

АНАТОЛИЙ ДЁМИН



АВИАЦИЯ ВЕЛИКОГО СОСЕДА

**РОССИЙСКАЯ АКАДЕМИЯ НАУК
ИНСТИТУТ ИСТОРИИ ЕСТЕСТВОЗНАНИЯ
И ТЕХНИКИ им. С. И. ВАВИЛОВА**

Анатолий ДЁМИН

АВИАЦИЯ ВЕЛИКОГО СОСЕДА

**КНИГА II
ВОЗДУШНЫЕ СИЛЫ
СТАРОГО И НОВОГО КИТАЯ**

**Фонд содействия авиации
«Русские Витязи»**

МОСКВА

2012

УДК 629.734.34 + 81.2(Китай)

ББК 39.5

Д 54

ISBN 978-5-903389-55-1

Демин А.А. Авиация Великого соседа. Книга II. Воздушные силы Старого и Нового Китая. — М., Фонд содействия авиации «Русские Витязи», 2012. — 568 с., ил.

Монография посвящена развитию национальной китайской авиации и авиапромышленности в XX столетии. Во второй книге рассмотрен период с начала 1940-х годов.

В книге впервые обобщены сведения из китайских и тайваньских источников, ряда западных публикаций, а также многочисленных документов из российских архивов и опубликованных воспоминаний советских летчиков-добровольцев.

Основу китайской авиации в течение многих десятилетий составляли импортные военные и гражданские самолеты из многих стран мира — Англии, Германии, Италии, Франции и, в рассматриваемый период, главным образом из СССР и США. Описаны их боевое применение и эксплуатация в ВВС Центрального правительства Гоминьдана и в ВВС Народно-Освободительной армии Китайской Народной Республики (КНР).

Особое внимание уделено российско-китайскому сотрудничеству в области авиации, в том числе технической помощи в создании национальной авиапромышленности, организации в Китае летно-технических авиационных учебных центров, участию советских летчиков-добровольцев в составе ВВС НОАК в Корейской войне с территории Китая.

Книга проиллюстрирована рядом уникальных фотографий из архивов Российской Федерации и личных коллекций.

Для историков, китаеведов, авиационных специалистов и всех интересующихся историей мировой и отечественной авиации.

Рекомендовано к печати Ученым Советом ИИЕТ РАН им. С.И. Вавилова 16 июня 2011 г.

Рецензенты:

Профессор, д.и.н., к.т.н. В.Р. Михеев

Доцент МАИ, к.т.н. В.Р. Котельников

Все авторские права защищены. Данное произведение не может быть воспроизведено полностью или частично в какой-либо форме без письменного разрешения автора. При цитировании ссылка обязательна.

© Демин А.А., 2011

© Фонд содействия авиации «Русские Витязи», 2012

ОТ АВТОРА

Данное издание является продолжением много-
томной монографии, первый том которой «Авиа-
ция Великого соседа. У истоков китайской авиа-
ции» вышел в свет в 2008 г.

Пользуясь случаем, сразу хочу поблагодарить
всех благожелательно настроенных читателей, а
таким оказалось подавляющее большинство, чье
отношение к первой книге и её поддержка позво-
лило продолжить данную работу, а остальных —
за справедливую критику и отмеченные замеча-
ния, коих, к счастью, оказалось совсем немного.

Первый том закончился 1940-м годом — как раз
посередине восьмилетней китайско-японской вой-
ны. Такая периодизация кому-то, безусловно, по-
кажется страшной, да и мне самому она не очень
нравится, но это диктовалось, прежде всего, мар-
кетинговыми и полиграфическими условиями.

В свое «оправдание» могу лишь сказать, что воз-
душная война в Китае имела две фазы, и 1940—
1941 гг. — это годы тяжелейшего «перелома» в
войне, когда, оставшись без советской военно-
технической помощи, китайские ВВС оказались,
по существу, полностью разгромленными новей-
шими японскими истребителями Мицубиси А6М
(по классификации США — «Зеро»).

Лишь появление в Китае американских «Лета-
ющих Тигров» да вступление во Вторую мировую
войну на Тихом Океане США позволило в опреде-
ленной мере стабилизировать ситуацию на тер-
ритории Китая и включить «Поднебесную Импе-
рию» в число стран, получающих безвозмездную
военную помощь по «ленд-лизу».

Благодаря поставкам американских самолетов
ВВС Китая постепенно восстановили свою боепо-
собность, и на завершающем этапе Второй миро-
вой войны на территории «Поднебесной» «крылом
к крылу» вместе сражались американские, китай-
ские и объединенные авиачасти. Этому периоду
посвящена первая часть второй книги под названи-
ем «Пересев с «Ишачков» на «Мустанги».

После окончания войны с Японией в Китае на-
чался новый этап Гражданской войны, в которой
войска Гоминьдана продолжали получать авиаци-
онную поддержку из США, а коммунистическая
Красная Армия, вопреки многочисленным «офици-
альным» и прочим утверждениям, не получила от
Советского Союза ни одного боевого самолёта.
Причины этого, как происходило вытеснение чан-
кайшистов на Тайвань, а также раннюю историю
«Народных ВВС» вы можете узнать, прочитав
вторую часть книги — «Гражданская война в воз-
духе» — Бой с тенью».

С конца 1949 г. начался новый этап развития
авиации — формирование боеспособных Военно-
воздушных сил Китайской Народной Республики.
Он был бы просто невозможен без широкомас-
штабной авиационно-технической помощи Совет-
ского Союза. За короткий срок в Китай из СССР
поставили тысячи новейших боевых самолетов,
на которых ещё толком «неоперившиеся орлята»
Мао Цзэдуна под прикрытием советскихinstrу-
кторов вступили в Корею в жестокую схватку с
матёрными американскими «ястребами» и ни в чём
им не уступили.

Окончание Корейской войны отнюдь не означало
мир на континенте, начался новый этап Граж-
данской войны, теперь уже над Тайваньским про-
ливом, где едва ли не решающую роль сыграли ВВС
НОАК. В целом развитие боевой авиации в КНР в
1950-е — 1960-е годы пришлось на практически
непрерывающуюся цепь локальных войн, воздуш-
ных конфликтов и мелких стычек между самолё-
тами Чан Кайши и Мао Цзэдуна. Этому периоду
посвящена третья часть второй книги, которую
завершает раздел «Авиационные испытания атом-
ного оружия» в 1960-е — 1970-е годы.

Вопросы возрождения (а по сути, создания заново)
китайской авиационной промышленности, начиная с
1950-х годов, копирование советских самолетов,
а также разработка конструкций на их основе, и
оригинальные китайские разработки вплоть до
последних «суперсовременных» моделей, включая
самолёты пятого поколения, составят основу
третьего тома монографии. Работа над ним
сейчас в самом разгаре.

Предварительные оценки показывают, что в
Китай в течение всего XX столетия из Советско-
го Союза поставлено до 10 тысяч единиц боевой и
гражданской авиатехники, не считая лицензион-
ного выпуска, что составляет более 3% от всей
продукции советского авиапрома (321 тыс. само-
лёт). В определенной степени китайский авиа-
пром можно считать продолжением советского
и российского.

И не случайно при виде экспозиции Пекинского
авиационного музея Датаншань в памяти невольно
всплывает строка из песни В.С. Высоцкого: «...На
четверть бывший наш народ». А фактически
наших самолётов там гораздо больше.

Вместе с тем не прекращавшиеся в течение все-
го XX века обширные российско-китайские связи в
области авиации до сих пор по-настоящему не
изучены, хотя они в настоящее время представ-
ляют большой интерес и в России, и в Китае.

Как уже отмечалось ранее, многовековая закрытость «Поднебесной Империи» от иностранного влияния и весьма существенный языковой барьер, в ряде случаев оказывающийся непреодолимым, также способствовали тому, что история китайской авиации во многом до сих пор остается «терра инкогнита». Число научных и научно-популярных публикаций на русском языке по этой теме ограничивается всего двумя—тремя десятками статей, из них львиная доля написана автором в последние годы.

Предлагаемая Вашему вниманию многотомная монография — это едва ли не первое фундаментальное издание по данной тематике на русском языке. Разумеется, книга не претендует ни на «открытие» темы, ни на её «закрытие».

Получив уникальную возможность изучения источников, опубликованных на китайском языке, я не смог отказаться от такого «подарка» и, отложив на время ряд интересных проектов, занялся исследованием истории зарождения и развития китайской авиации.

В монографии впервые предпринята попытка систематизировать, структурировать и обобщить несколько независимых групп источников — китайских, тайваньских, западных и российских, что позволило проанализировать и провести сравнение разных оценок целого ряда важных в истории китайской авиации событий. Хочу обратить внимание на широкое сопоставление китайских и тайваньских источников, позволившее сравнить, как правило, принципиально разные оценки одних и тех же событий в КНР и на Тайване.

Наряду с китайскими, в работе также широко использованы западноевропейские, американские и многочисленные российские источники и документы из целого ряда отечественных архивов, в том числе Архива РАН, ГАРФ, РГВА, РГА КФД, РГА-СПИ, РГАЭ, ЦАМО РФ, архивов НММЗ, ЦДАиК, ЦМ ВС РФ и др.

В последние десятилетия мировое сообщество очень внимательно наблюдает за бурным промышленным развитием Китайской Народной Республики (КНР). Неоспоримые достижения в области высоких технологий, космонавтики и других отраслях «подогревают» интерес и к ретроспективному изучению и анализу развития китайской авиации с начала XX века.

Хочу выразить самую искреннюю и сердечную благодарность за информационную поддержку и помощь в работе своим друзьям и коллегам — А.М. Артемьеву, В.А. Бакурскому, покойному В.В. Беляеву, Л.П. Берне, Ю.О. Дружинину, В.В. Егорову, Ю.А. Екаторову, С.В. Есипову, Е.Т. Желтовой, Ю.В. Засыпкину, В.П. Иванову, В.Е. Ильину, В.И. Кондратьеву, А.В. Коришину, В.Р. Котельникову, И.П. Лебедеву, А.Г. Макарову, М.А. Маслову, А.Н. Медведеву, В.Р. Михееву, Г.Ф. Петрову, В.Я. Поскребышеву, В.В. и М.В. Протопоповым, В.Г. Ризмину, А.М. Родинову, Б.П. Рычилю, Б.Е. Ряб-

чикову, И.А. Сейдову, О.В. Семенову, А.С. Сергееву, Г.П. Серову, А.А. Симонову, А.А. Фирсову, А.В. Шитилову, А.И. Школьникову, А.А. Юргенсону, а также киевским коллегам из редакции журнала «Авиация и Время» — А.М. Ларионову, Р.В. Мараву и А.В. Котлюбовскому (язык просто не považивается называть их зарубежными), чья постоянная и бескорыстная поддержка все эти годы являлась мощным стимулом в работе.

Особо хочу поблагодарить моих зарубежных друзей и коллег — всемирно известных историков авиации Л. Андерссона (Швеция), К.-Ф. Геуста (Финляндия), Ма Юйфу (КНР), Дж. Мелленджера (США), У. Унгера (Германия) и Я. Штефана (Словакия), чье внимание, бескорыстная помощь и предоставленная информация по ряду разделов оказались воистину бесценными.

Хочу также поблагодарить авторов всех процитированных публикаций, внимательное изучение которых оставалось фундаментом данного исследования.

И опять не могу выразить словами и готов много-много раз низко-низко поклониться своей маме — профессору МГТУ Н.А. Дёминой — за огромный и самоотверженный труд, который она, невзирая на собственную активную творческую деятельность, проделала, занимаясь переводами китайских источников, многие из которых она же сама находила в Китае и привозила в Россию. По сути, она является полноценным соавтором, и без её участия эта работа вообще не могла быть даже начата.

Внимательные читатели, безусловно, обратят внимание на низкое качество некоторых фотографий, особенно, 1940-х годов. Полностью с ними согласен, действительно, ряд снимков явно «не дотягивает» до уровня полиграфии издания. Однако лучших всё равно нет, и взять их просто неоткуда.

Показательным в этом смысле стало «официальное» китайское юбилейное издание «Авиация Китая, СССР и США. В память 60-летия победы над Японией...» (Пекин, 2005), где качество иллюстратива просто не выдерживает никакой критики. Поэтому, когда возникла дилемма — использовать «слепые», но воистину бесценные фотодокументы, отражающие и доносящие до нас сквозь пласты времени дух той эпохи и лица её основных героев, либо просто ограничиться «сухим» текстом, я, естественно, отдал предпочтение первому варианту, за что приношу всем требовательным читателям свои извинения.

И вновь надеюсь на благосклонное отношение читателей. Все замечания, уточнения и дополнения читателей с благодарностью будут использованы в дальнейшей работе.

Искренне Ваши

Анатолий Дёмин
октябрь 2011 г.

ПЕРЕСЕВ С «ИШАЧКОВ» НА «МУСТАНГИ»



ВТОРОЙ РАЗГРОМ ВВС ГОМИНЬДАНА

История ВВС Китая в войне с Японией в 1930—е — 1940—е годы более всего напоминает легендарную птицу «Феникс», постоянно возрождающуюся из пепла. До 1942 г. японские самолёты практически ежегодно «в пух и прах» разбивали Гоминьдановскую авиацию, но китайцы каждый раз с иностранной помощью восстанавливали боеспособность своих ВВС.

К середине 1940 г. в Китае сложилась исключительно напряжённая военная обстановка. Японская армия, пользуясь огромным преимуществом в военной технике, продвигалась на запад. После захвата Уханя осенью 1938 г. очередной целью стала временная столица Китайской республики — город Чунцин в провинции Сычуань. Чан Кайши выступил с программным докладом о перспективах китайско-японской войны и переезде правительства в Чунцин. Первым сюда 26 октября приехал Председатель Гоминьдановского правительства Линь Сянь, вместе с ним в Чунцин прибыли военные и правительственные организации. Население Чунцина сразу увеличилось с 200 тыс. до 500 тыс.

Вместе с тем второй в партии Гоминьдан после Чан Кайши человек, Ван Цзинвэй, 18 декабря 1938 г. сбежал из Чунцина и через Куньмин прибыл в Ханой. Там он образовал прояпонское марионеточное правительство и стал предателем...¹

Как впоследствии писал американский советник по авиации китайского правительства Клар Шэнно, «боевые действия на суше приостановились вскоре после падения Ханькоу. Китайские армии закрепились за естественными преградами. Японцы либо не могли, либо не желали начинать дорогостоящее наступление, чтобы выбить их оттуда».

На севере армии противников обменивались случайными выстрелами через илистые водовороты Хуанхэ. В Центральном Китае пороги реки Янцзы отделяли японский флот от Чунцина, а горные бастионы Сычуани преграждали путь по суше. На юге японки удерживали район вокруг Кантона (Гуанчжоу — А.Д.), не желая рисковать в период дождей, наступая в гористых районах Гуандуна².

Практически одновременно с Уханем японцы заняли ряд китайских городов на побережье, в их числе Ухань, Гуанчжоу, Вэньчжоу, Фучжоу, Амой, Шаньтоу и др.

Несмотря на военные успехи, военный план японцев уничтожить Китай в течение трёх месяцев лоп-

нул как мыльный пузырь. Это было связано с тем, что армия требовала все больших расходов, растянутость коммуникаций на оккупированных территориях вызвала большие трудности со снабжением в тылу.

Недолгий союз Гоминьдана с Коммунистической партией Китая (КПК) привел к тому, что коммунистические 8-я и Новая 4-я армии под эгидой Мао Цзэдуна быстро увеличивались — от нескольких десятков тысяч до 200 тыс. В тылу врага они создали более 10 баз активного сопротивления и партизанские районы. Эти армии сковывали большие силы противника в тылу и на фронте, отвлекая большие силы японских войск для многочисленных и практически бесполезных «зачисток»³.

В этой ситуации Японский Император созвал совещание своего Кабинета, где под бурные аплодисменты огласил решение одновременно с военными действиями усилить политическое давление на Чан Кайши и организовать экономическую блокаду, чтобы вывести Китай из войны.

Во внешней политике Япония, несмотря на создание «оси» Берлин — Рим — Токио, усилила давление на США и Англию, принимая всевозможные меры, чтобы через них склонить Чан Кайши к капитуляции. Далее «Страна Восходящего Солнца» возобновила свои мирные инициативы, обратившись сначала к генералиссимусу, а затем попытавшись привлечь китайцев марионеточным правительством Ван Цзинвэя, но потерпела полную неудачу.

Чтобы сломить это военное и дипломатическое сопротивление, японцы решили попытаться бомбёжками с воздуха вынудить Китай капитулировать: «Теория подавления воли и способности сопротивляться с помощью массированных ударов с воздуха, — как писал Шэнно, — ранее была выдвинута итальянским генералом Дуэ. Она казалась более прочной, чем идея палётов бомбардировщиков без истребительного сопровождения. Только авиация могла перепрыгнуть через реку Хуанхэ, форсировать пороги Янцзы и преодолеть горы Гуандуна, чтобы нанести удар в сердце Китая»⁴.

Подкрепляя политические усилия военными, японские агрессоры начали проводить массированные бомбардировки китайских тылов, чтобы «раздавить» Китай экономически. Бомбёжки охватили основные промышленные города Китая — Чунцин, Чэнду, Ланьчжоу, Куньмин и др., а также экономически развитые районы провинции Сычуань и др. Этим японское коман-

дование пыталось поколебать волю китайского народа к сопротивлению и развалить правительство Чан Кай-ши, с целью вынудить Китай выйти из войны.

В ходе массированного воздушного наступления на Чунцин с декабря 1938 г. по декабрь 1941 г. можно выделить четыре раунда наиболее ожесточённых бомбардировок⁵.

Активные бомбардировки Чунцина начались почти сразу после захвата Ханькоу — в конце декабря 1938 г. До этого авиачасти японской армейской авиации, в основном, поддерживали наземные войска и летали на небольшие дальности и на небольшой высоте. Для уничтожения стратегических целей на континенте им приходилось совершать налёты на предельной дальности, и они этому постоянно учились.

26 декабря в 10–00 первая группа из 12 тяжёлых бомбардировщиков «тип 97» из 60–го авиаполка армейской авиации (по другим данным — 1–й флотской аг) взлетела с аэродрома Ханькоу. В 13–35 она была над целью, но из-за плотной облачности на высоте 3000 м они бомбили вслепую сквозь облака. Через час, в 14–00, 10 «бомберов» «тип I» итальянского производства (Fiat BR.20) 98–го авиаполка появилась в окрестностях Чунцина, но в просветы облачности они бомбили очень неточно и в цель не попали. Это были первые бомбардировки новой столицы Китая. Истребители на перехват не взлетали⁶.

7 января 1939 г. во второй половине дня 31 «бомбер» из 12–й, 60–й и 98–й ао пошли бомбить Чунцин. В 15–00 они появились в воздухе над городом. В плотной облачности они сбрасывали бомбы неприцельно, наугад, попаданий в цель (городские районы) было немного, основная масса бомб упала мимо. В итоге ущерба практически не было.

Из-за того, что обе бомбардировки по метеоусловиям цели не достигли, японцы начали внимательно следить за погодой над Чунцином и собирать метеоинформацию. Стало известно, что 10 января ожидается улучшение, и тогда направили 18 бомбардировщиков «тип I» и 12 «тип 97» из тех же подразделений.

Ведомые двумя разведчиками, они осуществили третий налёт на Чунцин, сбросив 4,5 т бомб. 4–я китайская иаг взлетела на перехват, по японцам также работала зенитная артиллерия (ЗА). Погода опять испортилась. Тем не менее японцы бомбили в просветы, с высоты 4500 м очень аккуратно, и столице был нанесен определенный ущерб⁷.

15 января японская разведка получила информацию, что над Чунцином ясно. В тот день состоялся четвертый и первый результативный налёт на Чунцин — прилетели 29 (или 30) «бомберов» и три разведчика. Бомбы убили 134 мирных жителя, ещё 166 получили ранения. 10 (или 12) китайских истребителей поднялись на перехват, зенитчики открыли огонь. Три «бомбера» получили повреждения, остальные быстро отбомбились и улетели восвояси⁸. По другим данным, китайцы совместными усилиями сбили шестерых японцев. В тот же день японские бомберы атаковали Чжицзян, Энъши, Ваньсян и Наньян.

16 января произошел пятый налёт, в результате убито и ранено более 300 мирных жителей. Китайские лётчики сбили одного японца.

В январе над Чунцином практически постоянно висела плотная облачность, и японцы переключились на атаки Ланьчжоу. Там им дали достойный отпор советские лётчики.

4 февраля 1939 г. японские самолеты мощно атаковали Гуйян, сбросив более 100 бомб. Жители, услышав сигнал воздушной тревоги, не могли поверить, что японцы долетят до их горных районов. Прятаться они не стали, потери в мирном населении были очень большими⁹.

Второй раунд бомбардировок начался в мае 1939 г. и продолжался ровно полгода, до середины ноября. 3 мая 45 бомбардировщиков «тип 97» 2–й объединенной морской группы плотным строем атаковали Чунцин. 37 китайских истребителей из 4–й и 5–й авиагрупп, расквартированных в Чунцине и Чэнду, взлетели на перехват и сбили 2 «бомбера», погибли 15 японцев — членов экипажей. Китайские потери — лётчики Чжан Миншэн, Ди Чжэ и два самолёта. (По другим данным, 27 И-15 и И-16 перехватили 36 бомбардировщиков, в воздушном бою они сбили четыре японских самолёта и подбили один. Японцы сбросили бомбы на пригороды Чунцина, большого ущерба не было¹⁰.)

На следующий день бомбить Чунцин тремя группами прилетели 27 (или 17) японских самолётов «тип 97». Они разрушили строения в прекрасном городском районе, а также повредили водопровод, телефонную и

Лётчики 21-й иаэ (4-я иаг).

В центре — командир аэ Ло Индэ, слева — его заместитель Лю

Чжэшэн. В начале 1939 г. в воздушных боях за Чунцин в этой эскадрилье погибли пять пилотов



телеграфную связь и т.д. На перехват поднялись истребители, сбившие два японских самолёта.

За два дня в развалины превратились более 1200 домов, погибли 4400 жителей, ещё более 3100 человек получили ранения. Такой оказалась первая крупная бомбардировка Чунцина морской авиацией.

9 мая японские бомбы упали на территорию посольства Великобритании и повредили ряд сооружений. Правительства США и Великобритании выразили Японии решительный протест.

25 мая 39 самолётов опять бомбили Чунцин. В воздушном бою один японец был сбит. К первой половине июня Чунцин пять раз подвергался крупным бомбардировкам.

Эффективность бомбардировочных налётов японцев из-за метеоусловий была невысокой, а когда погода улучшалась, им на перехват поднимались китайские истребители. После того, как японцы стали нести ощутимые потери, они перешли к ночным налётам. Эффективность налетов на военные объекты была невелика, страдали в основном мирные жители. В течение 10 месяцев с августа 1938 г. по май 1939 г. японцы совершили 4351 налёт на окрестности и сам город Чунцин, сбросили 78613 бомб. Погибли 37647 человек, ранили 48243 человека, разбомбили 128485 зданий, главным образом, хибар¹¹.

5 июня 1939 г. японцы осуществили новую массированную бомбардировку Чунцина. Жители были подготовлены и попрятались по бомбоубежищам (тоннели, канавы, щели и т.п.). Народу было очень много, воздуха в тоннелях не хватало, началась давка, паника, и т.п. В итоге погибло более 30 тыс. человек. Официально власти сообщили, что погибло сначала 8 тыс., затем уточнили — 12 тыс.

9 июня 21 японский самолёт двумя группами вновь бомбили Чунцин. Китайцы сбили три «бомбера». Через день, 11 июня, 27 японцев сбросили на Чунцин огромное количество «зажигалок» (зажигательных бомб). Пожар полыхал до ночи. 15 И-15 из 4-й иаг в воздушном бою сбили трёх японцев, при этом был сбит и погиб командир звена Лян Тяньчэн. К этому времени в Китае он считался четвёртым героем-лётчиком, которых называли «Четыре крупных небесных Вана (бога, властителя)». Это отдавшие жизнь за родину Гао Чжихан, Лэ Ицинь, Лю Цуйган и Лян Тяньчэн. В тот же день ещё 26 «бомберов» 2-й японской морской баг бомбили Чэнду, разрушив 1239 строений, убив и ранив 668 мирных жителей.

Даже прибытие в Китай в июне 1939 г. большой группы советских добровольцев (50 истребителей И-16 и И-15бис) не могло кардинально изменить ситуацию. Ко-

Лётчики 17-й иаэ, отличившиеся в воздушных боях над Ланьчжоу. Куньмин, 1939 г.

гда японцы получили информацию о прилёте наших истребителей, они стали прилетать ночью.

6 июля 30 японцев ночью бомбили Чунцин, сбросив более 100 бомб. Китайцы и наши добровольцы взлетели на перехват, невзирая на отсутствие на аэродроме оборудования для ночных полётов. К.К. Коккинаки сбил одного японца, при этом восьмёркой японцев был сбит и погиб советский лётчик.

3 августа на рассвете восьмерка японцев бомбила Чунцин. На перехват взлетели русские и китайские истребители, сбив двоих японцев. Свои потери — лётчик 4-й иаг Ли Чжицян. 28 августа три группы японцев вновь бомбили Чунцин, китайцы сбили один самолёт. 3 сентября 36 японцев бомбили Чунцин ночью. Произошёл крупный воздушный бой, в котором китайцы сбили двоих. 11 сентября более 30 японцев двумя группами бомбили уезд Сычуаньлу, разрушив до половины строений в населённых пунктах. 13 сентября 27 японцев бомбили уезд Ваньсянь. Китайские источники утверждают, что их зенитная артиллерия (ЗА) сбила 10 самолётов, что маловероятно. 4 ноября в ответ на удачные бомбардировки советских и китайских лётчиков японской авиабазы в Ухане, 72 «бомбера» морской авиации направились бомбить Чэнду. 5-я иаг подняла две группы истребителей на перехват, они сбили четырёх японцев. Зам. комэска Дэн Цункай первым «врезался» в строй «бомберов» и атаковал ведущего. Он преследовал его до границы района Жэньшоу и уезда Цзяньян к югу от Чэнду и, в конце концов, сбил. Как позже установили, командиром экипажа оказался известный японский лётчик¹². Среди останков самолёта обнаружили документы с важной информацией о государственных органах китайцев в Чэнду. Сам Дэн Цункай позже был сбит и погиб. Другой пилот, Дуань Вэньюй, получил ранение в ногу, но продолжал бой и сбил японца. Позже он умер от потери крови¹³.

Спустя полгода, в мае 1940 г., начался третий раунд бомбардировок Чунцина. Сложность ситуации усугублялась тем, что именно в мае 1940 г. ВВС Ки-



тая покинули последние советские добровольцы, остались только инструкторы в авиапунктах. Военная помощь СССР Китаю значительно уменьшилась.

Детальный анализ всех политических и военных аспектов этого решения советского правительства лежит за пределами данного исследования. Безусловно, на такое решение не могли не повлиять начало Второй мировой войны и подписание с основным союзником Японии «пакта Молотова—Риббентропа». Кроме того, победно завершив военный конфликт на Халхин-Голе, наше правительство для обеспечения безопасности своего Дальнего Востока начало дипломатическую подготовку к заключению договора о взаимном ненападении с Японией (в результате его подписали в апреле 1941 г.). И ещё одна причина, достаточно банальная — в СССР просто не хватало опытных лётчиков для участия во всех военных конфликтах в Европе и в Азии.

Вместе с тем представляет интерес в данном случае процитировать ряд положений статьи известного в те годы независимого политолога и востоковеда Эдгара Сноу, посвященной политике СССР на Дальнем Востоке, опубликованной в майском номере за 1940 г. журнала «Чайна Уикли Ревью».

Уже само кричащее название — «Предаст ли Сталин Китай? (после пакта Молотова—Риббентропа 23.08.39)» — говорило о непростых взаимоотношениях между СССР и Китаем в ходе начавшейся Второй мировой войны.

В частности, автор заявлял, что «китайцы смертельно боятся, как бы Япония и СССР не объединились и не заключили пакт, направленный против Китая, поскольку СССР заинтересован в войне в Китае, это отвлекает от Сибири».

Далее Э. Сноу сообщал о Коммунистической партии Китая (КПК) и её успехах, особо подчеркивая, что «Красная Армия КПК — вооруженный союзник Сталина, единственный в несоветской стране!».

Основным выводом, проходившим красной нитью по всей статье, являлось следующее: «Во всяком случае, нет ещё никаких признаков того, что Советский Союз прекратит помощь Китаю, которую он оказывает гораздо шире и постояннее, чем это делают США. Последние помогают в основном на словах»... Рассказывая про дорогу в Синьцзян, где указатели на русском языке, и сотни советских грузовиков везут боеприпасы для советской авиации и артиллерии, Э. Сноу отмечал, что её прокладка — огромный труд. Описывая организацию системы обслуживания дороги, — ремонтные мастерские, склады, базы, дома отдыха и пр., автор отмечал, что «вся эта организация оставляет впечатление чего-то постоянного, фундаментального»¹⁴.

Вместе с тем спустя полгода, в ноябрьском номере журнала «Эйша» за 1940 г. тот же Э. Сноу в статье «Китайские армии» написал, что «большинство русского снабжения до июля 1940 г. переправлялось в Китай или через Бирму, или через французский Индокитай. Затем Япония заставила французов закрыть железную дорогу в Юньнань. В своё время англича-

не также уступили японским требованиям и по меньшей мере временно закрыли Бирманскую пограничную дорогу, так что Китай оставался только с одним свободным путем снабжения — пустынной дорогой из русского Туркестана.

По своим естественным условиям туркестанская дорога по-прежнему остаётся опасной. Говорят, что даже дальние перевозки с Черного моря в Бирму и затем сушей в Юньнань являются более выгодными, чем перевозка из Алама—Аты. Около 15 верблюдов и других выючных животных требуется только для перевозки газа, чтобы обслужить один русский грузовик, перевозящий вооружение на северо-западе. Большое количество грузов состоит из бомб и текущего оборудования для русских авиасил...

После [битвы за] Ханькоу большинство военных самолётов Китая были русскими, и русским лётчикам принадлежат почти все последние воздушные победы. Около 150 советских лётчиков находятся около Чэнду в Западной Сычуани, где имеется помещение для 600 лётчиков. Другие 150 самолётов имеют базу около Ланьчжоу (Зап. Ганьсу). Имеется намерение содержать около пяти отрядов самолётов или вообще такое количество, которого было бы достаточно для того, чтобы японцы были под впечатлением русской «неискренности». Однако возникновение европейской войны задержало это развитие. Очевидно, что помощь будет оставаться ограниченной до тех пор, пока борьба на востоке не достигнет более решающей стадии»¹⁵.

Э. Сноу также писал, что «около Чэнду у тибетской границы русские помогают строить авиационный центр для Китая. В октябре (1939 г.), когда я там был, около 150 советских граждан жили вблизи этого места и китайцы говорили мне, что они готовятся к размещению [ещё] 600 человек. В Ланьчжоу на северо-западе было около 50 русских тренировочных самолётов, истребителей, бомбовозов и ожидается ещё такое же количество. Приготовления показывали, что Россия намерена содержать в западных провинциях воздушные силы примерно в количестве 250 самолётов различных типов. Кроме лётного состава своих воздушных сил, Россия имеет в Китае много военных инструкторов, советников и техников. Трудно назвать их точное количество. Москва требует секретности и вероятно не без оснований. Русских там больше, чем когда-либо было немцев, хотя германская миссия одно время насчитывала свыше 100 человек. Несколько десятков русских живут в большом доме в Чунцине. Они преподают в разных военных школах, а иногда консультируют генералиссимуса. Почти в каждой армии на фронте имеются советские советники. Большинство из них — молодые офицеры, подготовленные только в Красной Армии. Даже Чжан Чунь, вице-премьер в Чунцине, который ещё недавно был противником красных, сказал мне, что русские военные кредиты (он назвал сумму в 750 млн. рублей) были «весьма щедры и полностью удовлетворяли потребность в них». Основной проблемой для Китая является не столько изыскание средств для покупки вооружения, сколько доставка его на базы в Китае. В оплату

огромных кредитов Москва, как сообщают, согласилась принимать китайский доллар (юань) по довоенному курсу, что помогло спасти курс китайской валюты. Ещё более характерен факт, что соглашение о кредите окончательно заключили в августе, незадолго до заключения пакта между Москвой и Берлином.

Всё это делается не для Чан Кайши, на которого Сталин (после 1927 г.) расточает, вероятно, ещё меньше любви, чем Токмо. Но Чан Кайши сейчас является стержнем единого фронта националистов и коммунистов, что всё ещё является главным условием коммунистов в деле борьбы против Японии. До последнего времени Москва потребовала от генералиссимуса других гарантий. Всё советское военное снаряжение поступало непосредственно в распоряжение центрального командования. Ни один грузовик с русским военным имуществом, ни один советский самолёт или винтовка, или даже советник не допускался в китайскую коммунистическую армию. Однако после сентября (1939 г.), когда зависимость Чан Кайши от Москвы очень сильно возросла, стало очевидно, что он вынужден будет согласиться на известное политическое и военное равенство для китайских красных. Последние, несомненно, при поддержке Москвы подняли кампанию крикливой критики правительства. Именно это новое ощущение внутренней силы (которую я [по]чувствовал в своем разговоре с Мао Цзэдуном), по моему мнению, позволило китайским коммунистам чувствовать удовлетворение сталинскими маневрами в Европе».

Рассуждая о политике Мао Цзэдуна, который требовал покончить с монопольной диктатурой Гоминьдана и установить демократическую систему представительного управления, при которой коммунисты могли бы иметь право голоса, Э. Сноу писал: «Стремление Чан Кайши умиротворить своих сторонников коммунистов как в стране, так и за границей, совершенно ясно из того поворота, который он проделал в вопросе о демократии. (Сначала отказался от демократии хотя бы

местного характера, затем по предложению Чан Кайши Гоминьдан на сессии в ноябре (1939 г.) принял резолюцию о созыве учредительного собрания в 1940 г., о ликвидации «диктатуры одной партии» в Центральном правительстве и об установлении долго откладываемой системы демократического представительства).

Тем временем русские, находящиеся в Китае, откровенно говорят, что главным препятствием к увеличению помощи из Москвы является чрезвычайно медленный темп политического прогресса за время войны».

Далее отмечалось сильное влияние СССР в Китайском Туркестане, это практически Внешняя Монголия. Необходимости в формальном захвате Синьцзяна нет, иначе Москва оттолкнула бы Чунцин.

«...Сталин со своей терпеливостью и политической мудростью имеет возможность создать в Западном Китае порядок (режим), имеющий подлинную стратегическую ценность».

Таким образом, перспективы в Китае не плохи для Москвы. Пока союз с Японией не сулит более конкретных выгод, чем те, которые реально приносит постоянное сотрудничество с Китаем, в сталинской стратегии не будет внезапных перемен. Но в будущем перемены отнюдь не исключены. Они возможны (но не неизбежны), по крайней мере, при одном из четырех следующих условий:

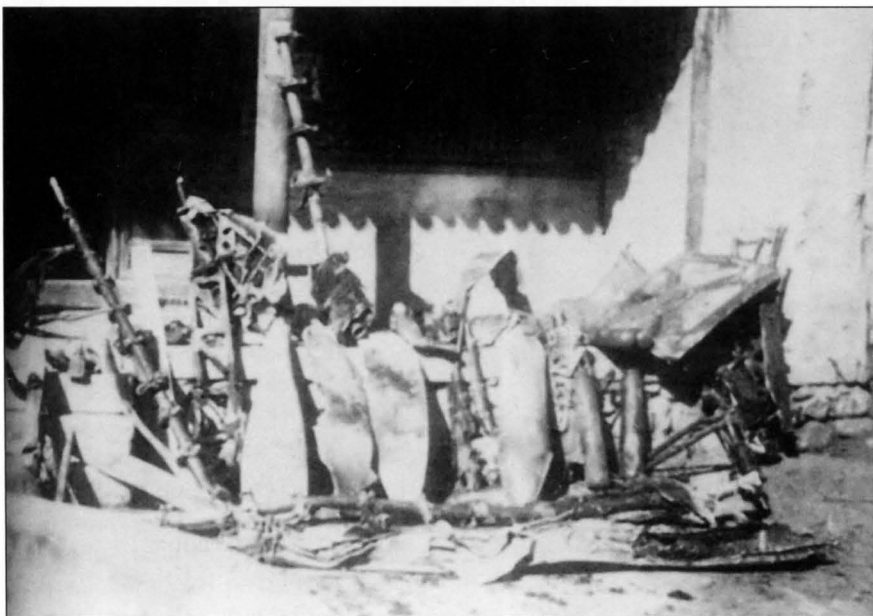
1. Англо-советская война.

2. Антикоммунистический раскол в Чунцине с вероятной поддержкой Англии при известном потворстве со стороны Америки с целью канитуляции перед Японией.

3. Английско-японский союз (антисоветский).

4. Англо- или американско-японская война¹⁶.

Как видим, политический «расклад» Э. Сноу оценивал достаточно точно. При этом выход статьи совпал с началом третьего раунда бомбардировок Чунцина (с мая по август 1940 г.)



Останки сбитого 23.2.39 над Ланьчжоу японского самолёта (слева) и лопасти винтов сбитого японца

Японское командование в мае 1940 г. разработало новый план военных действий своей авиации в Китае под кодовым названием (шифром) «101», предусматривавший совместные действия армейской и морской авиации. В объединённую авиационную группировку входили:

1-я и 2-я объединённые флотские авиагруппы, 14-я, 15-я и 16-я аэ, 1-е звено 44-й аг, отдельные 10-е и 16-е звенья — всего 297 самолётов. Ими командовали армейские и флотские начальники. Основное место базирования — Ханькоу. С середины мая японцы начали усиленно бомбить Чунцин и Чэнду.

Оставшись без «прикрытия» советских добровольцев, китайские лётчики не могли добиться серьёзных успехов в противоборстве с японцами.

К лету 1940 г. основные силы своей истребительной авиации китайцы стянули на оборону Чэнду и Чунцина, сосредоточив авиачасти на авиабазах Гуаняньба (18-я эскадрилья), Ляншань (22-я и 23-я эскадрильи), Байшин (23-я эскадрилья с 2 июля), Шуанлю (5-я авиагруппа). В конце июня Авиационный Комитет вновь перестроил свои истребительные подразделения. В состав 4-й авиагруппы вошли одна эскадрилья на И-16 и три эскадрильи на И-15бис (по 9 истребителей в каждой). Так как самолётов не хватало, их взяли из 3-й и 5-й авиагрупп. В 4-ю авиагруппу забрали даже последние девять «Хоуков» III из 18-й эскадрильи.

В небе Чэнду и Чунцина часто проходили ожесточённые воздушные бои. По тайваньским источникам, во второй половине мая в Чунцине лётчики 26-й и 27-й иаэ совершили много боевых вылетов¹⁷.

При этом, не обладая серьёзной выучкой, китайцы потеряли достаточно много опытных лётчиков и в небоевых условиях. Так, 22 апреля 1940 г. И-15бис (борт. № Р-7106) летал на почной перехват, но после воздушного боя потерял ориентировку и разбился при вынужденной посадке на реку. Другой истребитель (борт. № Р-7117) из-за неисправности пошел на вынужденную на дамбу и разбился. 30 мая 1940 г.,

возвращаясь из боя на авиабазу Гуан'янба, лётчик из 23-й эскадрильи на посадке влетел в яму, где находился склад боеприпасов и погиб.

18 мая 1940 г. ночью японцы организовали очередную налёт. Главной целью явились аэродромы китайцев в окрестностях этих городов. 19 мая японцы сожгли 8 китайских «бомберов» на аэродроме Ляншань. 20 мая они вновь атаковали этот же аэродром. Восемь китайских истребителей взлетели и сбили один разведчик. К концу мая японцы бомбили города Чунцин и Чэнду 13 раз, совершив 608 самолётных вылетов, и сбросив 419 т бомб.

6 июня 1940 г. 36 «бомберов» «тип 97» вновь бомбили аэродромы в Чунцине. На перехват взлетели 15 китайских истребителей. Они повредили 19 японских самолётов, 7 лётчиков получили ранения. Этим они заставили японцев сбросить бомбы нецельно, на поля вблизи Ляншаня, лишь один самолёт отбомбился точно по аэродрому. В тот же день 87 самолётов морской авиации вновь бомбили аэродромы. Китайцы сбили один самолёт.

Три дня подряд в июне (10, 11 и 12) ежедневно по 36 «бомберов» армейской авиации и, соответственно, 22, 79 и 77 флотских «бомберов», летали бомбить Чунцин. Они серьёзно повредили промышленные предприятия в городе. Китайцы подняли на перехват всего 128 самолётов, сбили 6. 12 июня японские истребители набрали высоту и стали дожидаться, пока у китайских истребителей не кончится горючее. Перехватив их на подлёте к своим аэродромам, они их серьёзно «пощипали» (китайцы пишут, что «понесли большие потери»).

День 16 июня 1940 г. стал вдвойне «чёрным» для китайских ВВС: четыре японские группы общей численностью около 110 самолётов (36 армейских бомберов и 75 флотских) совершили массированный ночной налёт на Чунцин. На перехват поднялись 37 китайцев, сбили два и подбили 22 японца. Лётчик 24-й эскадрильи Ван Вэнхуа повел в бой четыре И-16. Самолёт № 2414 был сбит, остальные три «ласточки» после дозаправки группой сбили одного японца в районе Фулина. Всего погибли 8 японских лётчиков, 6 пропали без вести, ранено 5. Однако в тот день погибли и все лётчики 4-й китайской авиагруппы. Кроме того, японские войска заняли Ичан, и с аэродромов этого города они ещё активнее стали бомбить китайские тылы.

17 июня 73 флотских «бомбера» вновь бомбили аэродромы в деревенских районах Сычуани, сбросив 837 бомб. 24 июня 89 флотских и 35 армейских самолё-

17 июня 73 флотских «бомбера» вновь бомбили аэродромы в деревенских районах Сычуани, сбросив 837 бомб. 24 июня 89 флотских и 35 армейских самолё-

Лётчик Суй Хуацзян у «чижа» (И-15), приобретенного на пожертвования тайландских хуацяо. На самолёте установлены нестандартные обтекатели колес, а на фюзеляже видна надпись двумя иероглифами: «Тайланд».



тов в течение более двух часов бомбили аэродромы в Чунцине. В городе возникли сильные пожары. Китайцы подняли 30 истребителей, но из них «вступили в бой лишь некоторые». 28 июня четыре И-16 из 26-й иаэ и три самолёта из 24-й иаэ поднялись в воздух для отражения налёта японских бомбардировщиков. И-16 № 2605 напоролся на шквальный огонь и пошел на вынужденную в Чаншоу.

С 24 по 29 июня японцы ежедневно присылали до 90 «бомберов» на Чунцин. 29 июня они сожгли промышленные районы и университет. В течение июня они совершили 1334 самолёто-вылета (23 бомбардировочных группы), сбросили 925 т бомб. Китайцы сбили 9 самолётов, погибли 64 японца.

В июле японцы совершили 950 самолёто-вылетов (14 групп), сбросили 673 т бомб, разрушив более 20% городских строений. От беспомощности местные жители были в шоке.

Ночью 4 июля в Чунцине лётчик 32-й эскадрильи вылетел на И-16 на боевое дежурство, но из-за непрерывных налётов японцев на город он не смог вернуться на базу, и после выработки горючего погиб при посадке вне аэродрома.

Китайские лётчики понимали, что скоростные характеристики их истребителей в тот период оставляли желать лучшего, догонять и атаковать японцев с задней полусферы было трудно. Поэтому китайцы стали довольно часто практиковать лобовые атаки, чтобы рассеять идущие на цель большие группы «бомберов».

16 июля с аэродрома Байини 4-я иаэ подняла на перехват девятку И-15 (ведущий — Дин Шоукан из 21-й иаэ). Он и повёл группу в лобовую атаку на «бомберов», пытаясь заставить японцев сбросить бомбы неприцельно. Плотным огнём стрелков ведущий был обстрелян, ранен в ногу, выпрыгнул с парашютом и позже умер от потери крови.

31 июля зам. командира 24-й иаэ повёл группу из семи И-16 на ночной перехват. Как пишут тайваньцы, «из-за того, что лётные характеристики самолетов были неодинаковы, только два самолёта (борт. №№ 2418 и 2420) поднялись на ту же высоту, что и командир». В бою сбили всех троих, лётчики Чэнь Шаочэн и Ван Юньлун погибли¹⁸.

Другим «новым» способом ведения воздушного боя китайцы посчитали таран. Командир 4-й иаэ Чжэн Шаоюй, считая, что огневая мощь И-15, И-16 недостаточна для уничтожения «бомберов», предложил «самолётами сбивать самолёты», т.е. таранить. У японских бомбардировщиков наиболее уязвимым местом считались крылья, и если их повредить (разрушить бензобаки), то врагу очень сложно будет вернуться на базу. При этом у китайцев оставалась возможность спастись, выпрыгнув с парашютом.

Что могут найти мирные жители Чунцина в развалинах своих домов после массированных японских налётов?

Молодые китайские лётчики активно поддерживали командира, они были выше боязни смерти и считали, что стоит пожертвовать машиной ради уничтожения японца. Все они рвались в бой, чтобы пойти на таран. Однако руководство ВВС, понимая, что боевых самолётов при «размене 1:1» не хватит, их героический порыв никак не приветствовал и категорически запретило таранные удары.

В августе массированные бомбардировки продолжались, 2, 9, 10 и 11 числа налётали около 90 самолётов. Для борьбы с ними в воздухе китайские умельцы попытались использовать мелкие авиабомбы (авиационные гранаты).

Инициатором выступил молодой лётчик-инструктор Янь Лэй, он разработал мелкие авиабомбы, сбрасываемые на парашютах и взрывающиеся в воздухе. Самолёты должны были лететь впереди противника на удалении около 300 м с превышением 20 м и сбрасывать эти бомбы. Считалось, что японцы не успеют увернуться. Идею поддержало сначала руководство авиашколы, а затем и Авиационный Комитет (АК). Янь Лэй откомандировали на а/б Байини, и вместе с лётчиками 4-й иаэ он занялся практическими вопросами боевого применения.

11 августа 1940 г. 87 японских «бомберов» атаковали Чунцин. Командир 4-й иаэ поднял на перехват шестёрку И-15, каждому подвесили по 4 авиационных гранаты. Используя кислородное оборудование, они поднялись на 6000 м и поплы на врага, невзирая на плотный огонь. По команде ведущего лётчики сбросили все 24 гранаты. Они взорвались перед ведущим, при этом один «бомбер» был уничтожен, а строй рассыпался. Китайцы потерь не имели. Чуть позже лётчик Вэнь Янь погнался за японцем, подбил его и сбил над Эньши. Его боевые друзья группой сбили ещё один самолёт. На следующий день японцы атаковали район Цзылюнцзин. Китайцы опять применили гранаты, но без успеха.

Идея, как и в других странах, не могла быть долговечной, а сам Янь Лэй впоследствии погиб. На



взлёте 4 июня 1942 г. у него оторвалась кустарно прикрученная какой-то проволокой одна из гранат и взорвалась. Изобретателю было всего 24 года.

15–17 августа флотская авиация японцев совершила 218 самолёто-вылетов, разбомбив военные объекты в окрестностях Чунцина и Хэнъяна.

18 августа 12 армейских «бомберов» атаковали Баоцзи, 6 флотских бомбили западную окраину Чунцина, возникло три очага пожара. 19 августа флотская авиация вновь бомбила Чунцин. Китайцы пишут, что участвовало 143 самолёта, в том числе 12 поплавковых, а также впервые «Зеро» (Мицубиси А6М). В результате четырёх подряд бомбежек Чунцина вспыхнули 8 больших пожаров, над городом постоянно стоял огромный столб дыма. Японцы уничтожили более 2 тыс. строений, убив и ранив несколько сотен человек.

23 августа 80 японских самолётов вновь бомбили Чунцин. Ежедневные налёты продолжались до 4 сентября 1940 г., пока основное внимание японцев не переключилось на Вьетнам. Их армейскую авиацию перебросили на юг Китая.

В итоге действовавший в течение 110 дней план «101» успешно завершился.

По объектам в Сычуани с авиабаз Ханькоу действовали около 130 бомбардировщиков морской авиации, с середины мая до начала сентября 1940 г. выполнивших, по японским данным, 168 дневных и 14 ночных атак (3717 самолёто-вылетов). В восьми налётах к ним присоединялись армейские бомбардировщики (22 самолёто-вылета).

Послевоенные подсчеты свидетельствуют о том, что японцы совершили 4555 самолёто-вылетов (75 групп), сбросили 27107 бомб общим весом 2957 т. Китайцы совершили 607 самолёто-вылетов на перехват. Состоялось 61 воздушных боев с общим участием 1084 самолётов. Потери противника — 32 самолёта, подбили ещё 22. Свои потери — 29 сбитых и подбитых машин. Погибли 14 лётчиков, 4 пропали без вести. На земле повреждено 64 китайских самолёта¹⁹.

Советская разведка по событиям на Дальнем Востоке от 23 августа 1940 г. оценивала действия японской авиации следующим образом:

«В течение 20 дней августа японская авиация продолжала систематическую бомбардировку Чунцина, ж/д станций, других пунктов тыловых провинций Китая. Воздушные налёты выполнялись преимущественно двухмоторными самолётами морской авиации СБ–96 (средний бомбардировщик «тип 96» — прим. авт.), базировавшимися в Ханькоу, и бомбардировщиками сухопутной авиации СБ–97 с аэродрома Юньчэн (Северный Китай).

В августе японцами произведено свыше 15 крупных бомбардировок, в них участвовали 994 самолёта.

За эти дни по Чунцину произведено 513 самолёто-вылетов. Наибольшее количество самолётов, принимавших участие в одном налёте, достигало 124. Японцы сбрасывали в большом количестве зажигательные бомбы. В силу отсутствия воды и света и вследствие нарушения связи огнём возникших пожаров была уничтожена большая часть зданий города.

Территория советского посольства и место нахождения советских работников (советников) являлись особыми объектами японских бомбардировок. Здания нашего посольства значительно разрушены. Для обозначения целей бомбардировки японцы использовали своих шпионов, они во время налётов поджигали в непосредственной близости от нашего посольства дома или солому, ориентируя этим японских лётчиков.

19 и 20 августа японские бомбардировщики впервые сопровождались истребителями типа И–97 до Чунцина. Истребители вылетали с передового аэродрома Ичан (500 км от Чунцина). И–97 имеет дополнительный подвесной бензобак, что увеличивает продолжительность его полёта до 5 часов²⁰.

В связи с бомбардировками большинство высших гражданских и военных лиц выехало из Чунцина.

Руководство противовоздушной обороны города ослаблено, 19 августа 24 китайских истребителя, вылетевших на отражение налёта, от боя с японскими бомбардировщиками, сопровождаемыми 9 истребителями, уклонились.

Кроме Чунцина, объектами японских воздушных налётов, являлись: Юньчуань (70 км ю-з Чунцина), Лунсен (район арсеналов в 140 км ю-з Чунцина), Фушань (160 км ю-з Чунцина), Вансянь, Цилиутин. Выведены из строя большинство станций ж/д Хэнъян – Гуйлинь. Разрушена станция Хэнъян.

Активность японских агентов усиливается. Прояпонские элементы распускают слухи о высадке авиадесантов в Гуйлине и Гуйяне и о намерении японцев применять отравляющие вещества (ОВ). От своих шпионов японцы были осведомлены о подготовке на 18 августа налета китайской авиации на Ичан. 9 китайских бомбардировщиков у Ичана были обстреляны зенитной артиллерией и атакованы японскими истребителями. Два китайских самолёта были сбиты, ещё два — не вернулись на свою базу.

Усиленная бомбардировка Чунцина проводится японцами с целью дезорганизации правительственного и высшего военного аппарата, деморализации населения и ослабления сопротивления²¹.

Подписавший эту разведку начальник Разведуправления (РУ) Генштаба Красной Армии генерал-лейтенант Ф. Голиков сделал следующие выводы:

«На основании всех последних данных представляется вероятным, что ближайшее наступление японских войск будет предпринято в Южном Китае. Целью его будет являться оккупация провинции Юньнань, добившись чего, японцы прервут важнейшие транспортные пути, связывающие территорию свободного Китая с французским Индокитаем и Бирмой, а также лишат китайцев крупных месторождений цветных металлов. После захвата провинции Юньнань будет полностью осуществлена блокада Китая с юга, у китайского правительства останется один путь, связывающий страну с внешним миром — тракт СССР — северные провинции Китая.

Не исключена возможность, что действиям по овладению провинцией Юньнань будет предшествовать вторжение японцев в Индокитай, с территории кото-

рого и будет организовано наступление на Юньнань. Предполагающееся наступление китайцев против Ханькоуской группировки японских войск на сегодняшний день вызывает сомнение...»²².

В данном случае прогноз Голикова не оправдался: в сентябре 8-я Народно-Революционная армия (НРА) КПК начала наступление. В сводке за 28.09.40 г. по наступательным действиям 8-й НРА отмечалось, что за 20 дней боёв (первый этап наступления), несмотря на наличие разногласий у командования, части 8-й НРА значительно продвинулись. Японцы потеряли убитыми и ранеными около 15 тыс. человек. Свои потери составили убитыми: около 1 тыс. чел. (985), ранеными — 3210 чел. При этом особо отмечались частые случаи «газоотравления» — японцы применили отравляющие вещества²³.

Чуть позже, 11 сентября 1940 г., в разведсводке РУ ГШ КА по событиям в Индокитае генерал Голиков, отмечая отсталость вооруженных сил и ВВС Аннама (Вьетнам), насчитывавших до 80 устаревших самолётов различных типов, полагал, что «для оккупации Аннама и подготовки операции по захвату провинции Юньнань, японским командованием очевидно будет создана группировка в составе 5–4 усиленных подразделений»²⁴.

Впоследствии японцы, анализируя боевые действия авиации летом 1940 г., написали, что «это были самые мощные налёты за всю войну в Китае» и признали, что сами «понесли тяжёлые потери». На свои аэродромы не вернулись девять бомбардировщиков, 297 самолётов получили повреждения, причём главной причиной потерь явились не зенитчики, а китайские истребители. В нескольких боевых вылетах потери превышали «приемлемые» для них 10%²⁵.

Кроме того, с июня по август 1940 г. бомбардировочные 1-я, 6-я и 8-я аг ВВС Китая совершили 16 мощных налётов на аэродромы в Ичане и другие крупные авиабазы, в них участвовали 124 самолёта²⁶.

В итоге японцы поняли, что подобную «нежелательную» ситуацию можно выправить, только обеспечив господство в воздухе над целью.

Проблема китайских ВВС заключалась, главным образом, в том, что восполнять боевые потери в авиатехнике было нечем, во второй половине 1940 г. соотношение в боевых самолётах достигло 1:6. Поставки из СССР к лету 1940 г. фактически прекратились, своей авиапромышленности, по существу, не было.

В самом конце 1939 г. Чунцинский корреспондент газеты «Нью-Йорк Геральд Трибюн» сообщил, что предприятие американской фирмы «Сентрал Эйркрафт Со» в провинции Юньнань ежедневно производит по одному самолёту. Все части самолёта, за исключени-

ем мотора и пропеллера, производятся на этом предприятии из сырья, импортируемого через Бирму²⁷.

Спустя две недели Женевский бюллетень «Интеравиа» сообщал, что китайское правительство некоторое время тому назад заказавшее американскому заводу «Валти» 25 одномоторных самолётов V-12, дало заказ этому же заводу дополнительно на 75 таких же самолётов на сумму около 4 млн. долл. 51 из этих самолётов будет собран на месте в Китае²⁸.

15 января 1940 г., Нью-Йоркский корреспондент агентства «Ассошиэйтед Пресс» сообщил, что американская авиационная компания «Интерконтинент Корпорейшн» построила в Китае на границе с Бирмой авиазавод, где работают две тысячи китайских рабочих и 15 американских инженеров. В настоящее время на заводе усиленно производятся самолёты для Чунцина²⁹.

Осенью 1940 г. Э. Сноу уточнил, что «Авиационная фабрика Китая», принадлежащая фирмам «Кертисс-Райт» и «Интерконтинент Корпорейшн», в 1940 г. достигла нормы выпуска — 20 самолётов в месяц. В ней производилось всё, кроме моторов, навигационных приборов и колёс. Это давало правительству 20 % экономии от общей стоимости самолётов, покупаемых за границей, а также хорошие дивиденды её американским владельцам³⁰.

В конце 1940 г. в Урумчи вошёл в строй авиасборочный завод под советским управлением, о котором шла речь в первой книге³¹. Однако китайцы фактически отказались от него и его продукции — истребителей И-16, к тому времени считавшихся в «Поднебесной» устаревшими, о чём речь пойдет дальше.

Для производства самолётов в Китае требовались импортное сырьё и комплектующие, а поставки из других стран японцы всеми силами блокировали.

В частности, как писал Э. Сноу, «Германия, наиболее важный источник военного снабжения, была отрезана от Чунцина. Несмотря на антикоммунистический пакт с Японией, наци до июля 1939 г. снабжали Китай военным снаряжением более, чем на 60%»³².



Санитарная машина, закупленная на пожертвования рабочих Цзюлуна для Новой 8-й полевой армии

Женевский бюллетень «Интеравиа» 9 августа 1940 г. сообщил: «После того, как английским правительством по требованию Японии объявлена блокада ввоза в Китай через Бирму, Центральное китайское правительство Чан Кайши испытывает многочисленные затруднения со снабжением. Например, в Манилу (Филиппины) 7 августа прибыло судно, заменившее американский флаг панамским и имеющее на борту 64 военных самолёта для Китая и около 1000 т других военных материалов; судно не смогло пройти [в] порт своего первоначального назначения; груз, предназначенный Китаю, пока выгружен на Филиппинах; это произошло в результате протеста японского консула. Однако американский поставщик груза надеется на то, что он сможет доставить свои товары Центральному китайскому правительству другим путем, может быть, через русский порт Владивосток»³³.

Однако надежды на продвижение американских военных грузов в Китай по советской трассе «Z» не оправдались. Разрешения от Сталина не последовало. В свою очередь, как отмечалось в ежемесячном обзоре журнала «Амерейша» в ноябре 1940 г., Япония «пытается упрочить свои достижения в Индокитае и использовала вновь полученные авиабазы в Тонкине для бомбардировки дороги Бирма — Китай, Куньмин и других центров в юго-западном Китае...»³⁴.

Все эти факторы свидетельствовали о том, по сути, катастрофическом положении, в котором оказалась китайская армия в середине 1940 г. Хотя в ней насчитывалось около 300 русских советников и инструкторов в офицерских школах на 90 тыс. курсантов, и у каждой фронтовой армии имелся свой советник, но даже их руководитель, как писал Э. Сноу, не имел такого влияния на Чан Кайши, какое имел генерал А. фон Фалькенхаузен (до середины 1938 г. — главный военный советник в Китае). Чан Кайши признавал только чисто военных советников, без политики.

В Юньнани работала авиашкола с американскими инструкторами и ещё несколько других школ с русскими инструкторами — на северо-западе. Тем не менее лётный персонал китайской авиации, почти

полностью истощённый к концу боев за Ханькоу, по-прежнему оставался незначительным и не играл важной роли³⁵.

Наступившая вскоре осень 1940 г. принесла китайским ВВС не только новые налёты и боевые потери. Пожалуй, это был настоящий шок и для лётчиков, и для командования. В конце лета 1940 г. в небе Китая появился новый японский истребитель Мицубиси А6М «Рейзен» («тип 0», или «Зеро»).

21 июля 1940 г. командование авиации флота решил направить 15 А6М2 в 12-й смешанный авиаполк для испытания в Китае в боевых условиях. В конце того же месяца самолёт приняли на вооружение под обозначением «палубный истребитель морской тип 0 модель II». В Китае А6М2 из установочной партии вступили в бой в середине сентября 1940 г.

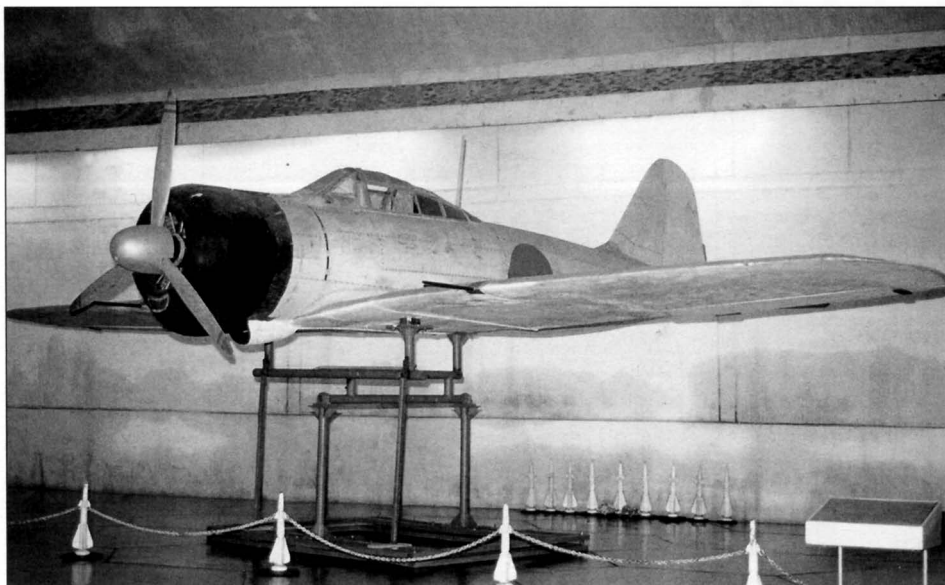
Уже первые боевые вылеты больше походили на «погром» Гоминьдановской авиации. Если 12 сентября китайцы потеряли только один разбившийся уже далеко не «Новый Хоук»³⁶, то уже через день, подсчитав потери, Авиационный Комитет Китая был вынужден издать приказ своим лётчикам о прекращении всякого участия в боях.

Японцы утверждают, что первый налёт на Чунцин 12 «Зеро», сопровождая 50 бомбардировщиков, совершили ещё 19 августа 1940 г. (ведущий — лейтенант Екояма), но в воздухе китайцев не встретили. На следующий день налёт повторили, группу «Зеро» вёл лейтенант Сидо, и снова перехватчиков не обнаружили³⁷.

12 сентября 12 «Зеро», ведомые Екоямой, сопровождая 27 «бомберов» на Чунцин, обнаружили пять китайских истребителей на земле, спикировали и обстреляли. Позже выяснилось, что это были макеты.

Тайваньцы пишут, что в тот день состоялся и первый воздушный бой «Зеро» с «ласточками» (И-16) и «чижами» (И-15) из 21-й иаэ. Два китайских лётчика погибли, ещё один самолёт подбили, и он пошёл на вынужденную, лётчик с перебитой правой ногой скончался от потери крови. Возможно, в дату вкралась опечатка, а бой произошёл на следующий день, 13 сентября³⁸.

В «несчастливый» день (13-е всё-таки!) шесть самолётов 24-й иаэ барражировали на большой высоте и первыми подверглись внезапному нападению. Комэск Ян Мэнцин погиб сразу же, а его заместитель получил ранения. Очередной командир 4-й иаг Чжэнь Шаоюй повёл в бой всю 22-ю эскадрилью, в бою погиб капитан Чжан Хун. Группу из девяти И-15бис 23-й иаэ вёл комэск Ван Юйкунь, два лётчика погибли. Шесть И-15бис из 28-й



Японский истребитель Мицубиси А6М («Зеро») в Пекинском авиационном музее

эскадрильи, ведомые комэском Лэй Яньцзюнем, в составе 4-й иаг вступили в бой с «Зеро» над горой Чунцина, два «чижа» были сбиты. После боя выяснилось, что 4-я иаг потеряла 13 истребителей, ещё 11 — подбиты. Большие потери понесла и 3-я иаг.

По японским данным, за 30 минут боя «Зеро» уничтожили 27 И-15бис и И-16 тип 10. Спикировав со стороны солнца на «проспавших» атаку китайцев, и поливая их массированным огнём, японские пилоты посеяли панику среди китайских лётчиков. Они утверждали, что три китайца выпрыгнули из совершенно исправных истребителей, а два удиравших самолёта столкнулись и взорвались на горном склоне. В довершение ко всему японцы подожгли ещё несколько из только что приземлившихся истребителей. У себя они признали только лёгкие повреждения у четырёх «Зеро», но ни один из пилотов не пострадал. «Ударником» стал старшина Я. Косиро, якобы сбивший пять самолётов, ещё один И-15бис сбил унтер-офицер Оки, несмотря на пробитый бензобак.

После этого «погрома» всех китайских лётчиков вывели из боёв, они занимались только тренировочными полетами. 4-ю авиагруппу вернули в Чэнду, 3-я иаг с 14 ноября 1940 г. тренировалась на авиабазе Шуанлю. Во второй половине сентября над Чунцином надолго шести «Зеро» лишь однажды пришёлся единственный китайский транспортник.

Весьма любопытно, что и после этого весьма примечательного воздушного боя советские разведчики не «признали» появление у противника нового истребителя. В разведсводке от 18 сентября 1940 г., адресованной Начальнику ВВС КА генерал-лейтенанту авиации П.В. Рычагову, сообщалось:

«По только что полученным сведениям из Чунцина японцы начали вести бомбометание с пикирования.

Случаи бомбометания с пикирования впервые отмечены 12, 13 и 15 сентября при налётах на Чунцин. Объектами бомбардировок в эти дни были радиостанции, склады и огневые позиции зенитных батарей. Техника бомбометания с пикирования сводилась к следующему: подход к цели производился в составе группы до 6 самолётов на высоте 3000 м, после этого самолёты, построившись в кильватер, по одному производят пикирование на цель под углом не более 50°. Бомбы сбрасывались с 800 м и иногда 400 м.

В качестве пикирующих бомбардировщиков применялись обычные лёгкие бомбардировщики ЛБ-97. Результаты бомбардировок неизвестны. Однако зенитная батарея китайцев, подвергаясь атаке 6 японских пикирующих бомбардировщиков, сбита два самолёта, выпустив по ним всего 15 снарядов»³⁹.

Не очень понятно, действительно ли это были лёгкие бомбардировщики «тип 97» (как они преодолели такое расстояние до Чунцина), или же пикировали новые «Зеро». И не тогда ли были потеряны от зенитного огня два А6М, впоследствии отмеченные в списке потерь в ряде источников. Неужели не стали разбираться в обломках? Ответа пока нет...

Лишь с третьего раза наши разведчики сумели обнаружить новый японский истребитель. В очередной

разведсводке от 24 сентября, также адресованной Рычагову, отмечалось:

«По только что полученным данным 13 сентября с.г. в районе Чунцина произошел воздушный бой между китайскими и японскими истребителями, в результате которого китайцы потеряли 13 самолётов. Обстоятельства боя следующие:

По получении сообщения о приближении японских самолетов к Чунцину, в воздух было поднято 35 китайских истребителей. Посты ВНОС не донесли о типах приближающихся самолётов и высоте их полёта, поэтому китайские истребители готовились к встрече только с бомбардировщиками.

Взлетев с двух аэродромов — Байини и Суйини — истребители следовали к пункту сбора Бишан (40 км зап. Чунцина), у которого в 12 час 03 мин были неожиданно атакованы японскими истребителями, летевшими на высоте 4500–5000 м.

Японцы знали районы базирования китайских истребителей, но им не удалось захватить их на аэродромах, поэтому они прибегли к хитрости — послали своих истребителей отдельно от бомбардировщиков с интервалом в 30 минут полёта. Встреча японских истребителей была полной неожиданностью для китайских лётчиков, это произошло вследствие нечёткой работы постов ВНОС.

Бой длился 20 минут. С японской стороны в бою принимали участие 18 истребителей типа Северского. Это моноплан с убирающимся шасси, с хорошей вертикальной скоростью. Вооружение — пушки и пулемёты (количество не установлено). И-15 уступает им в скорости. Во время боя китайцы потеряли 5 И-15 и 8 И-16.

Японцы потерь не имели. Большие потери китайцев (как посчитал подписавший разведсводку ио РУ ГШ КА генерал-майор Дубинин) объясняются тем, что их истребители поздно взлетели и вступили в бой, не успев собраться и набрать необходимую высоту. Кроме того, между И-15 и И-16 не было взаимодействия»⁴⁰.

Но дело было не только в неожиданности и тактических просчетах китайских лётчиков. В октябре 1940 г. они понесли новые потери. 4-го числа восемь «Зеро», ведомые Екоямой и Сиранэ, сопровождая 27 бомбардировщиков, совершили массированный налёт на Чэнду. Штаб ВВС 3-й армии отдал приказ всем самолётам «рассредоточиться». Шесть «Хоуков» 75 из 18-й эскадрильи полетели в Гуаньсянь. Но в пути их настигли японские «Зеро» и подожгли самолёт № 5044 лётчика Ши Ганьчжэня, он выпрыгнул, но парашют не раскрылся. Ещё два лётчика были ранены и вернулись, один «Хоук» 75 японцы сожгли на земле на авиабазе Тайпинсы. В 28-й иаэ, действовавшей по тому же приказу «рассредоточиться», из-за неполадок И-15бис (борт. № 7218) разбился на вынужденной посадке вне аэродрома, лётчик получил смертельные травмы.

Японцы утверждают, что в воздухе они уничтожили пять И-16 и один СБ, а на земле — 19 самолётов и повредили один, причем четыре «Зеро» (Хагири, Хигаясима, Накасэ и Оиси) якобы приземлились на

китайском аэродроме и лётчики «вручную» пытались поджечь последний уцелевший там самолёт.

На первый взгляд, эти японские воспоминания больше похожи на «охотничьи рассказы», но если вспомнить, что при налётах все китайцы разбегались и разбегались с аэродромов по принципу «спасайся, кто может», и лётное поле оставалось абсолютно безлюдным, в «гусарство» японцев можно поверить. Передко они поднимали на китайском аэродроме японский флаг и поджигали всё, что могли. Подобных случаев было немного, но они известны. В частности, К. Шэнню вспоминал:

«Неслыханная слабость китайской ПВО подтолкнула японцев продемонстрировать отвагу, переходящую в откровенную наглость. Японские истребители приземлились на аэродроме Чэнду, глубоко на территории Свободного Китая, и разбежались по аэродрому, чтобы поджечь русские истребители и учебные самолёты, замаскированные под скирды рисовой соломы. В это время другие истребители кружили над аэродромом, отгоняя китайских солдат пулемётным огнём. Японские самолёты летали над городами Восточного Китая с открытыми бомболоками и делали по 3 или 4 захода, не сбрасывая бомб, чтобы затянуть мучения. Их жертвы на земле в это время терзались от неизвестности. Задачей всех этих операций было произвести на китайцев впечатление, убедить их в бесполезности сопротивления. Японцы хотели убедить противника, что могут уничтожить его воздушными налётами, если только он не поумнеет и не капитулирует. Это была мощная пропаганда»⁴¹.

5 октября на одном из аэродромов Чэнду японцы якобы сожгли более 10 самолётов и ещё 14 ложных. 7 октября 1940 г. в воздушном бою над Куньминем с 20 китайцами «Зеро» якобы сбили 13 или 14 машин и ещё четыре уничтожили на земле. Тайваньцы пишут, что в воздух поднялись 11 «Хоуков» III и четыре И-15бис, их вёл командир истребительной группы авиашколы Ли Сян'ян. Во время боя сразу же были сбиты Хуан Кэжуань на И-15бис и Е Джунань на «Хоуке» III. Ещё двух лётчиков (Ян Шаолян и Цан Чжунтин) подбили, они пошли на вынужденную.

26 октября во время нового налёта на Чэнду японцы в воздухе уничтожили пять истребителей и ещё пять самолётов других типов. Тайваньцы сообщают только о сбитых при «рассеивании» И-15бис (борт. № Р-5302) и Девуатине D.510 из 28-й иаэ и об отставшем от строя и сбитом лётчике 32-й иаэ Лю Вэнлине (И-15бис № Р-3587). Раненый в правую ногу, он умер по пути в больницу. 30 декабря на аэродроме Чэнду японцы якобы сожгли 18 самолётов⁴².

С 8 октября до конца года «Зеро» совершили 22 налёта, сбив два самолёта и ещё 22 уничтожив на земле. Японцы утверждают: в 1940 г. «Зеро» совершили более 150 самолёто-вылетов, сбив до 60 самолётов и более 100 уничтожив на земле. Они признали поврежденными лишь 13 «Зеро» и ни одного потерянного. По другим данным, в результате боёв пилоты предсерийных А6М2, вместе с «серийным» пополнением, объявили о 99 победах при потере двух машин от ЗА⁴³.

Если здесь и есть преувеличение, то не очень большое, китайцы и тайваньцы о сбитых «Зеро» не упоминают. Последние, в частности, пишут, что «в ноябре практически большая часть самолётов была уничтожена». Единственный оставшийся в 18-й иаэ «Хоук» 75 перелетел в Чэнду. 1 декабря 18-я иаэ перестала существовать». Подобное положение было и в других истребительных эскадрильях⁴⁴.

По словам историков из КНР, «после появления у японцев «Зеро» с великолепными лётными качествами, положение китайской авиации стало ещё сложнее. Ограниченные воздушные силы постоянно несли потери, и к концу 1940 г. у них оставалось только 65 самолётов. Если к этому добавить, что... советские добровольцы были отозваны, то китайские ВВС остались изолированными, у них не оставалось ресурсов для боевых вылетов. Для того, чтобы уменьшить потери и сохранить боевую мощь, китайские ВВС были вынуждены избегать воздушных боёв, совершалось очень мало боевых вылетов»⁴⁵.

Потери китайской армии в 1940 г. были огромными, но точных данных никто не знал. Так, Э. Сноу в статье «Китайские армии» в ноябрьском (1940 г.) номере журнала «Эйша» приводил из многих источников

различные частные цифры. По самым грубым оценкам, потери китайцев в 1940 г. он оценил в 2–4 млн. солдат(!)⁴⁶.

Вместе с тем военные успехи Японии на китайском фронте не были столь впечатляющими, как хотелось бы японскому командованию. Не случайно, ноябрьский номер журнала «Амерейша» в ежемесячном обзоре «Новости из столиц» сообщал: «За прошедший месяц Япония достигла крайне незначительных результатов в осуществлении широко провозглашавшегося ею «продвижения на юг»⁴⁷.

В критической ситуации Гоминьдановское правительство Китая вновь обратилось за помощью к Советскому Союзу.

Японский флаг передко развевался и над китайскими аэродромами



После завершений Чан Кайши о поддержке единого национального фронта борьбы с японцами и лояльном отношении к компартии, поставки возобновились⁴⁸. К началу 1941 г. китайцы фактически использовали советские кредиты по первым двум договорам на 100 млн. долл., по третьему — на 84,6 млн. долл. По последнему кредиту из СССР в Китай в начале 1941 г. прибыли ещё около 200 истребителей и бомбардировщиков (по китайским данным, 248 машин — 148 истребителей и 100 бомбардировщиков⁴⁹),

Среди них находился и советский «асимметричный» ответ на появление в воздухе японских «Зеро» — истребитель И-153 «Чайка». Приняв боевое крещение на Халхин-Голе и неплохо проявив себя в воздушных боях с Ki.10, A5M («тип 96») и Ki.27 («тип 97»), глубокая модификация «чижа», безусловно, не являлась «чудом техники», но всё-таки была новинкой. По различным данным, стая «чаек» в Китае в 1941 г. достигала от 70 до 93 машин.

Однако И-153 по своим лётно-техническим характеристикам значительно уступал «зеро», к тому же в присланных машинах нередко проявлялись производственные дефекты, обусловленные качествами сырья и снепкой производства. Но китайских лётчиков с небольшим лётным и боевым опытом, в большей степени беспокоила не «доведённость» новых «чаек», а противник. И здесь им в 1941 г. пришлось совсем туго.

Выведенных из губительных для них боев с «Зеро» китайских лётчиков начали отправлять за новыми самолетами с ноября 1940 г. Первыми в конце месяца в Хами (пр. Синьцзян) за И-153 отправились лётчики 27-й иаэ. В конце года к ним присоединились лётчики 5-й иаэ (получили 26 И-153), 17-й, 26-й и 29-й иаэ. В январе—феврале 1941 г. в Хами направили 3-ю иаэ (17 «чаек»), 4-я иаэ (20 И-153 и 35 И-16 III⁵⁰), 7-я, 8-я, 21-я, 23-я, 28-я иаэ. Без «чаек» осталась только 24-я иаэ, получив И-16 III.

16 декабря 1940 г. в Чэнду на авиабазе Тайпинсы создали новую, 11-ю истребительную авиагруппу, в её состав вошли вновь образованные 41-я, 42-я, 43-я и 44-я иаэ. С ремонтных заводов они получили 20 И-15, 15 И-16, 4 И-153, 5 «Хоуков» 75.

На новых самолётах китайцы стали возвращаться к основному месту дислокации в феврале—марте 1941 г., а 26-ю иаэ на 14 И-16 III отправили в Ланьчжоу для защиты от налётов. Во время перелётов китайцев снова преследовали небоевые потери. Возвращаясь в Чэнду, 5-я авиагруппа умудрилась разбить четыре новых И-153. Пять новых И-16 III 3-я иаэ потеряла 1 мая, когда во время перелёта на восток лидер СБ сбил с курса. У всех истребителей закончилось горючее, и они на вынужденной посадке разбились к югу от Тяньшуй (пр. Ганьсу), судьбы лётчиков неизвестны.

Но это были ещё «цветочки». 14 марта японцы на «Зеро» совершили новый налёт на Чэнду. Над городом и аэродромом произошёл памятный обоим сторонам воздушный бой, показавший подавляющее преимущество лётных и боевых качеств японской авиации над только что полученными новыми «чайками». Китайские лётчики на И-153 просто оказались беспомощны перед японцами на «Зеро».

Для китайцев тот воздушный бой, по-видимому, стал нарицательным, позже они часто писали иероглифами «воздушный бой 314», (то есть, «воздушный бой 14 марта»). Полный список потерь тайваньские источники не сообщают, но по отрывочным сведениям можно понять, что в 3-й иаэ из 17 только что прилетевших из Хами «чаек» 11 участвовали в том бою, погибли все. В бою, возможно, участвовали и несколько И-153 из 8-й иаэ. Командир 5-й иаэ Хуан Синьжуй повел девятку новых И-153, а его заместитель Цэн Цзэлю — ещё 11 «чаек». Как пишут тайваньцы, «лётные качества И-153 не могли соперничать с мощью японцев, Цэн Цзэлю был сбит прямо над аэродромом авиабазы Шуанлю».

Сбили и командира группы Хуан Синьжуя, он пошел на вынужденную в Суматоу и через два дня умер от ран. Из 11 «чаек» 28-й иаэ, входившей в состав 5-й иаэ, «Зеро» сразу же сбили комэска Чжоу Линьсюя и ещё одного лётчика. Другой сбитый лётчик пошёл на вынужденную на воду и был расстрелян на посадке. В бою участвовали и три И-153 из 32-й иаэ, полученные в начале года из ремонта. Комэск Чань Пэнган был сбит, легкораненый лётчик Цзинь Вэй выпрыгнул с парашютом. В 17-й иаэ погибли все, несколько самолётов были потеряны в 8-й иаэ. По японским данным, в тот день они уничтожили 24 истребителя и, по крайней мере, уничтожили или повредили ещё три.

Китайцы признали сокрушительное поражение, но свои потери стыдливо умалчивают, нередко лишь упоминая (иероглифами) «воздушный бой 314». Вновь последовал приказ АК на прекращение боевых действий ВВС. После него авиачасти изменили тактику и стали всячески избегать участия в боях, всё время на-



Бомбёжка китайского аэродрома

ходясь в полной готовности, ожидая приказа «рассредоточиться» (т.е. «смыться»), и занимались, главным образом, тренировочными полётами.

Спустя два месяца «черными» для китайской авиации стали 22 и 26 мая. Во время «рассредоточения» (по принципу «спасайся, кто может») и перелёта на «безопасный» аэродром японцы перехватили две группы «чаек» (17 и 18 машин) и полностью их уничтожили, в основном на земле во время дозаправки.

26 мая 1941 г. 18 И-153 29-й иаэ, ведомые комэском Юй Пинсяном, перелетали из уезда Ганьсучен в Ланьчжоу, но по пути встретились с японскими истребителями. Командира и лётчика Чжан Сэньи сразу сбили, они выпрыгнули с парашютами. Остальных повел зам. комэска Тань Чжоули, но когда они приземлились для дозаправки, все оставшиеся 16 «чаек» японцы сожгли на земле.

14 марта относительно «повезло» 4-й авиагруппе, она ещё не закончила переучивание и вернулась на авиабазу Шуанлиу в Чэнду только в апреле, когда лётчики «официально» избегали встреч с противником. АК отдал всем действующим авиачастям новый приказ заняться переформированием. 3-я иаг передала пять из шести уцелевших «чаек» в 5-ю авиагруппу, последнюю — в 11-ю и фактически перестала существовать. Только пять И-16 III, прилетевших в начале августа в Чэнду из Хами, оставались на боевом дежурстве. Позже расформировали и 5-ю иаг. Сначала их задачей стал перехват японских разведчиков, для этого их пополнили пятью «чайками». Однако 22 мая 17 самолётов 5-й иаг отправили в Наньчжэн (Хэнань), чтобы укрыть от воздушных налётов японцев. Во время дозаправки в Тяньшэе (пров. Ганьсу) всех их уничтожили на земле. Вновь назначенного командира группы Люй Тяньлуна сняли с должности. 6 июня группе передали три И-153 для отражения ночных налётов, но 1 июля её расформировали.

Показательно, что даже в тот критический для китайских ВВС период неопытных лётчиков, большин-

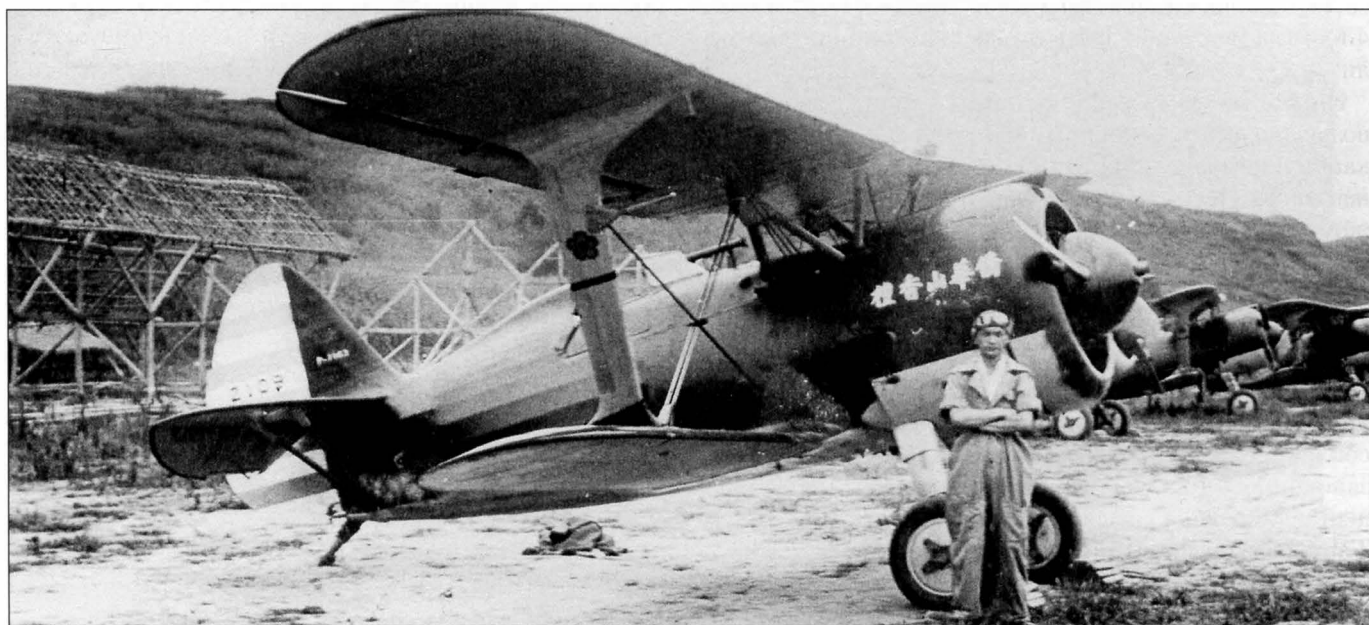
ство из которых были недавними выпускниками авиашколы, не бросили в бой, а в феврале 1941 г. направили в Цюнлай (пр. Сычуань) на переучивание и тренировки. 21 мая во время налёта на Цюнлай японцы сожгли там 6 И-15.

В это время более опытные китайские лётчики на немногочисленных уцелевших советских самолётах продолжали по мере возможностей воевать с японцами. 26-я иаэ с весны 1941 г. на И-16 защищала от налётов Ланьчжоу — конечный пункт перегоночной трассы из СССР. 21 мая восьмёрка «чаек» из 21-й иаэ (ведущий — Чжэнь Шэн), вступив в бой с 27 японскими бомбардировщиками над аэродромом Сигучен, сбила один из них. Это была, по-видимому, единственная победа китайских истребителей в первой половине 1941 г. Летом до десятка «чижей» и «чаек» попытались использовать для противовоздушной обороны Чэнду и перехвата японских разведчиков, но безуспешно.

У бомбардировщиков боевой удачей можно считать налёт на мост южнее Ичана 9 марта 1941 г. Утром того дня командир 8-й баг Чэнь Цзяшан повёл на цель шестёрку с аэродрома Тайнинсы. На маршруте две машины отстали, отбомбились только четыре, уничтожив более 200 японцев. Чуть позже один из отставших «бомберов» самостоятельно прилетел в Ичан, и по дороге его перехватили 12 японских истребителей. В бою экипаж сбил двоих японцев, но и самого тоже сбили. Командир экипажа Гао Гуаньцай получил тяжёлые ранения, спустя девять дней умер⁵¹.

Сосредоточив почти все уцелевшие самолёты и оставшихся боевых лётчиков в учебных центрах, где инструкторами стали все истребители 4-й иаг, китайская истребительная авиация практически перестала вступать в бои с японцами, ограничиваясь «перехватами разведчиков».

Для этой цели все оставшиеся самолёты И-16 III 4-й иаг в конце июля 1941 г. сосредоточили на авиабазах Ляншань и Байшии под Чунцином, но без-



И-15бис 21-й иаэ борт. № 2109. Надпись на фюзеляже: «Поднимемся на защиту Шаньсяншаня»

результатно. Сформированная в конце 1940 г. 11-я истребительная авиагруппа так и не вступала в воздушные бои на И-16 и И-15бис до ноября 1942 г., занимаясь тренировочными полетами в Цюлае.

Как и предполагал Начальник РУ ГШ КА, в начале 1941 г. японцы начали реорганизацию своих авиачастей. Как уже говорилось, на китайском фронте японские сухопутные войска «зашли в тупик», и командование надеялось одержать победу за счёт преимущества и «подавляющей мощи» своих ВВС.

15 января 1941 г. ВМС Японии произвели реорганизацию своих авиачастей наземного базирования. Они ликвидировали объединённые авиагруппы и вновь создали 11-й авиаотряд морской авиации. На кораблях базировались 4 авиаотряда — 21, 22, 23, 24-й. Началась интенсивная боевая учёба. Обучение полётам проводили даже среди старших школьников, их, как пишут китайцы, впоследствии планировали использовать как «пушечное мясо».

По требованию армейского командования 22-й авиаотряд морской авиации (две авиагруппы — 54 штурмовика и 18 истребителей) 30 апреля перебазировали в Ханькоу и Ичан.

В течение мая—июня 1941 г. японские авиачасти провели четвёртую масштабную бомбардировку тыловых районов Китая (план боевых действий под кодовым названием «601»). С 21 по 27 мая японцы с авиабаз в Ухане направили 27 «Зеро», 18 «бомберов» «тип 96», 35 штурмовиков, 5 разведчиков (всего 85 самолётов) атаковать аэродромы Чэнду, Чунцина и Ляншаня⁵².

Налёт на Чунцин вечером 5 июня принёс огромные потери среди мирных жителей: все траншеи, в которых они прятались от бомбежек, были переполнены, убежищ не хватало. 18 и 23 июня японская авиация флота количеством более 80 самолётов продолжала бомбить аэродромы в Чэнду. 22 июня Чунцин бомбили 53 самолёта двумя группами. Китайские истребители даже не успевали «рассредоточиться»: взлетевшего поздно лётчика Ян Гуаньин атаковала семёрка японцев, он погиб. На инструктора Ван Цысинь и командира учебной группы Хун Янфу также напали японцы. Вана, получившего тяжёлые ранения, они сбили, самолёт Хуна подбили, он совершил вынужденную посадку.

Готовясь к войне на Тихом океане, японцы в июле 1941 г. предприняли решительный штурм в Китае (план военных действий под кодовым названием «602»). Целью являлось уничтожение промышленных районов Китая.

В городе Юньчэн (пр. Шаньси) находилась авиабаза 3-й армейской авиагруппы японцев (117 самолётов, в т.ч. 57 «бомберов», 19 истребителей, 4 разведчика). 11-й флотский авиаотряд перебазировал из Японии в Ханькоу 54 штурмовика «тип 96» и 30 новых штурмовиков «тип 1», всего 84 самолёта. Их должны были задействовать по плану «602».

27 июля 68 «бомберов», 30 штурмовиков «тип 1» и 10 «Зеро» совершили налёт на Чэнду. Новый штурмовик был высотным и скоростным, с большой бомбовой

нагрузкой. В итоге без противодействия устаревших китайских самолётов город был сильно разрушен.

28 июля 108 самолётов морской авиации пятью группами бомбили стратегические объекты в Сычуани. 16 И-15 поднялись на перехват и вступили в бой с 18 самолётами (вторая из пяти групп японцев). По другим данным, им могли противостоять всего лишь семь самолётов 27-й иаэ. Китайцы сбили один японский самолёт, свои потери — погиб лейтенант Гао Чуньчоу на И-153 (№ Р-7237), попавший в «огненное кольцо»⁵³.

29 июля японцы четырьмя группами вновь бомбили Сычуань, ещё три группы атаковали Чунцин. 30 июля 130 японцев вновь бомбили Чунцин. Одна из бомб попала в американский корабль в дельте Янцзы⁵⁴.

В августе 1941 г. японские «бомберы» днем и ночью бомбили Чунцин, вывели из строя водопровод и электросеть, измучили налётами мирных жителей. С 1 августа японцы бомбили соляные копи и корабли в дельте Янцзы. 6 августа 60-й армейский авиаотряд тяжёлых бомбардировщиков бомбил Чунцин и Цзыгун. Бомбили также Чэнду и ряд других населённых пунктов в Сычуани. Японская радиостанция заявила, что целью налётов является уничтожение промышленности и подавление воли к сопротивлению в тыловых районах Китая. Лишь с 11 по 31 августа авиация флота совершила более 260 самолёто-вылетов на бомбёжки Сычуани.

10 и 11 августа во время отражения налётов на Чэнду были уничтожены последние уцелевшие «чайки» 5-й иаг. На рассвете 10 августа наперехват поднялась пятерка И-153 (ведущий — комэск 29-й иаэ Тань Чжуоли). В воздухе на Вэньцзяном они встретились с группой японских штурмовиков, а при переходе в атаку их перехватили «Зеро». В бою четырёх китайцев сбили — ведущего и лётчиков Ван Чунши, Хуан Жунфа и Оу Яндин. Подбитый самолёт последнего, борт. № 7261 пошел на вынужденную, раненый лётчик из-за отсутствия врачебной помощи скончался. Тайваньцы даже сообщили, что невеста лётчика Хуан Жунфа, Ян Цюаньфан, 16 августа застрелилась.

30 августа утром 85 японских самолётов армейской авиации и 80 самолётов авиации флота опять атаковали Чунцин. Они разбомбили все высокие и лучшие здания на обоих берегах реки, уничтожили резиденции Чан Кайши и правительства. Погибли несколько охранников. Ресурсов противодействия у ВВС Китая не оставалось, только стреляла ЗА. 31 августа Чунцин и Ляншань вновь бомбили армейские 60-й и 75-й авиаотряды, авиация флота (80 «бомберов») их продублировала в Чунцине и Чэнду. ЗА сбита один и подбила ещё один «бомбер».

Такое положение сохранялось до осени 1941 г., а японские ВВС, наоборот, «распоясались». Используя количественное и качественное преимущество, они постоянно проводили массированные налёты на Чэнду и Чунцин, в них, как правило, участвовало свыше 100 бомбардировщиков. «Зеро» атаковали авиабазы, пытались «смести с лица земли» ничтожные остатки китайских ВВС.

Только с июля по август 1941 г. авиачасти японской морской авиации совершили 2389 самолёто-вылетов 20-ю группами, они бомбили крупные города, стратегические, военные и промышленные объекты в Сычуани, сбросили 15036 бомб. Они причинили большие потери, убили и ранили много мирных жителей, разрушили массу жилых домов. Повредили и разрушили много стратегических объектов, нарушили коммуникации, жители не могли получить самое необходимое. Эти «бешеные» бомбардировки тыловых городов не напугали население, на что рассчитывали японские агрессоры, а вызвали страшный гнев китайского народа и подняли его решимость бороться и отстоять свою независимость.

В течение трёх месяцев японцы всеми силами активно реализовывали свои варварские планы «601» и «602», пытаясь разгромить китайские тылы и вывести Китай из войны. Лишь непоколебимые воля и мужество армии и китайского народа сорвали эти планы.

Масштабные бомбардировки закончились 12 сентября 1941 г., в тот день опять бомбили столицу и другие города Сычуани.

Во время осуществления операции по плану «602» японские части морской авиации выполнили 2389 самолёто-вылетов, сбросили 15036 бомб. Они также заявили об уничтожении (сбили и подбили) 29 китайских самолётов.

После войны дотошные китайцы подсчитали, что в 1938–1941 гг. всего состоялось 127 массированных бомбёжек Чунцина (5940 самолёто-вылетов). Японцы сбросили 15677 бомб, погибло 9990 чел., ранено 10233 чел. Городу нанесли огромные разрушения⁵⁵.

В свою очередь, китайцы с начала войны и до конца 1941 г. всего сбили 554 японских самолёта и 615 подбили. Погибли 829 японских лётчиков, а также наземный техперсонал.

По словам китайских историков, «1941 г. был самым трудным для китайских ВВС в восьмилетней войне. Для того, чтобы оказывать сопротивление японским войскам, китайцы активно искали новую международную помощь»⁵⁶.

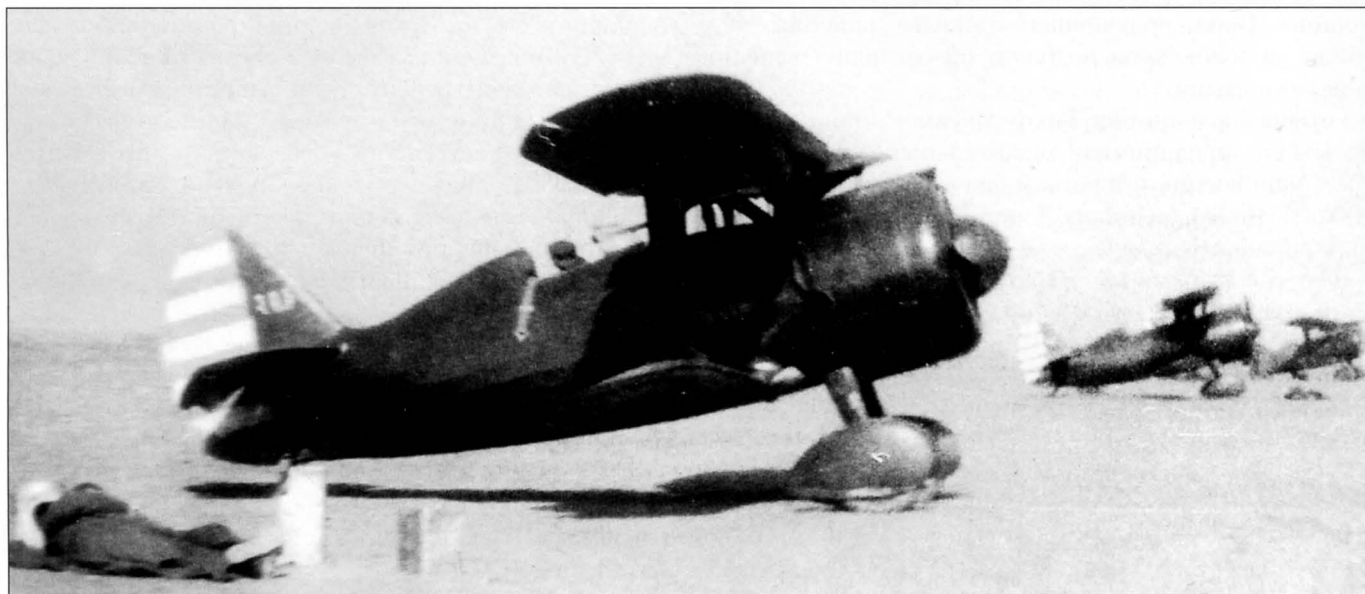
Невольныо китайцам помогли сами японцы: воюя с Китаем более 3 лет и «увязнув» в «Поднебесной» из-за недостатка военной мощи, они решили бросить «китайские тернии» в «объятия» экономической блокады, а основными силами развязать войну на Тихом Океане.

В сентябре 1941 г. японцы вывели все самолёты А6М2 из Китая на авиабазы в Тихом океане в рамках подготовки к нападению на американскую базу флота Пёрл-Харбор. В Китае осталось, как пишут китайские историки, всего чуть более десятка японских самолётов. Позже это количество несколько увеличили для разведки и охраны своих объектов⁵⁷.

Вступление США в войну с Японией в конце 1941 г. для Китая стало спасением. Китай автоматически попал в список стран, получающих из США по лицензиям военную технику, в том числе и боевые самолёты. Как пишут историки из КНР, «мощь китайских ВВС постепенно восстановили при помощи американцев». На полную мощность заработала «Бирманская дорога», по ней из США в Китай доставляли военные грузы. На её защиту в провинцию Юньнань стали перебрасывать остававшуюся китайскую авиацию на немногочисленных уцелевших советских самолётах.

В конце января 1942 г. 17-я иаэ на ИИ-153, ведомая комэском Лю Цзингуаном, в Куньмине (пр. Юньнань) совместно с американскими добровольцами участвовала в защите «Бирманской дороги». По замыслу они должны были отражать налёты японцев совместно с находящимися там американскими добровольцами. Но спустя некоторое время их отправили на авиабазу Ласюй в Бирме, где они использовались как связные, а в мае «содействовали боевым действиям» (штурмовали наземные войска). 3 мая 1942 г. два ИИ-153 26-й иаэ направили в район Чаньсимаогун (на границе с Бирмой) на «борьбу с наркodelьцами» (по-видимому, разведка и уничтожение с воздуха опиумных плантаций).

Более поздних данных об участии в боевых действиях наших «чаек» обнаружить не удалось. В середине июля 17-ю иаэ вернули в Чэнду, но задействовали ли их для отражения налётов в конце августа 1942 г.,



неясно. В это время город от налётов защищали семь И-16 29-й иаэ. Одновременно другие семь И-16, ведомые командиром 29-й иаэ Ван Иньхуа, по приказу штаба 4-й армии перелетели в Ланьчжоу оборонять город и авиабазу. В сентябре к ним присоединились только что полученные в США три Р-66 5-й иаг.

В 1943 г. единственной китайской эскадрилей, до сентября летавшей на советских истребителях, оставалась 41-я иаэ 11-й иаг. В июне военные действия проходили в Чуаньху, они летали совместно с 42-й иаэ. В источниках встречается упоминание об одиночном И-16, якобы «завалившем» японский Ki.43 над «Бирманской дорогой» в 1943 г. — последняя победа «ишачка» в той войне. С известной долей вероятности можно допустить, что летал командир 41-й аз Чэнь Чжаоцзи, 6 июня открывший боевой счёт своей эскадрильи. Так закончилась боевая карьера советских истребителей в Китае, других сведений об их дальнейшем участии в боях обнаружить пока не удалось.

Начиная с 1941 г., китайских лётчиков, главным образом, недавних выпускников авиашкол, начали постепенно переучивать в США. Уже в начале июня командира 3-й иаг Ло Индэ с частью командного и лётного состава отправили в Рангун (Бирма) для получения закупленных в США истребителей «Хоук» 81А (Р-40С). Всего к марту 1945 г. в США послали 1224 человека, из них 384 вернулись в Китай для участия в боях. Перевооружать на американские истребители китайских лётчиков начали с середины марта 1942 г., а немногие уцелевшие «ласточки», «чижи» и «чайки» использовали в качестве учебно-тренировочных в авиашколах и учебных центрах. ВВС Китая использовали их как «боевой резерв», они совершили очень мало боевых вылетов. О самых последних днях их лётной карьеры сведений нет.

Чуть более удачно действовали китайцы на наших «бомберах». Несмотря на многочисленные небоевые потери, обусловленные слабой подготовкой китайских лётчиков, в 1941–1942 гг. авиачасти на СБ и ДБ-3 изредка наносили удары по японцам. 9 марта 1941 г. шестёрка ДБ-3 бомбила Ичан на пределе радиуса действия, потеряв один самолёт.

К концу года в 6-й баз остались всего три боеспособных ДБ-3, из-за нехватки запчастей прекратились даже учебные полёты. В январе 1942 г. 6-ю и 10-ю баз расформировали.

Поставки в Китай СБ с моторами М-103 (китайцы их обозначали как СБ III) продолжались вплоть до начала войны с Германией. В конце 1940 г. одновременно с 11-й иаг создали 12-ю баг на СБ. До своего расформирования в 1944 г. в бои она так и не вступила. В то же время обстрелянные эскадрильи из 1-й, 2-й и 6-й

аг осенью 1941 г. участвовали в боях за Чанша, когда японские войска начали крупное наступление на город, содействуя этим наступлению на Гонконг и препятствуя переброске китайских войск на юг. 23 сентября зам. командира баг Цзян Наньсян девяткой СБ потопил на озере Дунтинху военный корабль.

23 декабря 1941 г. японская армейская авиация направила в тот район крупное соединение для поддержки наступления. Китайские авиачасти были вынуждены активно противодействовать японским налётам.

8 января 1942 г. 9 СБ 2-й баг взлетели с аэродрома Тайнинсы в Чэнду и атаковали японские войска в Хунани к северу от Чанша. Возвращаясь на базу, они натолкнулись на группу истребители «тип 97». Превосходящие по численности японцы изрядно потрепали наши «катюши», сбив два СБ, три пошли на вынужденную. В подбитом СБ борт. № 1101 Пилот Оу Яншоу получил тяжёлую травму. СБ борт. № 1104 подбили к юго-востоку от Чанша. Лётчик У Лунь погиб, стрелок Гао Чуаньсянь выпрыгнул с парашютом, и его по ошибке растерзало местное население, приняв за японца. В это же время стрелки с СБ сбили, как минимум, один истребитель. Китайские историки утверждают, что это первый успешный случай победы китайского «бомбера» над японским истребителем⁵⁸.

Когда стало известно, что японцы сосредоточили во Вьетнаме крупную авиационную группировку — до 450 самолётов, в январе 1942 г., во время бомбёжек авиабаз японцев во Вьетнаме и Таиланде, бомбардировщиков 11-й баз прикрывали американские добровольцы — «Летающие тигры». 22 января 18 СБ из 1-й и 2-й баг ВВС Китая под прикрытием 9 Р-40 1-й американской иаэ, из Юньнани атаковали аэродром во Вьетнаме. Командир 11-й баз Шао Жуйлинь на СБ борт. № 1982 был сбит, экипаж погиб. Через день, 24 января, налёт повторили, потерь не было.

24 марта 10 Р-40 вместе с СБ атаковали аэродром на севере Таиланда, уничтожив на земле до 40 самолётов. Два Р-40 сбила ЗА, один пилот погиб, второй попал в плен. Такими стали первые совместные боевые вылеты китайских и американских лётчиков⁵⁹.



На стр. 22: Линейка И-15 на прифронтовом аэродроме
Справа: Дуглас О-2МС заходит на посадку на один из аэродромов Юньнани

В середине 1942 г. большую часть уцелевших СБ сосредоточили на западе Сычуани на границе с Бирмой для борьбы с местными «опиумными королями». В июне—июле 12-я баз совершила девять боевых вылетов на разведку и бомбардировку маковых плантаций. Летали смешанными группами на всём, что ещё могло подняться в воздух. Кроме того, бомбардировщики поддерживали наземные войска, оборонявшие позиции на границе Китая и Индии.

К началу 1943 г. единственной по-настоящему бое-состояющей авиачастью на СБ считалась 1-я авиагрупп-

на, где в лётном состоянии ещё оставались 19 машин. В мае они совершили последние боевые вылеты на Хубэйском фронте.

Так закончился первый этап китайско-японской войны, где основную военно-техническую помощь Китаю оказывал Советский Союз. Во второй половине 1941 г., когда СССР сам изнемогал в неравной схватке с фашистской Германией, надеяться на помощь от И.В. Сталина было нереально, и в это время «рука помощи» протянулась из США через океан. Об этом речь пойдет в следующих разделах.

ИСТОЧНИКИ И КОММЕНТАРИИ

1. Авиация Китая, СССР и США. В память 60-летия победы над Японией... Пекин, 2005. (На кит. яз.) С. 126.
2. Клэр Ли Ченнолт (Шэнно). Путь бойца: Американская авиация в войне на Тихом океане. М., 2006. С. 150.
3. Авиация Китая, СССР и США... С. 126.
4. Шэнно. Указ. соч. С. 150.
5. Авиация Китая, СССР и США... С. 127—128.
6. Ма Юйфу. Китайская военная авиация. 1908—1949. Пекин. 1994. (На кит. яз.) С. 494—495.
7. Там же. С. 495.
8. Там же.
9. Авиация Китая, СССР и США... С. 127—128; Ма Юйфу. Указ. соч. С. 495—496.
10. См.: Ма Юйфу. Указ. соч. С. 495.
11. Ма Юйфу. Указ. соч. С. 495—496.
12. Имя лётчика по-японски точно установить не удалось.
13. Авиация Китая, СССР и США... С. 128.
14. ГАРФ. Ф. 4459. Оп. 28/2. Д. 380. Л. 168—158. Нумерация листов в этих делах обратная. — Прим. авт.
15. ГАРФ. Ф. 4459. Оп. 28/2. Д. 446. Л. 73—72.
16. ГАРФ. Ф. 4459. Оп. 28/2. Д. 380. Л. 158—155.
17. Fighting Colors of Chinese Air Force. Taipei. 1995. (На кит. яз.) С. 128, 130.
18. Fighting Colors of Chinese Air Force... С. 124—125.
19. Авиация Китая, СССР и США... С. 128—129.
20. Из этого следует, что наши советники отметили появление новых истребителей А6М «Зеро», но идентифицировали их как истребители «тип 97».
21. РГВА. Ф. 29. Оп. 34. Д. 479. Л. 25—27.
22. РГВА. Ф. 29. Оп. 34. Д. 479. Л. 27—28.
23. См.: РГВА. Ф. 29. Оп. 34. Д. 479. Л. 47.
24. РГВА. Ф. 29. Оп. 34. Д. 479. Л. 37.
25. См.: Авиация Великого Соседа. Кн. 1. С. 483.
26. Авиация Китая, СССР и США... С. 124.
27. ГАРФ. Ф. 4459. Оп. 28/2. Д. 330. Л. 150.
28. ГАРФ. Ф. 4459. Оп. 28/2. Д. 380. Л. 8.
29. ГАРФ. Ф. 4459. Оп. 28/2. Д. 380. Л. 7.
30. ГАРФ. Ф. 4459. Оп. 28/2. Д. 446. Л. 73—72.
31. См.: Авиация Великого Соседа. Кн. 1. С. 503—512.
32. ГАРФ. Ф. 4459. Оп. 28/2. Д. 446. Л. 73.
33. ГАРФ. Ф. 4459. Оп. 28/2. Д. 380. Л. 319.
34. ГАРФ. Ф. 4459. Оп. 28/2. Д. 380. Л. 326.
35. ГАРФ. Ф. 4459. Оп. 28/2. Д. 446. Л. 73, 71.
36. В данном случае речь идёт, скорее всего, о лётном происшествии, которые нередко случались и во время воздушных боев. 12 сентября 1940 г. капитан Динь Йоудэ из 7-й баз, возвращаясь на свой аэродром Янчжулу на, где в лётном состоянии ещё оставались 19 машин. В мае они совершили последние боевые вылеты на Хубэйском фронте.
37. Судя по вышеприведенной советской разведсводке, появление «Зеро» 19 августа наши советники зафиксировали, но идентифицировали их с земли как «тип 97», а китайские истребители в тот день от боя с новыми японскими самолётами уклонились.
38. Fighting Colors of Chinese Air Force... С. 118.
39. РГВА. Ф. 29. Оп. 34. Д. 479. Л. 39.
40. РГВА. Ф. 29. Оп. 34. Д. 479. Л. 53—54.
41. Шэнно. Указ. соч. С. 154.
42. Fighting Colors of Chinese Air Force... С. 5—6, 136.
43. Авиация Японии во Второй мировой войне. Ч. 2. М., ЦАГИ, 1996. С. 55.
44. Fighting Colors of Chinese Air Force... С. 115—116.
45. Ли Шушань, Ван Ехун. История боевых действий ВВС Китая. Гуандун. 1996. (На кит. яз.) С. 38.
46. ГАРФ. Ф. 4459. Оп. 28/2. Д. 446. Л. 73—71.
47. ГАРФ. Ф. 4459. Оп. 28/2. Д. 380. Л. 326.
48. Любопытно, что именно в это время (6 января 1941 г.) «Гоминьдановские твердолобые» (так официально называлась одна из партийных группировок) инициировали антикоммунистический военный конфликт на юге пров. Аньхой. Более 80 тыс. солдат армии Чан Кайши тайно напали на Новую 4-ю Красную Армию, которая двигалась на север. Более 9 тыс. бойцов 7 суток вели ожесточённые сражения, пока не кончились боеприпасы и продовольствие. Лишь около тысячи смогли прорваться из окружения, остальные погибли. Командарма Е Тина арестовали.
49. См.: Авиация Китая, СССР и США... С. 130.
50. Какой тип И-16 так обозначали китайцы, неясно, во всяком случае сведений о том, что они получали И-16 с моторами М-62 или сами устанавливали их, как это делали наши инженеры на Халхин-Голе, нет.
51. Авиация Китая, СССР и США... С. 130.
52. Авиация Китая, СССР и США... С. 130.
53. Авиация Китая, СССР и США... С. 131; Fighting Colors of Chinese Air Force... С. 130.
54. Авиация Китая, СССР и США... С. 131.
55. Авиация Китая, СССР и США... С. 126, 131.
56. Ли Шушань, Ван Ехун. Указ. соч. С. 38.
57. Авиация Японии во Второй мировой войне. Ч. 2... С. 55.
58. Авиация Китая, СССР и США... С. 165; Fighting Colors of Chinese Air Force... С. 46.
59. Авиация Китая, СССР и США... С. 166.

