

Самолеты P-63 «Kingcobra» в течении всего срока своего выпуска и эксплуатации не отличались разнообразием окраски. Истребительные модификации изначально несли двухцветную окраску, стандартную для истребителей USAF (United States Air Force – Воздушные силы Соединенных Штатов) утвержденную 16 сентября 1941 года. Верхние и боковые поверхности окрашивались в оливково-зеленый цвет «номер 41» (Flat Dark Olive Drab), нижние поверхности окрашивались в серый, со слабым голубым оттенком, цвет «номер 43» (Flat Neutral Grey).

С 1944 года, для самолетов, строящихся для ВВС США, камуфляжную окраску упразднили, самолеты стали целиком естественного цвета алюминия. Для предотвращения ослепления пилотов солнечными бликами, у серебристых самолетов, на верхней части фюзеляжа около козырька кабины до кока винта, накрашивали антибликовые полосы, они были матовые оливковые (краска «номер 41» Flat Dark Olive Drab). Реже встречались антибликовые полосы, выполненные черной матовой краской. У неокрашенных самолетов рули и элероны, обтянутые полотном окрашивались в серебристый цвет. Из-за этого цвет рулей несомненно отличался от цвета остальной окраски самолета.

Все истребители P-63A и P-63C строились по заказу ВВС СССР до прекращения их производства оставалась в оливково-серой окраске. «Kingcobры» поставлявшиеся во Францию были серебристыми. Пилотировальные мишени RP-63 «Pinball» модификация RP-63A-11, A-12 и RP-63C-2 по всем поверхностям окрашивались в яркий оранжевый цвет «International Orange». Нисколько ранних серийных экземпляров были цвета неокрашеного алюминия. Последняя серийная модификация летающих мишеней - RP-63G окрашивалась в желто-оранжевый цвет «номер 5» (Orange Yellow). Хотя на RP-63 перед кабиной, черной матовой краской, могла накрашиваться антибликовая панель. Нанесение этой панели на «Пинболлах», в отличие от серебристых «Kingcobры» носило прозванный характер.

На всех самолетах P-63, не зависимо от их модификации и схемы окраски, черным цветом накрашивалась дуга трапециевидных элементов на заливе крыла и две прямоугольные полосы по переднему лонжерону крыла для отпугивания от основного цвета самолета. Из-за конструкции крыла на имиджовом стрингере, наступая на остальные части крыла запрещалось так как это могло деформировать обшивку, на имеющей поперечные подкрепления. Учетный номер на всех машинах наносился с обеих сторон кита, у машин первых выпусков положение номера на ките было выше чем на последующих. Изредка встречался расположение учетного номера в трех позициях – дополнительный номер наносился на нижней поверхности правого крыла возле передней кромки. Для машин оливкового цвета для нанесения номера использовалась желтая краска, на самолетах серебристого и желто-оранжевого цвета – черная. Технические надписи в основном выполнялись черной краской, исключением были надписи на дверях кабины пилота и надписи «Не становиться» на задней кромке крыла у залива, для самолетов, окрашенных по оливково-серой схеме эти надписи выполнялись только желтой краской, для машин серебристого и оранжевого цвета – черной. Надписи на подвесных баках встречались двух видов: с белой надписью на красном фоне или с красной надписью на белом фоне. Подвесные топливные баки независимо от цвета самолета окрашивались в серебристый цвет.

Внутренние поверхности кабины и стойки шасси окрашивались в зеленый цвет Interior Green. Приборная доска черная матовая. Внутренние поверхности фюзеляжа, ниши шасси, внутренние поверхности капотов, тоннелей радиатора, щитков и закрылки чаще всего покрывались желтой грунтовкой Zink Chromate Primer. Встречались экземпляры, у которых внутренние поверхности полностью или частично (в сочетании с Zink Chromate Primer) окрашивались в зеленый Interior Green. Стойки шасси у отдельных экземпляров позднего выпуска могли быть серебристого цвета, у желто-оранжевых мишеней для окраски стоек шасси мог применяться черный цвет. Лопасти винта у всех модификаций окрашивались в черный цвет, законцовки лопастей – в яркий желтый цвет. Диски колес у всех модификаций – серебристые.

Опознавательные знаки на P-63 и RP-63 наносились сразу на заводе. Для машин предназначенных для ВВС США наносились в четырех стандартных позициях – по обем сторонам фюзеляжа, на нижней поверхности правой крыла и верхней поверхности левого крыла. Самые первые «Kingcobры» (опытные и первые серийные выпуска 1943 год) несли ОЗ ВВС США, утвержденные 15 мая 1942 года – белую звезду вписанную в синий круг. В дальнейшем для всех машин выпущенных для ВВС США ввели новые ОЗ введенные 17 сентября 1943 года, в которых добавились горизонтальная белая полоса с синей обводкой «подложка» под синий круг с белой звездой. При этом промежуточный вариант ОЗ введенный 29 июня 1943 года, в котором обводка круга и полосы были красные на P-63 не встречался, хотя на строящихся параллельно P-39 наносился.

На P-63 строились по заказу СССР изначально (до модификации P-63A-9 включительно) рисовали импровизированные опознавательные знаки в виде красной звезды вписанной в белый круг. Вероятно такой тип ОЗ рисовался и использовался не же триколором и же для американских ОЗ раннего типа. Начиная с P-63A-10 и до конца выпуска P-63C по советскому заказу на самолет наносились красные звезды с черной белой обводкой. Оба варианта звезд наносились в четырех позициях – по обем сторонам фюзеляжа и на нижней поверхности крыла. И хотя начертание звезд и места их расположения не соответствовали стандарту, принятому в ВВС РККА, эти самолеты, как правило, эксплуатировались в СССР без изменения в ОЗ. Иногда на раннем варианте ОЗ ВВС РККА, выполненными в США, частично закрашивали белый круг, приближая звезды к подкову по виду заводскому варианту. При проведении ремонта самолета с перекраской в ОЗ ВВС РККА изредка могло добавляться тонкая красная обводка, но места расположения звезд, кроме единичных случаев не изменялось.

«Kingcobры» из французского заказа изначально с завода несли трехцветные кокарды в шести позициях – по две на бортах фюзеляжа, по две на нижних и верхних поверхностях крыла. В верхней части кита изображалась небольшая триколор национальных цветов Франции. Кокарда на фюзеляже изображалась поверх исходного ОЗ ВВС США позднего типа из-за чего по бокам от нее выступала белая полоса с синей обводкой. Вероятно, только фюзеляжи будущих французских самолетов использовались из задела заказанных для USAF – на крыльях следов американских ОЗ не было. По прибытию во Францию ОЗ видоизменялись: у кокарды добавляли тонкую наружную обводку желтого цвета, а остатки американского ОЗ на фюзеляже, выступающего из под кокарды стирались или закрашивались серебристой или серой краской. При этом, если остатки ОЗ стирались, то как правило места их нанесения выглядели более светлыми, если закрашивались то более темными. На руль поворота часто наносили дополнительный триколор на всю площадь руля, при этом цифры серийного номера сохранялись.

