

Константин Кузнецов

КОНВЭР В-36 «МИРОТВОРЕЦ»

**ГИГАНТ
СРЕДИ СТРАТЕГИЧЕСКИХ
БОМБАРДИРОВЩИКОВ**



УДК 623.746.4(73)
ББК 68.53
К89

В оформлении переплета использована
иллюстрация художника *В. Петелина*

Кузнецов, Константин Александрович.

К89 Конвэр В-36 «Миротворец». Гигант среди стратегических бомбардировщиков / Константин Кузнецов. — Москва : Эксмо : Яуза, 2018. — 160 с. — (Война и мы. Авиакolleкция).

ISBN 978-5-04-096609-7

В книге рассказано о возникновении, проектировании, производстве и службе самого большого в мире стратегического бомбардировщика Конвэр В-36. Рассмотрены военно-политические аспекты создания гигантского бомбардировщика – самого большого серийного самолета периода конца 40-х – начала 80-х годов прошлого века. Но не только в размерах была его уникальность. Десятидвигательный монстр с моторами двух разных типов, помимо своей основной роли – ядерного бомбардировщика – использовался в качестве летающей лаборатории для проверки многих, часто уникальных, проектов. Книга будет интересна не только любителям истории авиации, но и специалистам.

**УДК 623.746.4(73)
ББК 68.53**

ISBN 978-5-04-096609-7

© Кузнецов К.А., 2018
© ООО «Издательство «Яуза», 2018
© ООО «Издательство «Эксмо», 2018

Оглавление



| | |
|---|----|
| ВВЕДЕНИЕ | 5 |
| РОЖДЕНИЕ «МИРОТВОРЦА» | 7 |
| НАЧАЛО РАБОТЫ | 10 |
| НОВЫЙ ЗАВОД..... | 13 |
| В-36 — БОРЬБА ЗА МЕСТО ПОД СОЛНЦЕМ | 18 |
| ОКОНЧАНИЕ ВОЙНЫ, СОКРАЩЕНИЕ ЗАКУПОК..... | 18 |
| ПРОТОТИП ХВ-36 | 20 |
| ВТОРОЙ ПРОТОТИП — УВ-36 | 24 |
| ПРОДОЛЖЕНИЕ БОРЬБЫ ЗА МЕСТО ПОД СОЛНЦЕМ | 26 |
| СЕРИЙНОЕ ПРОИЗВОДСТВО И ПОСТАВКИ В САК | 29 |
| ВЕРСИЯ В-36А..... | 31 |
| ВЕРСИЯ В-36В..... | 32 |
| ВЕРСИЯ В-36С..... | 36 |
| ВЕРСИЯ В-36D..... | 39 |
| СТРАТЕГИЧЕСКИЕ РАЗВЕДЧИКИ | 45 |
| ВЕРСИЯ RB-36D | 45 |
| ВЕРСИЯ RB-36E..... | 47 |
| ВЕРСИЯ В-36F | 48 |
| ВЕРСИЯ В-36Н..... | 49 |
| В-36J — ПОСЛЕДНИЙ ПИСМЕЙКЕР..... | 50 |
| РЕАКТИВНАЯ ЭРА: В-36G СТАНОВИТСЯ В-60 | 53 |
| ХС-99 — ТРАНСПОРТНЫЙ САМОЛЁТ | 56 |
| ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНЫЕ ГИГАНТЫ | 59 |
| ЛЕТАЮЩИЕ АВИАНОСЦЫ..... | 61 |
| ЛЕТАЮЩАЯ ЛАБОРАТОРИЯ С ЯДЕРНЫМ РЕАКТОРОМ НА БОРТУ NB-36Н.... | 68 |
| DV-36Н — САМОЛЁТ-НОСИТЕЛЬ КРЫЛАТОЙ РАКЕТЫ GAM-63 «РАСКЛ»..... | 84 |

| | |
|---|-----|
| В-36 В ЭКСПЛУАТАЦИИ (На страже мира и капитализма) | 85 |
| ТЕХНИЧЕСКОЕ ОПИСАНИЕ БОМБАРДИРОВЩИКА В-36 | 98 |
| КРЫЛО | 98 |
| ФЮЗЕЛЯЖ | 102 |
| ХВОСТОВОЕ ОПЕРЕНИЕ | 110 |
| СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ | 112 |
| ШАССИ | 112 |
| СИЛОВАЯ УСТАНОВКА | 114 |
| БОМБАРДИРОВОЧНОЕ ВООРУЖЕНИЕ | 118 |
| ГЛАВНЫЙ КАЛИБР «МИРОТВОРЦА» | 120 |
| ОБОРОНИТЕЛЬНОЕ ВООРУЖЕНИЕ | 132 |
| СТРАТЕГИЧЕСКИЕ РАЗВЕДЧИКИ НА БАЗЕ САМОЛЁТОВ В-36 | 136 |
| КОНЕЦ ЛИНИИ В-36 | 139 |
| ОБЩАЯ ОЦЕНКА ПРОЕКТА | 140 |