«ЛЕТАЮЩИЕ ТИГРЫ» ПРОТИВ «ЗЕРО»

Символом американского участия в китайско-японской войне служит боевая история «Летающих Тигров» (Flying Tigers) — авиачасти, состоявшей из лётчиков-наёмников и носившей официальное название «Американская добровольческая группа» (АДГ или American Volunteer Group — AVG). Идея создания её принадлежит Клару Ли Шэнню. В своих мемуарах он так описал идею возникновения авиаотряда «Тигров»:

«В середине октября (1940 г.) я получил от генералиссимуса срочный вызов в Чунцин. Едва мой транспортный «Бич» приземлился на песчаной полосе аэродрома Чунцина, как заревели сирены воздушной тревоги. Мне пришлось снова поднимать «Бич» в воздух, чтобы приземлиться на запасном аэродроме в 150 милях от столицы. Когда я наконец увидел генералиссимуса, я понял, что его очень беспокоят японские бомбёжки. Посадки Чан Кайши по провинциям убедили его, что способность китайцев терпеть безнаказанные удары дошла до предела. Если налёты не будут остановлены или хотя бы не будет снижена их интенсивность, моральный дух китайцев мог надломиться.

Генералиссимус объяснил, что он подготовил план, как покончить с японскими бомбардировками. Нужно закупить новейшие американские истребители и наберечь американских пилотов, чтобы управлять ими. Что я думаю об этом?

Я был настроен пессимистически. Европейские заказы проглотили все самолёты, не предназначавшиеся для армии и флота. К тому же мне казалось, что у США вообще нет хороших истребителей на продажу. Мне не слишком нравился Р-40 из-за уязвимости в бою мотора с воздушным (!? — так в тексте — А.Д.) охлаждением. Он казался слишком тяжёлым и медленным, чтобы сражаться с маневренными «Натами» (так американцы называли японский истребитель «тип 97» — А.Д.) и «Зеро». На генералиссимуса мои замечания не произвели впечатления.

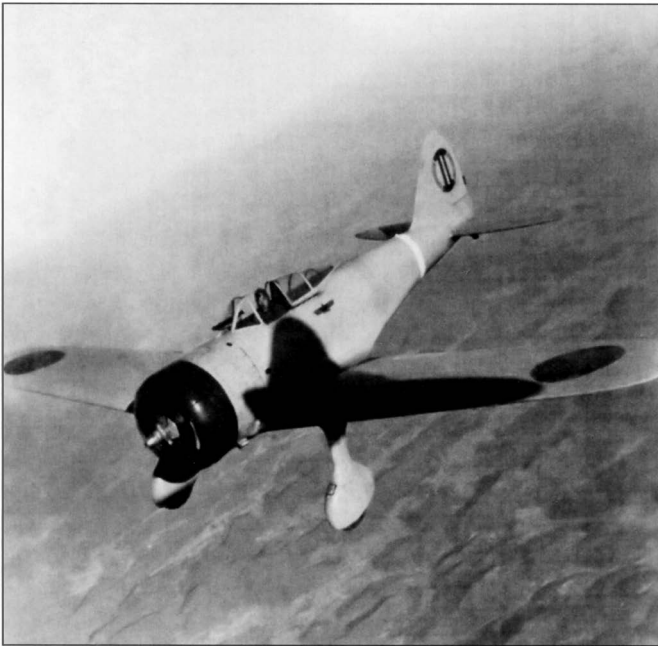
«Вы должны немедленно отправиться в Соединённые Штаты, — сказал он. — Подготовьте тот план, какой сочтёте нужным. Сделайте всё возможное, чтобы достать американские самолёты и американских пилотов»¹.

Квинтэссенцию своего плана Шэнню ещё до этого сформулировал в преисполненной ковбойского оптимизма фразе: «Имей китайцы сотню хороших истребителей и столько же храбрых лётчиков, они бы разбили всю авиацию япошек!»².

Следует отметить, что это был не первый визит за океан. В 1940 г. в Вашингтон за помощью к «дядюшке Сэму» зачастили китайские эмиссары. В июне США посетила жена Чан Кайши, Сун Мэйлин, фактически возглавлявшая Авиационный Комитет. Хотя ей не удалось добиться каких-либо конкретных договорённостей, однако этот визит подготовил благоприятную почву для другой делегации в составе Шэнню и китайского генерала Мао Банчу (в мемуарах Шэнню он фигурирует как «генерал П.Т. Моу» — прим авт.), прибывшей на берега Потомака в ноябре того же года: Одновременно Чан Кайши пригласил к себе посла США в Китае, надеясь этим ускорить процесс отправки добровольцев и самолётов в Китай.

Главная проблема заключалась в том, что «в ходе войны с Японией США и Англия не хотели продавать Китаю военные самолёты. Китайская авиация бездействовала, так как восполнять потери было нечем. Японцы имели в воздухе значительное преимущество. В тот самый тяжёлый для Китая период они получали большую помощь от СССР, но после начала Великой Отечественной войны поставки авиатехники из СССР прекратились. Китайское правительство могло теперь рассчитывать лишь на помощь США. В это время дипломатические отношения между Японией и США ухудшились, что способствовало получению Китаем военной помощи из США... [однако] основное внимание американских властей было сосредоточено на Европейском ТВД, китайцы их не интересовали»³.

В ноябре 1940 г. Шэнню и Мао Банчу отправились в США для организации закупки самолётов. Они летели в Сан-Франциско через Гонконг на самолёте компании «Пан Америкен». Шэнню вспоминал, что «эта большая летающая лодка садилась, поднимая тучу брызг, в Маниле, на Гуаме, Уэйке, Мидуэе и Оаху. Эти места теперь известны всем. У меня было достаточно времени, чтобы обдумать свою задачу. Остановить японские бомбардировщики было не так-то просто. Японцы бросали в налёты на Чунцин, который был их главной целью, от 100 до 150 бомбардировщиков ежедневно. Насколько я был знаком с их резервами, в случае острой необходимости они могли собрать до 500 бомбардировщиков. Опытные американские пилоты, летающие на новейших истребителях, могли сбивать японцев, по моим прикидкам, в соотношении 5 самолётов к одному. Может быть, даже и больше, если японцы потеряют уверенность.



Основной противник «Летающих Тигров» — истребитель Ki.27 («тип 97») 64-го сентября в южном Китае

Позднее выяснилось, что это слишком сдержанные оценки. Действительное соотношение потерь «Летающих Тигров» составило 12:1. Это были слишком высокие потери, которые не могли позволить себе ни одни ВВС. Выкинув японцев с неба над Чунцином, где они, вне всякого сомнения, будут сражаться упорнее всего, я надеялся нанести им настолько тяжёлые потери, что будет сорвана вся программа бомбардировок Китая. Затем, если они всё-таки решат продолжать бомбардировки остальных районов, мы по китайской сети оповещения будем получать предупреждения заранее и сможем перебросить истребители туда, где возникает угроза. Американская истребительная группа будет действовать как своего рода авиационная пожарная команда, однако у нас будет одно преимущество — мы будем знать заблаговременно, где вспыхнет новый пожар.

Тактика основывалась на улучшенном варианте, использованном во время охоты на индюков над Ханькоу в день рождения императора в 1938 г., когда были сбиты 36 из 39 японских самолетов. Мы будем использовать группу из 4 эскадрилий. Первые 2 эскадрильи нанесут удар по вражеским бомбардировщикам. Третья останется в резерве, чтобы спикировать в нужный момент на рассыпавшийся строй и превратить разгром в уничтожение. Чем дольше я прокручивал в уме воздушные бои над Чунцином, тем находил всё больше шансов в нашу пользу. И чем ближе оказывались берега США, тем всё чище и яснее становился горизонт, казавшийся мне беспросветно мрачным...

Сразу после прибытия в Вашингтон мы должны были представиться умному и образованному доктору Т.В. Суну (Сун Цзывэнь, впоследствии посол в США и министр иностранных дел — прим. авт.) в его особняке на Вудли-роуд. Доктор Сун считался самым умным человеком в Китае после генералиссимуса. Он

окончил Гарвардский университет и считался выдающимся финансистом. Сун был одним из немногих людей в целом мире, которые правильно понимали и Китай, и Соединенные Штаты.

Сун также являлся одним из столпов националистической революции в 1920—х годах, когда начала выполняться историческая задача по превращению Китая в мировую державу. Молодым человеком он стоял у истоков революционного движения. Именно его финансовая изобретательность позволяла содержать и оплачивать армии генералиссимуса лучше, чем это делали его противники. Политическая карьера Суна была погублена приобретенной в Америке грубоватостью, которая плохо сочеталась с традиционными взглядами более старого генералиссимуса, полностью разделявшего китайские традиции и культ предков. В результате Сун быстро скатился с поста номер два в иерархии националистической партии до полной неизвестности. Его роль в современном Китае была аналогична роли запасного подающего на бейсбольном матче, который большую часть времени сидит на скамейке. Его вызывают лишь когда создается кризис, требующий твердой руки, трезвой головы и твердого духа. Большим несчастьем и для Китая, и для США было то, что критические годы Сун провел, занимаясь упражнениями в каллиграфии. Любое заметное сближение наших стран в нынешнее время, несомненно, потребует его присутствия, как ключевой фигуры.

Зимой 1940—1941 гг. его задача в Соединенных Штатах была прямо-таки огромной. Американский народ, подобно страусу, предпочитал прятать голову в песок и ничего не видеть, выставя на всеобщее обозрение задницу, украшенную пышным хвостом. Лишь немногие американцы видели, что происходит в Европе, где Англия сражалась за свое существование. Дальний Восток был совершенно забыт. Общественное мнение начало постепенно склоняться в сторону оказания помощи Англии. Сотни американцев пересекали канадскую границу, чтобы вступить в Королевские Канадские ВВС и сражаться в Европе. Однако идея найти американских добровольцев для войны в Китае казалась фантастической. Буквально все, к кому я обращался, в той или иной форме вежливо давали мне понять, что я сошел с ума⁴.

В Вашингтоне д-р Сун пригласил Шэнно пообедать вместе с двумя известными газетными репортерами, ими оказались представлявшие ситуацию на Тихом океане Эдгар Ансель Моурер из «Чикаго Дэйли Ньюс» и Джозеф Райт Олсон из «Нью-Йорк Геральд Трибюн». Узнав от Шэнно, что использование японцами новых истребителей «Зеро» в боях над Чунцином осенью 1940 г. делает невозможным использование лучших американских истребителей в Китае, они были разочарованы. Ранее китайские планы основывались на использовании более старых американских самолетов, ставших не нужными Воздушному Корпусу, и усилия д-ра Суна направлялись на приобретение самолетов, устаревших по американским стандартам.

Моурер и Олсон рассказали Шэнно, какое отчаянное давление оказывает Англия, пытаясь получить все

самолёты, выходящие с американских заводов. Програв Битву за Британию, Люфтваффе начали интенсивные почные бомбёжки района Лондонского порта. Донесения американских наблюдателей в Англии были очень мрачными. Моурер и Олсон считали, что у Китая нет шансов перекрыть британский приоритет в приобретении новых самолётов, и намерения Шэнно найти добровольцев имели мало шансов на успех.

Визит к старым сослуживцам по Воздушному Корпусу, как писал Шэнно, «завершился разочарованием. Большинство из них превратилось в штабных офицеров, летающих только в мягких креслах и составляющих великие военные планы. Все их мысли были связаны с Европой... Разведывательной службы по Дальнему Востоку просто не существовало...

Перед Пёрл-Харбором я прилагал много усилий для передачи информации туда, где она могла принести максимальную пользу. В 1939 г. китайцы захватили совершенно целый японский истребитель «Нат» («тип 97») и перевезли его в Чэнду. Я совершил на нём несколько пробных полетов, чтобы сравнить качества этого самолёта с характеристиками Кертисс Р-36, британского Глостер «Гладиатора» и русского И-16. С помощью китайских механиков я переписал все спецификации, сделал множество фотографий и составил толстое досье с описанием конструкции и лётных характеристик. Этот самолёт был предшественником «Оскара», и позднее многие пилоты АДГ сочли его более опасным, чем «Зеро», из-за его исключительно высокой скороподъёмности и очень малого радиуса разворота. Это был один из лучших пилотажных самолётов, когда-либо построенных. Когда я в 1939 г. посетил Вашингтон, я получил из Военного министерства письмо с благодарностью за эти сведения. В нем также говорилось, что мои данные переданы «экспертам по авионавтике», которые проинформировали Военное министерство, что построить самолёт с такими характеристиками просто невозможно (!?).

Я так и не выяснил, кто были эти «эксперты по авионавтике», но в 1940 г. оказалось, что папка с «Натом» исчезла. Осталась только копия письма министерства с указанием, что такое досье существовало. Воздушный Корпус это досье так и не увидел. Осенью 1940 года я привез данные первой модели «Зеро». Он имел максимальную скорость 322 мили/час, дальность 1100 миль с подвесным баком, мог подняться на 16000 футов за 6 минут и вооружался 20-мм пушкой и 4 пулеметами калибра 7,7 мм. Страница, посвященная «Зеро» в справочной книжке Воздушного Корпуса, которая была в ходу во время Пёрл-Харбора, была девственно чистой. Американские пилоты получили первую информацию о характеристиках этого истребителя от 20-мм пушек самого «Зеро» год спустя над Оаху и Филиппинами⁵.

Только в мае 1941 г. зону военных действий в Китае посетили американские военные наблюдатели.

Бригадные генералы Г.Б. Клагетт и Г.Г. Джордж, командир частей Воздушного Корпуса на Филиппинах, а также капитан 2 ранга Э.Б. МакДоннел, служивший в морской авиации, посетили Чунцин. Все усилия убедить их «разрешить» армейским и флотским пилотам во время отпусков посетить Китай, провалились. Это позволило бы нашим лётчикам, летая вторыми пилотами на транспортных самолётах СНАС, изучить условия Китая...

Однако Шэнно настойчиво объяснял в США — общественности и властям — геополитику и важность поддержки китайцев, и добился принятия столь нужного решения. Встречи с рядом представителей администрации и влиятельными лоббистами сыграли свою роль. Несмотря на то, что китайцы запросили достаточно много, тем не менее, уже 4 декабря они получили благосклонный ответ на свои просьбы.

Суть просьбы заключалась в следующем:

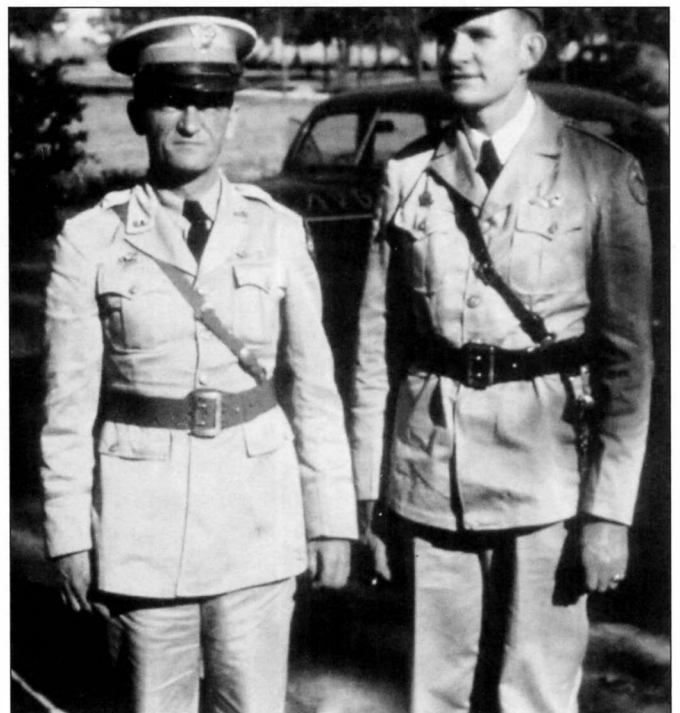
— американские власти передают (точнее, продают) Китаю 660 самолётов (500 истребителей, 150 УТС, 10 транспортников);

— предоставляют имущество и материалы для создания в Китае 14 авиабаз, в том числе 122 мобильных разборных ВПП для полевых аэродромов;

— предоставляют авиационное снаряжение, запчасти и горюче-смазочные материалы (ГСМ) для ведения боевых действий в течение одного года;

— осуществляют помощь в подготовке китайских лётчиков⁶.

После Шэнно посол Китая в США запросил ещё 1000 самолётов, указав, что поставки могут идти по частям. Для правительства США эти требования оказались неожиданными, против особенно выступал Пентагон: Штаб армейской авиации решил, что в Китае просто не понимают, что им на самом деле нужно, и по-настоящему они не смогут эффективно использовать предоставленный им кредит на вооружение.



Полковник Клар Ли Шэнно — будущий командир «Летающих Тигров» (слева) с одним из своих рекрутов. Бирма, ноябрь 1941 г.

Шэнно подробно изложил обстановку в Китае, которую он хорошо знал не понаслышке — постоянно видел собственными глазами. Он убеждал американские власти, что японцы пытаются завладеть Китаем, стать гегемоном в Азии и этим нанести огромный ущерб американским интересам в том регионе. В конечном итоге в Белом Доме нашлись поддерживавшие его дальновидные политики. И это убедило президента Рузвельта.

23 декабря 1940 г. в США подписали соглашение, по которому Штаты предоставляли в распоряжение Китайской Республики 100 современных истребителей и способствовали вербовке необходимого количества лётчиков и наземного персонала.

Хотя Вторая мировая война полыхала на всей планете, начиная с сентября 1939 г., к весне 1941 г. ряд стран ещё соблюдали «дипломатические приличия». Подписанный президентом Рузвельтом 11 марта 1941 г. законопроект о «ленд-лизе» не позволял США оказывать прямую военную помощь Китаю, так как формально Япония ещё не находилась в состоянии войны с Америкой. При этом Рузвельт согласился с тем, что Китай станет государством, получающим военную помощь по «ленд-лизу». Этот законопроект официально обнародовали 6 мая 1941 г.

15 апреля 1941 г., после многочисленных дискуссий, Рузвельт поставил окончательную точку в юридическом оформлении американской помощи, подписав ещё один секретный приказ, по нему военным лётчикам, вышедшим в отставку, позволялось поступить на службу в ВВС Китая как добровольцам. Фактически речь шла не только о резервистах, но и о лицах, находившихся на действительной службе.

Шэнно писал, что «большую часть времени в Вашингтоне я «летал» на жёстком стуле в кирпичном здании на Пятой стрит, где находился офис компании «Китайская служба снабжения обороны». Там я просидел всю зиму в гражданском костюме в качестве служащего китайского правительства, планируя основы стратегии, которую мне пришлось проводить в жизнь в течение трёх последующих лет в звании генерала армии Соединённых Штатов.

Сначала мы намеревались возродить Китайские ВВС с помощью американских добровольцев, пока на Тихом океане царило затишье. Этот план представили в январе 1941 г. доктору Суну. Я исходил из предположения, что Япония готовит новую агрессию, основной целью которой будет Сингапур, альтернативными — Голландская Ост-Индия и Филиппины.

Не требовалось каких-то специальных разведывательных данных или божественного откровения, чтобы предвидеть это. Начиная с ноября 1940 г., японская активность явно указывала на подготовку рывка на юг. Опытные дивизии отозвали из Китая и заменили зелеными призывниками и марионеточными китайскими частями. После падения Франции колониальное правительство Индо-Китая не выдержало давления, и японцы начали получать одну уступку за другой у вконец перетрусивших французов. Порты Тонкинского залива оккупировали японцы и

превратили в сборные пункты для предполагаемой экспансии на юг. Все японские войска, участвовавшие в наступлении в Южном Китае с территории Индо-Китая, были отозваны, перевооружены и пополнены в Ханое и Хайфоне.

Японские дипломаты предъявили ноту датчанам, требуя начать поставки нефти из Голландской Ост-Индии и обещая плату в иенах! Хотя французы не были способны оказать никакого сопротивления, японцы атаковали несколько гарнизонов и убили сколько-то солдат, чтобы показать жителям колоний свою жестокость. Пакт о ненападении с Россией обезопасил северную границу Японии, хотя Токио всё громче кричал о поддержке политики Оси в Азии. Китайская разведка считала, что расширение японского влияния на южный Индо-Китай с его крупной военно-морской базой Камрань и большим портом Сайгон станет последним подготовительным шагом перед решительным наступлением на юг.

Моим планом предусматривалась переброска небольших, но хорошо подготовленных подразделений в Китай. Япония, подобно Англии, полностью зависела от снабжения по морю. Ей легче было нанести поражение, перерезав морские артерии, чем пытаться поразить в сердце. Воздушные базы в Китае могли поставить под угрозу атаки все важнейшие линии снабжения Японии и передовые пункты сосредоточения войск. Начатое вовремя и проводимое с достаточной силой воздушное наступление из Китая могло остановить японское наступление на юг ещё до его начала, прямо в исходных портах.

Стратегическая концепция использования Китая как платформы для воздушных атак Японии совсем не привлекала внимания высших штабов союзников в 1941 г. Только на конференции «Трайидент» в 1943 г. я нашёл понимание своей стратегии и некоторую поддержку со стороны двух гражданских лиц — президента Франклина Делано Рузвельта и премьер-министра Уинстона Черчилля. Зато сопротивление военных было прямо-таки ожесточённым⁷.

Немалую роль в этом сыграло и то, что «самолёты Р-40С к этому времени уже были проданы Англии. После многочисленных согласований англичане пошли на то, чтобы отдать 100 машин в Китай с тем, чтобы впоследствии получить более современные самолёты. Их стоимость по контракту составляла 8,9 млн. долл. (по другим данным, правительство Чан Кайши заплатило США 2,3 млн. амер. долл.). Шэнно также пытался заполучить и несколько бомбардировщиков, но эти его планы сорвались»⁸.

Шэнно написал, что «самолёты тоже стали серьёзной проблемой. Америка только начала разворачивать массовое производство боевых самолётов, и его будущее казалось довольно туманным. Отчаянное положение Англии и Королевских ВВС вынуждало Воздушный Корпус отдавать им почти все самолёты, сходящие со сборочных линий. Мои визиты на авиационные заводы оказались бесполезными, пока я не побывал на заводе фирмы «Кертисс-Райт» в Баффало. Китай был давним и выгодным покупателем этой

фирмы, поэтому мой старый друг Бэрдэт Райт, вице-президент компании, сделал мне интересное предложение. Он имел 6 сборочных линий, выпускающих Р-40 для Англии, которая перехватила французский заказ после падения Франции. Если англичане сократят свой заказ на 100 истребителей Р-40В, которые тогда выпускались с каждой линии, то фирма добавит седьмую сборочную линию, которая будет выпускать более новую модель истребителя. Англичане были рады обменять Р-40В на самолёт, более подходящий для современной европейской войны.

Р-40В не совсем идеально подходили для наших целей, однако это всё-таки было лучше, чем ничего. К тому же это был единственный самолёт, который мы могли раздобыть в то время. Большинство истребителей вооружалось крыльевыми британскими пулемётами калибра 7,69 мм вместо стандартных американских 7,62 мм. Проблема добывания нестандартных патронов стала одной из наших самых ужасных головных болей в Бирме. Предполагалось, что в Англии все самолёты будут оборудованы британскими УКВ-станциями, поэтому мы получили их без раций. Так как китайская Служба снабжения обороны не могла покупать военные рации, она приобретала обычные рации, предназначенные для спортивных самолётов, внося ещё большую путаницу в наши военные операции. Эти рации прекрасно подходили для полёта над мирной страной на каком-нибудь «Пайнер-Кабе», но они не могли выдержать напряжения боевых операций и постоянно отказывали в самый критический момент.

Р-40В не имел прицела, узлов подвески бомб или замков для подвесных баков под крыльями и брюхом. Нам пришлось приложить массу усилий, чтобы устранили эти недостатки. Боевые достижения... [АДГ] в Китае ещё более замечательны потому, что пилотам приходилось целиться через примитивный самодельный кольцевой прицел вместо гораздо более совершенного коллиматорного, который использовали наш Воздушный Корпус и Королевские ВВС⁹.

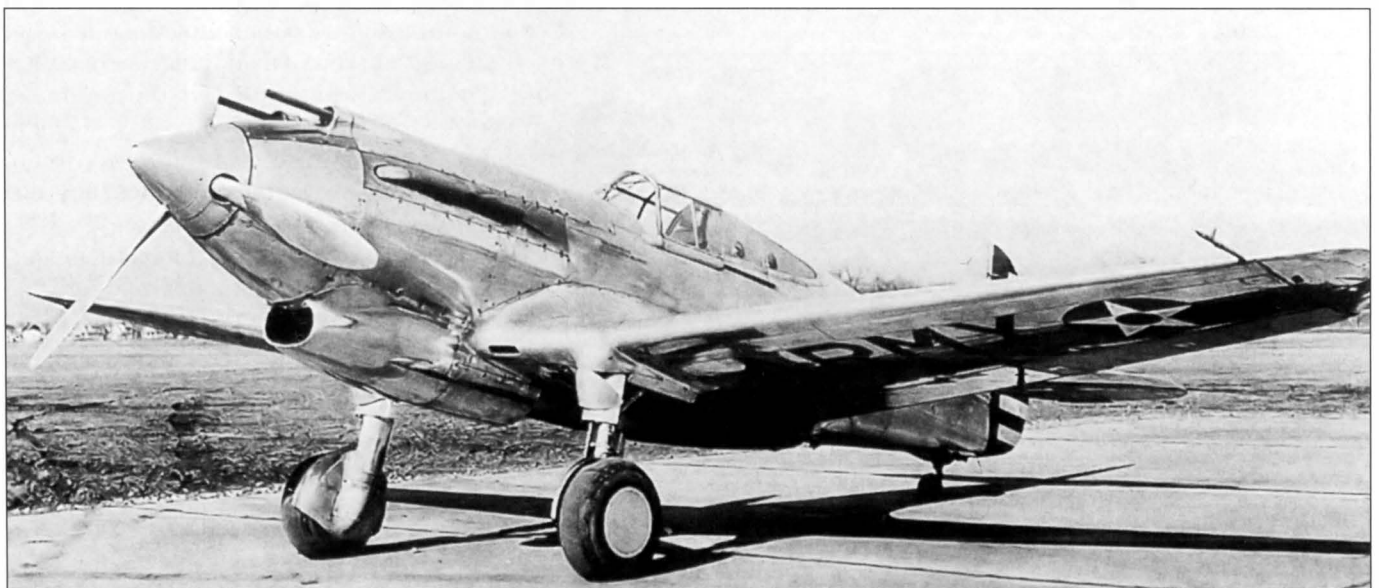
Тем не менее, «Условия закупки этой партии самолётов были следующими:

— англичане должны были также передать запчасти и авиационное вооружение (боеприпасы), но они отказались, пришлось запросить Штаб авиации армии США. Чиновники Штаба посчитали, что Штаб не обязан этим заниматься, поскольку самолёты продавало правительство. Однако начальник Штаба с этим не согласился, понимая, что поставка самолётов без вооружения и боеприпасов может вызвать международный скандал. Он доложил Рузвельту эту проблему и получил личный приказ президента оснастить самолёты стандартным вооружением, этим решили проблему матчасти.

К январю 1941 г. tandem Сун-Моргентау убедил англичан принять предложение Кертисса. В феврале самолёты уже были в Нью-Йоркском порту, готовые к отгрузке в Рангун. Китайцы хотели быстро переправить 100 Р-40 через Бирму в Китай уже к 16 февраля 1941 г., но из-за неправильно оформленных документов партия машин осела в порту Великобритании на целых два месяца. Только при посреднической помощи министра финансов США Моргентау самолёты погрузили на норвежский грузовой пароход.

Но в этот критический момент, как писал Шэнно, «на сцену выступил Уильям Д. Поули, представитель Кертисс-Райта в Китае. Поули начал карьеру, продавая самолёты Кертисса в Китае в очень выгодное для этого военное время. Вместе с китайским правительством он организовал «Центральную компанию по производству самолетов в Китае»¹⁰ для приобретения и постройки самолётов.

Роль Поули в проекте АДГ началась с требования, чтобы Кертисс-Райт заплатил ему 10-процентную комиссию с суммы 4,5 миллиона долларов за продажу 100 истребителей Р-40 Китаю. Он предъявил свой контракт с Кертиссом, в котором предусматривалась комиссия за все самолёты, проданные фирмой Китаю. Он начал угрожать приостановить отгрузку, если ему не заплатят. Кертисс-Райт отказался пла-



Опытный истребитель XP-40 с двумя крупнокалиберными пулемётами в носу фюзеляжа

тить Поули на том основании, что он не имел никакого отношения к этой сделке. Несколько месяцев были потеряны в бесплодных переговорах, пока не возникла реальная опасность, что Китай потеряет эти самолёты. Фирма предпочитала снова передать их англичанам, только бы не платить Поули.

1 апреля 1941 г. министр Моргентау созвал совещание, чтобы решить этот вопрос. Битва продолжалась целый день. Китайцам так требовались эти самолёты, что они были готовы заплатить Поули из своих средств. Моргентау запретил им делать это и сосредоточил все усилия на том, чтобы умерить аппетиты Поули. Моргентау пригрозил перевести контракт Кертисса в разряд «военных чрезвычайных», но Поули не отступал. Наконец китайцы предложили заплатить ему 250000 долл., что было гораздо меньше запрошенных им 450000 долл. Однако за это CAMCO должна была собирать, проводить лётные испытания и обслуживать Р-40 в Бирме и Китае. Эта фирма имела сборочный завод в Лойяне рядом с бирманской границей, который был расположен просто идеально для использования в качестве базы обслуживания¹¹.

Проблему с самолётами решили, но еще сложнее оказалась проблема с вербовкой добровольцев.

1. Чиновники из штабов армейской и флотской авиации опасались, что вербовка добровольцев отрицательно скажется на планах расширения армии и флота. Они даже не позволяли китайским представителям посещать свои авиабазы. В итоге все разрешения получили только после личного указания президента.

2. В то время правительство США соблюдало нейтралитет в китайско-японской войне, и все действия, связанные с отправкой лётно-технического состава в Китай, держали в строгой тайне. Этим могли заниматься только общественные, а не военные организации. В итоге эту проблему прикрыли под флагом Центральной самолетостроительной компании (CAMCO).

Американскую добровольческую группу нельзя было считать военной частью, поэтому пилоты заключали с CAMCO годичный договор на транспортировку, строительство и ремонт самолётов.

В том же году с апреля по июль представитель CAMCO посетил американские авиабазы с целью вербовки. Условия были следующими:

— месячная зарплата рядового лётчика — 600 долларов, комзвена — 750, наземного техперсонала — 350–400 долл. Кроме того, каждому предоставлялся месячный оплачиваемый отпуск, оплата дорожных расходов, жилья, суточные — 30 долл. Все расходы — за китайцами. В тот период это была достаточно высокая зарплата, и отбоя от волонтёров не было — прельщал неплохой, по тем временам, заработок.

В контракте не было упоминания о 500 долларах бонуса за каждый уничтоженный японский самолёт. По словам Шэнню, добровольцам просто сказали, что имеются слухи, будто китайское правительство платит 500 долларов за каждый достоверно уничтоженный японский самолёт. Они могли сами решать — правдив слух или нет. Оказалось, что правдив. Хотя сначала 500 долларов платили только за достоверно уничтоженный в бою самолёт, вскоре это распространили и на самолёты, уничтоженные на земле, но только если их уничтожение подтверждалось¹².

Вербовкой добровольцев занялся Уильям Поули, президент CAMCO. Поскольку США в то время ещё не воевали, и вербовка происходила в обстановке строгой секретности, Поули предложил доктору Суну использовать CAMCO в качестве прикрытия для набора персонала. Американцы официально набирались не как «комбатанты», а в качестве специалистов CAMCO. Подписали также конфиденциальный договор между CAMCO и китайской Службой снабжения обороны, по которому CAMCO соглашалась оплачивать все счета АДГ, обеспечивала ремонт и обслуживание самолётов на заводе в Лойяне. В этом договоре истребительные эскадрильи АДГ именовались «учебными эскадрильями повышенной подготовки», Р-40 считались «учебными самолётами повышенной подготовки», а Шэнню именовался «супервайзором»¹³.

Каждый доброволец должен был подписать контракт о добровольной службе китайскому правительству и получить Международную страховку согласно Женевской конвенции об обмене пленными.

В июне—августе 1941 г. завербованные 109 (по другим данным — 101) лётчиков, в т.ч. 68 ранее служивших в ВМС или Корпусе морской пехоты и 38 — в Армии, а также 150 механиков подписались под условиями контракта.

Индивидуальные контракты с американцами подписали в начале июля, официально отряд добровольцев, вошедший в состав китайских ВВС, создали в Бирме 1 августа 1941 г. Командовал АДГ К. Шэнню. Авиагруппа состояла из трёх эскадрилий. Каждая из них имела на вооружении от 18 до 21 Р-40, и в резерве ещё по 10. Из ВВС Китая в американский авиаотряд прикомандировали

Первые «специалисты свободных профессий» на борту голландского судна — это будущие неустрашимые «Летающие Тигры»



270 чел. обслуживающего состава. Группа считалась авиачастью ВВС Китая.

В течение лета и осени на вербованный контингент собирався в одном из отелей Сан-Франциско и группами по 20–40 человек отплавлялся в Китай на борту голландских судов. Шэнно вспоминал, что встретился с первой партией добровольцев — лётчиков и механиков — в отеле «Марк Гопкинс» 7 июля, как раз в 4-ю годовщину начала китайско-японской войны:

«Глядя на этих странных молодых людей, явно не привыкших к гражданской одежде, нельзя было даже представить, что через несколько месяцев они войдут в историю. Первая группа отбыла 10 июля на борту голландского судна «Ягерсфонтейн». Для пущей конспирации у авиаторов на руках имелись документы, подтверждавшие их принадлежность к специалистам свободных профессий — артистам, художникам и т.п. Однако японскую разведку не обманули паспорта, в которых эти люди числились музыкантами, студентами, клерками, банкирами и так далее, и возглавлял эту странную компанию фермер (сам Шэнно). Японское радио сообщило, что первая группа американских лётчиков-добровольцев, намеренных воевать в Китае, покинула Сан-Франциско»...

«Этот корабль никогда не прибудет в Китай, — предупреждали японцы. — Он будет потоплен».

К западу от Гавайев с «Ягерсфонтейна» лётчики заметили два военных корабля, которые как бы сопровождали нас. Морские пилоты сразу опознали американские тяжёлые крейсера «Солт Лейк Сити» и «Нортгемптон». Крейсера сопровождали голландское судно, сделавшее крюк на юг, чтобы обойти японские базы на Каролинских островах. В Торресовом проливе возле Австралии его встретил голландский крейсер и отконвоировал лайнер в Сингапур¹⁴.

В Сингапуре они пересели на норвежский грузовой корабль и «под конвоем» голландского крейсера отбыли в Бирму. 28 июля 1941 г. они прибыли в Рангун¹⁵.

Для вооружения своей группы Шэнно выбрал продукцию авиазавода в Баффало. Трудность здесь состояла в том, что приоритетным получателем истребителей Hawk 81 являлись Королевские ВВС. В конечном итоге сошлись на том, что необходимая для добровольцев матчасть будет отобрана Шэнно, поставлена затем англичанам, а те её передадут АДГ. Таким образом, на вооружение группы поступила сотня истребителей Hawk 81A-2 (Tomahawk II). Позже в отчётах о действиях части самолёты стали называть P-40, для упрощения не конкретизируя модификацию. Также будем поступать и мы в ходе повествования.

В конце апреля истребители в разобранном виде (99 комплектов) погрузили на борт старого норвежского судна и доставили в Рангун. 100-й потеряли на погрузке, когда оборвались стропы, и фюзеляж P-40 рухнул в мутную воду Нью-Йоркской гавани.



Рисунок китайского художника Чжан Шаньцзы (стоит слева), с него рисовали все эмблемы «Летающих Тигров»

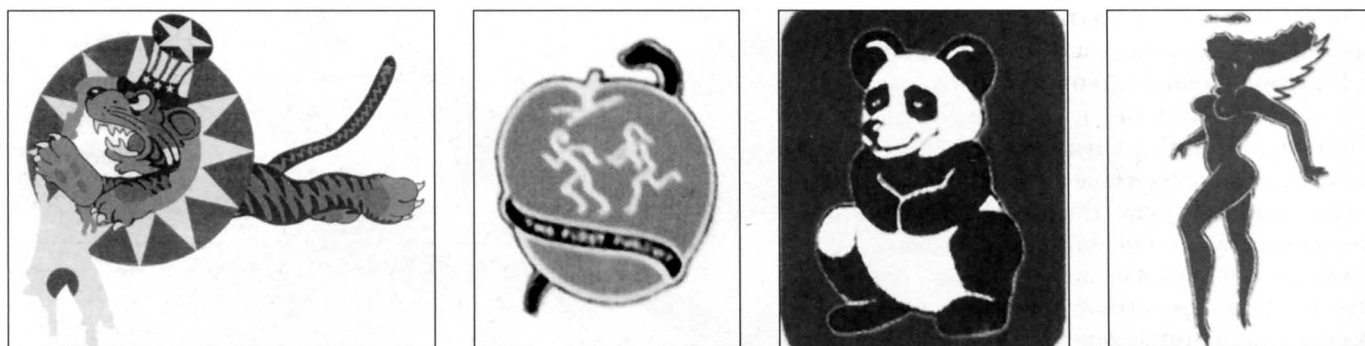
Сборку самолётов производили американские специалисты на авиабазе Дунгуа¹⁶ в Рангуне, где в ангаре организовали сборочный цех — филиал Лойянского авиазавода с направленными туда китайскими специалистами. Данных об использовании добровольцами в 1941–1942 гг. более ранних версий «Хоуков» нет, хотя известно, что на авиазаводе в Бангалоре (Индия) планировали организовать сборку «Хоуков» 75A-5 и даже построили несколько самолётов. С 3 августа по 28 ноября самолёты мелкими группами либо по одному перегнали на тренировочную базу АДГ в Кайдау.

Самолёты закамouflировали и нанесли китайские опознавательные знаки. Организационную группу разбили на три эскадрильи: № 1 «Адам и Ева»¹⁷, № 2 «Медведь панда» и № 3 «Ангелы ада».

Появление названия «Летающие Тигры» обычно связывают с именем китайского художника-патриота Чжан Шаньцзы. В начале 1940 г. он услышал о появлении группы американских добровольцев, нарисовал группу тигров и подарил её Шэнно. Тому она очень понравилась. В марте 1942 г. сделали дизайн эмблемы, впоследствии ставшей эмблемой АДГ, которую стали рисовать на крыльях и фюзеляже самолётов. Лётчики также использовали «живопись» RAF в Африке: на капотах моторов и фюзеляже рисовали огромную акулю пасть и другие устрашающие картины.

После первых побед «Тигров» в СМИ стали широко употреблять это название и эмблему. Затем они перенесли и к 14-му авиакрылу, созданному в Китае на базе АДГ. Кстати, в китайских ВВС это был уже третий отряд с подобным названием¹⁸. Позже все американские и китайские лётчики, участвовавшие в сражениях, гордились своим участием в группе «Летающих Тигров»¹⁹.

По первоначальному плану самолёты и лётчики должны были отправиться в Куньмин. Центральная самолётостроительная компания из Юньнани уже начала отправлять техперсонал для сборки самолётов. Выделили 107 китайских механиков во главе с главным инженером, они в последующем должны были зани-



Официальная эмблема «Летающих Тигров» (слева) и эмблемы всех трёх эскадрилий АДГ:
№ 1 — «Адам и Ева», № 2 — «Медведь панда» и № 3 — «Ангелы ада»

маться эксплуатацией этих машин. В составе штаба ВВС Китая образовали специальный отдел, занимавшийся этой авиачастью.

Однако среди лётчиков-добровольцев многие даже не летали на боевых самолётах, и даже в глаза не видели Р-40. Необходим был достаточно безопасный аэродром, где можно было бы организовать переучивание лётчиков из транспортной авиации и бомбардировщиков. Ввиду того, что в июле—августе в Юньнани начинается сезон дождей, и летать невозможно, Шэнно решил начать переподготовку в Бирме, а затем по мере готовности направлять подразделения в Куньмин на юго-западе Китая²⁰.

В июле 1941 г., вследствие того, что Англия ещё не находилась в состоянии войны с Японией, в штабе Королевских ВВС в Бирме полагали, что использовать бирманские аэродромы для ведения боевых действий против Японии невозможно, нельзя даже проводить подготовительные учебные полёты из-за опасения создать дипломатические осложнения. Лишь после долгих согласований английские чиновники согласились отдать для учебных целей запущенный аэродром в 179 км к северу от Рангуна.

Американцы двумя группами 7 июля и 15 августа прибыли в Рангун. Когда они прибыли в деревушку Дунгуа по соседству с аэродромом, они увидели следующую картину: это было самое захолустное место в мире — грязь, москиты, ужасные дороги и пр. Еда отвратительная и т.п. Персонал аэродрома спасался пьянством и т.д. Вскоре 5 лётчиков и несколько механиков заявили, что увольняются и покидают группу. Чтобы остановить бунт, Шэнно неожиданно разрешил нескольким уво-

литься, хотя ранее это запрещал. Позже он созвал совещание и напомнил о подписанных контрактах, угрожал бесславным увольнением и неустойками за срыв контрактов. Позже ещё 23 человека захотели уволиться, но Шэнно им не разрешил. Молодые американцы, впервые оказавшись за границей, не хотели иметь репутацию дезертиров и трусов, они скрепя сердце остались. Вскоре из-за плохих бытовых условий начались тропические болезни. После того, как троих срочно эвакуировали, отряд чудом сумел избежать эпидемии дизентерии. Шэнно считал, что самым актуальным в той дыре являются как можно быстрее организовать учебные полёты.

Большинство из лётчиков не имели боевого опыта и многие из них даже не летали раньше на Р-40. Машины были недоукомплектованы, не хватало специального инструмента и даже инструкции по эксплуатации. Ко всему, в самолётах обнаружилось большое количество скрытых дефектов из-за некачественной сборки английскими механиками в Африке. Шэнно в этой ситуации нашел среди лётчиков инструкторов, регулярно совершал облёты собранных самолётов, для того, чтобы вселить уверенность в молодых пилотов, проводил демонстрационные полёты. Наземная подготовка занимала 72 часа, лётная — 60. После некоторого времени лётчики поверили в боевые и лётные качества Р-40, они даже посчитали его лучше английского «Тайфуна».

Ежедневно после полётов Шэнно собирал их и устраивал разбор полётов и знакомил их с тактикой и приемами воздушного боя. После нескольких месяцев подготовки лётчики получили минимально необходимые навыки. У них появилась уверенность в своих силах²¹.

Опытный Шэнно прекрасно понимал, что по сравнению с высокоманевренными японскими истребителями «Кертиссы» Р-40 — утюги утюгами, и шансы их в классической «свалке» на горизонталях невелики. Однако «Хоуки» обладали и явными преимуществами перед будущим противником: большей скоростью, мощным вооружением, более живучей конструкцией и лучшими характеристиками на пикировании. Исходя из этого, главный советник и командир разработал простую тактику: истребители должны были парами патрулировать на больших высотах, при обнаружении нижелетающего противника атаковать его на пикирова-



«Акулий нос» на «Хоуках» у «Летающих Тигров» появился где-то в декабре 1941 г. На фото самолёт 1-й эс

нии и вне зависимости от результата уходить, не ввязываясь в затяжную драку. Как показали дальнейшие события, основным противником АДГ стали армейские истребители Ki.27 и Ki.43 «Хаябуса». Морские АВМ «Зеро» им не встречались, ибо Бирманский ТВД не был «епархией» Императорского флота.

Основной задачей лётчиков этого авиаотряда являлась ПВО района Куньмина, а также прикрытие с воздуха стратегических военных объектов и коммуникаций, и нанесение ударов по японцам на стратегической Бирманской дороге.

Первая фаза операций заключалась в бомбёжке аэродромов, портов, районов сосредоточения и морских коммуникаций, по которым японцы перебрасывали войска на Формозу, Хайнань, в Кантон и Индокитай. Если эти атаки будут успешными, это приведёт к отсрочке или даже отмене японского наступления.

Вторая фаза воздушного наступления была направлена против островов самой Японии. Предполагалось выжечь промышленное сердце империи с помощью зажигательных бомб, сброшенных на бамбуковые муравейники Хонсю и Кюсю. Японцы в самом начале войны продемонстрировали, что могут сделать с дальневосточным городом зажигательные бомбы. После того как японцы дважды сожгли Нанкин летом 1939 и 1940 годов, китайский начальник службы вооружений генерал Ю Тавей, выпускник Массачусетского технологического, налазил производство примитивных термитных бомб.

Чтобы реализовать этот стратегический план, требовались авиабазы вдоль восточной границы Свободного Китая. Там должны были разместиться американские бомбардировщики и истребители, а также ядро опытных американских лётчиков, которым предстояло вести за собой китайцев. В Китае имелись аэродромы. Они располагались вдоль трёх S-образных линий, примерно повторяющих очертания берега. Линии проходили приблизительно в 250 милях одна от другой. Последняя группа промежуточных аэродромов в провинции Чжэцзян находилась всего в 3–5 часах полета от Японии. Китайские пилоты уже использо-

вали эти аэродромы в 1938 г., когда на бомбардировщиках Мартин В-10 совершили первый в истории полёт на Японию.

Для реализации плана требовались 350 истребителей и 150 бомбардировщиков, которые действовали бы с этих аэродромов в 1941 г. Далее требовалось прибытие в Китай ещё 700 истребителей и 300 бомбардировщиков в течение 1942 г. В то время самыми современными американскими истребителями были Кертисс-Райт Р-40 и Рипаблик Р-43. Локхид «Хадсон», транспортный самолет, спасен превращенный англичанами в бомбардировщик, был единственным американским бомбардировщиком с турелью, имеющей силовой привод. Ни Р-43, ни «Хадсон» не имели броневой защиты и протестированных баков. Сначала предполагалось укомплектовать группу истребителей Р-40 и группу бомбардировщиков «Хадсон». За ними должны были последовать группы истребителей Р-43 и пикировщиков Дуглас А-24.

До 7 декабря 1941 г., дня нападения Японии на Перл-Харбор, американская группа новоязы не успела: нило освоение района боевых действий, техники, отрабатывались слетанность, тактика и т.п. После японской атаки на Гавайи и вступления США в войну американские добровольцы почувствовали себя не какими-то полуподпольными наёмниками, а полноправными бойцами. 8 декабря, после полудня, на «Адам и Ева» вместе с «Пандами» перебросили в Милгаладон, где они должны были осуществлять ПВО Рангуна. «Ангелы» остались в Кайдау как личный резерв Шэнно.

Командование Королевских войск полагало, что они могут защитить Бирму при появлении небольшой военной помощи извне. Они попросили у китайцев для обороны Бирмы выделить им около 1,5 пехотной дивизии. Англичане также полагали, что одной американской эскадрильи будет достаточно для ПВО Рангуна.

10 декабря, когда стало ясно, что японцы собираются активизировать полёты на провинцию Юньнань, где заканчивалась китайская часть Бирманской дороги, Шэнно перебазировал 1-ю и 2-ю аэ в Куньмин.



Первую эмблему «Тигров» разработал Уолт Дисней (слева). Она красовалась на «Хоуке» Р-8194 борт. № 7 командира 1-й аэ Р. Нила. Справа: Т. Хэйвуд из 3-й аэ у своего «Хоука» борт. № 49

«Ангелы» 3-й иаз (21 Р-40 и 23 лётчика) перебазировались на аэродром Мингаладон, прикрывая Рангун и боевые действия наземных английских войск против японцев. Их основной боевой задачей стала оборона шоссейной дороги Бирма — Юньнань.

В 1940–1941 гг. японцы оккупировали Индокитай (теперь Вьетнам). После этого Бирманская дорога стала очень важной транспортной артерией, по которой осуществлялось снабжение Китая. Японцы готовились бомбить Бирму, справедливо полагая, что как только они захватят Бирму, этим они замкнут кольцо блокады вокруг Китая, и задушат его сопротивление. Следует отметить, что после начала Великой Отечественной войны, когда СССР стало уже не до китайцев, Бирманская дорога оставалась единственным сухопутным путём доставки военных грузов в Китай.

Снабжение всегда оставалось самой болезненной проблемой для Китая. Для поддержания вооружённых сил в боеготовом состоянии требовались хорошо налаженные коммуникации. К началу 1941 г. Бирманская дорога осталась единственной ниточкой, связывающей Свободный Китай с остальным миром. По ней доставлялось 17 тыс. т грузов в месяц, по этому было мало. Строительство новой железной дороги в Западном Китае давало некоторую надежду на облегчение тяжёлой ситуации со снабжением. Увеличение контрабандного ввоза из Гонконга на необорудованное побережье также могло до некоторой степени обеспечить снабжение передовых баз в Восточном Китае, но это была «капля в море».

У англичан в наличии имелось 57 самолётов, из них 36 — устаревшие, неконкурентоспособные новейшим японским самолётам. Система оповещения также составляла желать лучшего. В свою очередь японцы большими группами регулярно бомбили Рангун.

Остальные эскадрильи АДГ ушли в Куньмин. Помимо этих мероприятий, Шэнно, во избежание внезапного удара японцев, организовал сеть постов визуального наблюдения, сообщавших о появлении каждого самолёта противника.

Первый боевой вылет совершила тройка 3-й эскадрильи ещё с Кайдау. 9 декабря американские пилоты попытались перехватить японский разведчик Кі.46, шедший на большой высоте, однако достать его не смогли. На следующий день парни из АДГ впервые выполнили задание над территорией противника. Лёт-

чик Эрик Шиллинг всё из той же 3-й иаз на машине, оснащенной позаимствованным у британцев аэрофотоаппаратами (АФА), в сопровождении ещё двух «Хоуков» провел в районе Бангкока разведку неприятельских аэродромов. По привезенным им фотоматериалам удалось установить, что на авиабазе Дон-Муанг базируется порядка 90 вражеских самолётов.

Однако по-настоящему попохоть порошу первыми довелось «тыловикам» в Куньмине. Шэнно отчетливо осознавал, что военная помощь в Китай не за горами и лично возглавил перелёт 1-й и 2-й иаз «Тигров» из Бирмы в Юньнань. 18 декабря 1941 г. их уже расквартировали на аэродроме Уцзяба в Куньмине. В тот день японцы в очередной раз бомбили Куньмин. Основной задачей «Тигров» стала охрана с воздуха Бирманской дороги и ПВО Куньмина.

20 декабря 1941 г., уже на третий день после появления эскадрилий Шэнно в Куньмине, японцы, уверенные в собственной безнаказанности, по радио объявили, что японские самолёты в это момент пересекали границу Юньнани и летят на северо-запад. Посты ВНОС доложили, что летят 10 бомберов Кі.21 без прикрытия. Это объяснялось тем, что по данным японцев, у китайцев в тот момент ресурсов для обеспечения ПВО не было.

По расчетам на КП, японцы должны были подойти к Кузьмину к 11-00. По замыслу Шэнно, 2-я иаз должна была одной четверкой патрулировать небо над городом, а вторая четверка — лететь на перехват. 16 Р-40 1-й иаз должны были ожидать японцев к западу от Куньмина.

В 10-50 прозвучала команда на взлёт, и две дюжины Р-40 немедленно поднялись в воздух. Среди них были четыре «Панды», ведомые Джеком Ньюкирксом, и все 16 боеготовых самолётов иаз «Адам и Ева». Вскоре после взлёта у Ньюкирка вышли из строя радиостанция и оружие — ему пришлось возвращаться.

Передовая четверка Р-40 на 6600 м начала поиск противника. В итоге они увидели одиночный японский самолёт, вылетевший из облаков, и прозвучала команда — «Готовьтесь к атаке». Шэнно с земли приказал 16 Р-40 лететь в район боя.

Когда японцы увидели «Тигров», они неприцельно сбросили бомбы, не доходя до цели, спикировали и на малой высоте стали уходить назад. Четверка их преследовала, но в облаках потеряла. Шэнно с КП при-

казал 16 Р-40 1-й иаз также следовать в район боя в 80 милях на юго-восток. Те, снизившись до 900 м,



Заправка топливом «Хоука» Р-8198 борт. № 5 пилота Ч. Бонда. Обратите внимание: «Акулий нос» на самолётах ещё не появился. Бирма, ноябрь 1941 г.

обнаружили противника и, разделившись на две восьмёрки, попытались атаковать. Первая четвёрка Р-40 также в этом участвовала. После обстрела у нескольких японских самолётов замечены пожары двигателей, турелей и т.д. Далее японцев не преследовали из-за нехватки горючего. Один Р-40 без бензина пошел на вынужденную на рисовое поле. Лётчик отделался легкой травмой. По возвращении в Куньмин лётчики заявили о четырёх сбитых машинах неприятеля. Окончательный результат боя — 6 японцев сбиты, 4 подбиты, до базы в итоге добрался лишь один. После этого боя японцы в течение долгого времени не осмеливались осуществлять налёты на Куньмин. Начало было положено хорошее²².

После отъезда советских добровольцев ВВС Японии на китайском ТВД впервые за два с лишним года получили серьёзный удар. Весть о победе очень быстро распространилась по всему Китаю, и именно газеты впервые стали называть американских добровольцев «Летающими Тиграми». В китайской прессе писали об отважном американском лётчике «Лэйкэте», первым открывшим счёт американским победам, за ним отличился «Хэфумань», третьим одержал две победы «Фозерфу». В китайских домах и многих семьях началась мощная пропагандистская кампания о замечательных американских защитниках²³.

После этого боя все три истребительные эскадрильи добровольцев поочередно находились в Куньмине и в Рангуне. Однако в те же дни произошла неприятная история, несколько «подмочившая» репутацию группы. Китайцы обратились к Шэнню с просьбой перегнать из Мингаладона в Куньмин три американских истребителя C-47, также предназначавшихся добровольцам. Столь простое, но в то же время и ответственное задание поручили «ходившему гоголем» после разведполёта к Бангкоку Э. Шиллингу. Но перегон завершился позорным конфузом: все три машины незадачливый перегонщик разбил при посадке, при этом американцы потеряли стоявшего на земле своего первого лётчика Л. Менгльберга. После случившегося Шиллинга надолго отправили в «вечные дежурные»²⁴.

По другим данным, американцы на трех китайских «Демомах» 23 декабря врезались в гору, перегоняя их в плохих метеоусловиях из Рангуна в Куньмин²⁵.

Большая война началась для АДГ 23 декабря, когда японцы совершили массированный налёт на Рангун: 55 бомбардировщиков Ki.21 и 27 Ki.30, шедших в сопровождении 30 истребителей Ki.27, нанесли удар по Мингаладону, рангунским докам и акватории местного порта. Японцы подошли со стороны моря, тревогу на аэродромах подняли достаточно поздно, и все же в воздух успели подняться 15 «Ангелов» и столько же «Брюстеров» из 67-й эскадрильи RAF. Когда противник приблизился, истребители уже успели набрать высоту более 5000 м, получив некоторое превышение над врагом. Перед атакой американцы разделились на две группы: первую из восьми машин возглавил Джордж Макмиллан, вторую — Паркер Дюпуи.

Атаку начали лётчики Макмиллана, спикировавшие на первую группу бомбардировщиков. Огонь по



Одиночный Р-40 из АДГ с пикирования атакует строй японских бомбардировщиков

ведущему открыл Чарльз Олдер, и в мгновение ока японский «бомбер» взорвался. Его успех повторил Р. Смит, сбивший следующий самолёт. Затем он с Макмилланом отправил на землю ещё одну вражескую машину и в одиночку атаковал пять Ki.21, однако наткнулся на огонь стрелков, подбивших его машину. «Хоук» Макмиллана также получил повреждения, и лётчик разбил его при вынужденной посадке, хотя сам уцелел. В продолжавшемся бою Олдер, Том Хейвуд и Эд Оверенд уничтожили ещё по одной машине. Тут в дело вмешались японские истребители, в схватке с которыми сразу же погиб Генри Джилберт. С прикрытием противника сцелился Пол Грин, сбивший один Ki.27 достоверно и один — предположительно, но японцы одолели и его. Лётчику пришлось прыгать с парашютом, при этом он попал под вражеские пули, наделавшие много дырок в куполе его «зонтика». Грин остался жив, но при приземлении покалечился. А вот Нейлу Мартину повезло куда меньше — этот бой для него стал последним.

В другой группе два бомбардировщика завалил Дюпуи, и ещё один — его ведомый Кен Джеристед. Остальные лётчики заявили о предположительных победах. Всего в список сбитых АДГ записали 10 бомбардировщиков и 1 истребитель. Потери составили 4 машины и два лётчика. Для сравнения: британцы сбили 3 бомбардировщика, потеряв 5 «Брюстеров» и столько же пилотов. Японцы признали 7 безвозвратно потерянных Ki.21, ещё 10 поврежденных, заявили о сбитых 7 Р-40, ошибочно названных «Спитфайрами», и двух «Баффало». Кроме того, в результате налёта они уничтожили на Мингаладоне 2 «Брюстера» и столько же учебных машин, а также повредили 2 «Бленхейма». В доках было убито и ранено примерно по тысяче гражданских лиц, а на улицах Рангуна японские истребители расстреляли ещё несколько сот мирных жителей, в основном женщин и детей²⁶.

По китайским источникам, 23 декабря «Тигры» от англичан получили сообщение, что 54 «бомбера» под прикрытием 20 истребителей двумя большими группами идут на Рангун из Таиланда. Спустя 15 минут 15 Р-40 и 18 английских «Брюстеров» набрали высо-

ту 5400 м, ожидая подхода японцев. Обнаружив противника, они группой перешли в пикирование, атакуя противника. С первой атаки подожгли флагмана и ещё два самолёта. Позже подбили ещё одного японца. Остальные, сбросив бомбы нецельно, развернулись и ушли. Вторую группу японцев атаковала шестёрка Р-40. Тройка, ведомая Мартином, пошла в атаку, самого ведущего, а за ним ещё два Р-40, также подбили. В воздушном бою американцы сбили трёх японцев. Горючее было на исходе, и «Тигры» вышли из боя. Японцы, невзирая на потери, продолжали идти к цели — бомбить аэродром Мингаладон.

После этого боя, по сообщениям англичан, были найдены останки 32 японских самолётов. Англичане сбили 7 машин, тогда 24 сбитых следовало отнести на счёт американцев. Ещё один сбил пулемётчик с американского торгового судна. Потери АДГ — три «Хоука» и два пилота. По другим данным — сбито 10 японских самолётов — 6 «бомберов» и 4 истребителя. Потери англичан — 5 самолётов, «Тигры» — 4 машины²⁷.

24 декабря японцы провели воздушную разведку и выяснили, что Мингаладону нанесён минимальный ущерб. Решили повторить удар, задействовав ещё более крупные силы. На следующий день, когда американцы и англичане должны были праздновать Рождество, к Рангуну отправились 27 Ki.30, 71 Ki.21, 25 Ki.43 и около 30 Ki.27. Но защитники бирманской столицы были начеку — в воздухе посменно патрулировали тройки истребителей. Приближающихся японцев вовремя обнаружило звено Дюпун. Ему на помощь сразу же стала подниматься ещё одна тройка, а затем — и остальная эскадрилья.

Американцы встретили противника в 16 км от своего аэродрома. Тут строй врага разделился на две группы, одна из которых продолжала идти к Мингаладону, а вторая повернула на Рангун. Находившееся на высоте порядка 6000 м звено Дюпун без колебаний пошло в атаку на 27 бомбардировщиков, которые в сопровождении истребителей надвигались на Мингаладон. Ведущий сразу же сбил Ki.43, а его первый ведомый Фред Ходжес, вероятно, сбил другой

такой же самолёт. Второй ведомый Уильям Рид занялся бомбардировщиками и меткой очередью поразил стрелка на одном из них. Вскоре эту машину добил один из британцев на «Бристере». Затем Дюпун с Ридом взялись преследовать три вражеских истребителя над Мартабанским заливом. Ведомый расправился с одним из них, а у ведущего заели пулемёты, и он таранил противника крылом, потеряв при этом около 1,2 м плоскости.

Взлетевшие по тревоге Роберт Брук и Льюис Бишоп внезапно услышали приказ: «Немедленно садитесь!» Решив, что он исходит от Дюпуна, они развернулись, выпустили шасси и пошли на посадку. Вдруг над аэродромом появились шесть Ki.27, атаковавших «Хоуки». Американские машины получили многочисленные, но не смертельные пробоины, а их лётчики быстро сориентировались, убрали шасси и немедленно вернулись в бой. Бишоп предположительно сбил «бомбер» и ещё два повредил, а Брук расправился с одним Ki.27. Остальные «Ангелы» занялись группой, пошедшей к Рангуну. В ходе внезапной атаки Олдер с Хейвудом сбили по два самолёта, а Макмиллан с Робертом Хедмэном — по три. Но Макмиллан попал под меткую очередь японского стрелка, разбившую мотор и лобовое стекло его машины, после чего лётчик вынужден был срочно идти на посадку. Тот же стрелок в нескольких местах прострелил крыло на «Хоуке» Хейвуда. В разгоревшемся бою Р. Смит сбил очередной бомбардировщик. Хедмэн напал на отдельно идущую тройку Ki.21, и после обстрела один из них, по заявлению лётчика, взорвался. Пятой жертвой меткой стрельбы американца стал вражеский истребитель, сбитый над заливом. Однако Хедмэну на изрешеченной неприятельскими пулями машине пришлось садиться на брюхо на запасном аэродроме в Перу. Подобная судьба постигла и повреждённого два бомбардировщика Эда Оверенда, тому на подбитом самолёте пришлось экстренно садиться на рисовое поле.

В завершающей фазе боя неутомимый Р. Смит сбил над заливом Ki.43, а затем отправил в пучину вод морских очередной «бомбер» и ещё два повредил.

Его однофамилец Кертис Смит также вывел из строя два Ki.21, а Кеннет Джеристед и Олдер записали на свой счёт по истребителю. Американцы заявили, что в этом сражении они уничтожили 24 самолёта достоверно, 2 предположительно и 6 повредили, при потере 2 своих машин. Британцы на «Баффало» сбили бомбардировщик и три истребителя достоверно, ещё четыре — предположительно и три самолёта повредили, лишившись при этом четырёх своих машин. Японцы признали потерю только 7 самолётов и повреждения многих других, ряд машин вернулись с убитыми и ранеными на борту. Свои победы самураи оценили похлеще американцев:

Аэрофотосъёмка китайского аэродрома японским разведчиком



истребители прикрытия заявили о 21 сбитом, а стрелки Ki.21 — о 19! На аэродроме Мингаладон были уничтожены 8 «Брюстеров» и сильно повреждена ВПП. В Рангуне погибло до 5000 жителей²⁸.

Китайские источники называют разное количество участвовавших в налёте японских самолётов — 60–81 бомбер и 18–42 истребителя, двумя группами атаковавших Рангун. 1-я группа появилась над портом, 2-я — над аэродромом. Они пикут, что «Тигры» на высоте 5400 м ожидали самолёты противника. Дождавшись японцев, американцы сбили их на противника и обстреляли их. Один P-40 протаранил японца, второй — подбил, этого японца позже добил англичанин. Лётчик, таранивший японца, выпрыгнул с парашютом. В этом бою «Тигры» малым числом добились большой победы — сбили 23 (или 22) японца, англичане — 12. Свои потери — два самолёта.

Из-за внезапной атаки «Тигров» японцы сбросили бомбы нецельно, по городу и жилым кварталам. В Рангуне возникло море огня. Успех «Тиграм» обеспечила, как пишут китайцы, «нетрадиционная тактика ведения воздушного боя. Этим японские лётчики были обескуражены». Вскоре японское радио сообщило, что их командование предупреждает, что если подобная тактика и дальше будет продолжаться, то японцы станут рассматривать «Тигров» как партизан со всеми вытекающими последствиями²⁹.

28 декабря 1941 г. 15 японцев снова пытались бомбить Рангун. 10 P-40 готовились перехватить их, долго преследовали и, в итоге, «выгнали» из Бирмы. Когда после боя «Тигры» дозаправлялись, в воздухе появились ещё 30 японцев — 10 «бомберов» и 20 истребителей. У «Тигров» в тот момент было всего 4 готовых к взлёту P-40. Хотя они сумели взлететь и объединиться в общую группу с англичанами, им трудно было активно воевать с японцами, и они не смогли поменать бомбить аэродром, слабо обеспеченный ЗА. На лётном поле сгорели самолёты, ангары и ещё что-то, имелись большие потери в живой силе.

29 декабря японцы снова бомбили Рангун, разрушив ж/д станцию, пристань и т.д. Тем не менее, горожане успели эвакуироваться. До конца года японцы ещё не раз бомбили, город фактически был полностью разрушен³⁰.

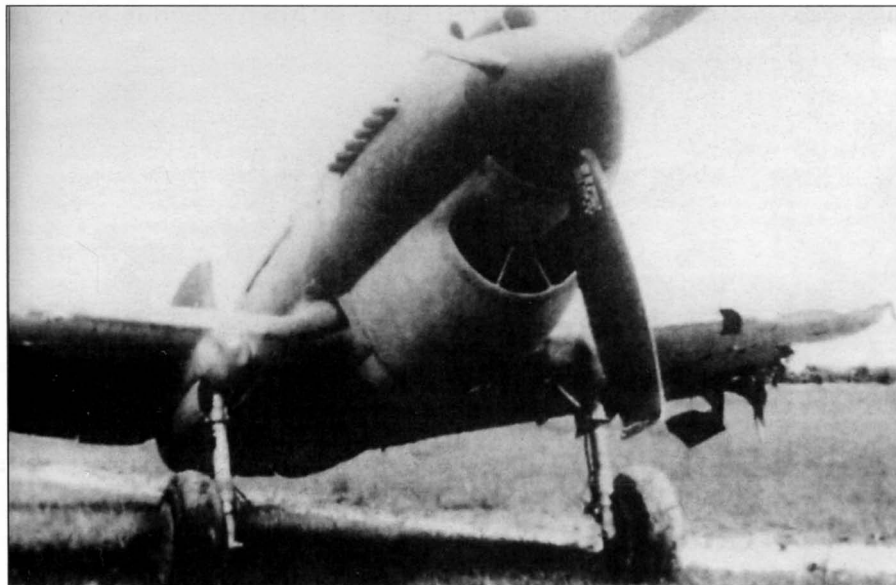
После 25 декабря и до конца года настоящих стычек с японцами больше не было. Зато важное событие произошло на родине в США. 27 декабря журнал «Тайм» опубликовал большую статью о парнях Шэнно, её автор назвал своих сражающихся в Китае соотечественников «летающими тиграми». Это пренебрежительное восточным колоритом имя быстро прижилось и в США, и стало неотъемлемой частью истории АДГ.

«Хоук» борт. № 98 Паркера Дюнуи после столкновения в воздушном бою в конце декабря 1941 г.

30 декабря в Мингаладон прибыло подкрепление — 12 P-40, туда перелетели «Панды» и пять машин от «Адама и Евы». Они должны были сменить находившихся там и воевавших лётчиков. У «Тигров» имелись достаточно большие потери вследствие интенсивных боев, малого количества исправных самолётов, большой усталости наземного персонала и т.д. Наступивший 1942 г. «Тигры» отпраздновали в относительном спокойствии, по крайней мере, боевых вылетов в первые два дня Нового года не было.

В этот период японцы осуществляли налёты в ночное время, а P-40 не были оборудованы приборами для ночных полётов, и им оставалось только прятаться. Только 3 января они впервые осуществили налёт на японские авиабазы в Таиланде, обменявшись «дружескими визитами».

Рано утром девятка Ki.27, взлетев с аэродрома Лампонг и по пути дозаправившись в тайландском Рахенге, нанесла удар по британской авиабазе Моулмейн. В свою очередь, к Рахенгу направилась тройка «Хоуков» из 3-й наэ, ведомая Ньюкиркком. Когда они подошли к цели, там после утреннего рейда уже приземлилась часть японских истребителей. Американцы, особо не раздумывая, ринулись в атаку. Впереди шёл Дж. Говард и поливал огнём стоявшие на земле самолёты. Увлёкшись, он не заметил, как ему «сел на хвост» Ki.27 из замыкающего японского звена, только подходившего к аэродрому. Однако Ньюкирк был начеку, вовремя пришел на помощь ведомому и сбил японца. Между тем и за Ньюкиркком увязался вражеский истребитель, успевший обстрелять его. Тут снова сработала взаимовыручка заокеанских волонтеров — командира спас его другой ведомый Дэвид Хилл, расправившийся с этим Ki.27. А между тем Говард занимался стоянками и по возвращении на свою базу доложил об уничтожении четырёх вражеских машин. Японцы заявили, что им удалось сбить один американский истребитель (опять-таки «Спитфайр»!) достоверно, ещё один предположительно, а также признали потерю одного Ki.27 в воздухе, одного на земле и повреждение на стоянках ещё двух машин³¹.



Тяжёлый бой провели добровольцы утром 4 января, когда тройка Ki.21 из 62-го сента и 32 Ki.27 из 77-го сента появились над Рангуном. Находившиеся в патруле шесть Р-40, невзирая на явное преимущество противника, сразу же навязали ему бой. Однако японцы не преминули воспользоваться подавляющим численным превосходством: пятёрка истребителей быстро взяла в оборот самолет Берта Кристмена и в мгновение ока подожгла его. Лётчик выбросился с парашютом, но «соколы микадо» не оставляли его в покое, продолжая поливать из всех десяти стволов. На помощь товарищу пришел Джордж Пэкстон, но и ему досталось. Противник, буквально, изрешетил его машину (на земле потом насчитали 61 пробойну), а сам лётчик получил многочисленные ранения, после чего совершил вынужденную посадку. С его обидчиком расправился Кен Меррит, а ещё один самолёт противника предположительно сбил Хенк Гезельбрахт. Японцам удалось подбить «Хоук» Джила Брайтона. Лётчик посадил машину на брюхо и едва выбрался из кабины, как Р-40 взорвался. Тем не менее, американцы противника отогнали. Японцы после боя заявили о пяти победах, не признав ни одной своей потери³². Китайцы пишут о трёх сбитых Р-40, и о лётчике, выпрыгнувшем с парашютом.

8 января (китайцы пишут — 7.01) первый лётчик АДГ попал в плен. В этот день четвёрка «Панд» нанесла удар по тайландскому аэродрому Месот, расстреляв на земле 8 вражеских машин. Японские зенитчики открыли сильный огонь и смогли подбить два «Хоука». Чарлз Мотт посадил свой истребитель на брюхо недалеко от ВПП противника и успел покинуть его прежде, чем тот взорвался. Однако он тут же попал в руки японских солдат, которые не преминули слегка «пощекотать» лётчика штыками. Тем не менее, Мотт остался жив и через неделю выступил по Бангкокскому радио, заявив, что с ним всё в порядке³³.

В тот же день уже в темноте японцы совершили ответный налёт на Рангун, и пилоты АДГ впервые в своей практике попытались завязать с противником ночной бой. Поскольку на аэродроме отсутствовали прожектора, взлетать пришлось в свете автомобильных фар. В воздух поднялись Говард, Райт и Питер

Брайт, однако отыскать вражеские бомбардировщики они не смогли и в 4-00 получили приказ возвращаться в Мингаладон. Садиться им пришлось также на подсвеченную фарами полосу. В это время в кабине машины Райта лопнула трубка гидросистемы, а выбивавшееся наружу масло залило козырек фонаря. Внезапно потеряв видимость, лётчик уже на пробеге врезался в автомобиль, где на свою беду спал другой пилот — Кен Меррит. При этом с самим Райтом ничего не произошло, а вот Меррит погиб. Так печально завершился первый ночной вылет «Тигров».

10 января 1942 г. 9 Р-40 вместе с 6 англичанами осуществили налёт на японскую авиабазу в Таиланде. На земле уничтожили 24 самолёта и три автомашины, нанесли урон противнику в живой силе³⁴.

11 января в Мингаладон прибыла завершившая курс боевой подготовки остальная часть 1-й иаэ. На следующий день началось генеральное наступление японцев в Бирме, активность их авиации существенно возросла, и работы у «Тигров» заметно прибавилось. «Черным» стал день 23 января, когда в воздушном бою над Рангуном мотор одного Р-40 внезапно отказал. Парашютиста японцы расстреляли в воздухе.

Среди наиболее успешных боёв можно отметить проведенные 24 и 28 января. В ходе первого лётчики 1-й и 2-й эскадрилий АДГ совместно с британцами на «Брюстерах» и «Харрикейнах» рано утром перехватили направлявшихся к Рангуну шесть Ki.21 из 14-го сента и двадцать Ki.27 из 50-го. Японцам преподали предметный урок: американцы и англичане сбили 5 «бомберов», при этом Роберт Нил — 2, кроме того, «Тигры» вогнали в землю 6 истребителей (противник признал потерю трёх). Из боя не вернулись оба японских ведущих. Правда, отражая налёт на бирманскую столицу, её защитники прозевали удар по самому Мингаладону, его нанесли три Ki.30 из 31-го сента и двадцать пять Ki.27 из 77-го сента. Бомбардировщики сожгли на земле четыре связанных самолёта и склад ГСМ, а истребители записали на свой счёт 6 уничтоженных в воздухе и на земле машин, в т.ч. два Р-40³⁵.

28 января тридцать семь Ki.27 из 50-го и 77-го сента атаковали Мингаладон, где их встретили лётчики 1-й и 2-й иаэ. По результатам двух воздушных боёв «Тигры» заявили о 6 достоверных и одной предположительной победах. Комэск 1-й иаэ Роберт Сэнделл сбил два самолёта и один повредил, после чего его машину подбили, и пилоту срочно пришлось идти на вынужденную. Когда до земли оставалась буквально пара метров, он снова подвергся атаке: лётчик 77-го сента лейтенант Канекицки Ямамото на подбитом Ki.27 таранил американский истребитель и сильно повредил ему хвостовое оперение. И всё же Сэнделл сумел призем-

Снаряжение патронных ящиков перед очередным боевым вылетом



литься, а вот Ямамото погиб. В целом по результатам сражения японцы признали потерю 4 лётчиков и заявили о 15 достоверных и 2 предположительных победах, однако американцы потеряли всего лишь одну машину, пилоту которой Рею Хести удалось спастись.

Жестокое сражение союзники провели и на следующий день, отражая налет 20 Ki.27. После боя американцы и англичане заявили о сбитых 14 самолётах противника, при этом «Тигры» записали на свой счёт 12 побед, в т.ч. Сэнделл — 3. АДГ потеряла две машины (пилоты спаслись на парашютах). Кроме того, серьёзные ранения получил Мэтт Кыкендолл, сумевший совершить вынужденную посадку в Мингаладоне. Японцы признали потерю четырёх машин, но и врагов «набили немерено» — более десятка «Спитфайров» (опять-таки!) и «Хоуков»³⁶.

На 1 февраля на Мингаладоне базировались 25 «Хоуков», однако лишь 18 из них оставались боееспособными. 3 февраля штабисты «Тигров» записали в боевой формуляр группы сотую официальную победу. В тот день по тревоге на отражение вражеского налёта поднялся пилот 2-й аз Боб Китон, забывший в суете одеть шлем и захватить кислородную маску. Набрал 6000 м, он потерял сознание, и неуправляемая машина стала терять высоту. Очнувшись, лётчик увидел под собой японский «бомбер» и тут же обстрелял его. Результатов он не наблюдал, о чем и доложил по возвращении. Но механики заявили, что видели, как недалеко от аэродрома упал горящий вражеский самолёт. По их свидетельствам Китону и записали «юбилейную» победу АДГ, хотя японские источники ничего не говорят о своих потерях в тот день³⁷.

Во второй половине января 1942 г. Шэнно попытался попросить в США новые самолёты для АДГ, а также запросил у 10-й ВА в Индии несколько самолётов и лётчиков, но его просьбы остались без ответа.

6 февраля лётчики АДГ и англичане из 67-й эскадрильи RAF вновь отражали налёт японцев на Мингаладон. По результатам боя «Тигры» заявили о семи достоверных и одной предположительной победах. В частности, открыл свой счёт будущий ас № 1 Корпуса морской пехоты Грегори Боингтон. Но день для «Тигров» закончился на печальной ноте: при облёте отремонтированного «Хоука» погиб командир 1-й иаз Сэнделл. В ходе выполнения комплекса фигур высшего пилотажа на самолёте отломился хвост. В командование «Адамом и Евой» вступил опытный Роберт Нил.

7 февраля около 10 Р-40 дрались над Рангуном с вдвое превосходящей по численности группой Ki.27. Японцы записали на свой счёт по две достоверные и предположительные победы, признав гибель одного своего лётчика — лейтенанта Кисадзи Бенну. Затем в течение трёх недель «Тигры» совершали лишь редкие вы-

леты на поддержку наземных войск и сопровождение бомбардировщиков. В эти же дни часть сил была переброшена на китайскую территорию в Лойян, а «Паиды» вернулись в Куньмин «зализывать раны». 16 февраля шестерых лётчиков откомандировали в далекую Африку, где в Аккре (ныне — столица Ганы) им предстояло принять первую партию Р-40Е.

Напряжённая боевая деятельность американцев возобновилась 21 февраля. В тот день пятёрка «Хоуков» 1-й иаз отправилась на сопровождение 4-х «Бленхеймов», летевших бомбить большую колонну автотехники в районе п/п Кавбейн. На пути к цели они встретились с 12 Ki.21 из 31-го сентай, шедших под прикрытием 27 Ki.27 из 77-го. «Тигры» первыми ринулись в атаку и после скоротечного боя заявили о 4 достоверных и 3 предположительных победах. Японцы посчитали, что сбили, как минимум, одну машину. На самом деле у каждой из сторон самолёты получили только незначительные повреждения.

Жарким для американцев выдался день 25 февраля. Утром Мингаладон «навестили» 44 Ki.27 из 50-го и 77-го сентаев, а также 3 предсерийных Ki.44 из 47-й отдельной аз. Им на перехват поднялась тройка «Хоуков», возглавляемая Нилом, а также 9 «Харрикейнов». «Тигры» вновь атаковали первыми. По возвращении они доложили о 4 победах. Со своей стороны, японцы заявили о сбитии не менее 16 самолётов! На самом деле, ни одна из сторон потерь не понесла. В 17-00 японцы повторили налёт. На сей раз, помимо истребителей, в нём приняли участие 12 бомбардировщиков Ki.48 из 31-го сентай. Для отпора в воздух поднялись девять Р-40 из 1-й аз и 12 «Харрикейнов». В ходе боя американцы много стреляли и были вездесущи, записав на свой счёт 21 истребитель и один «бомбер» противника. Тем не менее, Ki.48 смогли прорваться к союзной авиабазе и уничтожить на земле 5 «Бленхеймов»³⁸.

И на следующий день тоже было «весело». Американцы и англичане по очереди нанесли удары по авиабазе Моулмейн. Поначалу семёрка «Хоков» сожгла на полосе два Ki.27, потом Бургард и Росси сбили два истребителя на взлёте. Тут с юга на помощь японцам подошла большая группа «Натов». Од-



Боевой вылет по тревоге: «Тигры» бегут к своим самолётам

на тройка взяла в оборот комэска Нила, погнав его в сторону Мартабанского залива. Лётчику удалось уйти в облака, а затем контратаковать и сбить всех своих преследователей (по крайней мере, так он заявил). Но его машине тоже досталось, и по возвращении ей понадобился серьёзный ремонт.

Оставшиеся над Моулмеинном «Тигры» не испугались изменения ситуации и отправили на землю ещё 7 вражеских самолётов. Британцы появились над Моулмеинном после очень небольшой паузы, и японские источники до сих пор говорят лишь об одном налёте, произведенном в тот день на базу. Это дает повод некоторым исследователям считать, что американцы в операции вообще не участвовали, а перекупили свои результаты у англичан. Подобные утверждения можно встретить и в отношении целого ряда других побед лётчиков АДГ, но факты говорят, что волонтеры таким бизнесом не занимались, хотя приписками грешили³⁹.

После полудня 26 февраля японцы вновь обрабатывали Мингаладон и сожгли или повредили на земле 8 «Бленхеймов» и «Лизандеров». В воздухе им дали отпор 9 машин из аэ «Адам и Ева», а также несколько «Харрикейнов». Американцы атаковали в своём стиле и после боя заявили, что сбили 7 истребителей и 1 «бомбер». Японцы признали потерю двух Ki.48 из 8-го и одного Ki.27 из 77-го сентая. В свою очередь, они записали 7 достоверных побед и 3 предположительные, хотя союзники в воздухе потерь не имели⁴⁰.

Это не совсем так. Китайцы утверждают, что 26 февраля во время патрулирования к югу от Рангуна из-за какой-то поломки экипаж (двое пилотов) выпрыгнули и пропали без вести⁴¹.

О каком типе самолёта шла речь — установить не удалось. В то время «Тигры», помимо Р-40, также располагали парой Stinson Voyager, по одному Beech 18, Lockheed 12 и Curtiss Hawk 75, на котором летал сам Шэнно. Чуть позже они получили пару С-47, используемых как вспомогательные самолёты, хотя делались попытки привлечь их и к боевым вылетам.

Из-за того, что «Тиграм» не хватало запчастей и горючего, Р-40 могли летать только на небольшом удалении от своих баз, атаковать авиабазы противника они не могли. Непрекращающиеся налёты заставили англо-американцев покинуть Мингаладон. 27 февраля 5 боеспособных «Хоуков» 1-й и 2-й истребительных групп перелетели на бывший гражданский аэродром Магве, расположенный гораздо севернее, в среднем течении реки Иравади. 4 марта они ушли в Куньмин, а на их место прибыла часть машин «Ангелов ада». 8 марта ситуация для союзников катастрофически изменилась: сухопутные части японцев перешли через границу Таиланда и Бирмы, и заняли Рангун. При этом не успели эвакуировать или уничтожить 190 тыс. т военного имущества и снаряжения. На аэродромы Рангуна японцы быстро перебросили до 200 бомбардировщиков.

В течение трех последующих дней в Магве собрались остатки нескольких британских эскадрилий. Тем временем 10 марта в индийский порт Карачи прибыли 10 Р-40Е для АДГ — самолёты из состава американского контингента, ранее сражавшегося на Яве⁴².

В это время у АДГ оставалось менее 40 машин, не хватало ГСМ, запчастей, боеприпасов. Они пытались сохранить свою технику и могли совершать вылеты только на разведку⁴³.

18 марта «Тигры» возобновили боевую деятельность. Поначалу пятёрка «Хоуков» совместно с пятью «Харрикейнами» из 17-й аэ сопровождали «Бленхеймы», атаковавшие японскую лодочную переправу через Иравади. В тот же день две пары АДГ (ведущие Кен Джернстед и Билл Рид) нанесли удары по Моулмеину и расположенному рядом с ним полемому аэродрому Мудон. Каждый Р-40 нёс по 30 мелких зажигательных и осколочных бомб. Результаты рейда оказались вполне пристойными: на земле сожгли либо серьёзно повредили 9 «бомберов» и разведчиков.

Утром 21 марта британцы на «Харрикейнах» совершили налёт на Мингаладон. Японцы решили не оставлять «доброе дело» безнаказанным и после обеда отрядили для нанесения удара по Магве 121 самолёт из разных частей: 52 Ki.21, 10 Ki.30, 45 Ki.27 и 14 Ki.43. Навстречу им успели подняться всего лишь 9 машин, в т.ч. три «Хоука». Американцы с пикирования атаковали 7 Ki.43, один из них взорвался в воздухе, поражённый очередями П. Дюпуи. Но и сам американец тут же попал под обстрел других японских самолётов, получив несколько ранений. Практически в тот же миг был подбит и пошел на вынужденную Рид. Когда японские бомбы обрушились на аэродром, взлетела ещё одна тройка «Тигров», ведомая Бобом Прескоттом. Они сразу же пошли в атаку на бомбардировщики, и Прескотт сумел повредить одну вражескую машину, а Кен Джернстед — сбить другую. Затем он устремился к очередному бомбардировщику, но японский стрелок был начеку. Метко выпущенная пулемётная очередь разбила лобовое стекло на машине Джернстеда, и разлетевшиеся осколки впились лётчику в левый глаз. Несмотря на ранение, американцу удалось удачно посадить свой истребитель.

Спустя час японцы повторили налёт: по Магве нанесли удар Ki.30 из 8-го сентая. Навстречу поднялись лишь несколько «Хоуков», которые, естественно, почти ничего не смогли поделать. Лишь Клиф Гро сбил Ki.27 из группы сопровождения. Для американцев итоги дня таковы: в боях они сбили всего 2 самолёта противника, при этом Джернстеду победу не засчитали, поскольку он не смог представить никаких доказательств своего успеха. Два «Хоука» были повреждены в воздухе и ещё два — на земле.

22 марта японцы дважды, рано утром и около 13-00, отбомбились по аэродрому, выведя из строя три последних боеспособных «Хоука». Погиб лётчик Френк Шварц. Воевать после этого американцам в Магве было не на чем. Стало ясно, что «так жить нельзя» — пора эвакуироваться. Механики погрузили пять неисправных истребителей на грузовики, и вся компания подняться в воздух британские машины улетели в Акьяб. Правда, в тот день один из «Тигров» совершал полёты с Магве. Дуг Харрис получил приказ слетать в район н/п Тунгу и раздобыть сведения об обороня-

шихся там британских войсках. Для выполнения этого задания оставался единственный уцелевший в Магве учебно-тренировочный «Тайгер Мот». Лётчик справился с поручением, но вернувшись, обнаружил покинутый своими аэродром. Поэтому, долго не раздумывая, он улетел в китайский город Лапо.

24 и 27 марта 1942 г. японцы заняли основные английские авиабазы в Бирме. Англичане оттянули свои авиачасти в Индию, а АДГ перебазировались в Куньмин. Их задачей, кроме обороны Куньмина и прикрытия Бирманской дороги, стала и ПВО районов боевых действий наземных войск.

На 24 марта запланировали налет на тайландский аэродром Чиангмай, где базировалось до 50 самолётов противника. С Куньмина должна была взлететь пятёрка 1-й иаэ, ведомая Нилом, а с Лойяна — 4 машины 2-й иаэ во главе с Ньюкиркком. Группам предстояло встретиться в районе г. Намсан (Центральная Бирма) и далее идти к цели совместно. «Адамы и Евы» вышли к месту randevу точно в намеченное время, а «Панды» припоздали. Запас топлива не позволял ждать, и Нил решил действовать только своей группой. Над Чиангмаем американцы появились неожиданно и, воспользовавшись фактором внезапности, сожгли на стоянках 13 самолётов. Серьёзно задержавшаяся 2-я иаэ попыталась атаковать площадки подскока, расположенные вокруг основной цели, однако ничего там не нашла и также направилась к Чиангмаю. Прибыв туда, «Панды» ещё застали продолжавшую штурмовку 1-ю иаэ. Вырвавшийся вперед Эд Ректор присоединился к «Адамам и Евам» и поджёг на земле ещё два самолёта. Но когда над аэродромом появились остальные «Панды», японские зенитчики пришли в себя, открыли сильный огонь и сбили два «Хоука». В одном из них погиб Ньюкирк. Лётчику 1-й иаэ Биллу Макгарри удалось спастись на парашюте, однако после почти месячных блужданий он угодил в лапы тайландской полиции.

В конце марта 2-я и 3-я аэ получили долгожданные Р-40Е. В то же время «Тигров» стали привлекать для непосредственной поддержки китайских сухопутных частей, сражавшихся в Бирме. Лётчики группы были недовольны такими заданиями, и после их многочисленных протестов Шэнню был вынужден отменить приказ, хотя в дальнейшем американцам снова пришлось выполнять подобные задания⁴⁴.

Очень удачно сложился для волонтеров воздушный бой 8 апреля. В тот день, после полудня, капитан Кадуму Анма повёл группу Ki.43 из 64-го сентая на Лойян, желая, видимо, обстрелять прибывшее накануне в часть молодое пополнение. Однако японцев обнаружили расчеты РЛС ещё на дальних подступах к аэродрому, и навстречу им поднялись восемь Р-40Е. Кроме того, 4 машины взлетели перед самым налётом и ещё три — уже под пулями врага. Бой завершился для японцев полным фиаско. Поначалу по «Хаябусам» ударила восьмёрка «Киттихоуков», и американские лётчики вскоре записали на свой счёт семь сбитых и

восемь повреждённых самолётов. Остальные «Тигры» сбили ещё пять и повредили четыре Ki.43. Естественно, истинные потери японцев были меньше, но всё равно тяжёлые: на свою базу не вернулись четыре лётчика, в т.ч. ведущий Анма. Американцы лишились двух сгоревших на земле неисправных «Хоуков».

После подобного афронта японцы ничего так сильно не жаждали, как реванша. Однако 9 апреля получилось жалкое его подобие. Четыре Ki.27 и один Ki.43 рано утром совершили налёт на Лойян и обстреляли стоявшие там самолёты. Пять «Хоуков» получили лёгкие повреждения. На следующий день японцы добились большего. Четвёрка Ki.43 во главе с самим командиром 64-го сентая подполковником Татео Като утром внезапно атаковала наземные стоянки, где находились 23 Р-40, и серьёзно повредила 9 из них. В полдень к аэродрому приблизилась девятка Ki.43, которую вовремя засекли локаторщики, и на перехват противника поднялись по четыре «Хоука» и «Харрикейна». В завязавшемся бою «Тигры» потерь не понесли, а по возвращении заявили о четырёх победах. Неприятель признал сбитыми только 2 истребителя, их лётчики погибли. Ещё один Ki.43 получил серьёзные повреждения, но его пилот лейтенант Йокей Хиноки, несмотря на ранения, довёл машину до базы.

В последующие две недели «Тигры» продолжали делать свою рутинную работу: вести борьбу с воздушным противником, сопровождать бомбардировщики, проводить разведку. До 23 апреля им удалось сбить всего 4 самолёта и ещё 3 сжечь на земле. Особо можно отметить победу пары Брук — Прескотт из 1-й иаэ, сумевшей 20 апреля сбить между Лапо и Лой-



Р-40 из АДГ прикрывает наземные войска

яном скоростной разведчик Ki.46, характеристики которого позволяли оторваться от любого «Хоука».

Надо сказать, что непривычные к местному климату американцы постоянно страдали от разных тропических болезней и в таком нездоровом состоянии совершали боевые вылеты. Непрерывные налёты японцев и общая неблагоприятная обстановка на фронте создавали постоянное стрессовое состояние, которое лётчики старались снять с помощью традиционных средств: выпивки, карт и услуг местных «девочек».

Следует сказать, что существовали и объективные причины недовольства личного состава. Шэнно писал:

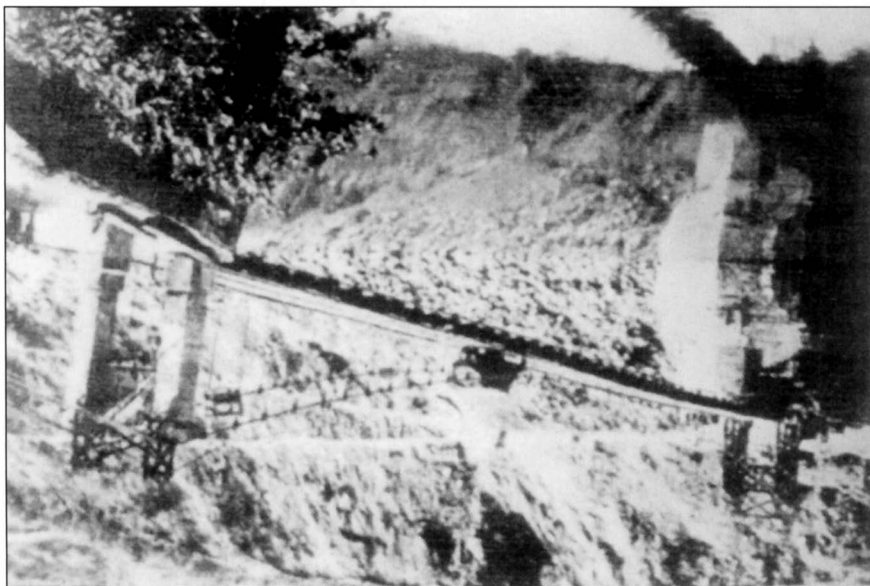
«Физическое состояние группы ухудшилось после эпической битвы над Рангуном. Боевые потери оставались небольшими, однако различные лётные происшествия губили всё больше пилотов и самолётов. Однажды в Мингаладоне 7 Р-40 получили повреждения во время рулёжки по аэродрому в клубах густой пыли. Несколько самолётов свалились в бомбовые воронки. Кто-то столкнулся в пыли. 5 Р-40 разбились в плохую погоду над Юньнанью. Сопровождая транспортный самолёт генералиссимуса, они были вынуждены совершить вынужденные посадки по всей провинции. Только 2 из них удалось потом отремонтировать. 3 Р-40 попытались без предупреждения совершить посадку в Хехо. Англичане не смогли опознать их и отказались убрать баррикаду из пустых бочек, выстроенную поперёк взлётной полосы. Машины разбились при вынужденной посадке на рисовых полях. Когда наша первая группа улетала из Таунггу, один Р-40 совершил вынужденную посадку из-за поломки мотора. Ещё один истребитель при рулёжке врезался в автомобиль, скрытый клубами пыли. Тренировки в Куньмине продолжали губить неопытных пилотов и самолёты.

К 19 апреля численность группы сократилась до 251 человека и 36 боеспособных самолётов. Ещё 36 самолётов находились на различных стадиях ремонта, а 41 истребитель потеряли в боях и катастрофах. За 6 месяцев боев в качестве пополнения мы получили только 20 Р-40Е. Они имели 6 пулемётов калибра 12,7 мм вместо 2 таких пулеметов на Р-40В, а так-

же были оснащены подвесными баками, замками для подвески бомб и имели чуть более высокую скорость. Чтобы получить их, мы отозвали с фронта 10 лучших пилотов. За 3 недели они совершили путешествие в 16000 миль на самолётах «Бритиш Эйруэйз корпорейшн» и «Пан Америкэн Эйруэйз» в Такоради на побережье Золотого Берега в Африке. Вместе с несколькими пилотами «Пан Америкэн» они перегнали самолёты из Такоради в Куньмин. Из 50 Р-40Е, отправленных в феврале для АДГ в Такоради, лишь 20 уцелели после аварий при погрузке и ошибок пилотов. Часть самолётов хапнули IX ВА в Египте и X ВА в Индии. В результате менее трети прибыли в Китай осенью 1942 г. Единственными запасными частями оказались 2000 фунтов соленоидов, свечей, карбюраторов, магнето и тому подобной мелочи, отправленных доктором Суном на гидросамолёте «Пан Америкэн» в Калькутту. Оттуда транспортные самолёты СНАС доставили их в Куньмин, где буквально каждая деталь возвращала к жизни самолёт. Однако в Китай не прибыло ни одного нового пилота. Чтобы пополнить наши тающие ряды, американские инструкторы лётной школы в Куньмине вступили в АДГ в качестве военных лётчиков. Все попытки получить пополнение из официальных источников наталкивались в Штатах на равнодушие и ледяные отказы.

Нам отчаянно требовались новые самолёты, лётчики и запчасти, чтобы продолжать сражаться. Вид многочисленных американских штабных офицеров, лениво слоняющихся без особой цели по городам Индии и Китая, приводил нас в бешенство. Ведь чтобы доставить их сюда, расходовались драгоценные ресурсы и топливо. У членов нашей группы укрепилось чувство, что в США просто забыли о нас. Люди, которых совершенно не волновал исход войны, обрекли нас погибать на чужой земле один за другим. Это ощущение стало общим для всех американских солдат, сражавшихся на заморских театрах, и сохранялось почти до окончания войны. Меня приводила в негодование американская политика ничегонеделания...»⁴⁵.

Тем не менее, большая нервная нагрузка привела к серьёзному срыву. Недовольство пилотов достигло максимума 20 апреля, когда появился приказ сопровождать «Бленхеймы» к Чиангмаю. После гибели двух пилотов АДГ эта цель пользовалась плохой репутацией: «Полёт тихоходных «Бленхеймов» занял бы слишком много времени. Все пилоты собрались, чтобы единодушно выразить протест против этого приказа. Они были сыты по горло всеми этими бессмысленными, но очень опасными заданиями. Они заявили, что занимались сражаться и по-прежнему хотят защищать свои аэродромы от вражеских атак, но если не будут получены новые самолёты и не придут попол-



«Тигры» разбомбили мост на реке Нуцзян на Бирманской дороге

нения, они не желают участвовать в этих «атаках отчаяния». Некоторые обвиняли Шэнню в том, что он намеренно посылал их на убой, пытаясь вести войну «одной рукой». Другие говорили, что он слишком часто уступал давлению Чан Кайши и Стилуэлла, отправляя их в полёт на малых высотах. Наконец составили петицию с отказом лететь к Чангмаю и требованием отставки. Пилоты 1-й и 2-й наэпустили её по кругу, и петицию подписали 28 человек. Но потом она попала к «Тексу» Хиллу.

«Текс» встал и произнёс речь. Он сказал, что мы начинали как группа пилотов, и в этом случае все было бы нормально. Однако Соединённые Штаты вступили в войну, и ситуация изменилась. Поэтому теперь речь идёт не о личном благополучии, а о спасении страны. «Текс» добровольно вызвался возглавить группу и пригласил с собой пятерых пилотов, которые не подписали петицию... Они вылетели из Лойяна, но вскоре вернулись, так как по погодным условиям не сумели встретиться с «Бленхеймами».

Когда о мятеже лётчиков стало известно в 1-й аз, отдохавшей в Куньмине после тяжёлых боев над Рангуном, Боб Нил радировал в Лойян: «Если эти ублюдки не хотят летать с вами, я пришлю своих парней вместо них».

В течение 3 дней мы обсуждали проблему на официальных встречах и неофициальных совещаниях в казармах. Лично я был согласен с мнением пилотов. Задания были слишком опасными без всякой необходимости в них. Исключая обстрелы аэродромов, они не давали никаких результатов. Даже на высоте 1000 футов солдаты с земли с трудом могли различить опознавательные знаки на самолёте сквозь пелену дыма, визуальная разведка джунглей была просто чудью. Однако эти приказы приходили от моих непосредственных начальников — генералиссимуса и Стилуэлла, поэтому их следовало выполнять, несмотря на мое личное к ним отношение. Я уже написал письмо мадам Чан Кайши, указав на бессмысленность таких вылетов и их опасное воздействие на моральный дух пилотов. Я попросил изложить всё это генералиссимусу и освободить группу для действий против вражеских самолётов и коммуникаций, что принесло бы гораздо больше пользы.

Её ответ пришел в Лойян по радио 23 апреля в разгар бунта: «Генералиссимус требует использовать АДГ против самолётов, атакующих наши войска, а не для разведки с малых высот»⁴⁶.

В итоге «бунт на корабле» был подавлен. Шэнню отпустил только четверых, остальным напомнил о действовавших контрактах. В итоге ему удалось утихомирить своих орлов и убедить их вернуться к боевой работе. Военная обстановка в Бирме и Индии в это время заметно ухудшилась, и «Тиграм» пришлось продолжать боевые действия в Китае⁴⁷.

Спустя пять дней «Тигры» смогли подтвердить свою высокую репутацию умелых воздушных бойцов. В те дни развернулись ожесточённые бои по защите реки Нуцзян — одной из крупных рек на юго-западе Китая. Она является естественной преградой на грани-

це Китая с Бирмой. После того, как японцы заняли Бирму, они попытались её форсировать и зайти в тыл китайским войскам.

28 апреля, в день рождения микадо, японцы решили преподнести подарок императору и учинить разгром Лойяна (Лэйсюй) в Юньнани. В 10–30 над авиабазой появились 24 Ki.21 и 20 Ki.43. Но американцы в «праздничек» ожидали чего-то подобного. В воздух своевременно поднялись «Панды» и «Ангелы» (всего 17 «Хоуков»), ведомые Тексом Хиллом. Бой был жарким. По его завершении «Тигры» доложили о 15 сбитых и 3 повреждённых машинах. Хилл записал на свой счёт три победы, а Льюис Бинноп — четыре. Достоверных данных о своих потерях американцы не предоставили. Аналогично поступили и японцы, признавшие только гибель лейтенанта Катаока. Кроме того, они заявили, что капрал Хирано на подбитой машине таранил P-40, затем смог благополучно воспользоваться парашютом и через 6 дней вернулся к своим.

29 апреля, ввиду приближения войск противника, союзники снова эвакуировались, при этом личный состав АДГ сжёг 22 неисправных «Хоука». 3-я аз отправилась в Куньмин, а 1-я и 2-я разместились в небольшом городишке Паошань. В первые три дня мая АДГ получила дополнительные партии P-40E.

Не успели волонтеры как следует освоиться на новых местах, как 4 мая группа Ki.21 из 96-го сентая нанесла удар по Паошаню. От осколков погиб лётчик Бен Фоши. В воздух смогли подняться два P-40, и Чарлз Бонд сбил бомбардировщик. Однако его машина тоже была подожжена, и пилоту пришлось выпрыгивать с парашютом. Заметный успех сопутствовал «Тиграм» 5 мая. В тот день, около 13–00, над Паошанем появилась группа Ki.30 из 27-го сентая, шедшая в сопровождении Ki.27 из 11-го и Ki.43 из 64-го. В завязавшемся бою американцы сбили 5 самолётов: три Ki.27 и два бомбардировщика. Свои потери составили две машины, пилоты которых Френк Шил и Рей Хэсти сумели спастись⁴⁸.

Между тем, потерпев очередное поражение в воздухе, японцы решили в ответ на земле захватить район (или город) Ласюй в Бирме. 3 мая 1942 г. они заняли ещё один приграничный район. Далее к 15 мая они стремительным броском вышли на западный берег реки Нуцзян. Положение стало угрожающим.

Ранее, ещё 1 мая, американцы получили приказ разрушить все мосты на этой реке и нарушить транспортные коммуникации из Бирмы в Юньнань. Со 2 мая лётчики АДГ совершили более 20 самолётных вылетов для выполнения этой задачи.

7 мая японские войска вышли на западный берег реки Салуи в Бирме, и китайское командование обратилось к Шэнню с просьбой помочь задержать их продвижение. Чан Кайши приказал всеми самолётами атаковать корабли на реке и транспортные колонны. В обращении к американцам он, прежде всего, очень благодарил их за помощь воюющему Китаю и просил напрячь все силы на борьбу с противником.

В воздух поднялись 4 «Томахоука», вооружённые мелкими бомбами, и столько же с 227-кг ОФАБ. Ус-

пех налёта был полный. Японцы понесли серьёзные потери, причем одна бомба угодила в их штаб. Китайцы переправились через реку и провели контрудар. Через 5 дней «Тигры» ещё раз поработали в качестве штурмовиков. Тройка 2-й аз и пара 3-й совершили налёт на ханойский аэродром Дзя Лам и расстреляли на земле 15 вражеских самолётов. Зенитным огнем сбили «Хоук» Джона Доновэна, лётчик погиб⁴⁹.

8 мая 1942 г. воздушные разведчики обнаружили большие танковые и транспортные колонны, по ущельям идущие к реке Нуцзян. Шэнно приказал выделить четверку Р-40Е для патрулирования в воздухе, а на Р-40С стали подвешивать 250-кг бомбы, оставшиеся ещё от советских «бомберов». Восьмёрки Р-40 по-сменному бомбили японцев, причём они завалили ущелье с двух сторон, не давая противнику отступить. Затем они попеременно бомбили и обстреливали танки и грузовики, уничтожив до 50 единиц бронетехники и автомашин, более 200 солдат. Японцам в итоге пришлось уносить ноги и обломки⁵⁰.

9 мая в Паошань прибыли два С-47 ВВС Армии США для выполнения транспортных перевозок в интересах АДГ. Командир одного из них, лейтенант Вильям Грубе, глядя на боевые дела «Тигров», решил также внести свой вклад в разгром врага. Попросту украв с китайского склада разные авиабомбы, начиная от мелких ЗАБ местного производства и кончая советскими ФАБ-250, он загрузил ими свой самолёт и в ночь с 15 на 16 мая отправился в рейд на Ханой. В состав его экипажа вошёл один из «тигровых» инженеров лейт. Дик Перет. Над целью американцы были в 4-00 и с высоты около 3500 м через боковую дверь сбросили все бомбы. Как ни странно, они поразили японский штаб. В Паошань «Дакота» вернулась в 8-30 буквально на последних каплях горючего. Через два дня рейд повторили, но вместо Ханоя бомбы упали на Хайфон. Узнав об этих подвигах, Шэнно приказал немедленно прекратить такое «гусарство»⁵¹.

Кроме того, Шэнно долгое время добивался включения в свою группу бомбардировочной эскадрильи. Вашингтон готов был предоставить волонтёрам 18 «Хадсонов», однако командир АДГ от них отказался, настаивая на получении более совершенных В-25.

Следует заметить, что одну из попыток доставить Шэнно «своим ходом» из США 16 В-25 предприняли в конце апреля 1942 г., но она оказалось неудачной.

12 мая 1942 г., получив донесение о концентрации японских самолётов в Ханое на аэродроме Цзялинь, 10 Р-40 атаковали аэродром и уничтожили на земле 16 самолётов. В связи с изменением положения на фронте Шэнно перебросил весь свой отряд полностью в Китай в районы Баошань, Лэйюнь и Лау.