Исключение по нанесению ОЗ составляли самолеты поставленные в Великобританию и Гондурас. В Англию оба переданных самолета поступили без ОЗ. Британские ОЗ были нанесены на месте по действующему стандарту RAF. В Гондурас производились, уже бывшие в эксплуатации самолеты из состава USAF / ОЗ на них наносились на месте прибытия, ОЗ ВВС США в ходе подготовки машин к передаче вероятно удалялись т.к их следов на фотографических гондурасских «Kingcobры» не обнаружено.

P-63 Kingcobra aircrafts during all production and operation times didn't differ in a variety of camouflage scheme. Initially P-63s were painted in standard for USAF fighters two-tone camouflage scheme: upper and lateral surfaces were painted in Flat Dark Olive Drab (enamel 41), bottom surfaces were painted in Flat Neutral Grey (enamel 43). Starting 1944 camouflage painting for USAF fighters were changed to unpainted scheme - aircrafts had Neutral Aluminium surfaces. For prevention of dazzle of pilots of solar patches of light, at aluminium aircrafts on upper surfaces of aircraft from front part of canopy to spinner were placed anti glare Flat Dark Olive Drab element. Very rare anti glare coating were Matt Black. For Neutral Aluminium scheme P-63s elerons and rudder (its had fabric covering) were painted in Aluminium enamel. For this reason this elements had different shade, than all other aircraft surfaces.

All P-63As and P-63Cs aircrafts, which were produced for USSR (even in 1944-1945) had two-tone Flat Dark Olive Drab/Flat Neutral Grey painting. P-63s, produced for France had Neutral Aluminium scheme. RP-63 Pinball - the operated target aircrafts (RP-63A-11, A-12 and RP-63C-2 modifications) were overall Flat International Orange, only first few early aircrafts had Neutral Aluminium scheme. Late modifications of Pinball - RP-63Gs were overall Flat Orange Yellow. On some RP-63s were placed anti glare coating ahead canopy, probably its were made non at producer factory - there was a different positions of its at aircrafts.

On all P-63s of any modifications were placed Flat Black elements on upper surfaces of wings near fuselage and thin Flat Black stripes over front wing spar. Only on this area technician can stepped on upper wing surfaces. Steps on all other surfaces of wing were prohibited, its can be damaged casing paneeles. Registration number of the aircraft placed on both sides of fin, on early batches P-63s its placed upper, than on all other P-63s. Sometimes registration number placed in third position - on bottom surface of starboard wing near leading edge. For two-tone P-63s this numbers were Yellow, for Neutral Aluminium scheme P-63s and all RP-63s its were Black. All stencil on P-63s were black, except stencil on pilots cabin doors and NO STEP writing on upper surfaces of wings, for two-tone painted aircrafts this stencil were Yellow, for Aluminium and Orange aircrafts its were Black. External fuel tanks for all P-63s in any colour schemes were Neutral Aluminium.

Inner surfaces of cockpit and gear legs were Interior Green, instrumental paneele were Matt Black. Inner surfaces of fuselage, gear bays, hatches and radiator tunnels usual painted in Zink Chromate Primer, but on some P-63s some of inner surfaces were painted in Interior Green. Gear legs on some late batches P-63s can be painted in Aluminium enamel, on some RP-63s gear legs can be painted in Flat Black. Propeller blades on all P-63s and RP-63s were Flat Black with Yellow tips, wheels disks - Aluminium enamel.

Insignias on P-63s were placed at producer factory. At P-63s for USAF were placed on both sides of fuselage, on bottom surface of starboard wing and on upper surface of port side wing. First pre-serial and serial aircrafts had 1942-type USAF insignia - blue circle with white star, later starting September 17, 1943 were invited new type of USAF insignia - to blue circle with white star added horizontal white stripe with blue outline, which were undelayed to circle. In same time for P-39s used experimental type of insignia - with red outline around blue circle and white stripe. At P-63s this type never used.

At P-63s, which were produced for USSR (until P-63A-9 modification) were placed non-standard for VVS RKKA insignias - white circle with red star. For this insignia used same template as for USAF aircrafts, but other colours. From P-63A-10 to P-63C on aircrafts placed red stars with big white outline. All types of this USSR insignias were placed on both sides of fuselage and on bottom surfaces of both wings. And though the form and position of this insignias didn't correspond to a VVS RKKA standards in USSR P-63s operated with this types without changes. Sometimes at early type of insignias partially were painted over white circle, remnant only white outline around red star. During overhaul of aircraft with repaint over white outline sometimes can be added thin red outline.

P-63s for France Air Force were produced three-tone national insignias in six position - on fuselage boards and on upper and bottom surfaces of wings. On fuselage French insignias were placed over USAF insignias, so on sides of this insignias were placed white stripe with blue outlines (which remnant from USAF insignias). In same time on some aircrafts French insignias on wings hadn't this ex-USAf stripes, probably for produce P-63s for France use fuselages, prepared for USAF aircrafts, but wings were produced as new ones. After deploy this aircrafts in France this ex-USAf stripes were washed out (in this case fuselage surfaces in this place were lighter, than other surfaces) or painted over by Aluminium enamel (in this case fuselage surfaces in this place were darker, than other surfaces). In France also rudder were painted in national flag colours, digits of registration numbers were saved.

Two P-63s, which donated to the Royal Air Force were without insignias, it were placed in UK by RAF standards. P-63s for Honduras Air Force were donated from USAF (its were "second-hand" aircrafts) and national insignias were placed at Honduras. Probably USAF insignias were deleted before deploy, at all photos of Honduras AF P-63s there wasn't any remains of USAF insignia.

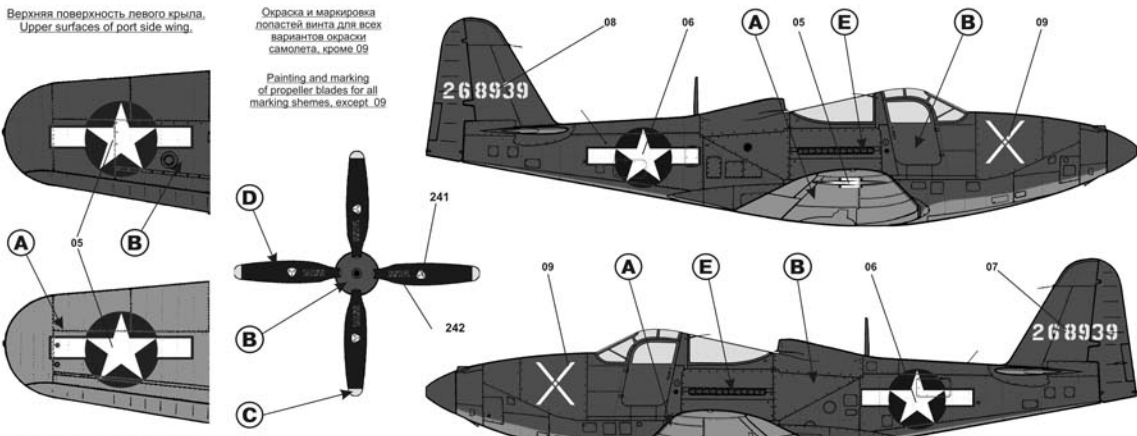
1 P-63A-6E серийный номер 42-68939, самолет проходил испытания на фирме Bell Aircraft командированным в США советским летчиком-испытателем Андреем Кочетковым, 29 апреля 1944 года, самолет потерпел аварию при посадке на плоский шлюх. Летчик покинул машину на парашюте. Самолет окрашен по стандартной двухцветной схеме утвержденной 16.09.1941 года: верхние и боковые поверхности – оливково-зеленый цвет «номер 41» (Flat Dark Olive Drab), нижние поверхности в серый «номер 43» (Flat Neutral Grey). ОЗ ВВС США, созданные 17 сентября 1943 года, нанесены в стандартных позициях – по обем сторонам фюзеляжа, на нижней поверхности правого крыла и верхней поверхности левого крыла. Стилизованная буква «X» на носовой части самолета – маркировка для опытных и экспериментальных модификаций P-63.

