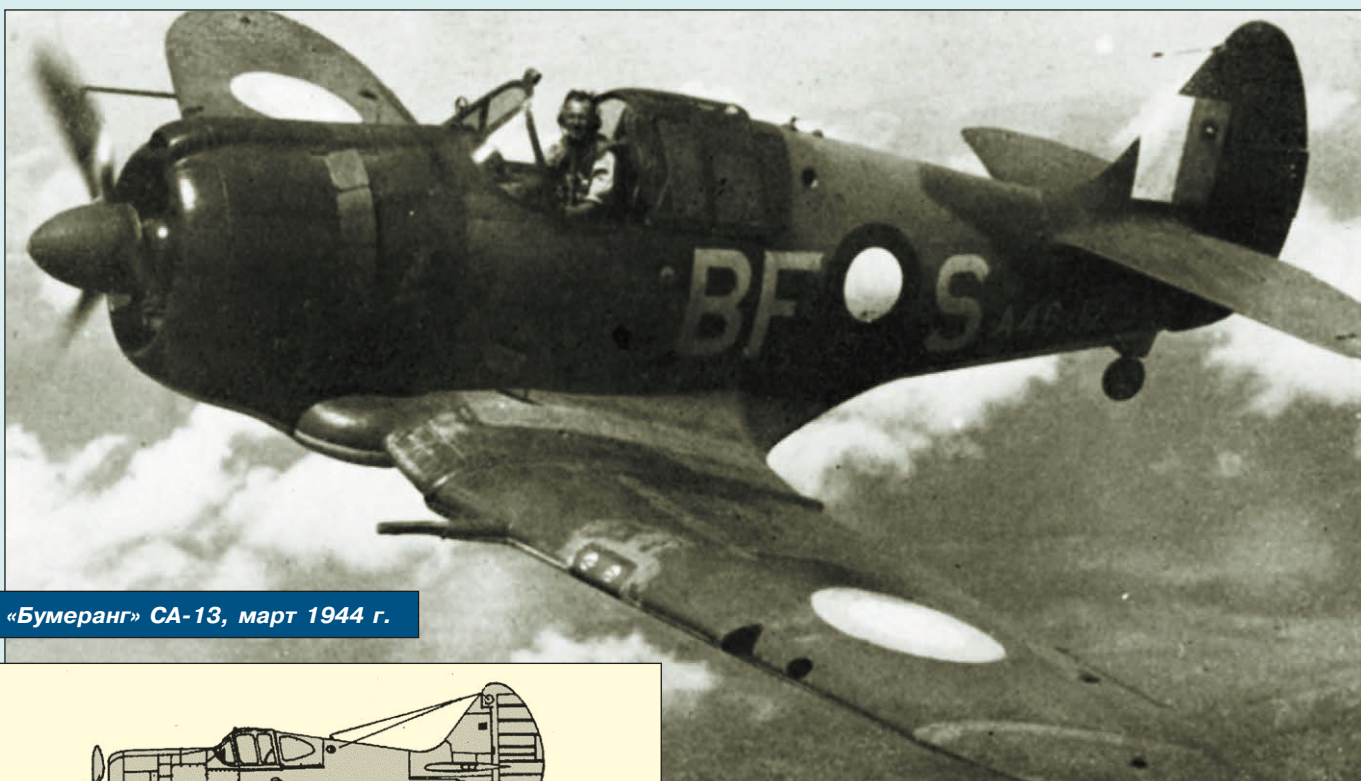
CA-13 — дюралевая обшивка крыла заменена фанерной, а законцовки сделаны цельнодеревянными, внесены некоторые другие изменения. По контракту, подписанному в октябре 1942 г., выпустили 95 самолетов.

CA-19 — применены новые колеса шасси, сделаны незначительные изменения в конструкции. Изготовлено 49 самолетов. На последних 38 машинах установлен АФА «Фэрчайлд» F-24.