В отсутствие бомбардировщиков «Тигры» продолжали использовать свои истребители для нанесения ударов по наземным целям. 17 мая пара Скотт — Бишоп с пикирования отработала по станции Лакай. Бишоп поразил паровоз, но был сбит зенитным огнем и попал в плен. В тот же день американцы нанесли новый удар по японским позициям на берегу реки Салуин. На сей раз дело обстояло несколько ху-

же, чем 7 мая: вражеским огнем сбили истребитель Боба Литтла, одного из ведущих асов группы, а сам лётчик погиб. Между тем, британские войска отступили к Имфалу, где фронт стабилизировался. Первая фаза бирманских боев завершилась.

В течение двух месяцев (апрель—май) обороны реки Нуцзян АДГ совершила 788 самолёто-вылетов. Попытки противника форсировать реку были сорваны⁵².

Докладывая о результатах оборонительного сражения, командующий авиацией союзников в Бирме вице-маршал авиации Д. Стивенсон отметил, что его подчинённые проявили себя на достаточно высоком уровне. Королевские ВВС одержали 54 достоверные победы, «Тигры» — 179⁵³.

Свои потери составили: 22 «Брюстера» и «Харрикейна», 16 «Хоков» и 8 бомбардировщиков, сбитых японцами, а также 51 самолёт, уничтоженный на земле. Это были наилучшие результаты, достигнутые в тот период на всех фронтах антияпонской борьбы⁵⁴.

В июне «Тиграм» пришлось покинуть Паошань — уж очень досаждали японские бомбардировки. Для обеспечения прикрытия как можно большей территории Шэнно рассредоточил свои истребители по нескольким аэродромам. «Адам и Ева» обосновались в Гуйлине, 4 «Панды» перелетели в Чунцин, остальные — в Хэнъян, «Ангелы» остались в Куньмине. В неутраченных боях вскоре достигли новых успехов. 12 июня Гуйлин попытались атаковать 10 «бомберов» в сопровождении дюжины Ki.27. Поднявшиеся по тревоге «Тигры» дали достойный отпор, заявив о 9 достоверных и 4 предположительных победах. На следующий день над Гуйлином появились девять Ki.21, шедших под прикрытием четырёх Ki.27 и пяти новых для данного ТВД двухмоторных истребителей Ki.45 «Торю». На перехват взлетели все три эскадрильи, быстро поднявшиеся выше японцев и затем ринувшиеся на них. Драка была жестокой: «Тигры» потеряли две машины (лётчики спаслись), зато заявили о сбитии 11 вражеских самолетов, в т.ч. одного Ki.45⁵⁵.

22 и 24 июня «Тигры» вылетали на перехват противника в различных районах Юньнани. Они также атаковали канонерку японцев, на ней погибли командир корабля и 9 матросов, 18 ранено. Сбили 4 японских самолёта и 1 подбили. В последних нескольких воздушных боях за два дня «Тигры» заявили ещё о 43 сбитых японских самолётах, как пишут китайцы, «редкий случай воздушных охотничьих рассказов»⁵⁶.

Июнь в Юго-Восточной Азии — пора тропических дождей, и поэтому лётная активность сторон резко снизилась. К тому времени у личного состава АДГ накопилось много проблем, непосредственно не связанных с боевой работой. Дело в том, что в глазах американского командования «Тигры» оставались странной публикой. Находившиеся на китайской службе, носившие китайскую униформу, но с британскими знаками различия и формально подчинённые британскому командованию, они считались не признававшими дисциплины, жадными до денег наёмниками, занимавшимися «накруткой» побед, приписками и перекупкой сбитых у настоящих бойцов.

Даже «папу» Шэнно в Штатах продолжали считать лишь капитаном, хотя у китайцев он давно дослужился до генерала. Лётчиков АДГ оскорбляло подобное отношение. Они честно воевали уже десять месяцев, при этом семь не вылезали из боев, что превышало временной лимит, установленный в военной авиации США, и были по сути дела единственной боеспособной частью китайских ВВС. Что касается денег, то не так уж много волонтеры получали за свою тяжёлую и опасную работу. К тому же, многие «Тигры» считали, что, поскольку Бирманская дорога перерезана противником, то их деятельность в Китае утратила смысл, а контракт прекратил свое действие. В общем, люди устали и хотели домой.

Однако Шэнно не стремился расставаться с такими бойцами. В июне он наконец-то дождался желаемого признания на родине: ему присвоили звание бригадного генерала. Звездочками он решил прельстить и своих парней, предложив им остаться, но уже не наёмниками, а офицерами ВВС Армии США. Подавляющее большинство «Тигров» отклонило предложение. Кто-то просто не хотел тянуть служебную лямку, а выходцы из флота и морской пехоты не желали связываться с армией из принципа. Но, прежде чем паковать чемоданы, волонтерам пришлось ещё немного повоевать. В конце июня отчасти решилась проблема бомбардировщиков: в Гуйлин прибыла американская 11-я баз, вооружённая вожаделенными В-25. Шэнно сразу же организовал взаимодействие между новичками и «Тиграми», совершившими завершающие вылеты на прикрытие новых боевых товарищей. 1 июля в совместном налете на Ханькоу нанесли мощный удар по дорогам, казармам и судам в гавани. В следующие два дня подобные рейды повторились.

4 июля, в день национального праздника США, американское правительство вывело «Летающих тигров» из состава китайских ВВС и включило в список регулярных соединений армии США. К этому моменту все «дипломатические приличия» были отброшены, и у «Тигров» не стало причин маскировать себя названием «добровольцы». АДГ прекратила своё существование и была переформирована в 23-ю истребительную авиагруппу (иаг) 10-й Воздушной Армии Сухопутных войск США. «Адам и Ева» стали 74-й эскадрилей, «Панда» — 75-й и «Ангелы» — 76-й. В Китае их стали именовать «Отрядом спецназначения ВВС США» или «отрядом союзнических стран, воевавших в Китае».

На вооружении новой авиачасти находились 28 «Томахов», 18 Р-40Е и 11 Р-43 «Лансер», переданных китайцами. Из лётного состава АДГ продолжили службу только пять человек, а остальные решили вернуться в Штаты. Поначалу

командиром 23-й иаг назначили Боба Нила, затем его сменил полковник Роберт Скотт, провоевавший вместе с «Тиграми» последние месяцы их существования. Кроме того, комэсками стали Ф. Шил, Д. Хилл и Эд Ректор. Всем им присвоили звание майора. Фактически группой продолжал командовать К. Шэнно.

Отправка домой затянулась на две недели. В этот период некоторые лётчики решили помочь «юной смене» и совершили ещё по несколько боевых вылетов. Они-то и подвели окончательную черту в боевой деятельности «Тигров» как таковых, пусть даже после расформирования АДГ. Последнюю победу одержал Питер Райт, сбивший 9 июля в районе Ханьяна японский двухмоторный разведчик. А на следующий день волонтеры понесли последнюю потерю: во время штурмовки позиций противника зенитным огнем был сбит и погиб Арнольд Шемблин. Такими оказались последние воздушные бои, проведенные АДГ. Встретиться с «Зеро» им так и не пришлось.

Подведем некоторые итоги их боевой работы. «Тигры» заявили, что с декабря 1941 г. по июль 1942 г. им удалось сбить 286 самолётов противника, хотя последующие исследования и уточнения снизили это количество до 115. Ещё около 40 самолётов они уничтожили на земле, а также сожгли 112 единиц автотехники и 15 различных складов. Согласно ведомостям авиакомпаний САМСО, воздушные победы одержали 66 человек (фактически, по данным архива Шэнно — 59). Из них стали асами, т.е. сбивали 5 или более самолётов противника, 25 «Тигров» (фактически 19). Тройку наиболее результативных составили: Роберт Нил — 15,55 победы (фактически 13), Дэвид Хилл — 11,25 (10,25), а также Джордж Бургард — 10,79 (10). В течение всей кампании АДГ потеряла по разным причинам 78 самолётов и 21 лётчика: 5 погибли в воздушных боях, 9 — от огня наземной ПВО и 7 — в различного рода лётных происшествиях⁵⁷.

Китайские источники, отмечая «блестящие» победы АДГ, свидетельствуют, что в начале создания АДГ у них было всего 100 самолётов и 110 лётчиков. Спустя 4 месяца после подготовки лётчиков на Р-40 некоторые вернулись обратно в США, а некоторые из-за нехватки запчастей не могли подниматься в воздух.



Групповое фото личного состава «Тигров» 3-й эскадрильи

Были и погибшие в учебных полётах. В итоге готовы-ми в бой оказались всего 79 человек и менее 80 бое-готовых самолётов. Какое-либо серьёзное противодей-ствие противопоставить наступающим японцам было очень трудно. Ряд американских высоких военных чинов полагали, что «Тигры» не продержатся и трёх недель. В то же время факты свидетельствуют о том, что с декабря 1941 г. до июля 1942 г. они воевали 7 месяцев. Китайцы пишут, что отряд «Летающих Тигров» Шэнно «в связи с превосходными лётными данными Р-40 и высоким уровнем лётной подготов-ки, добился превосходных результатов».

За этот период «Тигры» участвовали в нескольких десятках крупных воздушных боях, сбили 299 само-лётов врага, на земле сожгли 300. Свои потери — 12 машин, на земле японцы сожгли 61 Р-40, из них

22 американцы уничтожили сами, ввиду невозмож-ности эвакуации при японском наступлении. Потери тигров — 23 лётчика убитыми, 4 — погибли в возду-хе, 6 — сбили зенитки, 10 — погибли в катастрофах, 3 — попали в плен. Многие американцы отмечены высокими наградами от Чан Кайши, 17 стали асами⁵⁸.

По другим данным, с декабря 1941 г. по июль 1942 г. «Тигры» приняли участие в более чем ста воздушных боях, сбили и повредили 297 самолётов, сами потеряли 51 самолет⁵⁹.

И ещё одно замечание. Поскольку «Тигры» сража-лись как наёмники, то они, согласно американским законам, не считались ветеранами Второй мировой войны, и полагавшиеся данной категории граждан льготы на них долгое время не распространялись. Ис-правили эту несправедливость лишь в 1980-е годы.

ИСТОЧНИКИ И КОММЕНТАРИИ

1. Клэр Ли Ченшолт (Шэнно). Путь бойца: Американская авиация в войне на Тихом океане. М., 2006. С. 154–155.
2. Котлововский А. С эмблемой тигра на борту // Авиация и Время (АиВ). 2000. № 5. С. 40.
3. Ма Юйфу. Китайская военная авиация. 1908–1949. Пекин. 1994. (На кит. яз.) С. 515.
4. Шэнно. Указ. соч. С. 155–157.
5. Шэнно. Указ. соч. С. 158–161.
6. Авиация Китая, СССР и США. В память 60-летия по-беды над Японией... Пекин, 2005. (На кит. яз.) С. 151.
7. Шэнно. Указ. соч. С. 162–163.
8. Авиация Китая, СССР и США... Указ. соч. С. 151.
9. Шэнно. Указ. соч. С. 168–169.
10. Речь идет о САМСО. См.: Авиация Великого Соседа. Кн. 1. М., 2008. С. 157–158. — Прим. авт.
11. Шэнно. Указ. соч. С. 179–170.
12. Шэнно. Указ. соч. С. 173.
13. Шэнно. Указ. соч. С. 173.
14. Шэнно. Указ. соч. С. 169–170.
15. Авиация Китая, СССР и США... Указ. соч. С. 151–152; Котлововский А... АиВ. 2000. № 5. С. 41–43.
16. В переводе с китайского название может отличаться от общепринятого, также используют обозначение а/п Мингэладунь.
17. Любопытно, что сами китайцы в своих источниках ин-терпретируют название этой эскадрильи как «Сява» (по-китайски — «Летняя глиняная кукла»).
18. В середине 1920-х годов в ВВС Маньчжурии, кроме «Тигров», имелись также «Летающие пантеры», «Лета-ющие драконы» и т.п.
19. Авиация Китая, СССР и США... Указ. соч. С. 157.
20. Там же. С. 153.
21. Там же. С. 155–156.
22. Авиация Китая, СССР и США... Указ. соч. С. 161–162; Котлововский А... АиВ. 2000. № 5. С. 42.
23. Ма Юйфу. Указ. соч. С. 517.
24. Котлововский А... АиВ. 2000. № 5. С. 42.
25. Авиация Китая, СССР и США... Указ. соч. С. 156–157.
26. Котлововский А... АиВ. 2000. № 5. С. 41–42.
27. Авиация Китая, СССР и США... Указ. соч. С. 159.
28. Котлововский А... АиВ. 2000. № 5. С. 42–43.
29. Авиация Китая, СССР и США... Указ. соч. С. 160; Ма Юйфу. Указ. соч. С. 517.
30. Авиация Китая, СССР и США... Указ. соч. С. 160.
31. Котлововский А... АиВ. 2000. № 5. С. 43.
32. Там же. С. 43.
33. Котлововский А... АиВ. 2000. № 5. С. 43–44.
34. Ма Юйфу. Указ. соч. С. 517.
35. Котлововский А... АиВ. 2000. № 5. С. 43–44.
36. Там же. С. 44.
37. Там же. С. 44.
38. Жирохов М. С эмблемой тигра на борту // Авиация и Время (АиВ). 2000. № 6. С. 39.
39. Жирохов М... АиВ. 2000. № 6. С. 39.
40. Там же. С. 39.
41. Авиация Китая, СССР и США... Указ. соч. С. 163.
42. Жирохов М... АиВ. 2000. № 6. С. 39–40.
43. Ма Юйфу. Указ. соч. С. 518.
44. Жирохов М... АиВ. 2000. № 6. С. 40, 42.
45. Шэнно. Указ. соч. С. 240–241.
46. Шэнно. Указ. соч. С. 244–246.
47. Жирохов М... АиВ. 2000. № 6. С. 42–43.
48. Жирохов М... АиВ. 2000. № 6. С. 43.
49. По другим данным, Доновэна сбили французские зе-нитчики, и он попал к французам в плен. Те вынужде-ны были передать американца японцам, которые его казнили. См.: Жирохов М... АиВ. 2000. № 6. С. 43.
50. Авиация Китая, СССР и США... Указ. соч. С. 164.
51. Жирохов М... АиВ. 2000. № 6. С. 43.
52. Ма Юйфу. Указ. соч. С. 518; Авиация Китая, СССР и США... Указ. соч. С. 164.
53. Со временем эти цифры существенно подкорректиро-вали в сторону уменьшения. — Прим. авт.
54. Жирохов М... АиВ. 2000. № 6. С. 43.
55. Там же. С. 43–44.
56. Авиация Китая, СССР и США... Указ. соч. С. 164.
57. Жирохов М... АиВ. 2000. № 6. С. 44.
58. Авиация Китая, СССР и США... Указ. соч. С. 167.
59. Ма Юйфу. Указ. соч. С. 519; Авиация Китая, СССР и США... Указ. соч. С. 207.

«ДОРОГА ЖИЗНИ»: ВОЗДУШНЫЙ МОСТ «ГОРЬ ВЕРБЛЮДА»

В начале войны Китай поддерживал связь с внешним миром по суше и по морю. После начала войны японцы быстро заблокировали эти транспортные коммуникации. Летом 1937 г., ещё до начала широкомасштабных боевых действий, японские войска оккупировали Пекин и Тяньцзинь. Вскоре после начала войны в течение ноября—декабря пали Шанхай и Нанкин. В июне 1938 г. японцы начали наступление на Ухань и Гуанчжоу, перерезав ж/д магистраль Гуандун — Ханькоу. Таким образом, прервалась транспортная связь и линия снабжения между Южным и Юго-Западным Китаем.

Правительство Чан Кайши вынужденно эвакуировалось в Чунцин. В ходе продвижения на запад японские войска перерезали ж/д дороги Пекин — Ханькоу и Гуанчжоу — Ханькоу. В тот период существовали всего три канала связи с внешним миром:

- 1 — Гонконг — Гуанчжоу — Ханькоу;
- 2 — шоссе Куньмин — Бирма;
- 3 — шоссеиная дорога из СССР в Северо-Западный Китай.

В октябре 1938 г. японцы заняли Гуанчжоу и чуть позже Ухань. Сообщения с внешним миром усложнились. Теперь нужно было ехать по морю и по реке через Индокитай (французскую колонию) в Юньнань, а затем в её столицу Куньмин. Или ехать в Куньмин по ж/д через Гонконг и Гуандун.

Одновременно японские корабли блокировали все порты на китайском побережье. Ко всему в июне 1940 г. японцы оккупировали Вьетнам и перерезали все коммуникации доставки грузов из Индокитая¹.

Годом ранее, в сентябре 1939 г., министр путей сообщения китайского правительства сделал доклад на 4-й сессии Национального Политического Совета Китайской Республики, где обсуждалось строительство железных и шоссеиных дорог на юго-западе Китая за истекшие 6 месяцев. Уже в январе 1940 г. советская разведка переслала текст доклада в Штаб ВВС РККА.

В этом документе представлен план развития транспортной сети на западе и юго-западе «Поднебесной Империи» в условиях военного времени. Среди новых железных дорог отмечалась Хунань — Гуансийская ж/д, в прошлом имевшая протяжение от Ханьяна до Гуйнина, а в тот период строилось её продолжение от Гуйнина до Лючжоу. Предполагалось, что к концу октября 1939 г. она будет закончена. Таким образом, как отмечал министр, «создаются значительно лучшие

условия для передвижения из Чунцина и Гуйяна, провинций Хунань и Цзянси в провинции Юго-Западного Китая и из Индокитая в Гуанси и др. провинции»².

Особое внимание министр уделил строительству международной ж/д из Бирмы в Юньнань. Отмечалось, что к концу июля 1939 г. земляные работы на этой дороге выполнены на 16,2%, туннели — на 3,5%, мосты — на 4,8%, проточные трубы — на 5,5%. В общем, все работы на дороге выполнены на 24,8%.

Особо подчеркивалось, что «британское правительство запросило мнение властей Бирмы по вопросу строительства этой дороги. В мае 1939 г. министр ездил в Бирму, встречался с генерал-губернатором и членами правительства. Из бесед выяснились следующие возражения правительства Бирмы:

1. Объём торговли между Китаем и Бирмой незначителен, для подвоза боеприпасов вполне достаточно шоссеиной дороги.

На ремонт шоссе на территории Бирмы истратили 1 млн. долл., и если на этом участке строить ж/д, то эти средства окажутся израсходованными напрасно. Ж/д Бирмы ежегодно работает с дефицитом. На постройку ж/д на территории Бирмы до границы с Китаем необходимо истратить [ещё] 8 млн. фунтов стерлингов. Управление ж/д Бирмы не располагает такими средствами.

2. Под влиянием пропаганды Японии власти Бирмы считают, что в результате постройки ж/д Бирма — Юньнань усилится эмиграция китайцев в Бирму, а это, в свою очередь, отрицательно отразится на условиях жизни населения Бирмы.

Далее, культурный уровень населения провинции Юньнань, живущего на границе с Бирмой, очень низкий, и в результате постройки ж/д могут увеличиться конфликты на границе.

3. Япония неоднократно заявляла, что если Англия будет помогать Китаю в строительстве путей сообщения, связанных с ведением войны, то она прибегнет к бомбардировкам. Население Бирмы боится этого. Англичане также опасаются бомбардировок японцами границы Бирмы и последующего недовольства населения Бирмы.

Таким образом, со стороны правительства Бирмы наблюдаются колебания, и оно предлагает отложить вопрос о постройке ж/д до того момента, когда движение по существующей шоссеиной дороге станет захлебываться.

Английское правительство, со своей стороны, учитывая настроение правительственных кругов Бирмы, также неохотно идёт... (в док. неразборчиво — прим. авт.) и [на] закупки ж/д материалов. После англо-японских переговоров в Токио подобная позиция Англии ещё более усилилась. Вследствие этого, мы решили строить дорогу собственными силами, и когда мы ее построим на $\frac{1}{2}$ или на $\frac{2}{3}$, то Англия, убедившись в нашей решимости, изменит свою позицию. Мы предполагаем сперва построить 400 км дороги до Сяньюна. Для этого у нас имеется материал, достаточный на 150 км пути, а на материалы, необходимые для остальных 250 км, сделан заказ английской компании».

Министр подчеркнул, что «в целях улучшения транспорта на участке западнее Сяньюна, мы прилагаем все усилия к приведению в лучшее состояние существующего шоссе»³.

Строившаяся ж/д Гуйчжоу — Гуанси (620 км) будет проходить между Лючжоу и Гуйяном. К середине 1939 г. имелось более половины материалов, необходимых для строительства этой линии.

К концу июля 1939 г. земляные работы на строительстве ж/д Чэнду — Чунцин были выполнены на 19%, туннели — на 63,5%, большие мосты закончены на 29%, малые мосты — на 42,8%, проточные трубы уложены на 72,7%⁴.

По поводу Северо-Западной ж/д (в СССР) министр сообщил, что «Сунь Фо поставил вопрос о строительстве этой дороги в Москве перед советским правительством, но до сих пор ещё нет определенного ответа. По-видимому, советская сторона не особенно охотно относится к этому делу. Наше министерство пока решило строить ж/д от Баоцзи до Тяньшуй (165 км), используя для этого рельсы, снимаемые с Лунхайской дороги. Если удастся это мероприятие, то в будущем можно будет продолжить строительство до Ланьчжоу и на юге до Чэнду»⁵.

Особым вниманием министра пользовались строившиеся шоссе, в частности, шоссе Ланьчжоу — Сычуань.

В 1939 г. движение между Чунцином и Ланьчжоу осуществлялось в провинции Шэньси через Ханьчжун.

В случае потери Ханьчжуна, что было вполне реально с учётом японского наступления, связь с СССР может быть поставлена под угрозу. Поэтому строилось новое шоссе из Линтао до Цзяньгу расстояние в 520 км, дававшее возможность миновать

Ханьчжун. На участке от Линтао до Бэйцзи (220 км) возможно движение по имеющейся старой дороге, а на остальном участке (300 км) велись изыскательские работы. На участке от Ланьчжоу до Линтао (143 км) также было возможно движение по имевшейся дороге, которую необходимо немного подремонтировать»⁶.

В докладе шла речь и об улучшении уже существующих шоссе:

а) Шоссе Ланьчжоу — Бирма в тот период имела огромное значение для связи Китая с внешним миром. Общее её протяжение — 970 км. На её постройку израсходовали ок. 10 млн. кит. долл. (юаней), её построили в период менее одного года.

Среди основных проблем работы этой трассы происходили систематические размывы в районе границы с Бирмой в период дождей — в июне—августе. В то же время инспекционная поездка показала, что задержки из-за размывов обычно не превышают 48 часов. Этой дороге необходим капремонт стоимостью 12 млн. кит. долл., тогда пропускная способность будет 600 т в день. Министр подчеркнул, что работы уже начинаются и должны быть закончены до начала периода дождей в 1940 г.

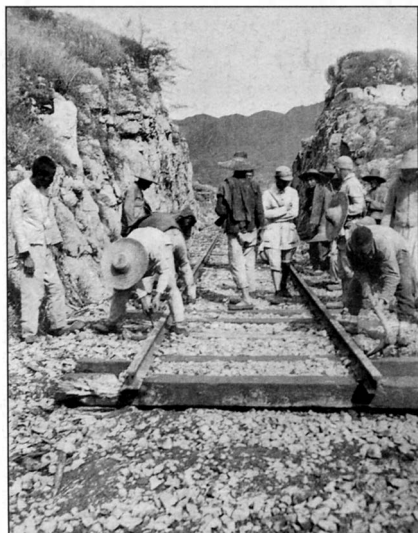
б) Шоссе Ланьчжоу — Сычуань и вост. частью провинции Юньнань начинается в Лусянь и идёт до Куньмина, имея расстояние в 914 км. Она проходит через такие пункты как Лунчан, Чишуй, Вэйнин. Движение по этой дороге сопряжено с трудностями, и необходим большой ремонт, для того, чтобы привести её в порядок.

в) Шоссе Северо-Западного Китая расстоянием в 3400 км проходит через такие пункты как Ханьчжун, Сиань, Линтао, Ланьчжоу, Синсинся. Хотя уже произведен первоначальный ремонт этого шоссе, но всё же эта работа ещё не закончена»⁷.

Таким образом, в 1939—1940 гг. существовали две основные транспортные артерии снабжения Китая военными грузами — на Северо-Западе Китая автотрасса Алма-Ата — Ланьчжоу (трасса «Z»), и на Юго-Западе Бирманская дорога. Авто- и авиатрасса «Z» работали лишь до начала Великой Отечественной войны, дальнейшая её эксплуатация грозила дипломатическими и военными осложнениями между СССР и Японией, связанными в тот период пактом о ненападении. Излишне напоминать, что военный конфликт с Японией в то время стал бы просто губительным для нашей страны.

В 4-м квартале 1940 г. японцы блокировали все сухопутные пути сообщения, кроме шоссе между СССР и Китаем. В конце 1941 г. японцы заняли Гонконг, оставалась только Бирманская дорога, построенная и отремонтированная упорным трудом армии и населения в годы войны. Руководил строительством Председатель правительства провинции Юньнань. Дорога протяженностью 959,4 км шла от г. Ласюй (Лашо, Бирма) до Куньмина.

В марте 1942 г. японцы вошли в Бирму из северного Таиланда, тем самым блокировав и все морские



Прокладка железных дорог в Китае силами бойцов Новой 8-й армии

пути. 29 апреля они вошли в Ласюй и начали наступление на западный берег р. Нуцзян. Чтобы предотвратить вторжение японцев в Юньнань, пришлось отказаться от этой жизненно важной дороги и сжечь все мосты на реке. Так прервался последний наземный путь доставки грузов из США.

Геополитическая обстановка стала угрожающей, причём не только в войне Китая с Японией, но во всей войне на Тихом Океане. Это создавало угрозу не только единому антифашистскому фронту, но и самим США. Тот период стал самым трудным в ходе китайско-японской войны, длившейся уже более четырёх лет. Создание новых транспортных каналов для военного снабжения Китая стало головной болью для глав США и Китая.

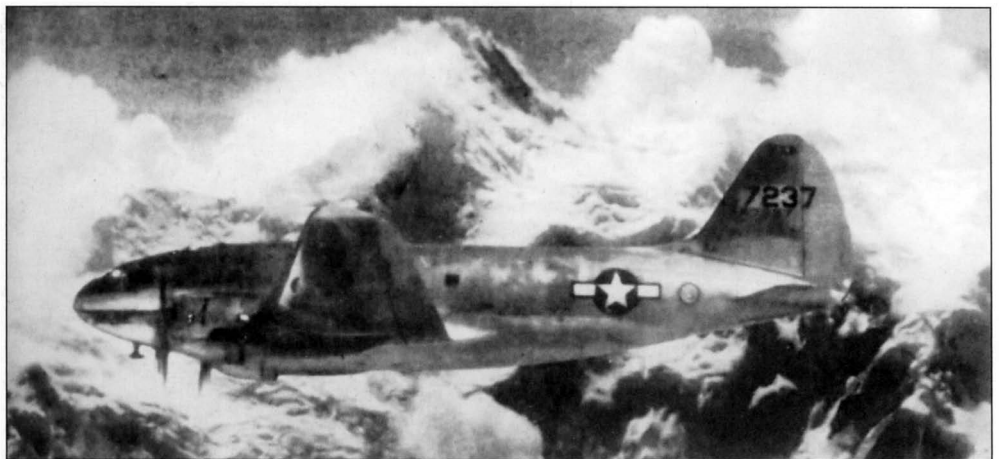
30 января 1942 г. министр иностранных дел правительства Гоминьдана Сун Цзывэнь направил меморандум президенту США Рузвельту: «...Бирманская шоссейная дорога находится в опасности. В Китае никогда не было так мало военных материалов, как в данный момент. Необходимо открыть новый путь для снабжения Китая. Такой путь может быть близким, если из конечного пункта Индийской железной дороги провести его в Куньмин или в Сычуань. Это будет 550—700 миль. Для самолётов это небольшой отрезок пути»⁸.

В ответ «мудрый Рузвельт» в апреле 1942 г. подтвердил, что «необходимо всеми силами организовать воздушный мост и сообщил Чан Кайши, что эта трасса должна действовать до окончания войны»⁹.

В начале мая 1942 г. японские войска заняли три населенных пункта в Бирме, тем самым окончательно перерезав важнейшую транспортную коммуникацию — Бирманскую дорогу. В том же месяце, не считаясь с возможными трудностями, президент Рузвельт заявил, что необходимо «открыть» дорогу в Китай и дал согласие на открытие воздушного моста из Индии в Куньмин для обеспечения снабжения Китая стратегическими грузами.

Прокладка маршрута шла постепенно, причём речь поначалу шла не только о воздушной трассе. Сначала правительство Чан Кайши попыталось открыть сухопутный и воздушный маршрут, который прошел бы от севера Сычуани через Тибет, Синьцзян, Алма-Ату до Персидского залива. Но, к сожалению, это оказалось слишком длинный и сложный путь, сил и средств доставки не хватало. Американцы предложили построить дорогу от севера Индии до Китая, но это тоже не решало проблему. Единственно возможным путем оставалась авиатрасса.

Основная военная помощь Китаю шла на грузовых пароходах, идущих через Тихий Океан. Им приходилось делать большой крюк, проходя по морю до 20 тыс. км. Они приходили в индийский порт Кара-



Высотный транспортник С-46 ВВС США на маршруте на фоне Гималаев

чи, далее грузы проходили по ж/д более 2400 км до реки Динцзян на севере Индии, и далее по воздуху — в Куньмин. По Китаю военные грузы доставляли на всём, на чём можно¹⁰.

Трасса начиналась на западе в Индии (г. Ассам), пересекала Гималаи и шла до плато в пров. Юньнань и Сычуань. Высотные характеристики транспортных самолётов в то время были очень ограниченными — они не могли летать выше 7000 м, поэтому зачастую летали по ущельям между горами.

Условия полётов по трассе, проходившей по южной части Цинхай-Тибетского нагорья, на северо-западе Юньгуйского нагорья оказались весьма опасными. Горные районы занимают здесь более 95% территории. В этом районе находится более 50 пиков с вершинами выше 4000 м, а живущих здесь людей очень мало. Мест для вынужденной посадки практически нет, плюс ко всему территория безлюдная, помощи ждать неоткуда. Кроме того, в этом районе очень сложные метеоусловия. С мая по октябрь — сезон дождей и туманов, это время малоприспособное для полётов¹¹.

Первые пробные полёты на трассе Динцзян — Куньмин осуществили лётчики из Китайской Национальной авиационной компании (КНАО). В ноябре 1941 г. на транспортном С-53 они вылетели из Куньмина (аэродром Уцзяба) и приземлились на Индийском аэродроме «Доли». Они летели по южной трассе «Горба верблюда» — это был довольно безопасный путь. В тот момент у китайцев имелось всего около 10 транспортных самолётов. К апрелю 1942 г. они совершили до 900 самолёто-вылетов и перевезли около 20. тыс. т военных грузов. В связи с тем, что уже в марте 1942 г. японцы заняли столицу Бирмы — Рангун, а также аэродром Ласюй, китайские самолёты часто перехватывались на маршруте. Эту трассу пришлось временно закрыть.

Авиатрасса делилась на горизонтальную и южную линии. В горизонтальной части основные пункты — Тинцзян, Путао, Юньлун, Юньнань и Куньмин. Протяженность трассы — 820 км. Безопасная высота полёта над вершинами гор — 4572 м. Иногда из-за погоды из Тинцзяна летали через Путао и Лицзян в Куньмин, тогда минимальная высота над горами до-



Пути доставки вооружения и военных грузов по Бирманской дороге и по воздушному мосту «Горб верблюда». Цифрами обозначены: 1 — Гималаи, 2 — Юньгуйское нагорье, 3 — р. Динцзян, 4 — Мыичина, 5 — Баошань, 6 — Чусюн, 7 — Куньмин, 8 — Юньлун, 9 — Путао, 10 — Садия, 11 — Лойян, 12 — Сичан, 13 — Ибинь, 14 — Лючжоу, 15 — Чунцин, 16 — Чэнду, 17 — Бамо, 18 — Лашо

стигала 6096 м. Южная линия — Тинцзян, Синьбэйян, Миджина, Баошань, Чусюн и Куньмин. Протяженность трассы — 885 км. Высота безопасности — 4267 м. Существовали и ещё две авиалинии от Тинцзяна до Сюйфу, а также от Тинцзяна до Хучжоу. Для того, чтобы избежать атак японской авиации и обеспечить непрерывные поставки, китайские лётчики открыли ещё одну линию: Чунцин — Чэнду — Ланьчжоу — Сучжоу — Урумчи — Инин (Или) — Шаче (Шихэ) — Байшава (Пешавар) — Синьдэли — Карачи. Из-за того, что эта северная авиатрасса по протяженности на порядок была длиннее «Горба», плюс сложные метеословия, плюс необорудованность, плюс возможность налётов японцев на участке в Индии, здесь почти не летали¹².

Название авиатрассы «Горб верблюда» появилось при следующих обстоятельствах. С обеих сторон вдоль трассы полёта возвышаются высокие вершины, расстояние между ними около 25 км. Если лететь выше этих вершин на 600 м, то это самый безопасный путь на минимальной высоте. На трассе от реки Динцзян до Куньмина нужно пересечь отроги Гималаев и долины трёх рек, здесь высоты чуть выше 3000 м. Самое высокое место на высоте чуть выше 4000 м. Самолёты по трассе вынужденно летали, главным образом, по ущельям между этими вершинами. Богатые воображением пассажиры, главным образом, американ-

ские корреспонденты называли это место на маршруте «Горб верблюда»¹³.

Китайские источники подчеркивают, что открытие авиатрассы — это, прежде всего «беспримерный подвиг китайского народа». Когда начиналась война с Японией, у ВВС Китая не хватало не только лётчиков и самолётов, но и аэродромов. Японская авиация, прежде всего, стремилась вывести из строя все китайские аэродромы и уничтожить самолёты на земле, этим китайские ВВС теряли боеспособность.

Советник по авиации К. Шэнно предложил построить как можно больше аэродромов, и рационально разместить их в тылу и вдоль побережья. Кроме того, он предлагал создать небольшие посадочные площадки в горах, чтобы скрытно размещать там свою авиацию. Японцы по идее не должны были их атаковать, а китайцы, наоборот, могли с них бомбить японские объекты. В то время для истребителей и разведчиков требования к покрытию взлётно-посадочных полос (ВПП) были достаточно свободные (травя, укатанное вспаханное поле и т.л.), в то время как для тяжёлых машин (транспортные, тяжёлые бомбардировщики и т.п.) требовались твёрдые укатанные покрытия, включая цементные, бетонные и т.п., а также каменистые ВПП протяжённостью не менее 1 км. Легко можно представить, как в старом Китае с его неразвитой инфраструктурой, отсутствующей тяжёлой про-

мышленностью и т.п. было трудно осуществить масштабное строительство крупных аэродромов.

В 1941 г., чтобы как можно раньше открыть авиатрассу «Горб верблюда», много тысяч жителей Юньнани в короткий срок создали более десятка аэродромов и грузовых площадок. Они на буйволах, лошадях и вручную перетаскивали грузы, катали бочки с горючим, а также перетаскивали экспортные грузы, которые шли в обмен на военные поставки — минералы, с/х продукцию, тунговое масло и т.д. Они срочно подготовили многие аэродромы, в т.ч. Куньмин, Чэнгун, Лулян, Чжанын, Янцзе, Юньнани, Баошань, Уцзяба и др.¹⁴

В начальный период деятельности трассы очень плохим было радиообеспечение. СВ-рации имели дальность действия в горах всего 200–300 км, поэтому летали практически без связи. Чтобы избежать перехвата радиосообщений, радиации часто просто не включали. Лётчики летали без приводных маяков, часто наудачу. Весной 1942 г. по оперативной просьбе правительства Китая власти США согласились организовать «Воздушный мост», его «навели» на базе транспортных отрядов Сухопутных войск США и, как уже отмечалось, транспортного авиаотряда китайской авиакорпорации. Благодаря этому между Индией, Бирмой и Китаем организовали небывалые по масштабам авиaperевозки, где главным действующим лицом стал американский отряд при участии китайцев¹⁵.

В тот период в составе АДГ («Тигров»), кроме потребителей насчитывалось (в оперативном подчинении) 25 транспортных самолётов авиакорпорации «Пан Америкэн». По «Горбу» впервые летали высотные транспортники С-46. Позже С-46 стали основными «рабочими лошадками» (точнее, «верблюдами») на «Горбу верблюда». Перевозки также осуществляла и китайская транспортная компания «КНАО». На трассе задействовали 629 самолётов армии США, 30 — китайской авиакорпорации. В сентябре 1943 г. по трассе летали 248 самолётов, к ноябрю 1944 г. их стало более 500, к июню 1945 г. — более 600¹⁶.

Китайцы утверждают, что за три года только армейский авиаотряд США задействовал более 2000 транспортных самолётов. Также приводят общее количество человек, участвовавших в перевозках — 84,6 тыс.¹⁷. В 1942–1945 гг. китайцам из США поставили ровно 100 транспортников — 77 С-47 и 23 С-46 (по другим данным — 97).

21 марта 1942 г. группа самолётов (ими руководил К. Шэнно) взлетела с аэродрома Уцзяба и прибыла в Индию (Динцзян) — это был первый полет по «средней» трассе «Горба верблюда».

10 апреля 1942. американский В-24 успешно перелетел из Индии в Куньмин. В том же месяце произошла катастрофа с С-46. В сложных метеоусловиях (СМУ) он летел из Куньмина в Динцзян, врезался в гору, экипаж погиб. 1 мая 1942 г. японцы заняли район западнее реки Нуцзян, «средняя» трасса тоже стала подвергаться японским перехватам и стала считаться опасной.

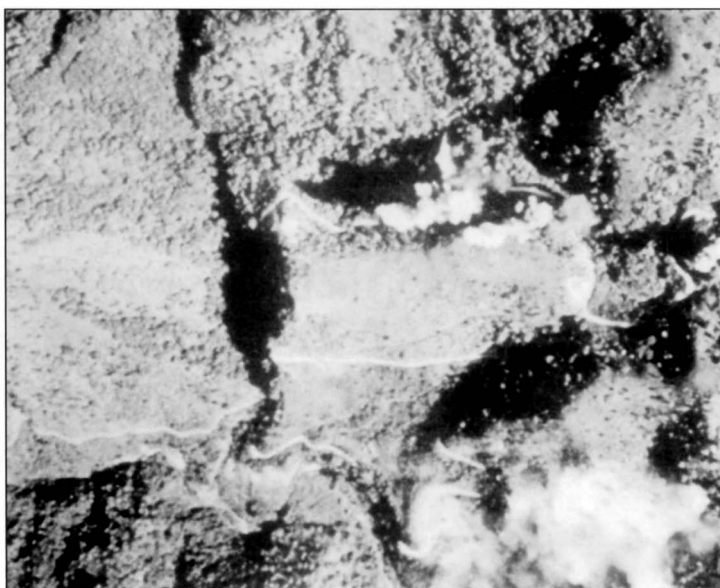
**Японские самолёты бомбят горный участок
Бирманской дороги**

С мая 1942 г. по ноябрь 1942 г. авиатрасса обеспечивалась транспортным авиаотрядом, входившим в состав 10-й Воздушной Армии Сухопутных войск США. С декабря 1942 г. по сентябрь 1945 г. за авиатрассу отвечал Объединённый авиаотряд, входивший в подчинение Индокитайского штаба Армии США¹⁸.

В октябре 1942 г. численность транспортных самолётов увеличили до 75. Шэнно предложил открыть вместе с трассой Динцзян — Куньмин и вторую трассу Динцзян — Чунцин. Но на этом маршруте встречались высокие вершины, погода была очень изменчивой, за три месяца здесь потеряли 60 самолётов, погибло более 160 авиаторов. На основе опыта решили максимально использовать «средний маршрут» — от Динцзяна через Пуао, Юньлун и Юньнани в Куньмин. Впоследствии этот маршрут стал наиболее эксплуатируемым (885 км). Минимальная высота полёта здесь равнялась 4276 м. Длительность перелёта — 3–4 часа¹⁹.

После открытия воздушного пути «Горб верблюда» стал чрезвычайно важным путем, по которому Китай получал военную помощь. Несмотря на плохие метеоусловия и атаки японцев, при недостаточном навигационном обеспечении (не хватало даже штурманов) изо дня в день перевозили грузы в Чэнду, Куньмин и другие крупные города «Поднебесной».

Воздушные перевозки по «Горбу» — это, прежде всего, срочные военные перевозки в экстремальных условиях. На трассе не было никакого навигационного обеспечения, но это был единственный путь для связи Китая с внешним миром. Первый приказ, изданный американским командиром, отвечавшим за перевозки, гласил: «Летать по «Горбу», не обращая внимания на погоду». Во время всей эксплуатации трассы, а «мост» работал до победы, самолёты летали, невзирая на нелётные метеоусловия — дождь, обледенение, атаки японцев. Интенсивность полётов — один самолёт за 75 мин (в оба конца). Цена полётов в итоге оказалась очень велика — жертв было много. Почти каждый месяц исчезали самолёты, максимальные потери — до 10 машин ежемесячно²⁰.



Наиболее опасными являлись последствия резкого изменения погоды. Из-за отсутствия необходимого оборудования прогноз был весьма приблизительным. Большая доля потерь на трассе произошла по метеословиям. По анализу метеорологов, в СМУ произошло наибольшее количество катастроф и аварий — разбились 38 самолётов, погибли 140 пилотов.

Вот далеко не полная хроника лётных происшествий: — 18 февраля 1943 г. два самолёта КНАО разбились из-за плохой погоды и отсутствия приводной радиции; — 15 сентября 1943 г. С-47 борт. № 8597 и В-24 борт. № 0786 разбились во время бури, 8 жертв; — 25 января 1944 г. С-87 борт. № 7262 потерпел катастрофу из-за обледенения; — 11 февраля 1944 г. С-46 борт. № 4634 во время сильной болтанки потерял управление и разбился; — 7 декабря 1944 г. С-46 борт. № 604 из-за резкого ухудшения погоды вернулся на свою базу. При возвращении «врезался» в туман, на посадке потерпел катастрофу, погибли три члена экипажа.

20-й авиаотряд бомбардировщиков армейской авиации США на этой трассе стал использовать В-29, всего в полётах по «Горбу» разбились 10 машин.

Китайский лётчик-ветеран Жэнь Сидунь так вспоминал о незабываемых полётах по трассе: «В тёмную осеннюю ночь вместе с американским лётчиком мы перевозили грузы — металлы, топливо и т.д. Самолёт взлетел в Индии и летел в Куньмин на аэродром Уцзяба. Когда пересекли горы и начали снижаться, то «врезались» в сильную бурю, началась болтанка. Удерживать самолёт стало очень трудно, видимость была практически нулевой, тогда мы решили сесть на аэродроме Юньнань. Американец сделал два захода, но оба оказались неудачными. Чтобы он немного отдохнул и успокоился, я взял управление, но и мои два захода также были неудачными. Аэродром с четырёх сторон окружали высокие горы, разбиться было очень просто. На наше счастье погода чуть улучшилась, горючее ещё оставалось, и мы приняли решение садить-

ся на аэродроме Баошань, где заходы на полосу более удобные. Там мы благополучно приземлились»²¹.

Японские самолёты довольно часто пытались перехватить транспортников на маршруте. Летая из Таиланда и Бирмы, они также пытались бомбить китайские аэродромы и грузовые площадки. На зациту «Бирманской дороги» и заработавшего на полную мощность «Горба верблюда», помимо «Тигров», китайцы перебросили в провинцию Юньнань почти всю уцелевшую китайскую авиацию. Тем не менее, потери на трассе от японских истребителей оказывались ощутимыми:

— 13 октября 1943 г. транспортный самолет КНАО борт. № 72 сбили японцы. Чтобы избежать подобных «рандеву», транспортники стали летать ночью; — 12 декабря 1943 г. японцы активно бомбили Динцзян в Индии, Куньмин и аэродром Юньнань; — 18 и 19 января 1944 г. японские истребители перехватили вблизи Путао группу транспортных самолётов США и сбили два из них. — 20 января 1944 г. японцы бомбили аэродром вблизи Путао.

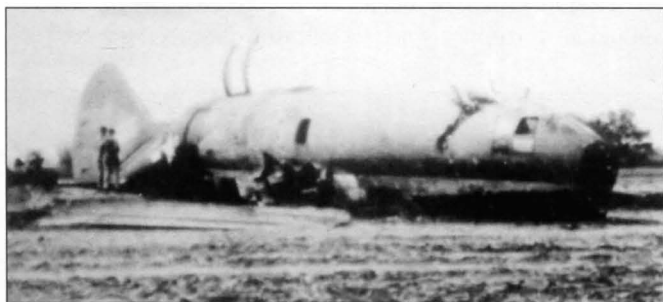
Однажды одиночный японец обстрелял С-47. В воздушном бою оба противника получили серьёзные повреждения. При этом, несмотря на повреждения, С-47 сумел приземлиться в Динцзяне, а японец совершил вынужденную посадку в горах.

Самым серьёзным стал вечер 25 ноября 1944 г., когда 12 японских «бомберов» совершили налёт на китайский аэродром. Башню КДП закрыли, приводную радицию выключили, и это привело к серьёзным потерям. 12 самолётов разбились, один пропал без вести.

16 декабря 1944 г. японцы бомбили аэродром в Бирме. Из трёх стоявших там С-46 один уничтожили, остальные серьёзно повредили.

С 25 декабря 1944 г. японские «бомберы» в течение недели регулярно атаковали аэродромы Куньмина²².

4 августа 1945 г. на трассе потерпел аварию американский С-46 (последний во Второй мировой войне).



С-46 не долетел до ВПП из-за каких-то неполадок



С-54 упал и сгорел из-за нехватки горючего



Китайский С-47, сбитый на маршруте японцами



Повреждённый С-47 всё же благополучно приземлился

Экипаж выпрыгнул на парашютах и получил травмы. Население на носилках из бамбука перенесло всех их в деревню. Затем пилотов обогрели, накормили и отправили на базу.

Проблемой работы авиатрассы стало недостаточное развитие наземной инфраструктуры. Большие сложности представлял ремонт самолётов, не хватало запчастей, механиков, оборудования и т.д.

У КНАО имелаась ремонтная база в Гонконге, но японцы её захватили. Во второй половине 1942 г. КНАО организовала рембазу в Индии, там находились более 300 человек китайских рабочих и служащих. Имелись также небольшие рембазы в Динцзяне и Куньмине, здесь работали по 20–30 чел. Впоследствии создали рембазы в Чэнду и Чунцине, на всех рембазах работали более 3000 чел. Объём работы был очень большой, требовалось ремонтировать очень много машин. Запчасти ввозили из США, сроки ремонта затягивались. На трассе постоянно находилось более 600 машин, но ежедневно летали лишь 20–30 из них.

Американцы высоко ценили работу китайских ремонтников. Главного инженера рембазы Го Пэйшаня в апреле 1942 г. наградили (как китайцы, так и американцы) за усовершенствование вооружения для В–25D. Он разработал новые бомбодержатели для советских авиабомб, снял штатную турель, заменил её легкой подставкой под пулемёт для облегчения его переброски. Оборудовал ещё одну хвостовую точку для стрелка, увеличив этим сектор обстрела. Позже он стал главным инженером 10-го АРЗ в Куньмине. В 1942–1945 гг. Го Пэйшань обеспечил подготовку после ремонта более 1300 самолёто-вылетов по трассе²³.

Нет смысла подробно описывать все сложности быта, безопасности и охраны персонала на трассе. Охрану обеспечивали китайские солдаты. Всё для жизни и быта американцев в Китае приходилось везти по трассе из США и Европы. Имелись большие проблемы с обеспечением персонала трассы, который в 1944 г. ежемесячно достигал 22,5 тыс. чел., к июню 1945 г. это количество увеличилось до 34 тысяч.

Для лечения американских военных построили большой госпиталь в Индии, в Куньмине имелись небольшие медпункты, персонал — китайцы. Тяжелых больных и раненых на самолётах эвакуировали в Индию²⁴.

Весной 1944 г. в Чэнду базировались более сотни «Сверхкрепостей» В–29. Для них требовалось огромное количество горюче-смазочных материалов (ГСМ), боеприпасов, запчастей, оборудования и пр.

Историки и специалисты сейчас приводят «путающие» цифры. Авиатряд при перевозке одного галлона горючего также должен был истратить ещё один галлон ГСМ. На каждую бомбу, сброшенную на японцев, надо было перевезти ещё 18 т военных грузов. Цена доставки оказалась просто фантастическая²⁵.

После открытия воздушного пути «Горб верблюда» стал чрезвычайно важной «дорогой жизни», по которой Китай получал военную помощь. В ряде китайских источников авиатрассу просто называют «чудом»²⁶.

Несмотря на «сверхтяжёлые» условия перелётов и грузовых перевозок, количество перебросенных гру-

зов в начале перевозок варьировалось от 900 т до 5000 т ежемесячно, пик составлял 70.000 т в месяц. По грубым подсчётам, с мая 1942 г. по сентябрь 1945 г. всего перевезли 650 тысяч т военных грузов (по другим данным — 730 тыс. т²⁷). Если считать, что каждый самолёто-вылет в среднем — это 4 т грузов, то для перевозки потребовалось от 162 до 183 тыс. самолёто-вылетов.

Из них китайские лётчики перевезли 75 тыс. т (12%). Загрузкой и выгрузкой самолётов занимались индийские и китайские рабочие. По воздушному мосту в обе стороны также перевезли более 33.400 человек. Суммарный налёт составил 1,5 млн. часов. Кроме того, по воздуху в Куньмин перегоняли боевые самолёты²⁸.

Однако не всё было так гладко с доставкой военных грузов в Китай. В мемуарах Шэнно постоянно встречаются жалобы на Американское Командование в Индии. Особенно его раздражала некомпетентность и нежелание вникнуть в китайские военные проблемы генералов Стилуэлла и Биссела²⁹.

«Более серьёзным, чем все мелочи (по доставке грузов — прим. авт.), была полнейшая неспособность режима Биссела–Стилуэлла наладить снабжение КВОС³⁰. В сентябре (1942 г.) Стилуэлл и Биссел утвердили план увеличения численности КВОС до 105 истребителей, 12 бомбардировщиков и 4 фоторазведчиков и обещали постоянные пополнения для поддержания этой численности. Они также согласились, что для потребностей КВОС необходимо доставлять по воздуху из Индии 1986 т грузов ежемесячно. Они даже и не думали выполнять свои обещания. В январе 1943 г. КВОС получило по маршруту через «Горб» только 300 т. В феврале мы получили 400 т. В марте из необходимых 1000 т были доставлены всего 615 т. В начале каждого месяца командование Х ВА и КБИ–театра (Китайско–Бирманско–Индийского ТВД — прим. авт.) клятвенно подтверждало, что КВОС получит требуемые грузы. И каждый раз в конце месяца журналы КВОС холодно констатировали, что получено от 30% до 50% обещанного, не более.

Эти первые сбои в работе маршрута «Горб» не были вызваны какими-то техническими неполадками воздушного моста, но результатом некомпетентности Биссела и Стилуэлла. Стилуэлл мог просто не понимать потенциальных возможностей воздушного моста, но почему авиатор Биссел постоянно кричал о непрактичности функционирования воздушного моста, я никогда понять не мог. Биссел всё время твердил, что для доставки 5000 т грузов в Куньмин из Индии требует-



Главный инженер рембазы
Го Пэйшань (1912–1985)



Основные «рабочие верблюды» воздушного моста «Горб верблюда» — транспортники С-47 (слева) и С-46

ся целый флот из 800 транспортников и 25 аэродромов. Менее чем через год после этого бредового заявления Транспортное Командование доставляло каждый месяц в Куньмин 10000 т грузов, используя 150 самолётов и полдюжины аэродромов. Заранее списав «Горб» как неудачную затею, Биссел не сделал ни одной попытки увеличить его грузоподъёмность.

Он безропотно позволил Стилуэллу сократить количество самолётов, работающих на маршруте, со 100 до 25. Работа по постройке терминалов «Горба» в долине Ассама была поручена английским чайным плантаторам. В результате, когда начался сезон муссонов, 5 из 6 аэродромов оказались под водой. Большую часть времени работой маршрута «Горб» руководил Биссел, но при этом самолёты КВОС доставляли в Китай больше грузов, чем армейские транспорты. Стилуэлл ещё раз показал свое пренебрежение к проблемам воздушного моста, когда заставил 8 строительных полков ВВС заниматься строительством всепогодных аэродромов в Ассаме, чтобы обеспечить свой собственный проект дороги на Ледо»³¹.

20 января 1943 г. по приказу Стилуэлла в Чунцине провели совещание, на котором «он намеревался на 50% сократить поставки бензина КВОС. Мы получали через «Горб» до 1400 галлонов в день. Сокращение этой цифры до 700 галлонов означало, что бензина хватит лишь на то, чтобы самолёты вырулили со стоянок на полосу и прогрели моторы.

Стилуэлл выслушал мои возражения и, когда я закончил, холодно блеснул своими очками в железной оправе и процедил: «Шэнно, вы должны понять, что авиация не может получить всё. Вы должны научиться обходиться без этих вещей».

Я потребовал от него дать такой приказ в письменной форме и отправился на радиостанцию, чтобы сообщить Бисселу о том, что КВОС остается на земле согласно приказу Стилуэлла. Биссел ответил, требуя от меня любым способом обеспечить действия самолётов. Я ответил, что если он знает подходящий заместитель авиабензина, пусть сообщит мне об этом.

Стилуэлл так и не подписал приказ, и планируемое сокращение не было реализовано. Позднее я выяснил, что Стилуэлл намеревался побыстрее накопить запасы для армий Юньнани, которые должны были начать наступление на [реке] Салуин. Он совершенно серьёзно собирался так поступить, хотя знал, что

по маршруту «Горб» доставляется не более 1000 тонн в месяц»³².

В начале 1943 г. «Чан Кайши резко потребовал создать в Китае отдельное американское авиационное командование из 500 самолётов и доставлять через «Горб» 10000 тонн грузов ежемесячно, чтобы обеспечить действия этого соединения...

3 марта 1943 года... [Шэнно] получил сообщение о производстве в генерал-майоры. Через 7 дней было объявлено о создании в Китае XIV Воздушной Армии. Теперь мое соединение было выведено из подчинения Бисселу. В середине марта бомбардировочная группа четырёхмоторных «Либерейторов» В-24 прибыла в Индию для передачи XIV Армии. 27 марта бригадный генерал Эдгар Э. Гленн прибыл, чтобы стать моим начальником штаба. Он... также привез приказ Стилуэллу, в котором говорилось, что по требованию президента Рузвельта контроль над перевозками по маршруту «Горб» передается от Биссела мне. Президент воздержался от подписания прямого приказа только после заверений..., что это и так будет сделано. Это была самая хорошая новость, так как полевой командир, не контролирующий собственные коммуникации, неизбежно окажется в тяжёлом положении. Гленн передал эти письменные приказы Стилуэллу, который, как всегда бывало, когда он сталкивался с неприятными новостями, сунул их в папку и поскорее забыл. Стилуэлл так и не выполнил приказ президента. Маршрут «Горб» остался в распоряжении Биссела.

В конце марта президент Рузвельт телеграфировал генералиссимусу, что новые самолёты будут отправлены в Китай как можно быстрее. Точно так же будет ускорена доставка снабжения, которое позволит им сражаться.

Чтобы уравновесить эти перемены, на нас обрушилось полное закрытие маршрута «Горб», которое вынудило XIV ВА в начале апреля прекратить все операции. Так как мы не имели никакого приоритета при получении грузов на этом маршруте, Стилуэлл и Биссел выделили нам на март 1986 т согласно нашим требованиям. Однако, когда наземные части Стилуэлла и тыловая служба снабжения забрали своё, от нашей заявки осталась только 1000 т. Из неё мы получили всего 625 т. Муссонные дожди, которые обрушились на Ассам в начале апреля, на месяц раньше чем обычно, доказали полную неспособность Биссела подгото-

вить свой конец маршрута «Горб». 5 из 6 аэродромов, построенных под его руководством, превратились в болота, совершенно бесполезные для полётов. Полковник Александер, в декабре 1942 г. назначенный начальником Транспортного Командования, работающего на этом маршруте, был вынужден загнать все свои транспортные самолёты и 308-ю группу тяжёлых бомбардировщиков на единственную бетонную полосу в Чабуа — единственную на всю долину Ассама! Теперь грузы поступали по воздушному мосту буквально по каплям. Из 245 т, которые должна была получить XIV ВА за первые 10 дней апреля, доставили только 45 т. У меня не было иного выбора, как приостановить все боевые операции, пока положение со снабжением не улучшится»³³.

«Не следует удивляться тому, что обещанные во время [конференции] «Трайден» поставки всегда проводились с опозданием. Дополнительные истребители застряли в Индии на время муссонов. В июле (1943 г.) через «Горб» доставили всего 1700 т из гарантированных 4700 т. Только в ноябре Транспортное Командование выполнило план по доставке грузов»³⁴.

В очень многих местах мемуаров Шэнно поставкам ГСМ и боеприпасов по «Горбу» в Китай уделено особое внимание, поскольку от снабжения напрямую зависела активность и американской, и китайской авиации. В частности, Шэнно отмечал, что в 1943 г. «Стилуэлл попытался уговорить генералиссимуса начать наступление на Салуине. Опять Стилуэлл использовал свой контроль над американскими поставками по «ленд-лизу» как дубинку, чтобы выпудить Чан Кайши сдать. Когда генералиссимус в апреле снова высказался категорически против авантюры на Салуине, Стилуэлл резко сократил все перевозки по маршруту «Горб», предназначенные для китайцев, и переадресовал их XIV Армии.

Штаб Стилуэлла радовал мне из Чулцина: «Хорошие новости для Шэнно, лично ему. Так как г[енералисси]мус не собирается сражаться, несмотря на все наши усилия, весь оставшийся тоннаж, выделенный китайским агентствам в апреле, будет передан XIV ВА, исключая то, что необходимо для ваших линий снабжения...

В мае генералиссимус неохотно дал зелёный свет наступлению на Салуине. Наступление началось в разгар сезона муссонов и непролазной грязи. Небо закрывали плотные тучи, которые делали невозможной воздушную поддержку. Именно в это время японцы наступали по равнинам провинции Хэнань с той скоростью, какую могли выжать из своих танков и гру-



зовиков. Бои на Салуине «стояли на месте» до октября, когда прекратились муссоны, и мы смогли поддержать войска своей авиацией. К этому времени ещё 2 китайские армии были пережеваны несколькими японскими полками, окопавшимися на гребнях долины. Потребовалось перебросить по воздуху ещё 2 армии из Северного Китая. Доставки по маршруту «Горб» сократились до 5000 т в месяц»³⁵.

Дополнительные проблемы со снабжением вызвало появление в Китае тяжёлобомбардировочных соединений XX Воздушной Армии (проект «Маттерхорн»). Относительно запроса XX ВА на поставку снабжения Шэнно задавал вопрос лично президенту Рузвельту и генералу Арнольду ещё до того, как был запущен этот проект:



Вверху: С-87 (транспортный вариант В-24)

доставлял в Китай по «Горбу» 6 т военных грузов

Справа: Аэродром Янцзе на воздушном мосту «Горб Верблюда» в провинции Юньнань

Ответ Арнольда стал характерным: «Для проекта «Маттерхорн» предусмотрено отдельное снабжение, и он не будет отвлекать ресурсы Шэнно или Стилуэлла».

Как писал Шэнно, «в теории XX ВА должна была на собственных запасах добираться от Калькутты до Чэнду, проложив ещё одну дорогу, помимо линии снабжения через Ассам и по воздушному мосту «Горб». Но, как и многие другие планы, этот не сработал. Вскоре лётчики обнаружили, что В-29 может эффективно возить только бомбы. В качестве транспортного самолёта он показал себя совершенно неудовлетворительно. Несколько самолётов были переоборудованы в летающие бензоцистерны и потрудились неплохо. Однако большинство грузов для XX ВА пришлось доставлять Транспортному Командованию, и их «рабочие лошадки» С-46 собирали практически со всех баз в Ассаме, а некоторые взяли даже с маршрута «Горб». Всё это значительно сократило наши запасы бензина в Китае и стало серьёзной нагрузкой для коммуникаций Ассамы. Немедленным результатом стало недополучение XIV Армией в марте 1500 т бензина. После этого доля XX Армии в перевозках через «Горб» ещё больше увеличилась и в октябре 1944 г. составила 8000 т с первым приоритетом. XX ВА упрямо отказывалась признать реалии войны в Китае, в особенности — положение со снабжением. Даже когда запасы бензина в Чэнду сократились настолько, что базирующиеся там истребители могли перехватывать противника лишь прямо над аэродромом, XX ВА отказалась временно придержать свои самолёты на земле и действовать лишь частью сил. Они доставляли в Китай по воздуху тысячи тонн американских продуктов и завозили совершенно ненужных людей, не заботясь о бензине и бомбах...

Чтобы защищать базы В-29 в Чэнду, XIV Армии навязали 6 эскадрилий истребителей Рипаблик Р-47 «Тандерболт». А ведь именно в это время мы успешно защищали гораздо более уязвимую базу в Куньмин силами всего одной эскадрильи Р-40 и обороняли весь Восточный Китай 4 эскадрильями. Объединённый комитет начальников штабов (ОКНШ) подчер-

кивал, что «Тандерболты» следует использовать только для защиты Чэнду. «Тандерболты» жрали на 50% больше бензина, чем истребители Норт Америкен Р-51 «Мустанг». Почему этих пожирателей бензина отправили в Китай, а «Мустанги» оставили в Индии, я никогда не мог понять. Я начал немедленно требовать заменить «Тандерболты» «Мустангами», имевшимися в X ВА, так как там бензина было более чем достаточно. Этот обмен позволил бы нам сократить ежемесячный расход бензина с 1100 до 650 т, что снизило бы нагрузку на маршрут «Горб». Но произошло это лишь в октябре, и к этому времени ещё 2700 т, доставленных по воздушному мосту, были попусту пущены на ветер.

Как... [правило], все срочные требования XX ВА выполнялись за счет XIV ВА. Так как лишь XIV ВА имела в Китае запасы бензина, каждый особый вылет, утвержденный ОКНШ и Стилуэллом, проводился на нашем бензине. Нам обещали компенсировать это увеличением перевозок через «Горб», что было бессмысленно, так как в Ассаме не было запасов бензина. Поэтому все эти обещания так и остались пустым звуком. «Маттерхорн» и... (др. проекты — прим. авт.) получали бензин, а XIV ВА — бумажки...»³⁶.

Шэнно особо возмущался, что «примерно в то время, когда проект «Маттерхорн» начал грабить запасы XIV ВА, ОКНШ вдруг снова озабочился стратегическими возможностями базирующейся в Китае авиации как фланговой силы в общей Тихоокеанской стратегии. В апреле от нас потребовали начать запасать бензин для таких особых вылетов, чтобы поддерживать океанские операции. Мой ответ был простым: «Какой бензин запасать?» В результате моей неспособности запасти несуществующий бензин я получил второй выговор...

Пока японцы готовили основу для своего самого крупного наступления в Китае, XIV ВА потихоньку съезжала на обочину, так как у нас остались какие-то крохи, пригодные только для выживания.

Перевозки Транспортного Командования через «Горб» в январе 1944 г. достигли 13000 т. Мы очень

крупно поругались с ними из-за доли XIV ВА, составлявшей 7130 т. Транспортное Командование желало поставить рекорд и в неуёмном рвении засыпало нас 1000-фунтовыми бомбами, создав двухлетний запас и забыв о многих гораздо более нужных вещах. Бомбы легко грузить и выгружать, это идеальный груз для установления рекорда. Кроме нехватки бензина, ради ре-



Разгрузка вручную...

корда XIV Армию оставили без вещевого довольствия. Это просто взбесило моих людей, когда Транспортное Командование получило президентскую благодарность за свою работу...

В 1944 г. мощности воздушного моста заметно превысили потребности XIV ВА. Ирония судьбы заключается в том, что главный скачок в развитии маршрута «Горб» был сделан именно ради XIV ВА. Но когда воздушный мост начал работать на полную мощность, мы стали получать гораздо меньше, чем он мог доставить. В феврале наша доля сократилась до 6844 т в марте дела пошли ещё хуже — мы получили только 4735 т в этот критический для нас месяц. Хотя Стилуэлл в апреле передал нам долю китайцев, мы остались в опасной близости от мартовской величины. Это были самые тяжёлые месяцы, если говорить о снабжении армии. По моим предположениям, японцы должны переправиться через Хуанхэ примерно 1 мая, а их главный удар из Ханькоу должен был состояться 1 июля, когда в Восточном Китае установится хорошая погода. Чтобы накопить в Восточном Китае какие-то резервы к лету, нам следовало заниматься этим весной. Но время уходило, и потому цена, которую придется заплатить за отражение японского наступления, возрастала в геометрической прогрессии. Если увеличение поставок на 2000 т в месяц для ударов по японскому судоходству на Янцзы в марте и апреле могло сорвать или хотя бы замедлить наступление, то в мае только тотальная мобилизация всех ресурсов обещала шансы на успех»³⁷.

В течение всей войны не прекращались попытки разблокировать от японских войск шоссейную Бирманскую дорогу и наладить по ней снабжение Китая, и это удалось лишь в самом начале 1945 г. На решение этой задачи в течение долгого времени направлялись основные усилия Американского Командования в Бирме, зачастую в ущерб поставкам по «Горбу», и это неизменно вызывало раздражение Шэнно:

«Оправданием кампании в северной Бирме стало открытие сухопутной дороги в Китай. Однако Стилуэлл так спланировал эту авантюру, что ни он сам, ни

его штаб не потрудились даже грубо прикинуть ресурсы, необходимые для ведения кампании, и результат, который будет получен. С самого начала было ясно, что дорога Стилуэлла даст возможность перевозить несколько тысяч тонн груза в месяц, что было просто каплей для Китая. Однако Стилуэлл требовал всё больше и больше людей, техники, крови и денег, чтобы завершить дело, не имеющее смысла... Её реальное значение в качестве военной коммуникации выяснилось быстро — нулевое значение...

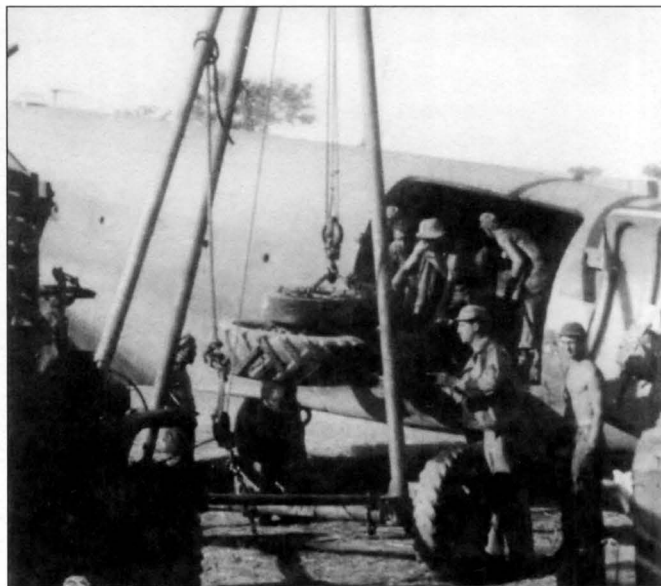
К тому моменту, когда... дорога Стилуэлла была почти завершена, не было никакой возможности наладить обслуживание и снабжение грузовиков, идущих по ней в Китай. Точно так же оказалось невозможным доставить снабжение из Куньминя на восток, на передовые базы XIV ВА и китайских войск, которые вели бои с японцами...».

Сменившему Стилуэлла Ведмеёйеру первым делом пришлось решать, что делать с этими грузовиками. Он сумел выбить новые грузовики у Департамента зарубежной экономики — 5000 автомобилей «Додж». Когда этот проект предложили Стилуэллу ещё в начале 1944 г., он его категорически отверг.

Шэнно утверждал: «Опасаясь повторения скандала с Аляскинским шоссе, Военное министерство радиовало в штаб КБИ—театра, что «дорогу Стилуэлла следует представить как успех». Поэтому штаб ТВД просто добавил вес грузовиков, прицепов и личного состава, передвигающихся по дороге, к весу грузов. И даже в этом случае ежемесячный тоннаж не превысил 25000 т. Но даже эти достижения стали возможны лишь после доставки новых грузовиков в Китай. Дорогу приспособили исключительно для одностороннего движения. Грузовики являлись единственным транспортным средством, а в Китае имелось топливо только для 10000 новых грузовиков. После того как их доставили, руководители дороги столкнулись с неприятной альтернативой: либо прекратить поставки и признать, что дорога была чистойшей воды аферой, либо увеличить количество грузовиков, бесполезно ржавеющих во дворе. Была выбрана вторая альтер-



...И разгрузка «механизированная»



патива. В результате к концу войны в районе Куньмина имелось множество огромных стоянок для лишних грузовиков, ставших наглядным памятником невероятной глупости дороги Стилуэлла. Более полезным оказался трубопровод, проложенный вдоль дороги, по которому в Китай доставлялись бензин и нефть. Однако, когда впервые было предложено заняться трубопроводом, Стилуэлл отказался, заявив: «Мне не нужны эти поганые трубы. Мне нужны пули, и только пули».

В конце концов трубопровод проложили, несмотря на протесты Стилуэлла. На этом настоял генерал Б. Сомервелл, начальник Службы снабжения. Без трубопровода дорога Стилуэлла доставила бы меньше грузов, чем одна транспортная авиагруппа через «Горб».

И вот это стало целью, ради которой Стилуэлл загнал 90% ресурсов КБИ-театра в бирманскую дыру, угробив более 2 млн. долл., что составило непосредственную стоимость дороги, а также огромное количество английской, китайской и американской крови³⁸.

Шэнно неоднократно подчеркивал, «как яростно Стилуэлл боролся против воздушного моста по маршруту «Горб». В период наибольшего развития (июль 1945 г.) на этом маршруте работало 30000 человек и 600 самолётов, которые доставили в Китай за месяц 31000 нетто-тонн. После 12 месяцев боёв, в которых участвовали сотни тысяч солдат союзников, большие силы Королевских ВВС и X ВА США, а также ценой затраты на строительство 2 млн. долл., дорогу Стилуэлла открыли. Движение по ней шло в одну сторону, и перевозки были очень небольшими. Единственная ценность дороги заключалась в трубопроводе, проложенном параллельно. Потребовалось 6 месяцев, чтобы по дороге началось движение. И менее чем через 3 недели после её официального открытия, в январе 1945 г., штаб Китайского театра официально объявил её совершенно бесполезной³⁹.

К маю 1945 года, через 4 месяца после открытия дороги Стилуэлла, по ней доставлялось в Китай всего 6000 т груза ежемесячно. К этому времени Транспортное Командование перевозило 70000 т ежемесячно

через «Горб», используя 600 самолётов и два десятка аэродромов. В один день 1 августа 1945 г. Транспортное Командование доставило в Китай 5327 т грузов, что примерно равнялось месячным поставкам по дороге Стилуэлла⁴⁰.

Однако не будем также забывать, что в аннотации к мемуарам Шэнно отмечено: «Он был одной из самых ярких и противоречивых фигур Второй мировой войны». Он прославился не только своими боевыми подвигами, но и постоянными конфликтами с командованием, заработав репутацию скандалиста». И всё же...

На «Горбу верблюда» задействовали, главным образом, восемь типов транспортных самолётов. В основном, летали С-46, С-47 (DC-3), С-53, а также четырёхмоторный транспортник С-54, транспортная модификация бомбардировщика В-24 — С-87 и танкер С-109 на его основе, «Хадсон» и др. Их основные характеристики сведены в Таблицу на с. 60.

Танкеры С-109 делали на основе различных модификаций бомбардировщика В-24. Опытный ХС-109 переделали из В-24Е. С него сняли всю броню, бомбовое и стрелковое вооружение, а также всё лишнее, что не было намертво закреплено. Один топливный бак разместили в носовой части, два мягких в бомбоотсеке и три в хвосте фюзеляжа. Прибыв на место, всё горючее самолёт сливал за час. В разных местах США в С-109 переделали 218 В-24Д и В-24Е. Большая часть танкеров использовалась для перевозки из Индии в Китай бензина для соединений американской авиации, но некоторые из них летали и в Европе, обеспечивая топливом передовые аэродромы.

В порядке эксперимента В-24 применяли и для дозаправки самолётов в воздухе. Существовал даже план налёта на Токио в самом начале 1942 г. группы «Летающих крепостей» В-17 с дозаправкой от С-109. Взлетать собирались с острова Атту, а садиться в Китае. При этом каждый «бомбер» мог доставить самураям «подарок» в 2700 кг бомб⁴¹.

Крейсерская скорость всех самолётов, как правило, не превышала 300 км/ч. Высота полёта почти всех самолетов — ок. 4000 м. Транспортные самолёты, летавшие по «Горбу верблюда», обычно окрашивали в черно-зеленую защитную краску (цвет травы), экипажи летали с парашютами. Транспортники С-46 и С-47 сейчас стоят в Пекинском авиационном музее Датаншань⁴².

С особой теплотой Шэнно вспоминал 308-ю тяжелобомбардировочную авиагруппу (тбаг) на В-24 «Либерейтор» в составе XIV ВА. Она базировалась вокруг Куньмина, чтобы атаковать японские аэродромы в Восточном Китае или нанести удар по стратегическим целям в Индокитае, в зависимости от развития событий.

Закправка самолётов горючим.
Аэродром Уцзяба. 1945 г.



308-я [тбаг] была уникальной среди тяжёлобомбардировочных групп. Она сама доставляла себе снабжение через «Горб» и действовала с аэродромов тактической авиации в 500–800 милях от своих баз снабжения. Первоначально я возражал против намерения... послать такую авиагруппу в Китай даже в порядке эксперимента по организации снабжения. Опыт показал, что я ошибался. «Либерейторы» 308-й авиагруппы стали потенциальной покаугирующей правой XIV ВА, которая наносила сокрушительные прямые в тот момент, когда нам это было нужно.

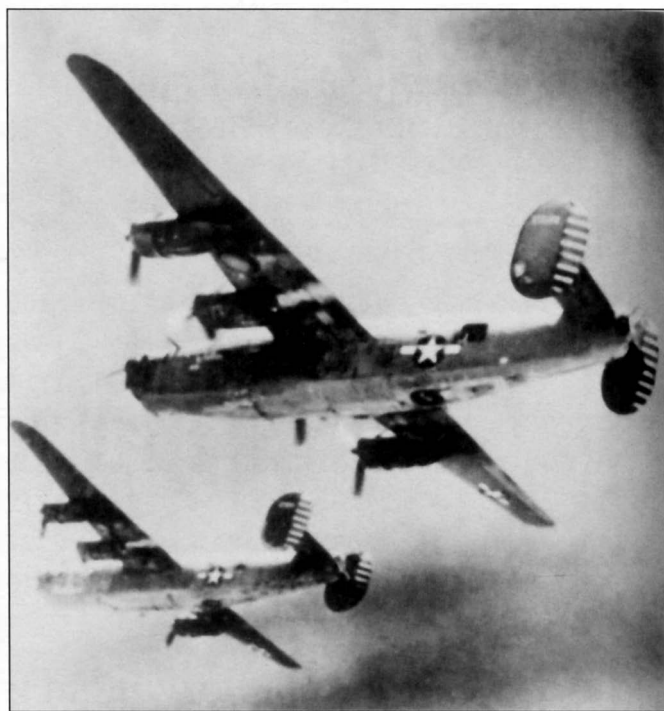
Эта авиагруппа действовала вроде старинного орудия, заряжающегося с дула. 308-й группе приходилось совершить 3 вылета для доставки снабжения через «Горб» на каждый боевой вылет в сторону противника. Иногда им удавалось накопить запасов на целую серию вылетов, однако они никогда не могли вести затяжные операции...

308-я авиагруппа успешно провела одну из лучших операций по обману японцев, которую я когда-либо придумывал. В конце октября 1943 г. японцы отправили две истребительные эскадрильи в северную Бирму, чтобы прочистить маршрут «Горб» и перехватить самолёт, на котором должен был прибыть в Китай лорд Луис Маунтбеттен и его штаб. Японские истребители сбивали по 2–3 невооружённых транспортника в день и серьёзно подорвали моральный дух экипажей. Но я сумел придумать уловку, чтобы остановить японцев. Транспортное Командование всё ещё использовало С-87, транспортный вариант «Либерейтора». За несколько дней до прибытия Маунтбеттена в Китай я приказал полковнику Биллу Фишеру, чтобы 308-я тбаг во время своих перевозок держалась южнее обычных маршрутов транспортных самолётов. Они должны были лететь в беспорядочном разомкнутом строю, но взять дополнительные патроны для своих пулемётов.

Самоуверенные японские лётчики-истребители клюнули на приманку, приняв бомбардировщики В-24 за транспорты С-87. Они ринулись в атаку, ни о чём не задумываясь. Пулёмётчики 308-й не стреляли, пока японцы не подлетели поближе, а потом открыли огонь из всех стволов. За 3 дня маскарада на транспортном маршруте 308-я авиагруппа сбила и повредила 18 вражеских истребителей, то есть практически целиком обе эти докучливые эскадрильи. Самолёт Маунтбеттена прибыл в Китай без помех, а японские истребители не показывались на маршруте «Горб» в течение 5 недель⁴³.

«Горб верблюда» оказался самым большим и протяжённым стратегическим «воздушным мостом» в мире⁴⁴.

Транспортное снабжение Китая сопровождалось значительными потерями из-за плохой погоды, недостаточной подготовки авиатехники и атак японских самолётов. В 1946 г. журнал «Таймс» написал, что трассу длиной 520 миль (836 км) и шириной 50 миль (80 км) так сильно усеяли обломки разбившихся самолётов, что ее стали называть «алюминиевым ущельем». В солнечную погоду сверкавший алюминий служил прекрасным ориентиром для лётчиков⁴⁵.



В полёте «Либерейторы» В-24 308-й тбаг

В течение всей Второй мировой войны американцы на Азиатском ТВД потеряли 3603 транспортных самолёта, из них на «Горбу» — 468 (по другим данным — 514 или 563⁴⁶), китайцы — 46. В среднем ежемесячные потери составляли 12,5 самолётов, т.е. свыше 50% всех летавших по трассе самолётов. Всего погибло 1,5 тыс. американских и китайских лётчиков⁴⁷.

Немалое значение имела и помощь китайского населения. В 120 случаях катастроф местные жители оказывали помощь лётчикам, в 46 случаях при авариях эвакуировали раненых пилотов. Таким образом, спасли более 100 человек, им своевременно оказывали медицинскую помощь и быстро эвакуировали в медицинские учреждения⁴⁸.

В течение нескольких послевоенных десятилетий на ледниках в Гималаях неоднократно обнаруживали самолёты — участники полётов по воздушному мосту. В частности, 17 сентября 1993 г. в Тибете нашли останки самолёта и трёх американских лётчиков.

Из документов у погибших можно предположить, что они летели из Индии в Китай. Также можно понять, что 24 ноября 1943 г. они ушли в последний полёт, но неясно, какую задачу они выполняли.

11 декабря 1993 г. корреспондент местной китайской газеты «Янчэн» сообщил о находке четырёхмоторного самолёта. На нем стояли 14-цилиндровые R-1830 и R-2000. Также обнаружили трехлопастные винты, как правило, стоявшие на С-87 и С-54. Корреспондент обратил внимание, что все три стойки шасси имели по паре колес. Все стойки шасси с парными колесами стояли только на С-54.

Китайские музейщики справедливо полагают, что обнаруженные останки самолёта, внесшего значительный вклад в победу над Японией, должны рассматриваться как государственный памятник⁴⁹.

ХАРАКТЕРИСТИКИ АМЕРИКАНСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ САМОЛЁТОВ, ПЕРЕВОЗИВШИХ ГРУЗЫ ПО ВОЗДУШНОМУ МОСТУ «ГОРЬ ВЕРБЛЮДА»¹¹

Тип с-та	Год поступл.	Экипаж чел.	Размеры с-та, м	Характеристики				Скорость км/час	Дальность км	Высота макс, м
				Мощн. л.с.	Вес полный	Нагрузка кг	Пассажиры чел.			
DC-2	1935	3	18,9 x 25,91	2 x 710	8165	1200	14	306	1900	7200
DC-3	1941	3	19,63 x 28,9	2 x 850	10890	2820	30	341	3440	6340
C-47B	1941	3	19,43 x 29,1	2 x 1200	11730	—	28	370	2574	7315
C-53	1941	3	19,43 x 29,1	2 x 1200	11793	—	28	370	2574	7315
C-46A	1943	4	23,27x32,94	2 x 2000	25400	—	50	433	1930	8400
C-54A	1942	6	28,6 x 35,81	4 x 1290	28125	—	30-50	426	6275	6700
C-87	1943	4	20,22x33,52	4 x 1200	27216	6000	—	488	3380	8500
«Хадсон»	1939	3	13,5 x 20,0	2 x 1000	7940	1000	—	396	3150	7620

ИСТОЧНИКИ И КОММЕНТАРИИ

1. Ма Юйфу. Китайская военная авиация. 1908—1949. Пекин. 1994. (На кит. яз.) С. 527—528.
2. РГВА. Ф. 29. Оп. 34. Д. 477. Л. 3.
3. РГВА. Ф. 29. Оп. 34. Д. 477. Л. 6—7.
4. РГВА. Ф. 29. Оп. 34. Д. 477. Л. 8.
5. РГВА. Ф. 29. Оп. 34. Д. 477. Л. 8.
6. РГВА. Ф. 29. Оп. 34. Д. 477. Л. 11.
7. РГВА. Ф. 29. Оп. 34. Д. 477. Л. 12—13.
8. Чен Чжаоу, Шень Мэйчжэнь, Мэн Цюэмин. Авиационные сокровища Китая. Пекин, 1998. (На кит. яз.) С. 54.
9. Авиация Китая, СССР и США. В память 60-летия победы над Японией... Пекин, 2005. (На кит. яз.) С. 187.
10. Там же. С. 187.
11. Там же. С. 194—195.
12. Ма Юйфу. Указ. соч. С. 528—529.
13. Авиация Китая, СССР и США... Указ. соч. С. 185.
14. Там же. С. 190.
15. Ли Шушань, Ван Ехун. История боевых действий ВВС Китая. Гуандун. 1996. (На кит. яз.) С. 40.
16. Авиация Китая, СССР и США... Указ. соч. С. 198.
17. Ма Юйфу. Указ. соч. С. 530.
18. Там же. С. 530.
19. Авиация Китая, СССР и США... Указ. соч. С. 187.
20. Ма Юйфу. Указ. соч. С. 530.
21. Авиация Китая, СССР и США... Указ. соч. С. 196.
22. Там же. С. 196—199.
23. Там же. С. 198.
24. Там же.
25. Там же. С. 188, 198.
26. Там же. С. 188.
27. Там же.
28. Ли Шушань, Ван Ехун. Указ. соч. С. 41—42.
29. Американский генерал Стидуэлл в 1942 г. командовал китайскими сухопутными войсками в Бирме, затем пошел на повышение, Биссел формально числился прямым начальником Шэнно и командующим американскими авиационными подразделениями в Китае, Шэнно считался его заместителем. — Прим. авт.
30. КВОС — Китайское Воздушное Оперативное Соединение, так в мемуарах Шэнно именуется сформированная летом 1942 г. 23-я истребительная авиационная группа сухопутных войск Армии США. — Прим. авт.
31. Клэр Ли Ченнолт (Шэнно). Путь бойца: Американская авиация в войне на Тихом океане. М., 2006. С. 312—313.
32. Там же. С. 314—315.
33. Там же. С. 330—331.
34. Там же. С. 371.
35. Там же. С. 410—411.
36. Там же. С. 415, 416, 417.
37. Там же. С. 417—418.
38. Там же. С. 407—408, 410.
39. Там же. С. 459—460.
40. Там же. С. 407.
41. В.Р. Котельников. В-24 «Либерейтор» // АиК. 2003. № 12. С. 37.
42. Авиация Китая, СССР и США... Указ. соч. С. 194; Ма Юйфу. Указ. соч. С. 527.
43. Шэнно. Указ. соч. С. 370—371, 373—374.
44. Возможно, что в 1948—1949 гг. его по объёму перевозок превзошел Западно-Берлинский воздушный мост, точных данных по нему не имею.
45. Авиация Китая, СССР и США... Указ. соч. С. 188.
46. См.: Авиация Китая, СССР и США... Указ. соч. С. 188, С. 203; Чен Чжаоу и др. Указ. соч. С. 514.
47. Ли Шушань, Ван Ехун. Указ. соч. С. 42; Ма Юйфу. Указ. соч. С. 529.
48. Авиация Китая, СССР и США... Указ. соч. С. 203.
49. Чен Чжаоу и др. Указ. соч. С. 54.

ВОССТАНОВЛЕНИЕ БОЕСПОСОБНОСТИ ВВС КИТАЯ

На начальном этапе войны с Японией, с конца 1937 г. и до середины 1941 г., основным поставщиком в «Поднебесную» будущего «воздушного металлолома» являлся советский авианпром, отправивший в Китай 563 истребителя и 322 бомбардировщика, не считая учебно-тренировочных самолётов.

Однако из 250–300 ежегодно поставляемых боевых самолётов к концу года в лётном состоянии в лучшем случае оставалось несколько десятков. Неоднократно Авиационный Комитет (АК) Китая отдавал приказ всем своим авиационным подразделениям на прекращение боевых действий, чтобы хоть как-то сохранить уцелевшие боевые самолёты. Некоторые из них они пытались спасти, укрыв в горных пещерах в разобранном состоянии.

С началом Великой Отечественной войны СССР вынужденно прекратил поставки в Китай военной и авиационной техники как по экономическим причинам, так и по дипломатическим обстоятельствам.

8 марта 1941 г. Конгресс США принял закон о «ленд-лизе». Официально он назывался «Акт содействия обороне США». В том же месяце Президент США Ф.Д. Рузвельт заявил, что оборона Китая чрезвычайно важна для защиты интересов самого США. Чан Кайши пригласил в Китай высокопоставленных военных из Штатов для того, чтобы ознакомиться с реальной ситуацией на месте. С 17 мая по 6 июня 1941 г. делегация ВВС США находилась в Китае. Её возглавлял Командующий американскими войсками на Филиппинах. Инспекция сделала следующие выводы:

— для эффективной обороны своих городов китайцам следует усилить налёты на японские авиабазы. Для этого им необходимы боевые самолёты — истребители и бомбардировщики. В Китае недостаточно хорошо развита инфраструктура для подготовки и обучения китайских лётчиков, целесообразно часть лётчиков для переподготовки отправлять в Индию и США. Китаю срочно необходимы 350 самолётов (300 истребителей + 50 бомбардировщиков).

Доклад оказал решающую роль в оказании помощи Китаю. Правительство США согласилось с этими выводами и, в конечном итоге, приняло к соглашению:

1. США берут на себя подготовку лётчиков и технического персонала.

2. США передают китайцам 500 самолётов для использования их как китайскими, так и американскими лётчиками.

3. В Китае для решения всех организационных вопросов необходимо отправить постоянно действующую миссию, она в сентябре 1941 г. отправилась в Китай.

Из-за сложившейся в мире военной обстановки эти самолёты до декабря 1941 г. так и не были переданы Китаю. Китайцы смогли отправить в Индию на переподготовку лишь к концу 1941 г. Реально ВВС Китая смогли лишь частично восстановить свою боеспособность лишь к октябрю 1942 г., когда у них насчитывалось 290 самолётов, в т.ч. 150 истребителей и 19 бомбардировщиков — все из США¹.

Американская авиатехника по «ленд-лизу» пошла в Китай уже с середины 1941 г., хотя не исключено, что первые партии до начала 1942 г. шли под видом «закупок». Тем более удивительным в этих условиях выглядит тот факт, что когда в начале июня 1941 г. командира 3-й истребительной авиагруппы Ло Индэ с частью командного и лётного состава авиагруппы направили в Бирму для получения истребителей «Хоук» 81А–3 (Р–40С), закупленных в Америке, они от них отказались! Тайваньские источники сообщают, что «после проверки их боевых качеств установили, что они не могут противодействовать «Зеро»...». Поэтому китайцы отказались от плановой замены, а самолёты отдали отряду американских добровольцев².

Данных об использовании китайцами и американскими добровольцами в 1941–1942 гг. более ранних версий «Хоуков» нет, хотя известно, что на авиазаводе в Бангалоре (Индия) планировали организовать сборку «Хоуков» 75А–5 и даже построили несколько самолётов. CW–21 тоже предназначались добровольцам, но на трёх китайских «Демомах» 23 декабря 1941 г. американские пилоты врезались в гору, перегоны их в плохих метеоусловиях из Рангуна в Куньмин.

Вероятно, что после отказа китайских лётчиков-истребителей от Р–40С, в Китае из США по «ленд-лизу» стали отправлять боевые самолёты по принципу «на тебе, боже, что на других фронтах негоже». Так, в начале войны с Японией в Китае недолго использовались американские штурмовики-бомбардировщики Вальт V–11G с двигателем SGR–1820–G2 «Циклон» мощностью 1000 л.с. Ещё до войны правительство Чан Кайши заказало 30 таких машин, но их лётные характеристики оказались недостаточно высокими.

В 1939 г. впервые поднялся в воздух самолёт V–12, отличавшийся улучшенными аэродинамическими характеристиками и с более мощным двигателем Pratt—

Уитни «Твин Уосн». Правительство Китая заказало один такой самолёт, модифицированный для установки двигателя Райт-Циклон 9 мощностью 1050 л.с. (783 кВт), он получил новое обозначение V-12C, на нём установили два 12,7-мм и четыре 7,62-мм пулемёта. Кроме того, он нес бомбовую нагрузку общим весом до 490 кг. Затем внимание китайской стороны привлек более мощный самолёт V-12D, отличающийся новой конструкцией фюзеляжа, с двигателем Райт GR-2600-A5B в 1600 л.с. и вооружением таким же, как и на V-12C. Два самолёта отправили в Китай в качестве образцов, и началось лицензионное строительство 50 машин. После того, как завод компании CAMCO пострадал от японской бомбежки, все уцелевшие компоненты недостроенных V-12D отправили в Индию, где на заводе компании Хиндустан Эйркрафт (Hindustan Aircraft) удалось собрать несколько машин, впоследствии переправленных обратно в Китай³.

В конце 1930-х годов в США появился одноместный истребитель Вальти V-48, спроектированный на основе модели ВТ-13, с убирающимся шасси с хвостовым колесом, и 1200-сильным двигателем Пратт-Уитни R-1830-S4C4-G (895 кВт). Для снижения лобового сопротивления установили закрытый капот, это потребовало удлинить вал для винта. Самолёт получил название «Вэнгард».

Первый полёт состоялся в сентябре 1939 г., и вскоре выяснилось, что двигатель перегревается. В итоге приняли решение вернуться к обычной форме его установки. 11 февраля 1940 г. состоялся первый полёт второго опытного образца V-48X (XV-48). Компания получила заказ на 144 такие машины, и 6 сентября 1940 г. поднялся в воздух серийный V-48C.

В 1942–1943 гг. ВВС Китая получили 129 истребителей «Вэнгард» в рамках соглашения о «ленд-лизе». Оставшиеся экземпляры под обозначением Р-66 ВВС США использовали как учебно-тренировочные для совершенствования лётного мастерства⁴.

Вместе с «Вэнгардами» китайцы получили и 108 истребителей Северский Р-43 (Р-43А) с явно неудовлетворительными лётными характеристиками, нигде на других театрах военных действий Второй мировой войны больше не применявшихся.

Во второй половине 1941 г. и в 1942 г. ВВС Китая, в основном, занимались переформированием и переукомплектованием, отдыхали. Небольшое количество опытных лётчиков в Чэнду, Чунцине и Куньмине выполняли задачи ПВО, однако некоторые китайские лётчики пользовались любыми случаями, чтобы летать и на другие боевые задания.

Переукомплектование китайских пилотов на новую американскую авиатехнику происходило, главным образом, в Индии (в Карачи и других городах), куда китайцев отправляли группами и целыми подразделениями, хотя некоторые переучивались и в Куньмине. Уже с конца 1941 г. китайских лётчиков, главным образом, недавних выпускников авиашкол, начали направлять для дальнейшего обучения и освоения американских самолётов в США. В феврале 1943 г., готовясь к переходу на современную американскую авиатехнику, китайцы перебазировали в Индию группы первоначального обучения из своих авиашкол. В Китае остались только группы разведчиков и фотографов.

В марте 1945 г. курсантов из 12-го набора, прошедших первоначальное обучение в Индии на РТ-17, направили в Америку учиться дальше. К марту 1945 г. общее количество командированных в США составило 1224 человека, из них 384 успели вернуться в Китай для участия в боях. Всего в 1942–1945 гг. из США в Китай через Индию отправили 420 учебно-тренировочных самолётов (УТС) различного уровня обучения, в их числе 20 АТ-6, 8 АТ-7, 15 АТ-17, 150 РТ-17, 127 РТ-19, 70 РТ-22 и 30 ВТ-13.

Первой, как и ранее советские истребители И-16 в 1937 г., американские Р-43А в марте 1942 г. стала получать 4-я авиагруппа (21-я — 24-я иаэ). Они переучивались в Куньмине, а за новыми самолётами лётчики поочередно небольшими группами летали в Индию. 24 апреля на взлёте в Куньмине погиб зам. командира 24-й иаэ У Чженьхуа. 12 мая в тренировочном полёте в Новом Дели погиб командир звена 23-й иаэ Чень Локунь, врезавшись в дерево при посадке. В июле в воздухе по невыясненным причинам загорелся Р-43 командира 4-й иаэ Чжэн Шаоюя, лётчик погиб. Командиром группы стал Ли Сян'ян. 3 августа 1942 г. в тренировочном полёте на Р-43А (№ 1222) разбился зам. командира авиагруппы Чень Шэн.

Таковыми небоевыми потерями сопровождалось освоение китайскими лётчиками практически каждой новой машины. Закончив переучивание на Р-43А в начале августа 1942 г., группа вернулась в Чэнду.

3-я авиагруппа стала направлять лётчиков в Индию за истребителями Р-66 с середины июня 1942 г., за полгода получили 60 машин, но у самих в итоге осталось всего 15, другие,

Истребители Р-43 с китайскими опознавательными знаками



начиная с сентября, передали в 5-ю и 11-ю наг. К концу ноября в 5-й наг насчитывалось 30 Р-66, три из них сразу же отправили на усиление «ишачков», охранявших небо Ланьчжоу.

К боевому дежурству в Чунцине на новых Р-66 первой уже в сентябре 1942 г. приступила 7-я наэ. По-видимому, последними «на боевое хранение» сдали советские истребители летчики 26-й, 29-й и 41-й наэ, примерно на год позже остальных. 41-я наэ начала получать Р-66 в сентябре 1943 г., а 26-ю и 29-ю наэ отправили в Индию для получения Р-40N только в конце 1943 г., Р-40 достались и 44-й наэ.

Бомбардировочные эскадрильи (баэ) ВВС Китая начали переход на американскую авиатехнику, поставлявшуюся по «ленд-лизу», уже с середины 1941 г. 9-ю бомбардировочную эскадрилью перевооружили на итурмовики-бомбардировщики Локхид А-29 в августе 1941 г. В середине октября на них уже переучилась вся авиагруппа. В том же месяце они вновь стали участвовать в боях, совершая налёты на Юньчэн (Шаньси), Ханькоу и другие районы и города.

Весной 1942 г. состоялась первая и неудачная попытка доставить в Китай группу из 16 средних бомбардировщиков Норт Америкэн В-25 «Митчелл», по тому времени достаточно современных двухмоторных «бомберов». Известно, что Клэр Шэнно несколько раз просил усилить его авиагруппу «Летающих Тигров» бомбардировщиками, но безрезультатно. Китайские источники не дают однозначного ответа, кому в итоге предназначалась эта авиатехника — «Тиграм» или 10-й аг ВВС Гоминьдана, как сообщили накануне китайскому командованию. Об этом достоверно не знали ни Шэнно, ни сам Чан Кайши. Впрочем, это не так уж принципиально важно.

Доставка самолётов предполагалась «своим ходом» по «нетрадиционному» маршруту с попутным выполнением другого боевого задания, которое в конечном итоге вошло в историю и стало считаться основным. Впрочем, обо всём по порядку.

Известно, что после опустошительной «пощёчины», полученной США в результате дерзкого нападения японцев на Пёрл-Харбор, вся Америка, включая президента США, почувствовала себя «оскорблённой». Вскоре Рузвельт поставил перед военными задачу нанести ответный удар по территории Японии, лучше всего — по столице Токио. Предполагалось, в первую очередь, пропагандистский налёт, чтобы вдохновить своё население.

В Штатах, разумеется, не забыли, какой морально-политический резонанс получил пропагандистский налёт на южные Японские острова, совершённый двумя китайскими экипажами на американских «бомберах» Мартин 139WC (В-10) в мае 1938 г. Разбросан-

ные до 1 млн. листовок оказались едва ли не опущенные самого крупного бомбового налёта.

В 1942 г. американским военным предстояло решить достаточно сложную проблему, каким образом отбомбиться по столице Японии Токио. В то время дальность тяжёлых бомбардировщиков не позволяла, взлетев в США, достигнуть Японии. Однако в самом начале года, когда разрабатывались различные варианты авианалётов на Токио, один из них предусматривал использование группы «Летающих крепостей» В-17 с дозаправкой от воздушного танкера С-109 (вариант В-24). Взлетать собирались с ближайшего к Японии острова Атту, а садиться в Китае. Каждый самолет мог доставить к цели 2700 кг бомб⁵.

В конечном итоге этот вариант отвергли как малопроработанный к тому времени. В то же время, если атаковать острова с авианосцев, это означало бы, что неминуемо разразится крупномасштабная война на Тихом Океане, чего руководство США в начале 1942 г. ещё не планировало. Кроме того, стандартные палубные самолёты с американских авианосцев не могли поднять большое количество крупных бомб, да и дальность их была весьма ограничена.

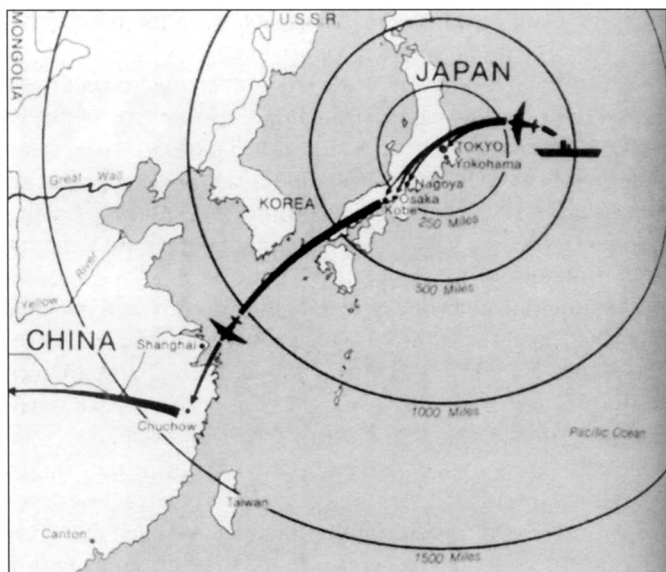
В январе 1942 г. руководители Пентагона придумали план, что ночью с авианосцев должны «тайно» взлететь до полутора десятков двухмоторных средних «бомберов» типа В-25В, никогда ранее не взлетавших с авианосцев. Они пролетят над Тихим Океаном и отбомбятся по Токио, а затем направятся на территорию Китая и приземлятся на незанятых японцами китайских аэродромах на побережье. Китайцев для их встречи запросили подготовить аэродромы в провинции Чжэцзян.

Судя по всему, перелет в Китай и благополучная посадка на контролируемых китайцами аэродромах являлась одной из важных составляющих общего замысла. Ради одного лишь пропагандистского удара по «логову врага» жертвовать эскадрилей современных «бомберов» и экипажами никто не собирался.

Плавучим аэродромом стал авианосец «Хорнет», по расчетам на его полётной палубе длиной 780 футов (238 м) могли разместиться 15–16 В-25В, при этом оставалось ещё «немного» места для взлёта. После то-



Истребитель Валти Р-66
«Вэнгард» в Китае



го, как этот рискованный план согласовали и утвердили в «верхах», он получил обозначение «Токио»⁶.

Руководить операцией поручили хорошо известному в Китае лётчику Дж. Дулитлу. Вскоре он прибыл на корабль и начал подготовку. В экипажи набирали только добровольцев, впрочем, всё предстоящее, естественно, хранилось в строжайшем секрете.

26 марта 1942 г. все 16 В-25В перелетели на авиабазу в Сан-Франциско, 1 апреля их погрузили на авианосец. 2 апреля 1942 г. «Хорнет» с эскортом боевых кораблей вышел в океан и направился в главную базу флота Пёрл-Харбор. 8 апреля авианосец вышел из базы курсом в сторону Японии.

Несмотря на то, что контрразведка США делала всё, чтобы сохранить эту подготовку в секрете от разведки противника, японцы об этом узнали. Однако, не разгадав общего замысла и, даже зная о подготовке, японские разведчики её «пропустили».

По первоначальному плану, доведённому до сведения экипажей только после выхода в поход, группу

В-25В собирались выпустить с авианосца в ночь с 19 на 20 апреля примерно в 835 милях (1546 км) от Токио. Первый взлёт собирались произвести сам Дж. Дулитл. Лётчики собирались бомбить Токио и его пригороды (китайские названия — Хэнбинь, Чуанси, Мингуу и Шэньху). Далее — лететь в Китай на юго-восточное побережье⁷.

Однако первоначальный план подвергся вынужденной корректировке. На рассвете 18 апреля в 3–00 американский эсминец обнаружил два японских корабля. Чтобы не быть обнаруженной, флотилия изменила курс. Спустя час японские корабли «исчезли», и флотилия пошла прежним курсом на Японские острова. В 4–13 дозорные снова обнаружили японцев, и снова флотилия изменила курс. В 6–30 рассветало, в это время флотилия находилась от Токио на расстоянии 700 миль (1296 км). В облачности наблюдатели обнаружили японский разведчик, но они так и не поняли, обнаружил ли он их или нет.

Позже корабли наткнулись и на японский рыболовецкий траулер. Вскоре выяснилось, что этот траулер японцы также использовали для раннего обнаружения. Радисты перехватили радиограмму с траулера. Стало ясно, что американская эскадра обнаружена, и японские флотилии срочно готовятся к атаке американских кораблей.

Вскоре начались артиллерийские перестрелки, при этом японцы потопили американский эсминец. Командующий американской флотилией, взвесив все «за и против», с учётом сложившейся обстановки принял решение срочно поднять эскадрилью В-25 в воздух. В 8–10 прозвучала тревога, лётчики получили команду «По самолётам». Техники оперативно подвесили бомбы и дозаварили машины. «Хорнет» набрал полный ход курсом против ветра. В 8–18 первым взлетел Дулитл, за ним с интервалом около 4 минут — остальные 15 В-25В. Последний взлёт — в 9–21.

Выпустив самолёты, американская эскадра на полной скорости повернула восвояси. На обратном пу-



Вверху: Схема полёта на Токио и перегонки группы В-25 в Китай

Экипаж Дж. Дулитла на В-25В взлетает с палубы авианосца «Хорнет». 8 часов 10 минут 18 апреля 1942 г.

ти палубные самолёты «Хорнета» потопили и повредили 15 небольших японских кораблей и 2 подводные лодки, 25 апреля они благополучно вернулись в Пёрл-Харбор⁸.

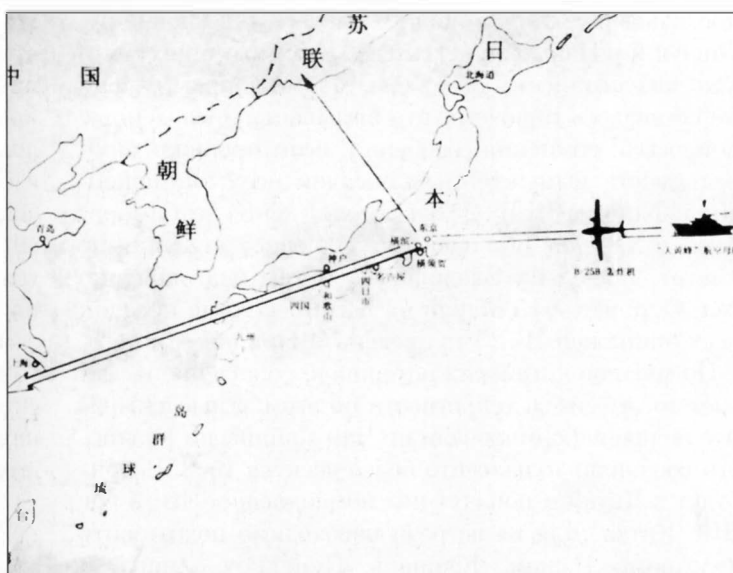
В воздухе все экипажи хранили полное радиомолчание. Самолёты Дулиттла шли над водой разомкнутым строем на высоте 200 футов (около 60 м), чтобы японцы не могли их запеленговать.

После часа полёта команда Дулиттла обнаружила в море японский лёгкий крейсер. Однако даже наблюдатели на японских кораблях при виде этой группы в отдалении принимали их за японцев. Даже когда сигнальщик на одном из кораблей предположил, что это могут быть американцы, капитан ему просто не поверил. Лишь когда группа прошла прямо над кораблем, и стали отчетливо видны американские звезды, капитан понял свою ошибку и якобы сделал хакарири.

Полагают, что Дулиттлу над Японией просто повезло. На маршруте американцы натолкнулись на девятку «Зеро», те пролетели на расстоянии около 450 м и не обратили на них никакого внимания.

Любопытно, что в тот самый день японский премьер-министр летал inspectировать авианколу сухопутных войск, и в воздухе его самолёт якобы столкнулся с группой Дулиттла. Секретарь премьера увидел один самолёт из американской группы и сразу понял, что это противник. Он доложил премьеру, но предпринимать что-либо было уже поздно⁹.

Спустя ещё два часа американцы вышли к японскому побережью. В гавани находилось много мирного населения, приветливо махавшего летчикам. В 80 милях (128 км) от Токио штурман ведущего группы скорректировал курс. В районе цели Дулиттл набрал высоту около 1000 футов (360 м) и приказал всем экипажам открыть бомболюки. В 1–30 на промышленный район Токио он сбросил 4 227-кг фугаски и много зажигалок. Остальные лётчики последовали его



примеру, и в течение 30 сек все бомбы ушли на Токио, город запылал. По плану каждый экипаж шёл на свою цель, и три В-25В начали бомбить промышленные пригороды — Хэбинь, Шэньху и Мингуу.

В Токио американцы разрушили сталелитейный завод, сожгли верфи, а также уничтожили почти готовый крейсер и отремонтированную подводную лодку. В Мингуу уничтожили авиазавод. При отходе самолётов от цели зенитная артиллерия (ЗА) открыла интенсивную, но беспорядочную стрельбу. Японцы подняли в воздух истребители, но явно опоздали. Судя по всему, серьезных повреждений от огня ЗА и истребителей противника «бомберы» не имели¹⁰.

Заключив выполнять первый, «пропагандистский» этап уникального рейда, каждый экипаж группы должен был сразу взять курс на Китай. В целях экономии горючего все 16 машин шли разомкнутым строем.

В связи с тем, что самолёты долго шли на малой высоте, у них получился повышенный расход горючего. По первоначальному плану они должны были



Вверху: Фактические маршруты самолётов В-25В группы Дж. Дулиттла в ходе рейда на Токио
Дж. Дулиттла награждают Секретарь АК Китая Сун Мэйлин (слева) и Президент США Ф.Д. Рузвельт

достичь аэродромов в пров. Чжэцзян — в Цюйчжоу, Лишуй и в Наньчане (Цзянси). Китайцы пишут, что уже над китайским побережьем у них практически не оставалось горючего, что вызывает определенные вопросы и сомнения, особенно, если проанализировать места вынужденных посадок всех экипажей. Лишь один из 16 В-25В (самолет № 8), отбомбившись в Ханьбине и увидев, что горючего до Китая не хватит, пошел на Владивосток и там благополучно сел. Остальные 15 пошли на Китай. (Схема посадок всех экипажей В-25 приведена в Приложении 2.)