P-63A-6E serial number 42-68939, this aircraft took a part in test flights at Bell Aircrafts firm, pilot were USSR test pilot Andrey Kochetkov, April 29, 1944 this aircraft crashed, pilot saved by parachute. Aircraft were painted by typical USAF scheme - all upper abd lateral surfaces - Flat Dark Olive Drab, bottom surfaces - Flat Neutral Grey. USAF insignias (by 1943 type) were placed at both sides of fuselage and on upper surface of port side and on bottom surfaces of starboard wings. X-type symbol on both sides of fuselage nose section - sign of experimental aircraft.

Верхняя поверхность левого крыла.
Upper surfaces of port side wing.

Окраска и маркировка лопастей винта для всех вариантов окраски самолета, кроме 09

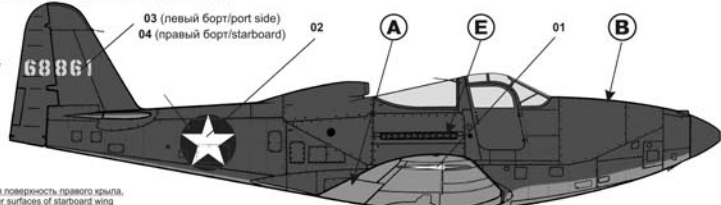
Painting and marking of propeller blades for all marking schemes, except 09



Нижняя поверхность правого крыла.
Upper surfaces of starboard wing.

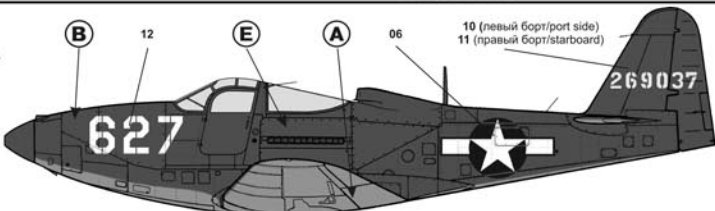
2 P-63A-1-BE №42-68861, первый серийный экземпляр самолета, выпущенный в октябре 1943 года. Осенью того же года самолет проходил испытания в NACA (Национальный консультативный комитет по воздухоплаванию, предшественник современного NASA), на аэродроме Langley (Хэмптон, штат Виргиния). Самолет окрашен аналогично (01). ОЗ ВВС США раннего вида нанесены в стандартных четырех позициях - по обоям бортам фюзеляжа, на нижней поверхности правого крыла и верхней поверхности левого крыла

P-63A-1-BE №42-68861, first serial P-63 aircraft, were produced at October 1943. During autumn 1943 aircraft took a part in tests in NACA (National Committee by Aeronautics, predecessor of NASA) at Langley airfield, Virginia. Aircraft painted by standard two-tone scheme, which invited September 9, 1941 - upper and lateral surfaces were painted in Flat Dark Olive Drab, bottom surfaces were painted in Flat Neutral Grey. Early type USAF insignias were placed at standard positions - on both sides of fuselage, on bottom surface of starboard wing and on upper surface of port side wing.



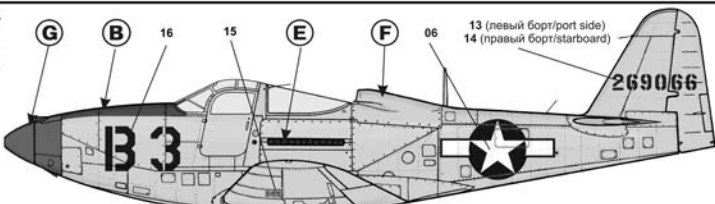
3 P-63A-63A-6-BE №42-69037 из состава неуставленной эскадрильи ВВС США, Портленд, Орегон, весна 1944 г. Самолет окрашен аналогично (01). ОЗ - позднего вида, расположены также аналогично (01). 37-мм орудие демонтировано, отверстие для ствола в коке воздушного винта закрыто заглушкой.

P-63A-6-BE №42-69037, belonged to unknown USAF squadron, Portland, spring 1944. Aircraft painted by typical for P-63 scheme, similar to (01). USAF insignias late type, placed similar to (01). Central 37-mm gun were demounted, on the spinner top were mounted flat casing plate.



4 P-63A-7-BE №42-69066 из состава неуставленной эскадрильи ВВС США. В USAF истребителями P-63 были оснащены только три эскадрильи 31-я, 444-я и 445-я, следовательно, самолет мог принадлежать только одной из них. Самолет по всем поверхностям цвета натурального металла. Антибликовая панель перед кабиной оливково-зеленая (Flat Dark Olive Drab). Учетный номер нанесен в трех позициях. Кок винта и передняя секция фюзеляжа окрашены в красный цвет. ОЗ ВВС США - позднего вида, 37-мм орудие демонтировано отверстие для ствола в коке воздушного винта закрыто заглушкой.

P-63A-7-BE №42-69066, belonged to unknown USAF squadron, presumably 1944. Only three USAF squadrons were operated P-63s, the 31-st, 444-th and 445-th FWs. Aircraft in NMF painting, anti glare coating atop of canopy - Flat Dark Olive Drab. Serial numbers were placed in three positions. Spinners and front part of fuselage - Flat Red. USAF insignias late type, placed similar to (01). Central 37-mm gun were demounted, on the spinner top were mounted flat casing plate.



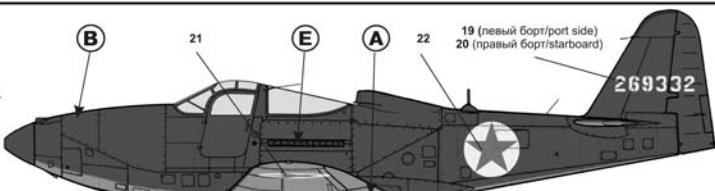
5 P-63A-7-BE №42-69188, проходивший испытания в НИИ ВВС зимой 1944-1945 гг. Эксплуатация P-63 в Советском Союзе показала недостаточную жесткость хвостовой части самолета. На данном самолете проверялось усиление хвостовой части внешними накладками, позже все P-63A при поступлении в СССР дорабатывали подобным образом. Усиление хвостовой части, сделавшее такую доработку ненужной, было введено фирмой «Белл» начиная с P-63C. Самолет окрашен аналогично (01). ОЗ ВВС РККА раннего вида (красная звезда вписанная в белый круг) расположены в 4-х типовых позициях - на нижней поверхности крыла и по бортам фюзеляжа. В ходе доработки хвостовой части, ОЗ на фюзеляже изменен - белое поле частично закрашено и превращено в окантовку звезды.