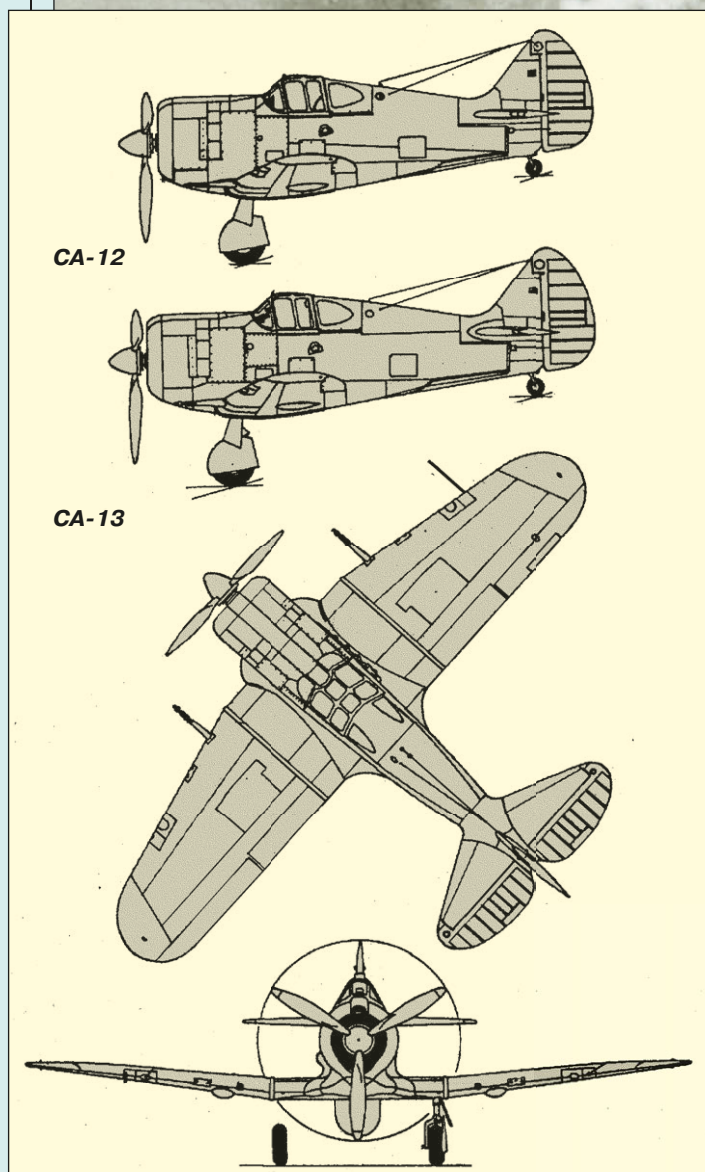
Серийно не строился вариант CA-14 — истребитель-перехватчик с увеличенной высотностью, оборудованный турбокомпрессором «Дженерал Электрик» (прототип испытывался с июня 1944 г.).

Служба и боевое применение

«Бумеранг» отличался хорошей устойчивостью и управляемостью, имел неплохую скороподъемность, но совершенно недостаточную для своего времени максимальную скорость. Поэтому он применялся в бою, главным образом, не как истребитель, а как самолет поддержки наземных войск. С 1942 г. «Бумерангами» частично вооружили 4-ю и 5-ю АЭ Королевских австралийских ВВС, эксплуатировавшие наряду с ними также и «Уиррауэи». Эти части воевали на Новой Гвинее, а самолеты из их состава вели разведку, осуществляли корректировку артогня и штур-



«Бумеранг» CA-13, март 1944 г.



«Бумеранг» CA-12 (серийный номер 46-14) из состава 83-й эскадрильи Австралийских ВВС

мовали наземные цели. Весной 1943 г. «Бумеранги» получили 84-я и 85-я АЭ, а в декабре 1943 г. — 83-я АЭ. Эти эскадрильи занимались обеспечением ПВО, патрулировали прибрежные воды Австралии и прикрывали морские конвои. «Бумеранг» сняли с вооружения вскоре после окончания Второй мировой войны.



Отреставрированный «Бумеранг» CA-19 (серийный номер A46-206)