Сокращения

АБ (АФВ) — Авиабазы

БЧ — Боевая часть

ВМС — Военно-морские силы

ИК — Инфракрасное (наблюдение)

кал. — Калибр (вес бомбы)

МБР — Межконтинентальная баллистическая ракета

ПВО — Противовоздушная оборона

РЛС — Радиолокационная станция

РН — Руль направления

РВ — Руль высоты

РЭБ — Радиоэлектронная борьба

САК — Стратегическое авиационное командование

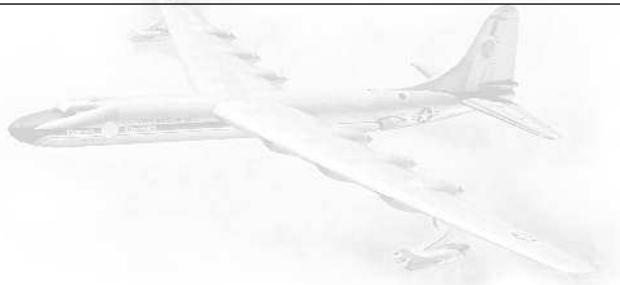
ТВД — Турбовинтовой двигатель

ТРД — Турбореактивный двигатель

ТТ — Технические требования

USAAF — ВВС США

Введение



Бомбардировщик В-36 проектировался для ударов по гитлеровской Германии в случае, если Англия падёт под натиском нацистов и США потеряют свои базы в Европе. Для выполнения таких миссий самолёт должен иметь межконтинентальную дальность. Однако к моменту окончания Второй мировой войны В-36 не был готов, и к тому моменту, когда он поднялся в воздух, мир стал уже другим. Теперь на гигантский бомбардировщик, получивший наименование «Миротворец», возлагалась задача доставки ядерной бомбы на территорию нового врага — Советского Союза. В-36 выполнял роль «большой дубины» и имел на вооружении самые большие бомбы, имевшиеся в арсеналах США. В течение нескольких лет в середине прошлого века В-36 находился на передовой линии сдерживания так называемой «красной угрозы».

В-36 можно назвать «последним стратегическим бомбардировщиком периода Второй мировой войны», хотя он впервые поднялся в воздух 8 августа 1946 года — почти через год после окончания войны. Конвэр В-36 олицетворял собой вершину концепции стратегических авиационных сил, как она понималась во время Второй мировой войны, и олицетворял это в большей степени, чем любой другой бомбардировщик, созданный в тот период времени. Он имел на порядок большую бомбовую нагрузку, дальность и практический по-

толок, чем любой самолёт 30–40-х годов прошлого века.

В-36 был заметной вехой в истории мировой авиации. Задуманный для разгрома стран «оси», во время своей службы «Миротворец» никогда не участвовал в реальных боевых действиях и не сбрасывал бомбы на реальные цели.

Гигантский шестимоторный «Миротворец» был воплощением концепции мощного стратегического бомбардировщика, бытовавшей в то время. Ни один боевой самолёт никогда, ни до ни после, не создавался для несения такой большой бомбовой нагрузки. Даже В-52 не поднимает бóльший груз обычных бомб, чем В-36. Ядерные бомбы в конечном итоге изменили характер стратегической войны, но в контексте эпохи, породившей В-36, стратегическая авиация должна была иметь самолёт, способный поднять многие тонны обычных бомб.

Идея применения «стратегической авиации» для уничтожения промышленного потенциала врага родилась в период Первой мировой войны у таких лётчиков, как капитан (впоследствии — генерал) Уильям Лендрум «Билли» Митчелл из Службы авиации США. Эта доктрина не была реализована в Первой мировой войне и официально не разрабатывалась в годы после Великой войны, пока молодые капитаны не выросли по службе и не достигли соответствующего положения в Воздушном

корпусе армии США. Вряд ли они что-либо слышали о «доктрине Дуэ», но ход мыслей у них удивительно совпадал с положениями упомянутой доктрины.