P-63A-7-BE №42-69188, used in test flights in VVS RKKA research institute, winter 1944-1945. During operation in USSR all P-63As shown lack of rigidity tail section of the aircraft. On this aircraft were added strengthening the rear part of the outer pads, later all P-63As in USSR were upgraded by same program. Starting first P-63Cs this additional strengthening mounted at producer factory in USA. Aircraft painted in typical for USAF scheme, similar to (01). VVS RKKA insignia by early type (red star over white circle) were placed in same position as USAF insignias (similar to 02), later, during strengthening on fuselage part of white circle were painted over by Flat Dark Olive Drab.



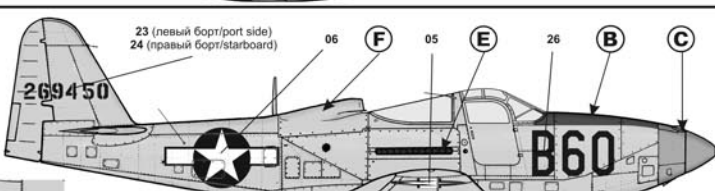
6 P-63A-8-BE №42-69332 юбилейная 10,000-я выпущенная фирмой Bell Aircraft «Кобра» (учитывались суммарно ранее выпущенные истребители P-39 «Айрcobra» и P-63 «Кингcobra»). В начале мая 1944 года, этот экземпляр на заводе фирмы Bell, был торжественно облетан находившимся в США на испытаниях P-63 летчиком-испытателем А. Г. Кочетковым. Самолет окрашен аналогично (01). ОЗ ВВС РККА - заводские раннего вида расположены в 4-х позициях (на нижней поверхности крыла и по обоям бортам фюзеляжа).

P-63A-8-BE №42-69332, 10000th Cobra family aircraft (if count P-39s «Airco-bras» and P-63s «Kingcobras»). In first days of May 1944 this aircraft were produced at Bell factory, first flight made by USSR test pilot A. Kochechov. Aircraft painted in typical for USAF scheme, similar to (01). VVS RKKA insignia by early type (red star over white circle) were placed in same position as USAF insignias (similar to 02).



7 P-63A-9-BE №42-69450 из состава неуставленной эскадрильи ВВС США, Портленд, Орегон, 1944 г. Самолет по всем поверхностям цвета натурального металла. Антибликовая панель перед кабиной оливково-зеленая (Flat Dark Olive Drab). Кок винта и передняя секция фюзеляжа окрашены в желтый цвет. Учетный номер нанесен в трех позициях. ОЗ - позднего вида, размещены аналогично (01). 37-мм орудие демонтировано, отверстие для ствола в коке воздушного винта закрыто заглушкой.

P-63A-9-BE №42-69450, belonged to unknown USAF squadron, Portland, 1944. Aircraft in NMF painting, anti glare coating atop of canopy - Flat Dark Olive Drab. Serial numbers were placed in three positions. Spinners and front part of fuselage - Flat Yellow. USAF insignias late type, placed similar to (01). Central 37-mm gun were demounted, on the spinner top were mounted flat casing plate.



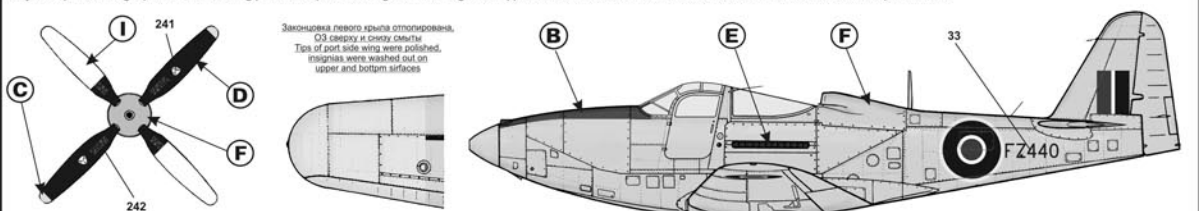
8 P-63A-9-BE №42-68937 первый из двух P-63m полученных RAF (Royal Air Force - Королевские Воздушные Силы). Самолет проходил испытания в лётно-исследовательском центре в Фарнборо - Royal Aircraft Establishment (RAE) с мая по июль 1944 года. Самолету было присвоено наименование Kingcobra Mk.I и «военный номер» FR408. Изначально самолет имел стандартный фонарь кабины. В ходе испытаний на самолете был установлен экспериментальный фонарь без дверей, 31 июля 1944 года самолет под управлением Эрика Брауна был разбит при посадке. Самолет окрашен аналогично (01). Британские ОЗ стандартные типа «С» нанесены в восьми позициях. Учетные номера на шпиль закрашены или изначально не наносились.

P-63A-9-BE №42-68937, first of two P-63m which were donated to the RAF, took a part in test flights at Farnborough Royal Aircraft Establishment from May to June 1944. In UK P-63s had name Kingcobra Mk.I, it aircraft took a register FR408. Initially aircraft had standard canopy frames, but later were mounted experimental one, without side doors. June 31, 1944 aircraft crashed during landing, test pilot Eric Brown saved. Aircraft were painted by typical USAF 1941 scheme - upper and lateral surfaces were painted in Flat Dark Olive Drab, bottom surfaces were painted in Flat Neutral Grey. Royal Air Force insignia were placed in standard positions - on upper and bottom surfaces of wings, on both sides of fuselage and on both sides of fin. Serial numbers on the fin were not placed at all.



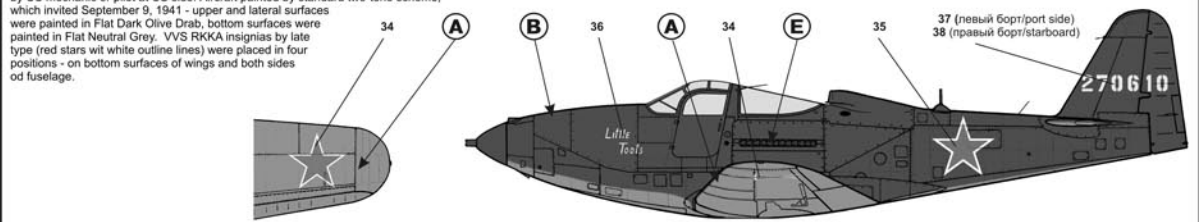
9 P-63A-9-BE №42-69423 второй из двух P-63 полученных RAF и испытывающийся в летно-исследовательском центре в RAE. Самолету было присвоено наименование Kingcobra Mk.I и «военный номер» FZ440. На самолете исследовалась ламинарный профиль крыла, для чего, в ходе испытаний вершины и нижние поверхности левого крыла от законцовки на длину 1,7 м. были отполированы. Исследования в RAE велись с 20 сентября 1944 г. по 16 марта 1949 г., после чего P-63 был продан на лом. Самолет по всем поверхностям имеет цвет неокрашенного алюминия. Антибликовая панель перед кабиной оливково-зеленая (Flat Dark Olive Drab). Передние поверхности двух противоположных лопастей винта, на три четверти своей длины от законцовки в центр, окрашены в белый цвет. Британские ОЗ - стандартные типа «С», изначально были нанесены в восьми позициях, но при полировке крыла с левой консоли были смыты. Учетные номера на хвосте смыты или изначально отсутствовали.