По мнению китайских историков, сожаление вызывает то, что из-за секретности об этом замысле заранее не проинформировали ни Чан Кайши, ни Шэнно. Им сообщили только, что более десятка В-25В придут в Китай и попадут под командование 10-й баг ВВС Китая. Для их встречи необходимо подготовить аэродромы Цзиань, Юйшань, Цюйчжоу, Лишуй и Гуйлинь. Время прибытия также не уточнялось, и в результате фактически готовности к приёму не было. Радиосвязи на этих аэродромах также не имелось, как и не выкладывали ночной старт, особенно в дождь. Кроме того, китайцы отмечают, что лётчики, проделавшие 13-часовой путь в 4167 км, были очень уставшими, они даже не вели радиосвязь друг с другом и, не особенно выискивая подходящие посадочные площадки, после полной выработки горючего прыгали с парашютами. Большинство из них приземлилось в провинциях Чжэцзян, Аньхой и Цзянси¹¹.

Трудно сказать, какой пример — дурной или наоборот, подал сам Дулитл. Его экипаж выбросился на парашютах в районе Тяньмушань, уезд Линьянь (пров. Чжэцзян). Их обнаружили партизаны и спасли.

Совершенно иное мнение по поводу завершения рейда Дулитла в Китае сложилось у Шэнно. Во всех неудачах он, по обыкновению, обвинил американское руководство, в первую очередь, генерала Биссела:

«Всё, что сделал Биссел для приема самолётов после налёта на Токио, ни на йоту не изменило моего мнения о нем, которое я составил еще в 1931 г... Биссел настолько засекретил свою задачу, что не по-

трудился проинформировать меня относительно того, что он собирается делать. В результате, когда лётчики Дулитла были вынуждены изменить свои планы и прибыли на китайскую территорию в темноте и в условиях плохой погоды, вся обширная сеть наблюдения и оповещения в Восточном Китае не сумела с ними связаться, чтобы провести над незнакомой территорией. Если бы меня известили, единая радиосеть в Восточном Китае сумела бы вывести бомбардировщики на наши аэродромы. А так пилотам пришлось сажать самолёты на брюхо или выпрыгивать с парашютами в темноте. Сам Дулитл прыгнул совсем рядом с японскими линиями и с трудом избежал плена. Один экипаж пролетел над несколькими нашими аэродромами и разбил самолёт на захваченном японцами аэродроме у оз. Поян [ху], после чего всех лётчиков взяли в плен.

Трое из них были казнены в Шанхае. Моя горечь от результатов этой неразберихи с годами ничуть не ослабла... В результате налёта японцы отправили в Китай экспедиционные силы, насчитывающие 100000 солдат, при поддержке большого числа самолётов, чтобы захватить аэродромы, которые использовали лётчики Дулитла и Соединение «Аквила». Эта группа В-17 и В-24 готовилась атаковать Японию с аэродромов Восточного Китая вскоре после рейда Дулитла. Часть «бомберов» отправили в Египет, где они стали ядром будущей IX Воздушной Армии. Остальных задержали в Индии... Во время этой кампании японцы предприняли новую попытку вынудить китайцев отказаться от помощи Америки¹².

Далее Шэнно отмечал, что «известия о действиях АДГ из Китая разлетелись по всему миру. Задолго до того, как американские самолёты появились над Восточным Китаем, престиж американских лётчиков в этом районе взлетел на неслыханную высоту. Где бы ни находилась китайская взлётная полоса, крестьяне моментально засыпали воронки, образовавшиеся после налёта японских бомбардировщиков, чтобы аэродром был готов к появлению самолётов АДГ. Когда XIV ВА летом 1944 г. начала искать новые передовые аэродромы, мы обнаружили, что китайцы в прибрежных провинциях в течение более чем трёх лет содержали эти полосы в полном порядке, ожидая возвращения АДГ.

В ходе трёхмесячного наступления японцы вогнали свое окровавленное копьё на 200 миль вглубь, к сердцу Восточного Китая, опустошив 200000 кв. миль, разгромив все посадочные площадки, беспощадно убив всех, кого заподозрили в помощи лётчикам Дулитла. Проходя через деревни, японцы вырезали их до последнего человека, не щадя ни стариков, ни детей, разрушали и сжигали все строения. Один городок был уничтожен на том только основании, что его жители засыпали воронки от японских бомб на со-

Раненые американские лётчики
в китайском госпитале



седнем аэродроме. Главные аэродромы в Чусане, Юшане, Лингзе уничтожили так старательно, что проще было построить новые, чем отремонтировать повреждённые. Наступлению японской армии предпоставляли более чем 600 воздушных налётов. В ходе трёхмесячной кампании погибло четверть миллиона китайских солдат и мирных жителей. Китайцы заплатили ужасную цену за рейд Дулитла, но никогда об этом не жалели. Они не ослабляли своих усилий, помогая американским лётчикам на захваченных японцами территориях до самого конца войны. Сотни американских лётчиков остались живы благодаря помощи китайских крестьян, солдат и партизан, которые выводили их в безопасные места, прекрасно зная, что если японцы обнаружат такую группу, то карой будет немедленная смерть, причем не только для них самих, но и для их семей¹³.

Новая 4-я Армия (КПК), партизаны и мирное население с риском для жизни оказывали лётчикам необходимую помощь. Из 15 экипажей (75 авиаторов) всего два экипажа (5-й и 16-й) попали на территорию, контролируемую японцами. 8 пилотов попали в плен, прошли через пытки, издевательства. Позже их отправили на острова, где выжили лишь четверо. Один радист погиб при прыжке, двое выпрыгнувших пропали без вести. Остальные 63 человека спаслись. Лётчиков постепенно переправляли в Чунцин и в Куньмин, затем по «Горбу верблюда» они вернулись на Родину. 27 китайцев из мирного населения, оказывавших им помощь, погибли от рук японцев¹⁴.

После того, как Дулитл прибыл в Чунцин, его отозвали обратно в США, и повисили в чине. К 18 мая 1943 г. все лётчики вернулись в Вашингтон, их принял президент Рузвельт. Дулитл получил Высшую награду США — Почетную медаль Конгресса. Все члены экипажей также получили награды и повышения в званиях. Погибших впоследствии торжественно похоронили на мемориальном Арлингтонском кладбище.

Бомбардировка японской столицы 20 апреля 1942 г. вызвала страх и панику среди широких слоёв населения, а также, по словам китайцев, «безумную месть японских фашистов».

На следующий день кабинет министров Японии провел экстренное заседание, на нем уволили всех руководителей ПВО. Главнокомандующий японскими войсками приказал провести карательную акцию и «смести с лица земли» всех китайцев — пособников приземлившихся лётчиков, а также уничтожить все американские военные базы вблизи Японии.

Спустя две недели началась карательная операция: в продолжении более трёх месяцев 100 тыс. японских солдат «выжигали» места посадок в провинциях Чжэцзян и Цзянси. Пол-

Американские инструкторы и китайские лётчики 2-й баг с семьями у самолёта Локхид А-29 «Хадсон»

ностью уничтожили (сравнивали с землей) все деревни, сотрудничавшие с американцами. Уничтожались все возможные аэродромы и посадочные площадки. В течение августа японцы разрушили ж/д. В ряде районов, где японцам оказали сопротивление, они смогли занять лишь районы Цзиньхуа, Угуан и Дунъян, а в ряде мест даже вынужденно отступили. Китайцы контратаковали и восстановили линию фронта. В этих схватках японцы потеряли до 30 тыс. бойцов, командир 15-й китайской дивизии подорвался на мине¹⁵.

По свидетельству японских источников, специальный бактериологический отряд № 731 в то время направил в эти районы 160 человек для экспериментов. Они должны были накормить 3 тыс. военнопленных отравленными лепешками и отпустить, с тем, чтобы китайцы разнесли заразу, и началась эпидемия. Кроме того, в густонаселённых местах они сбрасывали с самолётов разносчиков инфекции (заразных блох и т.д.). После войны подсчитали, что таким образом японцы уничтожили более 250 тыс. мирного китайского населения¹⁶.

Еще одним итогом бомбежки Токио стало то, что японцы были вынуждены оставить на островах четыре крупных соединения истребителей армейской авиации для ПВО метрополии. Спустя месяц началась полномасштабная война на Тихом Океане. Впрочем, к китайскому ТВД всё это практически не имело никакого значения. Главная задача — доставка бомбардировщиков В-25В в Китай — осталась нерешённой. Первые «Митчеллы» поступили в Китай из Индии вместе с обученными китайскими экипажами из 1-й баг лишь в самом конце 1943 г.

30-я баэ начала перевооружаться на А-29 с начала августа 1942 г. 22 октября в дальнем тренировочном полёте с авиабазы Вэньцзян разбился первый «Хадсон», 4 января 1943 г. в тренировочном полёте в Вэньцзяне на А-29 разбился командир 2-й аг Сун Яньбо. 11-ю баэ начали перевооружать на А-29 в октябре 1942 г., к этому моменту на «Локхидах» уже летала вся 2-я аг. С мая 1943 г. авиагруппа бомбила цели в провинции Хубэй, в том же году А-29 ос-



воила и 10-я баз. Всего в Китай в 1941–1943 гг. поставили 29 (или 28) штурмовиков-бомбардировщиков Локхид А-29. Они участвовали в боях до середины 1944 г. Весной А-29 2-й аг разбомбили железнодорожный мост на реке Хуанхэ. Затем их передислоцировали в Наньчжэнь (Шаньси) для участия в боевых действиях на Центральной равнине.

С 27 октября 1942 г. все истребительные эскадрильи на новых Р-43 начали регулярно совершать боевые вылеты, сопровождая «бомберы» А-29 из 2-й баг. В тот день 9 А-29 в сопровождении 10 Р-40 и Р-43 из 4-й баг бомбили японские авиабазы в г. Юньчэн (Шаньси). В воздушном бою с японским разведчиком загорелся Р-43 21-й паэ, лётчик Хэ Дэсян погиб.

2 ноября 1942 г. 4 А-29 ночью бомбили аэродром и склады ГСМ в Ханькоу.

22 ноября 1942 г. 5 СБ из 1-й баг и 6 А-29 из 2-й баг бомбили японский аэродром, пристань и корабли в г. Шань (Хубэй).

10 января 1943 г. полётом на Цзинмэнь в провинции Хубэй началась боевая карьера Р-40Е в Китае, но особенно удачной её, как и карьеру Р-43, не назовешь. В тот день 5 Р-40 и 8 Р-43 4-й паг взлетели с аэродрома Ляншань и пошли атаковать японскую авиабазу. На земле сожгли 3 японских самолёта, уничтожили казармы и ангар. ЗА сбила два самолёта, пилоты Мо Тунчжэ и Хуан Гуанжунь погибли.

Зимой 1943 г. боями в Чанцэ начались военные действия в провинции Хунань. В один из дней, когда четыре Р-43А 21-й паэ прикрывали Р-40, бомбившие и штурмовавшие наземные войска, произошел крупный воздушный бой. Сразу сбили четырёх китайцев, один Р-43А пропал без вести.

Основным местом базирования 4-й паг той зимой стала авиабаза Тайнинсы в Чэнду, но уже 12 февраля 1943 г. они вернулись на авиабазу Байшэнь (Чунцин) для ПВО района Байду. В мае 1943 г. их направили в уезд Ляншань (Сычуань) для поддержки наземных войск в провинции Хубэй.

После сдачи японцам Уханя и Хэнъяна аэродром в Ляншань на востоке Сычуань оказался передовой

авиабазой, подчинявшейся 1-му штабу в Чунцине. Командовал боевыми действиями авиации в этом районе Ян Хэсяо, достаточно опытный лётчик и командир. Ещё в начале 1930-х годов он командовал 5-м авиаотрядом ВВС Гоминьдана в ходе «карательных» походов армии Чан Кайши против отрядов КПК. Как правило, группы самолётов использовали аэродром Ляншань как аэродром подскока, на нём дозаправлялись и истребители, и бомбардировщики. У японцев в тот период этот аэродром стал «бельмом на глазу». В задачу базировавшейся в Ляншань 4-й аг, состоявшей из 21-й, 22-й и 23-й аэ, входила ПВО Сычуань, они также периодически летали на штурмовку вражеских позиций и аэродромов.

Ещё в начале 1943 г. 4-ю авиагруппу начали перевооружать на новые самолёты. Они получили ещё 41 истребитель Р-43А и 27 Р-40Е¹⁷. Первыми их в октябре 1942 г. получили 23-я и 24-я паэ.

24 февраля 1943 г. 12 (или 18) японских «бомберов» «тип 99» в сопровождении истребителей «тип 1» атаковали Цяньцзинь (аэродром Ляншань, куда в конце 1942 г. перебазировали 22-ю паэ) и корабли на реке. 4-я паг смогла поднять на перехват всего четыре Р-43, ведомых комэском Ван Тэцзянем. Сразу же три японских самолёта атаковали и сбили Р-43 № 2102, лётчик Сюй Сяоминь погиб. Из подбитых самолётов №№ 2105 и 2013 пилоты выпрыгнули, но погибли, по-видимому, их расстреляли в воздухе¹⁸.

19 мая 1943 г. в полёте на Янцзэнь (Хубэй) погиб зам. командира 4-й паг Сюй Баоюнь. В тот день он вёл группу из восьми Р-40Е и четырёх Р-43А, прикрывая бомбардировщики А-29. Зенитка пробила бак в правом крыле его самолёта борт. № 1103. 25 мая 1943 г. 15 Р-40Е 23-й паэ полетели прикрывать наземные войска на границе провинции Хубэй. Зам. комэска Лу Чжаохуа отстал от строя (скорее всего, из-за какой-то неисправности) и самостоятельно стал штурмовать японские позиции. Его самолёт взорвался в воздухе, причем неясно, сбила ли его зенитка или по иным причинам. 27 мая 1943 г. четыре Р-40Е (ведущий зам. командира 22-й паэ Чжан

Цзунцэнь), атаковали позиции японцев в районе Шаньюй. ЗА сбила «Хоуки» борт. №№ 11023 и 11021.

Очередным «чёрным» днем для китайцев стало 6 июня 1943 г., когда японцы совершили полёт на Ляншань, где базировались истребители не только 4-й паг, но и амери-

Представитель Пекинского отделения Американского Ситибанка обсуждает вопросы, связанные с финансированием военной помощи Китаю. Среди китайцев 2-й слева — Не Жунчжэнь, будущий известный военачальник НОАК



канцы из 23-й американской иаг. В воздушном бою погибли 15 Р-40, один связной «Флит» сгорел на земле. Отличился командир 22-й иаэ Чжоу Чжикай, будущий знаменитый китайский ас, сбивший два японских самолёта и серьёзно повредивший ещё один (наибольшая результативность в одном бою в ВВС Гоминьдана). За этот бой он получил орден. Участвовали ли в том бою американцы, неясно.

Другой китайский источник¹⁹ приводит любопытные подробности этого и предыдущего боя, утверждая при этом, что они произошли осенью 1942 г., но это явная ошибка, основанная на воспоминаниях очевидца.

Как уже говорилось, 4-й иаг командовал Ли Сян'ян, его заместителем был Чжан Гуан'юнь. За день до описываемого воздушного боя 18 самолётов (две эскадрильи) повел в бой сам командир иаг Ли Сян'ян. Однако сразу после взлёта их внезапно атаковали японцы, в конце концов подбившие самолёт зам. командира группы. Тот совершил вынужденную посадку на вражеской территории. После приземления лётчика спрятали от японцев местные крестьяне: сбрили волосы, дали одежду и тайно переправили через реку в район провинции Хунань. «Пропутешествовав» более 10 дней, лётчик благополучно вернулся в Чунцин, где его уже давно считали погибшим.

Командир 22-й иаэ Чжоу Чжикай очень хотел отомстить за Чжан Гуан'юня. Это был опытный лётчик, выпускник 7-го набора Центральной Офицерской авиашколы. После её окончания его откомандировали в 4-ю иаг в качестве стажёра. Тем не менее, благодаря своим незаурядным личным качествам Чжоу Чжикай быстро пошёл на выдвижение и, отличаясь отвагой, стал командовать эскадрилей.

Утром на следующий день командир 4-й иаг вновь повёл группу из более 20 самолётов штурмовать аэродром Ичан. В составе группы летела и 22-я аэ, ведомая Чжоу Чжикаем. Аэродром оказался пуст, а на большой высоте над ним ходило несколько японских самолётов, но для китайцев они были недостижимы. В итоге китайцы направились обратно в Ляншань, как говорится, «не солоно хлебавши».

После этого Чжоу Чжикай отделился от группы и в одиночку решил, по-видимому, заняться «свободной охотой». Он очень хотел отомстить за Чжан Гуан'юня. В конечном итоге в районе Ичана он обнаружил небольшую посадочную площадку, там стояли несколько японских самолётов. Пилот с пикирования неоднократно обстрелял лётное поле и повредил некоторые машины.

В это время основная группа, ведомая Ли Сян'яном, возвращалась на свою базу, и за ними «увязалась» большая группа японцев (всего более 40 машин — истребители сопровождали пикировщиков). На большой высоте они шли бомбить объекты в Сычуани. Японцы оказались сзади китайцев, но не предпринимали попыток их атаковать, и до поры, до времени китайцы их не обнаружили.

Не очень понятно, кого обнаружили и что передавали в Ляншань передовые наземные посты ВНОС, но командовавший на аэродроме в Ляншани Ян Хэсяо толком не разобрался, кто летит, и вместо того, чтобы объявить тревогу, скомандовал китайской группе идти на посадку. В итоге группа Ли Сян'яна приземлилась и тут же попала под бомбежку: более 10 самолётов были уничтожены (сожжены) и/или повреждены. Таким образом, передовая китайская авиабаза оказалась фактически разгромленной. После расследования этого инцидента Ян Хэсяо привлекли к суду, и он получил 5 лет тюрьмы.

Несколько «подсластил пилюлю» китайцам и одновременно засунул «ложку дегтя в японскую бочку меда» Чжоу Чжикай. Он прилетел в зону аэродрома в самом конце успешной японской бомбёжки и попытался разглядеть на земле знак, разрешающий посадку. Однако, когда пилот уже прибрал газ и начал снижаться, вместо выложенного «Т» он увидел разрывы бомб и панику на лётном поле.

В это время замыкающая тройка (звено) «бомбёров» ещё раз заходила на цель, чтобы с пикирования сбросить последние бомбы. Садиться было нельзя, и истребитель снова начал набирать высоту. В этот самый момент перед ним оказался выходивший из пикирования японец — ведущий звена пикировщиков. Чжоу Чжикай немного повернул свой самолёт, нажал на гашетку и сбил его. На высоте 400–500 м лётчик дождался следующего японца, тот на выходе из пикирования оказался чуть выше Чжоу. Японец его не увидел, и истребитель атакой «снизу-сзади» спокойно его сбил. Пикировщик упал на поле поблизости от аэродрома.



Китайские лётчики, одними из первых начавшие осваивать американские истребители Р-40 «Хоук»

Не ожидая встретить вражеский истребитель, эти пикировщики совершили тактическую ошибку, выходя из пикирования и по прямой набирая высоту вместо того, чтобы совершить маневр и уходить от цели на небольшой высоте и повышенной скорости. Сам Чжоу затем продолжал набирать высоту и далеко впереди на востоке увидел ещё одного японца — третьего из замыкающего звена. Он погнался за ним и в итоге сбил (или повредил) и его в районе Ваньсянь²⁰.

В это время в боях в районе Сианя (запад провинции Шаньси) впервые начала участвовать 43-я иаэ, получившая Р-40Е лишь в марте 1943 г. Первую потерю они понесли 23 июля 1943 г. во время налёта японцев на их авиабазу. Китайский пилот, взлетая по тревоге, врезался в дамбу. 30 апреля 1944 г. другой китайский лётчик из 8-й иаэ попытался отразить налёт на «устаревшем» Р-43А. При возвращении на базу разбился при посадке.

7-я иаэ получила Р-66 в сентябре 1942 г. одной из последних, и в том же месяце приступила к боевому дежурству в Чунцине. Спустя месяц к ним для усиления ПВО временной столицы Китая передислоцировали 8-ю иаэ. 11-я иаэ на Р-66 вступила в бой в ноябре 1942 г. В феврале 1943 г. группа вернулась в Чэнду, затем её передислоцировали в Чунцин для боёв в провинциях Хунань и Хубэй.

Последней Р-66 получила 41-я иаэ в сентябре 1943 г., к этому времени, начиная с марта текущего года, другие китайские авиачасти начали перевооружать с Р-66 на Р-40Е. Так случилось с 43-й иаэ, получившей Р-66 в сентябре 1942 г. и тренировавшейся на них около полугода, в боях они не участвовали. К боевым успехам Р-66 можно отнести только воздушный бой 23 августа 1943 г. над Чунцином. На перехват поднялись самолёты 11-й и 4-й аэ, среди них взлетели и несколько Р-66. Китайцы сбили два японских самолёта, потеряв лётчиков Су Жэньгуя из 41-й иаэ и Янь Гуйхуа из 42-й. В начале ноября 1943 г. разразились бои в Чанцэ (Хунань). 41-ю иаэ направили в Эньши (Хубэй) для поддержки наземных войск. 21 ноября во время налёта японцев ко-

мандир Жэнь Цзао поднял четвёрку Р-66. В бою ведущего подбили, остальных лётчиков (Янь Игуан, Чжан Чуаньвэй и Чжоу Фусинь) сбили.

В середине 1943 г. китайское правительство отпирало 1-ю, 3-ю и 5-ю иаэ в Индию в учебный центр для овладения американской авиатехникой и тактикой воздушной войны. К этому времени, начиная с марта 1943 г., из «родного гнезда» — американских авиазаводов в Баффало — «выпорхнула» новая облегченная модификация «Хоука» — Р-40N (Curtiss H87-V и -W). В зависимости от серии на них ставили двигатели «Аллисон» V-1710-81 (15 серия), — ...-99 (20), — ...-115 (25) мощностью в 1200/1360 л.с. Уже во второй половине 1943 г. они в значительных количествах стали поступать в Китай, став самым массовым китайским истребителем Второй мировой войны. Первыми на новые «Хоуки» в Китае летом 1943 г. перевооружилась XIV Воздушная Армия США, затем пришел черёд китайских подразделений.

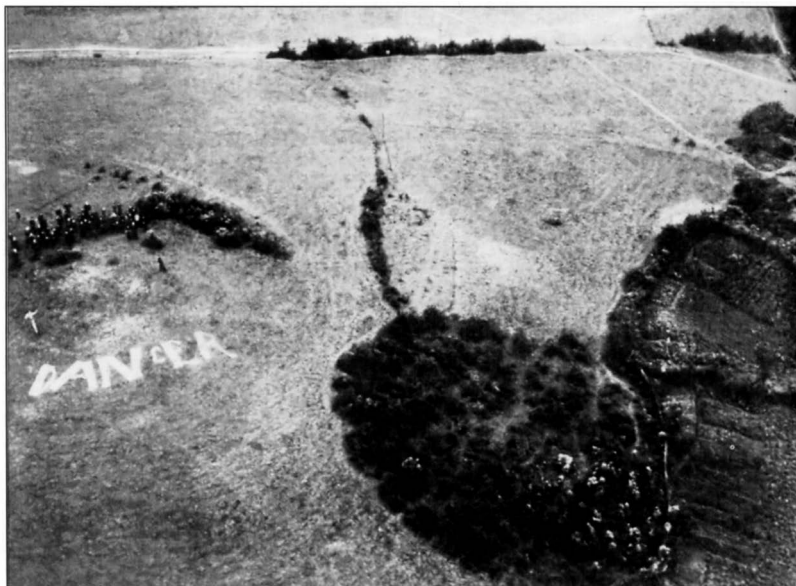
В августе 1943 г. в Индию за Р-40N отпировались 28-я и 32-я иаэ из 3-й авиагруппы. И сразу же начались традиционные небоёвые потери. 14 и 30 сентября во время тренировочных полётов погибли командир 28-й иаэ Цэн Пэйфу и командир одного из звеньев Дай Дэцин. Во время перелёта врезался в гору С-47, на нём погибли пять лётчиков 28-й иаэ. 15 октября 1943 г. 28-я и 32-я иаэ на новых самолётах вернулись в Китай, получив задачу усилить ПВО Гуйлиня (Гуанси). Вскоре в Индию направили 7-ю и 8-ю иаэ. В конце года они также вернулись в Китай, закончив переучивание.

Все они вошли в состав объединенного американско-китайского авиасоединения (о нем позже), но продолжали воевать «по-китайски». 23 декабря 1943 г. пятёрка Р-40N из 32-й иаэ совместно с американцами взлетела из Гуйлиня для атаки аэродрома Тяньхэ в Гуанчжоу. В районе цели произошел воздушный бой с японскими истребителями. Что потом случилось с китайскими самолётами, куда и по какой «небесной реке»²¹ они «уплыли» — неясно.

11 февраля 1944 г. группа из 32-й аэ сопровождала бомбардировщики В-25, летевшие бомбить аэродром в Гонконге. В воздушном бою «Хоуки» сбили двух японцев. Но в целом японские асы оказались сильнее, и судьба всей группы неизвестна.

В июне 1944 г. 3-я иаэ понесла наибольшие потери. 2 июня в разгар боев на Центральной равнине 7 Р-40N из 7-й иаэ совершили налёт на аэродром, где базировался транспортный авиаотряд японцев. В Чжэнчжоу (Хэнань) произошел воздушный бой, в котором погиб командир звена. 5 июня во время атаки с малой высоты танковой колонны в Дайне (Шаньси) сбили Р-40N из 32-й аэ. 10 июня зенитки сбили ещё одного лётчика из той же эс-

Обратите внимание, как китайцы на земле без радиосвязи предупреждали лётчиков в воздухе об опасности...



кадрильи, он погиб. 7 июня 1944 г. у Р-40N из 7-й иаэ во время боевого вылета взорвалась бомба под фюзеляжем, самолёт погиб. 28 июня 1944 г., получая в Индии новые самолёты, во время облёта Р-40N погиб командир 8-й иаэ Лю Мэнцзинь.

Однако в это же время 3-я иаг одержала и свои самые значительные победы. 9 июня 1944 г. восьмёрка Р-40N 28-й аэ, ведомая комэском Чжэн Сунтином при бомбардировке позиций в Ичане сбила в воздушном бою 6 японцев. Свои потери — один лётчик и один самолёт. Пилота Чжан Юнчжана сбили, он выпрыгнул с парашютом и погиб. Подбитый Чжао Юанькун пошел на вынужденную посадку и остался жив.

29 августа шестёрка Р-40N 28-й аэ, ведомая замкомэска Мэн Чжаои, бомбила японские склады в Шаояне. Вновь произошел воздушный бой, в нём они сбили 6 самолётов. В бою погиб ведущий группы Мэн Чжаои, ещё два лётчика получили ранения, а в кабину «удачливого» Чжао Юанькуна опять попало более 60 пуль, но он сумел вернуться на базу. К этому времени 28-ю иаэ переподчинили 5-й авиагруппе, поэтому победа в бою 29 августа считается рекордным результатом 5-й иаг ВВС Гоминьдана.

Эта авиагруппа до 1 июля 1943 г. числилась расформированной, затем им официально возвратили «№ 5» боевого подразделения, но с 7 июля стали числить учебным «отрядом сержантов». Вместе с тем второй выпуск «школы сержантов» подготовили как «лётчиков-командиров» (ведущих групп). 11 декабря 1943 г. «отряд сержантов» преобразовали в «офицерский отряд». В конце года их отправили в Индию переучиваться на Р-40N, предварительно усилив 29-й иаэ. В марте 1944 г. 26-я и 29-я иаэ вернулись в Китай на 24 Р-40N трех серий (15-й, 20-й, 25-й) и начали воевать в составе «интербригады». В том же месяце в Индию за Р-40N отправили 17-ю и 27-ю иаэ, на родину они вернулись в апреле. Весной 1944 г. первоначально всю 5-ю иаг расквартировали в Гуйлине (Гуанси) для ПВО городов, но вскоре перевели в Чжицзян (Хунань), где авиагруппа воевала, главным образом, в районах Чанша — Хэнъян, Гуйлинь...

4-я авиагруппа начала перевооружаться на Р-40N в конце 1943 г. — начале 1944 г. Первой отправились в Индию в конце 1943 г. 22-я и 24-я иаэ, в январе к ним присоединилась 21-я иаэ, чуть позже — 23-я иаэ. Вероятно, что китайские асы получали новые самолёты по «особому списку», поскольку командир 23-й иаэ Чжоу Чжикай (6 сбитых) уже 14 декабря 1943 г. на новом Р-40N проводил разведку передовой. На обратном пути он погиб в воздушном бою. 20 января, облётывая после ремонта самолёт на авиабазе Байшии, разбился зам. командира 23-й иаэ Чэн Ишунь. Вернувшуюся в Китай в феврале 21-ю иаэ сразу расквартиро-

вали в Анькане (Шаньси) для участия в боях на Центральной равнине, 22 апреля к ним присоединилась 22-я иаэ, расквартированная в Анькане, Нацжэне и Сиане. С конца июня и до сентября 1944 г. 21-я, 23-я и 24-я иаэ находились в Чжицзяне (Хунань), обороняя Хэнъян.

Ожесточенные сражения в небе и на земле начались в середине мая. 12 мая пятёрка Р-40N (ведущий — командир 23-й иаэ Цэнь Локунь), атаковала японскую автоколонну на трансконтинентальной магистрали в Лояне (Хэнань). Над целью «Хоуки» попали под сильный зенитный огонь. Один тяжёлораненый лётчик пошел на вынужденную, ещё двое пропали без вести. В итоге на базу не вернулся никто. В тот же день 7 самолётов 21-й иаэ совершили налёт на Лоян и Ичуань, атаковав бронетанковую колонну японцев. По китайским данным, сожгли более 30 единиц бронетехники. Над целью сбили командира звена, два подбитых самолёта совершили вынужденные посадки.

21 мая зенитка сбила Р-40N из 22-й иаэ, осуществлявший разведку японских войск в окрестностях Ханьчэна. 23 мая во время боевого вылета пропал без вести зам. командира 22-й иаэ Цзи Чэнтао. 6 июня во время атаки японской колонны погиб лётчик из 21-й аэ. 28 июля японской зениткой в районе Хэнъяна был сбит и погиб лётчик И Минхуй из 22-й иаэ.

К концу июня, когда всю 4-ю авиагруппу перебрасывали в Чжицзян, у них оставался всего 21 истребитель Р-40N. 29 июня во время перелёта на взлёте разбился командир звена 21-й иаэ Тао Юхуай, причины неясны. 5 июля оставшаяся в 21-й иаэ пятёрка Р-40N полетела в район Юнфэн на разведку и бомбардировку японских позиций. Командир звена из-за неисправности отстал от строя, пошёл на вынужденную посадку и погиб. На следующий день, 6 июля, во время группового налёта на мост Фуцяо в окрестностях Сянтаня, на обратном пути погиб Хэ Годуань из 22-й иаэ. И опять неясно, то ли его подбили над целью, то ли возникла какая-то неисправность.

Чуть более удачными для 4-й авиагруппы оказались вторая половина июля и август, когда погибли



Польские историки утверждают, что на фото результат столкновения на земле «Хоука» с «Мустангом». Но, скорее всего, это шутка механиков, «Акуду» ведь тоже надо чем-то кормить, хотя бы и японским флагом...

«всего» три лётчика — по одному из 22-й, 23-й и 24-й иаэ. 15 июля Р-40N пилота Ду Чжаохуа из 23-й иаэ в районе Хэнъяна сбили зенитчики, 31 июля три японских самолёта сбили разведчика Чжао Циганя, 30 августа в воздушном бою погиб лейтенант Чэнь Цзядоу из 24-й иаэ.

В марте 1944 г. на Р-40N стали перевооружать 11-ю иаг. В начале мая штаб группы перебазировали из Тайпинсы в Вэньцзян. Эскадрильи перебросили в Сиань для участия в боях на западе Хунани и Хубэя. В июле 41-ю иаэ расквартировали в Чжицзяне (Хунань). На Р-40N они воевали до победы (за исключением группы опытных лётчиков, в январе 1945 г. отправленных через Индию в США для переучивания на Р-51), выполнив 208 боевых заданий и совершив 685 самолёто-вылетов, но особых успехов не добились. Наиболее «характерным» боевым эпизодом является вылет 16 сентября 1944 г. 41-й иаэ. 12 Р-40N взлетели в Чжицзяне и направились в Гуйлинь. В пути четыре самолёта вернулись из-за тумана. Остальные, сбросив бомбы, при возвращении потеряли троих, оставших от строя. Ко всему зам. комэска Ли Цзи'у погиб при вынужденной посадке. 9 декабря 1944 г. вновь назначенный зам. комэска Ли Цзинси на Р-40N в полёте из Чунцина разбился из-за неисправности. 27 апреля 1945 г. разбился лётчик Ли Цилинь, летевший в «командировку» из Куньмина в Чэнду.

42-я иаэ с июня 1944 г. воевала на Центральной равнине, затем в районе г. Гуйлинь. До весны 1945 г. у них потерь не было, если не считать аварии с тренировочным L-5 при возвращении в Чэнду 20 сентября 1944 г. Но 8 марта в тренировочном полёте на авиабазе Тайпинсы (Чэнду) разбился Р-40N.

Примерно с такой же эффективностью, как и истребители, воевали в 1943–1944 гг. китайские «бомберы». Сводную группу из наиболее опытных экипажей 1-й бомбардировочной авиагруппы (баг) собрали в августе 1943 г. и двумя партиями отправили в Индию для переучивания на средние бомбардировщики Норт Америкэн В-25 «Митчелл». Учебные полёты начались 9 августа. К концу года они освоили новые самолёты

и вошли в состав «авиаинтербригады», приняв участие в боях в Чандэ. Самыми первыми в её составе начали воевать В-25D из 2-й баэ, расквартированные в Гуйлине (Гуанси). 4 ноября 1943 г. комэск Таи Дэ повел пару В-25 на «зачистку» побережья в провинциях Гуандун и Фуцзянь. По китайским данным, они уничтожили два японских военных корабля и четыре самолёта. Подбитый самолёт ведущего совершил вынужденную посадку в Цэньси, экипаж погиб.

В начале 1944 г. 1-я баг начала перевооружение на В-25Н с 75-мм пушками. В феврале 1-ю, 2-ю и 4-ю баэ перебазировали из Чэнду в Гуйлинь для уничтожения японских войск на юге Китая и кораблей в Южно-Китайском море. Воссозданную в январе 1944 г. 3-ю баэ в конце июня после окончания переучивания в Индии оставили на некоторое время там для поддержки наземных американских войск, воевавших в Индокитае.

Наиболее активно в 1944 г. сражались 2-я и 4-я баэ. 29 февраля два В-25 4-й баэ бомбили японские корабли в нижнем течении Янцзы. Один самолёт сбили, экипаж погиб. 10 марта два В-25 2-й баэ, взлетев из Чжушуня (Шаньси), вновь совершили налёт на корабли в нижнем течении Янцзы. На обратном пути у одного «бомбера» кончилось горючее, лётчик и штурман погибли. 12 мая В-25 борт. № 707 из 4-й баэ во время патрулирования морской акватории к востоку от Гонконга сбили корабельные зенитчики.

7 июня китайские ВВС, к сожалению, вновь понесли уже традиционные «групповые небоевые потери». Четыре В-25 2-й баэ, возвращаясь из Чунцина в Ляншань, врезались в гору, все погибли. Остальные бомбардировщики 2-й баэ перебазировали в Ляншань в июле. 3 августа тройка «Митчеллов» впервые ночью на малой высоте разбомбила железнодорожный мост через Хуанхэ в Гуан'у. Задание они выполнили ценой самолёта борт. № 624 и его экипажа, все пропали без вести. 22 августа во время бомбёжки Хэнъяна сбили В-25 из 4-й баэ. 18 ноября во время атаки японской колонны на шоссе в Хэншане потеряли ещё один В-25 из 4-й баэ. На обратном пути экипаж выпрыгнул из повреждённой машины (но не исключена рутинная у китайцев неисправность), один из парашютов не раскрылся.

В августе–сентябре всю авиагруппу, включая вернувшуюся из Индии 3-ю баэ, сконцентрировали на авиабазе Байшии (Чунцин). Оттуда в ноябре они начали летать на поддержку наземных войск в Чжицзяне (Хунань). 1-ю баэ в октябре перебазировали в Ханьчжун (Шаньси). В течение 1944 г. она совершила 194 самолёто-вылета, потеряв 12 В-25 и 5 лётчиков, двое получили ранения. Воевавшая большую часть года в Индии

Лётчики 28-й иаэ (3-я иаг)
у истребителя Р-40N...



3-я баэ «отделалась» двумя потерянными В-25 и одним раненым лётчиком.

2-ю бомбардировочную авиагруппу, являвшуюся главной ударной силой в начальный период борьбы с японцами и первой перевооружившуюся на американские «Локхиды», отправили в Индию за В-25 в мае 1944 г. 6-ю авиагруппу 1 августа усилили 6-й баэ из 8-й баг, а в сентябре их вместе с 11-й и 13-й баэ отправили сначала в Индию, а затем в США для переучивания и получения В-25. Единственной эскадрильей 6-й баг, вернувшейся в Китай и воевавшей с конца 1944 г. в Чжаотунге (пров. Юньнань), оказалась 9-я баэ на 12 В-25. Из-за неподготовленности площадки им пришлось базироваться в Люляне. За восемь месяцев 1945 г. до конца Второй мировой войны они совершили 139 самолёто-вылетов, 31 раз отправляясь на боевые задания. Потери — один экипаж, погибший на вынужденной посадке в Люцзяне 16 мая 1945 г. во время бомбёжки Яншо (Гуанси).

8-я «тяжёлобомбардировочная» авиагруппа к середине войны из-за больших потерь материальной части прекратила даже тренировочные полёты. После расформирования 6-й баг их «усилили» тремя экипажами — по три лётчика, штурмана-бомбардира, радиста и десять стрелков. Ко всему, 1 ноября 1942 г. во время ночного тренировочного полёта на транспортном С-53 разбился командир авиагруппы Чжэн Чжангэн. В следующем году из-за нехватки самолётов авиагруппу перевели из Ланьчжоу в Чэнду и преобразовали во «вспомогательный смешанный истребительно-бомбардировочный отряд». В мае 1944 г. их штаб перевели из Фэнхуаньшаня в Тайпиньсы, а 1 августа авиагруппу и 10-ю, 15-ю и 16-ю баэ в её составе расформировали. К этому времени уже в марте 1944 г. основной лётный и наземный технический состав авиагруппы направили в США переучиваться на В-24.

1 марта 1945 г. воссоздали и разместили в Пэншане (Сычуань) штаб 8-й баг. В её состав вошли вновь образованные 33-я, 34-я и 35-я баэ. Костяк штаба составляли специалисты, уже обучившиеся в США на В-24. Командиром группы стал Хун Янфу. Однако в Индию из США «Либереиторы» отправили только в июне 1945 г. Одновременно 15 человек наземного персонала отправили из Пэншаня в Индию для технического обслуживания. На родину китайские лётчики на В-24М попали только в сентябре 1945 г. и в боях с японцами не участвовали.

В конце 1944 г. — начале 1945 г. у китайцев «дошла очередь» до получения из США одного из лучших истребителей Второй мировой войны — Порт Америкэн Р-51 «Мустанг».

...И лётчики этой же 28-й иаэ у нового истребителя Р-51.

Но, увы, «иных уж нет...»

Часть лётчиков осваивала их в США, другие переучивались в Индии, получив машины от 51-го авиакрыла Армии США. Первой их получила 3-я авиагруппа, в конце января — 4-я иаг, затем — 5-я иаг.

Первыми на «Мустангах» вступили в бой лётчики 8-й и 32-й иаэ из 3-й иаг. 5 января 1945 г. объединённая группа из 28 Р-40N и Р-51 взлетела из Лаохэкоу (Хубэй) для полёта на японский аэродром в Ухане. Над целью произошёл крупный воздушный бой, китайский лётчик из 32-й иаэ погиб. 4 февраля 1945 г. на Р-51 в Синьяне (Хэнань) погиб Ли Цзунтан из 7-й иаэ, имевший на своём счету три сбитых самолёта. 11 февраля 1945 г. в тумане на Р-51 разбился китайский лётчик из 32-й иаэ, возвращаясь из боевого вылета на Ханькоу.

Любопытно, что ни китайские, ни тайваньские источники практически ничего не сообщают о подробностях воздушных боев, зато охотно пишут о самолётах, сбитых зенитчиками, и лётчиках, погибших в тренировочных полётах из-за плохой выучки и несправности матчасти. В неумелых руках не спасала даже самая совершенная авиатехника. Так, в хронике боевых действий авиации Гоминьдана за 1945 г. показано всего 6 сбитых в воздушных боях и зенитчиками Р-40N и Р-51 (два Р-51 погибли в воздушном бою 28 мая, по одному из 28-й и 32-й иаэ, 4 сбиты зенитчиками: 16 марта Р-40N борт. № 675, 10 апреля, 11 июня Р-51, 18 августа Р-51). В то же время три истребителя потеряны по метеоусловиям: 13 и 21 февраля, 7 мая (все врезались в горы). В тот же период из-за отказа техники погибли шесть лётчиков и потеряны самолёты: 28 марта Р-40N борт. № 632, 2 апреля, 2 мая, 16 мая, 5 июня (все Р-51), 1 июля. Впечатляющая статистика, хотя и далеко не полная!

Что же касается боевой активности, то по 3-й авиагруппе данных за 1945 г. нет, 4-я иаг до 14 августа 69 раз вылетала на боевые задания (183 самолёто-вылета на Р-40N, 119 — на Р-51). Наиболее «действенной» оказалась 5-я иаг — до 14 августа они выполнили 1454 групповых боевых вылета (1736 самолёто-вылетов на Р-40N, 3297 самолёто-вылетов — на



P-51D/K). 11-я иаг в 1945 г. на P-40N группами сделала 208 боевых вылетов (685 самолёто-вылетов).

По бомбардировщикам статистика потерь выглядит не лучше, данные по боевой активности есть только по 9-й баз, летавшей на B-25. За восемь месяцев 1945 г. они вылетали на боевые задания 31 раз (139 самолёто-вылетов).

Стоит отметить, что 1 марта 1945 г. китайцы создали специализированную разведэскадрилью, она получила № 12 (летавшую на СБ авиа часть с этим номером расформировали ещё в конце 1943 г.) В июне 1945 г. группа лётчиков, обучавшаяся в США, вернулась через Индию в Китай на 14 разведчиков F-5E (разведывательный вариант P-38 «Лайтнинг»). До конца антияпонской войны они даже успели совершить несколько боевых вылетов.

Что касается финальных воздушных сражений в Китае и последних потерь, то они произошли в конце июля — начале августа. Ночью 21 июля 1945 г. B-25 из «авиантербригады» вылетел из Чжицзяна на бомбардировку аэродрома Ханькоу. Зенитчики сбили его в Шаху (Учан), экипаж погиб. В тот же день под зенитный огонь попал экипаж B-25 2-й баз во время бомбежки Чжупиня (Хэнань). 3 августа во время бомбардировки японских судов в 4-й баз погиб воздушный стрелок Янь Бандин.

14 августа 1945 г. истребитель из 3-й иаг сопровождал C-47 на «засекреченный аэродром» в тылу врага. В тот же день лётчик Чэнь Чандэ из 5-й иаг летал с аэродрома Чжицзян на разведку погоды. 15 августа Япония объявила безоговорочную капитуляцию, но спустя три дня, 18 августа, когда зам. командира 24-й иаэ Го Фэн'у полетел в Гуйсуй разбрасывать листовки, японские зенитчики его сбили. Этими последними потерями и боевыми вылетами китайские ВВС завершили 8-летнюю антияпонскую войну.

В целом, оценивая воздушную войну в Китае, очевидно, что основную её тяжесть с конца 1941 г и до победы в 1945 гг. вынесли на своих плечах американские лётчики. не случайно сам К. Шэнно «по состоянию здоровья» был освобожден от должности

«Командующего всех ВВС» в Китае и уволен из рядов Армии США за две недели до капитуляции Японии, 1 августа 1945 г. За пять лет его руководства «Летающими Тиграми», 23-й иаг, XIV ВА и «американско-китайскими ВВС» его лётчики, по китайским данным, сбили около 2500 самолётов, потеряли при этом 568 машин.

За время японско-китайской войны китайские ВВС получили по «ленд-лизу» из США, начиная с 1941 г., 679 истребителей (377 P-40 различных модификаций, 129 P-66, 108 P-43, 50 P-51D/K, 15 P-38 в варианте разведчика F-5E), 159 бомбардировщиков (131 B-25 и 28 A-29), 100 транспортных самолётов (77 C-47 и 23 C-46) и более 400 учебно-тренировочных. На американских истребителях асами стали восемь китайских лётчиков: Лю Цуйган — 11 побед («Хоук» III, 14.8 — 25.10.37), Лю Чжэнь — 11, Ван Гуанфу, Юань Баокан и Гао Юсинь — по 8, Чжоу Чжикай и Чжоу Тинфан — по 6.

В годы Второй мировой войны поставки по «ленд-лизу» осуществлялись почти в 40 стран мира. Затраты США на «ленд-лиз» с 1 марта 1941 г. по август 1945 г. составили 46 млрд. долларов, что равнялось примерно 13% от общей суммы военно-бюджетных расходов страны на этот период. Указанные средства распределялись между основными получателями следующим образом (см. Таблицу)²²:

Таблица. Распределение средств по «ленд-лизу»

Великобритания	30269 млн. долл.	(65%)
СССР	9800 млн. долл.	(21,3%)
Вооруженные Силы Франции (Де Голль)	1400 млн. долл.	(3%)
Китай	631 млн. долл.	(1,4%)
Прочие страны	3900 млн. долл.	(9,3%)

В целом в 1942 г. — начале 1943 г. основная тяжесть войны в воздухе в Китае легла на наследников «Летающих Тигров» — американскую 23-ю истребительную авиагруппу Сухопутных войск Армии США. Об их боевых действиях и воздушных сражениях в 1943–1945 гг. речь впереди...

ИСТОЧНИКИ И КОММЕНТАРИИ

1. Авиация Китая, СССР и США. В память 60-летия победы над Японией... Пекин, 2005. (На кит. яз.) С. 156.
2. Эта китайская версия отличается от общезвестной, что «Хоуки» американцам переуступили англичане.
3. Полная энциклопедия мировой авиации. Самолеты и вертолеты XX столетия. Самара, 1997. С. 902.
4. Там же. С. 902–903.
5. Котельников В.Р. В-24 «Либерейтор» // Авиация и Космонавтика... (АнК). 2003. № 12. С. 37.
6. Авиация Китая, СССР и США... Указ. соч. С. 170.
7. Там же. С. 172.
8. Там же. С. 174.
9. Там же. С. 175.
10. Там же. С. 175–176.
11. Там же. С. 177.
12. Клар Ли Ченнолт (Шэнно). Путь бойца: Американская

- авиация в войне на Тихом океане. М., 2006. С. 262–263.
13. Шэнно. Указ. соч. С. 263–264.
14. Авиация Китая, СССР и США... Указ. соч. С. 177–178.
15. Там же. С. 182.
16. Там же. С. 182–183.
17. Китайцы не различали P-40E (Curtiss H87-B2) и P-40E-1 (Curtiss H87-A-3 и A-4). На последних устанавливали узлы подвески для шести малых бомб. Судя по тому, что «Хоуки» достаточно часто использовались в качестве истребителей-бомбардировщиков, в Китае имелись обе эти модификации.
18. Авиация Китая, СССР и США... Указ. соч. С. 213.
19. Секретный архив ВВС Старого Китая. Пекин, 2006.
20. Секретный архив... Указ. соч. С. 253–256.
21. «Тяньхэ» — по-китайски «Небесная река».
22. Частное сообщение И.П. Лебедева.

РЕОРГАНИЗАЦИЯ ВВС ГОМИНЬДАНА

История ВВС Гоминьдана ведёт своё начало с середины 1920-х годов, когда в ходе военных действий с «Северными милитаристами» Главный штаб Национально-Революционной армии (НРА) создал авиационный отдел и авиационный отряд. За прошедшие с тех пор неполных два десятилетия (до конца Второй мировой войны) правительство Гоминьдана неоднократно осуществляло реорганизацию командования своих ВВС, пытаясь привести в соответствие «воздушную мощь» и её руководство. Кратко напомним эту «эволюцию» до начала войны с Японией¹.

Реорганизация военной авиации Нанкинского правительства с середины 1920-х и до середины 1940-х годов прошла в четыре этапа — Авиационный отдел, Авиационное управление, Авиационный комитет и Главный штаб ВВС.

Вслед за Авиационным отделом (июль 1926 г.) после окончательной победы над «Северными милитаристами» появилось Авиационное управление (ноябрь 1928 г.). В феврале 1933 г. Авиационное управление (АУ) и все его структуры организационно полностью отделились от сухопутных войск и стали отдельным самостоятельным родом войск. При этом АУ перешло на новые штаты.

В марте 1934 г. Авиационное управление переехало из Нанкина в Наньчан, и в мае того же года его преобразовали в Авиационный Комитет (АК). В январе 1936 г. АК из Наньчана вернулся в Нанкин, и в апреле изменили его штатное расписание. В мае прошла новая реорганизация, связанная с присоединением к Центральным ВВС провинциальной авиации Гуандуна. Накануне войны с Японией и в её самом начале Нанкинское правительство повсеместно объединило провинциальную военную авиацию. Впоследствии АК взял на себя управление авиационными отделами в Юньнани и Шаньси, а также авиатрядами в Фуцзяни, Гуанси и Сычуани, а также авиаотрядом морских сил в Циндао. Это привело к тому, что после объявления призыва «Все на борьбу с Японией» военная авиация Китая, в основном, стала единой.

1 мая 1937 г. Чан Кайши, возглавлявший АК, пригласил американца Клэра Шэнно советником по авиации. При нём началось деление территории Китая на округа ВВС. Первым в Наньчане создали Штаб 3-го Военного Округа. Командующим стал Мао Банчу. Вскоре АК вновь подвергся реорганизации.

В начале войны с Японией ликвидировали Штаб 3-го округа ВВС и создали Авиационный Главный Штаб фронтового командования, его возглавил Чжоу Чжижоу, а его заместителем стал Мао Банчу.

Чжоу Чжижоу и Мао Банчу — эта «сладкая парочка» на протяжении около двух десятилетий формально возглавляла авиацию Чан Кайши, попеременно становясь то начальником, то заместителем. Скажем здесь о них несколько слов.

Утверждают, что Мао Банчу — это племянник Чан Кайши. Он выпускник военной школы Хуаншу 3-го набора, затем научился летать в авиашколе Гуанчжоу, далее обучался в СССР. Умел поддерживать хорошие отношения с лётным составом. В КНР сейчас отмечают, что он выходец из знати, поэтому любил роскошь, развлечения и не очень ответственно относился к своим служебным обязанностям.

В отличие от Мао Банчу Чжоу Чжижоу, как пишут сейчас историки авиации из КНР, очень ответственно относился к своей деятельности, любил читать, был скромным в быту. Считают, что у него имелось больше достоинств, чем недостатков. Генерал-лейтенанта Чжоу Чжижоу перевели в авиацию с должности зам. командующего 18-й полевой армией. В ВВС Гоминьдана существовало правило, что когда в авиацию переходили военнослужащие из сухопутных войск, то их понижали в звании на два чина, но при этом их оклады, как правило, выросли, так как авиаторы получали надбавки, которые, помимо всего, исчислялись и из часов полёта. Так Чжоу Чжижоу из генерал-лейтенанта стал полковником авиации (наивысшее звание в ВВС до 1935 г.)². Историки из КНР сейчас отмечают, что Чжоу сыграл значительную роль в создании и развитии китайской авиации.

Сначала отношения между Чжоу Чжижоу и Мао Банчу (до 1935 г. он тоже был полковником) были достаточно хорошими, но затем они ухудшились, когда в 1932 г. Чан Кайши назначил начальником учебного департамента Чжоу Чжижоу. В тот период считалось, что Чжоу в авиации — дилетант, и ему не хватает авиационных знаний, в то время как Мао Банчу, наоборот — знаток, имеет технический опыт. Посчитали, что «дилетант» не может руководить «знатоком», и, соответственно, «знаток» не должен подчиняться «профану». Именно поэтому Чжоу часто подвергался различным нападкам со стороны Мао Банчу. Чжоу Чжижоу, несмотря на его деловые

качества, было достаточно трудно работать. Среди его явных сторонников всегда имелось не более 5–6 человек. Борьба кланов внутри руководства ВВС Гоминьдана продолжалась и все последующие годы.

Свою «ленту» в развитие авиации вносила и жена Чан Кайши Сун Мэйлин. Формально являясь секретарем Авиационного Комитета, она занимала особое положение, фактически став его «хозяйкой». Административные права Чжоу Чжижоу этим были значительно урезаны, и он был вынужден подчиняться капризам жены Чан Кайши. Вспомним о панегириках, которые о ней впоследствии написал К. Шэнно, но сейчас историки из КНР о ней совсем другого мнения. Внешне всё казалось чинно и благопристойно, но внутренний конфликт всё время не затихал и только увеличивался. Это касалось, главным образом, закупки самолётов за рубежом. Здесь главную роль играли советники — итальянские, американские — они лоббировали интересы своих стран, и к этому вопросу Чжоу Чжижоу фактически не допускали. Все решения по этому вопросу принимала семья Чан Кайши, а по сути единолично Сун Мэйлин. Она чувствовала себя полновластной хозяйкой в авиации. Подбирала себе окружение по вкусу, предпочитала молодых и сильных мужиков, хорошо владеющих английским. Ездил на роскошных авто, часто меняла наряды, приходила на работу по настроению, иногда с большими перерывами до нескольких недель и т.п. У Чжоу Чжижоу она проходила под полупрезрительной кличкой «жена».

Очень часто зарубежные партнеры предлагали Китаю «меликвиды», т.е. достаточно новые, но не слишком удачные модели, постоянно не хватало запчастей и т.п. Особенно это проявлялось в годы «ленд-лиза», поставки зачастую шли под девизом «на тебе боже, что нам не гоже», и основным аргументом американцев становился «дарёному коню в зубы не смотрят».

Тем не менее лётчики во всём этом обвиняли Чжоу Чжижоу, связывая это с его якобы «некомпетентностью» в вопросах авиации. Однако, когда он поднимал все эти вопросы перед Сун Мэйлин и Чан Кайши, всё это было «как об стенку горох»³.

В августе 1937 г. в Нанкине создали Штаб первого военного округа, вскоре переехавший в Ланьчжоу. В поябре накануне эвакуации Нанкина АК перебазировали в Ханькоу, при этом штатное расписание и количество сотрудников сократили на одну треть.

Для военных нужд в стране создали более десятка «главных» и много других авиабаз ВВС, а также более 100 аэродромов. Они, в основном, не имели своих имен, только нумерацию⁴.

В марте 1938 г. для координации боевых действий с наземными войсками Фронтовой Штаб ликвидировали, вновь реорганизовав его в Авиационный Комитет. Помимо того, что его руководителем по-прежнему оставался сам Чан Кайши, в Комитет привлекли много новых известных людей в качестве членов, в т.ч. жену Чан Кайши Сун Мэйлин и ещё 10 руководителей, эту группу возглавил Цянь Дацзюнь. В то же время начальником всех авиашкол по совместительству являлся сам Чан Кайши. Учебные отделы возглавляли специалисты на местах⁵.

В мае 1938 г. в Наньчане создали 1-й полевой штаб ВВС. Его возглавил Чжан Тинмэн. Основной задачей являлась поддержка с воздуха сухопутных войск в 3-м и 5-м оборонительных районах (провинции Цзянсу, Чжэцзян, Аньхуй, Фуцзянь, Цзянси, Хунань, Гуандун). В октябре 1938 г. этот штаб перевели в Хэньян, а в мае 1939 г. — в Чунцин. Он отвечал на боевые действия в воздухе и ПВО в пров. Сычуань, Хубэй и Хунань. В том же году в Гуанчжоу создали 2-й полевой штаб ВВС, его возглавил Лю Фансю. Штаб отвечал за боевые действия ВВС в 4-м оборонительном районе. Позже его перебазировали в Гуйчжоу и Гуйлинь. В это же время в Снане образовали 3-й полевой штаб ВВС. Его командующим стал Тянь Си. В обязанности Штаба входило обеспечение поддержки с воздуха сухопутных войск в 1-м и 2-м оборонительных районах (северо-запад Китая). В октябре 1939 г. этот штаб передислоцировали в Чэнду. Он отвечал за военные действия в пров. Сычуань, Ганьсун и Шаньси.

В связи с оккупацией японцами Нанкина и Уханя Члены Военного Совета правительства Гоминьдана



Руководство ВВС Гоминьдана (слева направо): Чжоу Чжижоу, Мао Банчу, Хуан Гуанжуй

последовательно эвакуировались — Ухань, Хэбэй, Гуянь. В январе 1939 г. они переехали в Чэнду. В мае 1939 г. в Чунцине созвали первое военное совещание ВВС, где приняли решение «усилить» (пополнить) низовые органы и сделать руководство более оперативным, а также передать часть своих руководящих функций в низовые организации. В дальнейшем АК должен был только отвечать за военное строительство ВВС, а конкретные военные вопросы должны осуществляться на местах⁶.

В 1939 г. произошла очередная реорганизация АК, и вновь его председателем стал Чжоу Чжижю⁷.

В начале войны с Японией из-за нехватки авиатехники китайская авиация несла большие потери. В ноябре 1937 г. в составе китайских ВВС появились советские боевые подразделения, в воздухе произошли кардинальные изменения, сложилась новая стратегическая ситуация, положение улучшилось.

Советские военные советники в руководстве китайской авиацией также вносили свою лепту в дело совершенствования структуры командования ВВС Китая. Показательной в данном случае является «Объяснительная записка к схеме реорганизации Авиационного Комитета», составленная советником по авиации Г.И. Тхором и направленная в СССР начальнику штаба ВВС РККА комдиву Арженухину 9 мая 1939 г. Предлагаем выдержки из этого документа:

«Реорганизация ВВС страны есть высший этап в развитии и укреплении нашего (т.е. китайского — прим. авт.) воздушного флота и производится на основе следующих обстоятельств:

а) необходимости большего количественного роста кадров ВВС;

б) увеличивающегося количества современной материальной части за счёт импорта и отечественного производства;

в) полученного боевого опыта за продолжительный период военных действий;

г) необходимости оздоровления административного аппарата и упрощения руководства б/действиями ВФ во взаимодействии с остальными родами войск.

Новая организация должна предусматривать простоту и чёткость управления боевыми соединениями в смысле их боевого использования, тыловыми авиационными учреждениями и предприятиями, чёткость взаимодействия всех авиационных служб и дисциплин. Эти условия крайне необходимы на период военного времени для растущей и укрепляющейся в боях авиации страны. Достигнуть этого можно путем сосредоточения управления однородных служб авиации в одних руках.

Представленные схемы вполне удовлетворяют неречисленным выше требованиям⁸.

Схема № 1. Организация и руководство Авиационным Комитетом.

1. Начальник Авиационного Комитета концентрирует в [своих] руках руководство боевой, учебной и производственной деятельностью Воздушного Флота через начальников соответствующих департаментов и отделов;

2. Созданием Управления ВВС упрощается и облегчается руководство боевыми операциями авиационных соединений;

4. Созданием Отделов Кадров при АК, а также в департаментах обеспечивается правильный подбор личного состава и продвижение его по службе.

Схема № 2. Организация Управления ВВС.

1. Начальник УВС подчиняется начальнику АК и является его первым заместителем.

2. Начальнику УВВС непосредственно подчиняются боевые авиационные соединения, авиационные районы и службы, непосредственно обеспечивающие боевую работу в соединениях.

3. ...Нач. УВВС — 1-й зам. начальника АК — [осуществляет] контрольно-указательную подчиненность.

4. В целях обеспечения правильной постановки работы авиашкол, на основе полученного боевого опыта авиацией, начальник УВВС имеет право контроля авиашкол.

Схема № 3. Организация департамента вооружения и снабжения.

По своей структуре департамент обучения является самостоятельной организацией, подчиняющейся непосредственно АК, на его обязанности лежит:

а) комплектация авиационных и авиатехнических школ переменным составом (студентами);

б) планирование учебной работы школ;

в) создание учебных и учебно-методических пособий;

г) своевременное улучшение качества учебных программ и учебно-методических пособий на основе приобретенного опыта.

Авиационные и авиационно-технические школы должны строить свою учебную деятельность на основе боевого и учебного опыта авиационных частей и соединений, что будет способствовать не только воспитанию высоких качеств выпускаемого из школ контингента, но будет также способствовать поднятию на высший уровень общей подготовки воздушного флота. Для этого необходимо:

а) чтобы начальник УВВС имел право контроля всех авиационных и авиационно-технических школ;

б) чтобы учебные программы и учебно-методические пособия разрабатывались департаментом обучения совместно с УВВС;

В целях ускорения подготовки лётных кадров и достижения высокого качества их подготовки организуется:

а) две лётных школы — офицерская и авиашкола начального обучения — однородные по методу обучения технике пилотирования;

б) тренировочные курсы бомбардировщиков;

в) тренировочные курсы истребителей.

Школы и курсы имеют единую программу учебно-теоретической подготовки в двух частях:

а) 1-я часть — общие данные применительно к начальному обучению лётного дела, проходится в подготовительных школах;

б) 2-я часть — специализированная, рассчитанная на подготовку специалистов бомбардировщиков и истребителей. Проводится на тренировочных курсах.



Генералиссимус Чан Кайши

Окончившие программу теоретической и летной подготовки подготовительной школы обучающиеся переводятся на тренировочные курсы, на которых заканчивают специализированную программу и выпускаются полноценными лётчиками для пополнения авиасоединений. Для подготовки штурманских кадров организуется школа штурманов.

Окончившие программу теоретической подготовки обучающиеся переводятся на тренировочные курсы бомбардировщиков, где вместе с лётчиками проходят практическую часть программы, по окончании которой выпускаются для пополнения авиачастей и соединений штурманами и бомбардирами. По этой же системе при школе штурманов производится подготовка стрелков-радистов по особой программе.

...Схема № 5. Организация департамента Противовоздушной обороны.

1. Департамент подчиняется АК и строит работу на тесном взаимодействии с УВВС и штабами военных и авиационных районов.

2. При зенитных артиллерийских полках ПВО организуется зенитно-пулемётный отдел...

3. Связь с пассивными средствами ПВО, гражданским ведомством, мирным населением...

Схема № 6. Развернутая схема организации и подчинения авиационного района.

1. Территория страны делится на пять авиационных районов, которые по своему территориальному расположению и выполняемым задачам делятся [на] один центральный, два прифронтовых и два тыловых. Районы имеют свои номера и центр управления.

Первый авиационный район — центральный с центром управления Чунцин или Чэнду;

Второй авиационный район — прифронтовой с центром управления [в] г. Гуйлин;

Третий авиационный район — прифронтовой с центром управления в г. Сиань;

Четвертый авиационный район — тыловой с центром управления в г. Куньмин;

Пятый авиационный район — тыловой с центром управления в г. Ланьчжоу.

2. 1-й, 4-й и 5-й районы являются районами сосредоточения импортируемой матчасти и авиаматериалов. В них производится сборка, ремонт и подготовка матчасти для боевых действий, также в этих районах проводится [подготовка] лётного и технического состава и сколачивание авиачастей для боевых действий.

3. 2-й и 3-й авиационные районы, являясь районами непосредственного соприкосновения с линией фронта, выполняют главным образом функции обеспечения бесперебойной боевой деятельности (в тексте выделено синим карандашом — прим. авт.) авиационных частей и соединений. На их обязанности лежит подготовка аэродромов, посадочных площадок, авиабаз, боеприпасов, мелкий ремонт аппаратов и т.д.

Командующим районами подчиняются все специальные службы, находящиеся в ведении района.

Боевые соединения и авиачасти, базирующиеся на территории района, подчиняются командующим авиарайонами по указанию Начальника УВВС.

Тренировочных отрядов и стандартных авиаматерских авиационные районы не имеют вследствие близости линии фронта.

4. Командующий авиационным районом, подчиняясь непосредственно Начальнику УВВС, одновременно подчиняется командующему фронтом, являясь его помощником по авиации. Руководство командующим фронтом авиационным начальником должно выражаться:

а) в составлении планов боевых операций во взаимодействии авиации с наземными войсками с целью создания массированных действий;

б) организации обеспечения строительства аэродромной сети данного района;

в) в контроле внутреннего распорядка и воинской дисциплины.

Финансирование и отчетность авиационных районов осуществляется по линии АК.

5. Командующему авиационным районом непосредственно подчиняются тренировочные отряды (за исключением 2-го и 3-го районов) и все специальные службы, находящиеся в ведении его района.

6. В отношении авиашкол, заводов и т.д., расположенных в ведении авиарайона и непосредственно подчинённых соответствующим департаментам и отделам АК, командующий районом имеет право контроля и руководства их внутреннего порядка и воинской дисциплины, не вмешиваясь в руководство их производственными функциями.

7. Боевые авиачасти и соединения не имеют своих тылов. В зависимости от обстановки они могут быть перебазированы в другие авиационные районы решением АК и начальника УВВС с ведома маршала [Чан Кайши], для выполнения боевых задач. В данном случае боевые части и соединения выходят из подчинения

одного командующего районом и поступают в подчинение другого с ведома АК и начальника УВВС.

8. Боевой деятельностью авиачастей и соединений руководит начальник УВВС непосредственно или через командующего авиационным районом, в обоих случаях при условии полного согласования боевых операций с командующим военным районом, которому подчинены командующие авиационными районами и взаимодействие с наземными войсками.

Заключение. ...Предлагаемая схема организации рассчитана на период военного времени. В условиях мирного строительства Вооруженных Сил страны необходимы некоторые изменения в организации и подчиненности... Схему и объяснит. записку составил советник по авиации Тхор Г.И. 30.1.39»⁹.

Сейчас трудно сказать, насколько все эти предложения были поддержаны китайским руководством и нашли свое отражение в последующих реорганизациях.

В августе 1940 г. произошла реорганизация штаба 1-го военного округа в Ланьчжоу, в результате создали 4-й полевой штаб ВВС. Он нес ответственность за боевые действия и ПВО на северо-западе Китая. В мае 1941 г. в Куньмине создали 5-й полевой штаб ВВС, отвечавший за боевые действия в провинциях Юньнань и Гуйчжоу. Одновременно с этими штабами создали два Главных отряда (авиационных командования) — истребителей и бомбардировщиков. Оба главных отряда осуществляли функции ведения боевых действий и подготовки лётчиков¹⁰.

Китайский историк Ма Юйфу пишет, что «после создания полевых штабов ВВС в Китае удалось создать достаточно эффективную систему управления боевыми действиями ВВС Китая. В то же время были более чётко разграничены функции между АК и полевыми штабами ВВС. Авиационный Комитет отвечал за ПВО, строительство ВВС, общую стратегию, мобилизацию ресурсов, размещение войск и за военные действия в борьбе с Японией. Полевые штабы отвечали за местные ПВО, оперативное руководство и тактику боевых действий»¹¹.

В 1941 г. Авиационный Комитет разделили по своим функциям на две части — боевую и административную. Создали штаб и Военно-политическую палату. Штаб возглавил Мао Банчу, а палату — Хуан Гуанжуй. Председателем АК по-прежнему оставался Чжоу Чжижоу, в его ведении находились кадры. В конце 1943 г. снова восстановили прежнюю структуру¹².

Следует отметить, что в течение всей войны с Японией не прекращались интриги среди группировок в ВВС Гоминьдана. Реальной властью и полномочиями в авиации, помимо Сун Мэйлин обладали лишь два человека — Чжоу Чжижоу и Мао Банчу. Остальные группировки примыкали к этим двум «центрам борьбы». Все 1930-е — 1940-е годы они поочередно занимали высшую должность в ВВС, но при этом каждый из них считал себя «Главным» руководителем, и между ними постоянно шла явная и скрытая борьба.

В ходе войны с Японией к центральным структурам ВВС относились: выпускники авиашколы в Ханчжоу,

являвшиеся ядром сложившейся системы, авиаторы, прошедшие подготовку в различных районах Китая, а также авиаторы, обучавшиеся за границей. Авиационный Комитет, ведавший всеми делами в ВВС, находился в подчинении Центрального Военного Совета. В то время АК создал несколько районов авиационного базирования по местонахождению основных аэродромов, и учредил штабы по направлениям. В то же время все они не имели стабильной структуры. Всеми действиями в области авиации (не только боевыми) в этих районах руководили офицеры этих штабов. Административные права и использование людей оставалось в ведении председателя АК.

Авиаторы ВВС Гоминьдана по социальному происхождению были очень разными и, как следствие, непрерывно возникали группировки по социальному происхождению, постоянно интригующие между собой. Так, группировка, сложившаяся в Цзяньцзяо (до начала войны там базировалась Центральная Офицерская авиашкола) неофициально именовалась «Центральной наследственной системой», и она верховодила над всеми остальными. Вследствие того, что эту авиашколу создали только в годы Гражданской войны, её курсанты в большинстве своем пришли из офицерской школы Хуанпу, и это были, прежде всего, дети знати. Несмотря на молодость, они стали, как сейчас пишут в КНР, «продуктом власти Гоминьдана». К началу войны выпускники этой авиашколы успели занять основные командные должности лётного состава (командиры звеньев, эскадрилий, некоторых авиагрупп и их заместители), хотя по званию редко были старше лейтенантов¹³. Тем не менее они считали себя главнее более старших по возрасту, опыту и званию командиров¹⁴.



Жена Чан Кайши — секретарь АК Сун Мэйлин

Получив в 1942–1943 г. по «ленд-лизу» значительное количество боевых самолётов, к середине 1943 г. китайские ВВС в значительной степени восстановили свою боеспособность и вновь начали оказывать японцам достойное сопротивление. Вместе с тем, хотя к этому времени в ВВС Чан Кайши появилось уже достаточное количество американских боевых самолётов и обученных на них лётчиков, наблюдая в течение нескольких военных лет за китайскими «соколами», Клар Шэнно отмечал малую эффективность, а фактически беспомощность авиачастей ВВС. Шэнно пришёл к выводу о целесообразности объединения всех воевавших в Китае авиационных подразделений. Правительство Чан Кайши предложение Шэнно приняло и 5 ноября 1943 г. в Гуйлине, «для лучшей организации взаимодействия китайских и американских воздушных сил», создали «интербригаду» — смешанное американско-китайское авиасоединение. Первоначально в него вошли 1-я, 3-я и 5-я китайские авиагруппы и часть лётного состава XIV ВА Армии США.

Командующим этой «авиантербригадой» в составе XIV ВА (авиакрыла) стал Клар Шэнно, к этому времени вновь посивший на плечах погоны Армии США — сначала полковничьи, а затем и генеральские. Всё командование «интербригадой» организовали совместным на паритетных началах, на каждом уровне управления имелось два командира, по одному от каждой стороны. Лётный и наземный персонал на 2/3 состоял из китайцев. Соединение находилось в оперативном подчинении командования китайских ВВС.

В марте 1944 г. пять полевых штабов ВВС Гоминьдана размещались в Чунцине, Гуйлине, Чэнду, Ланьчжоу и в Куньмине. Всего в их подчинении имелось 8 авиагрупп и более 108 самолётов различных типов (не считая входивших в совместные и американские авиачасти).

В ходе войны с Японией у ВВС Гоминьдана никогда не имелось стабильной организационной структуры — Авиационный отдел, Авиационное Управление, Авиационный Комитет. После окончания войны с Японией китайцы получили «в наследство» много американского и трофейного японского авиационного имущества, в связи с этим им надо было привести в

соответствие реальное положение дел и свою организационную структуру управления.

В октябре 1944 г. утвердили новый устав Авиационного Комитета, его текст приведен в Приложении 3.

В августе 1945 г., накануне окончания войны, АК начал подготовку реорганизации своей структуры. 3 сентября 1945 г., в день окончания Второй мировой войны, АК создал 13 временных штабов ВВС для приёма трофейной авиатехники, авиабаз и других объектов ВВС Японии. В том же сентябре 1945 г. расформировали смешанный американско-китайский авиаполк, и все американцы вернулись на родину. 15 сентября в Ханькоу создали 1-й объединённый отряд ВВС, в его подчинение из «интербригады» передали 1-ю, 3-ю и 5-ю авиагруппы.

27 июня 1946 г. Конгресс США утвердил план комплектования послевоенных ВВС Гоминьдана, ранее (ещё до окончания войны) согласованный и подписанный между Чан Кайши и американцами. По этому плану в ВВС Гоминьдана должно быть создано 8 авиагрупп и одна отдельная аэ. Для их формирования американцы передали в Китай 1071 боевой самолёт разных типов, создали 4 аг истребителей, 1 аг средних «бомберов» и одна лёгких «бомберов», две аг транспортников, и одну разведывательную аэ. Каждая аг состояла из трёх аэ, бомбардировочные и транспортные аг — из четырёх аэ. Общая численность ВВС Гоминьдана по штату должна была насчитывать 160 тыс. солдат. Установили, что на первой линии должно быть около 500 самолётов, в резерве — ещё 750. Однако по разным причинам такой цели Гоминьдановцы достигнуть не смогли¹⁵.

16 августа 1946 г. произошла реорганизация АК, и на его основе вновь создали Главный штаб ВВС, его вновь возглавил генерал-лейтенант Чжоу Чжижюу, его заместителем стал Мао Банчу. При Штабе создали два подчинённых ему штаба — по снабжению и по подготовке лётно-технического состава. В целом структура полностью копировала административно-управленческую структуру в американской военной авиации.

Всего в 1945–1946 гг. ВВС Гоминьдана получили от советских войск 1797 трофейных японских самолётов (об этом речь пойдёт позже)¹⁷.

ИСТОЧНИКИ И КОММЕНТАРИИ

1. Подробно она изложена в книге: Авиация Великого Соседа. Кн. I. С. 229–242.
2. Секретный архив ВВС Старого Китая. Пекин, 2006. С. 203.
3. Секретный архив ВВС Старого Китая. Указ. соч. С. 176, 303–307.
4. Ма Юйфу. Китайская военная авиация. 1908–1949. Пекин. 1994. (На кит. яз.) С. 389–390, 413–414.
5. Там же. С. 415.
6. Там же. С. 389–390, 413–414.
7. Секретный архив ВВС Старого Китая. Указ. соч. С. 306.
8. Схемы в архивных документах отсутствуют. — Прим. авт.
9. РГВА. Ф. 29. Оп. 37. Д. 24. Л. 2–11.
10. Ма Юйфу. Указ соч. С. 389–390, 413–414.
11. Ма Юйфу. Указ соч. С. 418.
12. Секретный архив ВВС Старого Китая. Указ. соч. С. 159.
13. В тот период звания в сухопутных войсках и в авиации Гоминьдана совпадали и практически полностью соответствовали званиям в Советской Армии: старшина, младший лейтенант, лейтенант, старший лейтенант, майор, подполковник, полковник, генерал-майор, генерал-лейтенант и генерал-полковник. Не имелось только звания капитана, — Прим. авт.
14. Секретный архив ВВС Старого Китая. Указ. соч. С. 308–309.
15. Ма Юйфу. Указ соч. С. 425.
16. Ма Юйфу. Указ соч. С. 423–424. Далее идет перечисление всех подразделений штаба и их дислокация. — Прим. авт.
17. Ма Юйфу. Указ соч. С. 418, 422.

АМЕРИКАНСКАЯ «ВОЗДУШНАЯ АРМАДА»

Впоследствии Клар Ли Шэнно вспоминал, что руководство «Летающими Тиграми» — это самое важное дело его жизни: «Американская добровольческая группа дала мне самую удачную возможность, о которой любой офицер-лётчик может только мечтать: собрать и подготовить группу, имея полную свободу действий. Это принесло мне колоссальное удовлетворение. Я сумел не только доказать, что мои методы верны, но я также внёс огромный вклад в борьбу с врагом, которого я люто ненавидел. Я очень горько сожалел, что не смог бросить всю группу целиком в бой против японцев, и что армия вынудила распустить АДГ»¹.

Боевые успехи АДГ в Китае, грамотная тактика, применяемая в воздушных боях, дальновидные замыслы в ряде воздушных схваток нашли подтверждение и постепенно внедрялись в авиачастях США. «Тигры» получили признание в американской армии и у командования. Так Шэнно завоевывал немалый авторитет.

Вместе с тем «партизанская» авиационная группа, да ещё успешно воссоздавшаяся, да ещё с неуживчивым командиром, у американского командования постоянно была чем-то вроде «бельма на глазу». В 1941 г., пока США ещё не вступили в войну с Японией, «Летающие Тигры» обеспечивали Америке выход из сложившейся пикантной геополитической ситуации, но после Пёрл-Харбора и объявления войны Японии американское командование стало планомерно «наступать» на позиции Шэнно, стремясь преобразовать АДГ в регулярную американскую авиачасть, и поставив во главе её «надёжного» и «управляемого» командира.

Любопытно, что «давление» оказывалось не только на Шэнно, но и на самого Чан Кайши. Прибывший 4 июня 1942 г. в Чунцин командующий Китайско-Бирманско-Индийским (КБИ) театром военных действий (ТВД) генерал Стилуэлл предложил генералиссимусу «...совершенно невероятный план реорганизации китайской армии — все посты, начиная от полковника и выше, должны были занять американские офицеры. Этот план сразу и твердо был отвергнут Чан Кайши, однако до конца своего пребывания на посту командующего КБИ ТВД Стилуэлл пытался реализовать его. Именно на этом камне разлетелись вдребезги хорошие отношения Чан Кайши и Стилуэлла».

По мнению Шэнно, именно это стало «следствием навязчивого желания Стилуэлла стереть позор своего разгрома в Бирме (в начале 1942 г. приведшего к потере Бирманской дороги — прим. авт.). Оно нало-

жило отпечаток на все китайско-американские военные планы в течение трёх лет и снова привело Китай на край пропасти...

К концу мая 1942 г. вопрос о включении АДГ в состав американских армейских ВВС встал совершенно реально, и он угрожал лишить Китай его единственной эффективной воздушной силы. Вопрос о подчинении АДГ армии был решён ещё 30 декабря 1941 г., но ни один из американских штабных офицеров, находившихся в Азии... пальцем не шевельнул. Только 29 марта меня вызвали на совещание с участием генералиссимуса, мадам Чан [Кайши], Стилуэлла и Клейтона Биссела...»².

И далее: «При поддержке генералиссимуса я резко протестовал против расформирования АДГ. АДГ имела боевые достижения, с которыми не могли сравниться результаты ни одной армейской или флотской группы такой же численности. Я чувствовал, что будет настоящим преступлением приносить в жертву дух и опыт группы одному только изменению мундира. АДГ была уникальной организацией, специально подготовленной для выполнения конкретной задачи, и она добилась невероятного успеха. Её боевые достижения наглядно доказали справедливость моих теорий буквально всем, кроме моих коллег по Воздушному Корпусу.

Армейские объяснения расформирования АДГ звучали просто жалко. Дескать, снабжение нерегулярной части потребует слишком большого объёма бумаг. Теперь стало совершенно ясно, что ещё во время совещания 29 марта в Чунцине Стилуэлл и Биссел знали, что снабжение АДГ прекратится, если она откажется перейти в подчинение армии. Если АДГ не согласится сражаться в армейском мундире, ей не позволят сражаться вообще. Лично я не собирался прекращать драться ни в коем случае, поэтому согласился вернуться в армию. Я совершенно ясно дал понять Стилуэллу, что каждый из моих людей отвечает сам за себя»³.

«Генералиссимус не хотел расставаться с АДГ, так как был разочарован опытом общения с армиями союзников. В результате Китай давал солдат, орудия и кровь, а в ответ получал лишь пустые обещания и хлыщеватых штабных офицеров. Чан Кайши согласился отдать приказ о демобилизации АДГ лишь после того, как Стилуэлл твердо пообещал добиться отправки в Китай полнокровной американской истребительной авиагруппы. Стилуэлл также пообещал генералиссимусу, что я останусь старшим американским

авиационным командиром в Китае до самого конца войны. Ни одно обещание не было выполнено. Когда генералиссимус приказал начать демобилизацию АДГ, 23-я истребительная авиагруппа, предназначенная ей на замену, состояла всего лишь из дюжины лётчиков, 15 механиков и не имела ни одного самолёта.

Во время переговоров в Чунцине со Стиллуэллом и Бисселом мне показалось, что больше всего они желают побыстрее разогнать АДГ и совершенно не заинтересованы в том, чтобы добиться ей замены. Более того, похоже, их вообще не интересовала война в Китае. Во время этого совещания, как и многих других, проблемы ведения войны быстро ушли на второй план, а на первый выдвинулся «престиж» армии. Они упрямо настаивали на роспуске АДГ с 30 апреля, однако я прекрасно знал неповоротливость нашего Военного министерства и предложил в качестве даты расформирования 4 июля, так как был совершенно уверен, что уж к этой дате вполне можно сформировать и прислать сюда новую авиагруппу. В этом вопросе меня поддержала мадам Чан, поэтому дата была утверждена с положенными по такому случаю улыбками и рукопожатиями. Я в спектакле не участвовал...»⁴.

В отличие от Шэнно китайские источники описывают историю расформирования АДГ и создания 23-й истребительной авиагруппы (иаг) Армии США несколько иначе, невольно или умышленно сглаживая «острые углы». Они утверждают, что «3 марта 1942 г. Главком армейских частей США в Юго-Восточной Азии высказал Шэнно свою точку зрения, что «Тигров» следует вывести из подчинения Китайских ВВС и включить в X ВА США. Так они стали официально американской авиачастью. Шэнно и его люди теперь официально становились военными служащими армии США, их теперь обслуживали американские подразделения. И Шэнно, и правительство Чан Кайши дали на это своё согласие. В июле 1942 г. «Тигров» официаль-



но ликвидировали. Все, кто пожелал дальше остаться и воевать в Китае, вошли в 23-ю иаг. Их стали именовать «Спецотрядом американских ВВС в Китае». Ими продолжал командовать Шэнно...»⁵.

По мнению китайского историка военной авиации Ма Юйфу, «США после объявления войны с Японией, чтобы ослабить военный нажим Японии, стали оказывать помощь китайским войскам. Китайцы, по их замыслу, должны были связывать на своем сухопутном фронте значительную часть японской авиации. Правительство США решило, что добровольцы под командой Шэнно должны быть подчинены Сухопутным войскам Армии США. 4 июля 1942 г. отряд «Тигров» официально расформировали, и он сразу же вошёл в X ВА Сухопутных войск Армии США и стал именоваться 23-й иаг в составе X ВА. В подчинении Шэнно имелись три эскадрильи. В каждой, помимо вооружения, полученного от X ВА, в наличии оставалось практически все старое вооружение, лишь немного пополненное. Шэнно оставался командиром 23-й иаг, получившей название «Спецотряд американских ВВС в Китае». Это формирование на данной стадии вышло из подчинения руководства ВВС Китая. Они стали союзными войсками, плечом к плечу, или крылом к крылу, сражавшимися вместе с ВВС Китая».

Их главными задачами, которые следовало бы возложить на Спецотряд, как их сформулировал Шэнно 16 июля 1942 г. в памятной записке, направленной Главкому КБИ ТВД, являлись:

- «1 — обеспечение безопасности воздушных перевозок по транспортному мосту «Горб верблюда»;
- 2 — эффективное уничтожение самолётов противника над территорией Китая;
- 3 — разрушение стратегических и военных объектов японцев в Китае, Таиланде, Индонезии, Бирме и на Тайване;
- 4 — регулярные налёты и препятствование сообщению на морских транспортных коммуникациях противника, а также на побережье рек Янцзы и Хуанхэ;
- 5 — атаки авиационных баз и промышленных объектов японцев в их тылу. Основная цель — ослабить военную мощь агрессора»⁶.

Китайцы пишут, что «для выполнения вышеуказанных задач Шэнно запросил у командования 100 Р-51 и 30 В-25. Также он запросил у командования вывести их из подчинения X ВА и дать возможность самостоятельно действовать на китайско-японском фронте. Главком согласился с просьбой Чан Кайши и достаточно быстро обеспечил доставку требуемой матчасти»⁷.

В мемуарах Шэнно нет ничего похожего на подобную «идиллию» при формировании 23-й иаг (Шэнно также называет её «Китайским Воздушным Оперативным Соединением — КВОС — прим. авт»). Шэнно пишет, что 23-ю иаг «наспех сколотили в разгар битвы из тех частей, которым случилось находиться в Китае мрачным летом 1942 г. Их было очень мало. Как и зародышу X ВА в далеком Дели, КВОС при-

Дипломатическое «полное взаимопонимание» между Чан Кайши, Сун Мэйлин и генералом Стиллуэллом

шлось выбивать с боем, выпарапывать, наскребать буквально каждого человека, самолёт, каждый галлон бензина.

Стилзуэлл легкомысленно пообещал генералиссимусу заменить АДГ полнокровной истребительной авиагруппой ВВС из 4 эскадрилий и 100 самолётов. К назначенной ими дате — 4 июля 1942 г. — генералиссимус обнаружил, что обменял ветеранов АДГ на 3 только что сформированные эскадрильи 23-й группы, существовавшей пока в основном на бумаге. В действительности армия дала только дюжину зелёных пилотов и два десятка писарей и механиков. Всё остальное для 23-й наг купили и достали китайцы. Армия [США] не дала ни истребителей, ни грузовиков, ни джинов, ни раций, ни ремонтного оборудования. Она не дала даже лишней пары ботинок, не говоря уже об опытном командире авиагруппы... Армейское оборудование для 23-й наг прибыло в Индию лишь год спустя, летом 1943 г., а до Китая оно добралось уже осенью.

Четвертую эскадрилью авиагруппа получила, скажем прямо, обманом. 16-я истребительная аз 51-й наг Х ВА в период муссонов застряла в долине Ассама в Индии. Летом истребители там просто не могли действовать. Я пригласил одно звено в Китай на время «для приобретения опыта», а потом хитростью заманил всю эскадрилью в Биншань в июне—июле, да так и не вернул обратно. 16-я аз была вооружена истребителями Р-40Е «Киттихоук», их пилотировали ветераны. После убийства АДГ эти опытные пилоты 16-й наэ — Джошн Алисой, Эд Госс, Джошн Ломбард, Гарри Пайк, Гарри Янг и Джордж Хезлетт — стали командирами КВОС. 16-я наэ оставалась в Китае до конца войны и участвовала в самых жестоких боях вместе с 74-й, 75-й и 76-й аз 23-й наг⁸.

Впрочем, китайцы также не отрицают и большого количества трудностей, возникавших в начальный период организации «Спецотряда»: «Прежде всего, требовалось пополнение людьми. Командующий... [Стилзуэлл] дал согласие на то, чтобы это была истребительная авиагруппа — 4 наэ, 100 самолётов. Но пополнить её могли только 10-ю пилотами, без боевого опыта, и 20-ю гражданскими. Из АДГ согласились остаться только 20 пилотов. Сложными были отношения среди руководства в «Спецотряде». Командующий Х ВА, базировавшейся в Индии (Биссел — прим. авт.), раньше резко критиковал тактику действий Шэнно. Его больше заботило наступление Японии на Индию после окончания сезона дождей, а не проблемы Шэнно на китайском фронте. Он не мог (скорее не хотел) оказывать реальную помощь команде Шэнно.

Хотя Командующий устроил выносной штаб в Чунцине, большинство вопросов приходилось согласовывать в основном штабе в Новом Дели. Даже в случае связи с китайским руководством, все вопросы приходилось «гонять» через Индию.

Возникали сложности и с матчастью, от АДГ осталось только 57 машин, из них боеспособных — 29. Из них сформировали три наэ — 74-ю, 75-ю, 76-ю. Позже из Х ВА им передали 10 В-25, из них боеспособных — 7. Позже они запросили включить в

спецотряд 16-ю аз, базировавшуюся в Индии. Там она практически бездействовала⁵.

Ма Юйфу также отмечал, что «после того, как «Тигры» стали «Спецотрядом», снабжение у них было недостаточное, серьёзно изношенные моторы Р-40 требовали ремонта. Это сказывалось на боевой мощи. К концу сентября 1942 г. оставалось всего 38 лётчиков и 34 самолёта, причем топлива имелось только на два дня полётов. В тот период от японцев они сильно отличались количественно, причём не в лучшую сторону. В отряде насчитывалось, максимум, 40 истребителей и 7 бомбардировщиков, тогда как у японцев имелось более 400 боевых самолётов. Шэнно практически мог вести боевые вылеты лишь путём «партизанской тактики», то есть за счёт внезапности. Несмотря на количественный перевес противника, Шэнно за счёт внезапности и грамотной тактики удавалось одерживать победы⁹.

Действительно, в тот период наибольшей проблемой являлось снабжение ГСМ и боеприпасами: «Несмотря на то, что «Спецотряд» считался подразделением армии США, его снабжали очень плохо. На этой почве Шэнно начал конфликтовать с командующим Х ВА. Он потребовал от Президента США направить в его распоряжение ещё 150 боевых самолётов и утверждал, что если его потери будут своевременно восполняться, то он сможет завоевать господство в воздухе над всем Китаем, и за 6–12 месяцев одержит полную победу над Японскими ВВС, добьётся их полного разгрома. Он также предложил базировать тяжёлые бомбардировщики в восточной части Китая (после её освобождения), чтобы интенсивно бомбить острова и выводить из строя промышленность Японии, уменьшать её военный потенциал и быстро привести войну к полному разгрому агрессора¹⁰.

Стоит обратить внимание на личное обращение президента Рузвельта к ветеранам АДГ, подписанное ещё 23 апреля 1942 г., но появившееся на свет и дошедшее в Китай лишь два месяца спустя, вместе с формированием 23-й наг. В обращении говорилось:

«Выдающаяся отвага и потрясающая смелость, которые в Американской Добровольческой Группе сочетались с исключительной эффективностью, служат источником гордости для всей Америки. Особо следует отметить, что всё это было сделано в условиях нехватки самого необходимого и множества трудностей.

Мы отправили большое количество новых самолётов, чтобы довести численность 23-й наг до штатного состава и сохранить её в течение наступающего критического периода. Подкрепления уже в пути, отправлены лётный состав и наземный персонал, позднее должны прибыть новые. Соединенные Штаты предпринимают колоссальные усилия, чтобы обеспечить солдат на заморских театрах всем необходимым. К несчастью, мы потеряли самолёты на кораблях, потопленных в Индийском океане и к западу от Австралии, что создало проблемы в критический момент. Но сейчас самолёты доставляются довольно быстро.

Ветераны АДГ получают длительные отпуска для отдыха и восстановления после того, как эти пополне-



Горит и падает сбитый в воздушном бою японец

ния переймут ваш опыт и традиции и завершат тренировки. Планируется, что после завершения тренировок пополнений часть ветеранов АДГ будет отозвана в Штаты и на другие театры военных действий, чтобы там использовать их опыт при подготовке недавно сформированных частей.

Ваш президент внимательно следит, чтобы 23-я иаг получала все необходимое и участвовала в боях, так как сейчас приближается критическая фаза кампании. Он особенно гордится той всемирной известностью, которую завоевала группа, и возлагает на неё большие надежды в предстоящих боях, как только она завершит переоснащение. Франклин Д. Рузвельт»¹¹.

Показателен комментарий Шэнно по поводу обещаний самого президента наладить снабжение: «В оправдание этого великого человека я должен сказать, что его ввели в заблуждение относительного истинного положения дел в Китае. Когда ему стало известно об этом обмане, президентский гнев обрушился на Военное министерство с ужасающей силой. Это усугубило мои проблемы, так как все подозревали, что именно я информировал президента.

Чтобы замаскировать свое холодное отношение к АДГ, Военное министерство накинуло плотную завесу цензуры на все сообщения о перестройке АДГ в КВОС под предлогом сохранения военной тайны. Японские радиостанции в Шанхае и Сайгоне трепались об этом день и ночь, рассказывая всё в мельчайших деталях. И как часто бывало раньше, только американцы ничего не знали о происходящем. Военное министерство постоянно утверждало, что с самого создания АДГ относилось к нему, как к любимому ребёнку. Даже в январе 1945 г. Военное министерство отправило бумагу в комитет конгресса по военным делам, в котором утверждалось, что 220 из 250 членов АДГ 4 июля 1942 г. были переведены в состав КВОС. Но если верить официальным бумагам самого министерства, к этому времени перевод оформили только 5 штабных офицеров, 5 лётчиков и 19 механиков»¹².

Эта довольно странная ситуация, если взглянуть со стороны, возникла из-за того, что, как утверждал Шэнно, «пилоты АДГ совсем не радовались возвращению на военную службу. Все они были резервистами,

и большинство из них вступило в АДГ, спасаясь от жесткой дисциплины и дискриминации со стороны кадровых военных по отношению к резервистам. К апрелю, когда в Лойяне и Куньмине обнародовали условия призыва на действительную службу, они уже устали от войны. Их раздражала неспособность Соединённых Штатов поставлять запасные части и новые самолёты, хотя DC-3 так и сновали туда и обратно, доставляя в Китай высокопоставленных визитёров. Их отсеки были до отказа забиты чемоданами и саквояжами, но не свечами зажигания, воздушными баллонами, шинами и карбюраторами. Когда лётчики видели, как их товарищи разбиваются и гибнут из-за пехватки этих деталей, их злость, обращённая на «золотые галуны», была неопишуемой.

Большинство наших людей хотели отработать свои контракты, после чего были согласны поступить на действительную службу, если им дадут 30-дневный отдых перед возвращением в бой. Когда в июле сроки их контрактов истекли, все они уже прослужили за границей целый год и 7 месяцев находились в боях, проживая в самых ужасных условиях. Биссел обратился ко мне, чтобы я лично попросил группу отложить отпуск. Я отказался и довольно резко объяснил ему, что АДГ измучена и просто нуждается в отдыхе. Биссел пришел в отчаяние, так как знал, что армия не может прислать замену к 4 июля, и попросил у меня разрешения самому обратиться к лётчикам. Группу собрали в аудитории университета Юньани вскоре после боя на Салуине. Я предупредил Биссела, что он может нарваться на резкий отпор, однако он был полон уверенности. Он изложил все обстоятельства по которым, как он считал, группа просто обязана остаться в Китае, и закончил речь патетическим возгласом: «И любой из вас, кто откажется поступить на службу в армию, получит повестку, сходя по трапу с парохода на американскую землю. Я вам это гарантирую».

Парни были очень вежливыми и выслушали эту речь в гробовой тишине. Позднее они подходили ко мне поодиночке и маленькими группами. Все они говорили одно и то же: «Если армия действительно намерена обращаться с нами именно так, мы не желаем иметь с ней ничего общего». Когда бывший лётчик АДГ Джордж Пакстон позднее выступал перед группой высокопоставленных офицеров ВВС в Вашингтоне, он сказал: «Генерал Биссел вел себя, как настоящее дерьмо». Ответом были понимающие кивки.

Когда объединённая армейско-флотская призывная комиссия посетила расположение АДГ, она выяснила, что только 5 лётчиков и 22 механика из 250 человек личного состава желают остаться в Китае.

Положение оказалось настолько скверным, что полковник Хейнес, член призывной комиссии, 23 июня радиовал Стилуэллу: «Из своих личных наблюдений я должен сделать вывод, что включение АДГ в состав армии совершенно необходимо отложить по крайней мере до октября и продлить все имеющиеся контракты, иначе наши операции окажутся под серьёзной угрозой. Призывная комиссия настоятельно рекомендует согласиться с этим предложением».

Но на предупреждение Хейнеса не обратили внимания. 4 июля служба информации ВВС [США] раззвонила по всему миру о включении АДГ в состав американской армии. Китайцам оставалось лишь постараться спасти лицо»¹³.

Чтобы несколько сгладить ситуацию, 14 августа 1942 г. генерал Арнольд прислал Шэнню из Вашингтона в Бинань благодарственное письмо:

«В качестве конкретного доказательства той всемирной известности, которую приобрело ваше великолепное выполнение сложных обязанностей в наиболее трудных обстоятельствах, хочу сказать вам, что я лично руковожу напряжённой работой, направленной на то, чтобы вернуть бывший состав Американской добровольческой группы, который сейчас находится в Штатах, на службу в Армейские ВВС. Мы охотимся за этими парнями, чтобы их умение, опыт и способности, которые вы развили, не были утеряны для американских ВВС»¹⁴.

Как утверждали китайцы, вследствие того, что «Летающие Тигры» снискали себе громкую боевую славу, многие американские лётчики стремились вступить в «Спецотряд». Пополнение было очень активно и хотело испытать все прелести воздушной партизанской войны — летать на свободную охоту, использовать тактику «Ударь и убегай!».

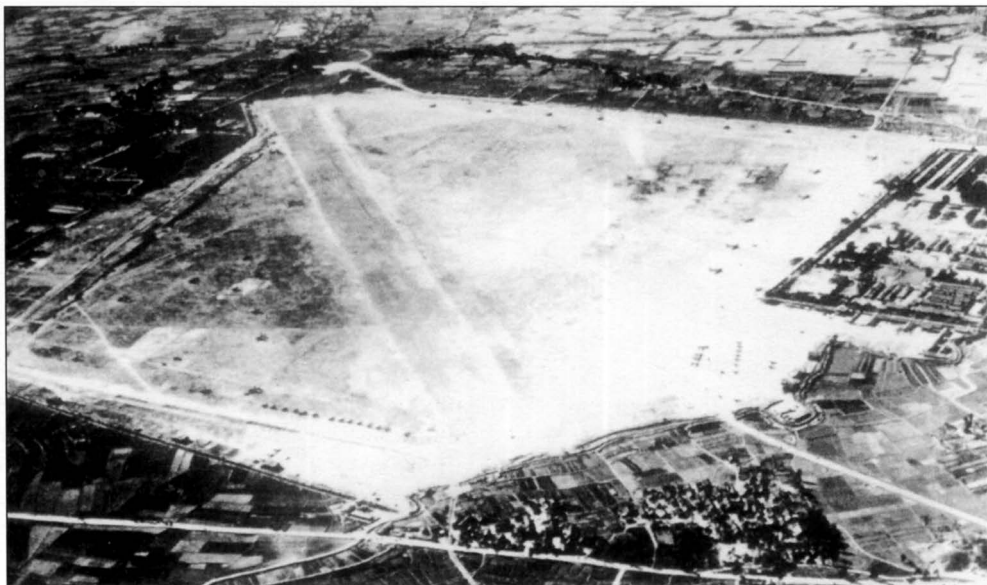
Вместе с тем сам Шэнню о качестве пополнения 23-й иаг, присланного в Китай летом 1942 г., отзывался едва ли не презрительно: «За редкими исключениями первые армейские пилоты, прибывшие в Китай, вполне соответствовали качеству самолётов. Это было ещё одним доказательством того, что хороших пилотов нельзя печь, как пирожки, как бы срочно они ни требовались. Большинство этих лётчиков закончило краткосрочные курсы военного времени. Многие из них своими жизнями заплатили за недостаточную подготовку. Их почти не учили стрелять, совершенно не учили штурманскому делу, они имели весьма смутное представление о полётах в строю, а самое главное — большинство ни разу не летало на Р-40. Пятеро вновь прибывших честно признались, что просто боялись воевать, и их отослали обратно в Транспортное Командование ВВС. Ещё одну партию сколотили из отходив 51-й аг в Индии. Капитан Дж. Барр из 51-й иаг позднее признался, что его попросили отобрать самых плохих лётчиков для использования в качестве вторых пилотов на бомбардировщиках и транспортных самолётах. Но вместо этого отобранных людей отправили в Китай Х ВА в качестве лётчиков-истребителей! Однажды утром в Куньмин приле-

тел DC-3, с которым прибыл 21 лётчик пополнения для 23-й иаг. Полковник Б. Скотт пригнал это стадо в штаб и там попросил лётчиков, имевших более 300 часов налёта, поднять руки. Не поднялась ни одна. Тогда Скотт сказал: «Извините, парни, но вы нам здесь не нужны». Во второй половине дня он отправил эту группу обратно в Индию, на том же самом DC-3, на котором они прилетели»¹⁵.

По словам командира, «неопытные пилоты были слишком тяжкой обузой. У нас не было ни времени, ни бензина, ни самолётов, чтобы обучать их в Китае. Если их посылали в бой немедленно, они ставили под угрозу жизнь ветеранов, так как не умели держать строй и не обладали достаточной техникой пилотирования. Сочетание старых самолётов и новых пилотов нанесло больше потерь, чем японцы. Десятки самолётов были потеряны в различных происшествиях на каждый уничтоженный вражеский. Мы собрали лучших пилотов в 74-й эскадрилье в Куньмине, где ветеран АДГ майор Фрэнк Шиль сумел превратить эскадрилью в учебно-боевое подразделение. За 70 дней эти новички при посадках разбились на аэродроме Куньмина 18 Р-40. Даже китайские лётные школы действовали все-таки лучше. Лишь немногие из пилотов, попавших в Китай в 1942 г., оказались настоящими мастерами...»¹⁶.

Среди наземного персонала оказались механики Королевских ВВС, последовавшие за АДГ из Бирмы, бывшие моряки, которые надевали свои старые синие морские блузы поверх армейского хаки, китайские гражданские механики. Китайские солдаты несли всю караульную службу, а Служба тыла зоны военных действий кормила и обихаживала нас.

«Личный состав КВОС на земле напоминал стаю голодных мастиффов. Китай был совершенно отрезан от остального мира, оказавшись в вакууме между Японией, пустыней Гоби и замерзшими пиками Гималаев. Лишь изредка армейские самолёты пересекали «Горб», прилетая из Индии. Идея снабжения по воздуху всё ещё казалась фантастичной военным ортодоксам, хотя DC-3 CNAC (китайской транспортной



Лётное поле и авиационная база АДГ в Куньмине

авиакомпания — прим. авт.) доказали, что могут регулярно доставить грузы в Китай, хотя бы и по каньонам.

Мы использовали всё и вся, что только можно было найти в Китае. Мы ели выращенный здесь рис, побеги бамбука, свинину, яйца, цыплят и пили чай вместо кофе. Мы использовали бамбук и рисовую солому для изготовления макетов Р-40 на наших аэродромах. Китайцы изготавливали для нас подвесные баки из бамбука с помощью рыбьего клея. Мы почти опустошили китайские хранилища патронов и бензина. В какой-то период мы использовали патроны, изготовленные в 11 разных странах, мы сбрасывали французские, русские и китайские бомбы»¹⁷.

Китайцы подтверждают, что «США смогли наладить нормальное обеспечение через Индию X ВА только через год. Поставки по «Горбу» в то время были недостаточными. Запросы на обеспечение наземным оборудованием повисли в воздухе, и когда всё это доставят в Китай — одному богу было известно. Трудности, с которыми сталкивался Шэнно, и его запросы стали удовлетворяться лишь после смены руководства X ВА»¹⁸.

Сам Шэнно вспоминал, что «начало было просто ужасным, но как только 23-я иаг попала в гущу боя, она стала стаям хребтом американских ВВС в Китае и одной из лучших истребительных частей в мире... Летом 1942 г. в составе 23-й иаг имелся только 51 потренированный самолёт, из ранее принадлежавших АДГ — 31 Р-40В «Томахоук» и 20 Р-40Е «Киттихоуков». Из них только 29 могли летать. На учебных аэродромах в Штатах эти самолёты немедленно отпирывали бы на металлолом. Зато в Китае они участвовали в боях. Только в декабре 1943 г. последний Р-40В, доставшийся в наследство от АДГ, отпирывался на свалку в Куньмине — через 2,5 года после того, как он был собран в Рангуне. До начала осени в Китай прибыли только «Киттихоуки» 16-й и 15 новых самолётов для 23-й иаг. Чтобы хоть как-то поддержать численность группы, летом мы одолжили у Китайских ВВС 10 истребителей Рипаблик Р-43 «Лансер» и использовали их в боях.



Р-43 был последним довоенным вариантом Р-47 «Тандерболта» без протектированных баков и бронирования. Несмотря на неоднократные заявления генерала Арнольда, будто фронтовые части ВВС получают только новые самолёты, в Китай прибыли Р-40К, которые налетали уже много сотен часов в учебных и боевых эскадрильях. Некоторые Р-40, присланные в Китай из Северной Африки, сохранили нарисованные на бортах свастики, которые означали победы их бывших пилотов над самолётами Люфтваффе»¹⁹.

Получение авиатехники постоянно превращалось в проблему. Шэнно вспоминал, что летом 1942 г. к ним из Африки прибыли новые Р-40Е, дававшие возможность эффективно атаковать врага. Однако генерал, формировавший в Индии X ВА, «выполне естественно,.. желал побыстрее накопить силы и поэтому задержал у себя Р-40Е, направленные АДГ. Только резкий протест генералиссимуса, заявленный самому президенту Рузвельту, вынудил... отдать Р-40Е китайцам, давно оплатившим эти самолёты.

Р-40Е имел под крыльями замки для подвески бомб. Двое наших оружейников, Рой Хоффман и Чарли Бейден, изготовили импровизированный узел под фюзеляжем, где можно было подвесить русскую 250-кг бомбу, благо их в Китае было предостаточно. Несколько месяцев до прибытия Р-40Е мы экспериментировали с самодельными узлами подвески на Р-40В, но успеха не имели. Мы испробовали буквально всё, даже сбрасывали бутылки из-под виски, наполненные бензином. Я лично провел много времени в автомастерской Куньмина, пытаясь изготовить такой подвесной узел, который будет работать на Р-40В. Напрасно. До прибытия модели «Е» самой серьёзной слабостью АДГ была наша неспособность наносить бомбовые удары по противнику»²⁰.

«Прошло еще больше года, когда в Китай прибыли [истребители] Р-51А Норт Америкэн «Мустанги». Однако и они уже провели в воздухе от 100 до 150 часов в учебных подразделениях, прежде чем мои пилоты вступили на них в бой.

Японцы каждый год получали, как минимум, по одному новому истребителю. Вдобавок они бросали против нас по две—три улучшенные модели старых самолётов. Однако мы до самой осени 1944 г. были вынуждены драться на старых Р-40. Лётчикам в Китае казалось, что никаких других самолётов в нашей стране вообще не производят. Когда осенью 1944 г. «Текс» Хилл прибыл домой после второго боевого цикла в Китае, он увидел, как с конвейера фирмы «Кертисс-Райт» в Баффало сходит последний Р-40. Он написал нам, что не верит своим глазам.

Когда Р-40 появился в Китае, он считался неплохим истребителем для средних высот и прекрасным самолётом для обстрела наземных целей с бреющего полёта. Од-

Китайский часовой бдительно охраняет линейку американских «Хоуков»

нако никаких других самолётов мы не имели, а поэтому использовали его для самых различных работ. Среди пилотов ходила грустная шутка: «Если бы у нас были перископы, то Р-40 начали бы использовать в качестве подводных лодок»...»²¹.

Для того, чтобы после окончания сезона дождей развернуть активные боевые действия, в 1942 г. Шэнно разработал следующий план: 75-ю иаэ разместить в Хэньяне; 76-ю — в Гуйлине; 16-ю иаэ — на аэродроме Юньнань; 74-ю иаэ оставить на защите Куньмина. Самолеты В-25 из 11-й баз временно дислоцировались в Гуйлине и Хэньяне, поскольку на тех аэродромах их могли прикрыть истребители. При этом они имели возможность атаковать Гонконг, Гуанчжоу и Ухань, бомбить цели во Вьетнаме, Бирме и Таиланде.

Начиная с июля 1942 г., «Спецотряд» регулярно вылетал бомбить аэродромы, пристани и корабли в Ханькоу, Наньчане, Гуанчжоу, Цюцзяне, Линьчуане, Гонконге и других пунктах вдоль побережья. Они провели несколько удачных операций, добившись достаточно больших успехов малым числом самолётов.

20 июля 1942 г. 11-я баз уничтожила японскую текстильную фабрику в Цюцзяне, там наблюдалось большое скопление солдат. Спустя 10 дней противник несколькими группами направил на Хэньян 120 самолётов, пытаясь уничтожить китайскую авиабазу. Группа Р-40 сбила 17 японских самолётов, достигнув соотношения побед и потерь — 6:1 (подсчитали позже).