Среди сторонников развития стратегической авиации был генерал Генри Х. Арнольд, который в сентябре 1938 года возглавил Воздушный корпус армии США. Именно под покровительством Арнольда Воздушный корпус (ВВС США после июня 1941 года) начал серьёзно развивать долгосрочные программы четырёхмоторных дальних стратегических бомбардировщиков, таких как «Летающая крепость» «Бостинг» В-17 и «Консолидейтед» В-24 «Либерейтор». Между тем аналогичные идеи развивались в Британии, где создавались такие самолёты, как Хэндли-Пейдж «Галифакс» и знаменитый Авро Ланкастер.

Что касается доктрины стратегической бомбардировки, то она в значительной степени оставалась в теории. То есть до лета и ранней осени 1940 г., когда немецкие люфтваффе пытались разгромить Соединенное Королевство стратегическими

бомбардировками в «Битве за Британию» своими относительно лёгкими двухмоторными бомбардировщиками, американцы не предпринимали шагов в направлении создания тяжёлых стратегических бомбардировщиков. Изучение опыта «Битвы за Британию» и критическое положение Великобритании в войне стало толчком для оправдания увеличения финансирования программы производства и развёртывания В-17 и В-24. Эти факты также явились катализатором в деле создания шестимоторного «межконтинентального бомбардировщика».

В концептуальном плане для стратегической воздушной кампании против Германии дальность В-17 и В-24 требовала наличия баз в Англии. Если бы немцы захватили Соединенное Королевство, такую кампанию пришлось бы проводить с баз в Западном полушарии. В 1940 г. не было ни одного бомбардировщика, способного покрыть такое расстояние и вернуться назад. Их не было даже в стадии проектирования.

Рождение «Миротворца»



В Америке, отделенной от всех вероятных противников просторами океанов, идея создания межконтинентального бомбардировщика вынашивалась с середины 1930-х гг., а 27 июня 1941 г. в воздух поднялся первый в мире экспериментальный самолёт такого класса Дуглас

XB-19. Его испытания продолжались до июня 1943 г. и в целом подтвердили заданные лётные характеристики. Но прогресс в авиации шёл быстрее, чем удалось создать такую сложную машину, и XB-19 безнадежно устарел ещё до первого вылета. Его максимальная скорость составляла



Экспериментальный стратегический бомбардировщик Дуглас XB-19.

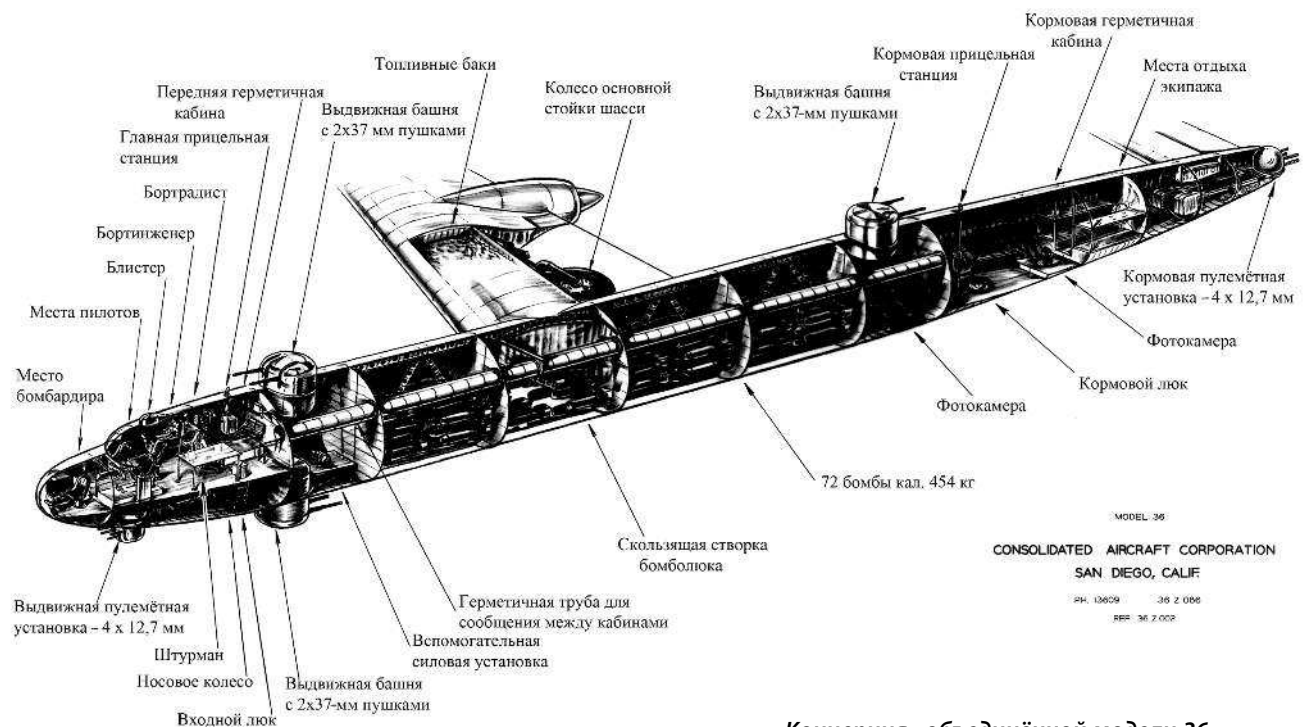
Конвэр В-36 «Миротворец». Гигант среди стратегических бомбардировщиков