P-63A-9-BE №42-69423, second of P-63s, which were donated to the RAF aircraft used in test flights at Farnborough Royal Aircraft Establishment. In UK P-63s had name Kingcobra Mk.I, this aircraft took a register FZ440. On this aircraft tested laminar type of wing, for this bottom and upper surfaces of port side wing were polished from tip on length 1,7 meter. Aircraft used in tests from September 20, 1944 to March 16, 1946, after this aircraft were scrapped. Aircraft had late type colour scheme - NMF, anti glare coating atop of canopy - Flat Dark Olive Drab. Front surfaces on two of four propeller blades were painted in Flat White to 3/4 of length. RAF insignia initially were placed in eight position, later, during polished of port side wing surfaces insignia on upper and lateral surfaces were deleted. Serial numbers on fins were not placed at all.



10 P-63A-10-BE №42-70610 во время перелета по трассе «АЛСИВ» (маршрут перелета самолетов по программе ленд-лиз с Аляски (США) в Сибирь (СССР), зима 1944-45 гг. Самолет несет собственное имя «Little Toots» (маленькие гудки) нанесенное американским механиком или пилотом. Самолет окрашен по типовой схеме, аналогично (01). ОЗ ВВС РККА – заводские подного вида, нанесены в четырех позициях: на нижней поверхности крыла и в облом бортам фюзеляжа.

P-63A-10-BE №42-70610, during flight by ALSIB (Alaska - Siberia) rout (this were one of delivery way lend-lease aircrafts from USA to USSR), winter 1944-1945. Aircraft had own name «Little Toots», which were signed by US mechanic or pilot at US side. Aircraft painted by standard two-tone scheme, which invited September 9, 1941 - upper and lateral surfaces were painted in Flat Dark Olive Drab, bottom surfaces were painted in Flat Neutral Grey. VVS RPKA insignias by late type (red stars wit white outline lines) were placed in four positions - on bottom surfaces of wings and both sides of fuselage.



11 P-63A-10-BE №42-70642 из состава неустановленного полка ВВС РККА. Хвостовая часть в СССР усилена накладками. Самолет окрашен по стандартной двухцветной схеме утвержденной 16.09 1941 года: верхние и боковые поверхности – оливково-зеленый цвет «номер 41» (Flat Dark Olive Drab), нижние поверхности в серый «номер 43» (Flat Neutral Grey). ОЗ ВВС РККА – заводские, позднего типа, нанесены аналогично (10).

P-63A-10-BE №42-70642, belonged to unknown Regiment of VVS RPKA. On both sides of fuselage tail section mounted additional strengthening beams. Aircraft painted by standard two-tone scheme, which invited September 9, 1941 - upper and lateral surfaces were painted in Flat Dark Olive Drab, bottom surfaces were painted in Flat Neutral Grey. VVS RPKA insignias by late type (red stars wit white outline lines) were placed in four positions - on bottom surfaces of wings and both sides of fuselage.



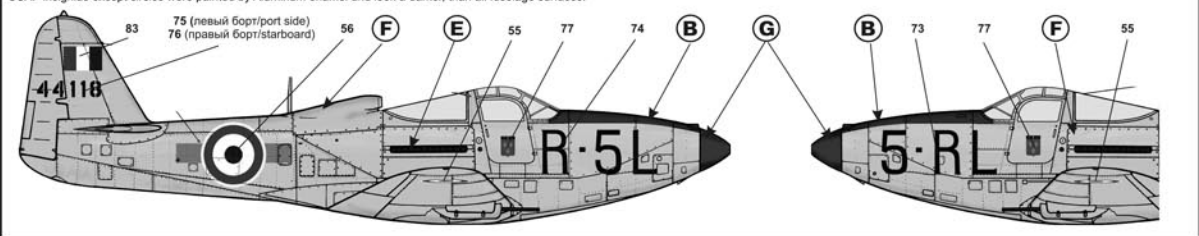
12 P-63A-10-BE №42-70685 из состава 66-го Алленштайнского, Ордена Суворова III степени Истребительного Авиационного Полка ВВС РККА, полевая площадка Ашхабад-военный, 1946-1948 гг. Хвостовая часть самолета в СССР была усилена накладками. Самолет окрашен по типовой схеме, аналогично (01). ОЗ ВВС РККА – заводские, позднего типа, нанесены аналогично (10).

P-63A-10-BE №42-70685, belonged to the 66-th Allenshteyn, Suvorov rank Fighter Aviation Regiment of the VVS RPKA, Ashkhabad-military airfield, 1946-1948. Onboth sides of fuselage tail section mounted additional strengthening beams. Aircraft painted by standard two-tone scheme, which invited September 9, 1941 - upper and lateral surfaces were painted in Flat Dark Olive Drab, bottom surfaces were painted in Flat Neutral Grey. VVS RPKA insignias by late type (red stars wit white outline lines) were placed in four positions - on bottom surfaces of wings and both sides of fuselage.



13 P-63C-5-BE №44-4118 из состава истребительной группы GC II/5 «Ile de France» (Иль-де-Франс), Armee de l'Air, ВВС Франции, аэродром Джиа Лам, район Лонг Бьен, Французский Индокитай, 1950 г. Группа «Ile de France» была сформирована в Шотландии 7 ноября 1941 года из пилотов сил «Свободной Франции» сражавшихся в составе антигитлеровской коалиции под командованием Шарля де Голля. Самолет имеет цвет неокрашенного алюминия, антибликовая полоса перед фонарем - Flat Dark Olive Drab. Кок винта – красный (Flat Red). Выступающие полосы («уши» от ОЗ США) на фюзеляже были окрашены более тусклым чем основной фон цветом.

P-63C-5-BE №44-4118, belonged to the GC II/5 «Ile de France» fighter group of the French Air Force (Armee de l'Air), Jia lam airfield, Long Bien, French Indochina, 1950. November 7, 1941 GC II/5 were formed in Scotland (UK territory) from french pilots from Free France, which were joined to Antinazi countries with general De Golle. Aircraft in NMF painting, anti glare coating in front of canopy - Flat Dark Olive Drab, spinner - Flat Red. Part of old USAF insignias except circles were painted by Aluminum enamel and look a darker, than all fuselage surfaces.