В августе 1942 г. группа В-25 в сопровождении истребителей в районе Наньнина атаковала японские корабли в гаванях Вьетнама. 26 августа «бомберы» летали из Куньмина бомбить аэродром Ласюй на севере Бирмы. Спустя несколько дней они бомбили японскую авиабазу Мычичина, уничтожив там большое количество самолётов противника.

Аэродромы в Хэньяне и Гуйлине, отремонтированные камнями и галькой, часто подвергались японским налётам. Китайцы посылали большое количество ремонтных бригад, а также солдат для охраны. Иногда после налётов им было необходимо за 2 часа заровнять до 45 воронок от крупных авиабомб.

Наземный технический персонал из США вместе с китайцами круглые сутки занимался подготовкой авиатехники, они часто работали при искусственном освещении. Досаждали болезни, несмотря на которые лётчики продолжали выполнять боевые задания. К концу августа японцы из-за больших потерь уменьшили число налётов на Хэньян и Гуйлинь. В этот период число самолётов у «Спецотряда» значительно уменьшилось, да и лётчики вымотались. Не хватало горючего, боеприпасов, в большом количестве требовались новые покрышки, моторы из-за качества бензина постоянно глохли. К началу сентября в строю оставалось 38 лётчиков и 33 боеспособных Р-40. Число самолёто-вылетов, конечно, сократилось.

С 19 сентября 1942 г., после окончания сезона дождей, В-25 начали бомбить северные районы Бирмы. При налёте на Лунлинь обнаружили скопления японских войск между Ласюй и р. Нуцзян. По запросам наземных войск Шэнно 11 раз направлял туда группы «бомберов» в сопровождении истребителей. Они разбомбили японские войска и склады снабжения, нанеся им большие потери²².

По свидетельству Шэнно, 23-я иаг, «не прилагая особых усилий, сумела расстроить вражескую систему снабжения в такой степени, что японцы не смогли накопить достаточно припасов на передовых позициях, чтобы начать крупное наступление. Японки сумели переправить на восточный берег Салуина только отдельные маленькие патрули, а их долгожданное генеральное наступление так и не началось, несмотря на слабость китайской обороны.

Истребители... группами от 2 до 6 самолётов совершали регулярные вылазки на территорию Бирмы. Они обстреливали и бомбили её дорожную сеть, склады и японские транспортные колонны. Бомбардировщики В-25 бомбили крупные склады, аэродромы и мосты далее к югу, вплоть до Лао. Так как 11-я баз имела всего одну (выделено в тексте — прим. авт.) прицел Нордена, один В-25 мог взять до 4 бомбардиров, чтобы дать им практику во время повторных заходов на цель. Такие вылеты были относительно не-



Хорошо выполненный из подручных средств макет истребителя Р-40 «Хоук»

долгими, а потому позволяли... [23-й иаг] продолжать действия даже при стремительном сокращении запасов на аэродромах Юньнани. В результате японцы отнюдь не стремились сосредотачивать на аэродромах северной Бирмы крупные силы авиации. Воздушное пространство вплоть до Лашо принадлежало нам. Японцы попытались было перебросить дюжину пикировщиков в Кентун на нижнем течении Салуина для поддержки войск, но эту попытку быстро расстроили истребители... Они обстреляли аэродром, 11 машин сожгли на земле и сбили 12-й при попытке взлёта»²³.

Китайские источники очень высоко оценивали «эффективную партизанскую войну в воздухе», которую вёл Шэнно, не имея даже сотни самолётов. В условиях недостатка ГСМ, боеприпасов и запчастей он пытался сражаться с 400 самолётами японцев, стараясь прикрыть фронт протяженностью 3200 км — от Шанхая до Гонконга и авиатрассу до Бирмы, а также базы складирования военных грузов в районе Куньмина. «Спецотряд» воевал, стремясь добиться победы малой кровью. Их тактика в воздухе, действительно, была сродни «партизанской». Одной из основных задач являлось создание эффективной системы оповещения о налётах японцев. Правительство Чан Кайши многократно мобилизовывало население для создания новых аэродромов, и создало аэродромную сеть на юге и на западе Китая от Чэнду, севернее Чунцина, на северо-западе Китая, к востоку от Хэнъяна, Гуйлиня, Линлина, Наньнина, западнее и южнее Куньмина.

В мирное время самолёты были рассредоточены и спрятаны. Во время военных действий мелкие группы в 3–5 самолётов к вечеру перелетали на эти аэродромы подскока и наутро совершали налёты. После выполнения боевой задачи они оперативно прятались на малых тыловых аэродромах. Противнику было очень трудно их обнаружить.

Когда приходил сигнал о налёте большой группы противника, они рассредоточивались, поднимаясь в воздух и рассеиваясь по другим аэродромам. После бомбёжек китайские рабочие быстро засыпали ворон-

ки, восстанавливая нормальную работу аэродромов. В случае, когда японцы многими группами бомбили несколько авиабаз, американцы прекращали свои полёты, избегая воздушных стычек»²⁴.

В Китае Шэнно с успехом использовал свои старые тактические наработки, не получившие широкого распространения в США — вести воздушные бои парами, четвёрками, звеньями. Учитывая, что японцы существенно превосходили американцев в количестве самолётов, а также сравнивая лётно-тактические характеристики американских Р-40 и японских самолётов, «Тигры» буквально «выживали» за счёт внезапности. Они набирали высоту, пикировали на строй японцев и далее после первой атаки «отваливали». И эта тактика внезапного удара приносила успех»²⁵.

Шэнно писал, что «всё то время, пока мы дрались с японцами над Бирмой, мы не прекращали думать: как завлечь новые японские истребители в пределы ограниченного радиуса действия наших Р-40. Новые «Оскары», двухмоторные «Ники» и новые «Зеро» со складывающимися крыльями имели огромное преимущество в потолке над Р-40. Учитывая их высокую скороподъёмность, эти самолёты могли легко уничтожать Р-40, завлекая их на высоту 25000 футов, где лётные характеристики Р-40 резко снижались. Японцы также могли атаковать наши самолёты с пикирования, поднявшись на большую высоту. Р-40 лучше всего вёл себя на высотах от 15000 до 18000 футов. Выше 20000 футов он превращался в легкую добычу. Я намеревался использовать 11-ю баз в качестве приманки, отправив их в атаку на высоте 15000 футов. Р-40 должны были держаться над бомбардировщиками на высоте 18000 футов. Чтобы атаковать бомбардировщики, японские истребители были бы вынуждены пожертвовать своим превосходством в высоте и попасть под удар Р-40, атакующих их сверху.

Чтобы поймать японцев в этот капкан, нам следовало атаковать важную цель, которую противник не мог оставить без защиты. Внезапность также была очень важным условием успеха. Мы держали одино-

чные истребители на восточных аэродромах, чтобы вести разведку японских позиций и разыскивать потенциальные цели. Когда силы КВОС возросли настолько, что мы снова могли позволить себе вылазку на восток, в качестве наиболее выгодной цели был выбран Гонконг.

Этот огромный порт имел обширную гавань, развитые портовые сооружения, в нём находилось множество судов. Когда бои на Соломоновых островах и в Новой Гвинее приняли упор-

Слева: фото личного состава 11-й баз. 1942 г.

На стр. 89: «Митчеллы» 11-й баз атакуют японские корабли в гавани Гонконга



ный характер, японцы начали использовать Гонконг и о. Коулун в качестве сборных пунктов для конвоев, уходящих на юго-запад Тихого океана. Повреждённые корабли ремонтировались на бывшей верфи Королевского Флота, самой крупной к востоку от Сингапура. Транспорты грузились и заправлялись в Кай-Так, Коулуне, в доках Виктории и собирались на рейде между Коулуном и островом Виктория.

Когда китайская разведка в конце октября сообщила нам, что в Гонконге собирается крупный конвой, мы решили нанести удар. Воздушная разведка подтвердила присутствие большого числа транспортов... Одновременно в качестве отвлекающей меры предусматривались налеты на соседний Гуанчжоу»²⁶.

Китайские историки пишут, что в октябре 1942 г. для восстановления боеготовности «Спецотряда» американцы прислали в Китай несколько старых Р-40К и 6 В-25, а также авиационное имущество. Вместе с матчастью прибыли и 20 пилотов. Сам Шэнно уточняет: «22-я баэ, находившаяся в Индии, согласилась одолжить 11-й эскадрилье дюжину В-25. Но, когда всё было готово к началу операции, в Китай перебросили только один самолет. 24 октября 23-я иаг собралась в Гуйлине. К полудню на аэродроме находились 12 В-25 и 10 Р-40»²⁷.

В ночь на 24 октября 1942 г. все 12 В-25 (ведущий — Калев Хейнес) и 10 Р-40 (ведущий — к-р 75-й иаэ «Текс» Хилл) вылетели из Гуйлина на бомбежку Гонконга. Особенно радовала перспектива налёта Хейнеса. Некоторое время назад японское радио заверило слушателей, что они могут не бояться американских «бомберов» в Китае, потому что их пилотирует «старая развалина Хейнес, пришедшая из транспортной авиации». Калев просто кипел, слушая эти оскорбления. Для налёта на Гонконг он запасся большим количеством листовок, отпечатанных за собственный счёт. В них на английском и японском языках сообщалось, что «эти бомбы плёт с горячим приветом старая развалина Хейнес». В очередном налёте бомбы стали падать на головы жителей вместе с листовками²⁸.

О «партизанской» тактике американской авиагруппы у Шэнно можно прочесть следующее: «Наши действия были расписаны поминутно, чтобы полнее использовать все имеющиеся преимущества. Курсы самолётов проложили так, чтобы пересекать береговую черту над территорией Свободного Китая, после чего они поворачивали в сторону Гонконга уже над морем. Для удара по Гуанчжоу мы использовали узкий коридор, там, где китайские линии подходили на 50 миль к Гуандуну, поэтому японцы имели на подготовку всего 5 минут. Дождавшись полуденного солнца, мы могли укрыть Р-40 в ослепительных лучах от взлетающих японских истребителей. Почти не имея времени для набора высоты, японские пилоты были вынуждены позволить бомбардировщикам беспрепятственно атаковать либо постараться перехватить их и подставиться под атаку Р-40. Зная японцев, я был уверен, что они атакуют бомбардировщики, но любой их выбор вёл к катастрофе»²⁹.

В результате «атакующие добились полной внезапности. В-25 сбросили русские бомбы на Гонконг, а листовки Хейнеса, отпечатанные на рисовой бумаге, ещё порхали в воздухе, когда начали взлетать вражеские истребители. 20 серых «Зеро» японского флота взлетели с острова Санчау. 6 двухмоторных «Ников» взлетели с аэродрома Кай-Так в Гонконге. Они уже готовились к атаке повернувших домой бомбардировщиков, когда Р-40 неожиданно набросились на них со стороны солнца, точно ястребы на выводок цыплят. Хейнес бросил свой бомбардировщик в пики с разворотом, уходя от японцев. Только самолет 22-й аз отстал от ведущего и оторвался от группы, после чего его атаковали 6 «Зеро». Его бортстрелки израсходовали все патроны, сбив 2 истребителя, но остальные подбили бомбардировщик, и он совершил вынужденную посадку. Пилот и штурман попали в плен, но остальные члены экипажа сумели спастись. За 65 бомбардировочных операций КВОС потеряло только один самолёт от действий противника — именно этот. Во время воздушного боя на полпути к Кантону



остальные бомбардировщики и истребители КВОС сбили 13 вражеских самолётов, не потеряв ни одного своего. Этой ночью японское радио сообщило, что «только» 20 японских истребителей погибли, отражая налёт американских бомбардировщиков. Китайская разведка позднее подтвердила, что 20 японских самолётов упали между Гуандуном и Гонконгом.

К несчастью, точность бомбометания русскими бомбами оставляла желать лучшего. Основными жертвами первого налёта на Гонконг стали мирные китайские жители и склады, расположенные вдоль западного берега полуострова Коулун. Однако после этого налета Гонконг стал одной из наших главных целей, и в течение 3 лет мы обрушивали на него всё больше и больше бомб. Мы минировали гавань, бомбили корабли на рейде, наносили удары по портовым сооружениям, нефтехранилищам и верфям, обстреливали аэродромы Кай-Так и Санчау. Когда генерал-майор Фестинг летом 1945 г. во главе британских оккупационных сил прибыл в Гонконг, он обнаружил, что гавань забита потопленными кораблями, а 4 из 5 зон разгрузки практически уничтожены.

Вернувшись в Гуйлин, пилоты бомбардировщиков едва успели бы пообедать, после чего их предполагалось вызвать на инструктаж и снова отправить в полёт. Теперь их целью была электростанция Гонконга и аэродром Тяньхэ в Гуандуне. Уничтожив электростанцию, мы надеялись замедлить ремонт повреждений от наших атак. В Тяньхэ мы рассчитывали захватить на земле японские истребители после удара на рассвете по кораблям в доках Хуанпу ниже Гуандуна. На следующий день мы планировали атаковать корабли и доки в Гонконге, пока у нас хватает бензина и бомб³⁰.

По китайским данным, 25 октября американцы обнаружили несколько крупных автоколонн на пути в гавань Гонконга, их собирались на кораблях переправить в Индокитай и в Бирму. Удар по ним американцы нанесли с 12 В-25 и группы истребителей, бомбили Гонконг и порт Цюлун, серьёзно повредив сооружения в порту. В воздушном бою против 21 японца «Спецотряд» потерял по одному Р-40 и В-25. Следующей ночью 6 В-25 бомбили Гонконг.

На следующую ночь три В-25 бомбили Гуанчжоу, разбомбив склады японского военного имущества³¹.

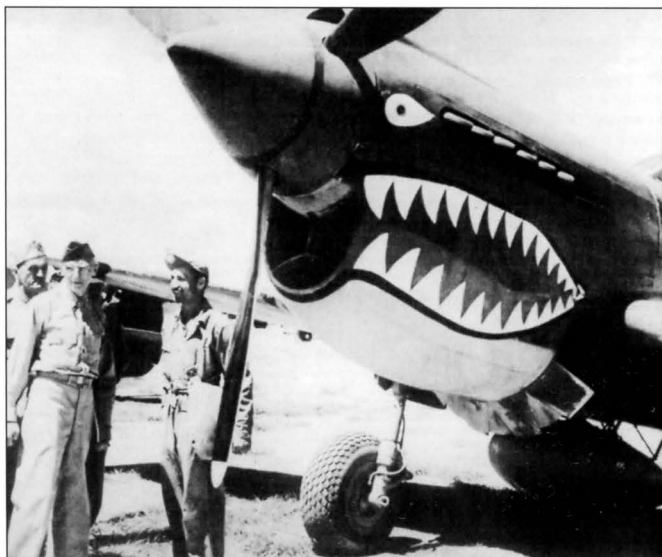
Однако, как пишет Ма Юйфу, когда лётчики Шэнно готовились к бомбардировке Гонконга, командующий Х ВА отдал Шэнно приказ направить самолёты в Бирму для атаки японцев, с тем чтобы обеспечить нормальные и безопасные полёты по воздушному мосту. Хотя Шэнно полагал, что задача бомбить японские базы в Бирме малоэффективна — не возместит ожидаемые потери, он был вынужден подчиниться приказу и он его выполнил³².

Вспоминая об этом приказе, Шэнно просто кипел от бешенства: «В 13.00, когда я сидел в штабной пещере и по сообщениям китайской сети наблюдения следил за возвращением самолётов от Гонконга и действиями звена Батча Моргана, направляющегося к Гуандуну, мне принесли сверхсрочную радиogramму от Биссела из Дели. В ней говорилось: «Начиная с рассвета бомбите аэродромы Лапо и Мыичины, пока не получите новых распоряжений».

Я был настолько взбешён, что с трудом сдерживался. Мой штаб, находившийся рядом, был уверен, что я забегаяю по потолку от бешенства. Лапо и Мыичина находились на расстоянии 800 миль. Половина моих бомбардировщиков ещё находилась в воздухе, а другая половина заправлялась и перевооружалась для повторного удара по Гонконгу на рассвете.

Я мог лишь догадываться, что там случилось. Японцы начали давно ожидавшиеся атаки баз на маршруте «Горб», и Биссел оказался застигнут врасплох, его самолёты стояли на земле. Несмотря на все предупреждения о сосредоточении вражеской авиации в Бирме, японцы застigli Х ВА в Динджане буквально со спущенными шлангами. Только 2 из 20 Р-40 успели подняться в воздух. 12 Р-40 и 10 DC-3, половина транспортных самолётов маршрута, были сожжены на земле. Другая японская атака была нацелена на Куньмин, но её перехватили в 100 милях от города. Р-40 сбили 6 «Ников» и вернулись без потерь.

Бомбежка пустых аэродромов в Лапо и Мыичине была напрасным занятием. Разведывательные самолёты... не обнаружили там никаких сооружений и во-



Слева: генерал Стидуэлл инспектирует «Тигров» Шэнно и Стидуэлл: встречей оба недовольны

обще ничего, заслуживающего полёта. Очевидно, японские самолёты прилетели из Таунгу и Чангмая. Я прекрасно понимал стыд Биссела, которого захватили совершенно неподготовленным к отражению атаки. Но логика его решения бомбить пустые аэродромы ускользала от меня. Я также совершенно не мог понять, зачем ценой огромных усилий и расходов доставлять через Гималаи бензин и бомбы, чтобы затем отправлять самолёты бомбить цели на полпути в Индию, хотя это гораздо проще могли сделать самолёты, базирующиеся там. Однако, пока театр Китай—Бирма—Индия в конце 1944 г. не разделили на два отдельных ТВД, с этим приходилось мириться. А до тех пор все попытки исправить положение были напрасными.

Приказ, даже если он идиотский, остается приказом. Я по радио приказал единственному В-25, находящемуся в Куньминь, на рассвете бомбить Ланю. Остальные «Митчеллы» вернулись в Куньминь и присоединились к этой бессмысленной работе. Однако я не желал покидать Гуйлинь, не нанеся ещё один удар по Гонконгу. Все имевшиеся Р-40 вооружили 500-фунтовыми бомбами. Несмотря на плотный зенитный огонь и атаки японских истребителей, они атаковали с низкого японские корабли в гавани Виктория и потопили один танкер и несколько транспортов. Капитан П.Б. О'Коннел сбил танкер, хотя у него на хвосте висели 2 «Зеро». Через несколько секунд после попадания бомбы в корабль его Р-40 взорвался и рухнул в воду.

На следующий день истребители покинули Гуйлинь, так как мы ждали ответных полётов японцев. Они не обманули наши ожидания и атаковали Гуйлинь, после чего оставили 16 пылающих самолётов на рисовых полях Гуанси. Мы потеряли всего один Р-40³³.

К концу ноября 23-я иаг вернулась в Гуйлинь для нового удара по целям на востоке. Целью первого полёта 23 ноября стало вражеское судоходство в Тонкинском заливе у берегов Индокитаи. «Тигры» Шэнно «поймали» вражеский транспорт, подожгли угольные склады в Хонгае, обстреляли японские казармы в Хайфоне. На следующий день В-25 вылетели двумя группами: одна бомбила аэродром Санчау, а другая атаковала Тяньхэ. Аэродром Санчау оказался пуст, но в Тяньхэ японцев захватили врасплох, успели взлететь только два истребителя. Бомбардировщики без помех и очень точно отбомбились по стоянкам. Китайская разведка сообщила о повреждении 42 истребителей и бомбардировщиков. На третий день удара снова подверглись доки Хуаншу, там потопили транспорт, выгружавший авиационные моторы.

Затем 23-я иаг перебазировалась на север в Хэбэй, чтобы атаковать японские базы снабжения в Синьцзяне, Юньнане и Ханькоу. Как пишет Шэнно, «это дало японцам в Гуандуне свободный день, чтобы посчитать свои потери и перебросить туда новые истребители, подготовив новый урожай для жатвы».

Совершая ночные полёты, японцы нанесли определённый ущерб американским лётчикам, но у отряда не было ночников. Тогда они начали летать на Р-40 ночью, обозначая ВПП двумя рядами фонарей.

Чтобы защитить бомбардировщики, базирующиеся в Хэбэе, от вражеских ночных полётов, 5 пилотов Р-40 добровольно вызвались совершить ночной полёт на Ханькоу, чтобы приковать японские бомбардировщики к земле. Прилетев к Ханькоу сразу после наступления темноты, они отбомбились по аэродрому и порту, обстреляли прожектора и подожгли ангары, хотя ещё никогда не встречали столь жестокого зенитного огня.

Сейчас китайцы утверждают, что для отражения ночных полётов японцев и наведения на них своих самолётов использовались РЛС, что весьма сомнительно. Тем не менее полагают, что «Спецотряд» установил «рекорд» по ночному применению Р-40³⁴.

Утром 27 ноября всё ударное соединение вернулось в Гуйлинь: «Ещё до полудня они (т.е. японцы) снова находились в воздухе, направляясь к Кантону, чтобы привести в действие капкан, который мы так старательно готовили. Мы предположили, что японцы соберут в Гуандуне большое количество истребителей, чтобы отбить попытку повторного полёта на город. Нашей целью было вынудить их вести бой на высотах, выгодных для Р-40. Бомбардировщики, как обычно, играли роль живой приманки. Их сопровождал 21 истребитель Р-40, самая большая истребительная группа, какую я до сих пор поднимал в воздух».

Накануне ночью полковник Кунер обонял все кафе Гуйлиня, роняя неосторожные замечания о том, какая жуткая трепка ждет японцев в Гонконге. Самолеты КВОС полетели прямо к Гонконгу. Но в последнюю минуту бомбардировщики круто свернули к Гуандуну и застали японцев с голой задницей. Когда бомбардировщики сбросили свой смертоносный груз на доки Хуаншу, вражеские истребители уже поднялись с аэродромов Тяньхэ и Уайт Клауд. Так как Р-40 имели преимущество в высоте, они легко расправились с большинством из них. Пылающие японские истребители падали на собственные аэродромы, как только достигали высоты, на которой крутились Р-40. Окончательный счет был 27:0 в пользу КВОС. Это была одна из самых крупных неудач японцев в небе Китая, и она имела место на глазах множества жителей Гуандуна. Японцы просто не успели нарисовать белые звезды на крыльях своих сбитых истребителей, чтобы выдать их за американские. Когда Р-40 повернули домой, они увидели группу «Ников», летящую со стороны Гонконга, где они, судя по всему, ожидали КВОС.

28 ноября мы завершили ещё одним рейдом для атаки судоходства в Тонкинском заливе, а потом вернулись в Куньминь. За 6 дней КВОС совершило 11 вылетов, атаковало цели на расстоянии 800 миль одна от другой, не потеряв ни одного самолёта. Зато потери японцев оказались весьма ощутимыми — 71 самолёт и 3 океанских транспорта. Были повреждены портовые сооружения, угольные склады, аэродромы. Эти удары показали, что можно сделать в Китае, имея горстку самолётов, капли бензина, считанные бомбы, но решительных пилотов³⁵.

Китайцы подтверждают, что с 23 по 28 ноября 1942 г. 23-я иаг совершила 11 самолёто-вылетов на

японские корабли в северной части моря. Кроме того, они обстреливали японские казармы на севере Вьетнама, разбомбили аэродром Тяньхэ в Гуанчжоу и пристань на реке Хуанпу³⁶.

В конце ноября штаб 23-й иаг перебрался из глинобитных хижин под тростниковыми крышами в Бишане в глинобитные хижины под тростниковыми крышами на краю аэродрома в Куньмине. Шэнно утверждал, что «совсем не желал этого перебазирования. Мои попытки убедить генералиссимуса начать наступление на Ичан, передовой опорный пункт японцев на Янцзы, вроде бы начали давать результат. Захват Ичана китайцами дал бы... идеальную базу для бомбежек Ханькоу, который являлся центром всех японских операций в Центральном Китае. Однако Биссел лез из кожи вон, чтобы нарушить мои связи с китайцами. Он требовал перевести штаб КВОС как можно дальше от генералиссимуса и мадам Чан.

Декабрь стал месяцем разочарований. В Восточном Китае закончилась хорошая лётная погода, а острая нехватка снабжения приковала наши самолёты к земле на западе³⁷.

26 декабря 1942 г. противник атаковал аэродром Юньнани. На перехват взлетели американские лётчики, сбив 7 японских самолётов. В результате описанных воздушных боёв спецотряд истратил последнее горючее и боеприпасы, они были вынуждены приостановить боевые действия. Японцы из-за подготовки к широкомасштабным боям на Тихом Океане резко снизили активность, и на фронте в Китае наступило временное затишье³⁸.

В период затишья на фронте особенно обострились разногласия между командованием 23-й иаг и штабом X BA в Дели. По словам Шэнно, «трения... начинались по малейшему поводу и без повода. Ещё в начале сентября я написал Стилуэллу, что существующая цепь командования вынуждает меня обращаться к китайцам через штаб Биссела в Дели, а также через штаб Стилуэлла в Чунцине, а потому является «неуклюжей, нелогичной и ненужной». Вдобавок она была прямым нарушением обещания Стилуэлла гене-

ралиссимусу, что цепь командования будет идти от китайцев через Стилуэлла прямо ко мне, и что я буду командовать всеми американскими воздушными частями в Китае.

Но в рамках созданной Стилуэллом системы командования КБИ—театром в действительности американской авиацией в Китае командовал Биссел. Я имел статус заместителя командира и был вынужден подчиняться приказам Биссела. Биссел был холодным, мелочным человеком, типичным кабинетным воякой, который пытался прятать свою неспособность ладить с людьми за требованиями неукоснительно соблюдать положения уставов. Он превратил в фетиш дисциплину плац-парада и порядок в расположении гарнизона почитал превыше всего, хотя действительной мерой успеха могли быть только боевые достижения части...

В течение зимы радиоволны между Дели и Куньмином часто раскалялись докрасна от обмена резкими радиogramмами между мной и Бисселом. Большинство споров касалось совершенно тривиальных вещей. Однако подрыв морального духа американцев, сражавшихся в Китае, нехваткой снабжения и недостатком самого необходимого был слишком очевидным. Проблемы морального состояния во время долгих периодов бездействия становились просто ужасными. Я никогда не переставал удивляться, как пилоты и механики переживают эти месяцы вынужденного безделья и сохраняют бодрость.

Почта, мыло, теплая одежда, бритвенные лезвия, сигареты, производство в следующее звание, награды за боевые успехи — всё это требуется для поддержания морального духа. И ничего этого Биссел не смог дать КВОС или не захотел давать. Поставки снабжения опаздывали на два—три месяца, иногда оставляя весь состав КВОС без единого кусочка мыла, без единой бритвы, без сигарет. Все знали, что штабы в Чунцине регулярно реквизируют наши транспорты DC-3 для доставки американских консервов, пива, сигарет и автомобильного бензина. Для того чтобы питаться «как следует», офицерам штаба Стилуэлла выделяли дополнительно по 7 долларов. В один из периодов пло-

хой погоды, когда дух наших лётчиков упал до опасно низкой отметки, я послал DC-3 через «Горб» с приказом обязательно привезти нашу почту. Когда он вернулся, забитый теннисными туфлями для штабных офицеров, я подумал, что матерщина в наших казармах вполне оправданна. Шерстяная одежда, реквизированная в Индии, прибыла с огромным опозданием, когда ледяные зимние ветры уже вовсю свистели над плато Юньнани. Чтобы предохранить себя от обморожений, мои лю-



«Летающие Тигры»
2-й эскадрильи «Панда».
Куньмин, 1942 г.

ди были вынуждены покупать на базарах Куньмина грубые жакеты и войлочные шляпы. Заплатки на штанах стали фирменным знаком КВОС. Биссел не уставал объяснять, что это говорит о неряшливости моих людей»³⁹.

Китайцы подтверждают, что для сглаживания конфликтов с командующим Х ВА Шэнно направил президенту США предложение создать в Китае независимую авиационную группировку под его командованием. Его поддержали Чан Кайши и Сун Цзывэнь⁴⁰.

Брешь в отношениях Шэнно и командованием КБИ ТВД удалось пробить лишь осенью 1942 г., когда Китай в качестве личного посланника президента Рузвельта посетил Уэнделл Уилки: «Именно в это время контроль Стилуэлла над службой военной цензуры на КБИ—театре позволил ему перекрыть все возможные каналы утечки информации. Был выпущен приказ, запрещающий штабу КВОС публиковать любую информацию о воздушных операциях. Все пресс-релизы выпускал только штаб Стилуэлла — в Чунцине или в Нью-Дели. Это не только означало задержку от одного до трёх дней, но также позволяло править все сообщения так, как желал их хозяин.

Громогласно расписывая налёты КВОС на Ханькоу, Гонконг, Кантон, Ханой и Бирму как действия «собственных самолётов», Стилуэлл сумел создать иллюзию, будто в Китае действуют гораздо более крупные силы. Все упоминания о крошечных размерах КВОС цензоры безжалостно вычеркивали. Японцы также предпочитали поддерживать этот обман, утверждая, что в Китае находится множество американских самолётов. Это позволяло им маскировать собственные поражения. Однако они-то прекрасно знали нашу истинную силу. Только американский народ оставался в неведении.

Военное министерство, от генерала Маршалла до последнего клерка, получало информацию исключительно от Стилуэлла. Таким образом, его совершенно фальшивая версия относительно положения в Китае стала официальной точкой зрения. Как и во всех подобных случаях, на диссидентов обрушивалась вся тяжесть праведного гнева начальства. Полковник М. Купер, служивший тогда моим начальником штаба, написал личное письмо генералу Donovanу, начальнику Управления Стратегических Служб и лично другу президенту Рузвельта. Купер описал истинное положение дел в Китае. Когда Donovan запустил это письмо по вашингтонским коридорам, Военное министерство немедленно добилося перевода Купера из Китая «по медицинским показаниям»⁴¹.

Японские пилоты 64-го сентября, «сменившие» «Тигров» на а/б Мингаладон. 1942 г.

Лишь У. Уилки удалось пробить «самую серьёзную брешь в построенной Стилуэллом дамбе лжи и цензурских запретов... Уилки произвел колоссальное впечатление на китайцев. Его неотёсанная внешность и жизнерадостность полностью соответствовали представлениям китайцев о важных американцах. Он говорил с китайцами о конкретных вещах, которые они понимали, — о необходимости расширения транспортной сети, разработке национальных ресурсов, увеличении производства продовольствия...»⁴².

Во время своего пребывания в Чунцине Уилки потребовал конфиденциальной беседы с Шэнно. Тот вынужден был отказаться, ссылаясь на действующий запрет Стилуэлла. В этой ситуации тому ничего не оставалось, как заявить, что Шэнно может разговаривать с Уилки о чём только захочет.

Во время двухчасовой беседы с глазу на глаз, когда Уилки узнал, как вспоминал Шэнно, «что наши широко разрекламированные налёты производились силами менее дюжины бомбардировщиков и что мы защищали весь Китай силами 50 истребителей, он был просто потрясён. Географический размах наших операций, успешные бои, когда мы уничтожали 8 самолётов на один потерянный, создали у него, как и у других американцев, впечатление, что наша группа является большим и хорошо обеспеченным соединением. Уилки попросил меня изложить наши проблемы в детальном письме, которое он пообещал передать прямо президенту Рузвельту»⁴³.

Представитель президента получил его, прежде чем отправиться дальше в Сибирь и на Аляску. Шэнно полностью приводит текст этого письма:

«8 октября 1942 года. Мистеру Уэнделлу Уилки, специальному представителю президента, как главнокомандующего Вооружёнными Силами.

Вы заявили мне, что являетесь непосредственным представителем, как в военном, так и в политическом плане, президента Соединённых Штатов. Вы приказали мне подготовить рапорт непосредственно Вам относительно военных операций против Японии на китайской территории. Я исполняю это распоряжение.



1. Японию можно разбить в Китае.
2. Её можно разбить такими малыми силами авиации, что на других театрах это выглядело бы глупостью.
3. Я уверен, что если бы мне дали реальную возможность командовать такими воздушными силами, я сумел бы разбить Японию. Я верю, что могу сделать это так, что будут спасены жизни тысяч американских солдат и моряков, и наша страна заплатит относительно небольшую цену.
4. Я говорю это с полной уверенностью, но верю, что это не является самолёбованием. Причины моей уверенности основываются на том факте, что с 1923 года я всегда был твердо убеждён, что Япония начнет войну против Соединенных Штатов. Я посвятил лучшие годы своей военной жизни изучению этой проблемы. В течение 5 лет я работал неофициальным советником Китайских ВВС. На этой должности я в течение 5 лет руководил войной против Японии. Последний год я сначала командовал АДГ, а потом Китайским Воздушным Оперативным Соединением. Ни разу я не имел в Китае более 50 исправных истребителей, чтобы противостоять огромным силам японской авиации. Это крошечное истребительное соединение под моим командованием уничтожило более 300 японских самолётов достоверно и ещё около 300 вероятно. Я верю, что наш общий счёт составляет около 600 самолётов, при том, что мы потеряли 12 пилотов АДГ и 4 пилотов КВОС. Бомбардировочные силы КВОС состояли максимум из 8 средних бомбардировщиков. С ними я провел 25 рейдов против японских сооружений, войск, кораблей, не потеряв ни одного человека и самолёта от действий противника.
5. Когда я прибыл в Китай, Китайскими ВВС руководили итальянские советники. Ещё до вступления Америки в войну (потому что я верил, что нам придется сражаться с державами Оси и Японией) я добился высылки итальянцев из Китая. Я пользовался полным доверием генералиссимуса и всех высших китайских лидеров. Если я завоевал их доверие, это произошло потому, что: а) я был генералом-победи-

телем; б) я никогда не врал китайцам и никогда не обещал больше, чем считал возможным сделать.

6. Сейчас я совершенно уверен, что, если меня назначат американским военным командующим в Китае, я не только добьюсь разгрома Японии, но также смогу превратить китайцев в надежных друзей Соединенных Штатов. Я уверен, что смогу создать такое доброе отношение, что Китай станет огромным и дружески настроенным торговым партнёром на много лет вперед.

7. Военная задача является очень простой. Она была усложнена неуклюжей, нелогичной военной организацией и людьми, которые не понимают сути воздушной войны в Китае.

8. Чтобы разбить Японию, мне потребуется совсем небольшая американская авиагруппа — 105 современных истребителей, 30 средних бомбардировщиков и на последней фазе, через несколько месяцев от сегодняшнего дня, 12 тяжёлых бомбардировщиков. Однако численность этого соединения следует поддерживать постоянно. Мы будем нести потери, однако потери нужно восполнять. Я считаю 30% запасных истребителей и 20% бомбардировщиков достаточным значением.

9. Я имею основания заявить, что смогу добиться крушения Японии, потому что уверен — мы сможем ликвидировать японские ВВС, как эффективную силу, вероятно в течение 6 месяцев и в течение года наверняка. Я профессиональный лётчик-истребитель, и это мое мнение как профессионала. Оно основано на простых фактах. Производство самолётов в Японии ограничено. Я могу заставить японские ВВС сражаться в том месте, которое выберу сам. Поставив их в такое положение, я могу ликвидировать их эффективность. После того как японская авиация будет ликвидирована, как эффективная сила, наш флот сможет действовать свободно, а генерал МакАртур сможет вести наступление на юго-западе Тихого океана беспрепятственно. Тем временем, действуя с авиабаз Восточного Китая, я гарантирую уничтожение главных про-



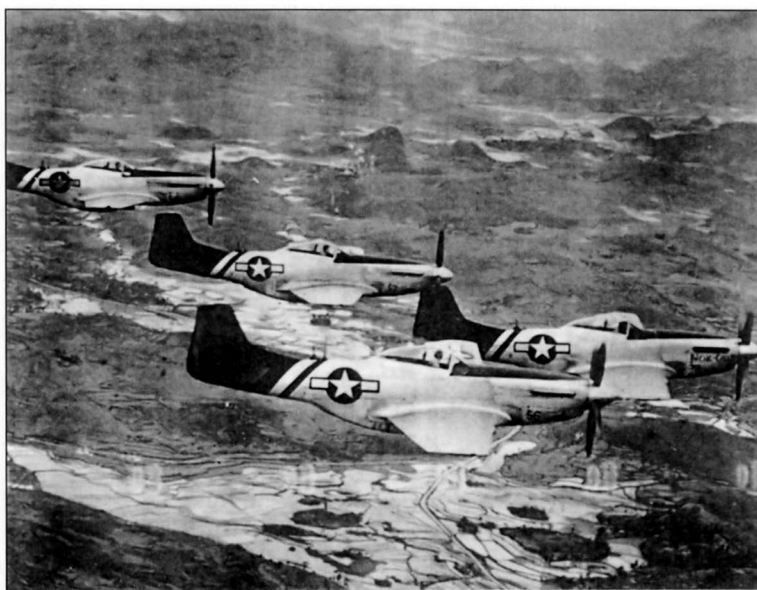
Американские истребители Р-47 «Тандерболт» в Куньмине. 20 апреля 1944 г.

мышленных центром Японии. Ни одна другая страна не является столь уязвимой для воздушных атак. Перерезать морские коммуникации Японии с её новоприобретенной империей будет крайне простым делом. Когда будут решены обе названные выше задачи, полный военный разгром Японии можно считать гарантированным и лёгким.

10. Для того чтобы эффективно поддерживать небольшое авиационное соединение, упомянутое выше, следует создать линию воздушного снабжения между Индией и Китаем. Организация такой воздушной линии является сущим пустяком по сравнению с целями, которых удастся достигнуть. Это сухая констатация факта. Организация и обеспечение работы воздушных перевозок являются детской игрой по сравнению с трудностями, которые пришлось преодолеть при создании Южно-Американской линии компании «Пан Америкэн» и её атлантических и тихоокеанских линий. Ей требуется только хорошее командование и хорошее управление. Количество грузов, которые можно перевозить по этой воздушной линии, что обеспечит действия авиагруппы, является относительно небольшим. Небольшие расчёты могут подтвердить несложность этой задачи.

11. Предложенный план защиты этой линии перевозок является примером ортодоксального, закоснелого военного мышления. Он не имеет реального военного значения. План демонстрирует полное непонимание принципов использования воздушной мощи и даже основных принципов военной стратегии. Я буду защищать эту воздушную линию <...> нанося удары по японским коммуникациям на юго-западе Тихого Океана, а потом и по самому Токио. Японские ВВС будут просто вынуждены вести бои над Восточным Китаем и Токио. У японцев просто не хватит самолётов, чтобы одновременно сражаться над транспортным маршрутом в Индии, в Бирме, Юньнани и над Токио. Ни один нормальный командир в военной истории не мог предложить лучшей альтернативы такому плану <...>⁴⁴.

Я планирую проделать то же самое⁴⁵ в Китае с японской авиацией. Японцы должны удерживать Гонконг, Шанхай и долину Янцзы. Эти пункты были жизненно важны для самой Японии. Я могу вынудить японские ВВС драться, чтобы защитить эти пункты, используя лучшую в мире сеть наблюдения и оповещения. Я уверен, что, применяя такую тактику, смогу уничтожить японские самолёты в соотношении 10 или даже 20 к 1. Когда японская авиация откажется вступать внутрь моей сети оповещения, я начну наносить удары средними бомбардировщиками по их морским коммуникациям на юго-западе Тихого океана. За считанные месяцы противник потеряет так много самолётов, что с ПВО Японии уже можно будет не считаться. Тогда я смогу атаковать саму Японию с аэродромов Цюйчжоу и Лишюя. Моя авиация сможет выжечь два основных промышленных



Американские истребители P-51 «Мустанг» XIV ВА в Китае
Позже на них появились эмблемы ВВС Гоминьдана

района Японии Токио и треугольник Кобе—Осака—Нагоя. После этого Япония не сможет снабжать свои армии в недавно приобретенной империи в Китае, Малайе, Голландской Ост-Индии военными припасами. Откроется дорога к наступлению китайской армии в Китае, американскому флоту на Тихом Океане, МакАртуру — из его австралийской цитадели. Всё это будет достигнуто сравнительно дешёвой ценой.

12. Проводя эти операции, я обеспечу наземные сооружения восточной оконечности воздушного маршрута в Юньнани, то есть Куньмин, Шаньюй и так далее. Если японцы сумеют быстро перебросить крупные силы авиации в Бирму для удара по воздушному мосту Индия—Китай, тогда, действуя по внутренним операционным линиям, я могу быстро вернуть истребители и встретить японцев над их бирманскими аэродромами. Я буду уничтожать любые силы, которые они бросят против нас.

Весь мой план очень прост. Я его долго обдумывал. В течение 5 лет я создавал и развивал сеть наблюдения и оповещения, чтобы сражаться именно таким образом. Я не имею ни малейших сомнений в успехе.

13. Однако, чтобы добиться этой цели, мне совершенно необходимо получить полную свободу руководства боевыми действиями, а также право напрямую обращаться к генералиссимусу и китайским властям. Насколько я знаю, генералиссимус также этого желает. Я не делал бы столь уверенных заявлений, если бы во время операций АДГ не был вынужден оглядываться назад, так как мои авиабазы рисковали попасть под атаку вражеских наземных сил. Лишь когда эта опасность отступала, я мог уничтожать по 20 японских самолётов на каждый свой потерянный. И даже при наличии такой опасности я бы не отступил, если бы у меня были бомбардировщики и разведчики.

Если у меня будет право отчитываться только перед Чан Кайши, я намерен вести в Китае комбинированные операции с участием наземных войск и авиации.

14. Я снова повторяю, что весь этот план позволит китайским войскам действовать успешно и практически наверняка даст возможность МакАртуру развернуть успешное наступление. Он окажет весомую помощь действиям флота на Тихом Океане. Более того, он превратит Китай в нашего верного друга на многие годы после войны.

К.Л. Ченнолт, бригадный генерал ВВС США⁴⁶.

Уилки доставил это письмо президенту. Тот передал его в Военное министерство, где оно, по утверждению Шэнно, вызвало большой скандал:

«Личное вмешательство доктора Суна и телеграммы генералиссимуса вызвали большой резонанс в Белом Доме. Первоначальное решение Рузвельта и Черчилля, принятое в декабре 1941 г., относительно приоритета Европейского театра китайцы восприняли с пониманием. Но когда на конференции в Касабланке в январе 1943 г. вопросы войны в Азии даже не включили в повестку дня, китайцы настолько резко выразили свое недовольство, что его ясно услышали даже в Марокко. Генералы Арнольд и Сомервелл отправились из Касабланки в Чунцин, чтобы смягчить генералиссимуса новыми обещаниями. Чан Кайши резко потребовал создать в Китае отдельное американское авиационное командование из 500 самолётов и доставлять через «Горб» 10000 т грузов ежемесячно, чтобы обеспечить действия этого соединения. Арнольд пообещал посмотреть, что он сможет сделать. Но китайцы давно уже перестали верить обещаниям⁴⁷.

Вопрос о назначении командира нового авиационного соединения в Китае являлся для Шэнно далеко не праздным, и речь шла не столько о его честолюбии и амбициях, сколько о «развязанных руках» и необходимости подчиняться «глухим» приказам командования в Индии и Бирме.

Ещё при реорганизации АДГ в 23-ю паг «одна из первых проблем возникла при выборе командира нового авиационного соединения в Китае... [Шэнно] без ложной скромности полагал, что... [его] огромный опыт жизни в Китае и боевые достижения АДГ делают... [его] первым кандидатом на этот пост. Генерал Арнольд, командовавший тогда армейскими ВВС, развеял все заблуждения на этот счёт. 13 февраля 1942 г... [Шэнно] получил через доктора Суна следующую радиogramму... из Вашингтона:

«Арнольд придерживается мнения, что вы первоклассный офицер и горд за АДГ, однако он хотел бы поставить во главе самого крупного шоу члена своего штаба. ...Остается только Биссел. Хармон говорит, что Биссел сейчас поменял свои взгляды на тактику. Биссел сможет выколотить из армий больше, что важно для более крупного командования. Мы чувствуем, что предложенные варианты заслуживают честного рассмотрения, так как китайские интересы требуют хорошей тактики не меньше, чем хорошего материального обеспечения. Мы надеемся, что вы будете сотрудничать и помогать. Вскоре последует ваше производство в бригадные генералы⁴⁸.

Сам Шэнно «в качестве возможных командиров предложил генерал-майора Хармона и полковника

Л. Хикки, потому что подозревал, что Арнольд никогда не позволит такому нарушителю военных уставов, как я, занять столь важный пост. И Хикки, и Хармон верили, что истребители ещё покажут себя в воздушной войне, а я никак не мог забыть патетические высказывания Биссела в лётной школе (в 1931 г. — прим. авт.), что единственный способ, которым истребитель может сбить бомбардировщик, — метко сбросить цепь с ядрами, чтобы запутать ему пропеллер⁴⁹.

Приказ о зачислении Шэнно на действительную службу прибыл 9 апреля 1942 г., при этом его из капитанов произвели сразу во временные полковники. Через 9 дней Шэнно получил временное звание бригадного генерала, однако «хотя я дольше Биссела служил в армии, его приказ о произведении в бригадные генералы был подписан на один день раньше моего, поэтому он считался старше меня».

В результате формальной авиационной группировкой в Китае командовал Биссел, а Шэнно числился его заместителем, что не могло не сказаться на их взаимоотношениях. Сам Шэнно так отзывался о своем «Спецотряде»: «Возможно, в истории это самое маленькое авиационное подразделение под командой генерала».

18 февраля 1943 г. в Конгрессе США выступила секретарь Авиационного Комитета ВВС Китая Сун Мэйлин (мадам Чан Кайши). Её яркая речь, много раз прерываемая аплодисментами, переубедила противников. Она была сторонником приглашения американцев, во всем поддерживала Шэнно и сыграла в реализации его замыслов значительную роль.

Вскоре, 10 марта 1943 г. появилось решение о создании новой, XIV Воздушной Армии Сухопутных войск Армии США, для ведения боевых действий в Китае. 23-ю паг, входившую в X ВА, вывели из состава X ВА, расширили и на её основе начали формировать XIV ВА. Она действовала самостоятельно и не подчинялась никому из американского командования в Юго-Восточной Азии.

За неделю до появления приказа о создании XIV ВА, 3 марта 1943 г. Шэнно получил звание генерал-майора авиации и стал её командующим.

Все эти реорганизации явились следствием изменения геополитической ситуации во Второй мировой войне. После начала широкомасштабных сражений на Тихом Океане, фронт в Китае стал иметь для США весьма важное значение. В тот период мощь и военные силы Японии в Китае значительно ослабли. И после многочисленных просьб Чан Кайши президент Рузвельт принял решение значительно увеличить контингент американских войск в Китае.

Однако, как утверждают китайцы, «несмотря на то, что Рузвельт в декабре 1942 г. отдал приказ пополнив «Спецотряд» в Китае 100 самолётами для бомбардировок стратегических объектов и кораблей, пока не появилось решение о формировании XIV ВА, всё оставалось по-прежнему⁵⁰.

Итогом боевой деятельности 23-й паг в статусе регулярного соединения Сухопутных войск Армии США за 8–9 месяцев стали 149 сбитых японских самолётов и более 300 т бомб, сброшенных на враже-

ские позиции. Свои потери — 16 Р-40, японским самолётам лишь однажды удалось прорваться сквозь их строй и сбить один В-25. В 1942 г. — начале 1943 г. основная тяжесть воздушной войны в Китае легла на 23-ю наг, добившуюся ещё более впечатляющего соотношения побед и потерь 8,7:1⁵¹.

Существует и другая статистика. Поскольку при формировании XIV ВА 23-я наг вошла в неё целиком, Шэнно считал, что «вместе с 49-й наг из V ВА генерала Джорджа Кенни она делит честь самого длительного участия в боях против японцев». За 3 года своей боевой истории 23-я наг уничтожила 941 вражеский самолёт и добилась соотношения побед и потерь чуть больше, чем 5 к 1⁵².

Сейчас китайцы утверждают, чтобы противник не знал реальную численность самолётов в «Снеотряде», осуществлялись специальные меры прикрытия — менялась окраска, эмблемы, тактические номера и т.д. По их мнению японцы полагали, будто общая численность «Снеотряда» достигала 200 самолётов и не сме-ли активно воевать с ними. Учитывая «разгул» японского шпионажа в «Поднебесной», это маловероятно⁵³.

Важную роль сыграла система оповещения о палетах. Она непрерывно совершенствовалась. Посты ВНОС оперативно передавали информацию о попытках палёта, всё делалось своевременно. Дальность оповещения достигала 200 км.

В результате «Тигры» Шэнно и другие его формирования за время войны с Японией потеряли на земле от бомбежек очень мало самолётов. Это стало следствием того, что командир установил вокруг аэродрома надёжную информационную сеть с использованием «китайского телеграфа». С появлением в воздухе японцев они взлетали и находились в воздухе, пока те не отбомбятся⁵⁴.

Созданная китайцами в ходе боевых действий система оповещения ПВО оказала неоценимую помощь американским и китайским лётчикам. После начала войны АК организовал и создал сеть постов Воздушного наблюдения, оповещения и связи (ВНОС) на побережье и в тылу. Эти посты эффективно использовали радио- и телефонную связь, с тем, чтобы оперативно доводить информацию о палетах японских самолётов. Для маскировки посты размещали в безлюдной горной и лесной местности, а иногда (при возможности) даже вблизи японских аэродромов. Они могли давать полную информацию о группах японских самолётов, идущих в тыл китайских войск.

В Китае создали 18 районов наблюдения, 617 отря-

дов (постов ВНОС), у них имелось 450 радиостанций, общая протяжённость линий связи превышала 16 тыс. км. В октябре 1938 г. на одном из сбитых японских самолётов обнаружили секретные документы, касающиеся шифрованной связи, которой пользовались японские лётчики. Тем самым у китайцев появился ключ для дешифровки японских переговоров. Для этого в Чунцине создали специальную радиостанцию перехвата переговоров противника. К весне 1940 г. уже разгадали японский шифр. Появилась возможность оперативно перехватывать и дешифровать японскую информацию, для этого создали 7 пунктов перехвата и дешифровки.

Осенью 1940 г. японцы использовали новые истребители «Зеро» для прикрытия больших групп «бомбёров», атаковавших объекты в Сычуани. Однако на основании оперативной информации китайцы могли своевременно укрывать свои самолёты, потери были незначительны.

В июле 1941 г. в Чэнду также создали отряд по дешифровке. В октябре 1941 г. в перехватах обнаружили планы японцев перебросить большие группы самолетов на юг. 10 декабря 1941 г. отряд дешифровки в Чэнду получил информацию о том, что 100 самолётов морской информации Японии планируют налёт на два английских корабля к востоку от Малайского пролива. Информацию передали английским дипломатам в Чунцине. Те поначалу не поверили, но факты подтвердились.

В марте 1942 г. для усиления работ по радиоперехвату Авиацционный Комитет создал в Чунцине, Чэнду, Лояне 2-й, 3-й и 4-й отряды радиоперехвата и дешифровки. 5-й отряд планировали использовать в Юго-Восточной Азии, 6-й — в Индии.

В мае 1942 г. правительство Англии официально запросило Китай направить одну из служб радиоперехвата в Индию для организации там подобной службы.

В октябре 1942 г. в 6-й отряд численностью более 30 человек направили в Индийский город Калькутта. В середине ноября 1942 г. 6-й отряд расшифровал сообщение о том, что от 9 до 12 японских самолётов



Редкое фото: «Либереитор» В-24 в Китае тоже стал «Тигром» с «Акульей пастью»

готовятся к вылету с аэродрома в Бирме. Информацию передали англичанам, те своевременно подняли на перехват большую группу истребителей, и вся группа (9 машин) была уничтожена.

С ноября 1942 г. по октябрь 1943 г. расшифровывали более 300 радиogramм. Англичане высоко оценивали деятельность китайских радистов⁵⁵.

Однако Шэнно утверждал, что «разведка всегда была нашим слабым местом в Китае. Естественные трения между американскими, английскими, китайскими и французскими интересами усугублялись грызней между американскими видами вооруженных сил. Только устранив все экономические и политические противоречия между союзниками на Дальнем Востоке, стало возможным наладить нормальную работу разведки XIV ВА, используя потенциал всех наших партнеров. Например, китайцы подозревали, что англичане и французы используют свою разведку для укрепления позиций в Азии после окончания войны. В результате китайцы передавали XIV Армии большое количество сведений при условии, что они не будут переданы дальше англичанам и французам.

Было очень просто довериться ложным сведениям разведки, которые свели бы к нулю результат наших действий в поле. По этой причине я избегал напрашивающегося союза с секретной полицией Гоминьдана... Самой разумной политикой было оставаться подальше от внутрикитайских дразг и постараться убедить всех заинтересованных лиц, что единственной заботой XIV ВА является наиболее эффективное ведение военных действий... Самые ценные разведывательные данные мы получили благодаря высокой репутации нашего соединения...

...Данные китайского Военного министерства, которые поступали в штаб в Чунцине, а потом уже передавались XIV ВА... обычно запаздывали на срок от 3 до 6 недель, когда приходили к нам. Стилуэлл прямо запрещал XIV Армии любые попытки наладить собственную разведку. Так как XIV ВА была единственным соединением американской армии в Китае, ей требовались свежие и точные разведывательные дан-

ные для ведения эффективных операций» Я решил эту проблему, организовав службу радиоразведки при штабе XIV ВА в рамках нашей системы наблюдения и оповещения. Формально мы продолжали полагаться на получаемые из третьих рук (от Стилуэлла) сведения китайской разведки, но на самом деле действовали на основании свежих радиоперехватов, которые приходили от наших людей в районе боев⁵⁶.

После преобразования 23-й иаг в XIV ВА и телеграммы президента Рузвельта генералиссимусу Чан Кайши, что «новые самолёты будут отправлены в Китай как можно быстрее. Точно так же будет ускорена доставка снабжения, которое позволит им сражаться...», в Китае мало что изменилось. Несмотря на приказ Стилуэллу о передаче по требованию президента США контроля над перевозками по «Горбу» от Биссела Шэнно, Стилуэлл его так и не выполнил. Воздушный мост остался в распоряжении Биссела.

Положение усугубило раннее начало сезона дождей в Индии. Вследствие нехватки ГСМ у бомбардировщиков, изношенности техники, усталости и частых болезней личного состава, Шэнно вынужденно перебросил «бомберов» из Гуйлиня, Линлина и Хэнъяна в Юньнань. В течение апреля в Линлине, Юньнани, Куньмине, Бирме на фронте наблюдалось затишье. За месяц сбили всего 10 японцев, но и сами понесли большие потери.

Японцы пишут, что в апреле и мае с частями XIV ВА успешно воевал 25-й сентай (авиаполк), сформированный 7 ноября 1942 г. в Ханькоу на базе 10-й отдельной эскадрильи (докурицу чутай). Первоначально истребителями Ки.43 оснастили две эскадрильи, к осени 1943 г. «Хаябусы» поступили во все три. Первым командиром 25-го сентай стал майор Тосса Сакагава. Полк входил в состав 1-й дивизии (хикосидан). 1 апреля 25-й и 33-й сентай провели бой с 20 Р-40 и заявили о четырех воздушных победах⁵⁷.

Удачный налёт японцев состоялся во время отлучки Шэнно в Вашингтон на конференцию «Трайидент». Чан Кайши сказал Шэнно, что он «должен убедить Рузвельта в необходимости срочных военных опера-



ций для помощи Китаю, увеличении поставок и полном освобождении авиации от контроля Дели. [Шэнно] сообщил Чан Кайши, что у нас уже есть независимая воздушная армия и единственное, в чём мы реально нуждаемся на сегодняшний день, так это в увеличении поставок снабжения»⁵⁸.

Шэнню писал, что «когда мы ещё летели над Африкой, японцы сумели проникнуть в Юньпун и застигли истребители XIV ВА на земле. Более 200 китайских кули, работавших на лётной полосе, и двое американцев были убиты. 5 Р-40 и 1 С-47 были сожжены, 11 Р-40 были повреждены. Это был один из тех досадных инцидентов, которые являлись результатом нехватки снабжения. Японки впервые появились несколько дней назад, и тогда наши истребители поднялись в воздух. Японцы удрали. Командир эскадрильи знал, что вскоре бензин кончится, если он будет применять такую тактику. На третий день он решил ждать сообщения от станции сети оповещения на реке Меконг и лишь потом взлетать. Но станция ничего не передала, и противник появился внезапно»⁵⁹.

29 апреля по случаю дня рождения императора японцы совершили налёт на Куньмин. Истребители не смогли обнаружить противника до того, как он сбросил бомбы. Новый начальник оперативного отдела штаба XIV ВА полковник Дон Лайон и пилот В-25 были убиты, генерал Гленн был ранен.

В начале мая 1943 г. в Китай на базу XIV ВА прибыла 308-я тбаг тяжёлых бомбардировщиков в составе 35 В-24, у Шэнно появилась возможность осуществлять дальние налёты по территории Китая, Бирмы, Вьетнама и Таиланда.

Вскоре 308-я тбаг уже была готова к боевым действиям. Самолёты базировались на аэродромах в Куньмине, Дэньцзяне и в Янцэ. Им доставили горючее и постепенно их пополнили ещё самолётами.

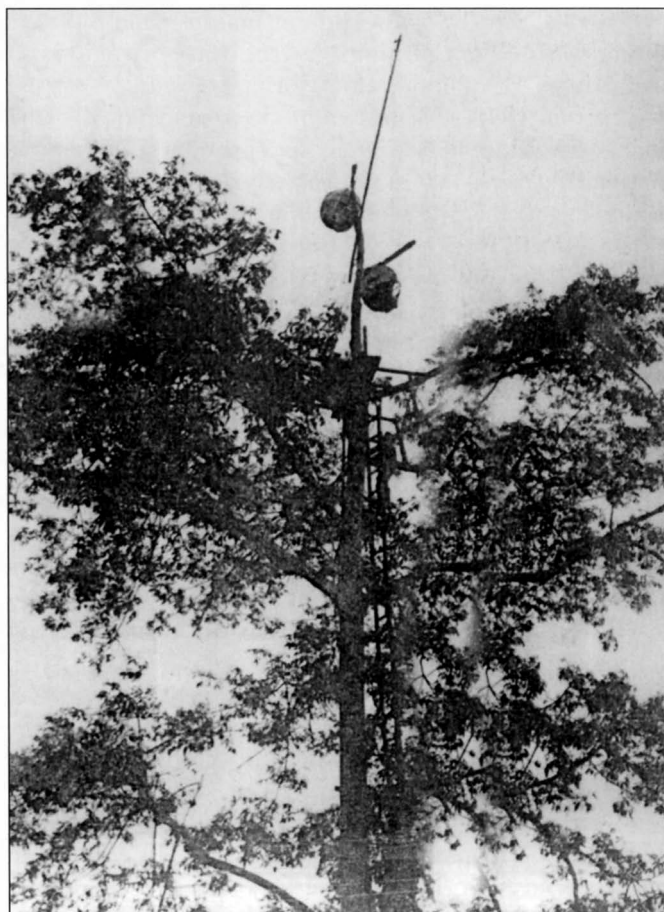
Свои первые боевые вылеты XIV ВА совершила в мае 1943 г. 4 мая 18 В-24 и 12 В-25 под прикрытием 24 Р-40 взлетели с аэродромов Куньмина и полетели бомбить стратегические и промышленные объекты Вьетнама, побережья Китая и на острове Хайнаньдао. Они нанесли удар по ряду объектов японцев в Ханое, включая военные заводы, аэродромы, порты, нефтехранилища. Бомбили припортовые сооружения, склады, нанеся японцам большие потери. Один В-24 подбила ЗА, на обратном пути экипаж выпрыгнул с парашютами, один лётчик погиб. Таким стал первый успешный боевой вылет XIV ВА.

8 мая группа В-24 бомбила аэродром Тяньхэ в Гуанчжоу. Сожгли ангары и казармы. На обратном пути их перехватили 20 японских истребителей, однако им на помощь подоспела группа Р-40, они отогнали японцев и сбили 13 из них.

15 мая 1943 г. 27 японских «бомберов» армейской авиации из 12-го и 98-го сентаев в сопровождении 37 истребителей из 64-го и 50-го сентаев атаковали Куньмин. На перехват поднялись американские и китайские истребители, совместными усилиями они сбили 8 японских самолётов⁶⁰.

В конце весны начались ожесточённые сражения на западе провинции Хубэй, в которых авиачасти XIV ВА впервые сражались «крылом к крылу» с китайскими лётчиками. С апреля по июнь 1943 г. японцы, ликвидируя угрозы китайских войск в районе Уханя, и противодействуя их флотилии в районе Ичана, начали наступление, пытались при этом захватить и китайские корабли,

К 5 мая 1943 г. в западной части пр. Хубэй японцы сосредоточили до 100 тыс. бойцов (около 6,5 дивизий). Японская армейская авиация держала там группировку в 238 самолётов из 25-го, 90-го, 33-го, 44-го сентаев. (По другим данным — 248 боевых самолётов, принадлежащих 16-у, 25-у, 33-у, 45-у, 55-у и 90-у сентаям, дислоцированных в районе Ханькоу и Цзинмэнь.) Они действовали по двум направлениям на западе пр. Хубэй, и стали угрожать Чунцину и судоходству в верховьях Янцзы. 1-я, 2-я, 4-я и 11-я аг ВВС Чан Кайши вместе с частями XIV ВА сосредоточили 165 самолётов для поддержки сухопутных войск. Для них главной задачей стала борьба с японской авиацией. В основном они совершали налёты на японские аэродромы в Ханькоу, Ичане, Цзинмэнь и Шаши, а также бомбили японские передовые позиции.



На стр. 98: Клар Ли Шэнно на своём «КП» во время японского налёта на Куньмин

Китайский радист Чэнь Янь, работавший на радиостанции у «Тигров» с ноября 1941 г. по август 1944 г. Справа: китайская «система ВНОС» — подниманием шаров сообщали о приближении японских самолётов

К 31 мая 1943 г. японцы начали отступление, китайцы начали их окружать, к 8 июня они уничтожили до 10 тыс. японцев и вернули часть оккупированной территории. 17 июня 1943 г. японцы контратаковали и вернули все утраченные позиции, так завершилась битва на западе Хубэя. Японцы также перенесли в Шань все малые и большие китайские гражданские суда, общим водоизмещением до 20 тыс. т, до этого находившиеся на рейде в Ичане. Главной целью и являлся захват этих китайских судов, и после того, как японцы их увели, сражение в данном районе практически завершилось.

В начальный период битвы китайские пилоты, не имея боевого опыта, несли большие потери. Они нанесли ощутимые удары по японским войскам, но и сами часто погибали от огня с земли. Вот некоторые характерные примеры:

— 19 мая 8 Р-40 и 4 Р-43 4-й иаг ВВС Китая совершили налёт на японские корабли в пров. Хубэй. Зам. командира авиагруппы Сюй Баюнь погиб от огня корабельной ЗА.

— 25 мая 15 Р-40 4-й иаг двумя группами атаковали японские войска в районах Чжан'ян и Ичан на севере Хубэя. Нового зам. командира авиагруппы Ду Чжаохуа сбили огнём с земли.

— 27 мая 7 СБ 1-й баг ВВС Чан Кайши вылетели из района Вэньцзян (пр. Сычуань) с заданием атаковать японские войска на западе пр. Хубэй. В полёте они сбились с курса и начали бомбить район Иду. На обратном пути погода резко ухудшилась, один самолёт при вынужденной посадке разбился, экипаж пилота Го Юэшэна погиб.

В тот же день 8 Р-40 4-й иаг прикрывали 6 А-29, бомбивших Чжан'ян в пр. Хубэй. Заместитель комэска Чжан Цзунцян погиб от огня с земли.

— 2 июня 1943 г. 3-я и часть 5-й дивизии отступающих японских войск во время переправы на пароме в Ичан подверглись атаке с воздуха. Большую часть войск китайские и американские самолёты потопили.

— 6 июня 12 Р-40 из 4-й иаг (утверждают, что среди них был один американец) успешно отбомбились по кораблям на реке Нейцзяхэ (Хубэй) и на обратном пути дозаправлялись на аэродроме Ляньшань. В этот момент на земле их накрыли японцы — 6 «бомберов» «тип 99» из 90-го сентай и 14 истребителей «тип 1» из 33-го сентай. Командир 23-й иаэ Чжоу Чжикай в одиночку взлетел наперехват и сбил двух японцев. Тем не менее, японцы успешно отбомбились, истребители многократно штурмовали лётное поле и уничтожили более 20 китайских самолётов, т.е. погибли почти все самолёты 4-й иаг⁶¹.

— 10 июня японские истребители Ки.43 из 25-го и 33-го сентаев сопровождали отряд «бомберов» Ки.48, бомбивших Сюйцзе. Пилоты 25-го сентай вступили в бой с десятком Р-40 и заявили о пяти победах⁶².

Китайские и американские авиачасти совершили вместе 53 групповых вылета (424 (или 406) самолёто-вылета, из них 336 (326) — истребители, 88 (80) — «бомберы»). Они сбили 31 (41) японский самолёт, подбили 6. Утопили и повредили 23 кораб-

ля. Потери в живой силе — 157 солдат и офицеров, ранили 238 чел⁶³.

Однако к концу июня 1943 г. в четырёх иаэ XIV ВА оставалось всего 64 самолёта, многие из них считались устаревшими. А японцы в тот период начали применять более новые и совершенные самолёты, в том числе последние модели «Зеро». Они хорошо изучили «партизанскую» тактику Шэнно и взяли её на вооружение. При этом японцы использовали лучшие лётные качества «Зеро» и часто пользовались преимуществом в высоте, откуда внезапно атаковали с ходу, и атак не повторяли. Несмотря на то, что 24 июня 1943 г. ведущий группы китаец Вэнь Цэнхэ (или Цэнхэ) со своими лётчиками сбил 7 из 8 «Зеро», летевших из Гуанчжоу, в целом, если сравнивать ТТХ истребителей, то японские машины заметно превосходили американские Р-40.

20 августа 1943 г. японцы сбили 3 Р-40. Шэнно прекрасно понимал, что Р-40 уступает «Зеро», Р-38 вообще не подходил для воздушных боев, и очень надеялся на получение новых Р-51. Хотя японские авиачасти считались «слабыми» (т.е. малочисленными), но мастерство японских пилотов не вызывало никаких сомнений, и в воздушных боях они навязывали американцам очень тяжелые бои⁶⁴.

По словам Шэнно, 20 августа «японские пилоты наконец-то решили использовать преимущество своих самолётов в высотности. Группы от 20 до 50 истребителей весь день крутились над нашими аэродромами между Ханькоу и Гуандунем на высоте 30000 футов, пытаясь завлечь Р-40 наверх. «Кейси» приказал подготовить план перехвата противника над нашими аэродромами, чтобы сберечь бензин, но эта новая японская тактика вынудила всё отменить. Я радировал «Кейси», чтобы он начинал бомбить вражеские аэродромы в Ханькоу и Кантоне всеми имеющимися силами, чтобы вынудить вражеские истребители спуститься на наши высоты»⁶⁵.

Слабость истребительного прикрытия негативно сказывалась и на действиях «Либерейторов» из 308-й тбаг. В тот период они могли вылетать на задания только под надёжным прикрытием истребителей. Однако в полёте 21 августа 1943 г. из-за отсутствия истребительного прикрытия у них возникли серьезные проблемы с противником.

Шэнно писал: «Чтобы усилить мощь атак, 308-я тбаг начала совершать вылеты прямо с баз Юньлани. Первый вылет ничего не дал. Японцы атаковали Хэньян и задержали вылет Р-40, которые должны были сопровождать «Либерейторы». Некоторые бомбардировщики повернули назад от точки разведки, но 4 самолёта все-таки полетели к аэродрому Ханькоу без сопровождения. Зенитки и истребители сбили 2 В-24. Следующий вылет, в котором их сопровождали Р-38, закончился ещё хуже. Вражеские истребители схватили сыр в мышеловке со спущенной пружиной. 4 из 7 «Либерейторов» рухнули, охваченные пламенем, пока Р-38 крутились на высоте 30000 футов, не обращая внимания на бой внизу. В-25 11-й баз в сопровождении Р-40 23-й иаг через час также

атаковали аэродром Ханькоу, потерь при этом не имели, хотя уничтожили 10 вражеских истребителей»⁶⁶.

Китайские источники сообщили, что в тот день 14 В-24 из 308-й тбаг взлетели в Куньмине и пошли на Ханчжоу. По первоначальному плану их должны были сопровождать истребители, базировавшиеся в Хэнъяне. Однако 23-ю иаг в последний момент отправили на другой фронт, и прикрытия не оказалось. В итоге, когда «Либерейторы» шли на свою базу, их сопровождали только 12 истребителей.

В Хэнъяне «бомберы» дозаправились, но с истребителями не соединились, и без прикрытия полетели бомбить Ханькоу. На маршруте их перехватили более 60 японских истребителей. В тяжёлом бою японцы сбили ведущего и подбили ещё два самолёта. Один из них сел на вынужденную в Линлине, остальные 11 В-24 возвратились в Гуйлинь. После посадки выяснилось, что 10 машин получили серьёзные повреждения, один стрелок погиб, ещё 4 тяжело ранены. Кроме того, после посадки ещё в одном самолёте весь экипаж (10 чел.) нашли мертвыми⁶⁷.

По японским данным, 21 августа оккупированный японцами Ханькоу стал целью для 7 В-25 и 14 В-24, их сопровождали 12 Р-40, которых выделили лишь в последний момент, поскольку истребители требовались для защиты Хэнъяна. Поэтому сопровождение оказалось лишь у В-25, а «Либерейторы» полетели бомбить доки Ханькоу без прикрытия. Над целью они попали под удар истребителей Ki.43 «Хаябуса».

Японские пилоты грамотно атаковали американские бомбардировщики из передней полусферы. Майор Сакагава сбил ведущий В-24. Ещё один повреждённый В-24 разбился при аварийной посадке.

Когда бомбардировщики ложились на обратный курс, в бой вступили «Хаябусы» из 33-го сентай, непрерывно атаковавшие «Либерейторы» на протяжении полчасика. Когда последний Ki.43 вышел из боя, 10 из 12 уцелевших в первой атаке В-24 оказались повреждены. Среди экипажей бомбардировщиков один человек погиб, четверо получили ранения. Бортстрелки «Либерейторов» без ложной скромности заявили о 57 сбитых истребителях, но реально им удалось сбить всего несколько «Хаябус»⁶⁸.

Китайцы пишут, что вся 308-я тбаг «пылала гневом». Спустя три дня, когда самолёты отремонтировали, тбаг в полном составе вылетела бомбить Ханькоу. 7 В-24 из-за плохой погоды цель не нашли и вернулись на базу. Ещё 7 В-24 самостоятельно добрались до Ханькоу и отбомбились. На отходе их перехватили 40 японских истребителей. 4 В-24 сбили,

остальные вернулись на базу серьёзно повреждёнными. Один экипаж полностью погиб, ещё 6 получили ранения. На следующий день при возвращении в Куньмин в пути один самолёт сбили, экипаж погиб, ещё двое были ранены. Таким образом, из 7 самолётов, участвовавших в налете на Ханькоу, осталось всего два, из 70 членов экипажа погибло около 50⁶⁹.

Японцы подтверждают, что 24 августа 14 В-24 и шесть В-25 из IV ВА снова появились над Ханькоу. Бомбардировщиков сопровождали 14 Р-40 и восемь Р-38. «Митчеллы» отбомбились по аэродрому Учун, расположенному на другом берегу реки, напротив Ханькоу, и вернулись на базу без потерь. В то же время по дороге к цели семь В-24 наткнулись на грозовой фронт и повернули на базу, поэтому до Ханькоу долетела лишь половина группы.

Несмотря на сопровождение, японские истребители из 25-го и 33-го сентаев прорвались к бомбардировщикам, сбив четыре и повредив три «Либерейтора». В ожесточённом сражении, длившемся 45 минут, американцы сбили три «Хаябусы». Среди погибших оказался и командир 33-го сентай, майор Акира Ватанабе. Три уцелевших «Либерейтора» вернулись на свою базу в Юньнани, имея на борту двоих убитых и шестерых раненых членов экипажей⁷⁰.

По данным Шэнно, японцы продолжали операции до 26 августа, когда их потери достигли 91 уничтоженного самолёта и 26 вероятно уничтоженных против 19 американских «бомберов» и истребителей: «Общий счёт за лето был 153 против 27. Японцы опять затупили свой меч, но, когда дым сражения рассеялся и «Кейси» пересчитал «Акулы носы», выяснилось, что у него остались только 8 исправных Р-40. Мы больше не могли использовать свое преимущество и нанести решающий удар»⁷¹.

Случай отомстить японцам за серьёзные потери представился пилотам 308-й тбаг лишь в конце октября 1943 г. Как уже говорилось в разделе «Воздушный мост», Шэнно приказал замаскировать боевые «Либерейторы» В-24, к тому же усилив оборонительное вооружение, под безоружные транспортные С-87, кото-



**«Бомбы на япошек!»:
китайский часовой и
американский механик в
ожидании боевого вылета**

рые японцы воспринимали на трассе как лёгкую добычу. В итоге при сближении стрелки с подставных «С-87» щедро полили их очередями, сбив 8 истребителей. Так пилоты 308-й тбаг «выместили» свою злобу на японцах за прежние потери⁷².

Осенью 1943 г. XIV ВА, наконец-то, получила первые Р-51. У японцев также появился новый истребитель, по скорости значительно уступающий Р-51 (700 против 628 км/ч). Для борьбы с японскими истребителями в Китае, наряду с В-24 и В-25, постепенно доставляли истребители Р-47, Р-51, Р-38 с более высокими лётными данными. Вскоре у XIV ВА насчитывалось 60 В-25 и более 100 истребителей.

9 сентября 1943 г. 8 В-25 из XIV ВА под прикрытием Р-40 бомбили аэродром Байюнь в Гуанчжоу. Один японский самолёт загорелся на земле. Взлетели три японца, одного «Хоука» сбили, лётчик погиб.

В тот же день командир, начальник штаба и начальник разведотдела 3-й японской авиадивизии летели на транспортнике с Тайваня в Гуанчжоу. Над Хуанпу их встретили две группы американских истребителей и сбили самолёт, все погибли. Японцы объявили траур⁷³.

15 сентября оставшаяся в Ханькоу японская 1-я эскадрилья 25-го сентай (остальные две в начале сентября перебазировали в Ханой) над Учаном провела бой с Р-40. В том бою был сбит и попал в плен подполковник Гарри Пайк, заместитель командира американской 23-й иаг. С июля по октябрь 3-я японская авиадивизия (хикосидан) записала 113 сбитых самолётов противника. 25-й сентай доложил об уничтожении восьми В-24, 36 Р-40 и семи Р-38, потеряв всего восемь «Хаябус». После этой кампании весь личный состав полка вернулся в Ханькоу⁷⁴.

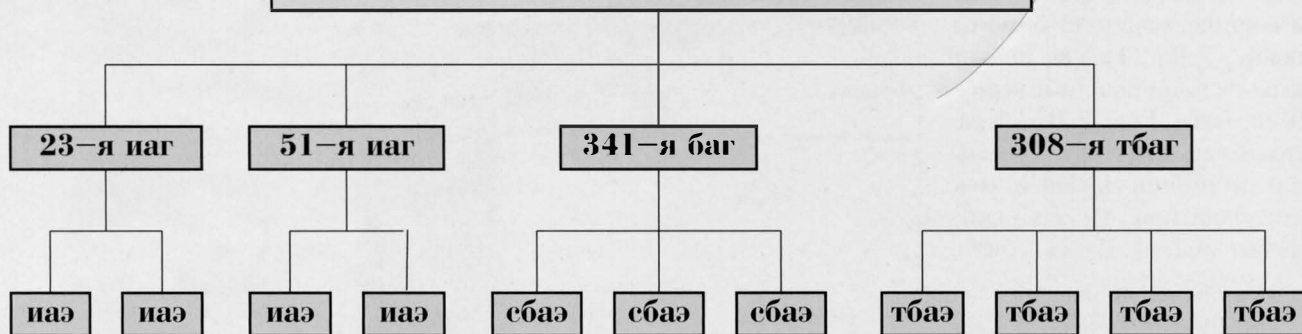
1 октября 1943 г. 20 Р-40, один Р-38 и 22 В-24 бомбили японскую пристань, склады, корабли и прибрежные сооружения во Вьетнаме. Вспыхнул большой пожар. На перехват поднялись более 40 японцев, многих из них американцы сбили. Потери — три самолёта. Китайский лётчик Ван Дэминь был ранен, на обратном пути его самолёт загорелся, он выпрыгнул и спасся. Ещё один китайский лётчик, Чэнь Бинцзин, погиб⁷⁵.

К 28 августа 1943 г. японцы разработали план наступления на Чандэ (пр. Хунань) и на Гуандэ (пр. Аньхой). Целью являлось уничтожение главных сил противника и ликвидация главной базы китайских войск в 6-м Военном районе. С 30 августа они начали развивать наступление и 3 октября захватили Гуандэ. 2 ноября началось наступление на Чандэ. Ожесточенные бои между главными силами противников произошли 24 ноября в Дэнань, его японцы заняли 2 декабря, 3-го — Чандэ. 57-я дивизия 70-й полевой армии, оборонявшей Чандэ, в боях проявляла массовый героизм. Сражение продолжалось 15 суток, пока не иссякли боеприпасы и продовольствие. Из 8523 солдат дивизии лишь 321 боец сумел выйти из окружения, остальные героически погибли.

4 декабря после того, как подошло подкрепление, началось контрнаступление на Чандэ, в нем активно участвовала авиация. 8 декабря освободили Дэнань, 9 — Чандэ. 10 декабря японцы начали отступление по всему фронту, так завершилась битва за Чандэ. С 10 ноября по 16 декабря 1943 г. в битве за Чандэ китайские и американские лётчики 216 группами совершили 1747 самолёто-вылетов. Истребители совершили 1467 самолёто-вылетов, «бомберы» — 280. Основными целями являлись японские позиции в том районе, которые истребители также активно штурмовали. Китайцы и американцы сбили 25 и подбили 19 самолётов, на земле уничтожили 12 машин⁷⁶.

23 ноября 1943 г. китайская разведка обнаружила на авиабазе Синьчжу на Тайване скопление самолётов — 75 машин. Началась подготовка к дневному налёту, в нем участвовали, наряду с лётчиками XIV ВА, также 4-я иаг ВВС Китая вместе с объединённым авиаполком. 25 ноября 1943 г. 12 (или 14) В-25 из XIV ВА под прикрытием 8 Р-38 и 7 (или 8) Р-51 под руководством командира эскадрильи Вэнь Сэньхэ полетели из Гуйлина, дозаправились в Цзянси, и на малой высоте пошли на цель. Внезапно они появились над Синьчжу. Первыми пошли Р-38 и обстреляли аэродром, уничтожив два «Зеро» на взлёте, тем самым блокировав аэродром. 14 В-25 разбомбили более 30 самолётов на земле. Истребители в воздушном бою сбили ещё 14 (или 15) японцев, потерь не было⁷⁷.

СТРУКТУРА XIV ВОЗДУШНОЙ АРМИИ



1 декабря 1943 г. 13 В-25 под прикрытием 24 Р-40 и 8 Р-51 атаковали японские морские базы в Гонконге и Цюлуне, а также док на судостроительной верфи. Японцы понесли большие потери: пристань загорелась, док был серьёзно поврежден. При этом в доке потопили большое грузовое судно и военный корабль. Сбили двух японцев, свои потери — один самолёт.

24 декабря 28 В-24 под прикрытием 24 Р-40 и 6 Р-51 (в том числе 5 китайских лётчиков) из Гуйлина атаковали важную авиабазу японцев — аэродром Тяньхэ в Гуанчжоу. На земле сожгли 6 самолётов, а в воздушном бою подверглись внезапной атаке с пикирования более 10 японских истребителей. Обе стороны потеряли по три машины.

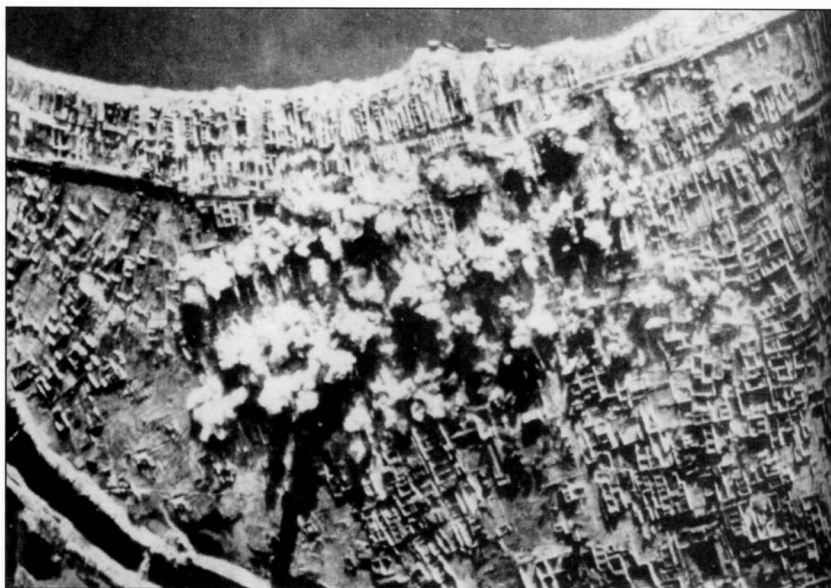
Всего за 7–8 месяцев 1943 г. XIV ВА сбила 153 японских самолёта, свои потери — 27 машин⁷⁸.

В конце 1943 г. (приказ от 3 декабря) Шэнно произвел реорганизацию структуры XIV ВА. Это стало следствием того, что японцы воевали на нескольких фронтах, помимо Китая, и ко второй половине 1943 г. стали ощущать нехватку ресурсов. Для достижения ощутимых результатов в Китае они стали усиленно проводить наземные операции. Им удавалось нередко достигать локальных и временных успехов. ВВС Чан Кайши и XIV ВА активно прикрывали с воздуха наземные войска. Они громили живую силу японцев, нарушали сухопутные и водные коммуникации. В условиях, когда снабжение армии в Китае значительно улучшилось, для улучшения взаимодействия при организации боевых вылетов, в ряде районов Китая объединили истребительное и бомбардировочное командование.

Шэнно объединил отдельные эскадрильи истребителей и «бомберов» и создал объединённые авиаотряды (ао) под №№ 68 и 69. В каждом из них имелось по аз истребителей и бомбардировщиков. 68-й ао создали из 308-й тбаг и 23-й иаг. В 69-й ао вошли новые части на Р-51, 341-я баг и три смешанных аз. 68-й ао возглавил Вэнь Сэньхэ, он считался «передовым эшелон» и должен был вести боевые действия, главным образом, на востоке и юге Китая, к востоку от меридиана 108°. 69-й ао располагался в западных районах от меридиана 108°.

Впоследствии, 11 марта 1944 г., из Индии в Юньнань перебазировали тыловые подразделения XIV ВА. Они непосредственно отвечали за тыловое обеспечение — подготовку аэродромов, ремонт авиатехники. Китайцы полагают, что в результате усилилась эффективность управления авиачастями⁷⁹.

Шэнно вспоминал, что «до конца 1943 г. XIV ВА занималась самосовершенствованием — превращалась из ватаги воздушных партизан в дисциплинированную и эффективную ударную силу, которая вскоре начала брать с противника высокую плату самыми доро-



Бомбёжка Чанцэ, декабрь 1943 г. Вскоре японцы оставили город

гими товарами: самолётами и торговыми судами. XIV Армия всё ещё оставалась самой маленькой из американских воздушных армий, развернутых на заморских театрах, однако была вынуждена прикрывать самую большую территорию. Мы разделили Китай пополам с Китайскими ВВС, и XIV Армия отвечала за территорию к югу от Янцзы. В течение года наши бомбы рвались от Бирмы на западе до Формозы на востоке и от Янцзы на севере до тропика Рака на юге.

Командование воздушной армией внесло значительные изменения в мои методы работы и жизни по сравнению с веселыми деньками «бей-бег» АДГ и КВОС. Из операций пропал элемент личного вклада. У меня больше не было времени поговорить с каждым новым лётчиком-истребителем, прибывающим в Китай. Я больше не показывался в холодной «оперативной пещере» под Гуйлинем. Мой штаб обосновался в Куньмине, а я сам превратился в жителя Юньнани⁸⁰.

Тем не менее, Шэнно утверждал: «Несмотря на все наши трудности, к концу 1943 г. XIV ВА превратилась в стратегический фактор и была готова сыграть свою роль в общем наступлении на Тихом Океане»⁸¹.

О боевой деятельности XIV ВА в 1944–1945 гг. речь пойдет в следующем разделе, а здесь рассмотрим историю создания в Китае ещё одной авиачасти с американским участием. Это смешанный американо-китайский полк, созданный в составе XIV ВА.

1943 год в Китае стал переломным в войне с Японией, так же как и на других фронтах Второй мировой. Летом 1943 г. сухопутные войска значительно активизировались на китайском ТВД. В задачи XIV ВА входила поддержка наземных войска на всех фронтах. Совместно с авиацией флота США они совершали налёты на японские авиабазы в Гонконге, на Тайване и Филиппинах. Авиации Шэнно ставили задачу поддерживать китайские сухопутные войска, совершая налёты в провинциях Хунань и Гуанси.

По словам Шэнно, «летние бои изменили характер войны в Китае. К наступлению осени XIV Армия

свои основные усилия переключила с оборонительных действий на наступательные, и крупные воздушные бои теперь разворачивались над вражескими аэродромами, а не нашими. Японские ВВС отказались от попыток выбить нас с неба и ограничились ночными бомбардировками наших баз и защитой собственных аэродромов, кораблей и войск от атак американцев. Задачу выбить XIV ВА из Китая передали японским сухопутным силам»⁸².

Проходившая с 19 мая по 6 июня 1943 г. в западных районах провинции Хубэй битва инициировала активные боевые действия не только на земле, но и в небе. Главным итогом битвы на западе провинции Хубэй стал перелом в истории воздушных боев между японской и китайской авиацией.

Китайцы пишут, что Гоминьдановские «ВВС начали от стратегической обороны переходить к контрнаступлению... Главной особенностью стало то, что они сами проявляли инициативу в налётах. Определяли направления главных ударов японских ВВС и активно им противодействовали. Проводили широкомасштабные бомбёжки аэродромов противника и позиций вражеских войск. Осуществляли дальние налеты и перерезали тыловые транспортные коммуникации врага»⁸³.

В воздушных боях участвовало немало самолётов с обеих сторон — количество и китайских с американскими, и японских самолётов нередко доходило до 40 с каждой стороны. 1-я, 2-я, 4-я и 11-я авиагруппы китайцев и пилоты XIV ВА впервые сражались плечом к плечу.

Создание смешанного американо-китайского соединения китайские историки в настоящее время связывают с тем, что и «Летающие Тигры», и 23-я иаг в ходе боевых действий в Китае фактически подчинялись китайскому командованию, несмотря на то, что 23-я иаг формально входила в состав X ВА Армии США. Основные изменения произошли в структуре и структуре управления 23-й иаг при преобразовании в XIV ВА — она стала подчиняться американскому командованию⁸⁴.

В это же время шло пополнение китайских ВВС американской боевой техникой. По «ленд-лизу» Китай в 1942–1943 гг. получил из США 144 Р-40, 125 Р-43, 66 бомбардировщиков, 35 транспортников.

Переучивание китайских лётчиков также должны были осуществлять американцы. В июне 1943 г. по предложению Шэнно в Карачи создали учебный центр. В Индию с середины 1942 г. посылали лётчиков и техперсонал 1-й, 2-й, 3-й, 4-й, 5-й и 11-й иаг, разделив их на две подгруппы, каждая проходила переучивание на Р-40, Р-43, Р-66 в течение 4 месяцев. Кроме того, выпускники 12–24 наборов Офицерской авиашколы, после прохождения курса первоначального обучения в Индии, далее направлялись в США, там они осваивали новые американские боевые самолёты. До осени 1945 г. всего туда откомандировали 2722 чел., из них 873 вернулись в Китай и успели принять участие в боевых действиях⁸⁵.

Весной 1943 г. ВВС Китая уже имели группу лётчиков, способных летать на новых американских са-

молётах. Боевая активность Гоминьдановской авиации значительно увеличилась, однако тактическая оснащённость оставляла желать лучшего. В качестве примера следует привести бомбардировку Чунцина 23 августа 1943 г., которую провели японцы силами групп из 58-го, 25-го и 33-го сентаев, входивших в 8-й объединённый авиаотряд армейской авиации. На перехват поднялись 8 Р-43, 10 Р-40 и 11 Р-66 из 4-й и 11-й иаг ВВС Китая. В воздушном бою обе стороны потеряли всего лишь по два самолёта, все лётчики погибли.

Для более тесного взаимодействия авиачастей ВВС Китая и США в июне 1943 г. Шэнно предложил сформировать объединённый авиаполк. Руководство Гоминьдана эту идею одобрило. 5 ноября 1943 г. в Гуйлине на базе 1-й баг, 3-й и 5-й иаг и личного состава XIV ВА сформировали такой смешанный авиаполк. Командование и штаб базировались в Гуйлине.

Все командные должности различных рангов занимали китайцы и американцы на паритетных началах. Полком командовали американец Винслоу Морсе (Winslow Morse), и китаец Чжан Тинмэн (Яньмэн). Лётчики и наземный техперсонал составляли следующее соотношение: $\frac{2}{3}$ — китайцы, $\frac{1}{3}$ — американцы⁸⁶. (По другим данным, количество пилотов и наземного китайского персонала оказалось в пропорции 1:4⁸⁷).

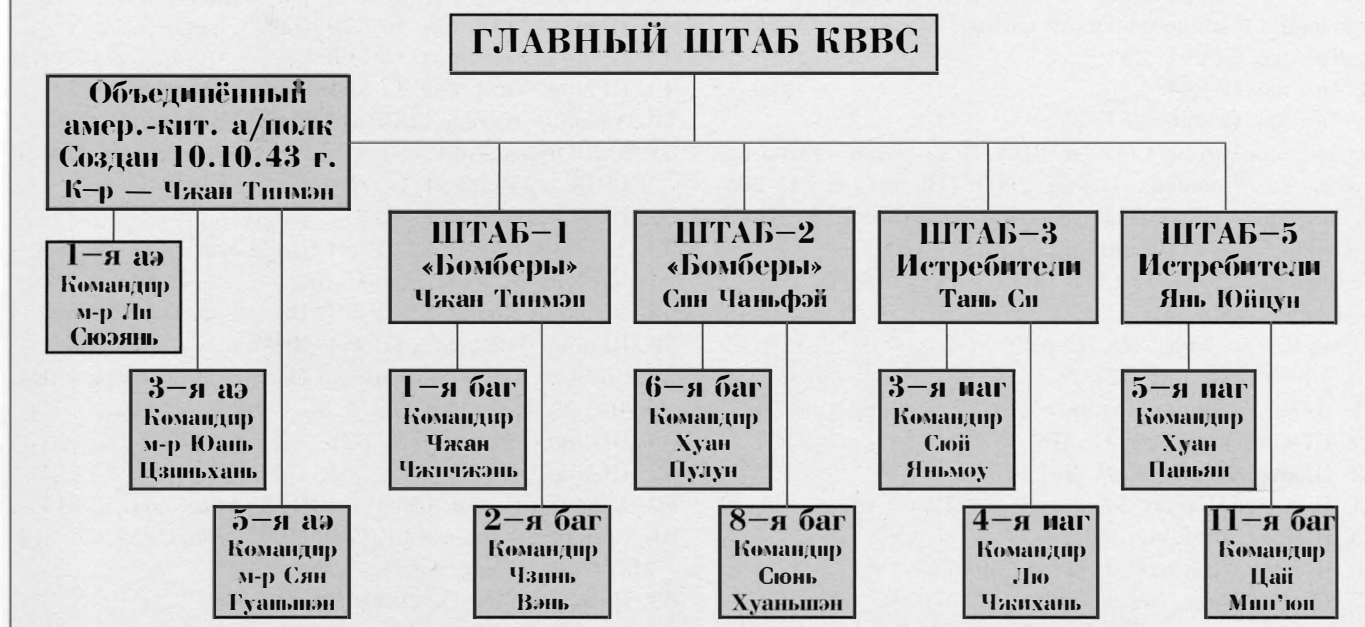
В смешанном полку сохранили номера авиагрупп 1-й, 3-й и 5-й, каждая группа делилась на 4 авиаэскадрильи. Они были, в основном, вооружены «бомберами» В-25 и истребителями Р-40, Р-43, Р-47, позже Р-51.

Объединённый (китайцы часто называли его смешанным) авиаполк входил в состав ВВС Китая, но общее руководство им осуществлял Шэнно. По приказу Военного Комитета в Штабе ВВС Китая специально создали должность Главнокомандующего в звании генерал-майор персонально под командира полка Шэнно. По штату в штабе полка (он базировался в Чунцине) насчитывалось 46 офицеров и 85 бойцов. Три американских авиагруппы разместили в Гуйлине, Суйчуане и в Ганьчжоу. Три китайских авиагруппы разместились в Ляншане, Эньши, Ханьчжуне, Лаохэкоу и в Чжицзяне⁸⁸.

В середине октября 1943 г. первая партия самолётов и снаряжения для объединённого авиаполка прибыла в Китай. К лету 1944 г. здесь насчитывалось 60 В-25, а также более 100 истребителей Р-40, Р-43, Р-47, Р-51. Его основной задачей являлись поддержка наземных войск и уничтожение противника в воздухе для завоевания господства в воздухе, а также снижение боевой активности японцев на территории Китая. Китайцы сражались вместе плечом к плечу и добились успехов, впоследствии особенно прославились 1-я баг, 3-я и 5-я иаг.

В ноябре 1943 г. японские войска, чтобы сковать китайцев в их наступлении на Бирму из Юньнани, спланировали боевые действия на юге Китая, и начали наступление на западе пр. Шаньси и на севере пр. Хунань. Они шли тремя дорогами на г. Чандэ в Хунани, там и начались активные боевые действия.

ВВС КИТАЙСКОЙ РЕСПУБЛИКИ В 1941–1943 гг.



Для того, чтобы прикрыть с воздуха наземные войска, японцы задействовали 44-й, 25-й, 90-й и 16-й истребительные отряды армейской авиации (входили в состав 3-й авиадивизии). С другой стороны участвовали 2-я, 4-я и 11-я аг ВВС Китая и XIV ВА, а также объединённый китайско-американский полк — около 200 самолётов.

3 ноября 1943 г. японцы осуществили крупную бомбардировку Чандэ. Над городом они выпустили ядовитый газ, и после газовой атаки штурмом овладели Чандэ. Однако через 8 суток китайцы контратакой вновь овладели городом. В этих боях японцы потеряли более 20 тыс. убитыми и ранеными.

4 ноября 1943 г. 3 В-25 (один из XIV ВА вместе с двумя экипажами 1-й баэ объединённого полка — командира звена Тань Дэсинь и летчика Гао Цзиньган) в Сямыне потопили военный корабль и танкер. На аэродроме Шаньтоу уничтожили 4 самолёта.

21 ноября 1943 г. 9 японских «бомберов» в сопровождении 29 истребителей бомбили аэродром Эньши в пр. Хубэй. На перехват им поднялись истребители из 4-й и 11-й иаг. Они сбили четырёх японцев, сами потеряли три самолёта, два китайских пилота — Янь Цзэгуан и Чжан Чуаньвэй — погибли.

25 ноября пара Р-40 штурмовала позиции японцев, окруживших Чандэ, при этом уничтожили начальника 6-го объединённого отряда 3-й дивизии⁸⁹.

Шэнно вспоминал, как в ходе битвы у Чандэ стал совершенно очевиден контраст между своими разведывательными сведениями с мест и запоздалыми данными Стилуэлла: «Первые сообщения о японском наступлении мы получили 28 октября от нашего радиста, находившегося на фронте вместе с китайцами. Он сообщил, что 1000 японских солдат форсировали реку Янцзы выше озера Дунтинху. Еще 40000 солдат двинулись вверх по Янцзы. [Однако] только 5 ноября отдел G-2 Стилуэлла изволил сообщить нам, что

битва началась. К этому времени наши самолёты уже 8 дней атаковали противника в районе боев. 27 ноября маршал Сю Юэ попросил сбросить боеприпасы в Чандэ. Мы набили подвесные баки Р-40 патронами, рисом и консервами для защитников города и с 28 ноября до 2 декабря сбрасывали их китайцам. 3 декабря, когда Чандэ пал, мы получили первое (выделено в оригинале — прим. авт.) требование от командования ТВД доставить боеприпасы в город. Пока с 3 по 8 декабря китайцы пытались отбить Чандэ, из штаба Стилуэлла в Чунцине мы не получали никаких сведений, хотя наши радисты на фронте фактически направляли наши воздушные атаки»⁹⁰.

20 декабря 1943 г. 23 Р-40 и 13 В-25 из 1-й и 3-й аэ объединённого полка и XIV ВА бомбили ж/д станцию и окрестные сооружения в районе г. Юэянь. Зенитки не стреляли, японцы понесли большие потери.

23 декабря 1943 г. пара В-25 с китайскими экипажами пилотов Линь Цзянь и Дин И в районе Сямынь потопила большой транспортный корабль.

24 декабря 1943 г. известный китайский летчик-ас Чжоу Чжикай из 4-й иаг на Р-40 в одиночку летал на разведку, был сбит в пр. Хубэй и погиб.

29 декабря 1943 г. 4 Р-43 и один Р-40 из 4-й иаг из Эньши полетели в Чандэ с боеприпасами для наземных войск. На маршруте их последовательно перехватили четыре группы японцев. Четырёх японцев они сбили, при этом китайский летчик Ян Шу на Р-43 пропал без вести⁹¹.

Битва за Чандэ закончилась в начале 1944 г. Китайцы и американцы совершили 1747 самолёто-вылетов (216 группами), в т.ч. истребители 1467 самолёто-вылетов, «бомберы» — 280. Основные цели — позиции японских войск. В воздушных боях сбили 25 японских самолётов, подбили — 19, на земле сожгли 12. О боевых действиях в воздухе на китайском ТВД в 1944–1945 гг. речь пойдет в следующем разделе.

ИСТОЧНИКИ И КОММЕНТАРИИ

1. Клэр Ли Ченнолт (Шэнно). Путь бойца: Американская авиация в войне на Тихом океане. М., 2006. С. 271.
2. Там же. С. 261–262.
3. Там же. С. 264–265.
4. Там же. С. 266–267.
5. Авиация Китая, СССР и США. В память 60-летия победы над Японией... Пекин, 2005. (На кит. яз.) С. 205.
6. Ма Юйфу. Китайская военная авиация. 1908–1949. Пекин. 1994. (На кит. яз.) С. 519–520.
7. Авиация Китая, СССР и США... Указ. соч. С. 206.
8. Шэнно. Указ. соч. С. 274–275.
9. Ма Юйфу. Указ. соч. С. 520.
10. Там же. С. 520–521.
11. Цит. По: Шэнно. Указ. соч. С. 275–276.
12. Шэнно. Указ. соч. С. 276–277.
13. Шэнно. Указ. соч. С. 267–268.
14. Цит. по: Шэнно. Указ. соч. С. 272.
15. Шэнно. Указ. соч. С. 279.
16. Шэнно. Указ. соч. С. 279–280.
17. Шэнно. Указ. соч. С. 285.
18. Авиация Китая, СССР и США... Указ. соч. С. 205.
19. Шэнно. Указ. соч. С. 277.
20. Шэнно. Указ. соч. С. 257.
21. Шэнно. Указ. соч. С. 278.
22. Авиация Китая, СССР и США... Указ. соч. С. 210.
23. Шэнно. Указ. соч. С. 300–301.
24. Авиация Китая, СССР и США... Указ. соч. С. 208.
25. Ма Юйфу. Указ. соч. С. 518.
26. Шэнно. Указ. соч. С. 301–302.
27. Шэнно. Указ. соч. С. 303.
28. Шэнно. Указ. соч. С. 303; Ма Юйфу. Указ. соч. С. 521.
29. Шэнно. Указ. соч. С. 302–303.
30. Шэнно. Указ. соч. С. 303–305.
31. Авиация Китая, СССР и США... Указ. соч. С. 210.
32. Ма Юйфу. Указ. соч. С. 521.
33. Шэнно. Указ. соч. С. 305–306.
34. Ма Юйфу. Указ. соч. С. 521.
35. Шэнно. Указ. соч. С. 306–308.
36. Авиация Китая, СССР и США... Указ. соч. С. 210.
37. Шэнно. Указ. соч. С. 308–309.
38. Авиация Китая, СССР и США... Указ. соч. С. 210.
39. Шэнно. Указ. соч. С. 309–310.
40. Ма Юйфу. Указ. соч. С. 521.
41. Шэнно. Указ. соч. С. 322–323.
42. Шэнно. Указ. соч. С. 323–324.
43. Шэнно. Указ. соч. С. 324.
44. Здесь Клэр Шэнно приводит исторические примеры из древней истории войн и гражданской войны Севера и Юга в Северной Америке. — Прим. авт.
45. Уничтожить все запасы армии Ли и перерезать её коммуникации. — Прим. авт.
46. Цит. по: Шэнно. Указ. соч. С. 324–329.
47. Шэнно. Указ. соч. С. 329–330.
48. Шэнно. Указ. соч. С. 265.
49. Шэнно. Указ. соч. С. 265–266.
50. Авиация Китая, СССР и США... Указ. соч. С. 214.
51. Ма Юйфу. Указ. соч. С. 521; Авиация Китая, СССР и США... Указ. соч. С. 210.
52. Шэнно. Указ. соч. С. 277.
53. Авиация Китая, СССР и США... Указ. соч. С. 208.
54. Ма Юйфу. Указ. соч. С. 522.
55. Авиация Китая, СССР и США... Указ. соч. С. 208.
56. Шэнно. Указ. соч. С. 384–386.
57. Волоско Г. Сокол по имени Оскар // Авиапарк (АП). 2009. № 4. С. 43.
58. Шэнно. Указ. соч. С. 332.
59. Шэнно. Указ. соч. С. 333.
60. Авиация Китая, СССР и США... Указ. соч. С. 215.
61. Авиация Китая, СССР и США... Указ. соч. С. 219; Ма Юйфу. Указ. соч. С. 501–502.
62. Волоско Г... АП. 2009. № 4. С. 43.
63. Ма Юйфу. Указ. соч. С. 501–502; Авиация Китая, СССР и США... Указ. соч. С. 219.
64. Авиация Китая, СССР и США... Указ. соч. С. 221.
65. Шэнно. Указ. соч. С. 377.
66. Шэнно. Указ. соч. С. 377–378.
67. Авиация Китая, СССР и США... Указ. соч. С. 220.
68. Волоско Г... АП. 2009. № 4. С. 43.
69. Авиация Китая, СССР и США... Указ. соч. С. 220.
70. Волоско Г... АП. 2009. № 4. С. 43.
71. Шэнно. Указ. соч. С. 378.
72. Авиация Китая, СССР и США... Указ. соч. С. 220.
73. Авиация Китая, СССР и США... Указ. соч. С. 221–222.
74. Волоско Г... АП. 2009. № 4. С. 43.
75. Авиация Китая, СССР и США... Указ. соч. С. 222.
76. Ма Юйфу. Указ. соч. С. 502–503.
77. Авиация Китая, СССР и США... Указ. соч. С. 223.
78. Ма Юйфу. Указ. соч. С. 524.
79. Авиация Китая, СССР и США... Указ. соч. С. 225.
80. Шэнно. Указ. соч. С. 346.
81. Шэнно. Указ. соч. С. 398.
82. Шэнно. Указ. соч. С. 378.
83. Ма Юйфу. Указ. соч. С. 523–524.
84. Ма Юйфу. Указ. соч. С. 525–526.
85. Авиация Китая, СССР и США... Указ. соч. С. 216.
86. Ма Юйфу. Указ. соч. С. 526.
87. Авиация Китая, СССР и США... Указ. соч. С. 216.
88. Ма Юйфу. Указ. соч. С. 526–527.
89. Авиация Китая, СССР и США... Указ. соч. С. 222–223.
90. Шэнно. Указ. соч. С. 386.
91. Авиация Китая, СССР и США... Указ. соч. С. 223.

БОЕВЫЕ ДЕЙСТВИЯ ВВС КИТАЯ В 1943–1945 гг.

Выступая весной 1943 г. в Вашингтоне на конференции с кодовым названием «Трайидент», Шэнно «...был рад получить возможность изложить свои взгляды перед высшим военным командованием союзников, открыто защищать свои планы от критики. Внутри военной системы такие случаи выпадают крайне редко...»¹.

В отстаивании китайских интересов Шэнно вдохновляла беседа с Чан Кайши перед отлетом в Вашингтон, когда «генералиссимус сообщил... что моральный дух китайцев упал до самой низкой отметки с начала войны. Он предупредил, что требуется план немедленных и решительных военных действий в Китае, чтобы вдохнуть новые силы в китайское сопротивление»².

План Шэнно представлял примерно ту же самую концепцию, которую он предложил У. Уилки — «...использование Китая в качестве платформы для воздушного наступления на жизненные центры Японии. Количество самолётов было несколько увеличено — до 150 истребителей, 70 средних бомбардировщиков и 35 тяжёлых. В первые три месяца по маршруту «Горб» требовалось доставить 4790 т грузов, а потом поставки следовало увеличить до 7129 т ежемесячно, чтобы XIV ВА могла действовать на Китайском театре. Это было гораздо меньше, чем требовалось для одного вылета соединения тяжёлых бомбардировщиков в Европе. Такие скромные вложения были возможны потому, что вся тихоокеанская стратегия основывалась на тесном взаимодействии армии, авиации и флота, наступающих через Тихий океан.

С лета 1942 г., когда я начал готовить этот план, положение на японском оборонительном периметре почти не изменилось. Китай по-прежнему оставался единственным местом, откуда союзники могли ударить японцев прямо в пах. И оно сохранялось ещё несколько месяцев, до осени 1944 г. Мы уже нанесли удары по портам на Янцзы, Гонконгу, Ханькоу, Кантону, угольным портам и районам сосредоточения японских войск в Индокитае. Важнейшие японские коммуникации, проходящие через Формозский пролив и Южно-Китайское море, находились в пределах досягаемости средних бомбардировщиков, базирующихся в Гуйлине. Японские промышленные центры Кобе, Токио, Нагоя, Нагасаки, Осака, Иокогама были в пределах досягаемости В-24 с баз Восточного Китая. 308-я тяжелобомбардировочная авиационная группа уже находилась в Китае.

Самым важным была согласованность немедленных действий. При некотором желании и капризе воображения можно было наладить доставку грузов через «Горб». Тогда противозащитный блиц можно было начать этим же летом, как только в поле над Восточным Китаем установится хорошая погода. Если получить достаточно времени для очистки от вражеской авиации китайского неба, то налёты В-24 на Японию можно было бы начать ещё до конца 1943 г., я был в этом совершенно уверен. Это было бы на 6 месяцев раньше начала спорадических бомбежек Японских островов, которые проводили В-29 с большой высоты, и на 15 месяцев раньше, чем начались их реальные налёты с использованием зажигательных бомб.

Мой точный расчёт показывал, что двухмесячную кампанию против японских ВВС в Китае следует начать в июле. Японцы не намеревались отправлять в Китай крупные силы авиации, но в случае нашего решительного наступления они будут вынуждены либо отражать его, либо их военная экономика получит сильнейший удар. В последний месяц операции против вражеских ВВС бомбардировщики В-25 начнут бомбить порты китайского побережья, острова Хайнань и Тонкинского залива. На второй фазе, которая должна начаться в сентябре 1943 г., район действий В-25 будет расширен до Формозского пролива и Южно-Китайского моря. 308-я тбаг будет переброшена на аэродромы Восточного Китая и начнет наносить удары по Формозе и району Нанкин — Шанхай. При благоприятном развитии событий уже в ноябре можно будет начать бомбёжку японского судоходства от южной оконечности Кореи до бухты Камрань во Вьетнаме, а также начать операции против промышленных центров Хонсю и Кюсю. Это выглядело фантастично, если вспомнить о минимальных затратах сил и средств, но XIV ВА в конце концов провела все эти операции, исключая только бомбёжки Японии.

Чтобы начать действовать, вдобавок к силам, уже находящимся в Китае, мне требовались 3 истребительные и 3 бомбардировочные (В-25) эскадрильи. Но также требовалось увеличить перевозки по маршруту «Горб» до 4700 т в месяц»³.