всего 360 км/ч, а практический потолок — 7015 м. Когда начались испытания этого бомбардировщика, уже полным ходом шла разработка нового межконтинентального самолёта, будущего В-36.

Фирмы «Боинг» и «Консолидейтед», производители крупнейших американских самолётов, в то время уже работали над проектами самолётов, которые имели бы большую дальность, чем у В-17 и В-24. Однако даже эти огромные самолёты — В-29 «Суперфортрест» и В-32 «Доминейтор», не имели возможностей для достижения целей в Европе с баз в Западном полушарии.

Точкой отсчёта в истории В-36 можно считать 11 апреля 1941 г., когда специалисты Корпуса армейской авиации США (USAAC) завершили разработку соответствующих технических требований. Как это часто случается, пожелания военных при ближайшем рассмотрении оказались

совершенно нереальными. Были заданы: дальность полёта — 19 310 км с бомбовой нагрузкой 4540 кг, крейсерская скорость — 443 км/ч на высоте 7620 м. Над целью самолёт должен был иметь возможность увеличить скорость до 724 км/ч и подняться на 13 716 м. На меньшую дальность самолёту предстояло доставить до 32 660 кг бомб. В августе 1941 г., после консультаций с авиационными фирмами, USAAC снизил требования: дальность полёта — 16 100 км, крейсерская скорость — 386–483 км/ч, потолок над целью — 12 200 м. Максимальная масса бомбовой нагрузки не изменилась, оставшись беспрецедентно высокой. Таким образом, требования к бомбардировщику стало возможно выразить простой, но по-прежнему труднодостижимой формулой — «10 000 миль дальности — 10 000 фунтов бомб». Требование по дальности было в пять раз выше, чем у В-17, и вдвое больше,



Концепция «объединённой модели 36».



Тяжёлый бомбардировщик В-29.

чем у В-29, чей первый полёт был выполнен спустя два года.

Уже в сентябре 1940 г. инженеры фирмы «Консолидейтед» в Сан-Диего провели некоторые предварительные проработки такого самолёта под внутренним обозначением «проект 35». У него было двухкилевое оперение, аналогичное оперению В-24 и более раннему «проекту В-32». Моторы имели толкающие винты, позже применённые на В-36, хотя в модели 35 были только четыре мотора. Так как на таких дальностях на истребительное сопровождение рассчитывать не приходилось, то в проект заложили мощное оборонительное вооружение. Оно состояло из пулемётов, кал. 12,7 мм и из трёх спаренных 37-мм пушек, размещённых в выдвижных

башнях. С помощью крупнокалиберных пушек (37 мм) надеялись поразить атакующий истребитель на большой дистанции, до того как он выйдет на дистанцию эффективного огня своего оружия. Пулемёты предназначались для ближнего воздушного боя. Полученные наработки были собраны и представлены инженерам из Департамента материального снабжения USAAF в Аэронавигационном инженерном центре «Райт» в октябре 1941 г. в качестве объединённой «Модели 36». Полученные наработки оченьгодились для участия в секретном конкурсе на стратегический бомбардировщик, объявленный в 1941 г.

В конкурсе на супербомбардировщик участвовали фирмы: «Консолидейтед», «Боинг», «Дуглас» и «Нортроп». «Консоли-



Летающее крыло фирмы «Нортроп» — ХВ-35. Каплевидный фонарь кабины пилотов обеспечивает круговой обзор. Моторы имеют соосные винты. Функцию киля выполняют большие мотогондолы моторов.