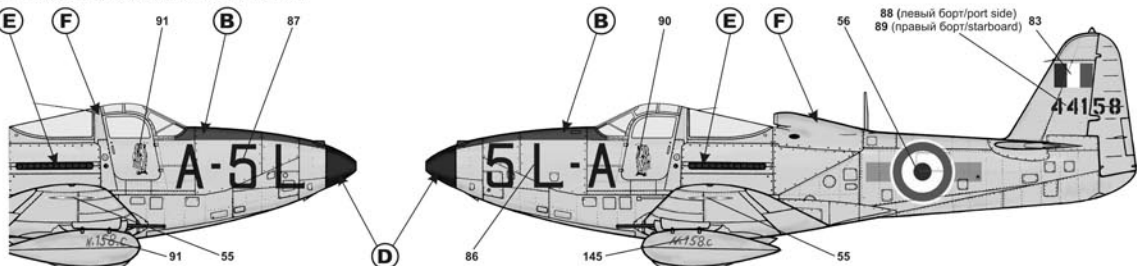
14 P-63C-5-BE №44-4142 из состава истребительной группы GC I/9 «Limousin», Armee de l'Air, ВВС Франции, Французский Индокитай, 1951 г. Аэродром Кат-Би окрестности Хайфона. Самолет имеет цвет неокрашенного алюминия, антибликовая полоса перед фонарем - Flat Dark Olive Drab. Кок винта окрашен в цвета французского флага. Выступающие полосы ОЗ США на фюзеляже окрашены более тусклым чем основной фон цветом.

P-63C-5-BE №44-4142, belonged to the GC I/9 «Limousin» fighter group of the French Air Force (Armee de l'Air), Kat Bi airfield, Haifon, French Indochina, 1951. Aircraft in NMF painting, anti glare coating in front of canopy - Flat Dark Olive Drab, spinner painted in colours of French national flag. Part of old USAF insignias except circles were painted by Aluminum enamel and look a darker, than all fuselage surfaces.



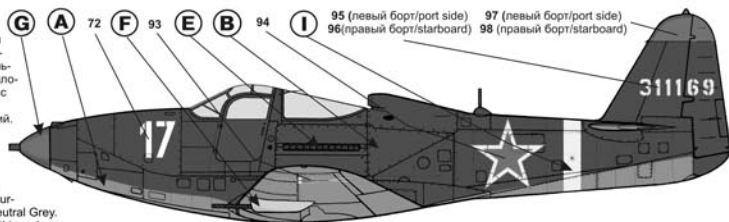
15 P-63C-5-BE №44-4158 из состава истребительной группы GC I/9 "Limousin", Armée de l'Air, ВВС Франции, Французский Индокитай, 1951 г. Аэродром Кат-Би, окрестности Хайфона. Самолет имеет цвет неокрашенного алюминия, антибликовая полоса перед фонарем - Flat Dark Olive Drab. Кок винта окрашен в черный (Flat Red) цвет. Выступающие полосы ОЗ США на фюзеляже закрашены более тусклым чем основной фон цветом. На подвесных топливных баках красной краской, от руки продублированы три последние цифры учетного номера.

P-63C-5-BE №44-4158, belonged to the GC I/1 «Limousin» fighter group of the French Air Force (Armée de l'Air), Kat Bi airfield, Khaifon, French Indochina, 1951. Aircraft in NMF painting, anti glare coating in front of canopy - Flat Dark Olive Drab, spinner - Flat Black. Part of old USAF insignias except circles were painted by Aluminum enamel and look a darker, than all fuselage surfaces. On external sides of additional fuel tanks were placed last three digits of serial numbers, its were made by handright.



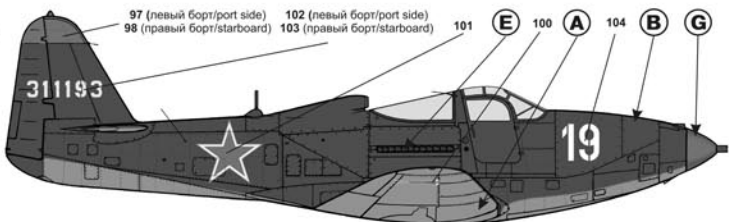
16 P-63C-5-BE №43-11169 из состава 16-го Сандомирского ордена Александра Невского Гвардейского Истребительного Авиационного Полка, 9-я Гвардейская Истребительная Авиационная Дивизия, 2-я Воздушная Армия ВВС РККА, аэродром Абсдорф, Австрия, 1946 год. Пилот - командир эскадрильи гвардии капитан Иван Григорьев. На самолете установлены подкрыльевые 12,7-мм пулеметы. Самолет окрашен по типовой двухцветной схеме, аналогично (01). ОЗ ВВС РККА с дорисованной тонкой внешней краской окантовкой с трафаретными перемычками. Кок винта и верхушка киля окрашены в красный (Flat Red) цвет. Обтекатели пулеметов под крыльями - неокрашенный алюминий. Вокруг хвостовой части фюзеляжа нанесена вертикальная белая полоса.

P-63C-5-BE №43-11169, belonged to the 16-th Sandornir Guardian Fighter Aviation Regiment, 9-th Guardian Fighter Division, 2-nd Aerial Army of the VVS RPKA, Absdorf airfield, Austria, 1946. Pilot - commander of squadron captain Ivan Grigor'ev. Aircraft painted by standard two-tone USAF scheme - upper and lateral surfaces were painted in Flat Dark Olive Drab, bottom surfaces were painted in Flat Neutral Grey. Spinner and top part of fin - Flat Red. VVS RPKA insignias were upgraded - added thin red outline with red stencil stripes. Aircraft equipped by underwing 12.7 mm machine gun, its casing were unpainted aluminum. Over tail section of fuselage painted Flat White stripe.



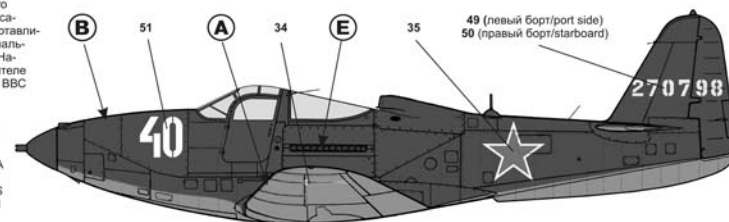
17 P-63C-5-BE №43-11193 из состава 16-го Сандомирского ордена Александра Невского ГИАИП, 9 ГИАИД, 2 ВА ВВС РККА, аэродром Зигендорф, Австрия, конец 1945 года. Самолет окрашен по типовой двухцветной схеме, аналогично (01). ОЗ ВВС РККА с дорисованной тонкой внешней краской окантовкой. Кок винта и верхушка киля окрашены в красный (Flat Red) цвет.

P-63C-5-BE №43-11193, belonged to the 16-th Sandornir Guardian Fighter Aviation Regiment, 9-th Guardian Fighter Division, 2-nd Aerial Army of the VVS RPKA, Absdorf airfield, Austria, 1946. Aircraft painted by standard two-tone USAF scheme - upper and lateral surfaces were painted in Flat Dark Olive Drab, bottom surfaces were painted in Flat Neutral Grey. Spinner and top part of fin - Flat Red. VVS RPKA insignias were upgraded - added thin red outline.