Решения конференции «Трайидент» поддержали план Шэнно: подготовили президентскую директиву Транспортному Командованию ВВС довести перевозки по маршруту «Горб Верблюда» в Китай до 8000 т ежемесячно. XIV ВА получила высший приоритет,

ей предназначалось 4700 т ежемесячно для начала первой фазы операции. «В качестве утешительного приза Стилуэлт получил второй приоритет и 2000 т ежемесячно для переоснащения китайских армий в Юньнани и начала наступления на Салунне в рамках поддержки кампании в Бирме. Грузы, доставленные сверх этих цифр, следовало делить между сухопутными и воздушными силами по усмотрению командующего театром, то есть Стилуэлла»⁴.

Во время личных встреч с президентом США Ф. Рузвельтом и премьером Великобритании У. Черчиллем Шэнно яростно отстаивал, несмотря на альтернативную точку зрения своего командования, методы ведения войны в Юго-Восточной Азии: «Президент требовал честного китайско-американского сотрудничества на всех уровнях, а не только формального сближения высокопоставленных чиновников. Его очень заинтересовала моя идея создания китайско-американского авиакрыла, в котором китайцы и американцы будут сражаться вместе. Он поддержал план создания Китайских ВВС, которые к концу войны смогут сражаться самостоятельно, уже без американской помощи. В этих вопросах Рузвельт сталкивался с сильнейшим сопротивлением Военного министерства, которое не пыталось смотреть дальше сиюминутных тактических задач и ничего не желало делать для обеспечения послевоенной стабильности...

Президент был просто потрясен, когда узнал, как ничтожно малы наши силы в Китае. Из его слов я понял, что Рузвельт очень часто испытывает проблемы с получением достоверной информации от своих подчиненных, особенно от военных.

Рузвельт поверил в воздушный мост «Горб», хотя большинство военных советников убеждали президента в его неэффективности. Однако работа лётчиков восхитила его настолько, что Транспортное Командование ВВС получило благодарность президента, когда в январе 1944 г., через 8 месяцев после «Трайдента»,



доставило в Китай 13000 т грузов. Рузвельта особенно интересовали стратегические возможности ударов по вражескому судоходству в Формозском проливе и Южно-Китайском море. Он был убеждён, что японские торговые суда являются ключевым звеном вражеских военных усилий. Президент спросил, может ли базирующаяся в Китае авиация потопить в течение года миллион тонн торговых судов. Я ответил, что если буду получать по 10000 т грузов ежемесячно, мои самолёты будут топить миллион тонн в год.

Он треснул кулаком по столу и воскликнул: «Если вы сможете утопить миллион тонн, вы сломаете им хребет!»...»⁵.

Шэнно полагал, что «после сохранения господства в воздухе над Китаем, которое требовалось для успеха любой операции, удары во вражескому судоходству занимали второе место в списке приоритетов XIV ВА. Даже крупное японское наступление в Восточном Китае лишь ненадолго отвлекло нас от этой цели.

С наших китайских баз мы могли атаковать две важнейшие японские водные артерии, по которым экономическая кровь поступала к сердцу империи. Первой была река Янцзы, которая являлась ключом всей японской системы снабжения в Китае. Второй был Формозский пролив и Южно-Китайское море, через которые сырьё с захваченных территорий перевозилось в Японию. Месторождения высококачественной железной руды в Шавейпане на реке Янцзы и на острове Хайнань находились в пределах радиуса действия наших истребителей и средних бомбардировщиков. В-25 рыскали вдоль Янцзы от Нанкина до Ичана, уничтожая любое судно — от сампана до океанского транспорта. Янцзы засыпали акустическими, магнитными и плавучими минами так густо, что выше Нанкина река оказалась закрытой для металлических судов. Две эскадрильи В-25 в Восточном Китае после дозаправки в Сычуане могли пересечь Формозский пролив и выйти далеко в Южно-Китайское море для атак танкеров и сухогрузов, везущих нефть, бокситы, уголь, свинец, марганец и рис в Японию. Одно подразделение 308-й тбаг базировалось в Гуилине и Лючжоу, чтобы проводить дальнюю разведку в море — до самых Филиппин. Эти самолёты обнаруживали цели для атак подводных лодок нашего флота. «Либерейторы» уничтожали вражеские радиолокационные станции на Пескадорских островах и островах Пратас, гонялись за японскими четырёхмоторными летающими лодками, ведущими противолодочное патрулирование у Формозы, минировали гавани Формозы и Китая. Главные силы 308-й тбаг были снова брошены для атак портовых районов Гонконга и Кантона. В-25 с баз в Юньнани совершали вылеты в Тонкинский залив и бомбили пункты погрузки железной руды на Хайнаньдао. Несмотря на постоянно ухудшающуюся погоду, в январе 1944 г. мы атаковали порты водоизмещением 78000 т, из которых 56900 т были достоверно потоплены. В феврале мы атаковали 100000 т и потопили 65000 т. Это происходило в то

Экипаж бомбардировщика В-25 «Митчелл»
34-й эскадрильи ВВС Гоминьдана

время, когда ежемесячные потери торгового флота Японии по всему Тихому океану составляли 175000 т. То есть совершенно ничтожными силами мы уничтожили почти треть всех японских транспортов.

Меня настолько восхитили эти колоссальные дивиденды при минимальных вложениях, что я... написал президенту и подтвердил свои обещания, сделанные на «Трайдене». Я заверил его, что, если мы действительно начнем получать давно обещанные 10000 т ежемесячно, я гарантирую потопление от 175000 до 200000 т в месяц вместо 150000 т, как я утверждал в Вашингтоне.

Рузвельт ответил: «Я согласен с важностью плана борьбы против судоходства как частью фланговой атаки Японии через Китай. Ваши цифры, основанные на результатах операций против японского судоходства, превосходны. Вы доктор, и я согласен с вашим лечением»⁶.

После войны выяснилось, что Шэнно не хвастал попусту. Получая значительно меньше 10000 т в месяц, XIV ВА потопила и повредила вражеские суда общим водоизмещением 2270679 т, а также 32 военных корабля, в том числе 2 крейсера. Это произошло в течение двух лет после конференции «Трайидент».

Президента также очень интересовал характер генералиссимуса Чан Кайши. На одном из совещаний «Трайидента», когда Стилуэлл рассказывал о низком качестве китайского руководства, президент прервал его: «Что вы думаете о генералиссимусе?» — спросил он.

«Он непостоянный, коварный, непредсказуемый старый негодяй, который никогда не держит своё слово», — проворчал Стилуэлл.

«Шэнно, а вы что думаете?» — оборвал его президент, поворачиваясь ко мне.

«Сэр, я думаю, что генералиссимус один из двух или трёх величайших военных и политических лидеров сегодняшнего мира. Он ни разу не нарушал данное мне обещание», — ответил я»⁷.

Когда в последний день в Вашингтоне секретарь Белого Дома сообщил Шэнно, что президент снова хочет его видеть, он переиёс отъезд на один день, и во второй половине дня снова встретился с Рузвельтом: «Он хотел знать, получил ли я всё, что хотел. Я заверил Рузвельта, что если мне дадут обещанное снабжение, XIV ВА ещё себя покажет. Президент приказал принести детальную карту китайского побережья, и мы начали детально рассматривать мои планы. Рузвельта очень интересовало, как именно я намерен делать своё дело — какие порты будут бомбить истребители, по каким морским коммуникациям будут наносить удары В-25, какие проливы будут минировать В-24. Редко я встречал такого заинтересованного слушателя. Наконец он был удовлетворен.

Откинувшись на спинку кресла, Рузвельт сказал: «Теперь вы должны писать мне время от времени, чтобы я знал, как у вас идут дела»...»⁸.

В течение последующих 18 месяцев Шэнно, выполняя его просьбу, написал несколько личных писем президенту, и одно из них в конце лета 1943 г., когда поставки в Китай опасно отстали от графика, ут-

вержденного «Трайидентом». Поскольку Шэнно «твёрдо обещал президенту», что к 1 января 1944 г. XIV ВА уничтожит большую часть японских самолётов и потопит 500000 т торговых судов, он хотел, чтобы Рузвельт знал, почему эти обещания не будут выполнены:

«Мы не получили инструментов, чтобы выполнить работу. Более того, значительная часть периода хорошей погоды была безвозвратно утеряна. Если бы воздушное наступление началось, как и было запланировано, его первая фаза, установление господства в воздухе над юго-восточным Китаем, была бы уже завершена. Вторая фаза, дальнейшее ослабление японской воздушной мощи и удары по морским коммуникациям, была бы в полном разгаре. Мы уже приблизились бы к третьей фазе, и захват баз вблизи от побережья стал бы реальным. После этого можно было начинать бомбежки Японских островов.

В действительности мы не смогли начать даже первую фазу из-за слабости нашей истребительной авиации. Нам неоднократно удавалось разбить японцев благодаря отваге, агрессивности и решительности летного состава и наземного персонала. На этой стадии войны не следует заставлять американские части сражаться с противником, превосходящим их в численности во много раз, как это происходит в Китае»⁹.

Обмен письмами через Тихий океан со старым другом генералом Дж. Кенни, служившим начальником авиации у генерала МакАртура на юго-западе Тихого Океана, показал Шэнно, что он был не единственным полковым командиром, которого «Пентагон кормил невыполненными обещаниями». Кенни улетел из Вашингтона «ободренный и с целым чемоданом разнообразных обещаний». Позже он написал в Китай эзоповым языком:

«Вашингтон дал мне и продолжает давать многочисленные обещания прислать новые самолёты, но всё идёт очень медленно. Несколько подразделений, предназначенных к отправке этим летом, придут только следующей весной. Я вынужден работать тонкой струной, хотя и не такой тонкой, как твоя. Похоже, что нам обоим придется ждать, пока прихлещут Гитлера, прежде чем получим барахло, чтобы выйти в город»¹⁰.

13 августа 1943 г. Шэнно отправил Стилуэллу радиogramму с требованием немедленных действий в Китае:

«Положение на Дальнем Востоке выглядит совершенно критическим. Волнения в Индии, японская угроза нашей транспортной системе в Бирме. Решительное сопротивление наступлению МакАртура на островах и китайская пассивность из-за нашей неспособности оказать требуемую воздушную поддержку и поставки по «ленд-лизу» содержат элементы серьёзной опасности американским военным усилиям.

Ось продолжает одерживать победы на всех фронтах, тогда как союзники не могут начать решительное наступление нигде. Действия маленькой, но эффективной американской авиагруппы в Китае могут во многом облегчить положение. Она может уничтожить большое количество военных материалов, перевозимых через Формозу на южные острова для использования против МакАртура. Подтолкните китайские су-

хотунные силы к действиям против японцев в оккупированной зоне. Нейтрализуйте активность японской авиации в Бирме и Индокитае. Снимите непосредственную японскую угрозу Индии. Обезопасьте нашу воздушную транспортную линию в Китай. Усиленное наступление поднимет дух всех союзных держав.

В течение 2 месяцев я демонстрировал эффективность применения воздушных сил, имея только горстку самолётов. Если мне дадут 500 истребителей и бомбардировщиков плюс 100 транспортных самолётов, а также полную свободу действий на театре, я возьму на себя ответственность за решение перечисленных задач.

К настоящему времени американский самолёт в любом месте уничтожает от 8 до 10 вражеских самолётов, одновременно повреждая не меньше этого числа. Чтобы достичь этого, я требую выделить мне указанное число самолётов и поставить их в течение 5 месяцев. Из-за крайней тяжести сложившейся ситуации требуются немедленные действия.

Требую, чтобы эта радиোগрамма была передана генералам Маршаллу и Арнольду для принятия решения и необходимых действий»¹¹.

Однако, как писал Шэнно, «для Стилуэлла не составило труда сунуть эту радиোগрамму под сукно. Вообще откладывание дела в долгий ящик стало его любимым приёмом...» В результате ни личные письма президенту, ни грозные телеграммы с требованием обещанных поставок и немедленных боевых действий не дали ошутимого результата: «Все обещания конференции «Трайдект» так и не были выполнены...»¹².

Единственным утешением для Шэнно стало то, что «...без решений «Трайдекта» воздушная война в Китае продолжалась бы в мизерных масштабах КВОС. И когда в последние месяцы 1944 г. судьба Китая висела на волоске, воздушная армия, которая тогда его спасла, просто не существовала бы»¹³.

В сентябре 1943 г. в Квебеке состоялась конференция «Квадрант», на ней снова рассматривались вопросы войны в Азии. Шэнно писал, что «на сей раз пред-

ставители авиации, базирующейся в Китае, отсутствовали, и никаких разногласий не возникло. Была подготовлена новая кинка планов, так и не реализованных»¹⁴.

В ноябре в Каире началась новая конференция на высшем уровне — «Секетанг». Шэнно утверждал, что Военное министерство США специально потребовало, чтобы его не было среди представителей КВИ—театра на «Секетанге», но генералиссимус настоял, чтобы его включили в список. Когда «все остальные пути были перекрыты», он взял Шэнно в Каир в качестве начальника штаба Китайских ВВС, именно этот пост он занимал прошлым летом. Однако Шэнно, по его словам, не пропустили ни на одно совещание, кроме тех, что занимались поставками в Китай по «ленд-лизу».

На конференции шла выработка плана военных действий против Японии. Особо отмечалось, что в течение более 6 лет японские войска смогли занять в Китае, и то лишь только частично районы на севере, востоке и в центре Китая. На побережье они заняли несколько городов и несколько островов.

По-прежнему в руках китайцев оставались центральный и южный участки ж/д и прилегающие территории, а также аэродромы вдоль побережья, которые оставались в руках союзников. Поэтому китайцы и американцы имели возможность бомбить Ухань, Нанкин, Шанхай, Тайвань, Хайнаньдао, Гонконг, атаковать корабли и препятствовать доставке военных грузов морем. Они также могли бомбить стратегические и военные объекты в странах Юго-Восточной Азии.

Весной 1944 г. Шэнно спланировал удачный полёт на остров Хайнаньдао. После того, как японцы его оккупировали, они создали там более десятка аэродромов. Самым большим из них являлся Хайкоу, где базировались более 70 самолётов.

К 4 марта 1944 г. XIV ВА и объединённый авианолк подготовили внезапный полёт на Хайнаньдао. 6 В-25 XIV ВА должны были атаковать первыми, 8 Р-40 (или Р-51) должны были атаковать замыкающими. 3-я аэ из объединённого полка выделили 16 Р-40 и 15 В-25 из 7-й и 8-й аэ. «Бомберы» шли

двумя группами справа и слева. В 9-40 вся группа стартовала в Гуэйлине, в 10-00 в воздухе произошёл сбор самолётов, оттуда взяли курс на Хайнаньдао. Чтобы их не засекли раньше времени, в воздухе соблюдали режим радиомолчания. При подлете к району Шавэй (западнее п-ва Лэйчжоу) группа пошла на бреющем полёте на высоте 15-30 м над морем. За 15 мин до появления над островом все истребители сбросили подвесные баки и подготовились к вступле-



Шэнно, Сун Мэйлин и Чан Кайши — единство взглядов

нию в бой. В 12–25 началась бомбежка аэродрома Хайкоу, далее состоялся воздушный бой. В нём самолёты 254-го аэроморской авиации Японии не смогли оказать существенного сопротивления китайцам. Они сбили 11 самолётов, ещё 20 разбомбили на земле, а также уничтожили водонапорную башню, ангары, склады и другие аэродромные сооружения. Командир 7-й аэ Сюй Хуацзян сбил один самолёт, два уничтожил на земле. Ещё два китайских лётчика — Ню Цэншэнь и Чжан Шэнцань — сбили по самолёту. После этой операции весь отряд без потерь через Наньнин вернулся на базу в Гуйлинь¹⁵.

В свою очередь, японцы сумели «отомстить» американцам 10 марта: свой боевой счёт открыл будущий ас лейтенант Морицугу Канаи, в районе Ачина сбивший Р-38 из 449-й иаэ. Канаи воевал в составе 25-го сентая, весной 1944 г. действовавшего в составе 5-го хикосидана. Авиачасть располагала 22 «Хаябусами» и 44 пилотами¹⁶.

Весной 1944 г. японцы выработали новый план боевых действий в Китае, так называемый план «№ 1». В соответствии с ним собрали 510 тыс. солдат, 100 тыс. лошадей, 1500 орудий, 800 бронемашин, 1600 автомашин и создали особую авиационную группировку — 168 самолётов. С апреля 1944 г. в течение 8 месяцев они развязали самое крупное в Азии сражение во Второй мировой войне. План преследовал 4 цели: — южная и северная группировки должны были взять в клещи китайские войска с тем, чтобы их уничтожить, и от Вьетнама до севера Китая всё пространство контролировалось бы японцами. На этой территории японцы хотели создать новые наземные коммуникации от Маньчжурии до Сингапура под своим контролем;

— путём ожесточённых штурмовок уничтожить ряд аэродромов на юго-востоке Китая, уничтожив таким образом ВВС Чан Кайши и авиачасти XIV ВА;

— разгромить создаваемые для В-29 авиабазы в Чэнду, устранить угрозу налётов на Японию;

— по выполнении этих пунктов дальше организовать наступление на запад и атаковать Чунцин.

При реализации японского плана «№ 1» китайцы оказались в невыгодном положении:

— 200 тыс. отборных китайских войск в соответствии с планами союзников по приказу Чан Кайши отправили в Бирму;

— «твердолобые»¹⁷ Гоминьдановцы развязали антикоммунистическую кампанию. Их войска окружили Особый район в Яньани — базу войск Китайской компартии;

— части Гоминьдана, активно сражавшиеся против японцев, не получали должной помощи и поддержки, им приходилось часто отступать;

— ВВС Китая и XIV ВА ощущали дефицит в материальном снабжении, это ограничивало их боевую активность и поддержку наземных войск.

Исходя из такой ситуации, в Китае выработали свой план действий:

— 48 Р-40 из 4-й иаг ВВС Китая перебазировали на аэродром Байшии в Чунцине и в Анькан;



В-25 «Митчелл» 341-й баг XIV ВА на пути в Китай

— 12 А-29 из 2-й баг разместили в Наньчжэне;

— 4-я аэ из 68-го объединённого авиаотряда XIV ВА и две эскадрильи из объединённого полка (72 Р-40) разместили в Наньчжэн, Ляншань, Эньши, Наньчэн, и в Сиань; 12 В-25 из 1-й баэ — в Ляншань, ещё 12 В-24 — в Чэнду;

— 69-й объединённый аэ XIV ВА сначала разместили в Куньмине, позже его отправили воевать в Бирму; — в середине апреля 1944 г. эскадрилья из 2-й баг и четыре эскадрильи из 3-й иаг объединённого полка прибыли в Китай после переучивания.

Основные боевые задачи были следующими:

— бомбить корабли и нарушать транспортное сообщение на речных коммуникациях Янцзы и Хуанхэ;

— уничтожить ж/д Ханькоу — Сицзян и атаковать ж/д узлы на ней;

— атаковать японские авиабазы, препятствуя налётам на китайские города.

ВВС Китая и XIV ВА, несмотря на количественное преимущество японцев, в воздухе, тем не менее, имели преимущество. Они оказывали существенную помощь и поддержку наземным войскам. Однако китайские армии на земле несли тяжёлые потери и отступали. Японцы продолжали занимать аэродромы в ряде городов — Чанша, Хэнъян, Гуйлинь, Лючжоу. Китайцы зачастую не успевали эвакуировать оттуда авиационное имущество, его приходилось уничтожать.

Широкомасштабные сражения, длившиеся 10 месяцев 1944 г., можно разделить на три этапа:

— боевые действия в Хэнани.

— боевые действия в Чанша и Хэнъяне.

— боевые действия в Гуйлине и Лючжоу¹⁸.

В апреле 1944 г. японцы для создания трансконтинентальных транспортных коммуникаций от Маньчжурии до Сингапура развернули активные военные действия. Они решили уничтожить основные американские авиабазы в Китае. С этой целью в апреле — начале мая в Хэнани и Хунани по плану «№ 1» начались ожесточённые бои, длившиеся до декабря 1944 г.

Весной 1944 г. XIV ВА должна была выделить 200 самолётов для защиты Чэнду, где базировались стратегические «бомберы» В-29. Одновременно 150 самолётов направили на поддержку контрнаступ-

ления. Реально для поддержки войск в Хэнане и Хунани у них оставалось не более 90 самолётов.

На первом этапе японцы перебросили в тот район с севера и северо-востока 148 тыс. войск. Они должны были начать наступление в центральной части провинции Хэнань. Китайские войска в том районе насчитывали было 400 тыс. бойцов. Произошло сражение в районе Чуншаня. 18 апреля 1944 г. японские войска из Хэнане начали наступление по трём основным направлениям, и 22 апреля заняли Чжэнчжоу, 1 мая — Сюйчан, 25 мая — Лоян. За 38 дней они заняли всю провинцию Хэнань.

Затем начались активные боевые действия в Хунани и Гуанси, где с японской стороны приняли участие 360 тыс. войск. Китайских солдат в Хунани имелось 350 тыс. 27 мая японцы опять развернули широкомасштабное наступление по трём направлениям: 18 июня они заняли Чанша, 22 июня штурмовали Хэбэй. При защите города китайцы, обороняясь, нанесли противнику серьёзный ущерб, но тем не менее 8 августа Хэбэй пал. Позже японские войска начали наступление на Гуанси, пытаясь захватить Лючжоу. 27 октября японцы штурмовали Гуйлинь, и китайские войска отступили. 10 ноября японцы захватили Гуйлинь и Лючжоу. За восемь месяцев боев потери китайских войск составили 550 тыс. солдат, они оставили главные города в провинциях Гуанси и Гуйчжоу. Всего японцы оккупировали 146 больших и малых городов, 7 авиабаз и 36 аэродромов¹⁹.

В боях в этих трёх провинциях японцы, в основном, использовали 5-ю авиагруппу армейской авиации — 168 самолётов, из них 84 истребителя, 40 «бомберов» и 44 разведчика. Китайские и американские авиационные силы в сумме насчитывали 156 самолётов (120 истребителей, 36 бомбардировщиков). Хотя они оказывали активную помощь наземным войскам, по сил для эффективного противодействия не хватало, и в итоге «китайцы отступили»²⁰.

Предлагаем хронику основных воздушных сражений с апреля по середину июня 1944 г.:



— 17–19 апреля 1944 г. большая группа японских танков, конницы и пехоты под прикрытием авиации двинулась на запад и юг Хэнане. На рассвете 18 апреля они переправились через Хуанхэ, 20 апреля они заняли Чжэнчжоу, 1 мая заняли Сюйчан;

— 28 апреля 24 В-24 под прикрытием 10 Р-51 бомбили мост через Хуанхэ к северу от Чжэнчжоу;

— 1 и 3 мая они вновь бомбили мост, разрушили две опоры, и японцы не смогли его восстановить;

— 3 мая В-25 XIV ВА бомбили мост с идущими по нему японцами, штурмовали колонны на марше;

— 6 мая 42 истребителя двумя группами и 17 «бомберов» атаковали японские танки и аэродром в Ханькоу²¹;

В тот же день, 6 мая, во время боя с «Лайтнингми» Р-38 из 449-й иаэ японский истребитель Ki.43 «Хаябуса» лейтенанта Морицугу Канаи из 25-го сента получил повреждения. Из-за пробоя в бензобаке лётчик едва дотянул до аэродрома. Приземлившись, Канаи пересел на другой Ki.43, снова вступил в бой и заявил о двух сбитых Р-38. В конце 1944 г. Канаи имел на своём счету 19 побед, в том числе один В-29. К концу войны он довел свой счет до 32 побед^{16,22}.

— 12 мая в Лояне состоялось кровопролитное сражение наземных войск. 7 Р-40 из 22-й иаэ 4-й иаг из Анькана (Шаньси) полетели в Лоян. Северо-западнее города они обнаружили колонну из 70 танков и бронемашин. В результате штурмовки вывели из строя до 10 танков и броневиков, а также до 30 автомашин. В тот же день 5 Р-40 уничтожили ещё несколько бронемашин. Лётчик Бай Сичжэнь был сбит огнём с земли, взят в плен и позже убит японцами.

— 2 июня 1944 г. 7 Р-40N из 7-й и 8-й иаэ 3-й иаг объединённого полка из Анькана атаковали ж/д станцию Чжэнчжоу и ближайший аэродром. Они уничтожили на земле 4 ж/д состава и 8 грузовиков, один самолёт и ещё несколько повредили. В воздушном бою сбили пилота Чжан Лэминь, он выпрыгнул с парашютом и пропал без вести.

— 5 июня 8 Р-40 из 3-й аэ объединённого полка штурмовали войска в сельских районах Хэнане.

Лётчик Лю Ензу погиб.

— 6 июня пара Р-40 из 4-й иаг вновь штурмовала войска в Хэнане, погиб лётчик Ли Линьчжан.

— 9 июня 8 Р-40 из 28-й аэ объединённого полка из Энпи под прикрытием 9 Р-40 из 4-й иаг бомбили и штурмовали позиции противника. На обратном пути их перехватили 12 японских истребителей. Китайцы сбили 6 японцев и потеряли самолёт пилота Чжан Юнчжан, он погиб.

— 10 июня 7 Р-40 из 3-й и 11-й иаг вылетели из Сианя штурмовать позиции японцев. Лётчик Лю Годун был сбит огнём ЗА и погиб.

Истребители Р-40N 3-й иаг
объединённого авиаполка

Вследствие того, что и китайцы, и американцы штурмовали японцев поочередно «вахтовым способом», то есть фактически непрерывно, японцы понесли большие потери и были вынуждены отступить. В то же время из-за того, что «твердолобые» окружили коммунистические районы, отсюда не было поддержки, и китайцы не смогли организовать крупное наступление, им приходилось нередко отступать.

Во время битвы в Хэнане (битва на Центральной равнине) китайцы совершили 119 групповых вылетов, объединённый авиаполк — 181 вылет группами, XIV ВА — 12 вылетов группами (всего в сумме — 312). Истребители выполнили 1646 самолёто-вылетов, «бомберы» — 272 (в сумме — 1918 самолёто-вылетов). Они сбили 32 самолёта, 11 — уничтожили на земле. Уничтожили крупный мост и 16 мелких на Хуанхэ, более 100 грузовиков, потопили 36 кораблей, свои потери — 24 лётчика²².

По другим данным, китайцы совместно с американцами (с 22 апреля по 20 августа 1944 г.) сбили 87 японцев и повредили 79. Разбомбили 16 мостов, сожгли 22 паровоза и 141 ж/д вагон, уничтожили 22 склада и бензохранилища, одну казарму, 193 автомашинны, потопили 26 крупных кораблей²³.

В мае 1944 г. началась битва в Чанша и Хэньяне, длившаяся до августа 1944 г. 27 мая 5 дивизий 11-й армии, расквартированные на юге Шаньси и на севере Хунани, тремя колоннами двинулись на юг. К ним присоединились ещё три дивизии, наступая на Чанша.

1-й и 2-й полки 5-й авиагруппы армейской авиации Японии насчитывали 113 истребителей, 39 «бомберов» и 47 разведчиков. Во второй половине июня в 5-ю аг влился 8-й авиаполк из южной армии Японии и до 200 самолётов провели массированные бомбёжки китайских аэродромов Юйшань, Хэньян, Ляншань, Чжучуань и др. Китайские наземные войска срочно нуждались в воздушном прикрытии.

Американские лётчики, невзирая на трудности и проблемы с ГСМ, проявляя немалый героизм, совершили довольно много вылетов с подвесными баками.

— 10 июня 1944 г. 24 небольших японских корабля скрытно подошли к гавани Динцзы к северу от Чанша. Совместными усилиями американские и китайские самолёты потопили 23 из них.

— 17 июня 12 Р-40 из 5-й наг объединённого полка, прикрывая 4 В-25, атаковали японские капонеры у переправы в одном из районов пров. Хунань. Несколько кораблей потопили. Произошел воздушный бой, китайцы сбили 3 японских самолёта, в бою погиб лётчик Дай Жунцзюй.

— 18 июня 4 дивизии японцев наступали на Чанша, более 30 японских самолётов штурмовали позиции китайцев, поддерживая наступающие войска. В ответ около 30 китайских и американских самолётов взлетели на перехват, в воздушном бою сбили 5 японцев.

Тем не менее, в связи с большими потерями китайские войска отступили, город Чанша сдали.

— 23 июня 1944 г. японцы впервые бомбили Хэньян. Аэродром здесь являлся основной авиабазой XIV ВА. Японцы из 68-й дивизии отобрали спецотряд около 1000 бойцов (вероятно, камикадзе), они должны были тайно проникнуть в окрестности аэродрома. На следующий день утром они после массированного артобстрела ворвались с юга на лётное поле и заняли его. 26 июня началось мощное наступление японцев на Хэньян. Самолёты Шэнно вынужденно оставили местный аэродром и перебазировались в Линлин.

— 26 июня 1944 г. 11 Р-40 из 5-й аэ объединённого полка атаковали японские корабли и провели воздушный бой, сбили трёх японцев. В окрестностях Чанша состоялся ещё один воздушный бой, в котором погиб командир звена Линь Яо.

— 29 июня 21 Р-40 из 4-й наг четырьмя группами атаковали позиции врага в окрестностях Хэньяна. Вступили в бой с 14 японскими истребителями «тип 1». В бою погиб командир звена Тао Йохуай.

В июле бои за Хэньян стали ещё ожесточённые. Американские и китайские лётчики летали на поддержку наземных войск днём и ночью. Японцы прислали на помощь своим войскам 1-й авиаполк, вместе со



Боевое братство... Судя по эмблемам, на левом снимке пилоты 4-й эскадрильи, на правом — 32-й аэ



2-м авиаполком продвигались за наземными войсками на юг Китая. Китайцы направили 11 Р-40 из 4-й и 5-й иаг (эскадрильи объединённого полка) на полёты аэродромы, чтобы оттуда внезапно разбомбить понтонные мосты и переправы, а также штабы противника. Однако их полёты не стали внезапными для японцев, в одном из боев погиб летчик Хэ Гожуй.

— 11 июля 1944 г. 27 В-24 из 308-й тбаэ в сопровождении 19 Р-40 бомбили основную базу снабжения японцев в г. Синьши в окрестностях и/и Чжиян. В воздушном бою сбили трёх японцев.

— 14 июля 22 Р-40 штурмовали аэродром Байлоцзи, на земле уничтожили два самолёта.

— 15 июля огнем ЗА сбили лётчика Чжэн Чжаомина.

— 19 июля 10 Р-40 5-й иаг объединённого полка вновь бомбили Синьши. Состоялся воздушный бой с 16 японскими истребителями. Китайцы сбили 6 из них, причем лётчик Лэн Рэйшу — два.

— 22 июля 1944 г. 8 Р-40 5-й иаг вновь атаковали Хэнъян. В воздушном бою погиб командир 26-й эскадрильи Яо Цзе. Он остался в истории ВВС Китая первым погибшим старшим офицером в составе китайско-американского авиасоединения.

— 23 июля 17 Р-40 из 5-й иаг объединённого полка и 11 В-25 атаковали аэродром Байлоцзи и корабли на озере Дуитинху. На земле уничтожили 6 самолётов и 3 повредили. Огнем ЗА был сбит командир звена Фэн Пэйдунь.

— 28 июля 20 китайских Р-40 с малой высоты штурмовали аэродром Байлоцзи и уничтожили много самолётов вблизи ВПП. В тот же день погиб лётчик 4-й иаг Тань Миньхуй.

— 29 июля самолёты XIV ВА атаковали ж/д станцию Юэян. От огня ЗА погиб китайский лётчик Нью Эр.

— 8 августа 1944 г. японцы захватили Хэнъян.

Всего с конца мая по начало августа 1944 г. в боях за Чанна и Хэнъян китайские самолёты совершили 349 групповых вылетов, XIV ВА — 202, в сумме 4532 самолёто-вылета (истребители — 3978 (3974), бомбардировщики — 554). Всего они сбили 70 и подбили 17 японских самолётов. На земле уничтожили 52 самолёта, разбомбили 13 ж/д узлов, 25 мостов, 1858 танков, броневиков и автомашин, 16 штабов противника, вывели из строя 30 аэродромов, 38 пунктов обороны противника. Потопили 2519 военных и гражданских плавсредств. Японцы потеряли около 7000 солдат убитыми и ранеными. Во время налётов часто нарушались транспортные коммуникации, невозможно было своевременно доставлять боеприпасы и подкрепления, что негативно влияло на стратегические планы японцев. По подсчётам самих японцев, они потеряли 105 самолётов, погибли 277 авиаторов (лётный и наземный состав), кроме того, получили ранения 121 человек²⁴.

С августа по ноябрь 1944 г. продолжалось кровопролитное сражение за Гуйлинь и Лючжоу.

После захвата Хэнъяна японцы срочно занялись ремонтом местного аэродрома, чтобы с него вести новое наступление. В течение августа 22-я авиагруппа, осуществлявшая ПВО Пекина, подготовила группу истреби-

телей «тип 2», а 60-я авиагруппа — тяжёлых бомбардировщиков «тип 9711», их планировали направить на усиление 5-й авиагруппы. К 1 сентября авиационная группировка японцев насчитывала 207 самолётов. Используя хорошие лётные качества нового истребителя «тип 4», они рассчитывали завоевать в Китае господство в воздухе. После падения Хэнъяна китайская авиация базировалась, в основном, на аэродромах Наньнин и Чжицзян. У XIV ВА Шэнно также осталось всего несколько авиабаз в районе Куньмина. Оттуда они атаковали японские авиабазы и ж/д узлы.

— 3 августа 1944 г. одиночный В-25 из 1-й баэ объединённого полка бомбил ж/д мост на Хуанхэ. Стрелок Чжан Гоцин погиб от огня зениток;

— 10 и 17 августа 1944 г. 3-я аэ объединённого полка дважды бомбила аэродром Тайюань. На земле уничтожили до 40 самолётов и повредили 3;

— 24 августа 3 В-25 из 1-й аэ объединённого полка с высоты 60 м разбомбили ж/д мост на Хуанхэ. Движение по нему прервалось на несколько месяцев;

— 28 августа 1944 г. 11 Р-40 из 5-й аэ объединённого полка и 13 американских истребителей атаковали аэродром Байлоцзи. Японские самолёты из 22-го, 25-го и 48-го сентаев поднялись на перехват. В бою китайцы и американцы сбили 10 самолётов, в том числе новый истребитель «тип 4». Китайцы потеряли один самолёт, пилот Сюй Гунь пропал без вести, также как и ещё три американских машины;

— 29 августа 13 Р-40 из 3-й аэ объединённого полка атаковали японские склады у пристани на побережье в и/и Шаян. В небе завязался воздушный бой с 15 японцами. Погиб командир звена Мэн Чжаою.

В тот же день 34 Р-40, 10 Р-51 и 24 В-24 из XIV ВА, 11 Р-40 из 5-й аэ объединённого полка атаковали противника в районе Чжиян. В воздушном бою истребители сражались против 40 японцев. Лётчики Чжан Тантянь и Лэн Пэйшу сбили по одному самолёту, лётчик Чжоу Лян пропал без вести.

14 сентября 1944 г. китайские войска сдали Гуйлинь. — 21 сентября 1944 г. 15 Р-40 из 5-й аэ объединённого полка атаковали аэродром Суйцзячжоу севернее Чанна. В воздушном бою сбили 5 из 12 японцев;

— 22 сентября 1944 г. 15 Р-40 из 5-й аэ объединённого полка атаковали Синьши. В воздушном бою с 10 японцами четыре китайских лётчика — Лян Туншэн, Чжан Яган, Ян Шаохуа, Линь Юйшуй — сбили по самолёту. Американцы сбили трёх японцев. Один подбитый китайский самолёт совершил вынужденную посадку, пилот Цюй Шизе погиб. В тот же день истребители «тип 4» из 22-го сентаэ атаковали аэродром в Сиане. Один из самолётов «тип 4» сбили, пилот погиб;

— 22 сентября 1944 г. 5 В-25 из 5-й аэ объединённого полка снова бомбили ж/д мост на Хуанхэ;

— 23 сентября 1944 г. 4 В-25 из 5-й аэ объединённого полка бомбили два ж/д моста на линии Пекин — Ханькоу. Движение по линии надолго прервалось;

— 15 октября 1944 г. «бомберы» XIV ВА разбомбили аэродром в Хэнъяне, уничтожили на земле много самолётов противника;

— 7 ноября 1944 г. американские 8 Р–51 сопровождали 6 В–25, те бомбили Юньчен в пр. Шаньси;
— 9 ноября 1944 г. американские 8 Р–51 совершили налёт на аэродром Хэньяна. В воздушном бою с истребителями «тип 1» сбили один японский самолёт;

Китайские наземные войска в этом сражении потерпели поражение, и 10 ноября японцы вслед за Гуйлинем заняли Лючжоу.

В сражении за Гуйлинь и Лючжоу с конца августа по середину ноября 1944 г. китайцы и американцы совершили 228 групповых вылетов, 1386 самолёто-вылетов. Сбили 29 самолётов (по другим данным — сбили 14 и подбили 10), на земле уничтожили 6 самолётов и более 40 автомашин. 10 ноября 1944 г. китайские наземные войска потерпели поражение, в этот день они сдали и Гуйлинь, и Лючжоу²⁵.

В 1944 г. более 8 месяцев продолжалась «тройная» битва. В военных действиях в этих трёх провинциях японцы своей цели достигли, но из-за того, что фронт и коммуникации японцев были очень растянуты, а также в Тихом Океане американцы начали активно наступать, угрожая налётами на острова, японцы решили перебросить часть войск из континентального Китая на защиту метрополии. Авиацонная группировка японцев в Китае значительно ослабла, китайцы и американцы быстро перебросили свои авиачасти на тыловые аэродромы в Чэнду, Куньмин и продолжали активно воевать. В конце 1944 г. китайские и американские лётчики добились господства в воздухе и стратегического преимущества в Китае. У японцев в это время оставалось не более 200 боевых самолётов на континенте, а у ВВС Китая насчитывалось около 350 самолётов²⁶.

После падения Гуйлиня и Лючжоу японцы продолжили наступление на Душань (Гуйчжоу). Китайская авиация вынужденно передислоцировалась на новые авиабазы, одновременно продолжая воевать. И даже наоборот, ВВС Чан Кайши и американцы усилили боевую активность по наступающим японцам.

Китайцы утверждают, что в октябре 1944 г. авианосцы США доставили в Китай около 1000 самолётов. В ноябре 1944 г. XIV ВА насчитывала 17437 чел. Боевых самолётов — 535, из них «бомберов» — 156, XIV ВА активно сражалась, взаимодействуя с палубной авиацией США. Менее чем за полгода японцы потеряли более 500 самолётов и более 40 кораблей. В конце 1944 г. «американо-китайские ВВС» обрели господство в воздухе и вынудили ослабевшие японские ВВС почувствовать себя нежеланными «пришельцами» и перейти к обороне²⁷.

11 ноября 1944 г. более 40 Р–40 и Р–51 из XIV ВА совершили налёт на занятый японцами Хэньян, сбили 4 японских самолёта. Свои потери — 4 сбитых и 3 подбитых, севших на вынужденную,

20 ноября 1944 г. американский транспортный авиаотряд прибыл в Чжучуань. Планировалось перебросить 1000 т военных грузов генералу Би Юэ, войска которого активно сражались с японцами. Однако Чан Кайши по ряду причин не захотел, чтобы это военное имущество попало в руки Би Юэ, и тому ничего не оставалось, как отступить.

8 декабря 1944 г. состоялся крупный налёт. 9 групп совершили всего 34 боевых вылета, бомбили Хэньян и Чандэ, 14 самолётов бомбили Гуйлинь и Лючжоу, 13 Р–51 атаковали Нанкин. В воздухе и на земле уничтожили 27 японских самолётов. Одновременно они осуществили налёты на Тайюань и Гонконг. По опубликованным японским данным, за три дня в первой половине декабря, они ежедневно совершали налёты в среднем по 108 самолёто-вылетов. Они воевали на всем огромном китайско-японском фронте. Японские лётчики, воюя с китайцами, в среднем налетывали за месяц до 120 часов, и страшно выматывались²⁸.

О потерях японцев лучше всего свидетельствует «чехарда» со сменой погибших командиров 25-го сентая. Его сформировали в Ханькоу 7 ноября 1942 г., первым командиром стал майор Тосе Сакагава. В июле 1944 г. командиром 25-го сентая стал майор Бенпу, погибший в бою 17 сентября 1944 г. Следующим командиром сентая стал майор Мацуюма, он также погиб всего через две недели после назначения. Потом командование сентаем принял капитан Хасимото, однако и он вскоре погиб. За ним в «роковую» должность вступил Такаси Цучия, но лишь для того, чтобы погибнуть через несколько дней. К 10 сентября 1944 года в 25-м сентае осталось лишь 16 «Хаябус» Ki.43 и 12 пилотов²⁹.

27 декабря 1944 г. 16 Р–51 совершили налёт на Гуандун. В воздушном бою сражались с 10 японцами, сбили 9 из них. К этому времени японский генерал признал, что в такой войне против ВВС Чан Кайши и американцев они оказались бессильны³⁰.

Заметными оказались успехи объединённого полка в 1944 г. На счету пилотов на Р–40N (главным образом, американцев) числится около 230 сбитых японских са-



Американская инспекция китайских авиачастей, летавших на «Мустангах» Р–51

молётов, более 3,5 тыс. потопленных плавсредств (львиную долю из них составляли «боевые джонки») и до 4 тысяч единиц авто- и бронетехники. Асами стали китайские летчики Тань Кунь и Ван Гуанфу³¹ — по 8 сбитых, и погибший Чжоу Чжикай — 6.

Входившая в состав «авиаинтербригады» 5-я иаг в течение 1944 г. участвовала в 336 групповых боях, сбив 18 японских самолётов (вероятно, сбили ещё 4 и подбили 8), совершили 2194 самолёто-вылета, на земле уничтожили 160 самолётов. Сами потеряли 20 Р-40N, погибло 9 лётчиков, один пропал без вести, 6 получили ранения. В 5-й авиагруппе наиболее результативной оказалась 17-я иаэ. С 8 августа до конца 1944 г. они совершили 467 самолёто-вылетов, выполнив 120 боевых заданий. В воздушных боях сбив 7 самолётов, на земле уничтожили 11. Свои потери — 6 Р-40N и три погибших лётчика.

Рассказ о боевых действиях авиации в Китае в 1944 г. был бы неполным без упоминания о стратегических бомбардировках японских объектов «сверхкрепостями» В-29 с китайской территории, получивших обозначение **Операция «Маттерхорн»**.

Летом 1943 г. на вооружении армии США появился новый стратегический бомбардировщик Боинг В-29 «Стратофортресс». На западном фронте он был не нужен (там хватало В-17) и предназначался специально для операций на Тихом Океане.

В основу проектирования В-29 изначально заложили идею так называемой «обороны полушария», согласно которой бомбардировщик должен был быть способен поражать на дальнем расстоянии любого

вероятного противника с тем, чтобы удержать войну вдали от берегов Америки. Однако в 1940 г. в чрезвычайные планы Военного Министерства внесли изменения, предусматривающие использование 24 бомбардировочных групп самолётов В-29/В-32 для нанесения, в случае войны, ударов по Германии с баз, расположенных в Англии и Северной Африке. Но случилось так, что самолёту В-29 участвовать в боевых действиях против Германии не пришлось.

Ещё до Пёрл-Харбора президент Рузвельт был заинтересован в оказании военной помощи Чан Кайши с тем, чтобы тот имел возможность наносить удары в ответ на налёты японской авиации по китайским городам. В декабре 1940 г. Рузвельт даже предложил перебросить в Китай несколько В-17 из состава Воздушного Корпуса Армии США для бомбардировки японских городов, но этот план не осуществили, поскольку машин этого типа не хватало для покрытия потребностей самих американцев. Вместо этого Китай должен был довольствоваться сотней истребителей.

Сразу после Пёрл-Харбора приняли решение уделить основное внимание разгрому европейских стран — членов «Оси» с тем, чтобы позднее перенести все усилия на сокрушение Японии. Однако после конференции в Касабланке в январе 1943 г. президент Рузвельт решил сообщить генералиссимусу Чан Кайши, что будет сделано всё возможное для оказания Китаю помощи в целях недопущения захвата страны Японией. Для этого Рузвельт хотел отправить в Китай несколько сот тяжёлых бомбардировщиков с тем, чтобы собственно японская метрополия оказалась в их радиусе действия. Ни В-17, ни В-24 не обладали необходимой дальностью полёта, и только В-29 оказался в состоянии выполнить такую задачу.

Вплоть до этого времени выдвигались только весьма расплывчатые предложения относительно предполагаемого использования В-29. Существовало несколько планов применения их против Германии, с размещением бомбардировочных подразделений в Северной Ирландии и в Египте, но ни одной базы так и не построили. Генералиссимус хотел, чтобы В-29 немедленно отправили в Китай для начала воздушного наступления на Японию. Как это ни покажется странным, но Стилуэлл и Шэнно вместе поддерживали это предложение и оказывали на Рузвельта значительное давление в целях введения такого плана в действие.

Но поскольку японцы перерезали сухопутные линии снабжения, идущие в Китай из Бирмы и Индии, то предполагаемая операция могла обеспечиваться исключительно воздушным путем. Генерал Дж. Маршалл полностью осознавал огромные проблемы снабжения, возникающие в такого рода операциях, и одновременно выражал недовольство отвлечением сил с европейского ТВД, т.к. уже приняли решение сначала закончить войну в Европе и лишь после этого направить все силы против Японии. Тем не менее, президент Рузвельт настаивал на оказании помощи Чан Кайши и предложил отправить 300 американских «бомберов» в Китай.

Перелёт по воздушному мосту «Горб Верблюда» в Китай совершает В-29 «Сверхкрепость» XX BA



Летом 1943 г. у союзников возникла идея предоставить американцам советские дальневосточные авиабазы, чтобы они могли с них совершать бомбардировочные налёты на Японию. 2 июня заместитель председателя Исполнительного Юаня Кун Сянси пригласил к себе «на чашку чая» посла СССР в Китае А.С. Панюшкина для обсуждения этого вопроса.

Посол сообщил в МИД: «Китаец доказывал, что такой факт можно было бы приравнять к факту предоставления Японии правительством Виши территории Индокитая, откуда японцы предпринимают налёты на китайскую территорию, хотя правительства Виши и Китая в войне не состоят. Далее он говорил, что в СССР находятся английские лётчики и принимают участие в бомбёжке немцев, что «на таком же положении во Владивостоке могут находиться американские лётчики и бомбить общего врага». Кун пробовал убедить меня заявлениями: «Американцы прилетели, обосновались, что с ними поделаешь».

После длительного разъяснения разницы между использованием японцами территории Индокитая и предоставлением для союзной авиации территории Дальнего Востока и роли, которую выполняет СССР в борьбе с гитлеровской Германией, посол ответил Куну, что Советский Союз хочет жить в мире со своими соседями и провоцировать их на войну не собирается.

Кун долго доказывал, что Японии доверять нельзя, что она коварна, что по ней надо ударить первым. Сравнивал Японию с бешеной собакой, которая бросается на всех, что поэтому такую собаку надо убить, и убить её с более близкого пункта.

Посол отвечал, что союзники могут предпринимать свои рейды с китайской территории или приблизить свой фронт. Ещё раз повторил, что Советский Союз хочет жить мирно со своими соседями, и что мы наносим удары в том случае, если на нас нападают»³².

Вскоре, 18 июня 1943 г., на обеде в Посольстве США в Китае состоялась беседа советника посольства СССР в Китае Петрова со 2-м секретарем Посольства Дэвисом. Сославшись на высказывания китайской прессы о возможности нападения Японии на СССР летом текущего года, Петров спросил у Дэвиса — каково его мнение по этому вопросу? Дэвис ответил, что «его личное мнение заключается в том, что Япония в текущем году вообще не предпримет наступательных действий и будет продолжать политику экономического освоения и ограбления оккупированных территорий в Китае и в районе Южных морей; Япония, заметил Дэвис, предпочтет состояние обороны, а не наступления, учитывая возрастание активности американских и других союзных войск в бассейне Тихого океана. Кроме того, сказал он, известно, что мощь военно-воздушных сил Японии с каждым днем падает под ударами союзной авиации»³³.

После этого вопрос о предоставлении советских дальневосточных баз союзной авиации для налётов на Японию больше не поднимался.

Положение стало более определенным после Квебекской конференции («Квадрант»), состоявшейся в августе—сентябре 1943 г. Тогда генерал Генри Ар-

нольд представил план, согласно которому к концу 1943 г. только что сформированное 58-е бомбардировочное авиакрыло (сверхтяжёлое) должно было разместиться на КБИ-театре и начать налёты с баз в Китае на объекты, находящиеся в Японии.

Особый проект В-29 под руководством генерала Вольфе получил высший приоритет в обеспечении людьми и материалами и уступал в этом отношении только сверхсекретному Манхэттенскому проекту.

В соответствии с первоначальным планом Арнольда «бомберы» В-29 должны были размещаться в Китае на базах вокруг Чэнду. Снабжение топливом, бомбами, боеприпасами и запчастями должно было осуществляться по воздуху из Индии через «Горб Верблюда». Несмотря на то, что Объединённый комитет по планированию и Объединённый комитет по снабжению оба отвергли план Арнольда как стратегически нецелесообразный, президент Рузвельт был воодушевлён этой идеей в высшей степени и передал её содержание генерал-лейтенанту Стилуэллу.

Тот отметил, что из-за большой протяжённости линий снабжения выполнение всех операций с участием В-29 с территории Китая нецелесообразно, и предложил взамен следующее. Самолёты должны обслуживаться на базах в восточной Индии, а Чэнду надо использовать только как промежуточный пункт во время налётов на Японию или после их проведения. Преимущество этой схемы заключалось в том, что в данном случае отпадала потребность в сложном наземном оборудовании на китайской территории и одновременно упрощалась проблема снабжения, т.к. можно было использовать сами В-29 для перевозки бомб и топлива для пополнения запасов в Чэнду. Хотя Объединённый Комитет Начальников Штабов и относился к этой идее скептически, президент Рузвельт продолжал на ней настаивать. Поскольку он являлся Главнокомандующим, то генералам пришлось подчиниться.

В этот план посвятили англичан, 10 ноября 1943 г. они согласились предоставить для этих операций базы вокруг Калькутты. В это же время Ф. Рузвельт направил Чан Кайши секретную телеграмму с предложением использовать В-29 в Китае для бомбардировок Японии. Предлагалось срочно в течение 5 месяцев создать 4–5 крупных аэродромов с бетонированным покрытием около Чэнду. Генералиссимус согласился.

В один из дней декабря 1943 г. районное начальство в Сычуани провело совещание, где пошла речь о срочной вербовке около 50 тыс. рабочих, они должны были подготовить в окрестностях Чэнду четыре аэродрома для приёма В-29, а также нескольких небольших аэродромов для базирования истребителей сопровождения. Работы требовалось закончить в мае 1944 г. Спустя несколько дней 55 тыс. сычуанцев (по другим данным — до 100 тысяч), включая женщин и детей, стариков и пр., таскали на себе тяжёлые корзины с грунтами, погоняли быков и других животных — активно строили аэродромы. За 4,5 месяца они досрочно построили аэродромы для В-29. Чэнду стал базой для группы стратегических бомбардировщиков, осуществлявших налёты на территорию Японии»³⁴.

Строительство аэродромов стало беспримерным подвигом китайского народа, внесшего таким образом существенный вклад в разгром противника. Энтузиазм китайцев порастил и тронул американцев. Шэнно просто восхищался трудолюбием китайцев: «Одной из самых потрясающих картин, которые я видел, пролетая на малой высоте над сетью аэродромов в Чэнду, были строительные работы. Более 350000 китайцев, как муравьи, копошились на аэродромах для В-29. Всюду царил суматоха и неразбериха, характерная для всех китайских строек. Вероятно, так же выглядела долина Нила в эпоху строительства пирамид.

За 3 месяца фермеры провинции Сычуань, численностью около 30 американских дивизий или такого города, как Джерси-Сити, штат Нью-Джерси, вместе с семьями построили 4 аэродрома, имеющих лётные полосы длиной 8500 футов, которые могли принимать самые тяжёлые американские бомбардировщики, плюс 6 истребительных аэродромов вместе с помещениями для личного состава, бензохранилищами, укрытиями, рулежными дорожками и подъездными путями... Со всего Китая собрали 150 грузовиков, 1000 воловьих повозок, 15000 тачек и 200 каменных катков, каждый из которых тащили 300 человек. Четверть миллиона человек покинули рисовые поля Сычуани как раз в период сева... Китайцы построили лётные полосы шириной 16 футов³⁵ и толщиной 8 дюймов, имея только мотыги, лопаты и молотки, протяженностью, равной длине границы штата Нью-Джерси. Они вырыли канаву шириной 3 фута и глубиной 18 дюймов, которая протянулась бы от Нью-Йорка до города Феникс, штат Аризона. Также построили эквивалент 1500 маленьких семейных домиков³⁶.

Одной из самых серьёзных задач, которую китайцы решали для XIV ВА, стало строительство аэродромов. По воздушному мосту невозможно было доставить бульдозеры, паровые катки или стальные решетчатые панели. Каждый аэродром на 100 самолётов, которым американцы пользовались в Китае, был построен руками, трудом и потом тысяч китайских мужчин, женщин и детей.

Кроме аэродромов для В-29 в рамках проекта «Маттерхорн», китайцы построили аэродромы для

XIV Армии вблизи от тибетской границы, чтобы наносить удары глубоко по занятой японцами территории Северного и Восточного Китая. По словам Шэнно, «толстые китайские кули стали одной из самых эффективных систем оружия XIV Армии. Благодаря им японцы так и не сумели вывести нас из дела, сколько бы аэродромов ни захватывали их армии. Способность китайцев быстро строить аэродромы буквально повсюду придавала XIV ВА живучесть гидры. Вместо каждого уничтоженного японцами аэродрома тут же вырастали два»³⁷.

Вопросы создания и освоения В-29, формирования первых авиагрупп помещены в Приложении 4.

Генерал Вольфе распределял первые В-29 по эскадрильям 58-го бомбардировочного авиакрыла и немедленно направлял их в Индию. Это был путь протяженностью более 19 тыс. км, с посадками в Марокко, Каире, Карачи и Калькутте. Хотя В-29 не предназначался для использования на европейском ТВД, в марте 1944 г. один самолёт проследовал через Англию для того, чтобы сбить с толку разведку противника. Судя по всему, ни немцев, ни японцев эта уловка не ввела в заблуждение, поскольку в Японии уже давно знали как о предполагаемом базировании «Сверхкрепостей» в Индии, так и о планируемом использовании ими промежуточных аэродромов в Китае для нанесения ударов по целям на японских островах.

Штаб XX ВА во главе с генералом Вольфе с 28 марта 1944 г. расположился в Харагпуре (Индия), а первый В-29 добрался до своей базы в Индии 2 апреля 1944 г. Существующие аэродромы в Харагпуре, Чакулья, Пнардоба и Дадхунди переоборудовали для базирования на них В-29. Все эти базы первоначально создавались в 1942–1943 гг. под «бомберы» В-24, они располагались в южной Бенгалии и находились вблизи портовых сооружений Калькутты. Ко времени прибытия первых В-29 состояние этих баз было плачевным, а ВПП всё ещё находились в процессе достройки (удлинения). Штаб 58-го авиакрыла вместе с четырьмя эскадрильями 40-й группы (25-й, 44-й, 45-й и 395-й) находился в Чакулья, куда и прибыли первые В-29 2 апреля. 23 апреля штаб переместился в Харагпур. 444-я тбаг



Китайцы готовят аэродромы для В-29. Работа идет вручную... (слева) и с помощью «каменной механизации» (каток весил около 12 т). Конец 1943 г.

(676-я, 677-я, 678-я и 679-я баэ) отправилась сначала в Чарра, прибыв туда 11 апреля. 462-я группа (768-я, 769-я, 770-я и 771-я баэ) прибыла в Пиардоба 13 апреля. 468-я группа (792-я, 793-я, 794-я и 795-я баэ) прибыли в Харагпур 13 апреля. Позднее 444-ю группу перебросили на постоянное место базирования в Дадхунди, а Чарра стала базой для транспортных самолётов С-87 и С-46, им предстояло осуществлять поддержку операции.

4 апреля 1944 г. создали особую командную структуру Стратегического назначения, которой предстояло вести воздушное наступление против Японии. Она стала известной как XX Воздушная Армия. Это сделали по настоянию самого Арнольда в основном для того, чтобы не допустить отвлечения самолётов В-29 на выполнение задач тактического характера под давлением местных командиров, таких как Шэнно³⁸ или Стилзуэлл. XX ВА должна была находиться под командованием самого Арнольда на уровне Объединённого Комитета начальников штабов (ОКНШ) видов вооружённых сил. XX ВА должна была стать полностью самостоятельным объединением, а её «бомберы» В-29, являясь независимыми от других командных структур, следовало использовать исключительно против стратегических объектов на территории Японии. Операции по ведению воздушного наступления на Японию присвоили кодовое название — «Операция Маттерхорн». Оперативным «инструментом» должно было стать 58-е бомбардировочное авиакрыло. Перед убытием из США генерал Саундерс принял от полковника Хармона командование этим авиакрылом.

В свою очередь, Шэнно считал: «Проект «Маттерхорн» стал ещё одним любопытным примером разногласий между верховным командованием Соединённых Штатов и Китая. После Пёрл-Харбора китайская военная миссия в США не получила представительства в Объединённом комитете начальников штабов (ОКНШ) союзных держав, хотя туда вошли гораздо более слабые в военном отношении страны вроде Голландии. Объяснение было простым: ОКНШ не собирался заниматься Китаем. Однако в 1944 г. августейшая длань все-таки дотянулась до Китая, так как там появилась XX ВА, подчинявшаяся непосред-

ственно американской части ОКНШ союзных держав. От китайцев потребовали титанических усилий для обеспечения операций XX Армии, то есть выполнять решения, которых они не принимали»³⁹.

В течение недели с 15 по 22 апреля не менее пяти В-29 разбились недалеко от Карачи (промежуточного пункта на пути в Калькутту) — все из-за перегрева моторов. До выявления причины пришлось остановить на маршруте весь парк В-29. Выяснилось, что двигатель R-3350 не рассчитан на работу при наземной температуре выше 46°C. В Карачи этот уровень, как правило, превышался. Инженеры фирмы «Райт» обнаружили, что выпускные клапаны в цилиндрах заднего ряда расплавились под воздействием избыточного тепла и давления. Срочно сконструировали новые дефлекторы для направления охлаждающего воздушного потока в зону повышенного нагрева. Одновременно улучшили приток масла к задним цилиндрам путем установки перепускных маслопроводов, идущих от выпускных до выпускных отверстий верхних пяти цилиндров обоих рядов. Створки обтекателя двигателя также переделали. После этих модификаций перегонку В-29 в Индию возобновили.

К 8 мая 1944 г. 130 машин В-29 добрались до своих баз в Индии. В течение следующего месяца четыре группы налетали в общей сложности 2867 часов, из них 2378 (83%) пришлось на долю транспортных перевозок, 50 на выполнение иных заданий и только 439 на учебные полёты, что в среднем составило менее 2 часов на каждый из 240 имеющихся экипажей.

В Китае в районе Чэнду имелись четыре пункта, выделенных для проведения операций с использованием В-29: Гуанхань, Гуинлай, Синьчин и Пэншань. Строительные работы на этих базах начались ещё в ноябре 1943 г., но продвигались они медленно, поскольку значительная их часть выполнялась вручную. Однако всё же к маю они продвинулись настолько, что все эти четыре базы могли использоваться по назначению, хотя состояние их было далеко не идеальным.

Основным недостатком Операции «Маттерхорн» являлось то, что всё снабжение передовых баз в Китае топливом, бомбами и запчастями должно было осуществляться по воздуху через «Горб Верблюда», так как



Исторический каменный каток падали на одном из аэродромов в 1990-е годы. На фото (слева) торжественная церемония передачи катка музею в США и (справа) его погрузка. На переднем плане — ветераны, его катавшие...

японцы, обладая контролем над морями у побережья Китая, препятствовали снабжению морским путём. Для поддержки операции планировалось использовать самолёты С-87 (транспортный вариант В-24) или переделать «Либерейторы» в специальные танкеры — С-109. Значительная часть грузов должны были доставлять в Китай сами В-29. Для этого с них снимали почти всё вооружение, и они использовались в качестве летающих танкеров, способных перевозить до 7 т топлива. Маршрут «Горб Верблюда» был настолько опасным и сложным, что каждый перелёт из Индии в Китай засчитывался как боевой вылет, после которого экипаж наносил изображение верблюда на носу фюзеляжа своего самолёта.

К 8 мая 1944 г. 148 В-29 добрались до Марракеша и 230 находилось в Индии. Четыре группы 58-го авиакрыла распределили по своим базам.

Первое боевое столкновение В-29 зафиксировали 28 апреля 1944 г., когда во время перелёта в Китай самолёт майора Чарльза Хансена с грузом топлива на борту атаковали шесть истребителей Ki.43 «Хаябуса». Атаку отразили, один член экипажа был ранен.

Свой первый бомбовый удар В-29 нанесли 5 июня 1944 г. 98 В-29 под командованием самого генерала Саундерса поднялись со своих аэродромов в восточной Индии и взяли курс на Таиланд. Их целью стала сортировочная станция Макасан на окраине Бангкока. Бомбардировщикам требовалось преодолеть расстояние в 3640 км до цели и обратно — в то время самое большое расстояние для боевого вылета за всю войну. Моторы, стоявшие на В-29, всё ещё доставляли немало хлопот: 14 машин вынужденно вернулись на базы из-за отказов двигателей. Плохая погода в районе цели заставила вести бомбометание по радиолокатору. Боевой порядок нарушился, и самолёты сбрасывали бомбы с высот 5000–8000 м вместо 6600–7500 м, предусмотренных по плану. В район цели попало только 18 бомб. 5 машин разбились при посадке и 42 были вынуждены садиться на другие аэродромы из-за недостатка топлива. Кампания с участием В-29 начиналась плохо, хотя ни один самолёт ещё не был потерян от огня противника.

6 июня генерал Вольфе получил срочное сообщение из Вашингтона, где выражалось недовольство ОКНШ ходом операции и требование немедленно приступить к бомбардировкам самой Японии. Это вызывалось необходимостью ослабить давление со стороны японцев в Восточном Китае, где аэродромы XIV ВА подвергались постоянным атакам. Одновременно считалось необходимым оказать помощь проведению «важной операции» на Тихом океане, под которой, как выяснилось позднее, понимался захват острова Сайпан. Приказ застал генерала Вольфе врасплох, и он попытался добиться переноса времени начала операции на вторую половину июня, когда у него будет больше самолётов и необходимых запасов на передовых базах в Китае. Однако Вашингтон потребовал, чтобы не менее 70 В-29 были над Японией к 15 июня. Одна из проблем заключалась в том, что только 86 машин можно было оснастить необходимыми для такого дальнего полёта топливными баками в бомбоотсеках. Кроме того, исходя из предыдущего опыта, можно было предположить, что около 20 машин будут не в состоянии покинуть свои базы в Китае или будут вынуждены повернуть назад из-за технических неполадок и возгораний двигателей.

К середине июня на передовых аэродромах в Китае накопили достаточное количество предметов снабжения для того, чтобы произвести одну бомбардировку целей в Японии. Налёт должен был проведен в ночное время на Императорский металлургический комбинат в г. Явата на острове Кюсю. Завод считался самым важным объектом металлургической промышленности Японии и уже давно числился в списке первоочередных целей для нанесения бомбового удара. Американская разведка оценивала объем его производства в 2.25 млн. т стального проката в год — 24% всего производства Японии. Запасной целью стал порт в бухте Лаояо, являвшийся местом отгрузки большого количества коксующегося угля, марганцевой руды и фосфатов. Ввиду большого расстояния до цели и обратно (5150 км) Вашингтон приказал, чтобы налёт производился ночью с выходом самолётов на цель в индивидуальном порядке. Бомбометание должно было



В-29 из 444-й тбаг 58-го бомбардировочного авиакрыла на аэродроме Гуанхань в провинции Сычуань. Идёт подготовка к очередному боевому вылету: осмотр и подвеска бомб

проводиться с двух диапазонов высот: от 2400 до 3000 м и от 4200 до 5400 м. По два самолёта-целесуказателя от каждой группы должны были освещать объект бомбардировки. Вылет назначили на 16–30 по местному времени, что позволяло выйти на цель в тёмное время суток.

Сосредоточение на передовых аэродромах в Китае началось 13 июня 1944 г. и завершилось незадолго до часа «Ч» 15 июня. В–29 вылетели из Индии с полной бомбовой загрузкой, и им надо было только дозаправиться на базах в Китае. Каждый самолёт нёс по две тонны 250-кг бомб общего назначения. Считалось, что их мощности будет достаточно для разрушения слабых несущих конструкций коксовых батарей прямым попаданием или ударной волной. Из 92 самолётов, вылетевших из Индии, до Китая добрались только 79, причем одна машина разбилась на маршруте. Самолёты начали взлетать во второй половине дня в 16–16, при этом двум группам удалось выдерживать запланированные двухминутные интервалы между взлётами отдельных машин, две другие группы поднимали свои самолёты с опозданием.

Из 75 посланных на задание самолётов один разбился и ещё четыре вернулись на базы по техническим причинам. В 23–38 (по китайскому времени) первый В–29 над целью сбросил свои бомбы. Всего лишь 47 бомбардировщиков атаковали намеченный объект. 6 самолётов сбросили свои бомбы раньше назначенного времени из-за технических неполадок, два отбомбились по запасной цели и пять по целям, которые они выбирали сами.

К сожалению, японцы получили предупреждение о налёте. Город Явата был затемнен, а дым, висящий над ним, способствовал сокрытию цели. Лишь 15 самолётов вели визуальный поиск цели, остальные 32 бомбили «по радару». Фактически только одна бомба разорвалась в непосредственной близости от цели и, таким образом, сталелитейная промышленность Японии осталась «нетронутой». Один В–29 был сбит огнём противника и ещё 6 потеряли в результате различных аварий.

Китайские источники утверждают, что В–29 подвергались ожесточённому обстрелу ЗА и атакам истребителей ПВО, однако высота полёта В–29 достигала 7625 м, поэтому обстрел ЗА и полёты истребителей были неэффективны. Всего сбросили около 200 т бомб. Поскольку это была первая бомбёжка, её эффективность была не слишком велика. Японцы сбили 4 В–29 и подбили ещё 4, 18 пилотов попали в плен⁴⁰.

Этим рейдом открылась первая страница массированных бомбардировок стратегических объектов Японии. Хотя реальный ущерб, нанесённый Стране Восходящего Солнца, оказался ничтожным, в американской прессе налёт на Явату восхвалялся как величайшая победа, т.к. впервые после рейда Дулиттла в 1942 г. авиация США нанесла удар по островам.

Даже несмотря на нехватку топлива и бомб на базах Чэнду, генералу Вольфе приказали продолжать атаки. Он доложил своим начальникам о том, что продолжать налёты на Японию в сложившейся обстанов-

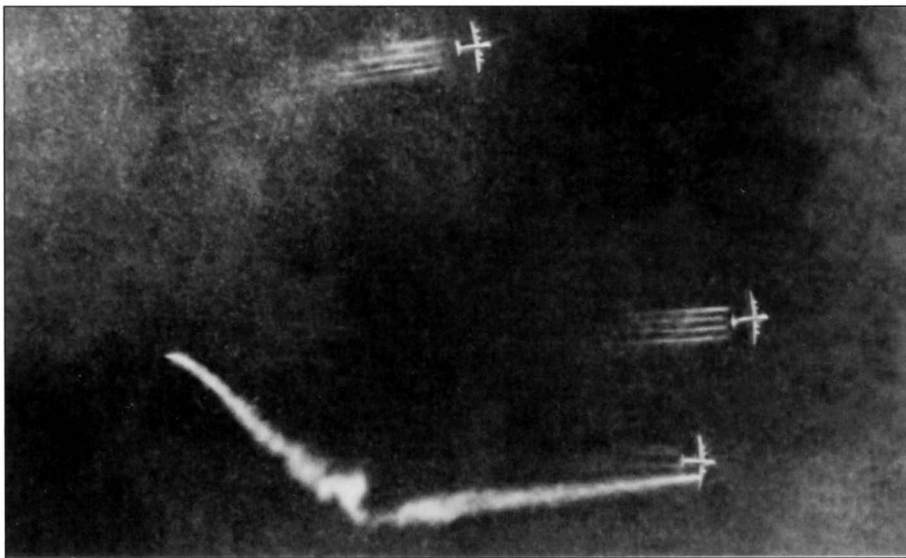
ке нет возможности. Китайцы подсчитали, что для обеспечения одного боевого вылета В–29 следовало сделать 6 самолёто-вылетов аналогичным транспортным самолётом. Для первого боевого вылета на Японию требуемое количество топлива и бомб доставляли по воздушному мосту в Китай в течение месяца⁴¹.

Однако Вашингтону не надо было искать виновного в отсутствии положительных результатов. 4 июля генерала отозвали в столицу, повысили в звании и перевели на другую должность. Временно его заменил бригадный генерал Саундерс.

7 июля 18 В–29 нанесли удары по целям в Сасебо, Нагасаки, Омура и Явата. Налёты оказались неэффективными. 9 июля 72 В–29 вылетели на бомбёжку металлургического комплекса в Аньшане (Маньчжурия). Один самолёт разбился при взлёте, ещё 11 были вынуждены вернуться из-за технических неполадок. Потеряли 4 самолёта, а результаты снова оказались минимальными. В ночь с 10 на 11 августа 56 В–29 после промежуточной посадки на английских базах Цейлона бомбили нефтехранилище в Палембанге на острове Суматра. Это был самый длительный (19 часов) и самый протяжённый (6500 км от Цейлона до Суматры и обратно) за всю войну рейд американских ВВС. В это время другие В–29 сбрасывали мины над рекой Моеси (Суматра), а третья группа В–29 бомбила объекты в Нагасаки. Все эти налёты оказались малоэффективными и продемонстрировали как отсутствие оперативного контроля, так и несовершенство использовавшихся методов боевого применения тяжёлой авиации: бомбардировщики перемещались от цели к цели без какого-либо общего плана.

Большое количество аварий, происходивших с В–29, совершающими вылеты из Индии и Китая, вызывалось возгораниями двигателей. Это всё ещё представляло собой проблему, которую не удавалось решить до конца, несмотря на огромные усилия по её устранению. Предельно допустимая температура головок цилиндров моторов Райт R–3350 равнялась 270°C. Сочетание очень высокой наземной температуры (37–46°C) с несовершенной системой охлаждения двигателей часто приводило к повышению температуры головок цилиндров до 310°C во время разбега и сразу после отрыва от ВПП. Результатом нередко становилось испарение смазки вокруг клапанного стержня, что вызывало отрыв клапана. Поломанный клапан затем разбивал цилиндр, что неизбежно становилось причиной возгорания.

Вскоре экипажи догадались, что для поддержания температуры головок двигателей в допустимых пределах В–29 должен развивать как можно более высокую скорость сразу после отрыва. На взлёте они использовали всю длину ВПП и достигали скорости отрыва 225–235 км/час, и затем по возможности удерживая машину в горизонтальном положении. Требовалось как можно быстрее разогнать низколетящий В–29 до скорости набора высоты 320 км/час. По мере возрастания скорости бортинженер начинал постепенно закрывать створки обтекателей моторов для снижения аэродинамического сопротивления.



Подбитый над Японией В-29. Налёт на острова 9 января 1945 г.

Генерала Вольфе заменил генерал-майор Лемэй, прибывший в Индию 29 августа. В 38 лет он стал самым молодым генералом в армии США. В качестве командира дивизии «бомберов» В-17 в Европе он приобрёл хорошую репутацию и был известен как жесткий начальник «паттоновского» типа, привыкший всё «брать на себя». 8 сентября 1944 г. Лемэй принял участие в налёте на территорию Маньчжурии (металлургические заводы в Аньшане). Далее он сделал так, что В-29 стали совершать боевые вылеты чаще, а экипажи стали уделять учёбе времени больше, чем при его предшественнике. Боевой порядок «ромбом» заменили построением в оборонительную «коробку» из 12 самолётов. Он ввёл концепцию передовых экипажей, отвечающих за обнаружение и маркировку целей. В последующем бомбардир и оператор радара оба осуществляли контроль за боевым курсом с тем, чтобы тот, кто обнаруживал цель, в решающий момент мог привести в действие бомбосбрасыватель. Одновременно реорганизовали 58-е авиакрыло, а имевшиеся в каждой группе эскадрильи (395-я, 679-я, 771-я и 795-я) расформировали. Таким образом, в каждой группе осталось три эскадрильи по 10 В-29 в каждой.

Понадобилось определённое время для того, чтобы эти перемены привели к желаемому результату. Китайцы утверждают, что с 14 сентября 1944 г. В-29 совершили много боевых вылетов — они бомбили Токио, Ганшань, Дацун, а также Бангкок в Таиланде, Синьчжу на Тайване, Рангун в Бирме, Сайгон во Вьетнаме, Куала-Лумпур в Малайзии, а также Сингапур и в Китае — Мукден, Шанхай, Ухань и т.д.⁴².

Ещё один налёт на Аньшань в Маньчжурии 26 сентября следует отнести к неудачным. Японцы утверждают, что в тот день пилоты 25-го сентая, получившие приказ перехватывать В-29 ещё над материком, повредили один В-29 с помощью бомбы «Та-Дан» и заявили ещё о четырёх сбитых «бомберах»⁴³.

Другой налёт на авиазавод в г. Омура на о-ве Кюсю 25 октября оказался успешнее, в частности, благодаря решению использовать одновременно фугасные

и зажигательные бомбы в соотношении 2:1. 11 ноября массированному налёту подвергся оккупированный с декабря 1937 г. Нанкин,

18 ноября Военное министерство США сообщило, что помимо налёта на Нанкин, крупные силы американской авиации днём 11 ноября с китайских авиабаз совершили также налёты на Шанхай и Омур на о. Кюсю: В Омуре американцы в условиях облачности при помощи точных приборов бомбили авиазавод. Результаты налёта не установлены.

В Нанкине бомбёжке подверглись доки и погрузочно-разгрузочные сооружения, а в Шанхае — японские военные склады и транспортные средства.

На обратном пути американцы сбили два японских самолёта, вероятно, сбили 7 и нанесли повреждения 11 самолётам. По предварительным данным, американская авиация потеряла 1 самолёт⁴⁴.

Проблемы со снабжением и лётные происшествия препятствовали полной и эффективной концентрации средств и усилий. Кроме того, меры, предпринимаемые японцами по совершенствованию своей системы ПВО, становились заметнее. 21 ноября во время налёта на Омур японские истребители сбили шесть «бомберов» В-29. Аналогичный уровень потерь имел место 7 декабря во время налёта на предприятия Маньчжурской Самолётостроительной Компании в Мукдене. Потери В-29 в результате аварий, перехватов противником и атак японской авиации на передовые аэродромы Чэнду, скоро стали угрожающе высокими, составив к концу 1944 г. 147 В-29.

Постепенно Лемэй стал сокращать количество вылетов из Китая, заменяя их налётами на Сингапур, Борнео, Малайю и Суматру, которые осуществлялись с аэродромов в Индии, где положение со снабжением было намного более благоприятным.

Одним из последних боевых вылетов В-29 с китайской территории стал массированный налёт на крупные авиабазы и базы снабжения в окрестностях Уханя 18 декабря 1944 г. В нём участвовало более 200 самолётов семью группами, в том числе 77 (или 84) В-29, В-25 и В-24 в сопровождении Р-40, Р-51 XIV ВА. Бомбовая нагрузка В-29 (около 500 т) составляла 80% зажигалок. Уничтожили более 100 т военных грузов и имущества, а также пристань в порту, ангары, склады и т.п. Пожары продолжались трие суток. Вся инфраструктура основных японских авиабаз в Китае была почти полностью уничтожена⁴⁵.

Шэнно вспоминал, что при подготовке налёта на Ханькоу «Лемэй всё ещё не был уверен, что его бомбардировщикам требуется прикрытие. Мы также обсуждали, какие бомбы следует брать и какую тактику применять. Я хотел, чтобы В-29 взяли полный груз зажигалок, чтобы сжечь Ханькоу, как 5 лет назад

японцы сожгли Чунцин. Я также хотел, чтобы самолёты сбрасывали бомбы с высоты менее 20000 футов, чтобы повысить точность и спутать расчеты японской ПВО, которая будет ждать их на больших высотах. Лемэй упрямо хотел использовать обычные фугаски и бомбить с большой высоты. Наконец мы пришли к компромиссу. 4 из 5 В-29 будут сбрасывать зажигательные бомбы с высоты более 20000 футов, а каждый пятый самолёт будет нести фугаски. По плану атаку начинали В-29, которым предстояло сбросить зажигательные бомбы на большой складской район, тянувшийся от берега реки чуть ли не до центра города. В них хранились почти все японские припасы, отправленные в Центральный Китай. Через час за ними должны были последовать практически все самолёты XIV ВА, чтобы завершить зачистку. Они должны были уничтожить всю японскую авиацию на аэродромах вокруг Ханькоу. Фотографии показывали, что на 4 больших аэродромах вокруг города находятся около 200 истребителей и 50 бомбардировщиков. Ханькоу был расположен просто идеально для XIV ВА, в палёте не могли участвовать лишь самолёты 69-го авиакрыла, ведущие бои на Салунне. Это был первый и последний раз за всё время войны в Китае, когда XIV Армия смогла бросить все наличные силы против одной цели.

Атаку Ханькоу незадолго до полудня 18 декабря начало соединение из 77 В-29. Они атаковали 7 волнами с интервалами 10 минут. Когда первые 35 тяжёлых «бомберов» сбросили свои зажигалки, Ханькоу затянула густая пелена черного дыма, полностью укрывшая город. Когда атаковали последние 4 волны, видимость была настолько плохой, что лишь случайные бомбы легли в городской черте. Японские истребители не сумели перехватить В-29, но, когда через час появились самолёты XIV ВА, они уже находились в воздухе. «Либерейторы» бомбили основные аэродромы за пределами города с большой высоты, а В-25 спустились ниже сквозь дымовую завесу и сбрасывали осколочные бомбы на вспомогательные аэродромы, обстреливали из пушек ангары, цистерны с бензином и казармы. Дым был настолько густым, что В-25 летели по приборам, пока не вышли на высоту 200 футов над рекой. «Мустанги» и «Тандерболты» имели ряд стычек с «Оскарами» и «Тодзю» выше клубящихся облаков дыма. Р-40 китайско-американского полка патрулировали над японскими аэродромами в радиусе 100 миль от Ханькоу и сбили несколько десятков самолётов, пытавшихся пайти спасение от побоища, разыгравшегося в Ханькоу. Всего в этот день уничтожили 64 вражеских самолёта, американцы не потеряли ни одного. В этот жаркий день мы отправили 200 самолётов XIV ВА. Это было самое крупное соединение, которое мы использовали в одной операции»⁴⁶.

Налёт «Сверхкрепостей» 18 декабря стал первой операцией с массированным применением зажигательных бомб. Шэнно писал, что «на Лемэя результаты налё-



В-29 бомбят порты и пристани Япоии. 1 июня 1945 г.

та произвели огромное впечатление, он ещё не знал, как действует это оружие на азиатский город. Когда Лемэй стал руководить атаками В-29 с Марианских островов против самой Япоии, он переключился с дневных бомбёжек фугасными бомбами с большой высоты на опустошительные ночные атаки зажигательными бомбами, которые сожгли Япоию дотла. Они поставили японцев на колени ещё до того, как были сброшены атомные бомбы»⁴⁷.

Участник бомбардировки 18 декабря — истребитель Пэн Цзяхэн из 17-й на 5-й наг объединённого полка вспоминал, что их эскадрилья на Р-51 летела в верхнем эшелоне. Средний эшелон — более 200 тяжёлых «бомберов» — шёл сквозь облака. Они бомбили аэродром в Ухане, и после бомбёжки всё заволокло дымом. По мнению ветерана, «к этому времени следы японских истребителей практически не были видны в небе Китая».

Сам Пэн Цзяхэн в составе объединённого полка совершил 64 боевых вылета, награжден двумя высшими наградами США и китайской⁴⁸.

18 декабря Военное министерство США официально объявило, что 17 и 18 декабря «значительное количество» В-29 бомбили Ханькоу⁴⁹.

В то же время японцы утверждали, что 18 декабря район Ханькоу бомбили всего 10 В-29. 25-й и 85-й сентай вели бой с бомбардировщиками В-24, В-25 и истребителями сопровождения Р-51. После этого боя в 25-м сентае, несмотря на то, что его ещё в октябре пополнили двадцатью «Хаябусами», а в ноябре 2-й чутай вооружили истребителями Ki.84 «Хаяте», а две другие эскадрильи получили самые новые истребители Ki.43-III Ко, осталось только два истребителя. В январе 1945 г. 25-й сентай перебазировали в Нанкин, где полностью перевооружили на Ki.84⁵⁰.

В конце 1944 г. стало очевидным, что операции В-29, проводимые с баз в Чэнду против Япоии, необходимо прекратить ввиду слишком высоких потерь в людях и неоправданных материальных расходов. В декабре 1944 г. ОКННП принял решение отменить

проведение Операции «Маттерхорн» и передислоцировать 58-е авиакрыло на только что захваченные авиабазы на Марианских островах в центральной части Тихого Океана.

Последним вылетом В-29 из Китая стал налёт на Тайвань 15 января 1945 г. После этого 58-е авиакрыло ушло на свои базы в Индию и в феврале перелетело на Марианские острова.

В ходе Операции «Маттерхорн» В-29 совершили 49 налётов (3058 самолёто-вылетов) и сбросили 11477 т бомб. Несмотря на то, что операция потребовала очень больших усилий, целям на территории Японии был нанесен весьма незначительный ущерб.

В ретроспективе Операцию «Маттерхорн» надо рассматривать как неудачную. Проблема снабжения оказалась неразрешимой, а базы Чэнду в Китае располагались слишком далеко к западу, что требовало длительного перелёта над оккупированной японцами территорией, прежде чем могла быть достигнута территория собственно Японии. И даже в этом случае только самый южный японский остров Кюсю оказывался в пределах радиуса действия В-29. Тем не менее, Операция «Маттерхорн» позволила накопить ценный опыт для действий В-29 со значительно более удобных баз на Марианских островах.

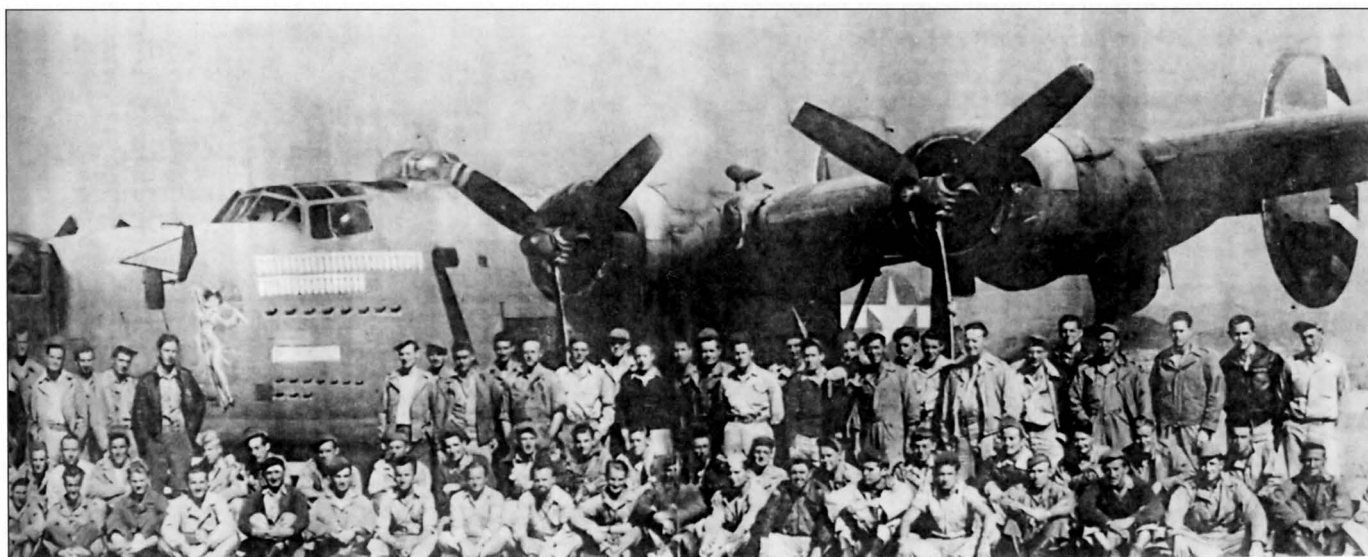
Впоследствии многие западные эксперты считали, что отсутствие необходимого количества транспортных самолётов затормозило продвижение войск союзников летом 1944 г. и из-за этого они якобы опоздали в Берлин. Хронический недостаток транспортников американцы испытывали не только в Европе, но и на Тихом Океане. Для снабжения американской авиагруппы в Китае в 1943 г. планировалось перевозить 10 тыс. т грузов в месяц, а на самом деле перевозилось только 5 тыс. т. Прибытие туда летом 1944 г. бомбардировщиков В-29 только ухудшило положение. Топливо для дальнейших полётов они везли «на себе», и его хватало только на один боевой вылет. «Утверждение, что «Суперкрепости» способны себя обеспечить самостоятельно, без транспортной авиации, оказалось полной ерундой...»⁵¹.

Свидетельство Шэнно: «После войны американская Комиссия по изучению стратегических бомбардировок, касаясь операций В-29 из Китая, сделала вывод: «Они не оправдали затраченных усилий. Авиабензин и другие грузы, использованные В-29, могли быть использованы с большей выгодой для расширения тактических операций XIV ВА и её действий против судоходства». Следует отметить, что 800 т бомб, сброшенных В-29, базирующимися в Китае, «имели незначительный вес и недостаточную точность, чтобы дать заметные результаты»...»⁵².

28 января 1945 г. союзные войска начали операции по освобождению Бирмы и достигли убедительных успехов. При этом удалось восстановить наземную транспортную магистраль, так называемую «Бирманскую дорогу», удерживаемую японцами в течение около 3 лет. Из Индии в Китай непрерывным потоком пошли огромные колонны грузовых автомобилей с различными военными грузами, в том числе и с авиационным вооружением. Значительно увеличилась боевая мощь авиации за счёт дополнительных поставок самолётов, запчастей, боеприпасов и горючего. Китайские ВВС уже насчитывали 7 авиагрупп, одну отдельную эскадрилью и воздушно-транспортный отряд. Одновременно значительно увеличился штат американских воздушных сил в Китае. Китайские и американские войска в Китае насчитывали 528 истребителей и 228 «бомберов» (по другим данным — более 800)⁵³.

Вследствие уменьшения сил японской авиации положение дел на фронте кардинально изменилось. Мощь союзных ВВС уже значительно превосходила японскую, они нанесли японцам серьёзный урон. К концу 1944 г. авиационные части армейской и морской авиации Японии на китайском и других фронтах неоднократно терпели поражения, понесли большие потери, утратив господство в воздухе.

По данным Шэнно, в декабре XIV ВА поставила рекорд, уничтожив 241 вражеский самолёт и нанеся серьёзный ущерб подвижному составу на железных дорогах Северного Китая. За один день работы также уничтожили 37 паровозов. Продолжались атаки про-



На аэродроме Чингун в Юньнани у «Либерейтора» В-24 сфотографировался личный состав 308-й тбг. 1944 г.

тив вражеских судов, и потопили 40000 т⁵⁴.

Активно помогая сухопутным войскам, в последние полгода американские и китайские бомбардировщики наносили неоднократные удары по японским авиабазам на всех фронтах в Китае, а также по речному и морскому судоходству.

Шэнно утверждал, что «пока XIV ВА держалась в Восточном Китае, важнейшие морские коммуникации Японии в Южно-Китайском море до середины октября (1944 г. — прим. авт.) были заблокированы. Наши В-24, которые в августе начали действовать из Лючжоу, добились фантастических успехов в Формозском проливе. Они топили по

1100 т японских судов в каждом вылете, уничтожая по тонне японских судов на каждый фунт бомб, или по 2 т на каждый сожжённый галлон бензина. При таких темпах всего одна (здесь и ниже выделено в оригинале — А.Д.) авиагруппа В-24, для её содержания требовалось доставлять через «Горб» всего 2000 т грузов в месяц, могла за 6 месяцев потопить вражеские суда общим водоизмещением миллион тонн...

Вероятно самой потрясающей демонстрацией стратегической роли XIV ВА, действующей с баз Восточного Китая, стали совместные атаки портов и аэродромов Формозы, которые она проводила вместе с авианосными самолётами и В-29 из Китая. Удары начались 16 октября и продолжались трое суток. В Южно-Китайском море потопили 200000 т японских судов, которые пытались бежать с Формозы в Гонконг. Едва они успевали бросить якорь, как их настигали удары XIV ВА. Мы использовали все самолёты, которые могли взлететь в Лючжоу, с нашей последней крупной базы в Восточном Китае. «Либереиторы» из Куньмин бомбили суда у причалов с большой высоты, пока В-25 из Лючжоу носились над гаванью на высоте мачт, нанося удары по судам на рейде. Р-51 атаковали японские суда с пикирования, а Р-40 воздушного прикрытия сумели сбить 4 «Зеро», пытавшиеся перехватить бомбардировщики. Когда рассеялся дым, наши фотографии показали, что 8 транспортов потоплены, а ещё 11 — повреждены. В этом бою противник потерял 80000 т торговых судов, и был серьёзно повреждён самый крупный из судоремонтных заводов за пределами Японских островов. Это стало наглядным доказательством того, что противник уже нигде не может спрятать свои драгоценные торговые суда от американской авиации»⁵⁵.

Но самыми важными нашими морскими операциями в декабре, как считал Шэнно, стали поиски целей



«Либереиторы» В-24 308-й тбаг бомбят порт Гонконга. 16 октября 1944 г.

для нескольких подводных лодок ВМФ США, которые проводили «Либереиторы» из Суйчуаня. В течение месяца они обнаружили в этом районе 159 вражеских судов: «Многие командиры лодок отправляли по радио благодарности, перед тем как погрузиться утром, так как ночью, благодаря полученным сведениям, они славно поохотились. Подводная лодка «Барб» потопила за одну ночь 4 танкера, обнаруженных В-24. В другом случае 2 танкера, спасаясь от атаки подводной лодки, выбросились на мель неподалеку от берега. Лодка сообщила по радио их координаты перед тем как отойти на безопасные большие глубины. Мы немедленно отправили 2 В-24, которые обнаружили эти суда. Один танкер всё ещё сидел на мели, но второй шёл в сторону моря. Оба корабля были уничтожены, а на следующий день «Либереитор» противолодочного патруля сбросил нашим кораблям на парашюте пачку снимков уничтоженных танкеров. На одном из них была написана благодарность морякам»⁵⁶.

В тот период аэродромы в районе Уханя являлись основными базами японской авиации. Китайцам и американцами из Сычуани и Шаньси следовало наносить удары по Уханю в первую очередь.

5 января 1945 г. 23 Р-40, 5 Р-51 из 3-й аэ объединённого полка бомбили и штурмовали три аэродрома в районе Уханя — Ванцзядунь, Сюйцзянэнь, Наньху. На земле уничтожили много японских самолётов, 4 ангара и сбили несколько самолётов, успевших взлететь. Потери китайцев — две машины, пилоты Чэнь Хуасюнь и Нин Шижун погибли. На следующий день китайцы вновь бомбили эти аэродромы.

9 января 1945 г. американцы высадили десант на Филиппинах. Японская армейская и морская авиация пытались воспрепятствовать действиям американско-китайской авиации на побережье Юго-Восточной Азии, но эти мероприятия не имели реальной пользы.

11 января 1945 г. Р-40 и 11 Р-51 3-й аз объединённого полка трижды штурмовали объекты в Ухане. На земле уничтожили и повредили много японских самолётов. Свои потери — 8 машин и 4 пилота.

В течение января ВВС Чан Кайши совершили большое количество боевых вылетов: 1-я аг бомбила Чанша и Хэнъян, 4-я аг многократно штурмовала Хэчи в Гуанси и сорвала попытки японцев вновь захватить Гуйчжоу. 5-я аг четырьмя группами (40 самолётов) бомбила ж/д в Чанша, Хэнъяне, Линлине и Сянсяне, а также позиции японцев на оз. Дунтинху⁵⁷.

В октябре 1944 г. в Китай прибыл американский генерал Ведемейер, сменивший командующего Бирманской группировкой генерала Стилуэлла. Китайцы утверждают, что вскоре появилось решение прекратить значительные поставки горючего в Китай для соединения В-29 и не использовать его в Китае. Снабжение ГСМ передавалось из подчинения XX ВА в XIV ВА. Перестав испытывать нехватку ГСМ, XIV ВА резко увеличила боевую активность. Прежде всего, она очистила от японской авиации небо над Гуанчжоу, Гонконгом, а также японские аэродромы на протяжении от Ханькоу до Нанкина вдоль побережья Янцзы⁵⁸.

В конце 1944 г. группы Р-51 провели три воздушных боя над Гуанчжоу, сбив в общей сложности 38 японцев. На земле уничтожили около 40 лётчиков в столовой и 100 человек наземного персонала, сожгли склад с ГСМ, самолёты и КДП на аэродроме.

Китайские историки не забыли отметить отличившегося американского пилота «Паппи» Хербста, для которого и Шэнно не пожалел теплых слов благодарности: «Этот удивительный человек, отстраненный от полётов в начале осени (1944 г.), сбил в воздушных боях 11 самолётов во время полётов, которые официально считались «тренировочными» или «административными». «Паппи» придумал брать с собой новичков на «тренировочные» полёты к аэродромам Амоя и Сва-тоу, где японцы постоянно держали пяток истребителей. Однажды «Паппи» вылетел из котла в Чжицзяне на «Мустанге», которому требовался ремонт вооружения, так как стрелять могли только 3 из 6 пулемётов. По пути он натолкнулся на 2 звена из 8 «Оскаров» в общей сложности. «Паппи» сбил обоих командиров звеньев, но и его самолёт получил тяжёлые повреждения. В конце концов Хербст обнаружил, что у него работает только один пулемёт, а сам он наполовину ослеп от крови, льющейся из порезов на голове. Вражеский огонь разнёс фонарь кабины, и осколки поразили пилота. «Паппи» приземлился в Чжицзяне и стал единственным пилотом, получивших за «административный» полёт Серебряную Звезду и Пурпурное Сердце. Других таких примеров я не знаю...»⁵⁹.

По мнению Шэнно, «феноменальные успехи XIV ВА в декабре основывались на нескольких факторах, которые кардинально изменили обстановку по сравнению со временами Стилуэлла. С этого момента мы подчинялись командующему театром, который ценил наши операции и старался решить наши проблемы. Во-вторых, мы больше не были связаны поддержкой китайских армий в Восточном Китае и на Салуине.

312-е истребительное авиакрыло на севере освободилось от необходимости постоянно защищать Чэнду [и базы В-29]. Впервые со времен КВОС в 1942 г. американская авиация в Китае снова стала мобильной. Наконец-то XIV ВА могла сосредоточить силы для удара по выбранной цели, где можно было добиться наивысших результатов. Наконец мы получили новые самолёты и свежих лётчиков для замены измотанных ветеранов летних боев. Осенью 1944 г., после падения Лючжоу, через «Горб» в больших количествах начали поступать Р-51С, имеющие большой радиус действия. А эти самолёты так были нам нужны ещё летом...»⁶⁰.

17 января 1945 г. 16 Р-51 с Наньчана на малой высоте впервые после трёхлетнего перерыва совершили налёт на Шанхай. По свидетельству Шэнно, противник имел вокруг города 5 аэродромов и использовал их как крупную промежуточную базу воздушного движения между Японией и Азиатским материком. Японцы полагали, что Шанхай находится вне досягаемости наших истребителей. Его ПВО мирно спала.

«Используя аэродром подскока в Наньчане, находившийся всего в 100 милях от вражеской базы, «Мустанги» должны были сохранить достаточно топлива для боя над Шанхаем... 16 «Мустангов», всю дорогу от Нанчана летевших на высоте 200 футов от земли, атаковали Шанхай 17 января и добились полной внезапности. Японские истребители стояли аккуратными рядами перед ангарами. Механики копошились рядом с ними. Рядом с зенитками не было расчетов, а сами орудия были укрыты брезентом. Три бомбардировщика, удравшие от «Сверхкрепостей», бомбивших Формозу, кружили в воздухе, готовясь зайти на посадку. «Мустанги» открыли огонь, и эти самолёты рухнули на город. На земле сгорели 73 самолёта, прежде чем «Мустанги» полностью израсходовали боеприпасы. Лишь во время шестого или седьмого захода японские зенитки открыли неуверенный огонь. 2 истребителя, которые все-таки сумели взлететь после начала атаки, были немедленно уничтожены «наблюдателем» Хербстом⁶¹, кружившим на высоте 5000 футов, словно ястреб над птичьим двором. Ни один американский самолет не пострадал»⁶².

Китайцы подтверждают, что американцы провели поочередно 6 штурмовок аэродрома, на земле уничтожили 73 японских самолёта⁶³.

Двумя днями спустя атаку повторили, но теперь противник подготовился лучше. На земле японцы потеряли 25 самолётов. но 4 «Мустанга» были сбиты зенитным огнём. Все американские пилоты выпрыгнули с парашютами, их позже спасла китайская Новая 4-я Армия КПК. И вновь обратимся к хронике:

— 10 февраля 1945 г. для содействия десантной операции на Филиппинах объединённый полк направил 12 Р-51 из 3-й аз. Преодолев дальнейшее расстояние, они штурмовали аэродром морской авиации в Циндао, уничтожив на земле много японских самолётов. Японцы на перехват не взлетали.

— 17 февраля 1945 г. 25 В-25 из 1-й баз объединённого полка бомбили аэродром Юньчэн в Шаньси и ж/д станцию в Линьфэнь.

— 7 марта 1945 г. 10 Р-51 из 3-й аз объединённого полка совершили налёт на штаб японских войск в Нанкине, разбомбили посадочную площадку у Минского Дворца и пристань. Лётчик Ван Гуанфу⁶⁴ сбил один самолёт, его коллеги — ещё три самолёта.

— 7 марта 1945 г. некий большой японский начальник летел на гидросамолёте из Гуанчжоу на Тайвань. Его перехватили и подбили, самолёт совершил вынужденную посадку в пр. Чжэцзян. Начальника взяли в плен и позже расстреляли.

— 11 марта 1945 г. одно звено из 1-й баз объединённого полка бомбило мост на Хуанхэ к северу от Чжэнчжоу и японские позиции. Китайский лётчик Юй Шисян был сбит огнём ЗА и погиб.

— 21 марта 1945 г. начались сражения на западе Хэнани и севере Шаньси. Японцы начали вторжение в города Наньян, Лаохэкоу и др. Китайские и американские авиачасти начали их истреблять. За 24–25 марта 1-я и 3-я аз из объединённого полка совершили 174 самолёто-вылета мелкими группами, атакуя позиции японцев. Р-51 XIV ВА из Лаохэкоу также многократно вылетали атаковать японцев.

— 30 марта 1945 г. 4 Р-40 из 11-й иаг ВВС Китая штурмовали японцев на западе Хэнани.

— 1 апреля 1945 г. американцы высадили десант на о. Чуншэн. Японцы направили два разведчика и 20 «бомберов» армейской авиации из 5-й авиагруппы бомбить десант. Привлекли также 19-й спецотряд камикадзе, он готовился в Таншане, Ханчжоу и Уху. Для защиты о. Чуншэн их передислоцировали в Цзючжоу и на Тайвань. В боях большинство камикадзе погибли, но положение не спасли.

В тот же день 40 Р-51 из 3-й аз объединённого полка совершили налёт на крупный аэродром и на гавань на реке Хуангу. Взлетевший на перехват японский самолёт сбил китайский лётчик Сии Хайфань. Ещё несколько самолётов уничтожили на земле.

— 2 и 3 апреля 1945 г. 3-я аз из объединённого полка истребляла Шанхай. Из Анькана на западе Шаньси они летели через Ухань и Нанкин, противодействия японской авиации не было. Полёт длился 8 часов, из-за неполадок потеряли три самолёта⁶⁵.

По воспоминаниям Шэнно, «в апреле, когда вторжение американцев на Окинаву стало неизбежным, аэродромы Шанхая оказались забиты «бомберами», готовыми поддержать защитников острова, находящегося в 500 милях от города. Истребители китайско-американского авиакрыла нанесли удар по аэродромам Шанхая 1 апреля, когда началась высадка на Окинаву. Через 2 дня удар повторила 23-я иаг, она довела общий счёт до 30 уничтоженных «бомберов». За всё время боёв ни один самолёт не прилетел к Окинаве из Шанхая.

«Мустанги» Р-51 21-й иаэ

Наш рекорд в 241 вражеский самолёт в декабре вырос в январе до 334 самолётов. Затем, когда японцы стали редко появляться в небе Китая, успехи резко сократились. В марте уничтожили всего 47 самолётов. В апреле мы встретили в воздухе всего 3 японцев — устаревшие пикировщики. С 15 мая по 1 июля истребители XIV ВА вообще не заметили в воздухе ни одного японского самолёта, хотя шастали по вражеской территории от Манчжурии до Индокитая. С ноября 1944 г., когда XIV ВА открыла сезон охоты, до 15 мая 1945 г. мы уничтожили 1634 японских самолёта ценой потери в воздушных боях всего 16 американских. Японская авиация в Китае была уничтожена»⁶⁶.

Китайская статистика несколько отличается от вышеприведённой. По разным данным, все авиационные формирования Шэнно — «Летающие Тигры», 23-я иаг и XIV ВА сбили и повредили 2500 самолётов, свои потери — 568 машин, внося таким образом, «очень существенный вклад в победу над Японией». С начала создания XIV ВА в марте 1943 г. по май 1945 г. «соколы» Шэнно сбили и уничтожили на земле 2054 самолёта, свои потери — около 500 машин⁶⁷.

С декабря 1944 г. по июль 1945 г. «американо-китайские ВВС», координируя свои действия с сухопутными штабами, совершали многочисленные налёты, активно участвовали в воздушных боях, поддерживая наземные войска на всех фронтах, сначала в Центральном Китае, позже — на юге, востоке, и северо-востоке Китая.

Шэнно писал: «Последней задачей XIV ВА было блокирование японских коммуникаций в Китае. Наша цель была двойной. Во-первых, мы хотели помешать доставке важнейшего сырья из Азии, которое питало военную промышленность Японии. Так как морские коммуникации, связывающие метрополию с отдалёнными владениями, были перерезаны, Япония отчаянно пыталась укрепить внутреннюю экономическую зону, состоящую из Японских островов, Китая и Манчжурии. Последний бастион обороны империи покоился на этом треугольнике. Исключая короткий водный путь из корейского порта Фузан через Цусимский пролив в Японию, вся эта внутренняя зона была связана железными дорогами и речными путями.



Ключевым звеном этой системы была железнодорожная сеть Северного Китая. По этим железным дорогам везли уголь, железную руду и хлопок для японских заводов, соль и рис для японских рабочих.

Второй целью было ослабление японских армий в поле до такой степени, чтобы они потеряли свой наступательный потенциал и не смогли защитить сами себя от готовящегося крупномасштабного китайского наступления. В начале 1945 г. в Китае всё ещё находилось более миллиона японских солдат...

Ведемейер уже подготовил... большое летнее наступление китайских армий. Для реализации этого плана требовалось вооружить американским оружием и подготовить 25 китайских дивизий, после чего бросить их против японцев в районе Лючжоу. Целью наступления был прорыв к побережью Китая южнее Гуанчжоу, чтобы американский флот получил защищённый порт. После того как будет захвачен порт, китайское наступление должно было повернуть на восток, на Гуандун. Роль XIV ВА в этих планах заключалась в ударах по японским коммуникациям, чтобы помешать японским армиям в поле получать боеприпасы, бензин, продовольствие. Если бы нам удалось перерезать эти артерии, сам размер японских армий обратился бы против них самих.

Зимой 1944–1945 гг. XIV ВА начала оказывать давление на японскую систему снабжения... Эффект нашей кампании 1945 г. превысил все мои ожидания. Лишь после войны, когда мы получили вражеские документы, а также допросили старших японских штабных офицеров, мы узнали, насколько большое влияние оказали наши атаки транспортной системы на японские планы в Китае. Мы узнали, что японцы готовили большое наступление из района Гуйлинь — Лючжоу, чтобы захватить Куньмин и Чунцин...

Наша затяжная кампания ударов по бассейну Янцзы продолжалась. «Либерейторы» всю зиму методично минировали реку контактными, акустическими и магнитными минами. Во время рейдов истребителей неизменно уничтожались несколько судов, а оставшиеся загонялись на мины. К началу 1945 г. японцы уже боялись использовать стальные суда на Янцзы выше Нанкина. Затем «Либерейторы» начали в огромном количестве засыпать реку плавучими минами, кото-

рые были очень эффективны против деревянных судов, использовать которые были вынуждены японцы.

Однако главная тяжесть ударов обрушилась на железные дороги. Весной 1945 г. эффективность новых атак с бреющего полёта дала толчок увеличению интенсивности атак мостов: «За одну весну в японском коридоре южнее Ханькоу мы вывели из строя около дюжины мостов»...⁶⁸.

В апреле японцы провели своё последнее наступление в Китае. Отступая в Центральном Китае на север и на восток страны, одновременно 60 тыс. японцев тремя колоннами начали наступление на Чжицзян, пытаясь уничтожить китайские авиабазы в окрестности. Новую 6-ю Армию по воздуху срочно перебросили в этот район. XIV ВА и ВВС Китая активно поддерживали и прикрывали с воздуха наземные войска. На земле развернулось ожесточённое сражение.

Шэнно вспоминает: «Маленькое соединение захватило нашу передовую северную базу Лаохэкоу, которую мы использовали в качестве аэродрома подскока при атаке железных дорог на севере Китая. Гораздо более крупная группа войск, насчитывающая около 50000 солдат, одновременно попыталась захватить Чжицзян. Эта база стала зудящей занозой в боку захваченного японцами коридора. Она служила трамплином для воздушных атак против линий снабжения, которые питали вражеские армии в коридоре, с него доставлялось снабжение на наши восточные аэродромы в Суйчуане, Чантине, Наньшине. Японским войскам противостояли испытанные бойцы 6-го военного района, закалившиеся в битвах вокруг Чангдэ в 1943 и 1944 годах. Их поддерживали 5-я и 6-я эскадрильи В-25 из состава китайско-американского сводного авиакрыла. Эти подразделения написали последнюю страницу истории действий XIV Армии в поддержку китайских войск. В ходе ожесточённых шестинедельных боев наши силы останавливали продвижение японцев неподалёку от Чжицзяна, а потом вынудили противника отступить, понеся большие потери.

После войны японские командиры сообщили, что воздушные атаки вдвое снизили подвижность их частей, вынудив избегать дневных маршей и проводить атаки только по ночам. В битве за Чжицзян мы впервые в массовом порядке использовали напалмовые



Высокой наградой в Китае считалась фотография у знамени. На снимках американский пилот М. Рид из 7-й и 3-й истребительных групп (слева) и китайский комэск 7-й истребительной группы Сюй Хуанцзян у флажковок со стягами США и Китая

бомбы. Этот сгущённый бензин превращал человека в пепел в радиусе 100 ярдов и позволял выкурить японцев из пещер и окопов, где они пытались укрыться в дневное время. Ведмейер сделал всё, чтобы наша авиация в Чжицзяне действовала свободно, хотя это и привело к снижению активности в остальных районах Китая. Китайско-американское авиакрыло имело достаточно припасов, чтобы круглосуточно действовать против японских войск и их коммуникаций. Я отправил 308-ю авиагруппу в её последний вылет в Китае, чтобы уничтожить вражеский центр снабжения в Баоцзин. После налёта японские склады горели в течение 3 суток...