дейтед» представила два эскизных проекта самолёта нормальной аэродинамической схемы: четырехмоторный «Модель 35» и шестимоторный «Модель 36». Они были разработаны под руководством Тэда Холла, более известного широкой публике как изобретатель летающего автомобиля «Конвэркар», построенного уже после войны. Победителями конкурса признали «Модель 35» (не путать с проектом ХВ-35 фирмы «Нортроп») и проект летающего крыла Джека Нортропа.

Если «Модель 35» имела размах крыла 50 м, длину 39 м и площадь крыла 250,8 м², то «Модель 36» была ещё больше. Она имела размах крыла 70,1 м, длину 49 м и площадь крыла 443 м². Сначала конструкция сохранила двойной киль, по типу В-24, но количество моторов возросло до шести.

Экспериментальной дивизией в Райт-Филд (ныне — база Райт-Паттерсон) командовал бригадный генерал Д. Кенни. Во время войны он командовал Пятым воз-

душным флотом, а после войны стал первым командующим Стратегического воздушного командования (САК). Он был тем человеком, который горячо поддержал «проект В-36» и представил его генералу Арнольду.

Основываясь на рекомендациях Кенни, USAAF выдал фирме «Консолидейтед» контракт на постройку двух прототипов «Модели 36» с военным обозначением ХВ-36. Контракт был заключён 15 ноября — за три недели до нападения на Пёрл-Харбор. Параллельно были подписаны контракты на изготовление экспериментальных самолётов «Консолидейтед» ХВ-36 и «Нортроп» ХВ-35.

Начало работы

В начале 1942 г. в Сан-Диего генеральный менеджер «Консолидейтед» И.М. Ладдон собрал команду разработчиков ХВ-36, в которую вошли люди, которые уже работали над двумя самыми большими про-

граммами в истории компании — над бомбардировщиком В-24 и летающей лодкой РВУ Каталина. Конструкторские проблемы, с которыми столкнулась команда, были беспрецедентны. Это было связано с огромными размерами самолёта. В то время мало кто из инженеров занимался конструкциями с такими размерами и с таким весом.

Предварительный проект выполнялся под руководством Теда Холла. Руководителем инженерной группы был Гарри Саттон, в то время как Ральф Бейлесс возглавлял группу аэродинамики, а Бад Вёршель проектировал силовую установку. Группа Кена Уорда отвечала за компоновку самолёта, а Роберт Уидмер готовился к программе обширных исследований в аэродинамических трубах.

Наибольшего внимания требовало достижение межконтинентальной дальности полёта. Известно, что дальность пропорциональна аэродинамическому качеству самолёта, относительной массе топлива и обратно пропорциональна его удельному расходу.