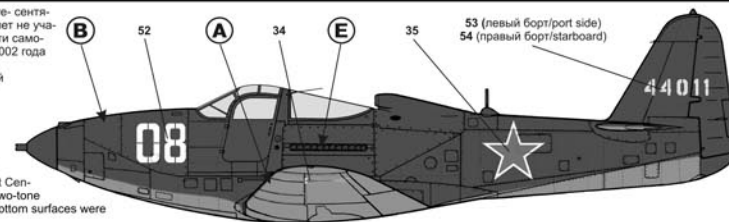
18 P-63C-1-BE №42-70798 предположительно из состава 100-го или 104-го ИАП ВВС РККА, аэродром Абсдорф, Австрия 1945 г. Хвостовая часть самолета оснащена подкрыльевым форкилем. Подобные форкили изготавливались и устанавливались на самолеты P-63 модификации «А» и «С-1», изначально такого форкиля не имелось, силами авиаремонтных мастерских ВВС РККА. Начиная с модификации «С-5» форкиль стали устанавливать на заводе-изготовителе в США. Самолет окрашен по типовой двухцветной схеме, аналогично (01). ОЗ ВВС РККА - заводские, позднего вида.

P-63C-1-BE №42-70798, presumably belonged to the 100-th or 104-th Fighter Aviation Regiment of the VVS RPKA, Absdorf airfield, Austria, 1946. Aircraft painted by standard two-tone USAF scheme - upper and lateral surfaces were painted in Flat Dark Olive Drab, bottom surfaces were painted in Flat Neutral Grey. VVS RPKA insignias - standard, late type. On aircraft mounted forefin, which were made and installed at P-63s of all A and C-1 modifications at Aviation Repair Divisions of VVS RPKA. Starting P-63C-5 version this forefin were added to aircraft construction and its made by producer Bell factory.



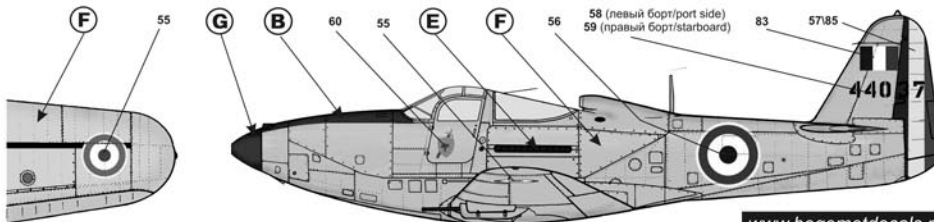
19 P-63C-5-BE №44-4011 из состава 940-го ИАП ВВС РККА. Полк в августе-сентябре 1945 года участвовал в войне с Японией, в воздушных боях самолет не участвовал, позже потерпел аварию на острове Шумшу. В 90-х годах части самолета были вывезены и использованы как основа для реставрации. С 25 мая 2002 года экспонат «P-63» выполненный с использованием частей P-63C-5-BE №44011 выставлен в Центральном музее Великой Отечественной войны на Поклонной горе (Москва). Самолет окрашен по типовой двухцветной схеме, аналогично (01). ОЗ ВВС РККА - заводские, позднего вида.

P-63C-5-BE №44-4011, belonged to the 940-th FAR of the VVS RPKA, Regiment took a part in war against Japan in August-September 1945, but there wasn't aerial fights. Later aircraft operated in USSR Far East Military District, this aircraft crashed at Shimsu island. In 90-th part of crashed aircraft were delivered to Moscow, where its used for restore P-63s non-flight aircraft, which now exhibit at Central Red Army Military Museum at Poklonnaya Gora. Aircraft painted by standard two-tone USAF scheme - upper and lateral surfaces were painted in Flat Dark Olive Drab, bottom surfaces were painted in Flat Neutral Grey. VVS RPKA insignias - standard, late type



20 P-63C-5 №44-4037 из состава второй эскадрильи истребительной группы GC 2/9 «Auvergne», Armée de l'Air, ВВС Франции, аэродром Le Vallon, 1946 г. В 1949 году этот самолет был отправлен в Индокитай. Самолет по всем поверхностям цвета натурального алюминия. Антибликовая панель перед кабиной оливково-зеленая (Flat Dark Olive Drab). ОЗ нанесены в восемь позиций - по обеим сторонам фюзеляжа, на нижней и верхней поверхности крыльев и на хвеле. Кок винта - красный (Flat Red). На руле поворота нанесен дополнительный триколор.

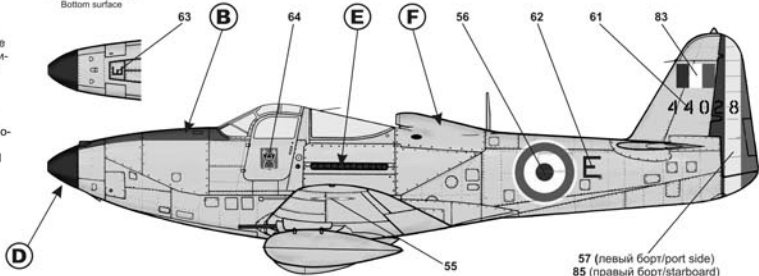
P-63C-5 №44-4037, belonged to the 2-nd Squadron of GC 2/9 «Auvergne» fighter group of the French Air Force (Armée de l'Air), Le Vallon airfield, 1946. Later this aircraft were delivered to Indichina. Aircraft in NMF painting, anti glare coating in front of canopy - Flat Dark Olive Drab, spinner is Flat Red. French insignias were placed on upper and bottom surfaces of wings, on both sides of fuselage, on the fin were placed French tricolours, on rudder were placed additional French tricolours.



21 P-63C-5-BE №44-4028 из состава истребительной группы GC III/6 "Roussillon", Armée de l'Air, ВВС Франции, аэродром Жама Лам, район Лонг Бьен, Французский Индокитай, 1950 г. Самолет имеет цвет неокрашенного алюминия, антибликовая полоса перед фонарем - Flat Dark Olive Drab, кок винта окрашен в черный (Flat Red) цвет. На руле поворота нанесен дополнительный триколор. Учетный номер на хвосте написан нестандартным шрифтом меньшего размера, вероятно он восстанавливался после ремонта.

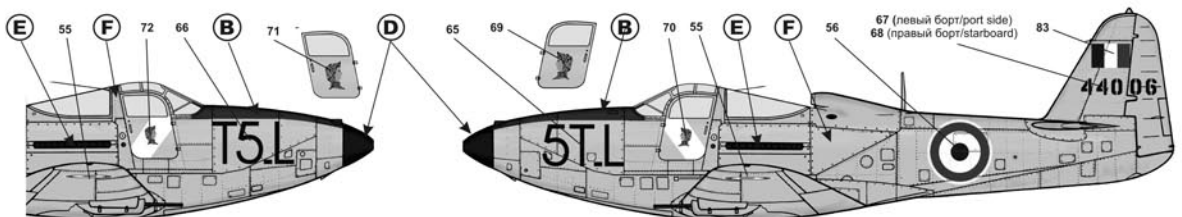
P-63C-5-BE №44-4028, belonged to the GC III/6 "Roussillon" fighter group of the French Air Force (Armée de l'Air), Jia Lam airfield, Long Bien, French Indochina, 1950. Aircraft in NMf painting, anti glare coating in front of canopy - Flat Dark Olive Drab, spinner - Flat Black. On the rudder were placed additional French tricolours. Registration number on the fin were made by unstandard size and fonts, but they restored after overhaul of aircraft.