Китайско-американское сводное авиакрыло сорвало последнюю попытку японцев захватить наши аэродромы в Китае, что принесло мне полное удовлетворение. Эти бои показали, что основная идея создания такого авиакрыла была совершенно правильной, что китайцы и американцы могут успешно работать и сражаться вместе даже в самых сложных обстоятельствах...

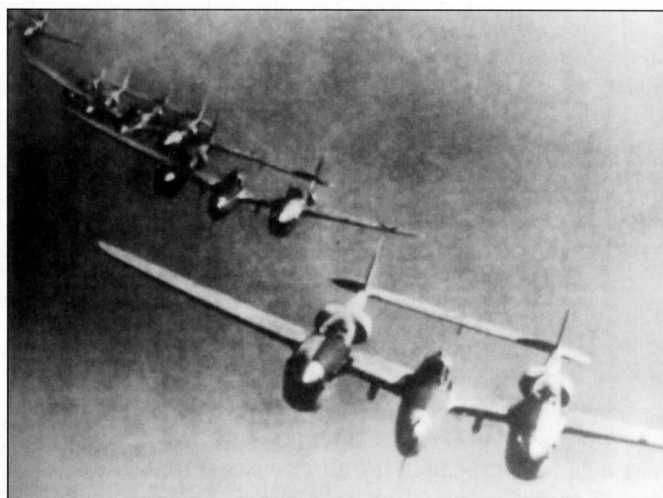
К марту наши удары по транспортной системе начали сказываться. Железная дорога Пиньян (Пекин — Ханькоу) доставляла только 25% минимальной потребности японских войск в районе Ханькоу, линия Цинфу давала не более 60% потребностей района Нанкин — Шанхай из-за наших налётов на другие участки железнодорожной сети. переброска войск из Ханькоу в Пекин, занимавшая неделю в 1944 г., теперь отнимала 3 месяца. 6-я танковая бригада, покинувшая Ханькоу в начале мая, в октябре всё ещё ехала в Пекин и не попала туда даже к октябрю 1945 г., когда война уже закончилась. Движение по Янцзы между Ханькоу и Нанкином сократилось на 60%. С января 1945 г. XIV ВА уничтожила 2500 паровозов и 5000 вагонов, разрушила 373 моста, сожгла 2000 грузовиков...

К концу марта японские армии в коридоре к югу от Ханькоу получали менее половины того, что им требовалось просто для выживания. Генерал-лейтенант Такахаси, командующий Японскими экспедиционными силами в Центральном Китае, заявил после войны, что в мае рассчитывал получить из-за наших воздушных атак не более половины потребного.

Однако из-за сложностей в оценке реальных результатов атак на железные дороги и приказа накопить запасы для планируемого летнего китайско-американского наступления, интенсивность атак XIV ВА начала сокращаться. Лишь после войны, когда появилась возможность допросить японских командиров, стала ясна подлинная картина. В результате атак XIV ВА против транспортной системы японцы в мае получили 80% необходимых грузов, а в июне — только 70%. Такахаси планировал к сентябрю полностью отказаться от использования китайских железных дорог и использовать другие способы снабжения своих войск⁶⁹.

Весной продолжались боевые вылеты американских и китайских лётчиков:

С первого по 10 апреля 32 Р-40 и Р-51 из 5-й аэ объединённого полка (7 групп) начали штурмовать



Разведчики Р-5 (специальный вариант истребителя Р-38 «Лайтнинг») на пути из Индии в Китай

Ханькоу, Юэян, Сянсян, Чанша, Синьши, Гуйи и Баоцин. На земле они уничтожили один самолёт, несколько десятков военных машин, четырёх лошадей и более десятка японцев.

— 11 апреля 1945 г. 38 самолётов 7-ю группами бомбили Чанша, Баоцин, Хэнъян, Цзюцзян, Янлоудун.

— 12 апреля 1945 г. 8 Р-51 из 5-й аэ объединённого полка, прикрывая 9 В-25 из 1-й баэ, атаковали Ухань, Баоцин, Чанша, Лаолунтань. Уничтожили 20 ж/д составов и 4 самолёта на земле. Свои потери — 1 самолёт. В это же время В-25 из 2-й баэ бомбили вражеский аэродром в районе Сянгуэй.

— 19 апреля 82 самолёта из 5-й аэ совершили 13 налётов на Баоцин;

— со 2 по 5 мая 1945 г. американские и китайские лётчики совершили всего 333 боевых вылета мелкими группами. Бомбили Баоцин, Янси, Дункоу, Ваутан. Они уничтожили мост через реку Баоцин.

— 9 мая 1945 г. вновь 120 самолётов мелкими группами бомбили Фандун, Баймашань и Баоцин.

— 15 мая 1945 г. японцы были вынуждены отвести войска и отказаться от захвата Чжицзяна.

В течение 36 дней ожесточённых боев лётчики уничтожили 37 артпозиций, 304 грузовика, потопили 1678 плавсредств разного класса и размера, уничтожили 6024 солдат и офицеров, 1491 лошадь⁷⁰.

Во второй половине мая 1945 г. начался последний этап активных боевых действий союзной авиации, который китайские историки сейчас именуют «последнее наступление американо-китайских ВВС»:

— 20 мая 1945 г. штаб 5-й японской авиагруппы и некоторые авиачасти перебазировали из Китая в Корею. В этот период в Китае оставалось всего лишь 5 эскадрилий 13-й авиадивизии, всего 42 истребителя, 18 разведчиков. Позже эти части пополнили 25 «бомберами» из 90-го авиаотряда. Кроме того, ускорили подготовку камикадзе, чтобы нанести больше ущерба.

— 18 мая 1945 г. 4 Р-51 из 28-й и 3-й иаг ВВС Китая (ведущий — Чжан Дафэй) из Анькана (запад Шаньси) вылетели в Синьян (Хэнань). В воздушном бою с японцами ведущий был подбит и погиб;

— 19 мая 1945 г. два Р-40 из 5-й аэ объединённого полка бомбили и штурмовали транспортную колонну судов на реке в районе Сянсян — Сянтань. Потопили 25 мелких судов. На обратном пути лётчик Цзян Фушэнь погиб при вынужденной посадке;

— 28 мая 1945 г. 4 Р-51 из 3-й аэ объединённого полка из Анькана летели в Хэнань. Лётчика Дуи Пэйчэна сбили огнем с земли;

— 31 мая 1945 г. 16 Р-51 из 4-й иаг ВВС Китая штурмовали аэродром вблизи Минского дворца в Нанкине. Уничтожили один транспортник, в воздушном бою с 30 самолётами противника сбили 10 из них;

— 11 июня 1945 г. 8 Р-51 из 4-й иаг прилетели из Сюйчжоу, сбили одного японца, потопили 3 деревянных лодки, обстреляли позиции пехоты и казармы. Ведущий группы Янь Жэньдянь погиб от огня с земли.

В июне 1945 г. у японцев уже не оставалось сил воевать к югу от Янцзы, в конце июня они начали отступать южнее Шанхая.

— 21 июля 1945 г. ночью экипаж В-25 пилота Хань Аньфэна из 1-й баз объединённого полка бомбил аэродром в Ханькоу. Самолёт сбили огнем с земли, экипаж погиб. В тот же день ещё один В-25 сбили в Хэнане, американский экипаж погиб;

— 3 августа 1945 г. американский В-25 атаковал японские корабли на оз. Дунтинху и р. Сянцзян и был сбит. Экипаж, в том числе китайский стрелок Янь Банбин, погиб. Утверждают, что это последняя китайская боевая потеря во Второй мировой войне;

— 14 августа 1945 г. истребители из 3-й аэ объединённого полка сопровождали С-47. Они приземлились на «секретном» аэродроме в горном ущелье в тылу японцев. Лётчик из 5-й иаэ Чэнь Идэ взлетел из Чжицзяна и вел авиаразведку над Баоцином. Это был последний боевой вылет во Второй мировой войне⁷¹.

Летом 1945 г. китайцы провели несколько успешных воздушно-десантных операций во вражеском тылу.

Ещё в январе 1944 г. в Китае создали 1-й парашютно-десантный полк, им командовал генерал Ли Ханьпин. Готовить личный состав начали в Куньмине.

В марте 1945 г. в Китай из США для обучения китайцев отправили более 300 человек вместе с парашютно-десантным имуществом. Полк сразу ввели в

структуру ударного отряда наземных войск, в его подчинении находились также 4 эскадрильи транспортников (на 20 отрядов парашютистов, плюс два дополнительных отряда, всего более 4000 чел.)

12 июля 1945 г. провели первую десантную операцию. Утром в 3-00 под прикрытием истребителей XIV ВА первый отряд на С-46 (180 чел.) вылетел из Купмина. В 8-00 они выбросились на парашютах в уезде Хайпин (пров. Гуандун) и стали первыми китайскими диверсантами в тылу врага.

3 августа 1945 г. десантники организовали успешное нападение на переправу Наньцзянкоу, погибли несколько десятков японцев. Это существенно повлияло на отступление японцев с Хайнаньдао в Гуанчжоу.

— 18 июля 1945 г. десантники организовали ещё одну операцию. Более 500 парашютистов выбросились в районе Даньчжу в Гуанси. Взаимодействуя с наземными войсками, они 4 августа уничтожили японскую охрану аэродрома Даньчжу и заняли его, уничтожив таким образом базу снабжения японцев.

— 27 июля китайские парашютисты провели третью десантную операцию. 2-й, 3-й и 4-й парашютные отряды (около 180 чел.) на С-46 под прикрытием истребителей XIV ВА в 8-00 высадились в 50 км к западу от Хэньяна. Они атаковали японские колонны машин и опорный пункт японцев в Тайюаньсы.

Китайские историки подчеркивают, что каждую десантную операцию организовывали под руководством американских советников. Все десантники действовали во вражеском тылу около месяца, пока не произошла капитуляция Японии. Десантники первыми вошли в Гуанчжоу и в Хэньян⁷².

8 августа 1945 г. СССР объявил войну Японии. Началось наступление в Маньчжурии. В это же время 8-я Армия, Новая 4-я Армия и другие части КПК начали активно воевать с японцами. 15 августа 1945 г. Япония объявила о капитуляции.

18 августа 1945 г. командир 24-й иаэ 4-й иаг Го Фэнмин разбрасывал с самолёта листовки о капитуляции Японии и погиб, сбитый огнем ЗА (японцы то ли не знали, то ли не признали капитуляцию). Считают, что это самая последняя потеря китайского лётчика во Второй мировой войне⁷³.



Благодарственная грамота, подготовленная Штабом XIV ВА Клэру Шэнно при прощании...



Генерал-лейтенант Ведемейер награждает орденом генерал-майора Клэра Ли Шэнно

По китайским данным, за 8 лет войны на американских истребителях асами стали восемь китайских летчиков: Лю Цуйган — 11 побед («Хоук» III, 14.8 — 25.10.37), Лю Чжэшэн — 11, Ван Гуанфу, Юань Баокан и Гао Юсинь — по 8, Чжоу Чжикай и Чжоу Тинфан — по 6.

Перед самой победой, 1 августа 1945 г., последовала отставка Шэнно с поста Командующего XIV ВА, якобы «по причине слабого здоровья». Шэнно свою отставку прокомментировал следующим образом: «Когда началось общее отступление японцев, появились первые признаки того, что мои дни на посту командующего американской авиацией в Китае сочтены. В попытках отстранить меня от командования не было ничего нового. Военное министерство только этим и занималось, начиная с 1942 г., ещё до того, как я стал командующим. И с тех пор эти попытки не прекращались в той или иной форме. Положение, в котором я оказался теперь, стало результатом появления Стилуэлла в Вашингтоне. Ему требовалось как-то оправдать своё поражение в Китае...»⁷⁴.

Далее Шэнно писал: «Причины моей отставки были простыми. Я ушёл из армии ещё 8 лет назад и вернулся только потому, что началась война. Я никогда не собирался оставаться на военной службе после разгрома Японии. Ариольд и Маршалл ясно дали понять, что главной целью их политики в Китае является убрать меня «несмотря на последствия». В новой ситуации XIV ВА, переведенная в Бинань, сократилась в размерах до нормального авиакрыла. В результате мне пришлось бы заменить одного из своих командиров, которые прекрасно работали...

Моя работа в Китае по разгрому японцев завершилась, когда на японских аэродромах не осталось самолётов, а наземные войска в середине мая начали отступление на север. К июлю противник эвакуировал Лючжоу, и единственное, что оставалось нашей авиации, — тревожить отступающих врагов. Разумеется, я хотел бы остаться во главе своей армии до самой победы и изведать вкус триумфа после долгих лет тяжёлой борьбы. Маршалл и Ариольд прямо заявили, что я больше не нужен в Китае, и у меня украли мою долю победы. Настало время уходить...

Мое прощание с Чунцином стало днём, который я не забуду никогда... Народ из многих окрестных деревень тянулся в Чунцин, чтобы попрощаться со мной. В городе собралось народу вдвое больше, чем в нём проживало. Серые здания и заново построенные бамбуковые хижины были украшены американскими и китайскими флагами, огромными «Летающими Тиграми» и знаменитым черчиллевским «V for Victory».

Машина генералиссимуса просто не могла проехать по улицам, кого-нибудь не задавив. Шофер выключил мотор, и толпа сама толкала автомобиль по узким улочкам и холмам. В воздухе витала лёгкая дымка, и трепали хлопушки и петарды. Вокруг я видел только тысячи кричащих китайских лиц.

Толпа вытеснила автомобиль на большую площадь, где собрались тысячи людей, чтобы официально попрощаться со мной. Все утро и весь день они толпились вокруг платформы, украшенной знаком «Летающего Тигра», и триумфальной арки, перевитой цветами и гирляндами. Многие принесли дорогие подарки из япмы, лака, древние изделия и картины. Ещё больше было тех, кто оставили свитки и шелковые полотнища с тщательно выписанными пожеланиями благополучия от деревни или группы людей. И все они стремились пожать мне руку...

Вечером состоялся официальный обед, на котором генералиссимус наградил меня высшим китайским орденом — «Белое солнце и голубое небо»... Но ещё до окончания вечера генералиссимус отвёл меня в сторону для личной беседы.

Чан Кайши был откровенно опечален. Мы болтали ни о чем, пока он не собрался с духом, чтобы приступить к делу. Наконец он резко сказал: «Мне очень жаль. Если бы мадам Чан была здесь (а она находилась в Бразилии), она смогла бы всё урегулировать. Я надеюсь, вы понимаете».

Я понимал. Я сказал генералиссимусу, что у меня нет никаких претензий ни к нему, ни к китайскому народу за то, что случилось, и что я буду готов вернуться в Китай, если снова понадобится. Многие удивлялись, почему генералиссимус не вмешался... Вмешаться в распоряжения американского верховного командования относительно меня — значит поставить под вопрос все достижения и осложнить будущее всего Китая. Было бы наивно ожидать, что генералиссимус пожертвует всем этим ради меня лично. Я был готов уйти со сцены, если это могло помочь Китаю.

Из Чунцина я совершил поездку по главным базам XIV ВА — Бинань, Сиань, Лулян и, наконец, Куньмин. Кроме прощания со своими командирами и лётчиками, повсюду я говорил с китайцами, благодарил их за помощь, которая сделала эффективной действия американской авиации в Китае. Я заверил их, что окончательная победа уже близка...

Повсюду собирались толпы китайцев. Люди самых различных социальных слоев — солдаты, торговцы, крестьяне, кули — сходились на эти прощальные



Лётчики Грегг и Бенедиа после лечения в китайском госпитале (слева — главный врач Чэнь Циюань)

встречи. В Сиане один крестьянин спросил Джерри Хвана, сопровождавшего меня в этой поездке, действительно ли... [Шэнно] покидает Китай. Джерри ответил, что это правда. Крестьянин вздохнул: «Ай-яй-яй. Это очень плохо, потому что теперь вернутся восточные дьяволы (то есть японцы)».

Когда мы вернулись в Куньмин, Джерри сказал мне: «Ни один иностранец со времен Марко Поло не добился такой любви в Китае...» Сотни жителей Юньнани выстроились по обе стороны лётной полосы, когда мой С-47 разбежался по ней. Они пускали ракеты, чтобы отогнать дьяволов с моего пути.

Когда... тяжёло нагруженный С-47 поднял[ся] в воздух, — далеко на юге клубились чёрные грозовые тучи, пришедшие из Бирмы. Внизу пробегали зелёные рисовые поля долины Куньмина, и позади остались достижения, которые в годы войны не удалось превзойти ни одному авиационному соединению. Наша группа численностью 250 человек и 100 самолётов выросла в армию численностью 20000 человек и 1000 самолётов, накрыв тенью своих крыльев весь Азиатский континент.

За 3 года боёв она потеряла в боях 500 самолётов по разным причинам, но уничтожила 2600 вражеских самолётов и ещё 1500 вероятно уничтожила. Мы потопили 2230000 т вражеских торговых судов, 44 военных корабля и 13000 речных лодок водоизмещением менее 100 т; мы убили 66700 вражеских солдат и разрушили 573 моста.

Лучшим свидетельством являются слова человека, который больше других пострадал от наших действий, — генерал-лейтенанта Такахаси, командующего японскими силами в Центральном Китае. После войны Такахаси заявил: «Если рассмотреть все трудности, с которыми мои армии столкнулись в Китае, в том числе партизан, регулярные войска, нехватку снабжения, сложную местность, недружелюбность китайцев, я всё-таки считаю, что именно действия XIV ВА составляли от 60 до 75% действительного сопротивления в Китае. Если бы не наша авиация, мы были бы всюду, где только хотели».

Этим признанием должны гордиться все, кто носил на плече нашивку «Летающего Тигра»...⁷⁵

Китайцы пишут, что генерал Арнольд оценивал деятельность Шэнно так: «Его авиаотряд был самым маленьким в армии США. В условиях, когда возникали огромные трудности в его снабжении, он тем не менее уничтожил значительные силы и ресурсы японцев. Вклад его авиаотряда был настолько велик, что это было трудно представить. Они существенно ограничивали активность японской армии. При выполнении боевых задач Шэнно умело проявил тактическое и стратегическое искусство, умение предвидеть замыслы противника и тем самым списал славу для себя и для своих лётчиков»⁷⁶.

Очень тепло описывая взаимодействие с китайцами на всех уровнях в годы войны, Шэнно считал, что «самым ценным доказательством китайской дружбы было спасение американских лётчиков, сбитых над занятой японцами территорией, и постоянный поток

разведывательной информации оттуда. При всех этих операциях я сотрудничал буквально со всеми политическими направлениями, в том числе и с коммунистами, независимыми партизанами, Гоминьдановскими диссидентами. Всё это делалось с полного одобрения генералиссимуса, который доверил мне ведение войны, но просил не вмешиваться в политические разборки. Выдающимся примером этого стали наши взаимоотношения с прокоммунистической Новой 4-й Армией, которая сражалась с войсками генералиссимуса и с японцами одновременно. Она действовала в долине Янцзы, где располагалось множество наших целей. Новая 4-я Армия вытеснила многих наших лётчиков буквально из-под носа у японцев...

Японцы захватили в плен совсем немного лётчиков XIV ВА. По крайней мере, 95% американцев, приземлившись живыми на территории противника, были спасены китайцами и вернулись на свои базы. Японцы это продемонстрировали, устроив несколько карательных экспедиций после рейда Дулитла в начале 1942 г. Они объявили, что будет расстрелян не только каждый, кто помогал американским лётчикам, но также вся его семья и соседи. Однако нет ни одного свидетельства, чтобы кто-нибудь из китайцев отказался помочь американцам на захваченной японцами территории. Они получали помощь от пиратов и контрабандистов Южно-Китайского моря, от партизан на Янцзы, Гоминьдановских и коммунистических войск на всех фронтах, от совершенно незнакомых крестьян. В подполье не существовало никакой формальной системы спасения лётчиков и оговорённого вознаграждения. Когда мы могли, то награждали китайцев за оказанную помощь, но большинство из них не получили ни гроша. Такие спасения были самым наглядным доказательством доброго отношения китайцев...

Эти захватывающие истории могли бы составить основу для захватывающего романа. Но я приведу лишь пару типичных примеров.

Однажды в руки японского кавалерийского патруля едва не попал американский пилот, сбивший адмирала Ямамото, главнокомандующего японского флота, известного своим хвастливым заявлением, что продиктует мир в Белом Доме. Майор Рекс Барбер... нанёс смертельный удар самолёту Ямамото в воздушном бою над Бугенвиллем. Барбер был сбит японскими истребителями над Цзянцзюанем, когда снимал «Оскара» с хвоста Р-38. Одна рука у него была прострелена, а ногу он сломал, прыгая с парашютом. Барбер приземлился совершенно беспомощный совсем недалеко от Цзянцзюаня. Японские патрули вылетели из города, чтобы найти американца. Но местные китайцы нашли его раненого и спрятали в кустарнике. Потом они начали перетаскивать Барбера от одних зарослей к другим. В какой-то момент японский патруль остановился рядом с кустом, в котором прятались Барбер и его китайские спасители. Японский лейтенант, командовавший патрулем, остановился, чтобы закурить сигарету, затем смял пустую пачку и кинул её в заросли. Когда патруль ушёл, Барбер сумел подобрать её, не двигаясь с места, — так близко стояли японцы. Хотя

японцы установили заграждения на всех дорогах, ведущих в город, китайцы сумели протащить Барбера туда. Он лежал в постели и поправлялся, пока не стих шум. После этого в несколько ночных переходов Барбер добрался до китайских линий.

Двое лётчиков-истребителей, лейтенанты Грегг и Бенедикт, были сбиты в большом воздушном бою над Ханькоу. Мы сочли их погибшими, так как 2 месяца не имели никаких сведений. Однако 4 месяца спустя оба явились на нашу передовую базу, отошавшие и заросшие. Оба были ранены и получили ожоги, один даже сломал ногу. Но их подобрала крестьяне на захваченной японцами территории, после чего передали коммунистической Новой 4-й Армии, которая действовала неподалеку от Ханькоу. Они провели 2 месяца в госпитале, потом их спрятали на сампанах и перевезли через японские линии по реке Янцзы.

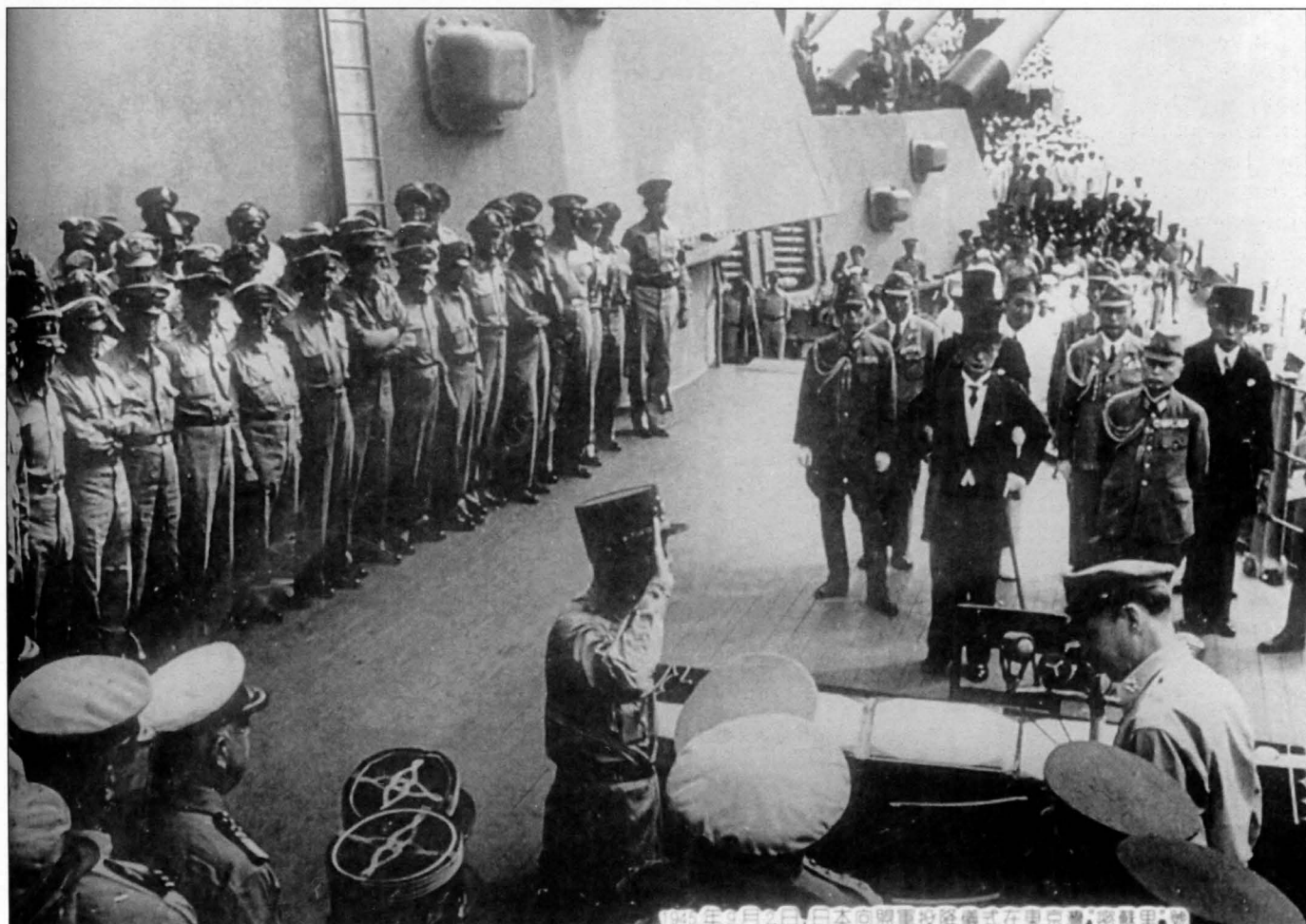
Ещё 4 пилота были сбиты зенитками во время обстрела аэродромов Шанхая с малой высоты, примерно в 650 милях от ближайшего нашего аэродрома. Они выпрыгнули с парашютами над пригородом города, где размещался крупный японский гарнизон. Однако китайцы спрятали лётчиков раньше, чем появились японцы. Их доставили к партизанам, которые в конце концов перевели пилотов через линию фронта.

Один из В-25 11-й баз разбился в гавани Гонконга после атаки японских кораблей. Остальные пилоты видели, как обломки самолёта догорали на воде, и

решили, что весь экипаж погиб. Однако лётчики каким-то чудом пережили падение и сумели надуть резиновые спасательные жилеты. Но теперь перед ними встала опасность попасть в плен. Из гавани Гонконга уже вышли японские патрульные катера, чтобы забрать их. И снова на сцене первыми появились китайцы. Это была джонка контрабандистов, которую тут же окружили другие джонки. Лётчиков передавали с одного суденышка на другое, как при игре в наперсток, пока японцы не прекратили поиски. Наконец они попали на пиратскую джонку, высадившую их на берегу, принадлежащему китайской армии. Вот в такой атмосфере жили и сражались люди XIV ВА, когда мы готовились к последней схватке с японцами»⁷⁷.

К сожалению, далеко не все подобные случаи оканчивались так благополучно. Известный лётчик-испытатель Ф.К. Эверест в годы войны был сбит в Китае и в своей книге⁷⁸ подробно описал, как крестьяне передавали его друг другу, пока он не оказался в... Пекинской тюрьме, где находился до конца войны. Что это было — предательство или случайность — непонятно. (Метуары пилота см. в Приложении 5).

После капитуляции китайцы (Гоминьдановцы) получили от японцев 1797 трофейных самолётов, а также более 4.600.000 т горючего, 2.539.000 авиационных снарядов, 210259 авиабомб и многое другое. Всё это впоследствии пригодилось в гражданской войне с коммунистами, но не принесло победу...



Подписание акта о капитуляции Японии на борту американского авианосца «Миссури». 3 сентября 1945 г.

ИСТОЧНИКИ И КОММЕНТАРИИ

1. Кьюр Ли Ченнолт (Шэнно). Путь бойца: Американская авиация в войне на Тихом океане. М., 2006. С. 335.
2. Шэнно. Указ. соч. С. 321.
3. Там же. С. 336–338.
4. Там же. С. 340.
5. Там же. С. 341–342.
6. Там же. С. 397–398.
7. Там же. С. 342–343.
8. Там же. С. 343–344.
9. Цит. по: Шэнно. Указ. соч. С. 379.
10. Шэнно. Указ. соч. С. 379–380.
11. Цит. по: Шэнно. Указ. соч. С. 321–322.
12. Шэнно. Указ. соч. С. 345.
13. Там же. С. 345.
14. Там же. С. 381.
15. Авиация Китая, СССР и США. В память 60-летия победы над Японией... Пекин, 2005. (На кит. яз.) С. 226.
16. Волоско Г. Сокол по имени Оскар // Авианарк (АП). 2009. № 4. С. 43.
17. Одно из радикальных крыльев партии Гоминьдан.
18. Авиация Китая, СССР и США... Указ. соч. С. 236–237.
19. Ма Юйфу. Китайская военная авиация. 1908–1949. Пекин. 1994. (На кит. яз.) С. 503.
20. Ма Юйфу. Указ. соч. С. 504.
21. Авиация Китая, СССР и США... Указ. соч. С. 237.
22. Авиация Китая, СССР и США... Указ. соч. С. 237–238.
23. Ма Юйфу. Указ. соч. С. 504.
24. Авиация Китая, СССР и США... Указ. соч. С. 238–239; Ма Юйфу. Указ. соч. С. 504.
25. Авиация Китая, СССР и США... Указ. соч. С. 240–241; Ма Юйфу. Указ. соч. С. 504–505.
26. Ма Юйфу. Указ. соч. С. 504.
27. Ма Юйфу. Указ. соч. С. 522.
28. Авиация Китая, СССР и США... Указ. соч. С. 242.
29. Волоско Г. ... АП. 2009. № 4. С. 43.
30. Авиация Китая, СССР и США... Указ. соч. С. 242.
31. По западным источникам, Ван Гуанфу на Р–40N одержал 6,5 побед.
32. Русско-Китайские отношения в XX веке. Т. 4. 1937–1945. Кн. 1. 1937–1944. М., 2000. С. 755. Док. № 543.
33. Там же. С. 767. Док. № 552.
34. Авиация Китая, СССР и США... Указ. соч. С. 190.
35. Явная ошибка, вероятно, 160 футов — прим. авт.
36. Шэнно. Указ. соч. С. 361–362.
37. Там же. С. 362.
38. Китайские историки сейчас утверждают, что В–29 обстреляли 341-й авиаотряд (аг) в составе XIV ВА Шэнно. См: Авиация Китая, СССР и США... Указ. соч. С. 228.
39. Шэнно. Указ. соч. С. 412–413.
40. Авиация Китая, СССР и США... Указ. соч. С. 230.
41. Авиация Китая, СССР и США... Указ. соч. С. 230.
42. Авиация Китая, СССР и США... Указ. соч. С. 230.
43. Волоско Г. ... АП. 2009. № 4. С. 43.
44. ГАРФ. Ф. 4459. Оп. 24. Д. 21. Л. 27–29.
45. Ма Юйфу. Указ. соч. С. 525.
46. Шэнно. Указ. соч. С. 482–483.
47. Там же. С. 484.
48. Авиация Китая, СССР и США... Указ. соч. С. 230.
49. ГАРФ. Ф. 4459. Оп. 24. Д. 21. Л. 5.
50. Волоско Г. ... АП. 2009. № 4. С. 43.
51. Чечин А., Околедов В. С–130 «Геркулес» // Крылья Родины. 2006. № 1. С. 25.
52. Шэнно. Указ. соч. С. 313.
53. Авиация Китая, СССР и США... Указ. соч. С. 244.
54. Шэнно. Указ. соч. С. 484.
55. Там же. С. 451–452.
56. Шэнно. Указ. соч. С. 485.
57. Авиация Китая, СССР и США... Указ. соч. С. 244.
58. Авиация Китая, СССР и США... Указ. соч. С. 244–245; ГАРФ. Ф. 4459. Оп. 24. Д. 21. Л. 41.
59. Шэнно. Указ. соч. С. 493–494.
60. Там же. С. 485.
61. Хербсту официально запрещалось участвовать в боевых вылетах, поэтому он полетел к Шанхаю в качестве «наблюдателя» и сбил 2 единственных вражеских самолёта, сумевших подняться в воздух. — Прим. К. Шэнно.
62. Шэнно. Указ. соч. С. 493–494.
63. Авиация Китая, СССР и США... Указ. соч. С. 245.
64. В настоящее время живет в США, всего сбил 8,5 самолётов. — Прим. К. Шэнно.
65. Авиация Китая, СССР и США... Указ. соч. С. 245.
66. Шэнно. Указ. соч. С. 495.
67. Ма Юйфу. Указ. соч. С. 525; Авиация Китая, СССР и США... Указ. соч. С. 249.
68. Шэнно. Указ. соч. С. 496–497–498.
69. Там же. С. 500, 501, 502, 503.
70. Авиация Китая, СССР и США... Указ. соч. С. 246.
71. Авиация Китая, СССР и США... Указ. соч. С. 246.
72. Авиация Китая, СССР и США... Указ. соч. С. 243.
73. Авиация Китая, СССР и США... Указ. соч. С. 246.
74. Шэнно. Указ. соч. С. 505.
75. Там же. С. 511–512, 514–517.
76. Ма Юйфу. Указ. соч. С. 525.
77. Шэнно. Указ. соч. С. 364–368.
78. Эверест Ф.К. Человек, который летал быстрее всех. М., 1960. С. 56.

АВИАЦИЯ ПРОЯПОНСКИХ СЕПАРАТИСТОВ

Рассказ о воздушной войне в Китае был бы неполным без упоминания о нескольких малоизвестных эпизодах, связанных с так называемыми авиационными «власовцами». В годы войны с Японией на оккупированной территории ряд региональных правительств, возглавляемых прояпонскими сепаратистами — противниками Чан Кайши, обзавелись собственными ВВС. Реальной боевой силы они, разумеется, не представляли, и в боевых действиях не участвовали, но, как говорится, «из песни слова не выкинешь»...

Такая марионеточная авиация находилась на Северо-Востоке Китая (в Маньчжурии — «независимое» прояпонское государство Маньчжоу-Го), в Центральном Китае (авиация Нанкинского правительства), в Гуандуне, Пекине и во Внутренней Монголии¹.

Авиация Маньчжоу-Го²

Как ранее подробно излагалось, 18 сентября 1931 г. войска японской Квантунской Армии вторглись в Маньчжурию, и к 18 февраля 1932 г. уже вся территория трёх Северо-Восточных провинций Китая оказалась под контролем Японии. 9 марта 1932 г. Маньчжурия провозгласила свою «независимость от Китая» и стала называться государство Маньчжоу-Го. Бывший император Аisin Гиоро Пу И сначала стал регентом, а чуть позднее, 9 марта 1934 г. — императором под именем Пу И. Однако, управление всеми важными делами в Маньчжурии оставалось в руках японцев, и командующий Квантунской армией генерал Шинги Мута стал во главе Сил Национальной Обороны Маньчжоу-Го.

В соответствии с соглашением, подписанным новыми властями с командованием японской армии 7 августа 1932 г., всё бронешное в Маньчжурии авиационное оборудование авиации Чжан Сюэляна передавалось японцам.

Начиная с 1932 г., японские полицейские силы в Маньчжурии (Управление полиции провинции) использовали в своей работе несколько самолётов с гражданской регистрацией, например, DH-82A Tiger Moth J-APAE и DH-83 Fox Moth J-APBE. В 1933 г. для воздушного патрулирования железных дорог японская полиция применяла самолёты DH-80 Puss Moth.

Примерно с 1934 г. базировавшаяся в Эйкоу маньчжурская береговая охрана использовала для патрулирования два самолёта Gasuden KR-1s (DH 83 Fox Moth) и один Gasuden KR-2.

Японцы не стали сразу создавать в Маньчжурии ВВС, а ограничились организацией «полувоенной» транспортной, а если точнее, то военно-транспортной авиакомпания. Договорённости о её создании достигли 26 сентября 1932 г. Администрация Южно-Маньчжурской железной дороги, японский промышленный концерн Сумитомо (Осака) и правительство Маньчжоу-Го основали Маньчжурскую авиатранспортную компанию (Маннэ Кокуйюшо Кабушики Кайша, или МККК). Основной её задачей стало обеспечение связи по воздуху в интересах японской армии, марионеточного правительства и промышленности, при этом японцы осуществляли полный контроль над всей авиатехникой и персоналом. В течение последующих двух лет предполагалось построить в Маньчжурии 22 аэродрома. Управляющим компании назначили Чен Чуна, сына премьера марионеточного правительства, а полковник Цунео Кодама стал её вице-президентом. Штаб-квартира компании расположилась в Мукдене.

Одновременно, 19 сентября 1932 г., Квантунская Армия открыла воздушное военно-транспортное сообщение по маршрутам Дайрен (Далянь, Дальний) — Мукден — Чанчунь — Харбин — Цицикар — Хайлар — Манчжоули и Харбин — Хайлун — Цицикар.

22 октября 1932 г. представители МККК приняли в Японии 4 самолёта Fokker Super Universal и один Fokker F-VII/3m. 24 октября они вылетели к месту назначения и через два дня первый Super Universal добрался до Мукдена. Самолёты продолжали поступать, и к началу 1933 г. парк компании состоял уже из десяти «Фоккеров». Скорее всего, некоторые из них были уже далеко не новыми, и приобретались у японского авианперевозчика под названием Авиатранспортная Компания Японии (JATC). Предполагалось, что МККК возьмет на себя обслуживание маньчжурских маршрутов, по которым уже летали самолёты JATC, и будет работать в тесном сотрудничестве с этой компанией. Все принадлежавшие МККК самолёты имели опознавательные знаки военного образца, подчеркивавшие полувоенный характер фирмы. Утром 2 ноября 1932 г. открылся новый маршрут Цицикар—Харбин—Чанчунь—Мукден—Шингишу (северо-восточная Корея). Стыковка с маршрутами JATC осуществлялась в Шингишу, где пассажиры получали возможность пересесть на самолёты, отправлявшиеся через Кёйджо (Сеул) в Токио или Осаку. Вскоре появился маршрут Мукден—Дайрен и вместе

с ним целый ряд дополнительных линий, по большей части использовавшихся для обеспечения потребностей японской армии.

К июню 1933 г. МККК имела два самолета Fokker F-VII/3m, 16 выпущенных фирмой «Накадзима» Fokker Super Universal и 12 машин De Havilland DH-80A Puss Moth. В штате компании насчитывалось 25 пилотов, 21 механик и 365 человек других специальностей. 2 октября завершено изготовление первых двух самолётов типа Мапко (M-118 и M-119), являвшихся копиями (или аналогами) Fokker Super Universal. В ноябре создали аэрофотографический отдел, в котором использовался самолет Мапко 2, то есть Super Universal, оборудованный для проведения аэрофотосъемки. Позже для МККК построили 15 самолётов Мапко 3 (копии английского DH-80A).

В январе 1934 г. МККК приобрела единственный экземпляр Clark GA-43, борт. № J-BAEP, получивший обозначение M-701. Однако 18 мая 1934 г. эту машину потеряли в аварии, ещё до её прибытия к месту назначения. В качестве компенсации фирма поставила дополнительный «Де-Хэвилленд». Летом 1934 г. парк МККК состоял из двух лайнеров Fokker F-VII/3m, 18 Fokker Super Universal и шести DH-80A Puss Moth. Согласно опубликованному статистическим данным, в 1935 г. авиакомпания МККК перевезла 26225 пассажиров, 995 т грузов и 441 т почты³.

18 декабря 1936 г., директора МККК Цунео Кодاما и Хирао Мугита, с одной стороны, и немецкая авиакомпания «Люфтганза», с другой, подписали секретное соглашение о сотрудничестве, открывшее путь для дальнейших закупок авиатехники в Германии. Совместно с третьей стороной, «бумажной» фирмой Kaizu Koku Kousu (Восточно-Китайская авиакомпания), которая так и не была основана,

Предполагалось открыть новый маршрут Берлин—Токио через Родос, Багдад, Кабул и Маньчжоу-Го. Кроме того, план включал в себя частичное поглощение японцами китайско-немецкой а/к «Евразия»⁴.

В 1936 г. МККК получила от японского ВМФ один американский самолёт Нортроп Гамма 2D для использования в целях аэрофотосъёмки, а в мае 1937 г. приняла в эксплуатацию первый из 12 транспортных самолётов Накадзима AT-2. В том же году для МККК из Германии доставили шесть самолётов Мессершмитт Bf108D «Тайфун», а в 1938 г. прибыло ещё 13. Кроме того, в 1937 г. МККК также получила два Ju-86D-0 от ВВС японской армии и один Накадзима LB2 — от японского ВМФ.

Примерно в октябре 1937 г., МККК заказала в Германии три самолёта Ju-86Z-2. За этим контрактом последовал ещё один (предположительно, в сентябре 1938 г.) на поставку дополнительных 10 машин. Ещё четыре заказали в апреле 1939 г. Все эти машины закупались в рамках бартерной сделки в обмен на маньчжурские соевые бобы. Первый экземпляр прибыл в Дайрен в августе 1938 г., 7 сентября его доставили в Мукден и там же собрали. В общей сложности, за 1938 г. доставили семь самолётов этого типа, в следующем году поступило ещё семь. Однако, последние три машины так и не поставили из-за начавшейся Второй Мировой войны. Пять заказанных МККК в декабре 1939 г. транспортно-пассажирских самолётов FW-200KC-1 «Кондор» постигла такая же участь.

27 августа 1936 г. правительство и командование Квантунской Армии основали Воздухоплавательное Общество Маньчжоу-Го, его президентом стал вице-министр по иностранным делам. Задачей Общества являлась популяризация авиации. Квантунская Армия передала ему один планер, но, судя по всему, до 1938 г. эта организация не имела ни одного самолёта, пока в 1938 г. общество не получило из Германии два немецких УТС Бюккер Bu.133 «Юнгмейстер».

В марте 1938 г. МККК открыла лётную школу, оснащённую японскими учебными самолётами «Та-чикава» Ki.9, а для новой линии Сыпин—Токио авиакомпания приобрела в Германии два Хейнкеля He-116A, получив их в мае того же года.



Слева: Генерал-предатель Ван Цзинвэй, в декабре 1938 г. переметнувшийся на сторону японцев. Ван Цзинвэй и его «клика» обсуждают план создания альтернативного Правительства. Январь 1940 г.

Летом 1939 г., во время вооруженного конфликта между СССР и Японией на Халхин-Годе авианарк МККК японцы использовали в качестве военных транспортников, при этом советские лётчики уничтожили три «Фоккера» и один Вф.108⁵. В какой-то момент даже планировали превратить шесть Ju-86 в бомбардировщики, но так и не осуществили, хотя на одну машину установили вооружение и испытали.

1 октября 1939 г. Ju-86 начали использовать на линии Сяпин-Сеул. Чуть позже добавились и маршруты между Маньчжоу-Го и Центральным Китаем.

В 1941 г. МККК получила из Японии не менее шести Мицубиси MC-20. Прямое сообщение с Токио с использованием самолётов этого типа открылось 1 апреля 1941 г. Одну такую машину (M-604) потеряли во время аварии 21 июня того же года. Кроме того, МККК получила несколько бывших военных самолётов: Мицубиси Ki.30 и Kawasaki Ki.32 в 1938 г., Мицубиси Ki.21 (не менее шести) в 1940 г., и Мицубиси Ki.57 (не менее трёх) в 1943 г.

О деятельности МККК в годы Второй мировой войны практически ничего неизвестно, однако считается, что к началу августа 1945 г. несколько Ju-86 всё ещё находились в лётном состоянии. 19 августа 1945 г. советские десантники высадились в аэропорту Мукдена и все находившиеся там самолёты стали трофеями Советской Армии.

Утверждение историка Л. Андерссона, что все оставшиеся в Мукдене японские самолёты впоследствии поделили между собой СССР и коммунистический Китай, не соответствует действительности, подробно об этом в одном из следующих разделов⁶.

Военно-воздушные силы Маньчжоу-Го (известные также под названием Авиакорпус Национальных оборонительных сил Маньчжоу-Го) создали в феврале 1937 г., в преддверии японско-китайской войны. Для прохождения лётной подготовки японцы в Харбине набрали первые 30 человек из числа военнослужащих армии марионеточного государства.

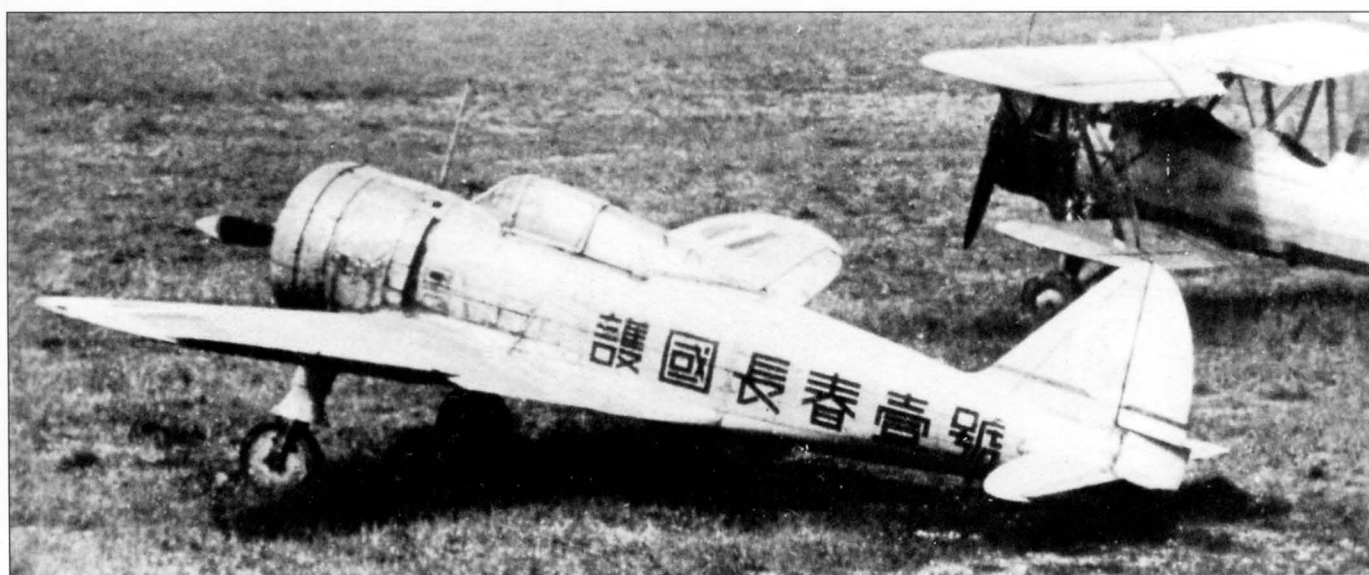
Сформированной в Сяпине первой авиационной частью командовал японский лейтенант Уто. Первоначально в наличии имелся лишь один совсем устаревший самолёт японского производства, биплан Ньюпор ND 29 («тип Ко-4»). Позже на вооружение приняли доставленные из Японии лёгкие «бомберы» (разведчики) Kawasaki «тип 88» и истребители Накадзима «тип 91». Кроме того, получили три транспортных самолёта Манко MT-1 «Хаябуса».

В 1938–1939 гг. сформировали ещё две авиачасти: одну в Мукдене и одну в Харбине. Помимо этого, в 1939 г. японцы создали из китайских военнослужащих зенитную часть, насчитывавшую более 6600 человек. О её вооружении, дислокации и участии в боевых действиях данных нет, кроме того, что в 1940 г. в Маньчжурии создали штаб ПВО, переименованный в апреле 1941 г. в «Штаб авиачастей».

Наряду с тремя указанными авиационными частями имелась ещё и отдельная авиачасть, дислоцировавшаяся в Тунхэ. По штату она состояла из трёх эскадрилий, в каждой из них насчитывалось 12 японских и китайских лётчиков, столько же унтер-офицеров и 90 человек рядового состава. В 1942 г. на базе лётной школы сформировали одну боевую эскадрилью, позднее к ней добавились ещё две. Начиная с 1944 г., вся военная авиация Маньчжоу-Го входила в состав японской 2-й Воздушной Армии.

Основным видом вооружения ВВС Маньчжоу-Го в 1941–1945 гг. являлся истребитель Накадзима Ki.27 («тип 97»). Боевые качества этой машины не шли ни в какое сравнение с В-29, с которыми они сталкивались в воздухе в конце войны. Однако, имеются сведения, что в декабре 1944 г. маньчжурский Накадзима Ki.27 таранным ударом уничтожил один В-29⁷.

По другим данным, один В-29 повредили японские пилоты из 25-го сентай на Ki.43 с помощью управляемой авиабомбы «Та-Дан». Это произошло 26 сентября 1944 г., кроме того, японцы заявили о ещё четырёх сбитых в тот день бомбардировщиках⁸.



Истребитель Накадзима Ki.43 ВВС Маньчжоу-Го.

На фюзеляже надпись: «Защитить Государство и города Чанчунь, ... (следующие иероглифы неразборчиво)

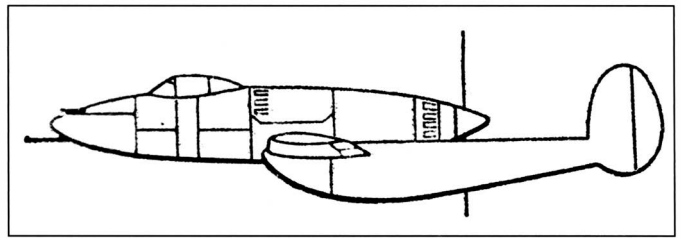
Об участии маньчжурских частей в боевых действиях в составе японской авиации данных нет, известно только, что маньчжуры выдвигали требования о поставке истребителей Накадзима Ki.43 и Ki.44, но они стали поступать на вооружение ВВС Маньчжоу-Го лишь в 1944 г. и в очень ограниченном количестве.

Ранее, ещё в 1940 г. в «боевые» авиачасти поставили учебные самолёты Тачикава Ki.9 KAI. Среди других применявшихся во время войны имелись также лёгкие и учебно-тренировочные самолёты Kawasaki Ki.32, Тачикава Ki.36, Мицубиси Ki 51, Тачикава Ki.54a, Тачикава Ki.55, Manshu Ki 79a, Manko 2. Об их реальном боевом использовании не могло быть и речи.

Во время вторжения Красной Армии в Маньчжурию в августе 1945 г. командование японской 2-й Воздушной Армии отдало приказ о проведении атак камикадзе против советских танков, однако скорое окончание боёв привело к тому, что такого рода атаки не проводились. Все боевые самолёты ВВС Маньчжоу-Го наряду с гражданскими на аэродромах захватили советские войска. По мнению шведского историка Л. Андерссона, многие из них советское командование впоследствии передало ВВС НОАК, что не соответствует истине.

Весьма вероятно, что среди доставшихся советским войскам трофеев оказался и недостроенный опытный штурмовик двухбалочной схемы Ki.98. Как утверждал известный чешский историк авиации Вацлав Немечек, армейская (фронтовая) авиация Японии в ходе боевых действий не нуждалась в специальном типе штурмовика. Для налётов на гражданские объекты Китая обычно использовали преимущественно одномоторные лёгкие бомбардировщики, причём устаревших типов. Для атак позиций сухопутных войск, как правило, использовали истребители. Японская морская авиация также не нуждалась в специализированных штурмовиках, и даже в дальней перспективе флотское командование не рассматривало возможность их использования.

Тем не менее, в 1943 г. армейское командование заказало маньчжурской фирме «Мацуи» (Matsuy) в



Харбине разработку проекта штурмовика Ki.98 нетрадиционной двухбалочной схемы. Другие подробности конструкции неизвестны, кроме того, что постройка опытной машины началась, но к моменту капитуляции Японии летом 1945 г. ещё не была закончена. Ki.98 — это единственный самолёт, разрабатывавшийся и строившийся на территории Маньчжурии в годы Второй Мировой войны⁹.

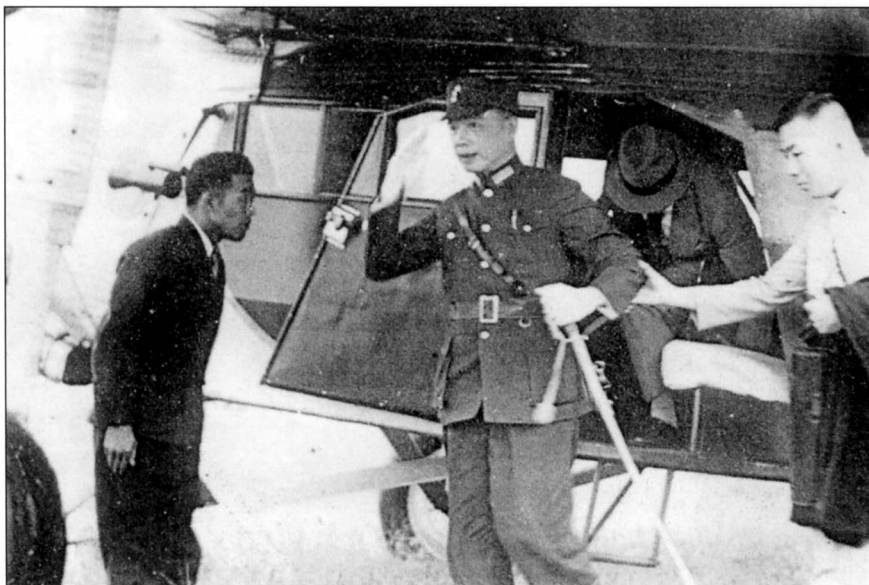
Авиация Нанкинского правительства

28 марта 1938 г., командование японской Армии в Центральном Китае сформировало в оккупированном Нанкине «новое китайское правительство». Оно называлось «Реформированным правительством Китайской Республики», его возглавил некий Лян Хунчинь (Liang Hung-Chin). В качестве государственного символа решили использовать старый пятицветный китайский флаг. В декабре 1938 г. Ван Цзинвэй, один из видных политических деятелей Гоминдана, вступил в тайные переговоры с японцами, и в марте 1940 г. сбежал из Чунцина в Нанкин. 30 марта (по другим данным — 30 августа) он создал там новое прояпонское марионеточное правительство в составе «Совета Министров» и «Военного Комитета», сам Ван Цзинвэй стал Председателем. Его правительство стало использовать гоминдановский флаг и прочую символику.

В Нанкин перелетело и несколько Гоминьдановских самолётов. 10 июня 1940 г. пилот Таи Шичан из состава транспортной эскадрильи перегнал свой Beech 17 из Чунцина в Нанкин. 5 октября того же года капитан Чан Тичин перегнал СБ из Чунцина в Ичан, а затем продолжил свой путь через Ханькоу в Нанкин. В нанкинской прессе членов экипажа этой машины называли «сторонниками политики мира президента Ван Цзинвэя».

В Нанкинском правительстве также организовали и «отдел авиации». Его начальником стал некий Чэнь Чанцзу (Chen Chang-tso), открывший в августе 1940 г. на аэродроме Чэнуцяо «Центральную школу ВВС» для подготовки «как военных, так и гражданских пилотов» и по совместительству ставший её начальником. В школе обучались 60 лётчиков-китайцев.

«Ядро» военной авиации Нанкинского правительства — три учебных самолёта Тачикава Ki.9 KAI — закупили «с помощью японской армии» и «ввели в строй» 15 мая 1941 г. во время торжественной церемонии, проведенной в столице. Военная Комиссия



Нанкинского правительства отправила в Японию делегацию сроком на один месяц для изучения связанных с авиацией вопросов.

В июне 1941 г. эти три учебных самолёта прибыли в Чанчжоу, где 1 октября 1941 г. состоялось официальная церемония открытия нового аэродрома и ввода в строй «Авиэскадрильи особого назначения», в состав которой вошли находившиеся там прежде «учебные авиационные курсы». Начались приготовления к созданию Центральной авиационной школы. Вдобавок к нескольким приобретенным учебным и транспортным машинам, включая, скорее всего, древние Авро 504К японского производства, школа разместила заказ на поставку из Японии «нескольких десятков армейских и морских самолётов». Нанкинское правительство также начало переговоры с Авиакомпанией Центрального Китая о возвращении девяти транспортных самолётов в Нанкин.

В сентябре—октябре 1942 г. «отдел авиации» получил от японцев более 20 тренировочных самолётов, школу преобразовали в «Главный учебный отряд ВВС». Он полностью контролировался японцами.

В сентябре 1942 г. Яо Сычин (Yao Hsi-chin), пришедший на смену Чэнь Чанцзу, назначенному начальником авиации Нанкина ещё в 1940 г., стал Генеральным директором авиационного бюро Нанкинской комиссии по военным делам, создал Учебный корпус ВВС. В октябре 1943 г. «отдел авиации» преобразовали сначала в «департамент», а затем в «сектор».

Считается, что в 1943 г. японцы поставили в Нанкин три двухмоторных транспортных самолёта Тачикава Ki.54. Вероятно, Нанкинские ВВС использовали и другие типы японских самолётов, по точных данных о них нет. Замыслы о создании боевой авиации так и остались нереализованными, если не считать того, что «ВВС Ван Цзиньвэя» на трёх самолетах совершали спецрейсы с членами своего «правительства». Для их обслуживания существовала рота наземного технического персонала из 36 человек, включая более 20 авиамехаников и батальон охраны — более 200 человек.

Учебный процесс в лётной школе, по-видимому, шел «полным ходом», так что к 1945 г. у них не осталось ни одного исправного самолёта. Наконец, в мае 1945 г. после троекратной просьбы Ван Цзиньвэй сумел получить от японцев ещё три тренировочных самолёта. Естественно, что ни о каком участии в боях не могло быть и речи. Весь этот авиационный «капитал» войск Ван Цзиньвэя, включая личный состав, в августе 1945 г. прекратил свое существование, и в сентябре 1945 г. перешел в подчинение штаба ВВС 1-й сухопутной армии Гоминьдана. Ранее, 20 августа 1945 г., маньчжурский пилот перегнал один лёгкий самолёт Тачикава Ki.54 борт. № 820 в «Особый район Китая» Яньань на территорию, удерживаемую коммунистами¹⁰.

Менее известны другие Китайские правительства, сотрудничавшие с Японией.

Пекин

24 ноября 1935 г. «милитарист» генерал Ин Жикэи (Yin-Ju keng) при поддержке Квантунской армии, объявил о создании в Пекине независимого «Правительства Восточного Хопея» (East Hopei) и восстановил старый республиканский пятиполосный флаг. 12 декабря образовали так называемый Политический совет Хопей—Чахар (Hopei—Chahar) во главе с генералом Сун Чэюань (Sung Che-yuan). Летом 1937 г. Сунь перешел на сторону Чан Кайши и попытался оборонять Пекин, но 31 июля был вынужден сдать город. Насколько известно, пекинское правительство Сун Чэюаня не имело военной авиации, но 23 октября 1936 г. в Тяньцзинь создали Хутунскую Авиакомпанию. В отдельных источниках она упоминается просто как «гражданская авиация». 14 декабря 1937 г. командование японской Армии Района Северного Китая создало в Пекине Временное правительство Китайской республики. Это «правительство» возглавил некий Ван Кьеминь (Wang K'o-min), оно использовало Гоминьдановскую символику. О дальнейшем использовании этой «авиации» точных данных нет¹¹.

На стр. 138, сверху:
Проект двухбалочного
штурмовика Мацуи Ki.98

На стр. 138, слева:
В перелётах по стране
председатель Нанкинского
Правительства Ван Цзиньвэй
использовал личный самолёт
Фоккер «Супер Универсал»

Справа: Торжественная
церемония включения трёх
учебно-тренировочных
Тачикава Ki.9 KAI в состав
Нанкинских ВВС. 15 мая 1941 г.



Провинция Гуандун

Поддерживаемый японцами режим в Гуандуне 20 мая 1940 г. создал ведомство под названием Авиационное бюро. К июню 1941 г. планировали создать там авиаэскадрилью из самолётов, которые собирались получить из Японии. Машины должны были иметь опознавательные знаки, очень похожие на используемые авиацией Китайской республики¹². Были ли эти планы реализованы, остается неизвестным, скорее всего, нет. Во всяком случае, в китайских и тайваньских источниках эти «авиационные силы», как уже говорилось, даже не упоминаются.

Внутренняя Монголия

Автономный совет Внутренней Монголии создали весной 1934 г. с целью противодействия возраставшему японскому влиянию на монгольское население в северном Китае. Однако, после того, как в 1935 г. японские и маньчжурские войска вошли в Чахар, Автономный совет начал с ними сотрудничать. В феврале 1936 г. князь Тэ Ван (Дэмчак Донгуб), ведущая фигура в Совете, с апреля 1934 г. находившийся в Пайлингмiao (Pailingmiao), вступил в союз с японцами. 9 декабря 1935 г. при поддержке маньчжурских войск князь Тэ Ван начал наступление. К концу января 1936 г., когда большая часть провинции оказалась под его контролем, было образовано Военное правительство Внутренней Монголии. Князь Тэ Ван провозгласил себя правителем независимой Монголии и приступил к организации своей собственной армии, оснащённой японцами. Япония предоставила оружие и советников. В августе он попытался продвигаться дальше, но был отброшен назад.

В ноябре началось ещё одно наступление, в ходе которого монгольские и маньчжурские войска поддерживали японские самолёты, проводившие воздушную разведку перед первой атакой 16 числа. Основные бои развернулись возле Чангу (Changtu), города на границе с Китаем, к востоку от Пайлингмiao. При поддер-

жке авиации Чан Кайши сражавшиеся с «Маньчжоу-Го и монгольскими бандитами» китайские войска пытались отбить утраченные районы. Так, 26 ноября, 10 «самолётов мятежников» совершили полёт на только что оставленный Пайлингмiao, сбросив несколько бомб. Сообщалось, что войска князя Тэ строят аэродром в Чанду. Л. Андерссон написал: «Об этих ВВС ничего неизвестно, неясно даже существовали ли они вообще в какой бы то ни было форме, кроме как в виде самолётов японской армейской авиации»¹³.

Тем не менее, 8 июля 1935 г. правительство Маньчжоу-Го подарило князю Тэ пассажирский самолёт Mankō Тип 1 (Fokker Super Universal), получивший название «Кеймори» («Небесный скакун»). Сначала им управлял японский пилот, но через три или четыре года его заменил монгольский лётчик.

Контрудар Центрального правительства оказался успешным. 24 ноября китайские войска из провинции Шаньси взяли Пайлингмiao, и в декабре 1936 г. полностью разгромили армию князя Тэ. Однако, «непобеждённый» князь остался у власти и в новом, теперь уже «Федеративном Автономном» правительстве Внутренней Монголии, образованном в ноябре 1937 г. 8 декабря 1937 г. он в очередной раз провозгласил независимость и переименовал страну в Мэн Чжан (Men Chiang), столицей которой стал расположенный вблизи Калган город Чаньцзэй. Однако, китайское господство в этом районе подошло к концу в январе 1938 г., когда японцы навязали князю новое правительство, в котором основными министрами стали лица японского происхождения. 29 апреля 1939 г., князя Тэ поставили председателем «Совместной монгольской комиссии», в неё включили и поддерживаемые японцами правительства Южного Чахара и Северной Шаньси.

1 апреля 1940 г. образовали Авиационное бюро Внутренней Монголии, но, как полагает Л. Андерссон, «по всей вероятности, это было гражданское учреждение». 1 июля 1940 г. заключили соглашение с Маньчжоу-Го о воздушном сообщении¹⁴.

ИСТОЧНИКИ И КОММЕНТАРИИ

1. Следует отметить, что практически все и китайские, и тайваньские источники подобные «авиационные силы» китайскими не считают, и информацию о них пришлось добывать исключительно из западных источников.
2. По материалам книги: Andersson L. A History of Chinese Aviation. Encyclopedia of Aircraft and Aviation in China until 1949. Taipei. 2008 P. 168–173.
3. Andersson L. ... С. 170.
4. См.: Авиация Великого Соседа. Кн. 1. С. 213–228.
5. Andersson L. ... С. 171.

6. См.: Andersson L. ... С. 171.
7. Andersson L. ... С. 172.
8. Авианарк (АП). 2009. № 4. С. 43.
9. Nemecek V. Voenska letadla. T. 3. Praha. 1977. P. 227–228.
10. Andersson L. ... С. 173.
11. Andersson L. ... С. 168.
12. Andersson L. ... С. 168.
13. Andersson L. ... С. 168–169.
14. Andersson L. ... С. 169.

КИТАЙСКО-СОВЕТСКИЕ ОТНОШЕНИЯ в 1941—1945 гг.

Не случайно известная русская пословица гласит: «От любви до ненависти — один шаг!». Примерно по такому сценарию развивались отношения СССР и Китая в 1941—1945 гг., причём кардинальный поворот во взаимоотношениях произошёл в провинции Синьцзян в 1942 г.

О внутреннем положении в северо-западной провинции Китая, её взаимоотношениях с Центральным правительством Китайской Республики и с СССР в 1930—е — начале 1940—х годов, подробно шла речь в Т. I этой книги. Уместно напомнить, что с началом войны с Японией через Синьцзян проложили автомобильную и авиатрассу «Z» для снабжения воюющего Китая, вооружением, военной техникой и боеприпасами.

Прибывший из Маньчжурии губернатор (дубань) Синьцзяна генерал Шэн Шицай являлся одним из тех «удельных князей», которых в Китае называли «милитаристами». Однако, появившись в этих местах в 1933 г., Шэн Шицай объявил, что будет бороться за равноправие народов Синьцзяна против притеснений империалистов в Китае, крепить дружбу с СССР, развивать экономику района, сражаться с коррупцией. При этом на первый план он выдвигал борьбу с японскими агрессорами, причём на основе союза и сотрудничества с СССР. Он считал себя большим другом Советского Союза, неоднократно предлагал сделать Синьцзян 16-й советской республикой. В 1935 г. или в 1936 г., как ни удивительно, его, по настоятельной просьбе, приняли в ряды ВКП(б), причём согласие на его приём в партию в то время дал сам И.В. Сталин.

В лётной школе в Урумчи Шэн Шицай даже организовал специальную группу лётчиков и механиков из направленных из Яньани коммунистов.

Подлинная цена заверений китайского генерала стала ясна позднее, весной 1942 г., когда Шэн Шицай резко изменил «ориентацию», ступив на путь антисоветизма. Что этому стало причиной — до конца неясно, в качестве основных версий могут выступать две.

Первая — прекращение в 1941 г. транзита военных грузов из СССР в Китай из-за начала Великой Отечественной войны и заключения с Японией пакта о ненападении. Между тем в 1942—1945 гг. Китай не терял надежды организовать транзит военных грузов из США и Англии через Иран, СССР и Синьцзян. К обсуждению этого вопроса вернемся чуть позже.

Второй (и более вероятной) версией резкой смены отношений Шэн Шицай к СССР могло стать убийство его младшего брата Шэн Шици весной 1942 г. Кто и зачем это сделал, так до конца и не выяснили, но дубань обвинил во всем советские спецслужбы¹. 10 мая 1942 г. Шэн Шицай отправил в СНК СССР письмо на имя И.В. Сталина, В.М. Молотова и маршалов К.Е. Ворошилова и С.К. Тимошенко с изложением обвинений советских работников в Синьцзяне в провоцировании ухудшения советско-китайских отношений.

3 июля 1942 г. последовал ответ В.М. Молотова, подчеркнувшего, что с письмом ознакомился также И.В. Сталин (в черновике ответа есть его пометки), а маршалы находятся на фронте и полученные материалы посланы им для ознакомления.

Молотов ответил, что «в присланных материалах и в письме возводятся неслыханные и совершенно бездоказательные обвинения против Генерального Консула СССР в Урумчи г. Бакулина, главного военного советника генерала Ратова, а также против других названных в письме советских работников в Синьцзяне. Все эти обвинения основываются на каких-то провокационных слухах, и для Советского Правительства ясно, что Вы, г. Дубань, попали в плен этих слухов. Если верить слухам, то, например, по слухам, циркулирующим в Синьцзяне и в Москве, виновником смерти Шэн Шици называют Вас, г. Дубань. При этом утверждают, что Вы организовали убийство Шэн Шици, считая последнего своим соперником в деле управления Синьцзяном.

Однако, Советское Правительство так легко не поддается слухам, как это, по-видимому, произошло с Вами, г. Дубань. Что касается самого следствия и фактических его руководителей — Ли Пулина и Ли Инци — то они не внушают нам никакого доверия. Как известно, и по другому следствию, в котором возводились клеветнические обвинения также против советского гражданина — вице-консула в Шара-Сумэ — выяснилась полная бездоказательность обвинений, что, между прочим, вызвало отказ от подписания выводов следствия со стороны приглашённых Вами двух видных китайских деятелей.

Советское Правительство категорически отмечает, как совершенно необоснованные и явно клеветнические, все обвинения, предъявленные гг. Бакулину, Ратову и другим ответственным советским работникам, являющимся проверенными и надёжными людьми.

ми, которым Советское Правительство доверяло и доверяет и которые в течение длительного времени честно работают на пользу Синьцзяна и советско-китайской дружбы.

Что касается Вашего предложения о посылке в Урумчи советских следственных работников для участия в следствии, то я должен заявить... что Советское Правительство считает следствие внутренним делом самого Синьцзяна и потому не видит никакой необходимости в посылке в Урумчи советских следственных работников. Тем более, Советское Правительство не находит никаких оснований для привлечения к ответственности указанных выше советских работников на основании явно клеветнических материалов.

У нас вызывает также большое сомнение правильность таких Ваших действий, как непрерывающиеся репрессии, снятие с постов и аресты крупных деятелей Синьцзяна, что приобрело крайне широкий и опасный характер. Есть угроза, что такими действиями будет ликвидирована большая часть гражданских и военных кадров в Синьцзяне.

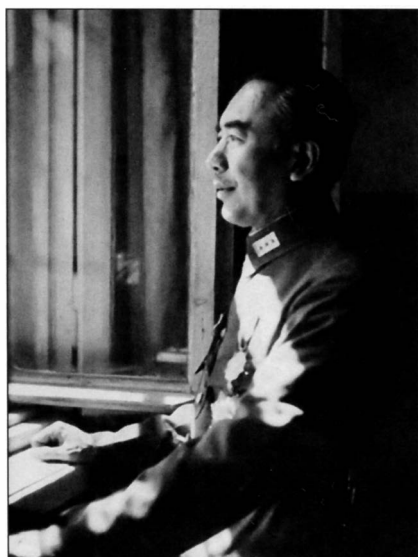
Нам кажется, что в среду окружающих Вас деятелей в Синьцзяне затесались скрытые агенты враждебной Китаю империалистической державы, которые хотят испортить отношения между Китаем и СССР, подорвать положение в Синьцзяне, а Вас — превратить в своё орудие.

Если припомните, Вы и раньше допускали в своей деятельности серьёзные ошибки, вредные для Китая и выгодные для врагов Китая, навешанные, по-видимому, какими-то скрытыми агентами врагов Китая. Эти опасные ошибки помогло Вас исправить, как Вам известно, Советское Правительство...»

Далее Молотов напомнил, как ещё в 1934 г. Шэн Шицай обратился к Советскому Правительству с предложением о «скорейшем осуществлении коммунизма в Синьцзяне и распространении его на Ганьсу и Шэньси», при этом указывая, что это «единственный путь для спасения Китая и Синьцзяна в свержении Центрального Правительства Китая во главе с Чан Кайши». Советское Правительство, считая эту позицию ошибочной и вредной, заявило тогда, что оно ни в ко-

ем случае не может одобрить политику скорейшего осуществления коммунизма в такой отсталой стране, как Синьцзян. Тогда же Советское Правительство, признав абсолютно неправильным отношение Синьцзяна к Центральному Правительству Китая, настаивало на

Дубань Синьцзяна Шэн Шицай



проведении политики полной лояльности к Центральному Правительству и единого фронта с ним в борьбе с империализмом.

Далее, в декабре 1936 года, во время восстания Чжан Сюэляна в Сиане, и момент, когда там был арестован г. Чан Кайши, дубань занял позицию полной и безоговорочной поддержки Чжан Сюэляна и его действий и имел намерение выступить открыто с заявлением об оказании Чжан Сюэлянгу всяческой поддержки со стороны Синьцзяна. Советское Правительство сразу же публично высказало свое отрицательное отношение к провокационному восстанию..., считая, что мятежные действия Чжан Сюэляна против Китайского Правительства и арест вождя китайского народа Чан Кайши могут пойти на пользу лишь японской агрессии и нанесут удар общекайтайским интересам, рекомендовало дубаню ответить Чжан Сюэлянгу, «обратившемуся к Вам за помощью, что Вы не одобряете его выступление и не можете к нему присоединиться». Только после настойчивого совета Советского Правительства Вы отказались от намерения поддержать Чжан Сюэляна и его восстание против Центрального Китайского Правительства.

Наконец, в январе 1941 года Вы обратились к нам с предложением *отложиться*² от Китая, создать в Синьцзяне советскую республику и включить ее в состав СССР, мотивируя это наличием «удобного случая, когда английские империалисты и Чан Кайши не могут вмешаться в дела Синьцзяна», а также тем, что «советский Синьцзян мог бы толкать весь Китай на путь советизации». Советское Правительство по тем же соображениям, что и в прежние годы, как Вам известно, отнеслось и к этому Вашему предложению резко отрицательно.

Правительство СССР полагает, что Вы, г. Дубань, сделаете для себя необходимые выводы из всего этого и найдете правильное решение вопроса, которое может предотвратить ухудшение наших отношений»³.

9 июля 1942 г. посол СССР в Китае А.С. Панюшкин ознакомил Чан Кайши с позицией, занятой в последнее время дубанем Синьцзяна, и передал Чан Кайши текст ответного письма Молотова Шэн Шицаю.

Выслушав посла, Чан Кайши сказал, что он должен познакомиться с содержанием письма, подчеркнув, что по делам Синьцзяна Правительству СССР следует обращаться непосредственно к Центральному Правительству Китая, а не к провинциальному правительству Синьцзяна.

В примечании к записи беседы посол отметил: «Трудно было прочесть что-либо на его лице... Единственное замечание о том, что нашему Правительству следует обращаться по делам Синьцзяна к Центральному Правительству Китая, было сделано не в достаточно лояльном тоне, обычном для наших бесед»⁴.

Спустя неделю, 16 июля 1942 г., посол А.С. Панюшкин вновь встретился с Чан Кайши. Оставим в стороне «дипломатические изыски» и «уверения в совершеннейшем к Вам почтении...». Генералиссимус подчеркнул, что «СССР и Китай, являются революционными странами, связанными узами дружбы, по-

знанной в испытаниях и трудностях. Они связаны также общностью государственных интересов; интересы СССР — это интересы Китая и наоборот. СССР и Китай борются против общих врагов... Чан Кайши заявил, что между СССР и Китаем не может быть спорных и неразрешимых вопросов. СССР и Китай, скрепленные договорными отношениями, всегда могут найти решение по любому вопросу».

Затем Чан Кайши заявил, что получил доклад от Шэн Шицая и намерен послать своего представителя Чжу Шаоляна «для расследования дела на месте, для принятия соответствующих мер, а также для установления контроля над Шэн Шицаем».

Чан Кайши просил заверить Молотова в том, что не может быть никаких опасений в отношении якобы использования Шэн Шицая «некоей империалистической державой», так как он, Чан Кайши, «совершенно убежден в том, что Шэн Шицай не связан и не причастен к врагу Китая (имеется в виду Япония)».

Он заявил, что Шэн Шицаю будут даны указания о том, чтобы он беспрекословно выполнял волю Центрального правительства, поддерживал сотрудничество с СССР и относился с уважением к советским представителям. Шэн Шицаю будет сделано также указание о том, чтобы он не повторял допущенных ошибок в отношении СССР и его представителей.

Далее Чан Кайши сказал, что недавно Вэн Вэньхао был направлен в Синьцзян для изучения вопроса разработки и эксплуатации нефтяных источников. Он выразил надежду, что Вэн Вэньхао встретит поддержку и содействие со стороны советских работников и что договор между Китаем и СССР по этому вопросу будет заключен в возможно короткое время, так как в разработке и эксплуатации нефтяных источников в Синьцзяне заинтересованы обе страны».

По синьцзянскому вопросу Чан Кайши заявил, что он очень надеется на то, что Правительство СССР будет «в дальнейшем обращаться по всем вопросам Синьцзяна непосредственно к Центральному Правительству Китая, а не к провинциальным властям, во избежание повторения всевозможных недоразумений».

Пользуясь случаем и хорошим расположением духа Чан Кайши, посол также обратился с просьбой разо-

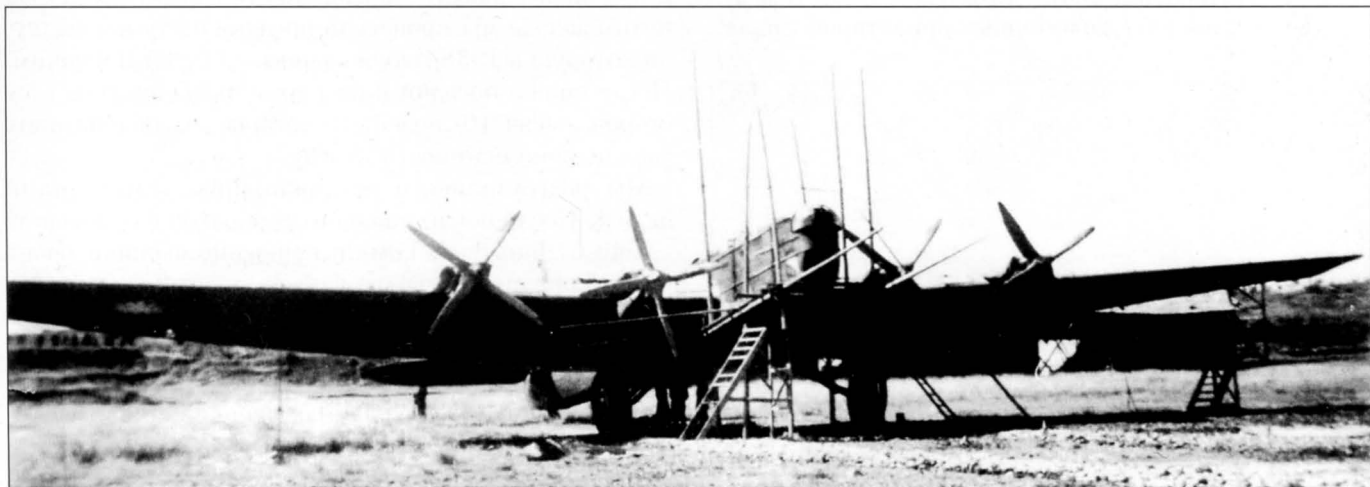
браться в вопросе получения разрешения на прилёт нашего дипломатического самолёта. Посол полностью отверг версию о том, что якобы наш дипсамолёт... летал в Яньань без разрешения соответствующих органов и потому был лишен права на прилёт в Чунцин. Чан Кайши рассмеялся и заявил, что ему ничего неизвестно о полете дипсамолета в Яньань, что он, конечно, в это не верит и что это несерьезно. Он пообещал «...навести справки и изучить этот вопрос».

Кроме того, посол обратился к Чан Кайши по вопросу задержания военного самолёта в Ланьчжоу, летавшего по линии наших военных советников. Как выяснилось, этот самолёт действительно перелетел китайскую границу, не сообщив своевременно об этом соответствующим китайским властям в провинции Ганьсу. Посол заявил Чан Кайши, что, очевидно, это произошло по недоразумению, что, видимо, пилот допустил оплошность, что это, несомненно, сделано без какого-либо злого умысла и что в связи с этим приняты соответствующие меры.

В ответ Чан Кайши подчеркнул, что все это мелочи, возникающие, очевидно, от недостаточно точного и правильного выполнения договорных условий между СССР и Китаем, что люди недостаточно ответственно относятся к исполнению своих обязанностей. Сегодня советский самолёт перелетел границу Китая без предупреждения, а завтра под этой маркой сделает то же самое японский самолёт. Таким образом, нарушение существующих правил может привести нас к весьма неприятным и опасным последствиям. Однако Чан Кайши обещал разобраться и изучить этот вопрос, подчеркнув, что нужно тщательно выправить допущенные в этом деле оплошности и более ответственно выполнять правила и договорные условия⁵.

Отвергая обвинения в несанкционированных полётах наших самолётов в контролируемый войсками КПК Особый район Китая — Яньань, посол, разумеется, лукавил. Советские самолёты, летавшие по трассе «Z» до Ланьчжоу и далее до Чунцина, периодически залетали и в Яньань, тайком от спецслужб Чан Кайши и Шэн Шицая.

Вот что впоследствии вспоминал об этом генерал Бровко: «...Четвёртый полёт в Китай мне пришлось



Транспортный ТБ-3 с Гоминьдановскими «звёздами» на одном из аэродромов авиатрассы «Z»

выполнять в начале 1941 года... Помню, 29 декабря 1940 года — под Новый Год меня срочно из Курска вызвали в Москву. Мне предложили выполнить полёт в Китай в качестве командира корабля на ТБ-ЗРН из Алма-Аты в Яньань. Нужно было отвезти туда группу наших офицеров и с ними радиооборудование. Мне сказали, что туда посылали несколько других экипажей, но они Яньань найти не могли и один самолёт где-то там в горах разбился.

И вот, 30 декабря мы из Москвы с группой выехали поездом до Алма-Аты. Там ожидал нас экипаж на самолёте ТБ-ЗРН. До меня на нём был командиром корабля т. Шевцов, в прошлом много летавший на этих самолётах в качестве лётчика. Я до этого даже больше, чем он, летал на ТБ-3, но только в качестве штурмана. Пилотом я на этом самолёте не летал, а на других самолётах, в том числе на СБ и ДБ-3 у меня налет лётчиком был уже более 500 часов. К этому времени я летал и по приборам.

Была поставлена задача: на конечном отрезке маршрута из Ланьчжоу до Яньани (расстояние более 700 км) я должен пролететь туда (в Яньань), оставить людей с грузом, 100 кг горючего для радиостанций и без дозаправки вернуться в Ланьчжоу. Когда мы подсчитали с экипажем, то получилось следующее: чтобы выполнить этот полёт, нам нужно облегчить самолёт минимум на 1000 кг, иначе он может развалиться в воздухе от чрезмерной перегрузки. Я принял решение облегчить самолёт за счёт снятия вооружения и даже некоторых деталей. Вообще мы сняли с самолёта все, что можно, в том числе и турели. Когда взвесили всё, что сняли, то получилось около 1500 кг. Я сделал один полёт по кругу и облетал пустой самолёт. После чего загрузили его и вылетели на задание с максимально допустимым перегрузочным вариантом [для] ТБ-ЗРН. На левом сидении я оставил бывшего командира корабля т. Шевцова, а сам сел на правом сидении. На самолёте был штурман (фамилии его я не помню) и до Ланьчжоу он хорошо вёл самолет. От Ланьчжоу и до Яньани мне самому пришлось быть в двух ролях — и правым лётчиком, и штурманом. Полёт от Ланьчжоу до Яньани был сложен тем, что на всём маршруте был очень однообразный рельеф местности — сплошные сопки высотой 400–600 м и отсутствие каких-либо характерных ориентиров (дорог,

рек и населённых пунктов). Для того чтобы найти Яньань, нужно пройти дальше Яньани на 100 км, чтобы выйти на Китайскую стену, там на ней есть характерный ориентир. Потом от неё взять точный расчётный курс и по расчёту времени выйти на Яньань, иначе же на него никак не попасть. Там настолько однообразная местность! Имеющиеся населённые и другие пункты тоже однообразны. Определить свое местонахождение можно только по точным расчётам.

Когда мы от характерного изгиба Китайской стены пролетали по расчётному курсу, и истекло расчётное время, то под нами города Яньани не было, только видны сплошные развалины и какие-то признаки бывшего населённого пункта. Штурман нашего экипажа сразу сказал, что это не Яньань и показал мне на населённый пункт в стороне от нашего маршрута около 20 км. Но я всегда привык летать по наиболее точным расчётам. Ещё на земле особое внимание обращал на учёт магнитного склонения на маршруте полёта, на приборные поправки к магнитному компасу, к инструментальной поправке указателя скорости и указателя высоты. В полёте всегда старался поточнее определить скорость и направление ветра через каждые (минимум) 0,5 часа полёта. Потом уже обращал внимание на сличение карты с местностью. И вот почти всё время своих полётов в качестве штурмана я придерживался такой методики полётов и не помню, чтобы меня когда-нибудь подводили расчёты. Когда я убедился, что мы пролетели точно по расчётному времени, я начал сличать карту с местностью и по местности получается, что мы находимся над городом Яньань, но города там не было.

Когда мы снизились до высоты 300 м, я хорошо присмотрелся и увидел, что город сильно пострадал от бомбардировок авиацией. О том, что мы должны прилететь в Яньань, никто там не знал, и поэтому, когда мы там три раза пролетели над площадкой, где должны садиться, нигде ни одного человека не увидели. Все люди спрятались под землю в пещеры, где жил весь город. Там жило 50000 человек населения и войска. При прохождении над площадкой в третьем и четвёртом заходе мы на веревке выбросили красный флаг, после чего люди начали выходить из укрытий, и я окончательно убедился, что это город Яньань. На пятом заходе мы произвели посадку на ту площадку, на которую в 1938 году я садился с Сашей Ванецким. После нашей посадки к нам сразу подбежало со всех сторон тысяч 10 людей. Некоторые из подоспевших узнали меня ещё по 1938 году.

Мы разгрузились и оставили привезённых нами людей. После почлега вылетели обратно в Ланьчжоу.

Ещё в Ланьчжоу Гоминьдановские сыщики очень интересовались, куда мы дальше полетим, но мы им говорили, что отвезем наших «корреспондентов» в Чунцин. На самом же деле мы взяли после взлёта



Слева: Типичный ландшафт северной части Шэньси

На стр. 145: «Особый район Китая» Яньань. Новый район за городской стеной (слева) и разрушения, нанесённые японскими бомбёжками осенью 1942 г.

курс на Яньань и таким образом выполнили полёт на территорию Советского Китая.

При взлёте из Яньаня нам подсадили в самолёт одного мальчика 12 лет, сына Мао Цзэдуна и дочь 12-летнего возраста⁶, чтобы мы перевезли их нелегально через Гоминьдановскую территорию в Советский Союз. После нашей посадки в Ланьчжоу за нами очень много следили сыщики и пытались проникнуть в наш самолёт, где находились девочка и мальчик. Но мы постоянно дежурили у своего самолёта и никого не допускали. На их вопросы, куда мы летали, мы отвечали, что не долетая до Чунцина по неисправности самолёта сели в поле и вот на второй день вылетели обратно, а наших «корреспондентов» оставили там, они дальше будут добираться наземными средствами передвижения.

Очевидно, они нам не верили, но и к нам им было придраться не к чему, так как наша версия оказалась наиболее удачной. Контроль за летающими самолётами в то время на территории Китая был очень плохим. Переночевав в Ланьчжоу, мы утром взлетели и через 9 часов беспосадочного полёта сразу сели в Урумчи. Там к нам относились доверчивей и за нами не следили. Поэтому для почёвки мальчика и девочку отвезли в наше посольство, а мы закрыли самолёт и спокойно отдохнули в гостинице...⁷.

Несмотря на «самые искренние» заверения китайцев, что отношения нормализуются, всё оставалось по-прежнему. В ответ СССР также пытался создать китайцам дополнительные проблемы. Показательным в этом смысле стал Меморандум МИД Китая о запасных частях для китайских самолётов, предъявленный Посольству СССР 30 октября 1942 г.

История вопроса кратко такова. Как следует из дипломатической переписки от 9 августа 1941 г., по заказу китайской авиалинии Чунцин–Хами УГВФ СССР уже зимой прошлого года доставило в Алма-Ату партию авиационных материалов и инструментов общим весом около 3 т для переотправки в Хами: «Китайско-советская авиакомпания «Хами–Ата» известила при этом, что данная партия материалов для дальнейшей переотправки из Алма-Ата должна быть здесь переупакована в небольшие ящики. Китайское Министерство путей сообщения... сначала пыталось поручить дело переупаковки и переотправки другому

учреждению, но потом решило для ускорения командировать для этого в Алма-Ата специального уполномоченного в лице заведующего конторой авиалинии Чунцин–Хами г. Чэн Юаня... С момента заявки о въездной визе до её получения прошло три месяца, и когда Чэн прибыл в Алма-Ату, «ему заявили теперь, что в связи с войной данная партия авиационных материалов и инструментов задержана властями».

Местный уполномоченный НКВД сообщил, что получение разрешения на вывоз этих материалов может быть разрешено только в центре — в Москве.

«Принимая во внимание, что заказ был дан и изготовлен уже очень давно, а нужда в них для китайской авиалинии очень велика, китайское посольство имеет честь просить Народный Комиссариат Иностранных Дел не отказать в срочном распоряжении о выдаче разрешения на вывоз в Китай означенной партии авиационных материалов и инструментов...»⁸.

23 августа 1941 г. посольство Китая вновь запросило НКВД СССР ускорить решение вопроса о вывозе материалов гражданской авиации для авиалинии Чунцин–Хами и просило продлить срок истекающей 25 августа визы Чэн Юаня на две недели⁹.

Судя по всему, авиационные запчасти на таможене «осели намертво», поскольку и более чем через год, 30 октября 1942 г., уже после переориентации Синьцзянских властей на политику антисоветизма, они оставались «аргументом» в дипломатическом споре.

МИД Китая заявил: «По делу запасных частей для китайских самолётов, задержанных таможеней города Алма-Ата, Министерство коммуникаций неоднократно пыталось разрешить этот вопрос с Посольством СССР в Китае. Министерство коммуникаций просило сообщить Алма-Атинской таможене, чтобы она выдала их. И всё же этот вопрос не разрешен. 22 сентября 1941 г. Министерство коммуникаций послало письмо послу... Панюшкину и приложило к письму накладную на указанные запасные части, в которой указывалось, что эти части следуют в адрес Министерства коммуникаций и просило срочно сообщить соответствующей организации СССР об отпуске указанных частей Министерству коммуникаций... с тем, чтобы последнее могло их использовать. Позднее атташе Посольства СССР уведомил Авиационное Управление Министерства коммуникаций, что указанные части



можно будет отправить с Алма-Атинской таможни. Относительно же времени посылки представителя за получением частей сказал, что Посольство особо поставит в известность Министерство коммуникаций.

17 февраля 1942 г. министр Министерства коммуникаций Чжан Цзяо имел личную беседу с Послом Панюшкиным, от которого также получил ответ о том, что можно выдать указанные части. В то время Министерство коммуникаций намерено было командировать представителя в Алма-Ата за получением указанных частей. Неожиданно в полученном ответе от Посла Панюшкина было указано, что в настоящее время посылка представителя в Алма-Ата является преждевременной и что по получении ответа по этому вопросу сообщим дополнительно и т.д.

Известно, что эти запасные части действительно принадлежат Китайскому Правительству и нет никакого сомнения в том, что они крайне нужны для пополнения частей самолётам, курсирующим на линии Чунцин-Хами, для поддержания воздушного сообщения на этой линии. Настоящим меморандумом имеем честь просить Посольство СССР срочно сообщить соответствующей организации Советского Союза, чтобы последняя дала распоряжение Алма-Атинской таможне о быстрой выдаче (запасных частей), и чтобы можно было послать представителя в Алма-Ата за получением их для использования»¹⁰.

Известно, что эти части поступили в Алма-Ату ещё летом 1941 г. и «осели там» надолго. Первоначальную причину «горможения» точно выяснить не удалось.

В конце 1942 г. наступил «момент истины» — началась «ревизия» экономических отношений СССР с Синьцзяном. В записке В.Г. Деканозова и К.А. Крутикова в *инстанцию* (т.е. МИД) о советско-китайских торговых связях в Синьцзяне от 15 декабря 1942 г. содержались предложения по письму министров Зверева и Емченко:

«1. Для покрытия неотложных расходов советских организаций в Синьцзяне Торгпредство СССР в Китае, по поручению Наркомвнешторга, получило на днях от Министерства экономики Китая 250 тыс. новых китайских долларов, т.е. 1 млн. синьцзянских долларов в виде аванса в счёт платежей за поставляемые Китайскому Правительству нефтепродукты.

Кроме того, Наркомвнешторг дал указание Торгпредству СССР в Китае договориться с китайскими

организациями, поставляющими нам товары в счёт погашения наших кредитов Китаю, о выплате нам новой китайской валюты на наши расходы по перевозке указанных товаров через территорию Синьцзяна.

Это мероприятие даст нам в ближайшее время примерно 750 тыс. ам. долларов, или 3 млн. синьцзянских долларов. Значительная часть этой суммы может быть использована на расходы советских организаций в Синьцзяне.

Поэтому ставить сейчас перед Китайским Правительством вопрос о предоставлении СССР необходимых средств для расходов в Синьцзяне в счёт погашения наших кредитов Китаю — преждевременно.

2. Объём нашего экспорта в Синьцзян в 1942 году Наркомвнешторгом был определен в соответствии с объёмом наших закупок и с учетом неторговых расходов советских организаций в Синьцзяне.

Объём экспорта товаров в Синьцзян на I квартал 1943 года Наркомвнешторгом также определен, и соответствующая заявка на выделение для этой цели товаров представлена в Госплан СССР.

Таким образом, нет надобности в даче Наркомвнешторгу особого поручения относительно определения нашего экспорта в Синьцзян, как это предлагают гг. Зверев и Емченко.

Поставки товаров для экспорта в Синьцзян нашей промышленностью в текущем году, особенно в зимний период 1941/42 гг., производились в недостаточных количествах. Однако, принимать сейчас специальные решения об усилении завоза товаров в Синьцзян, впредь до выяснения условий нашей дальнейшей торговли там, представляется нецелесообразным.

3. Необходимо предложить НКФ СССР пересмотреть и сократить наши неторговые расходы в Синьцзяне на 1943 год (расходы Кавполка¹¹, Нефтекомбината, Синьцзянолова, завода НКАП и другие).

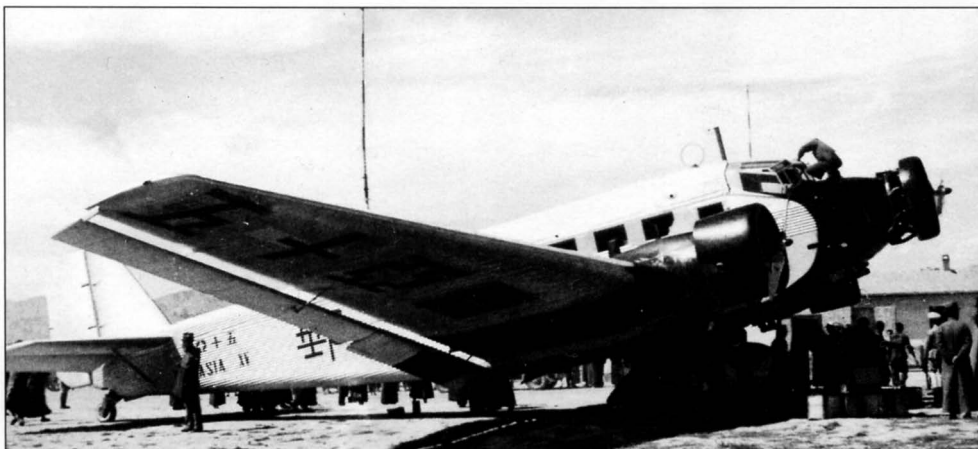
4. Нашим проектом соглашения с Правительством Китая о Нефтекомбинате Дуаньшанцзэ¹² предусмотрено, что свою долю участия в затратах на строительство Нефтекомбината Китайская Сторона возмещает нам путем поставки товаров по фиксированным ценам.

5. Считаю целесообразным не изменять намеченных указанным проектом условий с Пр-вом Китая»¹³.

К этому документу прилагалась справка наркомата внешней торговли СССР о состоянии расчётов по Синьцзяну от 15 декабря 1942 г., из которой следовало:

«1). Наша задолженность правительственным организациям Синьцзяна и купечеству на 1 декабря т.г. была равна 18,1 млн. рублей, в том числе:

Немецкий пассажирский самолёт Юнкере Ju52/3м авиакомпании «Евразия», летавший по китайским авиалиниям с 1935 г., в т.ч. и по авиатрассе «Z» в 1940-е годы



- а) за поставленных лошадей — 6.7 м[лн]. руб.
- б) — « — сырье и скот — 6.3 — « —
- в) — « — налоговый скот — 1.8 — « —
- г) — « — расходы кавполка до 1.X.42 г. — 3.3...

2). На 1 декабря с.г. В/О «Совсинторг» имел экспортных товаров за границей и на приграничных базах на 8.8 м[лн]. рублей и в пути к границе на 7.2 м[лн]. руб., а всего на 16 м[лн]. руб. Таким образом, наличие товарных ресурсов даёт возможность покрыть нашу задолженность за лошадей, сырье и скот в течение ближайшего времени.

3). Что же касается нашей задолженности по расходам кавполка до 1 октября т.г. в сумме 3,3 м[лн]. руб. и задолженности за налоговый скот — 1,8 м[лн]. рублей, а всего 5.1 м[лн]. руб., то через Торгагентство было сделано предложение — оплатить этот долг в ам. долларах. Ответа от Департамента Финансов Синьцзяна пока не получено.

4). По сообщению Торгагентства на расходы в течение двух месяцев требуется 2.6 м[лн]. синь. долларов. Получить местную валюту от продажи наших товаров на приемлемых для нас условиях в создавшейся обстановке пока не представляется возможным.

По условиям введенной в Синьцзяне монополии внешней торговли продавать товары купцам мы не можем, а правительственные организации, судя по заявлению директора Департамента Финансов, наши продажные цены при продаже товаров за наличные считают для себя неприемлемыми.

Наркомвнешторг дал указание Торгпредству в Чунцине договориться с Центральным Правительством Китая о получении новой местной валюты и переводе её в Синьцзян по следующим операциям:

а) за поставляемые нефтепродукты около 550 тыс. ам. долл. (2,2 м[лн]. синьцзянских долларов). По сообщению Торгпредства, в счёт этой суммы уже получено и пересылается в Урумчи 250 тыс. новых кит. долларов, что при обмене даст 1 млн. синьдолларов. Остальная сумма должна поступить в декабре—январе;

б) на покрытие транспортных расходов по доставке через Синьцзян товаров, поставляемых в счет погашения займа — 750 тыс. ам. долларов (3 млн. синьдолларов). Если соглашение по этим вопросам будет достигнуто, то мы получим около 5,2 млн. синьдолларов, что покроет нашу потребность в наличной валюте, примерно, в течение 3—4 месяцев¹⁴.

6 января 1943 г. состоялась беседа посла А.С. Панюшкина с Шэн Шицаем о советско-китайских отношениях в Синьцзяне. Она длилась более 4-х часов.

Панюшкин сообщил дубаню, что, «несмотря на неоднократные заявления Генконсула от имени Советского Правительства по поводу ненормального отношения Синьцзянских властей к совгражданам и со-
организациям, положение... не изменилось в лучшую сторону. Синьцзянское правительство проводит не ту политику в отношении Советского Союза, какую оно проводило раньше...» Посол подчеркивал, что речь идёт не «об изменении в отношениях между СССР и Синьцзяном, а... об изменении политики Син[ьцзянского] правительства в отношении СССР. Затем [по-

сол] заявил, что положение в Душаньцзы, например, определенно вызывает опасение. Несмотря на то, что после актов саботажа, имевших место там, китайский директор Вэн вызывался в Урумчи, получил, наверное, инструктаж, но по возвращении на комбинат не только не прекратил акты саботажа, а наоборот, увеличил число их. Напрашивается вывод, что Вэн вызывался правительством не для того, чтобы улучшить работу, а для того, чтобы ухудшить её».

Посол привел ряд примеров диверсионных актов на комбинате, вроде попытки вывести из строя шахты, нефтеперегонный завод и т.д., указал дубаню на массовые аресты совграждан в Синьцзяне. В доказательство того, что обстановка в Синьцзяне и отношение синьцзянских властей к советским гражданам изменились, он привел случай, происшедший лично с ним в Кульдже, когда полицейский потребовал у посла паспорт, несмотря на то, что ему дважды было сказано, что Панюшкин является советским послом.

Дубань выразил сожаление, что произошел такой случай и заявил, что строго накажет полицейского. На это посол заметил, что наказывать полицейского не следует, так как он не мог производить проверки паспорта без указаний со стороны своих властей, и заявил также дубаню, что если синьцзянские власти так поступили с послом, то можно вообразить, как они относятся к рядовым совгражданам.

Дубань около часа доказывал, что в Синьцзяне положение не изменилось, Синьцзянское правительство не изменило своей политики в отношении Советского Союза и что Синьцзянское правительство продолжает проводить просоветскую политику, такую же, какой она была в течение последних 10 лет.

Относительно арестов совграждан дубань заявил, что аресты их имели место и два—три года тому назад, а поэтому по арестам, которые синьцзянская полиция производит сейчас, не следует судить о политике Синьцзянского правительства в отношении СССР. Он добавил, что все совграждане, арестованные за последнее время, уже освобождены. Под арестом остались только натурализованные русские и, поскольку налицо коллизия прав, то уполномоченному МИДа даны указания дать подробное объяснение Генконсулу, почему Синьцзянское правительство считает их китайскими гражданами, а не советскими. Дубань убеждал посла, что относительно арестов совграждан нет оснований к беспокойству, так как аресты, якобы, совграждан производятся только в случаях совершения совгражданами преступлений.

Далее посол указывал: «Очень пространно и путано дубань говорил о положении в Душаньцзы. Он доказывал, что Син[ьцзянское] правительство заинтересовано в расширении Комбината и нормализации положения на нем. Как довод дубань привёл то, что Син[ьцзянское] правительство, якобы, вложило в Комбинат более 4 миллионов синь[цзянских] долларов, много труда и что Син[ьцзянское] правительство и Китай в целом нуждаются в горячем».

На мой вопрос, почему же в таком случае китайской администрацией проводятся акты саботажа и не

принимаются меры к нормализации положения на Комбинате, дубань ответил, что трения и конфликты происходят потому, что не определены точно права и обязанности советской и китайской администрации. На замечание т. Пушкина о том, что последние и наиболее серьёзные акты саботажа и диверсии, такие как попытка вывести из строя завод, попытка похитить документы из советской бухгалтерии и др., имели место уже после соглашения о временном порядке эксплуатации и управления Комбинатом, дубань ничего не мог сказать внятного. Он заявил, что выработанные правила, якобы, он не сообщал китайскому директору Комбината и что поэтому они ещё не вступили в действие, отсюда остается неопределенность, которая и создает трения. На это тов. Пушкин заявил, что выработанные временные условия эксплуатации и управления Комбинатом полностью осуществляются. Китайская сторона уже получает оговоренное количество бензина и керосина, введён двойной учёт продукции и т.д. Дубань ничего не мог сказать, кроме того, что «выработанные правила ещё не оформлены».

Дубань в течение нескольких минут доказывал, что его правительство уделяет большое внимание Комбинату и стремится к поддержанию дружественных отношений с Советским Союзом. Доказательством этого, по заявлению дубаня, должны служить комиссии, созданные им для расследования случаев плохого отношения китайских властей на местах к советским гражданам. Говоря об итогах расследования этими комиссиями различных фактов, дубань заявил, что иногда информация советских людей не соответствовала действительности.

В итоге посол заявил дубаню, что, поскольку дубань не видит происшедших изменений и оправдывает действия синьцзянских властей, значит в дальнейшем будут также продолжаться подобные действия в отношении совграждан и советских учреждений. Паношкин привёл конкретный факт, подтверждающий, что китайские власти сознательно создавали трудности для советских организаций: когда он был в Душаньязы, китайский директор Ван сказал ему, что синьцзянское правительство сейчас уже не заинтересовано в создании конфликтов на Комбинате. Выходит, что до этого была необходимость в конфликтах, и они создавались китайской стороной. Далее посол сказал, что действительный режим, установленный для людей, и обстановка работы советских предприятий не соответствуют заявлениям дубаня, и также заявил, что «мое правительство считает, что обстановка в Синьцзяне в отношении совграждан и соворганизаций ненормальна и что я хотел бы, чтобы дубань принял это к серьёзному вниманию».

На это дубань возразил, что не считает обстановку ненормальной. Относительно заявления Вана он сказал, что, возможно, неточно перевели его слова. Дубань защищал действия китайских полицейских, принимавших участие в избивании советских граждан, оправдывая действия китайского директора Нефтекомбината и вообще китайских властей. По его словам, китайские чиновники не могут без причин плохо от-

носиться к советским людям, так как они, якобы, знают, что понесут за это суровое наказание.

На замечание посла, что в правительстве Синьцзяна, возможно, имеются люди, которые не понимают сущности советско-синьцзянских и советско-китайских отношений, и что они неправильно инстинктивно своих подчиненных, дубань возразил. Он допускал только, что в Синьцзяне имеются отдельные люди, которые стремятся к ухудшению советско-синьцзянских отношений и просил, чтобы Генконсул указывал ему на этих лиц для принятия против них соответствующих мер. Посол «высмеял это замечание дубаня и сказал ему, что, видимо, Син[ьцзянское] правительство и сам дубань настолько слабы, что не могут заставить этих лиц выполнять волю Синь. правительства, т.е. проводить дружественную политику в отношении Советского Союза, как об этом только что заявил дубань. На это дубань, покраснев, ничего ответить не сумел».

В выводах посол отметил:

«1. Из поведения дубаня во время беседы видно, что он целиком оправдывает и защищает незаконные действия китайской стороны в отношении совграждан и совучреждений в Синьцзяне. Дубань это делает потому, что он сам является организатором всех этих антисоветских действий».

2. У меня не остается сомнений в том, что дубань и в дальнейшем будет проводить взятую им позицию в отношении нас, т.е. будет продолжать пакостить нам.

3. Чувствуется, что дубань понимает всю неубедительность его заявления о том, что Синь. правительство продолжает проводить просоветскую политику.

4. Присутствовавший на беседе Особо Уполномоченный Центрального Правительства У Цзэсян во время заявлений дубаня покачиванием головы одобрял его заявления. Отсюда ясно, что дубань действует с согласия Центрального правительства»¹⁵.

Судя по всему, уже в январе 1943 г. у советского руководства возникли определённые сомнения о целесообразности продолжения производственной деятельности авиазавода № 600 НКАП в Урумчи и о продолжении постройки нефтекомбината. 3 марта 1943 г., когда состоялась беседа посла Паношкина с зам. министра иностранных дел Китая У Гоцзэнем, посол сразу сообщил У Гоцзэню, что по его просьбе советское правительство проинформировало о ходе переговоров о нефтекомбинате в Душаньязы, и что сейчас имеем возможность сообщить китайской стороне о позиции советского правительства.

Далее посол разъяснил У Гоцзэню, что 26 января в беседе с министром иностранных дел Сун Цзывэнем он изложил, что в Москве существует определённое мнение об авиазаводе в Урумчи, и что правительство СССР склонно рассмотреть предложения китайского правительства по этому вопросу и что для того, чтобы получить официальное мнение своего правительства, он хотел бы знать конкретные предложения китайцев.

Далее посол заявил вице-министру, что ещё в феврале в МИД Китая направили меморандум с просьбой разрешить полёт дипломатического самолёта в Чунцин и ответа от МИД до сего времени не полу-

чили, вследствие чего почта продолжительное время находится в пути.

Другой «предъявой» советского посла стала жалоба на невозможность снять в аренду подходящий жилой дом для проживания новой группы дипработников: «У Гожэнь ответил, что он не смог договориться с владельцем дома, так как он выехал сейчас из Чунцина...

Ответной «предъявой» китайцев стала жалоба, что «на протяжении последних 2–3 лет на советско-синьцзянской границе имел место факт, когда пограничные советские власти, устанавливая пограничные знаки, поставили их не на линии границы, а на территории Синьцзяна, причём эти знаки перенесли вглубь территории на 3–4 км. У Гожэнь заявил далее, что это, видимо, произошло по недоразумению, а не с умыслом, т.к. желая разобраться..., он даже не сумел найти полную карту этого района с точным обозначением границы между СССР и Синьцзяном»¹⁶.

На вопрос посла, какими материалами о переносе пограничных знаков в глубь синьцзянской территории на 3–4 км располагает У Гожэнь, тот ответил, что он основывается на сообщении местных властей.