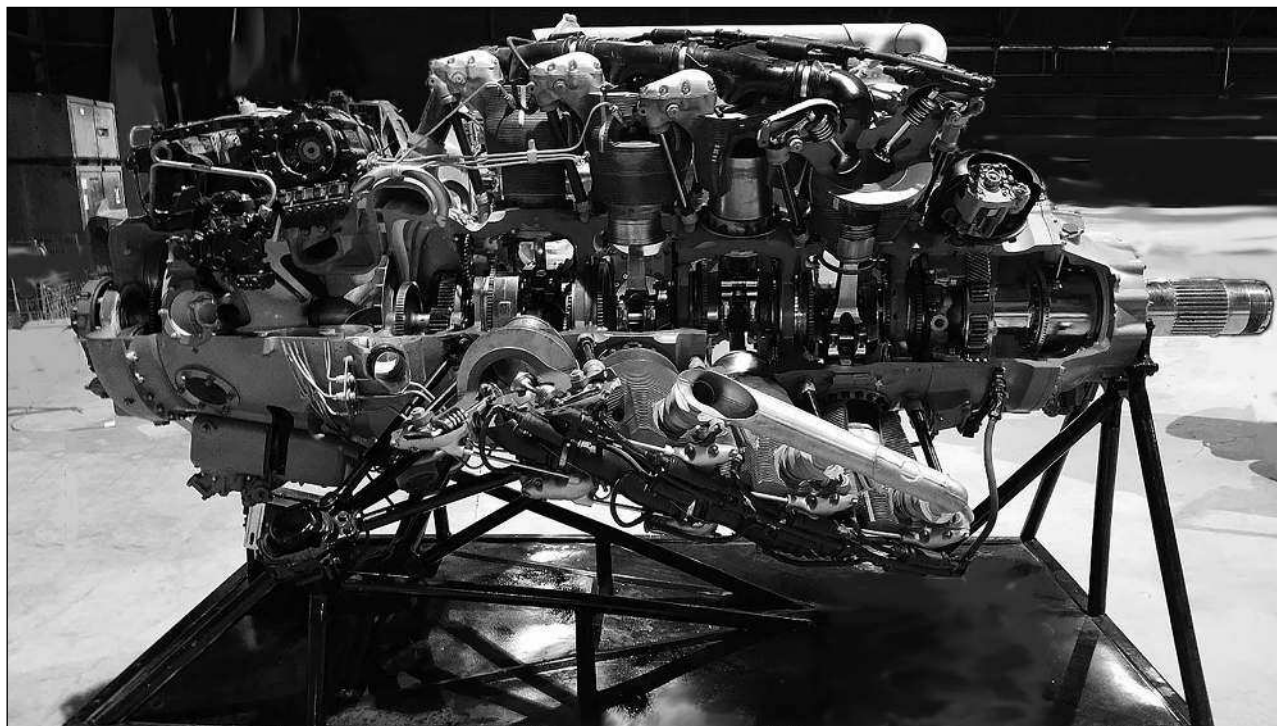
С целью максимального повышения аэродинамического качества в проекте будущего В-36 применили крыло большого удлинения с модными в то время ламинарными профилями. Для снижения лобового сопротивления двигателя были установлены внутри крыла и применены толкающие винты.

Традиционные тянущие винты обдували бы крыло турбулентным закрученным потоком, что ликвидировало эффект от ламинарного обтекания профиля крыла. Поэтому решили применить толкающие винты. Но это решение имеет отрицательную сторону. Дело в том, что КПД толкающего винта всегда меньше, чем у тянущего. Поэтому пришлось провести много экспериментально-конструкторских

работ, чтобы положительный эффект от ламинарного обтекания перекрыл отрицательный эффект от снижения КПД двигателей.

Гладкая поверхность фюзеляжа также не нарушалась ни одной выступающей деталью: кабину пилотов вписали в его контур, а оборонительные огневые установки решили сделать убираемыми. Аэродинамическое качество самолёта достигло, по данным фирмы, 21 единицы, что было значительно выше, чем у всех бомбардировщиков того времени. Например, у лучшего американского бомбардировщика Второй мировой войны «Боинг» В-29 этот показатель составлял 19,1. Естественно, такой выдающийся результат создатели В-36 получили благодаря многочисленным продувкам в аэродинамических трубах Массачусетского и Калифорнийского технологических институтов, а позднее — в лабораториях Национального агентства по авиации США (НАСА) в Лэнгли-Филд и Моффет-Филд. В частности, по их результатам отказались от первоначально принятого двухкилевого оперения в пользу однокилевого.

Для повышения весового совершенства самолёта в нём широко применили новейшие высокопрочные алюминиевые сплавы 75ST, аналог нашего В95, и в менее ответственных узлах магниевые сплавы AN-M-29. В частности, из магниевого сплава была выполнена примерно половина обшивки фюзеляжа, из-за чего одним из неофициальных прозвищ будущего В-36 стало «Магниевый монстр». Масса магниевых деталей достигала 10% от полной массы планера. Весь запас топлива размещался в крыльевых баках-отсеках. Крыло, прогиб которого под нагрузкой достигал 2 м, рассчитали как динамически упругую конструкцию, что для того времени было новшеством.



Мотор «Пратт-Уитни» R-4360 «Уосп Мэйджор» — 28-цилиндровая четырехрядная «звезда» воздушного охлаждения. Как удалось организовать охлаждение всех цилиндров — просто удивительно.

Ещё одним резервом снижения массы самолёта стали... нормы прочности. Самолёт рассчитывался под действовавшие тогда американские нормы прочности для тяжёлых бомбардировщиков, предусматривавшие предельные эксплуатационные перегрузки $+3,67/-1,0$. Специально для В-36 в первой фазе полёта, до выработки соответствующего количества топлива, было разрешено уменьшить расчетную перегрузку до $+2,0/-1,0$. При этом накладывались специальные ограничения на манёвренность самолёта. Всё это позволило спроектировать межконтинентальный бомбардировщик с чрезвычайно высокой весовой отдачей. В первом ХВ-36 доля полезной нагрузки и топлива составила 58% от взлётной массы (у В-29 — около 50%).