Нижняя поверхность
Bottom surface



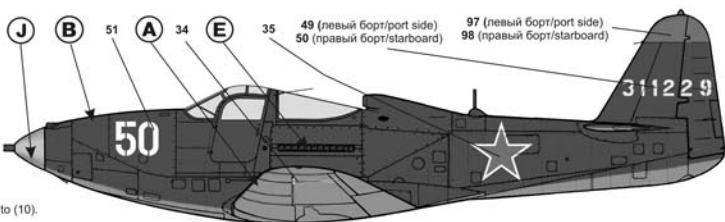
22 P-63C-5-BE №44-4006 из состава 2-ой эскадрильи истребительной группы GC I/5 "Vendée", ВВС Франции (Armée de l'Air), Германия, 1945 г. Группа GC I/5 "Вандея" была создана в апреле 1945 года. Осенью 1949 году она перебазируется во Французский Индокитай (французская колония на территории современных Вьетнама, Лаоса и Камбоджи), где участвовала в Первой Индокитайской войне, выпустив до 1950 года более 3000 боевых вылетов. После возвращения во Францию группа перевооружена на самолеты De Havilland Vampire. Самолет по всем поверхностям цвета натурального алюминия. Антибликовая панель перед кабиной оливо-зеленая (Flat Dark Olive Drab). Кок винта - черный (Flat Black). Изображение Жанны д'Арк на дверях кабины в разные периоды отличалось по размеру. На меньшем по размеру рисунке эмблема была нанесена поверх наклонной белой полосы.

P-63C-5-BE №44-4006, belonged to the 2nd Squadron of the Fighter Squadron GC I/5 "Vendée", French Air Force (Armée de l'Air), German territory, 1945. Fighter Squadron GC I/5 "Vendée" were founded at the end of WWII in April 1945. During autumn 1949 group were redeployed to French Indochina (French colonial territory at place of modern Vietnam, Laos and Kamboja), where took a part in First Indochina war, where made more, than 3000 flights. After return to France GC I/5 "Vendée" wer rearmed to De Havilland Vampire. Aircraft in NMf painting, anti glare coating in front of canopy - Flat Dark Olive Drab, spinner - Flat Black. There was two types badges with Jeanne d'Arc - big one and later small one on white stripe background.



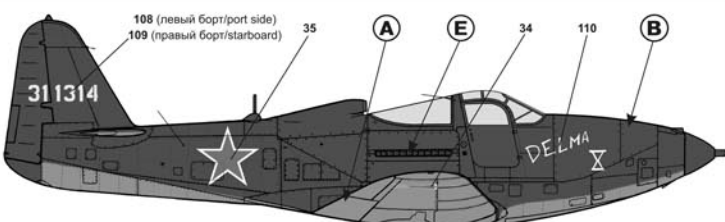
23 P-63C-5-BE №43-11229 из состава 16-го Сандомирского ордена Александра Невского ГИАП, 9-ой ГИАИД, 2-я ВА ВВС РККА, аэродром Азенштадт, Австрия, 1946 год. Пилот - Герой Советского Союза капитан Константин Сухов, за годы ВОВ в составе 84-го ИАП и 16-го ГИАП он совершил 297 вылетов и в 68 воздушных боях сбил 22 самолета противника. Самолет окрашен по типовой схеме, аналогично (01). Верхушка киля окрашена в красный (Flat Red) цвет. Кок винта предположительно окрашен в голубой (Flat Light Blue) цвет. ОЗ ВВС РККА - заводские лодного типа, аналогично (10).

P-63C-5-BE №43-11229, belonged to the 16-th Sandomir Guardian Fighter Aviation Regiment, 9-th Guardian Fighter Division, 2-nd Aerial Army of the VVS RKKA, Aizenshtadt airfield, Austria, 1946. Pilot - captain Konstantin Sukhov, Hero of the Soviet union, during WWII he made 297 flight mission, in 68 aerial fights he gained 22 victories. Aircraft painted by standard two-tone USAF scheme - upper and lateral surfaces were painted in Flat Dark Olive Drab, top part of fin - Flat Red. Spinner presumably Flat Light Blue. VVS RKKA insignias - standard, late type, similar to (10).



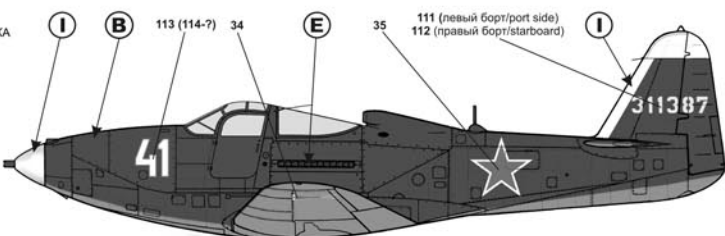
24 P-63C-5-BE №43-11344, во время перелета по трассе «АЛСИБ» (маршрут перелета самолетов по программе ленд-лиз с Аляски (США) в Сибирь (СССР)), 1945 г. Самолет несет собственное имя «Делма», нанесенное американским механиком или пилотом. Самолет окрашен по типовой схеме, аналогично (01). ОЗ ВВС РККА - заводские, лодного типа, нанесены аналогично (10).

P-63C-5-BE №43-11344, during flight by ALSIB (Alaska - Siberia) rout (this were one of delivery way lend-lease aircrafts from USA to USSR), 1945. Aircraft were named by Delma, probably its made by US pilot or technician. Aircraft painted by standard two-tone USAF scheme - upper and lateral surfaces were painted in Flat Dark Olive Drab, bottom surface were painted in Flat Red. VVS RKKA insignias - standard, late type, similar to (10).



25 P-63C-5-BE №43-11387 из состава неуставленной части ВВС СССР, 1950 г. Кок винта, передняя кромка и законцовка киля белого (Flat White) цвета. Самолет окрашен по типовой схеме, аналогично (01). ОЗ ВВС РККА - заводские, лодного типа, нанесены аналогично (10).

P-63C-5-BE №43-11387, belonged to unknown Fighter Regiment of the USSR Air Force, 1950. Aircraft painted by standard two-tone USAF scheme - upper and lateral surfaces were painted in Flat Dark Olive Drab, bottom surfaces were painted in Flat Neutral Grey. VVS RKKA insignias - standard, late type, similar to (10). Spinner, front and top part of fin were painted in Flat White.



26 P-63C-5-BE № 43-11591 самолет из французского заказа предназначенный для передачи в Armée de l'Air (ВВС Франции), аэродром Niagara-Falls, США 1945 г. Самолет имеет цвет неокрашенного алюминия, антибликовая полоса перед фонарем - Flat Dark Olive Drab. Изначально все P-63 французского заказа, выпущенные на заводе в США, выглядели как этот экземпляр. ОЗ ВВС Франции еще не имеют точной внешней желтой обводки, выступающие из-под них части ОЗ ВВС США на фюзеляже не смыты и не закрашены.

P-63C-5-BE № 43-11591, prepared to delivery in France, Niagara-Falls, 1945. Aircraft in NMf painting, anti glare coating in front of canopy - Flat Dark Olive Drab. All P-63s, which were prepared to delivery in France had same marking - without thin yellow outline on French insignia, part of USAF insignia - horizontal stripes were saved, not yet washed out or painted over.