Кроме межконтинентальной дальности, другим трудновыполнимым требованием военных была очень высокая бомбовая нагрузка. Когда разрабатывались технические требования на самолёт, оставалось ещё более года до начала знаменитого Манхэттенского проекта, и повысить ударную мощь бомбардировщика настолько, чтобы он мог решать стратегические задачи, можно было только за счёт большого количества обычных бомб. Чтобы разместить заданные 32 660 кг бомб, пришлось создавать отсек длиной более 20 и диаметром около 3 м. Это определило и остальные размеры самолёта, в частности, знаменитый 70-метровый размах крыла. Длинный бомбоотсек заставил расширить диапазон допустимых центровок. С этой целью крылу придали неболь-

шую стреловидность. Объём бомбоотсека, условно разделённого на 4 секции, составил 68% от всего объёма фюзеляжа. Огромные вырезы под бомболюки заставили частично отказаться от общепринятой тогда полумонококовой конструкции фюзеляжа. Средняя его часть, между двумя гермокабинами, представляла собой ферменную конструкцию с лёгкой магниевой обшивкой. Большие размеры и, следовательно, огромная, достигавшая 140 т, взлётная масса потребовали применения шести самых мощных, специально создаваемых для проекта двигателей — 28-цилиндровых четырехрядных «звезд» воздушного охлаждения «Пратт-Уитни» R-4360 «Уосп Мэйджор».

Для этого огромного самолёта удалось спроектировать безбустерную систему управления, что стало уникальным достижением и заслуживает всяческого восхищения талантом американских конструкторов.

Между тем на заводе «Консолидейтед» в Сан-Диего был построен полномасштабный деревянный макет В-36. Полностью готовый к концу весны, он был одобрен командованием ВВС США в сентябре 1942 г. Тем не менее этот макет был всего лишь предварительным вариантом, так как конструкция ХВ-36 претерпела значительные изменения в течение ближайших месяцев.

По мере того как работа над проектом продолжалась, бригада силовых установок Вёршеля работала с фирмой «Пратт-Уитни», которая разрабатывала мотор мощностью 3000 л.с. для использования в больших бомбардировщиках. В результате будет создан двигатель R-4360 Wasp Major, который по существу представлял собой пару 14-цилиндровых моторов R-1830 Twin Wasp, объединённых в один блок. В конечном итоге у этого мотора (R-4360)

будет долгая послевоенная карьера. Он будет устанавливаться на многочисленные типы самолётов, помимо В-36.

Новый завод

Производственный план состоял в том, что два ХВ-36 будут построены в Сан-Диего со сроком поставки в мае и ноябре 1944 г. После этого серия так же будет выпускаться в Сан-Диего. Однако в 1942-м и 1943 гг. спрос на В-24 и РВУ был настолько велик, что «Консолидейтед» решила полностью перевести производство В-36 на новый государственный завод № 4 в Форт-Уорт, штат Техас, который был специально построен для дополнительного выпуска В-24. Завод имел 4 производственных линии длиной по одной миле (1,6 км) каждая. Крыша завода была сплошной и не имела фонарей для доступа солнечного света в производственные цеха. Рабочие трудились при искусственном освещении от ламп дневного света. Почему так было сделано — я не знаю.

К концу 1942 г., вскоре после переноса «программы ХВ-36» в Форт-Уорт, эта жизненно важная, сверхсекретная программа начала постепенно терять приоритет в глазах командования ВВС. Стали ощущаться задержки в проектировании, так как продувки в аэродинамических трубах были понижены по приоритетам в пользу других программ. Дополнительные месяцы потеряли из-за перепроектирования некоторых частей крыла и агрегатов силовой установки. В результате программа сдвинулась вправо на срок от трёх до четырёх месяцев.

В сентябре 1942 г. генерал Арнольд назначил «наивысший приоритет» для проектов «Нортроп» ХВ-35 и для «Консолидейтед» ХВ-36. В то время американцы вели кровопролитные бои на Тихооке-



Производство крупного самолёта требовало крупного завода. Здесь — цех окончательной сборки завода Форт-Уорт. Освещение искусственное — цех не имеет на крыше фонарей для естественного освещения. Почему так сделано — не понятно. На фото — сборка самолётов RB-36D. Цеху не хватало ширины и высоты, поэтому после установки крыла самолёты размещались под углом к продольной оси цеха. Для перемещения самолёта ему нужно было задрать нос, чтобы киль не касался ферм перекрытия.

анском театре военных действий, а в Европе положение Британии было весьма тяжёлым, так что контрнаступление союзников против немцев в Европе или Северной Африке всё ещё оставалось мечтой. Было ясно, что перелом в войне наступит не скоро. Однако к концу года ситуация изменилась. Союзники высадились в Северной Африке в ходе операции «Факел», а на Тихом океане удалось отбить о. Гуадалканал. Хотя бои в Северной Африке носили второстепенный характер по сравнению с советско-германским фрон-

том, но их успех обеспечивал возможность создания авиабаз для бомбардировок Германии существующими самолётами. В последние дни 1942 г. победа в войне всё ещё была за горизонтом, но, с другой стороны, американское руководство и руководство союзников могли наблюдать беспрецедентную мобилизацию промышленности в США, Британии и СССР, и стало ясно, что война не будет проиграна. Их уверенность возросла после победы Красной армии в Сталинградской битве.

В войне с Японией американцы рассматривали на авиабазы в Китае. Финансирование «проекта ХВ-36» было уменьшено в пользу максимально интенсивного производства серийных В-24. В 1943 г., после ряда поражений китайской армии и неудачного наступления англичан в Бирме, оказалось, что дальности полёта новейшего бомбардировщика В-29, на который возлагались особые надежды в войне на Тихом океане, может не хватить для ударов по Японии. Опять вспомнили про ХВ-36, и эта программа получила высший приоритет. 19 июня 1943 г. командующий USAAC генерал Арнольд, не дожидаясь начала лётных испытаний ХВ-36, подписал контракт, согласно которому фирма «Консолидейтед Валти» (позднее это объединение получило наименование «Конвэр») обязалась поставить 100 серийных В-36 в период с августа 1945 г. по октябрь 1946 г.

К середине 1943 г. кампания по «прыжкам с острова на остров» в Тихом океане позволила получить базы на Гуаме и Марианских островах, позволявших достать Японию с помощью В-29. В конце 1944 г. американцы получили авиабазы на Марианских островах, а в начале 1945 г. и на островах Иводзима и Окинава, после чего вся Япония оказалась в радиусе действия В-29. Финансирование «проекта ХВ-36» опять сократили в пользу серийного В-32. В целом можно сказать, что за всю войну реальной необходимости в межконтинентальном бомбардировщике американцы не испытывали.

Большой проблемой в процессе реализации проекта стала нехватка квалифицированной рабочей силы по мере продолжения боевых действий. Недостаток опытного и квалифицированного инженерно-производственного персонала ощущался особенно тяжело для такого масштабного и сложного проекта, как ХВ-36.

В 1943 г. средний инженер-производитель имел только 15-месячный опыт. К середине 1943 г. приоритетная «программа В-24» вобрала в себя почти весь персонал, а на «программу В-36» люди выделялись по остаточному принципу.

Между тем фирма «Консолидейтед» переживала свои изменения. В течение 1943 г. основатель фирмы, Рубен Флот, ушёл в отставку (или, как утверждают злые языки, «его ушли»), и компания объединилась с Vultee Aircraft Company. Новая компания должна была называться Consolidated Vultee, и аббревиатура «Convair» вступила в силу.

Ещё один фактор, который задерживал развитие ХВ-36, — проволочки со стороны подрядчиков. Все подрядчики были загружены выполнением текущих контрактов по программам, имевшим высокий приоритет. Одна из главных проблем с ХВ-36 заключалась в том, что USAAF до сих пор намеревались приобрести только два ХВ-36. Менеджер фирмы «Валти», Томас Гирдлер, пожаловался в военное министерство Роберту Паттерсону, что трудно заставить субподрядчиков работать над заказом только для двух самолётов. Он предположил, что поставщики будут более заинтересованы в ХВ-36, если программа в перспективе обещает крупносерийное производство.

В июле 1943 г., обсудив это с генералом Арнольдом, Паттерсон направил начальнику отдела USAAF генералу О. Эколсу письмо с предложением заказать 100 бомбардировщиков В-36 на заводе в Форт-Уорте. Это намерение, а также повышенный приоритет, вызванный результатами кампании на материковом Китае, дали новые стимулы для отстающей «программы ХВ-36». Но опять же, по мере улучшения ситуации на Тихоокеанском театре программа вновь увязла в борьбе за ограни-