6 мая 1943 г. зам. министра иностранных дел У Гожэнь вызвал к себе советского посла А.С. Панюшкина и ознакомил его с памятной запиской правительства Китая по вопросу о решении советского правительства начать подготовку к отправке в СССР оборудования и советского персонала авиационного завода и нефтекомбината. В ней значилось:

«Первоначально было решено, что авиастроительный завод в Урумчи будет построен Советским Союзом для Китая. В январе месяце текущего года в беседе с министром Сун Цзывэнем Вы выразили мнение, что советское правительство готово обсудить с китайским правительством методы совместного управления заводом. В то время Сун Цзывэнь лично просил Вас выдвинуть конкретный проект. В конце февраля этого же года я также просил Вас ускорить разрешение этого дела. Вы, со своей стороны, просили, чтобы китайская сторона представила свой проект. В данное время китайская сторона как раз и изучает проект о совместной эксплуатации этого завода. По первоначальному замыслу нефтекомбинат в Душаньцзы учреждался в качестве предприятия, создаваемого путем вложения капиталов двух сторон: Китая и СССР. В своём проекте о методах совместного управления нефтекомбинатом Душаньцзы китайское правительство полностью исходило из духа всемерного сотрудничества с СССР в пределах китайских законов.

Макет истребителя И-16 в Пекинеком авиационном музее.

Такие самолёты собирали на заводе № 600 в 1940–1941 гг.

В настоящее время китайским правительством получен доклад от провинциального синьцзянского правительства, из которого видно, что генеральный Консул СССР в Урумчи... получил указание от советского правительства о подготовке к отправке в Советский Союз всего оборудования, а также технического персонала как авиазавода, так и нефтекомбината. Получение этого доклада в момент переговоров обеих сторон вызывает удивление.

Китайское правительство не будет возражать против вывоза оборудования, если это мероприятие правительства СССР непосредственно связано с вопросом ведения войны Советским Союзом.

Если эти мероприятия советского правительства не вызываются вышеуказанной необходимостью, то в этом случае китайское правительство выражает надежду на то, что советское правительство сумеет продать Китаю по себестоимости оборудование как авиационного завода, так и нефтекомбината.

В период ведения совместной войны в вопросе использования технического оборудования и кадров китайская сторона по-прежнему желала бы сотрудничать с Советским Союзом»¹⁷.

В ответ на это заявление посол ответил, что о вышеизложенном проинформирует Молотова, и заявил, «что по вопросу об авиазаводе я не делал никаких предложений от имени советского правительства и тем более не обещал представить советский проект о заводе ни ему, ни Сун Цзывэню. В беседах с ними я говорил только о том, если китайское правительство решит поднять этот вопрос перед советской стороной, то в Москве существует мнение ознакомиться с предложениями китайцев, изложенными в определенном документе, который я обещал довести до сведения советского правительства.

У Гожэнь, подтвердив, что это было так, спросил меня, информирован ли я об этом заявлении генерального Консула СССР в Урумчи. Я ему ответил, что о положении в Синьцзяне мне кое-что известно...»¹⁸.

17 мая 1943 г. посол Панюшкин ознакомил У Гожэня с памятной запиской правительства СССР по вопросу об авиазаводе и нефтекомбинате в Синьцзяне.



Выслушав его, У Гожэнь сказал, что он в свою очередь хотел бы обратить внимание на следующие два обстоятельства: «Во-первых, у него создалось впечатление, что как будто китайская сторона просила советскую сторону дать проект соглашения об авиазаводе, а потом выяснилось, что якобы советская сторона просит китайскую сторону дать соответствующий проект. По мнению У Гожэня, благодаря чисто формальной стороне возникло недоразумение, которое затянуло переговоры и привело к нынешнему состоянию дела».

Посол ответил, что по вопросу о проекте он два раза (22 и 26 января с.г.) беседовал с министром Сун Цзывэнем и каждый раз указывал, что не советская сторона собирается дать проект соглашения об авиазаводе, а, наоборот, советская сторона ждёт этого проекта от китайской стороны. Он напомнил, что после первого заседания комиссии по соглашению о нефтекомбинате в Душаньцзы между ним и министром Сун Цзывэнем произошел разговор, в котором посол заявил, что советская сторона, если китайское правительство найдёт нужным ставить этот вопрос, ждёт проекта соглашения об авиазаводе. У Гожэнь сослался на то, что в этом вопросе не было взаимного понимания обеих сторон и это обстоятельство привело к тому, что обе стороны выжидали друг друга.

Далее У Гожэнь сказал, что «хотел бы внести ясность относительно информации об отношении синьцзянских властей к авиазаводу и нефтекомбинату. У Гожэнь заявил, что та информация, которой он располагает, полностью противоположна той, которая была сообщена мною». Отвечая на первый вопрос, посол сказал, что, «видимо, у г-на министра не складывается впечатление о том, что советская сторона должна была внести проект соглашения об авиазаводе, так как ещё в феврале месяце нынешнего года я говорил с У Гожэнем и напомнил ему о проекте соглашения об авиазаводе с китайской стороны. У Гожэнь ответил, что лично он не думает, что проект соглашения должен был исходить от советской стороны. Далее я заявил, что в создавшемся положении в Синьцзяне, судя по сказанному самим дубанем Шэн Шицаем, виноваты синьцзянские власти, а также причастны и центральные власти. Я напомнил мой

разговор с Шэн Шицаем в присутствии уполномоченного МИД У Цзэсяна, в котором дубань высказал желание иметь нормальные отношения с Советским Союзом, но он ничего не может поделать, так как этому мешают некоторые синьцзянские чиновники».

У Гожэнь ответил, что «вопрос не в умышленном торможении и чинении всяких препятствий синьцзянскими властями авиазаводу и нефтекомбинату, а, пожалуй, в том, что этот вопрос недостаточно выяснен обеими сторонами. Говоря о нефтекомбинате в Душаньцзы, У Гожэнь сказал, что положение с ним сразу осложнилось тем, что недостаточно чётко были определены функции обеими сторонами. Я ответил, что о каком распределении функций может идти речь, когда китайская администрация врывается в ночное время в бухгалтерию завода, рылась в бухгалтерских книгах и других документах и опечатала склад с запасными частями, привезёнными из СССР для комбината. Я добавил, что вероятно в функции китайской администрации не входят подобного рода действия. У Гожэнь... просил меня учесть, что в вопросе о нефтекомбинате китайская сторона придерживалась своих законов в определении долей капиталов и на основе этого давала советской стороне наиболее выгодные условия. Советская же сторона исходила из своих соображений и интересов. Я ответил, что проект соглашения китайского правительства о Душаньцзы отнюдь не отвечает равным и справедливым обязанностям и интересам обеих сторон. У Гожэнь заявил, что в результате взаимных трудностей у обеих сторон в вопросе о нефтекомбинате, проблема соглашения осложнилась. Я сказал, что сейчас мы как будто не собираемся обсуждать этот вопрос...»

Примечание посла: «Во время беседы У Гожэнь сильно нервничал. Он все время менялся в лице, не находил слов для беседы. Совершенно очевидно, что У не ожидал такого ответа на вопросы, поставленные им передо мной при встрече 6 мая с.г.»¹⁹.

История организации в 43 км от Урумчи самолётосборочного завода № 600 НКАП достаточно подробно изложена в Т. 1, здесь лишь кратко напомним основные вехи его создания²⁰. По соглашению советской и китайской сторон его должны были построить в IV кв.

1940 г. для сборки истребителей И-16 из комплектов частей, поставляемых из СССР с авиазавода № 153 в Новосибирске. Опыт перегонки истребителей по трассе «Z» показал, что количество аварий достигает 30%.

Строительство завода началось в начале 1940 г. и первую очередь его — основные корпуса и часть жилого поселка — закончили к 1 января 1941 г. Вторую очередь — корпуса вспомогательного производства — закончили к 1 октября 1941 г. Третью очередь закончили к 1 мая 1942 г.²¹.

Китайский инструктор у советского УТС УТ-1 ОКБ А.С. Яковлева. Скорее всего, наличие пяти таких машин в авиашколе в Кульдже могло повлиять на выбор продукции авиазавода № 600 в 1942–1943 гг.



Однако, когда советские строители построили в срок первую очередь завода, китайская сторона отказалась подписывать протокол о его вводе в строй. Дело в том, что в тот момент СССР мог предоставить Китаю только устаревшие истребители И-16, которые китайцам были не нужны, т.к. уже первые встречи японских «Зеро» и советских И-16 осенью 1940 г. выявили подавляющее преимущество японцев.

Попутно со сборкой и постройкой самолётов завод также осуществлял капремонт И-16, И-15, Р-5, СБ, но это не меняло дела. Именно поэтому завод на китайской территории так и не вошёл в число действующих китайских авиазаводов и остался заводом № 600 НКАП СССР.

Сборка И-16 из частей и агрегатов завода № 153 началась в октябре 1940 г., когда в Урумчи стали прибывать комплектующие. К 1 января 1941 г. получили 32 комплекта, из них успели собрать 6 машин²².

Сдача самолётов И-16 с моторами М-62 и М-63 заказчику (советскому) и отправка их в СССР началась 21 июля 1941 г. К 6 августа летом в СССР отправили 71 «ишачок». Первые партии насчитывали до 12 машин, затем их уменьшили до 3–5–6 И-16. Последняя партия — 5 машин — улетела 5 ноября 1941 г. Всего собрали и отправили 143 истребителя, один оставили для охраны аэродрома и завода. До Союза не долетел всего один, потерянный после взлёта с одной из промежуточных площадок²³.

Досрочно выполнив программу 1941 г., в октябре завод получил задание освоить выпуск запчастей к И-16, ЛАГТ-3 и Як-7б (хвостовое оперение, туннель маслорадиатора, баки и др. агрегаты). До конца года заводу № 153 отгрузили 92 воздушных винта²⁴.

После завершения строительства начальник строительства завода А.С. Коробко и директор В.С. Еськов 23 июля 1942 г. направили Наркому Внешней Торговли СССР А.И. Микояну «Репорт об окончании строительства, освоении и работе завода № 600»:

«На основании Постановления Правительства и приказа НКАП, 10-я Строительно-монтажная Контора ГУКС'а НКАП, согласно проекту и генеральной смете, в точном соответствии с техническими условиями построила самолётосборочный завод, военный городок и жилищно-культурно-бытовые объекты в Западном Китае.

Всего построено и сдано с оценкой на «отлично»:

Производственных зданий — 12332 м². Жилых и культурно-бытовых зданий — 9911 м². Военный городок — 5588 м². Внешние сети водопровода, канализации, теплофикации — 10861 погон[ных]. м. Безрельсовые дороги — 41294 погон. м. Электросети — 5300 погон. м. общим количеством: 78 зданий, искусственный водоём, аэродром и дороги на общей застроенной площади в 120.000 м².

Лётчики-испытатели авиационного завода № 600 в Урумчи, слева направо: И.Е. Фёдоров (сдавал И-16 в 1940–1941 гг.), А.П. Деев (сдавал учебно-боевые УТ-2МВ в 1942–1943 гг.)

Строительство завода выполнено со снижением себестоимости против утверждённых смет на 16,9% или сэкономлено 5502 тысячи рублей, из которых 470 тысяч инвалютных рублей.

Через 6 месяцев после начала строительных работ в срок, установленный Правительством, прибывший в октябре месяце 1940 года коллектив завода приступил к освоению завода и в трёхмесячный срок в условиях незаконченного в полном объёме строительства организовал завод. В этом же 1940 году собраны первые шесть самолётов, согласно графику НКАП.

Утверждённая СНК СССР, ЦК ВКП(б) и НКАП годовая программа по сборке и сдаче Наркомату Обороны СССР 143 самолётов И-16 заводом была выполнена досрочно на 2 месяца и 10 дней.

Пуск и освоение завода проведены с экономией в 10,7% или сэкономлено 575 тысяч инвалютных рублей против утверждённых Правительством смет.

Собранные самолёты, по заключению УВВС КА, обладали высокими лётными качествами, а доставка их в Союз была организована летом.

Досрочно закончив годовую программу 1941 г., завод в полтора месяца провёл большую работу по перестройке самолётосборочного завода на изготовление необходимых фронту остродефицитных частей к самолётам И-16, ЛАГТ-3 и Як-7б, для чего к 1 января 1942 г. на базе построенных сооружений своими силами завод за счёт использования внутренних ресурсов организовал новые цеха: агрегатно-сборочный с малярной и обойной мастерскими, слесарно-сварочный, заготовительно-медницкий, гальванический, термический и инструментальный.

Проведённое на заводе № 153 испытание качества изготовленных агрегатов, подтвердило хорошее выполнение работ, стыковка агрегатов полностью соответствует установленным техническим условиям.

Для ускорения и упрощения процесса изготовления агрегатов на заводе применён опыт наших передовых авиапредприятий и заводов Дугласа и Вульфи²⁵.

Проведена большая работа по переквалификации кадров сборщиков на необходимые новые специальности, а также по подготовке кадров из местного отсталого населения.





В полёте советские УТ-2. Их выпуск организовали в Урумчи в 1942 г.

С января 1942 г. авиационный завод полностью освоил изготовление частей самолётов и программу 1-го полугодия 1942 года выполнил на 104% на пять дней раньше срока.

Проведённая реконструкция самолётосборочного завода своими силами создала все условия к превращению завода № 600 в самолётостроительный.

Завод создал все необходимые культурно-бытовые условия для командированных из Союза работников и членов их семей, а также для работающих на заводе рабочих из местного населения. Имеется больница, школа десятилетка, детсад, детясли, клуб, баня-прачечная.

В настоящее время коллектив завода располагает собственной мощной продовольственной и топливной базой (подсобное хозяйство и ряд предприятий пищевого производства, угольная шахта).

Выпуск изделий ширпотреба: ложки, пуговицы, мыло, а также и пищевого производства: колбасные, кондитерские, пиво и др. может быть увеличен и сдаваться Совсинторгу для экспортной продажи. Разрешение Наркома Шахурина на сдачу продукции нашего подсобного производства В/О «Совсинторг» имеется.

Строительство и освоение завода проводилось в трудных специфических условиях отсталой провинции Китая, оторванности завода от ближайшей ж/д станции на расстоянии 900 км, наличия на трассе двух высокогорных перевалов, на совершенно голом плато при наличии ураганных ветров и тяжёлых климатических условий (жара до 70°) и при ограниченном количестве работников, командированных из Союза.

Считаем необходимым отметить большую помощь, оказанную строительству и заводу со стороны аппарата НКВТ, ведающего Зап. Китаем, и руководства В/О «Совсинторг» по переброске грузов отечественного производства из Союза»²⁶.

На первой странице этого рапорта есть резолюция: «Надо бы работников этого строительства и завода наградить. 23.VII. А.Микоян».

9 сентября 1942 г. состоялось постановление ГКО № 2284 об организации на заводе № 600 производства учебно-боевых самолётов УТ-2МВ. В течение полутора месяцев завод закончил перестройку производства с самолётосборочного на самолётостроительное. Чертежи и агрегаты заводу № 600 должен был поставлять авиазавод № 47 в Оренбурге. До конца года заводу предписывалось собрать из комплектующих 40 УТ-2МВ, а также создать задел для этих самолётов, обеспечивающий их выпуск в январе 1943 г. в количестве 10 единиц.

Однако задержки в поставках из Союза привели к тому, что зам. наркома П.А. Воронин скорректировал программу заводу, предпи-

сав в ноябре—декабре 1942 г. сдать 17 машин, что и было выполнено. Первую машину завод выпустил на испытания почти на месяц раньше срока²⁷.

Освоив выпуск УТ-2МВ, директор авиазавода В.С. Еськов, безусловно, испытывал чувство законной гордости за свой коллектив, и направил письмом-рапорт (исх. № 374 от 30.XI.42) зам. наркома А.С. Яковлеву.

Излагая состояние дел, достижения завода и достигнутые результаты, директор завода просил помочь с присылкой чертежей на направляющие к реактивным снарядам РО-82, нормативно-конструкторской документации для организации на заводе конструкторского бюро, а также командировать в Урумчи инженеров-конструкторов М.М. Ефимова с завода № 153, С.К. Мусолина и Д.Т. Кугук с завода № 47.

Кроме того, директор приглашал А.С. Яковлева, «в случае Вашего нахождения поблизости от завода, например, в г. Новосибирске, заехать или залететь на завод для личного ознакомления с его организацией, несколько специфичной, в силу его расположения за границей»²⁸.

За первые пять месяцев 1943 г. завод сдал заказчику следующее количество самолётов:

Месяц	По плану	Фактически
Январь	10	14
Февраль	10	9
Март	15	3
Апрель	15	29
Май	—	8
Итого	50	63 ²⁹

Нормальная работа завода неожиданно прервалась в начале мая: 7-го числа поступило телеграфное распоряжение об эвакуации завода. 12 августа 1943 г. директор завода В.С. Еськов докладывал Наркому авиапромышленности А.И. Шахурину о ходе эвакуации завода № 600:

«На основании Вашего телеграфного распоряжения от 7-го мая 1943 года, завод немедленно приступил

к демонтажу и упаковке оборудования в последовательности, указанной Вами.

До 1-го июня с.г. полностью был произведен демонтаж оборудования основного производства и подготовлен инструмент для отправки в Советский Союз.

В течение июня м[еся]ца произведен демонтаж и упаковка общезаводского оборудования, а также одновременно производилась погрузка и отправка имущества завода в Советский Союз.

В мае и начале июня м[еся]цев с завода была направлена группа работников завода, имеющих заграничные паспорта в гор. Алма-Ата и ст. Сары-Озек. Остальные работники в течение мая и июня месяцев были заняты на демонтаже оборудования и упаковке заводского имущества.

После Вашего указания об эвакуации завода заводской транспорт немедленно приступил к перевозкам оборудования и работников в Сов. Союз.

С 25-го мая с.г. приступила к вывозке оборудования воинская часть 8285, которая до 12 июля подавала под заводской груз 1108 трёхтонных и пятитонных автомашин. К 12 июля, в основном, было вывезено всё заводское имущество, исключая тяжеловесы и длинномеры, которые до сего времени не вывозит воинская часть № 8285.

К моменту ликвидации завода на последнем находилось около 1100 командированных работников с членами семей, в том числе 350 «упрощенцев», не имеющих заграничных паспортов, а также около 800 местных жителей, подлежащих, согласно указанию товарища Молотова, вывозу в Союз. Командированные начали выезжать в Союз в конце мая, т.е. после получения Вашего указания об этом. До второй половины июля «упрощенцы» не могли выезжать в Союз, т.к. местные власти не давали им выездные визы.

В середине июля нам удалось нелегально от местных властей вывезти со спецкараваном 42 «упрощенца»-одиночки. Остальная часть «упрощенцев» начала выезжать в Союз во второй половине июля. Сейчас «упрощенцев» на заводе осталось всего лишь несколько человек.

Первый самолёт с местными рабочими завода вылетел в Союз только 25.VII.1943 г. С 1.VIII. с.г. местные рабочие вывозятся только одним самолётом ТБ-3. По состоянию на 13.VIII.с.г. вывезено всего лишь 321 человек местных жителей.

На основании вышеуказанного, прошу Вашего указания о немедленном выделении дополнительно двух самолётов для переброски местных жителей, а также ускорить решение о немедленном вывозе длинномеров и тяжеловесов»³⁰.

За время работы в Синьцзяне завод собрал в 1941 г. 143 И-16 стоимостью 42015,8 тыс. руб., в 1942 г. выпустил запчастей к И-16, ЛаГГ-3 и Як-76 на 4760,5 тыс. руб., собрал один И-16 (283 тыс. руб.) и построил 17 УТ-2МВ (1241 тыс. руб.) Кроме того, капитально отремонтировали 5 И-16 и 4 СБ³¹.

По поводу работы завода в Китае осталось одно «белое пятно». Судя по документам РГАЭ, завод не получал плановых заданий по полной сборке или постройке истребителей «Як» и «ЛаГГ». Однако в одной из недавних публикаций³² неожиданно утверждалось, что «уже в годы войны авиазавод № 600 переключился с производства устаревших И-16 на современные ЛаГГ-3». К тексту приложены две фотографии, на одной из которых показана «машина, выпущенная в начале 1942 г.», а на подписи к второй указано, что «один из самолётов ЛаГГ-3 производства авиазавода № 600 попал в руки японцев и был всесторонне испытан ими. На снимке именно этот истребитель. На крыльях видны японские опознавательные знаки, а рядом с машиной японский лётчик-испытатель».

Как известно, с середины 1941 г. СССР не поставлял Китаю боевых самолётов (исключая около 100 учебных). Как мог боевой истребитель ЛаГГ-3 попасть в руки самих китайцев, если все самолёты с завода эвакуировали в СССР, и более того, как он мог участвовать в боевых действиях и стать трофеем японцев? Архивных документов на сей счёт пока не найдено.

В СССР завод № 600 первоначально разместили в Ташкенте, а осенью 1944 г. его начали перебазировать в только что освобождённый от фашистов Таллин.

Однако вернемся к советско-китайским отношениям в Синьцзяне. 24 мая 1943 г. состоялась новая встреча советского посла Панюшкина с и.о. министра иностранных дел У Гожэнем. Теперь уже по просьбе правительства СССР речь шла об обеспечении своевременного вывода советского имущества из Синьцзяна и безопасности отъезжающих наших специалистов.

Посол заявил У Гожэню, что «по полученным от Генерального Консула СССР в Урумчи сведениям, синьцзянские провинциальные власти чинят всевозможные



Фотографии мифического ЛаГГ-3, якобы выпущенного заводом № 600. На самом деле на этом истребителе в Маньчжурию с Дальнего Востока улетел советский лётчик-перебежчик

прениятствия осуществлению решения Советского Правительства об отпавке с нефтекомбината в СССР советского оборудования и специалистов. Директор Вэн прямо заявил, что он имеет указание не допускать вывоза оборудования с нефтекомбината, и что он будет тормозить все мероприятия, связанные с этим. По указанию Вэна закрыты бензосклады и к ним приставлены полицейские. В результате этого автомашины, предназначенные для вывоза оборудования, стоят без горючего. Кроме того, при поощрении синьцзянской администрации нефтекомбината, со стороны китайских служащих имеют место хулиганские выступления по отношению к советским специалистам. Наконец, 15 мая имел место случай, когда советская автомашина была обстреляна залповым огнём в 12 км от Урумчи. Правительство СССР не может допустить подобного положения, так как это угрожает сохранности ценного оборудования и безопасности специалистов.

Все эти провокационные действия синьцзянских властей свидетельствуют о том, что синьцзянское правительство не отдаёт себе отчёта в своих действиях, которые могут лишь вызвать осложнения и инциденты, что было бы нежелательно как для Китая, так и для Советского Союза...

Выслушав заявление посла, У Гожэнь сказал, что немедленно доложит его своему правительству, но предварительно хочет выяснить следующее: во-первых, он не может увязать последовательность событий — 17.5.43 г. советская сторона заявила о своем желании вывезти оборудование нефтекомбината, а 15.5.43 г. имел место обстрел советской машины, причем в заявлении советской стороны от 17.5.43 г. о факте обстрела не упоминалось.

По словам посла, от того, что обстрел произошел до его заявления 17.5.43 г. существо дела не меняется, тем более, обстрел, вероятно, произошёл не без ведома синьцзянских властей, в частности, дубаня...

У Гожэнь ответил, что «с самого начала, когда поднялся вопрос о ликвидации советскими властями нефтекомбината в Душаньцзы, китайская сторона, руководствуясь соображениями советско-китайской дружбы, изъявила полное желание удовлетворить требования Правительства СССР и оказать ему сотрудничество в этом направлении... У Гожэнь спросил, как Советское Правительство мыслит разрешить вопрос о тех миллионных затратах, которые произвело синьцзянское правительство в постройке нефтекомбината».

Посол ответил, что, насколько ему известно, синьцзянское правительство сделало некоторые капиталовложения лишь в коммунальное строительство, а не в производственную часть комбината.

Продолжая, У Гожэнь заявил, что у правительства Китая нет никаких преднамеренных побуждений в удовлетворении советского требования о вывозе оборудования нефтекомбината, и оно руководствуется искренним желанием сотрудничать с нами...

Панюшкин заметил, «не думает ли г-н министр, что советская сторона руководствуется какими-то неискренними побуждениями в постановке вопроса о Душаньцзы?».

У Гожэнь поспешил поправиться, очевидно, уловив намек, что не совсем тактично подчеркивать «искренность» китайской стороны, и сказал, что раз Советское Правительство решило вывезти оборудование комбината, которое ему сейчас нужно для своих нужд войны, китайское правительство готово оказать содействие СССР в этой области.

Я спросил У Гожэня, могу ли я надеяться на то, что китайским правительством будут приняты срочные меры по моему заявлению, на что У Гожэнь ответил, что завтра или послезавтра он сообщит ответ китайского правительства..., но одновременно он хочет отметить, что «во внутренние дела провинции он не вмешивается и считает, что положение больше касается самих властей Синьцзяна».

Посол ответил, что «речь не идёт о каком-либо вмешательстве во внутренние дела, а о том, что следует учитывать осложняющуюся обстановку, которая дошла до того, что советские машины обстреливаются, а это не может считаться безразличным делом для Советского Союза и, видимо, для Китая». Посол просил У Гожэня принять немедленные меры, и тот заверил, что после доклада правительству будут приняты соответствующие меры в Душаньцзы³³.

Думаю, что вся эта дипломатическая переписка не требует особых комментариев и сама по себе лучше всего характеризует сложившуюся обстановку.

Такие же бесчинства синьцзянских властей касалось и деятельности советско-китайской авиакомпания «Хами—Ата» (о её работе в 1940—х годах речь пойдет в одной из следующих глав).

15 июня 1943 г. Начальник ГУ ГВФ генерал-полковник авиации Астахов направил зам. наркома иностранных дел СССР В.Г. Деканозову докладную записку «о резком ухудшении отношения китайских властей в провинции Синьцзян к работающим там советским гражданам, о нарушении китайской стороной соглашения об авиалинии Хами—Ата и других вопросах, требующих согласования с НКВД СССР»:

«По сообщению главного директора Советско—Китайской авиакомпании «Хами—Ата» тов. Горюнова, за период апрель—май месяцы т[екущего] г[ода] в Синьцзяне резко ухудшилось отношение местных китайских властей к советским гражданам и организациям. Полициейскими органами, под руководством Дубаня, проводится пропаганда среди местного населения о том, что советские граждане, якобы, прибыли в Синьцзян вследствие недостатка питания в СССР и проводят империалистическую политику захвата всех материальных ресурсов Синьцзяна. Купцам отдано распоряжение о запрещении свободной продажи советским гражданам продуктов питания.

Проводимая пропаганда оказывает свое влияние на местных рабочих компании, которые начинают грубить и не выполнять распоряжений начальников объектов. По Хами имеют место случаи угроз со стороны местных рабочих нашим сотрудникам, вроде: «скоро вас выгоним», «вы здесь не хозяева».

В Шихо сторож-дворник Хин Фэн, работавший с начала организации радиостанции и проживающий с

семьей на территории объекта, стал делать прогулы, требовать повышения заработной платы и угрожать начальнику радиостанции тов. Собакину, заявляя: «Уволить меня с работы Вы не имеете права». Когда же он был уволен, он отказался освободить помещение, а обращение за помощью к уездному начальнику о выселении Хин Фана результатов не дало.

8 мая в аэропорт Урумчи явились военные таможенники и заявили начальнику аэропорта о получении ими приказа Дубая производить осмотр и обыск пассажиров, грузов, багажа прилетающих и отлетающих самолётов. Начальник аэропорта Урумчи предложил офицерам таможни предварительно явиться с приказом Дубая к директору тов. Горюнову. Но эти офицеры вместе с переводчиками самовольно вселились в барак рабочих и охраны, занимаются там хулиганством и антисоветской пропагандой.

11 мая офицеры запретили производить загрузку рейсового самолёта и предупредили, что, в случае невыполнения их приказа, начальник порта будет арестован. Данным самолётом вылетали в Союз советские специалисты с личным багажом, которым Дубай дал обещание не препятствовать при выезде. Только вмешательство на месте директора «Хами-Ата» тов. Горюнова позволило выпустить самолёт.

При обращении Генконсула тов. Пушкина к Дубаю о прекращении подобных действий со стороны офицеров, Дубай сначала заявил, что он ничего не знает, а затем извинился за грубость и самовольство офицеров, сказав при этом: «Начальник таможни вообще дурак, и он его с работы снимает». Причём добавил, чтобы по вопросам, связанным с таможенным досмотром, директор авиакомпании Горюнов, имел бы дело с начальником Штаба генералом Ван Хунцзо. При посещении Горюновым генерала Ван Хунцзо, последний согласился с тем, что действия офицеров незаконны и, извинившись, сообщил о решении Дубая снять их с работы и понизить в чинах, как малокультурных людей, не имеющих надлежащего образования и действующих, якобы, по собственной инициативе. Затем заверил, что таможенники будут выполнять только свои функции в пределах инструкции, и ни в коем случае не будут вмешиваться в деятельность авиакомпании, соблюдая правила внутреннего распорядка в аэропортах «Хами-Ата».

Однако обещания генерала Вана не выполняются, безобразия со стороны таможенников продолжаются.

В связи с запрещением продажи советским гражданам продуктов, на рынке приобрести их очень трудно, а в Хами совершенно невозможно. Обращения по этому вопросу к губернатору Хаминьского

округа остаются без результатов. До последнего времени продукты завозились автомашинами из Кульджи (расстояние 1300 км) для снабжения работников портов Цзиньхо, Шихо, частично Урумчи и Хами. Но теперь ввоз продуктов можно производить только контрабандным путём, так как установлены пикеты и автомашины с продуктами из Кульджи не пропускают³⁴.

А бесчинства в Синьцзяне в отношении советских граждан в 1943–1944 гг. продолжались... Вот выдержки из дипломатической переписки и бесед советского посла с китайскими МИДовцами:

15 июня 1943 г.: «Местные синьцзянские власти чинят всевозможные препятствия передвижению нашего транспорта и сов. граждан по территории Синьцзяна.

Так, например, 12-го мая с.г. прибывшая из Бурчума в Шара-Сумэ машина с советскими специалистами была, по приказу губернатора, задержана и обыскана. Совгражданам, имевшим намерение пойти в консульство рассказать о насилии полиции, разрешено этого не было.

Особенно недопустимо — издевательские методы досмотра советских граждан проводят китайские пограничники на контрольно-пропускных пунктах. Так, например, в середине мая в Цзиньнае китайские пограничники заставляли советских граждан раздеваться и сбрасывать одежду вплоть до нижнего белья.

Кроме этого, 28-го мая с.г. на указанном китайском пограничном пункте были подвергнуты тщательному досмотру советские граждане Калмановский и Пуртов с семьями, возвращавшимися из Синьцзяна в СССР. Всё имущество Калмановского и Пуртова, а также и членов их семей конфисковано и оставлено каждому из них по одному комплекту одежды и обуви...

Подобное положение имеет место и на Бахтинском китайском пограничном пункте. 7-го мая китайские пограничники учинили личный обыск советских граждан Васильева и Анисимова, а также их жен. Более того, китайские пограничники обыскали 4-х детей, в том числе ребенка в возрасте одного года.

11-го мая то же самое китайские пограничники учинили в отношении советского специалиста Багайдачного, а также его жены и двух малолетних детей. Такому же издевательскому методу досмотра подвергнуты: ответственный врач Еремин 12-го мая с.г. и агроном Поздняков с семьей — 13-го мая. Особая наглость пограничников была проявлена при личном обыске жены и десятилетней дочери Позднякова, их



Советский самолёт DC-3 авиакомпании «Хами-Ата», летавший по трассе «Z»

заставили на контрольно-пропускном пункте снять пальто, платье, реи́тузы и туфли, у Поздняковой прощупывали даже волосы. Подобному же досмотру подвергся советский гражданин Конов с семьей...»³⁵.

8 октября 1943 г. посол напомнил У Гожэню «относительно необходимости перевозки группы наших работников и членов их семей, давно сидящих в Хами в ожидании переправки в Чунцин... Они до сих пор продолжают сидеть в Хами».

Посол сообщил У Гожэню, что с самолётом, вылетающим завтра в Хами, уезжают пять сотрудников Посольства и что он просил бы обеспечить переброску обратным рейсом десяти человек из Хами в Чунцин. Что касается остальных, то посол просил дать возможность доставить их в Ланьчжоу самолётом компании «Хами—Ата» с тем, чтобы, одолев этот наиболее трудный участок, они могли бы лететь в Чунцин на китайских самолётах.

У Гожэнь ответил, что «самолёт, вылетающий завтра утром, послезавтра может вернуться в Чунцин, поэтому сейчас ему уже трудно что-либо сделать. Все же он позвонит по телефону министру коммуникаций, хотя не может гарантировать, что обратным рейсом этот самолёт захватит работников Посольства, ибо, насколько ему известно, в Хами часто подолгу ожидают самолёта также китайские пассажиры и грузы. Что же касается разрешения самолёту «Хами—Ата» доставить работников Посольства из Хами в Ланьчжоу, то этот вопрос ещё изучается министром коммуникаций».

Посол заметил У Гожэню, что такая постановка вопроса ему не совсем понятна. Он указал, что в СССР иностранцам предоставляются все удобства для передвижения. В частности советник китайского посольства в СССР г-н Лю, недавно выехавший из Чунцина, уже находится в Москве... С другой стороны, некоторые наши работники ожидают билета в Хами по 4 месяца. Среди таких пассажиров есть женщины с маленькими детьми и беременные. Естественно, что четырёхмесячное пребывание в пути не может не доставлять им много лишений. Между тем, нам известно, что китайские пассажиры, прибывающие в Хами позже наших работников, зачастую вылетают оттуда раньше»³⁶.



В заявлении посольства СССР в Китае говорилось: «...Полицейские власти по прямому указанию Синьцзянского Правительства безаказанно чинят нетерпимый произвол в отношении советских граждан, в том числе и должностных лиц. Так, например, 3 июля с. г. в Кашгаре без всяких к тому оснований были арестованы... 6 советских граждан... В Урумчи значительное время содержатся под арестом советские граждане: Углин, Сурин, Блинов и Страхова с дочерью.

Эти аресты синьцзянские власти пытаются оправдать ничем не обоснованными доводами. Углина, Сурина и Блинова синьцзянские власти считают китайскими гражданами лишь на том основании, что они работали в синьцзянских учреждениях».

Имеют также место случаи провокационных действий со стороны полиции в отношении советских граждан. Так, например, в Кашгаре полиция организовала провокацию в отношении сотрудника советской фин[ансово]-счётной конторы Портнова, используя для этой цели купца Чун Ахун Бирганигдинова. Этот купец с 1933 года имел на своем счету в фин[ансово]-счёт[ной] конторе 1.000 кашгарских сар. 10 лет он не беспокоился об этой сумме, которая по официальному курсу равна 4 синьцзянским долларам 17 центам. Сейчас Бирганигдинов, по указке местных властей и полиции, потребовал от фин[ансово]-счётной конторы 10.000 синьцзянских долларов за указанные 1.000 кашгарских сар, т.е. за 4 синьцзянских доллара 17 центов. Это незаконное требование поддержал губернатор. Поощряемый властями Бирганигдинов 21 июля с.г. с сыном набросились на указанного выше сотрудника фин[ансово]-счёт[ной] конторы Портнова при выходе последнего из конторы и начали вырывать у него портфель с деньгами. Полицейский, обычно стоявший у конторы, на этот раз отсутствовал. Окружная полиция отказалась принимать такие либо меры против провокаторов.

Возмутительный режим был создан хотанской полицией в отношении сотрудника конторы Совсинторга Богачева после отъезда из Хотана части работников конторы. До 20 полицейских сидели на заборе Совсинторга, ведя наблюдение за его территорией и не допуская даже продажи продуктов питания Богачеву местным населением. После того как 15 августа с.г. за Богачевым прибыл из Кашгара сотрудник Генерального Консульства СССР Галаятдинов, полиция, по выезде их из Хотана, сопровождала указанных лиц на расстояние 50 км и в попутных кишлаках устраивала сборы детей, заставляя их кричать «вон советских из Синьцзяна».

Синьцзянские власти создали советским консульствам нетерпимый режим. Так, например, в Шара—Сумэ полицейские, стоящие у ворот консульства, задерживают всех посетителей консульства. В конце ю-

В.М. Молотов на аэродроме встречает прилетевшую в Москву на переговоры китайскую делегацию

ля с.г. полиция арестовала двух сторожей конторы Совсинторга. местных граждан Мукатова и Тукушова. Полиция принуждала также и других местных граждан, работающих в консульстве, уходить с работы. По этой причине уже ушли с работы в консульстве: Байбанасин Илам Бек и Кемееров Чимир. В Чугучаке так же, как и в Шара–Сумэ полиция задерживает всех посетителей консульства. Под давлением полиции ушли с работы в Генеральном Консульстве СССР в Кашгаре местные граждане Мамед Ахун и Сали Ахун, а также ушло у сотрудников Генерального Консульства много нянек.

Нетерпимое положение создается синыйзянскими властями для советских граждан и в обеспечении их продуктами питания. Так, например, синыйзянские власти запретили торговцам продавать советским людям продукты питания и товары. Торговцев, снабжающих советских людей продуктами питания и товарами, полиция преследует. Синыйзянские власти арестовывают местных торговцев, продающих свои продукты и товары совгражданам, что имело место как в Урумчи, так и по другим районам Синыйзяна. Так, например, советскому врачу-чумологу Канцееву, выехавшему в Манас на обследование района, пораженного чумой, на базаре в Чикасе ни один торговец не рискнул что-либо продать, объясняя это боязнию ареста со стороны полиции.

В Чугучаке, начиная с 15 июля с.г., полиция задерживает всех, кто приносит продукты сотрудникам советских организаций. У этих лиц отбираются подписки впредь не продавать ничего советским гражданам. В Кашгаре полиция запретила кузнецам принимать заказы от Генерального Консульства на поделку отдельных деталей для автомашин. Полиция не позволила также кирпичному заводу отпустить для Генерального Консульства необходимое количество кирпича.

Портным и сапожникам в Кашгаре запрещено принимать заказы от советских граждан. Неоднократные заявления по этому поводу местным властям ни к чему не привели.

Полицейские власти Синыйзяна чинят ничем не вызванные пренятствия советским гражданам, в том числе и консульским служащим при передвижении их по территории Синыйзяна. Так, например, Консул СССР в Чугучаке сообщил, что имели место неоднократные задержки консульской машины, идущей под советским флагом. 21 июня 1943 года в 22 часа полицейские остановили советскую консульскую машину, шедшую с флагом по городу Чугучак. В машине ехал секретарь советского консульства. 3 августа с.г. в 20 часов 05 минут полицейским была задержана другая советская машина. В машине ехали советский Консул и два сотрудника консульства. Полицейский отправил машину в полицию и задержал её там значительное время. На обратном пути указанную машину советского Консула вновь задержал полицейский, требовавший отправки её в полицию...»³⁷.

24 ноября 1944 г.: «17 октября сего года в 4 час. 10 мин. в гор. Кульджа производилась стрельба боевыми патронами. Стрельба производилась со сторо-

ны, где расположено Управление Губернатора Илийского округа, причём отдельные пули пролетали над территорией Консульства СССР в Кульдже...

По сообщениям, поступающим в НКВД СССР, территория Консульства СССР в Кульдже с 9 ноября сего года, вопреки заверениям, данным Губернатором г-ном Чао Гыном в указанном выше письме от 21 октября с.г., снова подвергается обстрелу, причём не только ружейным, но и минометным огнём.

Так, 10 ноября сего года между 11 и 11 ч. 15 мин. два миномётных снаряда упали во дворе здания, где проживают сотрудники Консульства с семьями. В указанном здании, расположенном напротив Консульства, взрывной волной были выбиты стекла. Кроме того, два снаряда взорвались во дворе амбулатории Консульства, где также оказались выбитыми стекла.

Более того, 11 ноября сего года в 7 часов группа неизвестных вооружённых в количестве нескольких десятков человек проникла со стороны Управления Губернатора через забор советского Консульства на территорию этого Консульства, проследовав в город, а 9 ноября сего года в 15 час. проникшие также со стороны Управления Губернатора на территорию советского Консульства два китайских солдата даже обстреляли двух сотрудников Консульства.

21 ноября сего года на территорию Консульства упало более десяти мин. Одна из них смертельно ранила сотрудника Консульства Видасова и легко ранила в ногу секретаря Консульства Плакутину.

Другая мина взорвалась на крыше квартиры сотрудника Консульства Мельникова. Корпус взрывателя мины прошёл через потолок и упал на пол, где спали дети, которые не пострадали лишь благодаря счастливой случайности»³⁸.

6 декабря 1944 г. зав. отделом НКВД Лифанов сделал представление об обстрелах советского консульства в Кульдже из винтовок и пулемётов, якобы, китайскими солдатами и ранениях сотрудников этого консульства Видасова и Плакутиной. Кульджинские власти сообщили: «7 ноября в Кульджу проникли мятежники, вооружённые ружьями и пулемётами. Между ними и китайскими войсками происходили бои. Кульджинские власти не исключают возможность, что по советскому консульству стреляли мятежники. Китайские кульджинские власти окажут защиту советским гражданам, но последние разбросаны в разных местах, поэтому на время ликвидации мятежа просят сосредоточить совграждан в одном месте. Эта просьба вызывается тем, что китайцам трудно отличить советских граждан-казахов от местного синыйзянского населения. С просьбой о сосредоточении совграждан в одном месте У Цзэсян обращался к зам. генконсула в Урумчи Евсееву и получил от него согласие, но когда было сделано такое же обращение к консулу в Кульдже, то тот от сбора всех советских граждан в одном месте отказался. Мы просим облегчить нам защиту советских граждан, собрав их в одном месте, например, в здании консульства...»³⁹.

Бесчинства и провокации синыйзянских властей продолжались и в первой половине 1945 г.

13 апреля 1945 г.: «...Поведение синьцзянских властей в отношении советских дипработников стало совершенно нетерпимым. Я не вижу, какую пользу могут извлечь синьцзянские власти из этих провокационных действий, и не понимаю, чем они вызваны. Мне хотелось бы получить ответ на следующий вопрос: Китайское правительство не хочет или не может заставить местные синьцзянские власти прекратить эти провокационные выходки по отношению к нашим официальным представителям в Синьцзяне? Мы надеемся, что Китайское правительство на этот раз примет надлежащие меры к тому, чтобы советские дипломатические представители были избавлены от произвола синьцзянских властей, ибо повторение подобных действий может повредить нашим отношениям...»⁴⁰.

В тот же день китайскому послу вручили «Памятную записку» о новых бесчинствах китайских властей в отношении советских официальных лиц в Синьцзяне:

«19 марта из Иркентама в Симхань с диппочтой прибыли дипломатический курьер Дворецкий и Секретарь Генерального Консульства в Кашгаре Мельников в сопровождении шоферов Аристархова и Комолова. Начальник таможни, он же начальник контрольно-пропускного пункта в Симхани, Ван Мин произвел обыск шоферов, после чего намеревался, вопреки общепризнанным нормам международного права, обыскать дипломатического курьера Дворецкого и секретаря Генконсульства Мельникова. После того, как последние отказались допустить обыск, начальник таможни Ван Мин вызвал начальника пограничной охраны и 6 солдат, которые по его приказанию направились на Дворецкого и Мельникова с винтовками, а начальник пограничной охраны приставил дуло револьвера к виску Дворецкого. Начальник таможни произвёл обыск. После обыска он разразился самыми непристойными ругательствами по адресу Мельникова.

23 марта вице-консул Генконсульства СССР в Кашгаре Касымов был арестован начальником полиции в городе Кызылой под предлогом, что он приехал в Кызылой без пропуска, хотя согласно существующим правилам консулы, вице-консулы и секретари Консульств имеют право ездить без пропусков. У Касимова отобрали его дипломатический паспорт и подвергли допросу, происходившему в помещении уездной полиции. Присутствовавшие на допросе полицейские говорили Касымову, что они могут его расстрелять за появление на территории уезда и что он может быть освобождён из-под ареста только по указанию Центрального Правительства. Допрос сопровождался оскорблениями и ругательствами. При вторичном допросе 25 марта обращение полицейских с Касымовым стало ещё более безобразным: полицейские крутили ему руки, брали за горло и ругались. Касымова посадили в грязное помещение без окон, где продержали его до утра 26 марта. Продукты, которые имел Касымов, у него отобрали. Оставаясь долгое время без пищи, Касымов просил купить ему хлеба. В ответ полицейские принесли какие-то отбросы. На повторную просьбу принести хлеба Касымова заставили идти в сопровождении полицейского на базар покупать хлеб.

В распоряжении Правительства СССР имеются данные, показывающие, что вопреки неоднократным заявлениям официальных китайских представителей как в Чунцине, так и в Москве о том, что обстановка для советских учреждений и граждан в Синьцзяне после смены провинциальной администрации нормализуется, положение продолжает оставаться совершенно нетерпимым и недопустимые действия китайских властей по-прежнему продолжают иметь место»⁴¹.

В ответе 20 апреля 1945 г. Посол Китая в СССР Фу Бичан проинформировал зам. наркома иностранных дел С.А. Лозовского, «что китайское правительство дало указание о срочном и строгом расследовании фактов, приведенных в нашей записке. Фу Бичан добавил, что его правительство придаёт этому делу серьёзное значение, и он надеется, что в отношении виновных в этих бесчинствах лиц будут приняты надлежащие меры. Со своей стороны он также послал в Синьцзян телеграмму с просьбой о незамедлительном расследовании приведенных в записке фактов...»

В ходе этой беседы выяснилось: у нового посла СССР в Китае Петрова возникли серьёзные проблемы с его перелётом в Чунцин, по этому вопросу наше правительство даже обращалось со специальной просьбой.

«Фу ответил, что, согласно полученной им сегодня телеграмме из Чунцина, китайское правительство дало необходимые указания соответствующим властям о содействии перелёту Петрова и о снабжении его самолёта горючим. Он заверил меня, что на пути следования Петрова никаких недоразумений не будет»⁴².

15 мая 1945 г. китайский посол в СССР Фу Бичан сообщил С.А. Лозовскому ответ своего правительства по поводу памятной записки, врученной ему 13 апреля о бесчинствах китайских властей в Синьцзяне по отношению к советским официальным лицам.

Он сделал «устное заявление Советскому правительству о том, что Центральное китайское правительство дало строгий приказ Синьцзянскому провинциальному правительству в будущем оказывать полное содействие советским официальным представителям и соблюдать все правила вежливости...

Центральное китайское правительство признаёт действия местных властей неправильными и приняло все меры к тому, чтобы они не повторялись. Затем он ещё раз повторил, что Центральным правительством дан строгий приказ местным властям, чтобы все должностные лица в обращении с советскими представителями строго соблюдали правила вежливости...»⁴³.

Самое удивительное, что все эти бесчинства происходили на фоне «...предложений китайского правительства по китайско-советской торговле и экономическому сотрудничеству в Синьцзяне». Ещё 19 января 1945 г. министр иностранных дел Китая Сун Цзывэнь передал эти предложения, где, в частности, значилось: «А. Торговое сотрудничество.

...3. Формы торговли устанавливаются соглашением сторон — «товар против товара» или купля-продажа на американскую валюту.

4. Список товаров, необходимых китайской стороне от Советского Союза (например: материи, хлопчатоб-

бумажные и шерстяные изделия, мелкие металлические изделия, нефтепродукты, сахар, европейские медикаменты и др.) и список товаров местного происхождения, нужных СССР от китайской стороны, составляется и обсуждается обеими сторонами.

5. Критерий товарообмена или курс амдоллара и количество обмениваемых товаров определяется Синьцзянской Торговой Компанией и Урумчинским отделением торгпредства СССР в Китае.

Б. Экономическое сотрудничество.

1. Добыча вольфрамовых и оловянных руд в провинции Синьцзян производится после достижения соглашения между обеими сторонами Китайско-Советской Смешанной Компанией. Капитал Компании составляется из взносов сторон по 50 процентов. Административный аппарат: глава от китайской стороны, помощник от советской стороны. Технический аппарат: глава от советской стороны, помощник от китайской стороны. Отчётность ведётся совместно работниками от обеих сторон. Остальной административный и технический персонал комплектуется обеими сторонами на принципе паритета.

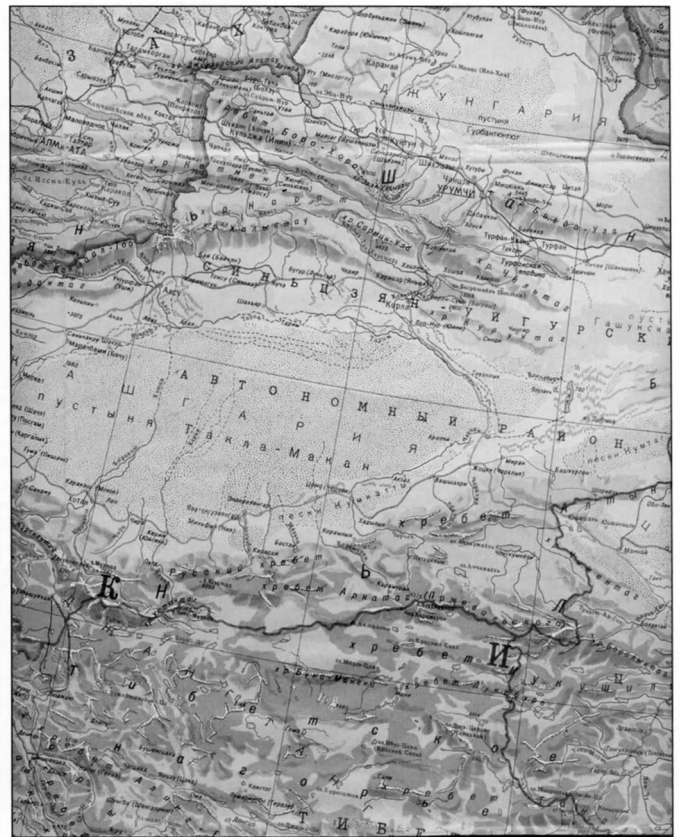
2. Нефтепромыслы в Душаньцзе должны управляться, согласно подписанного Китаем и СССР договора от 16 февраля 1944 года. Однако, китайская сторона приветствует техническое сотрудничество и, кроме того, готова продавать советской стороне часть нефтедобычи.

Сотрудничество в области легкой промышленности должно быть налажено в надлежащее время путём соглашения обеих сторон...»⁴⁴.

Но ещё более любопытно, что, начиная с 1942 г. и до конца войны, китайские власти не теряли надежды организовать через СССР и Синьцзян ввоз в Китай военных грузов из США и Англии. Попытки организовать транзит военных грузов из третьих стран через Владивосток предпринимались китайцами ещё до начала войны с Германией. Так, 20 июля 1940 г. состоялась первая беседа советника посольства Китая в СССР Лю Цзэжуна по этому вопросу, заявившего, что «представителю Китая Сун Цзывэню удалось договориться о покупке вооружения в Америке. Ввиду того, что в настоящее время провоз вооружения через Бирму и Индокитай является невозможным, остается только единственный путь провоза вооружения — это через Владивосток. Китайское правительство просит правительство Союза ССР разрешить перевозку оружия через Владивосток»⁴⁵.

Весной 1942 г., когда японцы перерезали Бирманскую дорогу, китайцы вновь обратились к СССР с просьбой организовать провоз военных грузов по трассе «Z». 11 апреля 1942 г. состоялась беседа зам. наркома иностранных дел СССР С.А. Лозовского с китайским послом в СССР Шао Лицзы о транзите военных грузов для Китая через Иран и советскую Среднюю Азию. Китайца интересовало мнение наркома НКВД А.И. Микояна.

Лозовский ответил: «Вопрос о транзите грузов через Иран и среднеазиатские республики находится в стадии специального изучения. Следует помнить...,



Центральная часть провинции Синьцзян

что через Иран идёт снабжение СССР, причём, пути не приспособлены для крупных перевозок, что имеющих в Иране дорог мало, что они примитивны, поэтому переброска товаров и предметов связана с очень большими трудностями. По этим соображениям пришлось запросить мнение тех людей, которые находятся на месте, а это затягивает разрешение вопроса о транзитных перевозках».

Посол заявил: «По последнему дополнительному сообщению, правительство Китая желает провести транзитом 4000 т в месяц, хотя нужно гораздо больше».

Лозовский ответил послу, что «наступают решающие месяцы борьбы на советско-германском фронте, поэтому все силы, все средства и все наличные ресурсы должны быть направлены на одну задачу — на разгром Германии. Отсюда вытекают и трудности при рассмотрении китайской просьбы...»

Шао Лицзы заявил, что «изучением транзитной проблемы занимаются не только в СССР, но в Китае и в Англии. Однако, ещё до разрешения вопроса надо вести подготовительную работу. Важно в принципе разрешить этот вопрос, а практическое осуществление может быть отложено на 2–3 месяца... Посол сказал, что английское правительство уже сообщало Китаю, что перевозки по дорогам Ирана достигли очень большого напряжения, но, тем не менее, мнение англичан сводится к тому, что можно найти способ увеличения перевозок».

Лозовский ответил Шао Лицзы, что весь вопрос заключается в том, что пропускная способность иранских дорог не может удовлетворить даже нашей

потребности. Ещё раз подчеркнул, что всё внимание сконцентрировано на одном — на разгроме гитлеровской армии в ближайшее время.

На вопрос послу, «разве снабжение Китая через другие каналы совершенно прекратилось» — тот ответил, что «прекратились почти все каналы. На Бирманской дороге, возможно, кое-какие материалы остались, но они необходимы для местных нужд... Южный участок Бирманской артерии снабжения Китая находится в японских руках, вторая дорога ещё не готова, к тому же неизвестно, какова будет обстановка, когда завершится её строительство. Посол добавил, что в настоящее время единственная возможность получения Китаем снабжения — это через Советский Союз...»⁴⁶.

Спустя месяц, 16 мая 1942 г., с подобной просьбой о транзите горючего через советскую территорию к нашему послу обратился генерал Пу Даомин, начальник отдела советников при Военном Комитете Китая.

Он сообщил: «Китайское правительство намерено обратиться к советскому правительству за получением согласия со стороны последнего поставлять Китаю ежемесячно до 3000 т (1 млн. галлонов) горючего.

Бирманская дорога, по которой Китай в прошлом имел возможность получать грузы, следуемые в адрес Китая из других стран, в настоящее время полностью оккупирована Японией. Других путей сообщения, по которым Китай имел бы возможность ввозить необходимые ему грузы, в настоящее время нет. Китайское правительство безусловно знает и учитывает, что в связи с разворачивающимися военными операциями на советско-германском фронте потребность в горючем у Советского Союза значительно возрастает. Поэтому,

если СССР не в состоянии поставлять Китаю горючее в пределах вышеуказанного количества, то Китай мог бы закупить это горючее в Америке.

В связи с этим китайское правительство просит правительство СССР дать разрешение на перевозку американского горючего (или в обмен на него русское горючее) через территорию СССР».

Далее Пу Даомин заявил, что китайское правительство намерено построить в северо-западной части Китая, в районе добычи нефти (Юймын), нефтеперерабатывающий завод, для которого требуется соответствующее оборудование весом около 2500 тонн.

Пу Даомин по указанию военного министра Китая [генерала] Хэ Инциня обратился с просьбой продать вышеуказанное оборудование для Китая. В случае, если правительство СССР не сумеет продать Китаю это оборудование, то китайское правительство также сможет закупить его в Америке, но вместе с этим просит дать разрешение на право транспортировки этого оборудования через территорию СССР.

Лозовский ответил генералу, что «советское правительство информировано о нуждах Китая в горючем, добавив, что в связи с военной обстановкой потребность в горючем у Советского Союза значительно возросла. Всё же горючее Китаю СССР даст. Что касается транзита грузов, закупаемых Китаем в Америке и Англии, через территорию СССР, то относительно этого вопроса Посольство уже получило меморандум от МИДа, о чём я также поставил в известность свое правительство. Советское правительство тщательно изучает вопрос транзита, положительное разрешение которого крайне затрудняется тем, что моя страна ведет ожесточённую борьбу с гитлеровской Германией, на разгром сил которой сейчас мобилизованы все средства и силы Советского Союза...»⁴⁷.

Судя по вышеприведенным документам, по оборудованию для создания в Синьцзяне нефтекомбината, стороны в 1942 г. всё же пришли к соглашению, и его в Китай завезли. Чьё оно было — советское или американское — неясно.

Вопрос о транзите военных грузов для Китая через территорию СССР вновь возник 26 января 1943 г. Поверенный в делах Китая в СССР Лю Цзэжун сообщил С.А. Лозовскому, что «в дополнение к памятной записке посольства от 21 декабря 1942 г. по вопросу о транзите грузов для Китая, он (Лю), по поручению своего правительства, имеет довести до моего сведения о том, что первая опытная партия грузов в 500 т уже вывезена из Карачи на Ашхабад и что китайское правительство просит советское правительство дать распоряжение о принятии указанного груза в Ашхабаде и о переправке его в Хами, а также просит сообщить, какому советскому транспортному органу надлежит передать этот груз в Ашхабаде. Добавив, что по этому вопросу китайское посольство уже обратилось в Наркомвнешторг, Лю просил оказать содействие в данном вопросе также и со стороны Наркоминдела».



Один из горных участков Бирманской дороги

Лозовский ответил, что немедленно передаст просьбу китайского правительства В.М. Молотову и А.И. Микояну. Высказывая свою точку зрения, он сказал, что ему «неизвестно, закончились ли уже переговоры между китайским посольством и Наркомвнешторгом о транзите и располагает ли Наркомвнешторг и его транспортные организации в настоящее время соответствующим количеством грузовиков для переброски указанных грузов на такое далёкое расстояние. Далее, обратив внимание Лю на чрезвычайно большую загруженность нашего автотранспорта в связи с широкими наступательными операциями Красной Армии... [Лозовский] выразил сомнение в возможности переброски в настоящее время этих грузов».

Продолжая разговор, Лю отметил, что последние предложения китайцев по вопросу о транзите в целом в настоящее время весьма близки к намёткам, выдвинутым советской стороной. Далее, подчеркивая, что переговоры по транзитному вопросу протекают успешно, Лю высказал предположение, что ко времени прибытия грузов в Ашхабад все вопросы, связанные с практической организацией транзита, будут уже разрешены.

Лозовский заметил, что вопрос упирается в незавершённые переговоры о транзите и что весь этот вопрос зависит от Наркомвнешторга, а тот согласия пока ещё не дал.

Продолжая беседу по вопросу о транзите, Лю сообщил, что «посольство вновь получило указания из Чунцина обратиться в НКВД с просьбой разрешить проезд двум экспертам — китайцу и американцу из Индии и Ирана через территорию СССР в Синьцзян для ознакомления с линией намечающегося транзитного транспорта. При этом Лю заметил, что, как ему передавали, основное затруднение для проезда указанных лиц заключается в том, что в Индии нет советских консульских представителей»⁴⁸.

С этого момента руководство СССР стало делать всё, чтобы не сказать китайцам «ни да, ни нет». Китайский МИД специальным меморандумом уведомил, что его правительство направило первую партию транзитных грузов в количестве 500 т из Индии в СССР для переотправки в Хами и просит, чтобы наше правительство дало указание соответствующей организации о приемке грузов и их переотправке.

В записке А.М. Микояна от 2 марта 1943 г. на имя В.М. Молотова изложен проект устного заявления Наркомвнешторга о транзите военных грузов для Китая через советскую территорию:

«Наркомвнешторг предполагает дать следующий устный ответ Поверенному в Делах Китайской Республики г[осподи]ну Лю Цзэжуну:

«В ответ на Ваше письмо от 26 января 1943 года я должен сообщить Вам, что... [НКВТ], к сожалению, не сможет перевезти 500 тонн китайских транзитных грузов до прибытия в Алма-Ату грузовиков, обещанных Британской Стороной, в виду отсутствия в распоряжении Наркомвнешторга необходимого автотранспорта.

Кроме этого, я не могу не обратить Вашего внимания на то обстоятельство, что Британская Сторона в

свое время дала обещание Советской Стороне, что в связи с перевозками китайских транзитных грузов из Индии, Британская Сторона увеличит пропускную способность дороги от Захида на Мешед до 10000 т ежемесячно, из которых на перевозки для СССР должно падать не менее 4000 т в месяц. Однако, на практике Британская Сторона, после исправления повреждения ж/дороги от Кетта, за месяц с 15 декабря 1942 г. до 15 января 1943 г. перевезла грузов для Советской Стороны через Захида—Мешед всего 432 т.

Вы сами понимаете, что в этих условиях невыполнения Британской Стороной своих обязательств, Наркомвнешторг не в состоянии начать какие-либо перевозки китайских транзитных грузов. Наши переговоры о транзите китайских грузов не могут дать каких-либо практических результатов, пока Британская Сторона не выполнит свои обязательства, как в отношении поставки грузовиков, так и в отношении расширения провозной способности дороги Захида—Мешед... А. Микоян»⁴⁹.

Показательна «Справка 1-го Дальневосточного отдела (ДВО) НКВД СССР по вопросу о транзите военных грузов через советскую территорию» от 30 августа 1943 г., где кратко излагалась история вопроса, поставленного китайским МИДом 20 марта 1942 г.:

«18 сентября 1942 г. тов. Лозовский вручил китайскому послу памятную записку, в которой говорилось, что ...«Советское Правительство признало возможным положительно разрешить выдвинутый Китайским Правительством вопрос о транзите грузов в Китай через территорию Советского Союза» и что ...«Советское Правительство поручило... [НКВТ] вести практические переговоры по этому вопросу...».

23 октября 1942 г. Шао Лицзы вручил тов. А.И. Микояну предложения Китайского Правительства относительно практических путей осуществления транзита китайских грузов. Основные пункты этих предложений следующие:

1. Вначале перевозить по 2000 тонн в месяц...
2. Маршрут намечается от Карачи (Индия) до Алма-Ата через Дуздаб и Мешед. Ввиду недостатка транспортных средств на северо-западе Китая просить Советский Союз взять на себя перевозку грузов от Алма-Ата до Хами...
3. Во всех ответственных пунктах перегрузки, как-то: Карачи, Дуздаб, Мешед, Алма-Ата предполагается иметь китайских агентов, которые будут проверять грузы и передаточные документы.
4. Грузы, подлежащие транзиту:
 - а) Предметы вооружения, военные машины, боеприпасы, взрывчатые вещества, металлы и инструменты.
 - б) Авиационное оборудование и материалы.
 - в) Предметы и материалы для нужд промышленности.
 - г) Предметы и материалы для электросвязи и всякого рода предметы и материалы (не входящие в перечисленные пункты), в которых может возникнуть потребность.

5. Для провоза грузов из Алма-Ата или Хами во внутренние области Китая, а также для провоза из

Ланьчжоу поставляемых Китаем Советскому Союзу товаров сельскохозяйственной и горной продукции каждый месяц требуется 1200 тонн бензина. Предполагается просить Советский Союз снабжать этим количеством бензина, причем это количество бензина не входит в общий вес ежемесячных транзитных перевозок в 2000 тонн.

В ходе переговоров между НКВТ и китайским посольством о транзите была достигнута договоренность по отдельным вопросам, выдвинутым в предложениях китайской стороны. Так, НКВТ обязался перевозить ежемесячно 2000 тонн китайских транзитных грузов при условии предоставления Англией Советскому Союзу для этих целей 1120 грузовиков; китайская сторона против этих 2000 тонн обязалась вывозить в СССР 1300 тонн своих товаров; вместо просимых китайцами 1200 тонн бензина, необходимого для перевозки автомашинами китайских грузов на отдельных участках советской территории и по территории Синьцзяна, советская сторона согласилась дать 300 тонн, с чем китайцы согласились; достигнута договоренность относительно пункта приёма китайских грузов советской стороной (Баджигиран — в 30–35 км от Ашхабада) и пункта сдачи этих грузов китайцам (Хами); достигнуто соглашение о тарифных ставках за провоз советской стороной китайских транзитных грузов»⁵⁰.

Далее в справке отмечалось: «Насколько можно судить по записям бесед между представителем НКВТ и представителем китайского посольства, практическое осуществление транзита задерживалось до сих пор ввиду невыполнения англичанами своего обязательства по поставкам Советскому Союзу грузовиков. Так, 4 ноября 1942 г. тов. Мишустин заявил советнику кит. посольства Лю Цзэжуну, что «практическое осуществление транзита не зависит от советской стороны, а зависит от выполнения обязательств британской стороной. Раньше, чем не будет исправлена железная дорога в Индии, а также раньше, чем поставка автомашин и разного оборудования для автомобильной трассы между Алма-Ата и Синьсинся не будет осуществлена, транзит китайских грузов практически не сможет быть начат».



На вопрос Лю Цзэжуна: не может ли китайская сторона иметь хоть какую-либо надежду на то, что транзит китайских грузов может быть начат раньше, чем прибудут английские автомашины в Алма-Ата, тов. Мишустин ответил, что таких надежд питать не следует, потому что советский автотранспорт полностью загружен».

В январе 1943 г. китайское посольство передало НКВД и НКВТ памятную записку, в которой китайское правительство просило советское правительство принять в Ашхабаде и перевезти в течение января месяца до Хами партию грузов, идущих из Индии, в 500 т, чтобы таким образом, говорилось в записке, «получить практический опыт транзитных перевозок по всей линии. Китайское правительство просило произвести опыт перевозки этого китайского груза, не дожидаясь прибытия грузовиков от англичан». В ответ на это 30 января т. Лифанов сделал следующее заявление советнику кит[айского] посольства: «Довожу до Вашего сведения, что, по сообщению Наркомвнешторга, он не имеет возможности в настоящее время приступить к такого рода транзитным перевозкам, пока не будет окончательно достигнута договоренность между советской и китайской сторонами об условиях и путях транзита китайских грузов через территорию Советского Союза».

Кроме того, 1 марта 1943 г. китайское посольство получило следующий ответ на указанную памятную записку: «НКВТ, к сожалению, не сможет перевезти 500 тонн китайских транзитных грузов до прибытия в Алма-Ата грузовиков, обещанных Британской Стороной, ввиду отсутствия в распоряжении Наркомвнешторга необходимого автотранспорта... Переговоры о транзите китайских грузов не могут дать каких-либо практических результатов, пока Британская Сторона не выполнит свои обязательства, как в отношении поставки грузовиков, так и в отношении расширения провозной способности дороги Захидан-Мешхед».

30 июля с.г. 1-й секретарь Британского Посольства Кроствейт вручил меморандум, в котором Британское Посольство сообщило о том, что «британские власти приступят с 23 августа с.г. к поставке Советскому Союзу первых 130 грузовиков для перевозки китайских транзитных грузов». Кроствейт заявил, что британские власти в Индии выделили для транзита китайских грузов 520 автомашин марки «шевроле». Кроствейт подчеркнул, что эти машины будут поставлены британскими властями непосредственно Советскому Союзу в соответствии с имеющейся договоренностью о том, что британская сторона обязана поставить советской стороне 1120 автомашин. При этом Кроствейт заметил, что всё дело теперь зависит от советской стороны — может ли она обеспечить своими шоферами быструю отставку грузовиков из Захидана до советской границы.

4 августа с.г. Кроствейт сообщил, что грузовики, предназначенные для перевозки китайских транзитных грузов, начнут двигаться к советской границе

На перевалочном пункте в Китае две основные «транспортные» единицы — воздушная и наземная

9 августа с.г. По сообщению нашего посольства в Тегеране, 520 грузовиков прибывают из Индии в Мешхед 11 сентября... Для принятия окончательных решений о транзите китайских грузов НКВТ передал нашему правительству свои предложения 28 августа.

«Одним из основных нерешённых до сих пор вопросов о транзите китайских грузов является вопрос о выполнении англичанами своих обязательств по поставке советской стороне грузовиков, на которых должен будет осуществляться этот транзит (вместо обещанных 1120 автомашин они дают пока что 520).

Заслуживает внимания и то, что между советской и китайской сторонами ещё не достигнута окончательная договорённость об условиях транзита китайских грузов, на основании чего нами было отказано в просьбе китайцев принять в январе с.г. транзитный груз в Анхабаде и доставить его до Хами.

По мнению Отдела, прежде, чем принимать нами китайский груз на нашей границе, следовало бы:

- 1) НКВТ подписать с китайской стороной соглашение об условиях и путях транзита китайских грузов и
- 2) добиться полного выполнения обязательств англичан по поставке нам грузовиков.

Ключевым в этой справке являлся последний абзац, в котором врио зав. 1-м ДВО Лифанов отмечал: «Нам кажется, что как китайцы, так англичане и американцы заинтересованы прежде всего в том, чтобы начать транзит грузов в Китай через СССР, независимо от того, насколько объём перевозок таким путём сможет оказать реальную помощь Китаю в его военных усилиях. Такая позиция наших союзников в этом вопросе вытекает из их неизменных стремлений вызывать осложнения в японо-советских отношениях. Примеры прошлого показывают, что китайцы *сделают всё* (выделено авт. — А.Д.), чтобы о транзите военных грузов в Китай через СССР узнали японцы»⁵¹.

Для скорейшего решения вопроса о транзите китайцы подключили «главный калибр». 4 сентября 1943 г. посол Великобритании в СССР Ар. Кэрр направил В.М. Молотову ноту «по вопросу об организации транзита военных грузов для Китая...», где говорилось:

«31 июля в Куйбышеве г. Кроствейт передал... ноту, в которой говорилось, что прибытие на конечный железнодорожный пункт Захедан 120 грузовиков из общего числа предназначенных к отправке 520 грузовиков для советской части сухопутной линии в Китай ожидалось к 23 августа или вскоре после этого. В ноте затем говорилось, что такие же конвои в составе приблизительно около 120 грузовиков будут продолжать прибывать в Захедан с интервалами не менее, чем в 3 дня, до тех пор, пока не будет доставлено всё количество грузовиков, и г. Кроствейт просил, чтобы ему сообщили с возможно меньшим промедлением, смогут ли советские власти послать шоферов в Захедан.

12 августа г. Кроствейт вручил новую ноту, в которой говорилось, что главнокомандующий в Индии предложил предоставить английских шоферов для того, чтобы они доставили грузовые автомашины, на-

груженные в Захедане грузом для Китая, до Мешхеда, и... [НКВТ] запрашивался, как о деле большой срочности, какую из двух возможностей он предпочитает: доставлять ли грузовики до Захедана или английские шоферы должны пригонять их в Мешхед. 18 и 25 августа... [НКВТ] напомнили, что ответ по этому вопросу ожидается весьма настоятельно, а в новой ноте, которую Посольство направило... [НКВТ] 29 августа, советским властям предложили ещё одну возможность, заключающуюся в том, что британские шоферы доставят грузовики до Турбат—и—Хайдари. В этой ноте Народному Комиссариату Внешней Торговли напоминалось, что первый конвой грузовиков должен был прибыть в Захедан 23 августа, если его не задержит распутица, и... [НКВТ] просили немедленно заявить о пожелании советских властей с тем, чтобы сообщить о них главнокомандующему в Индии.

Всё, что мы хотим знать, сводится к тому, какую из указанных возможностей доставки этих грузов предпочитает Советское Правительство. Дальнейшее промедление с извещением о соображениях советских властей может вынудить Главнокомандующего в Индии взять обратно своё предложение о предоставлении шоферов, ибо, как я уверен, Вы поймете, что для них может оказаться невозможным оставаться в Захедане неопределённое время. Поэтому я был бы весьма обязан, если бы Вы смогли сделать так, чтобы решение было ускорено»⁵².

10 сентября 1943 г. появился проект ответа Молотова на письмо посла Великобритании, где, в частности, говорилось: «...Факт отправки этих грузов явился, по видимому, следствием какого-то недоразумения, так как известно, что между Советской Стороной, по причинам от неё независимым, и Китайской Стороной не достигнута договорённость о транзите через СССР грузов для Китая. Поскольку соглашение ещё не состоялось, соответствующие советские организации не имели возможности подготовиться к осуществлению транзитных перевозок и поэтому не в состоянии в данное время принять указанные грузовики и грузы...»⁵³.

А «тяжёлая артиллерия» не унималась... 22 апреля 1944 г. Молотову вручили «Обращение правительства



США... о транзите американских военных грузов (автокараван) в Китай через советскую территорию»: «Операциям воздушных сил генерала Ченпола (Шэн-по) в Китае очень серьёзно мешает недостаток грузовиков для транспортировки. Для военных операций Соединённых Штатов крайне важно, чтобы это положение было облегчено.

Как Вам известно, всё наше снабжение должно посылаться в Китай по воздуху, и в настоящее время для нас не открыт ни один путь для доставки необходимых грузовиков. В случае если бы Советское Правительство согласилось, грузовики могли бы быть направлены по шоссе из Советского Союза в Китай. При использовании этого маршрута грузовики направлялись бы из Персидского залива в Анхабад, затем перебрасывались бы по железной дороге в район Алма-Ата, а затем направлялись бы в Китай.

Для начала армия Соединённых Штатов просит разрешения направить по предлагаемому маршруту исследовательскую партию в пятьдесят (50) человек персонала армии Соединённых Штатов на тридцати двух (32) грузовиках. Вслед за исследовательской партией желательно направить по этому маршруту четыреста пятьдесят (450) грузовиков с обслуживающими командами... Я уверен, что Вы поймете, насколько важно это дело для моего Правительства...»⁵⁴.

В ответ на это обращение 25 апреля для Молотова срочно подготовили новую справку НКВД СССР «о транзите китайских грузов». В ней излагалась история вопроса в 1942–1943 гг., полностью повторяющая текст справки 1943 г. Далее говорилось:

«Примерно до сентября 1943 года НКВД в своих переговорах с представителями китайского посольства затягивал практическое разрешение вопроса о транзите китайских грузов под предлогом невыполнения англичанами своих обязательств по поставкам Советскому Союзу грузовиков...

Не добившись практического разрешения вопроса о транзите в НКВД и НКВДТ, китайцы по всем признакам стали действовать через англичан, а впоследствии через американцев...

4 сентября 1943 г. посол Кэрр в ноте на имя В.М. Молотова, излагая содержание нот английского посольства от 31 июля, 12, 18, 25 и 29 августа 1943 г... [в НКВДТ, говорил] о трех возможностях доставки грузов в Китай: 1) англичане везут груз до Захедана,

а от Захедана — советская сторона; 2) английские шоферы везут груз до Мешхеда, а от Мешхеда — советская сторона, и 3) англичане доставляют машины в Турбат-Ай-Хайдари, а от Турбат-Ай-Хайдари — советские шоферы...

В соответствии с известными решениями советского правительства — затянуть практическое разрешение вопроса о транзите китайских грузов через территорию СССР, хотя бы даже англичане выполнили свои обязательства по поставкам автомашин Советскому Союзу для этой цели, — в ответ т. Молотова от 10 сентября 1943 г. на эту ноту Кэрра говорилось, что «факт отправки этих грузовиков явился, по-видимому, следствием какого-то недоразумения, так как известно, что между Советской Стороной, по причинам от неё не зависящим, и китайской стороной не достигнута договоренность о транзите через СССР грузов для Китая. Поскольку соглашение ещё не состоялось, соответствующие советские организации не имели возможности подготовиться к осуществлению транзитных перевозок и поэтому не в состоянии в данное время принять указанные грузовики и грузы».

В ответ на это Кэрр в своей ноте 20 октября 1943 г. писал, что письмо Молотова от 10 сентября «явилось неожиданностью» для английского правительства, и далее: «Моё Правительство желает получить заверение, что принципиальное согласие Советского Правительства на функционирование этого маршрута не было взято обратно или изменено... и надеется, что можно будет побудить соответствующие советские власти согласиться с тем, чтобы гружёные автомашины направлялись, по мере того как они будут иметься в наличии, через советский железнодорожный участок маршрута и оттуда по дороге для передачи китайским властям до заключения соглашения между Правительством СССР и Китайским Правительством...».

10 ноября 1943 г. А.М. Вышинский послал Кэрру ответ, где сообщил, что Советское Правительство «считает необходимым заявить, что оно не может в настоящее время дать указание соответствующим советским организациям принять в Турбат-Ай-Хайдари автомашины с грузами, предназначенными для Китая, поскольку, как об этом говорилось в письме от 10 сентября сего года, между Советской и Китайской Сторонами ещё не достигнуто соглашение о транзите через СССР грузов для Китая».

Последний абзац «Справки» полностью повторял заключение предыдущей: «Настойчивость китайцев, а также англичан и американцев в вопросе о транзите грузов для Китая через территорию СССР объясняется их заинтересованностью прежде всего в том, чтобы начать транзит этих грузов таким путём, независимо от того, насколько объём перевозок этим путём сможет оказать реальную помощь Китаю в его военных усилиях. Такого рода позиция наших союзников вытекает из их стремления вызвать осложнения в японо-советских отношениях. Примеры прошлого пока-



По деблокированной Бирманской дороге грузы в Китай стали доставлять автотранспортом. 1945 г.

зывают, что китайцы сделают всё, чтобы японцы узнали о транзите военных грузов в Китай через СССР»⁵⁵.

Вместе с тем не реагировать на более чем настоячивые просьбы союзников дальше было уже нельзя, и в октябре 1944 г. на стол Молотову положили проект «Решения советского правительства по вопросу о транзите военных грузов для Китая через советскую территорию». Вышинский запрашивал шефа: «В связи с нашим согласием о переброске для американцев из Ирана в Китай через СССР 500 грузовиков, прошу утвердить прилагаемый при этом проект распоряжения СНК СССР о перевозке 500 грузовиков по железной дороге от Ашхабада до ст[анции] Сары-Озек (у Синьцзянской границы)»⁵⁶.

Так в конце 1944 г. дело, наконец, сдвинулось «с мертвой точки», и 15 ноября 1944 г. временный поверенный в делах США в СССР Дж.Ф. Кеннан направил Молотову два письма о транзите американских военных материалов в Китай через советскую территорию и Синьцзян. В первом из них говорилось: «В связи с отправкой грузовиков через советскую территорию американским военно-воздушным силам в Китае генерал Коннолли, который планирует переброску, желает установить временную радиостанцию в Тихве в провинции Синьцзян, Китай.

Для выполнения вышеупомянутого необходимо разрешение советских органов на права транзита через советскую территорию для двух самолётов Дуглас С-47, которые вылетят из Тегерана в Тихву самым прямым путем. Номера этих самолётов — 17820 и 4223603. Они будут иметь обычные опознавательные знаки военно-воздушных сил — белые звезду и полосу на темно-голубом фоне. Для установки радиооборудования необходимо, чтобы эти два самолёта совершили по три полных перелёта каждый; для них также будет необходимо повторить эту процедуру для того, чтобы вернуть оборудование в Тегеран.

Генерал Коннолли желал бы, чтобы эти самолёты совершили во время полёта две посадки на советской территории с целью заправки горючим, повторной заправки, а также для получения сведений о погоде. Точные подробности могут быть разработаны генералом Дином и советскими воздушными органами. Желательно, чтобы первый самолёт вылетел из Тегерана 17 ноября или, по возможности, вскоре после этой даты»⁵⁷. Одновременно Кеннан просил Молотова:

«В связи с отправкой американских грузовиков нашим военно-воздушным силам в Китае выяснилось в результате переговоров между генералом Дином и Генеральным Штабом Красной Армии, что будет необходимо направить специальный караван в Ашхабад для организации склада снабжения, где караван грузовиков для Китая мог бы быть полностью загружен перед отправкой из Ашхабада.

Желательно направить специальный караван в соответствии со следующим расписанием: отправится из Тегерана 23 ноября; прибудет в Ашхабад 26 ноября;

разгрузится в Ашхабаде 27 ноября; отправится из Ашхабада 28 ноября и возвратится в Тегеран 1 декабря.

Специальный караван будет состоять из 137 перевозочных единиц в следующем составе: 124 дизельных грузовика, 2 транспортёра тяжёлого оружия пехоты, 7 виллисов, грузовик 6x4 с прицепом, 1 грузовик на 2,5 тонны, 1 санитарная машина и 1 аварийный грузовик. Караван будет везти груз в 450 тонн, состоящий из 384 тонн газа в бочках, 54 тонн продуктов и 12 тонн смазки.

Персонал специального каравана будет состоять из 8 офицеров и 198 рядовых, из которых 7 офицеров и 184 рядовых вернутся в Тегеран, а один офицер и 14 рядовых останутся в Ашхабаде при складе снабжения и выедут с китайским караваном, когда последний отправится из Ашхабада.

Выражается просьба, чтобы вышеупомянутому специальному каравану был разрешён въезд на советскую территорию. Также выражается просьба, чтобы Советское Посольство в Тегеране получило разрешение и указание выдать групповые визы для въезда и выезда в Советский Союз и из Советского Союза для персонала, включенного в караван»⁵⁸.

Дж.Ф. Кеннан также выразил особую просьбу «ввиду скорой отправки каравана из Тегерана» предоставить это разрешение как можно скорее. Неизвестно, выдало ли советское руководство разрешение на перелёты и транзит грузовиков, и если да, то в какие сроки. Между тем наступал 1945 год, и вопрос о мирных советско-японских отношениях уже не стоял, на носу была Ялтинская Конференция союзных держав. К тому же, как это уже говорилось, в начале 1945 г. союзники деблокировали Бирманскую дорогу, и вопрос о транзите через Синьцзян отпал сам собой.

* * *

Кому-то из читателей, возможно, последний раздел покажется излишне затянутым и мало имеющим отношение к основному вопросу — авиации. Тем не менее, публикация малоизвестной дипломатической переписки и анализ советско-китайских отношений в Синьцзяне во многом объясняет малопонятную широкому читателю переориентацию Китая с военной поддержки со стороны СССР на союзников, в первую очередь, США. Это стало залогом и послевоенных «сложных» отношений между СССР, Китаем и США, о которых речь пойдёт в следующей части.



ИСТОЧНИКИ И КОММЕНТАРИИ

1. Такая версия убийства имела под собой основания, поскольку «на фоне общеполитической переориентации руководства Китая на США вполне закономерной была смена внешнеполитических приоритетов и руководителей провинций, в том числе и... Шэн Шицая, он в срочном порядке начал налаживать отношения с чунцинским правительством, рассчитывая на часть американской помощи. Дубань коренным образом в худшую сторону изменил свою политику в отношении северного соседа.
- Возможно, развитие событий в провинции могло пойти совсем по другому пути, если бы весной 1942 г. советские спецслужбы сумели заменить на посту синьцзянского владыки «предателя» Шэн Шицая его младшим братом. К тому времени выпускник Военной академии РККА Шэн Шини (или Шэн Шици) имел звание командир бригады. Будучи верен учению Ленина — Сталина, он выступал против политических маневров, предпринимаемых в этот период генерал-губернатором Синьцзяна.
- Но внешняя разведка СССР сплеховала, удобный момент был упущен. 19 марта 1942 г. Шэн Шини погиб при загадочных обстоятельствах. По официальной версии, его зарезала собственная жена (русская по происхождению), которую тут же объявили агентом «определённой страны». Вскоре её нашли задушенной. Следом объявили, что приказ убить Шэн Шини женщина получила от группы заговорщиков, которыми якобы руководили генконсул СССР в Урумчи Иван Бакулин и военный советник при провинциальном правительстве Латов (Ратов). По обвинению в причастности к заговору против синьцзянского дубаня и смерти его брата арестовали довольно большую группу советских граждан...
- К сожалению, кандидатура комбрига Шэн Шини на должность главы провинции была единственной у советских спецслужб. С его гибелью исчезла реальная возможность исправить стремительно ухудшавшуюся ситуацию с влиянием СССР на политику и экономику Синьцзяна. И, коль скоро военными действиями положение улучшить было невозможно, пришлось использовать дипломатические каналы...» (См.: Обухов В.Г. Схватка шести импери: битва за Синьцзян. М., 2007. С. 269-270.)
2. Так написано в тексте документа.
3. Русско-Китайские отношения в XX веке. Т. 4. 1937—1945. Кн. 1. 1937—1944. М., 2000. С. 700—701. Док. № 516.
4. Там же. С. 701—702. Док. № 517.
5. Там же. С. 702—704. Док. № 518.
6. Относительно возраста девочки генерал что-то путает, в 1940 г. дочери Мао Цзэдуна Ли На исполнилось всего 3—4 года. — Прим. авт.
7. Гагин В. Война в Китае и в Монголии. Воронеж, 1999. С. 14—15.
8. Русско-Китайские... Т. 4. Кн. 1. С. 655—656. Док. № 484.
9. Там же. С. 657. № 486.
10. Там же. С. 705. Док. № 519.
11. См. Т. 1. С. 187—212. В 1930—е годы СССР держал в Синьцзяне ограниченный контингент войск, куда входил и кавалерийский полк, одетый в форму белоэмигрантов.
12. В других документах — Душаньцзы. — Прим. авт.
13. Русско-Китайские... Т. 4. Кн. 1. С. 706. Док. № 520.
14. Там же. С. 707. Док. № 521.
15. Там же. С. 708—710. Док. № 522.
16. Там же. С. 741—742. Док. № 536.
17. Там же. С. 747—748. Док. № 538.
18. Там же.
19. Там же. С. 750—751. Док. № 540.
20. В ряде источников утверждается, что «советский самолётосборочный завод... построили в синьцзянском городе Хами... [а] из тех же соображений секретности предприятие в документах географически «привязывали» к Урумчи. Так с тех пор во многих исследованиях он и именуется: «советский авиазавод в Урумчи», но порой встречается и «советский авиазавод в Кульдже». (См., напр.: Обухов В.Г. Указ. соч... С. 265—266.)
- Такое заблуждение обусловлено тем, что в Хами с января 1938 г. в полевых условиях собирали (стыковали крылья с фюзеляжем) истребители И-15, доставляемые автотранспортом по автотрассе «Z».
21. РГАЭ. Ф. 303. Оп. 1. Д. 37, 100.
22. РГАЭ. Ф. 303. Оп. 1. Д. 100.
23. РГАЭ. Ф. 303. Оп. 1. Д. 100; Ф. 8328. Оп. 1. Д. 1484. Л. 1—10.
24. РГАЭ. Ф. 303. Оп. 1. Д. 37.
25. Так называли в те годы американскую фирму «Валти» (Vultee).
26. Цит. по: Техника—Молодежи. 2009. № 8. С. 50—51.
27. РГАЭ. Ф. 303. Оп. 1. Д. 71.
28. РГАЭ. Ф. 303. Оп. 1. Д. 101.
29. РГАЭ. Ф. 303. Оп. 1. Д. 100.
30. РГАЭ. Ф. 8044. Оп. 1. Д. 1935. ЛЛ. 84—85. Текст докл. цит. по: Т—М. 2009. № 8. С. 52—53.
31. РГАЭ. Ф. 8044. Оп. 1. Д. 1935. ЛЛ. 5—6.
32. Т—М. 2009. № 8. С. 52—53.
33. Русско-Китайские... Т. 4. Кн. 1. С. 752—753. Док. № 541.
34. Там же. С. 761—762. Док. № 549.
35. Там же. С. 764—765. Док. № 550.
36. Там же. С. 792—793. Док. № 568.
37. Там же. С. 795—796. Прил. к док. № 568.
38. Там же. С. 821—822. Док. № 589.
39. Там же. С. 827—828. Док. № 593.
40. Там же. С. 31. Док. № 622.
41. Там же. С. 31—32. Док. № 623.
42. Там же. С. 32—33. Док. № 624.
43. Там же. С. 41. Док. № 631.
44. Русско-Китайские... Кн. 2. 1945. С. 7—8. Док. № 601.
45. Русско-Китайские... Т. 4. Кн. 1. С. 605. Док. № 454.
46. Там же. С. 690—692. Док. № 510.
47. Там же. С. 693—694. Док. № 512.
48. Там же. С. 720—722. Док. № 528.
49. Там же. С. 740. Док. № 535.
50. Там же. С. 782—783. Док. № 561.
51. Там же. С. 782—784. Док. № 561.
52. Там же. С. 785. Док. № 562.
53. Там же. С. 786. Док. № 563.
54. Там же. С. 804—805. Док. № 576.
55. Там же. С. 805—808. Док. № 577.
56. Там же. С. 817. Док. № 585.
57. Там же. С. 819—820. Док. № 587.
58. Там же. С. 820—821. Док. № 588.

ГРАЖДАНСКАЯ ВОЙНА В ВОЗДУХЕ — «БОЙ С ТЕНЬЮ»



ВВС ГОМИНЬДАНА ПОСЛЕ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

К моменту окончания войны с Японией в подчинении Авиационного Комитета (АК) Гоминьдановского правительства в боеспособном состоянии находились 1-я — 5-я, 8-я и 11-я авиагруппы (аг), а также отдельная 12-я авиаэскадрилья (аэ). Все они, в основном, имели на вооружении полученные во время войны по «ленд-лизу» американские самолёты общей численностью около 380 машин¹. Осенью 1945 г. в ВВС Китая по штату числилось 129700 человек.

Реорганизация ВВС Китайской Республики началась уже в августе 1945 г. После капитуляции Японии китайцы получили огромное количество американского и трофейного японского авиационного имущества, в связи с этим требовалось привести в соответствие реальное положение дел и свою организационную структуру управления.

В соответствии со складывающейся новой обстановкой ВВС провели ряд преобразований и увеличение численного состава. В первую очередь, 19 сентября 1945 г., ликвидировали объединённый американско-китайский авианолк. Все американские лётчики вернулись на родину, 15 сентября из остатков авиачастей в Ханькоу сформировали 1-й объединённый отряд (1-й оао) китайских ВВС в составе 1-й, 3-й и 5-й аг.

В сентябре 1945 г. правительство США объявило, что все выделенные для Китая предметы снабжения, по состоянию на день капитуляции Японии находившиеся на американских складах в Индии и Китае, или на пути в индийские порты, должны быть доставлены по назначению согласно предыдущим планам.

В декабре 1945 г. американское правительство распространило действие указанного положения и на все ненужные американцам материалы, оставшиеся на территории бывшего «Театра военных действий Бирма—Индия». Теперь и их следовало переправить в Китай по программе «ленд-лиза» военного времени. Общий срок действия такого решения определялся периодом в шесть месяцев и заканчивался 2 марта 1946 г. Тем не менее, поставки авиатехники продолжались и позднее, хотя по причине временного эмбарго прерывались с августа 1946 г. по май 1947 г.

После победы над Японией правительство Гоминьдана практически сразу перебралось из Чунцина в Нанкин. По приказу от 30 апреля 1946 г. туда же переехали и все учреждения. К 5 мая там восстановили все ранее эвакуированные авиационные структуры и они официально начали функционировать в Нанкине².

Вскоре началась широкомасштабная реорганизация сухопутной армии и авиации Чан Кайши. Она происходила под непосредственным контролем американской военной администрации. 25 февраля 1946 г. в Китае создали Объединённую³ группу военных советников США, в её состав входила и Группа авиационных советников из 83 офицеров и 166 человек рядового и сержантского состава. Во главе этой группы, остававшейся в Китае до января 1949 г., находился сначала Джон Макконнелл, а затем Чарльз Томас. Задачей группы являлась помощь в организации, обучении и вооружении всех подразделений ВВС Китая.

В июне 1946 г. Национальный Военный Совет и Военное министерство Китая преобразовали в Министерство Национальной обороны. 27 июня 1946 г. Конгресс США утвердил план комплектования послевоенных ВВС Гоминьдана, ранее (ещё до окончания войны) согласованный и подписанный Чан Кайши и американцами. Как уже говорилось ранее, по этому плану в ВВС Китая должно стать 8 авиагрупп и одна отдельная аэ. Для их формирования американцы передавали в Китай 1071 боевой самолёт разных типов, создали 4 истребительные авиагруппы, авиагруппу тяжёлых и авиагруппу средних «бомберов», две аг транспортников, и одну ораэ. Каждая наг состояла из трёх аэ, бомбардировочные и транспортные аг — из четырёх аэ. Общая численность ВВС Гоминьдана по штату должна достигать 160 тыс. чел. Установили, что на первой линии должно быть около 500 самолётов (не считая учебно-тренировочных и самолётов связи), в резерве — ещё 750 самолётов⁴.

16 августа 1946 г. произошла реорганизация Авиационного Комитета, и на его основе создали Главный штаб ВВС. Его вновь возглавил генерал-лейтенант Чжоу Чжижоу, а заместителем стал другой генерал — Мао Банчу. В целом структура полностью копировала административно-управленческую структуру в американской военной авиации.

При Главном штабе создали два подчинённых ему штаба — по снабжению и по подготовке лётно-технического состава, находившиеся в Шанхае и на Тайване. Напомним, что там сохранилась вся сильно развитая инфраструктура японской военной авиации.

В Главном Штабе появились четыре Главных управления и несколько отделов. 1 ГУ отвечало за кадры, 2 ГУ — информация, 3 ГУ — боевые действия, 4 ГУ — снабжение. Всего в подчинении штаба строго по

утверждённому плану находилось девять авиатрупп и отдельная разведэскадрилья. Всего имелось около 500 самолётов 1-й линии. В подчинении АК также находились пять Военных округов: 1 — Штаб в Шаньцзяне, командующий Чжан Тинмэн, 2 — Пекин, командующий — Сюй Канлянь, 3 — Сянь, командующий — Лю Гоци, 4 — Ханькоу, командующий — Ло Жуй, 5 — Чунцин, командующий — Янь Юйцун. Функции командующих Военными Округами были полностью аналогичны командующим полевыми армиями. Штаб по снабжению в Шанхае возглавил Ван Вэйминь. Кроме того, в Нанкине также находился штаб по лётному обучению (он позже перебазировался на Тайвань), его возглавил Лю Муцунь. За поставки малярии и горючего в тот период отвечали американцы⁵.

В Главном штабе сразу же составили план реорганизации ВВС, чтобы их численность и структура соответствовали утверждённому плану. Сохранили четыре истребительные авиатруппы, одну тяжёлобомбардировочную, одну средних «бомберов», две транспортных и одну разведэскадрилью. По штатному расписанию числилось 556 боевых самолётов. Авиачасти расквартировали в различных военных округах, а 8-я тбаг, 12-я ораэ и две транспортных аг находились в прямом подчинении Главного Штаба ВВС.

Все эскадрильи из 1-й баг вошли в состав 1-го и 2-го авиационных округов (здесь находилась и 3-я аэ). В 3-м округе базировалась 9-я аэ, в 4-м округе дислоцировался смешанный авиаотряд, а также 1-я и 4-я аэ. 11-я наг входила в 3-й военный округ и в Северо-Восточных районах Китая сражалась против войск КПК. Все пять созданных авиационных округов полностью контролировали боевые действия на территории Китая во время гражданской войны.

Основными боевыми подразделениями оставались:

3-я истребительная авиатруппа сначала базировалась в Анькане на западе пров. Шаньси. После расформирования американско-китайского полка она вошла в состав 1-го объединённого отряда и была расквартирована в Суйчжоу (Цзянсу).

4-я истребительная аг в конце октября 1945 г. из Ханькоу передислоцировалась на аэродром Наньюань в Пекине. Одну аэ направили в Байлин в Мукдене.

5-я истребительная аг базировалась в Чжицзяне (Хунань), затем её перевели в Нанкин под командование 1-го объединённого отряда. В тот период 3-я, 4-я и 5-я наг оснащались «Мустангами» Р-51.

Уже после 1945 г. ВВС Гоминьдана получили 261 истребитель Р-51D/K, пополнявших 3-ю, 4-ю и 5-ю наг. Помимо этого, «Мустанги» поставлялись ещё в 1949 г., а 5-я наг получила Р-47D в конце 1948 г. уже на Тайване, а затем 17-я, 26-я и 27-я аэ поочередно летали на материк — в Нанкин, Шанхай, Динхай для участия в боевых действиях.

11-ю истребительную аг, ранее использовавшую потрепаные «Ястребы» (Р-40N «Хоук»), после войны расквартировали в Сяне (запад провинции Шаньси). В апреле 1946 г. лётный состав после обучения в США вернулся в Китай и получил от американцев около сотни истребителей Р-47D «Тандерболт».

Лётчики поочередно переучивались в Нанкине, а за самолётами летали в Индию. 19 августа 1946 г. во время возвращения на «Тандерболтах» группа из 42-й аэ сбилась с курса и произвела вынужденную посадку в горах. За это 1 сентября всю 42-ю аэ расформировали. 41-я и 43-я аэ после переучивания летали на Р-47D, а у 44-й аэ оставались Р-40N.

К концу 1947 г. 3-я, 4-я и 5-я истребительные аг имели на вооружении Р-51D, 11-я аг — Р-47D. К концу 1948 г. в истребительной авиации ВВС Гоминьдана насчитывалось 29 Р-47D и 51 Р-47N. Ещё 34 Р-47N «Тандерболт» поступили позднее.

Воссозданная в марте 1945 г. 12-я отдельная разведывательная аэ получила от американцев из 50 выделенных по «ленд-лизу» 9 F-5E и несколько машин модификации F-5G (разведывательный вариант истребителя Р-38 «Лайтнинг»). В июне 1945 г. она на 14 самолётах через Индию вернулась в Китай из США и до конца войны с Японией успела совершить несколько боевых вылетов. 12-я ораэ дислоцирова-



Американские истребители Р-51D «Мустанг» ВВС Гоминьдана. Вторая половина 1940-х годов

лась в Сычуани и подчинялась непосредственно АК. После победы эскадрилья вела аэрофото­съемку мно­гих стратегически важных районов страны. В марте 1946 г. 12-ю ораз разместили на учебном аэродро­ме в Нанкине, затем выделили одну звено в особую группу и расквартировали в Пекине, чтобы контро­лировать действия войск КПК на Северо-Востоке.

В 1948 г. 12-я ораз получила из США несколько средних «бомберов» В-25 «Митчелл» в варианте раз­ведчика (F-10). После перелёта на Тайвань их актив­но использовали для разведполетов над континентом.

Расположенная в Чунцине 1-я бомбардировочная аг летала на средних «бомберах» В-25 «Митчелл» (1-я, 3-я и 4-я аз). После войны все В-25 пере­вели в Ханькоу, а 8 апреля 1946 г. 3-ю аз из этой баг разместили в Пекине.

К концу 1947 г. общее число В-25 различных мо­дификаций в 1-й и 2-й баг довели до 64, но в 1948 г. все В-25 1-й баг передали 9-й аз, после того, как для группы из Канады получили 205 истребителей-бомбардировщиков «Москито», к которым проявило большой интерес командование ВВС Китая.

Эту партию (точнее, её большую часть) канадских «Москито», которую к концу войны так и не успели поставить в Великобританию, в 1947 г. после долгих переговоров продали китайскому правительству

Большинство самолётов относилось к модификации FB.Mk26, но имелось и несколько (иногда утвержда­ют, что даже «много») учебно-тренировочных и учеб­но-боевых самолётов с двойным управлением Т.Mk22, Т.Mk27 и Т.Mk.29, а также несколько В.Mk25, по­добных английским Т.MkIII, но с моторами «Пак­кард». Механизм поставки заключался в следующем: самолёты забирали с консервации, перебирали на ка­надском заводе «Де Хевилленд», а затем транспорти­ровали железной дорогой и морем в Шанхай. В Даунс­вью в Канаде также организовали тренировку канад­ских лётчиков, которые должны были служить инст­рукторами. Для этого использовали девять первых самолётов, приведенных в лётное состояние. Первона­

чально китайцев также решили переучивать в Кана­де, но потом такой вариант посчитали непрактичным, и канадские инструкторы поехали в Китай.

После перевозки по морю «Москито» в Шанхае со­бирали местные рабочие под надзором канадцев. За­тем они перелетали в Ханькоу, где располагался штаб 1-й баг. Как обычно, освоение «Москито», начавше­ся в 1948 г., сопровождалось большим количеством аварий, по крайней мере, 60 машин получили серь­ёзные повреждения⁶.

8 июня первым на «Москито» погиб лётчик Гао Чуньцюань из 4-й аз. 19 августа во время трениро­вочного полета в Ханькоу разбился Чэнь Цзяцзо из 1-й аз. 22 сентября во время тренировочного полёта упал в озеро ещё один самолёт, пилоты Ван Вэньсин и Цзэн Фаньда погибли. Во время тренировочного по­лёта над аэродромом Наньюань 4 ноября 1948 г. «Москито» (борт. № 315) из 3-й аз потерял управ­ление и упал на городской район Пекина. 2 февраля 1949 г. в Учане (Хубэй) во время тренировочного по­лёта погибли Гу Чжунтянь и Ван Цзюньсун из 4-й аз.

Хотя китайцам, привыкшим к американским само­лётам, «англо-канадский муравей» понравился (по-китайски «Москито» — муравей), однако вскоре он получил китайское обозначение «Lin Tai Yu», что в переводе означало: «Она прекрасна, но она опасна».

3-я аз 1-й баг группы действовала на «Москито» с осени 1948 г. Четыре машины вскоре потеряли в бо­ях, но из 179 машин, собранных в Шанхае к ноябрю 1948 г., примерно 60 потеряли в авариях, в основ­ном, при обучении. По мере того, как коммунисты побеждали, моральный дух ВВС Чан Кайши падал. Это сказалось и на отношении к «Москито». После приемки 137 самолётов ВВС в ноябре 1948 г. аннули­ровали всю программу. К этому времени около 40 са­молётов в Китае стояли на земле без запасных частей⁷.

В мае 1949 г. четыре эскадрильи на «Москито» от­правили на Тайвань (по другим данным, смогли пере­лететь всего несколько машин). Их вновь использовали против целей на материке и против коммунистических



Истребитель-бомбардировщик FB.Mk26 «Москито» канадского производства с эмблемами ВВС Гоминьдана

«джонков» на море, но это применение длилось совсем недолго. Из-за жаркого и влажного климата, серьёзно вредившего деревянной конструкции, почти все «Москиты» быстро вышли из строя. Известно также, что 3 августа 1949 г. экипажи двух FV.Mk26 погибли в аварии на авиабазе Тайчжун (Тайвань).

2-я аг после войны сначала дислоцировалась в Куньминь, затем её перебазировали в Шанхай, а в мае 1946 г. переименовали во 2-ю транспортную аг ВВС. При этом 9-ю аз из 2-й аг передали в состав 1-й баг.

8-ю тяжёлобомбардировочную авиагруппу в составе 33-й, 34-й и 35-й баэ воссоздали в начале 1945 г. (1 августа 1944 г. её из-за больших потерь самолётов и лётчиков в составе 10-й, 15-й и 16-й аз ликвидировали, а 6-ю аз переподчинили 2-й баг). 1 марта 1945 г. лётный и наземный состав направили в США для переучивания на В-24М «Либерейтор»⁸. Они вернулись в Китай только в сентябре 1945 г. и на войну с японцами не успели. Авиагруппу в составе 33-й, 34-й и 35-й аз разместили на Шанхайском аэродроме в заливе Янцзы. Сначала после войны тяжёлые «бомберы» «оставались не у дел», и для того, чтобы «содействовать демобилизации и демилитаризации», «бомберы» летали как транспортники по всему Китаю. Но через некоторое время из-за обострения конфликта между Гоминьданом и КПК В-24М начали совершать крупные бомбардировки территорий, контролируемых КПК. После марта 1947 г. их налётам подвергались, главным образом, северные районы Шаньси.

37 дополнительных В-24 «Либерейтор», заказанных в 1948 г., в Китай так и не поставили.

В 1946 г. в компанию к В-24М в 8-ю тбаг попали и три С-87 — транспортный вариант В-24, их эксплуатировали до 1951 г. Огромное количество транспортных С-47 и С-46 (их общее число просто не поддаётся никакому учёту, одних лишь «Коммандо» уже после капитуляции китайцы получили 182 машины), позволило их использовать не только как транспортные, но и в качестве штурмовиков и бомбардировщиков (С-47), и как дальние разведчики, патрульные и пропагандистские самолёты (С-46).

После капитуляции Японии китайские ВВС получили 1797 трофейных японских самолётов, 4600000 т

горючего, 25,39 млн. патронов и снарядов для авиационных пушек, более 210 тыс. авиабомб различных калибров. К ним добавилась масса различного авиационного оборудования⁹.

Для приёмки и освоения трофейных японских самолётов в октябре в Нанкине вновь создали 6-ю аг, ранее ликвидированную 1 декабря 1941 г. вместе с 13-й, 19-й и 31-й аз. В её состав вошли 5-я аз (бомбардировщики Ki.48), 18-я и 19-я (истребители Ki.43, Ki.44, Ki.61 и Ki.84). Лётный состав сначала отправили на Тайвань для приёмки техники.

Чтобы помочь 6-й авиагруппе в освоении трофейной авиатехники, весной 1946 г. один самолёт «тип 99» из Цзинаня в Нанкин перегоняли лётчики Лю Гуаньсюнь и Чэнь Цзюань из 35-й аз, летавшие на В-24М. Но «японец» оказался им не по зубам, при посадке пилоты потеряли скорость и разбились. Своеобразную точку в японско-китайской войне поставил командир 19-й аз Тан Цзыхуй, разбившись 1 апреля 1946 г. в тренировочном полёте на Ki.84 (борт. № 1966) в Пекине юго-западнее моста Лугоуцзяо. Именно с пограничного инцидента на мосту 7 июля 1937 г. и началась восьмилетняя японско-китайская война.

В ноябре 1945 г. штаб авиагруппы перебазировали в Пекин для участия в одиночных боях с Армией КПК. Кроме переучивания, тренировочных полётов и участия в боевых действиях самолёты также летали по различным заданиям в Диньчжоу, Мукден, Цзинань.

Несмотря на такое «изобилие» трофейной авиатехники, во всей авиагруппе в лётном состоянии насчитывалось только 48 самолётов. Среди них имелось по несколько истребителей Ki.43, Ki.44, Ki.61, Ki.84 и штурмовиков-бомбардировщиков Ki.48¹⁰.

5-я аз на Ki.48 («тип 99») из Нанкина перелетела в Пекин и оттуда небольшими группами летала на Северо-Восток для атак сухопутных войск коммунистов. Менее интенсивно использовали японские истребители из 18-й и 19-й аз. В воздухе противника не было, а применяли ли их против наземных войск — неясно. Также нет сведений и о боевых потерях, но известно, что 12 апреля один Ki.48 из 5-й аз разбился в провинции Шаньси во время тренировочного полёта, экипаж погиб. Причина — отказ двигателя.



Слева: «Бомберы» Ki.48 6-й аг с эмблемами Гоминьдана

На стр. 173:
Истребитель Ki.84 с борт. № 1966, на нём 1 апреля 1946 г. в тренировочном полёте разбился командир 19-й аз Тан Цзыхуй.
На этом по сути «поставили крест» на использовании трофейной техники в ВВС Гоминьдана

Почти все летавшие «трофеи» с разной степенью интенсивности участвовали в гражданской войне в конце 1945 — начале 1946 г., пока из-за отсутствия запчастей все трофейные японские самолёты не «превратились в хлам». В июне 1946 г. из-за нехватки запчастей ликвидировали сначала 5-ю аэ, а 6-ю аэ из-за невозможности эксплуатировать японскую авиатехнику полностью расформировали в августе того же года¹¹.

Интересно отметить, что вместе с японскими самолётами в гражданской войне на стороне Гоминьдановцев против КПК немного участвовали и советские СБ, пережившие Вторую мировую войну. Несколько самолётов¹² входили в смешанную эскадрилью китайских ВВС, базировавшуюся в Тихуа на северо-западе Китая. Когда в ноябре—декабре 1945 г. войска КПК окружили город Паотао, СБ бомбили наступавшие войска и сбрасывали грузы осаждённым. Последние китайские СБ закончили свою лётную карьеру где-то в начале 1946 г. Подробностей об их полётах в китайских источниках пока не найдено.

Значительное количество транспортных самолётов С-46 и С-47, летавших по «воздушному мосту», американцы после войны передали в ВВС Гоминьдана, там они стали основой объединённого транспортного отряда, в него входила и 10-я транспортная авиагруппа (таг), сформированная в октябре 1945 г. Сначала её обозначили как 1-ю таг, но, чтобы не путать с 1-й бомбардировочной аэ, 1 января 1948 г. переименовали в 10-ю. В её составе были 101-я, 102-я, 103-я и 104-я таэ. Когда 3-я аэ из 2-й аэ переучилась на С-46 и вернулась на родину из США, 1 мая 1946 г. Гоминьдановцы создали 2-ю (20-ю) таг. Сначала объединённый транспортный отряд расквартировали в Чэнду (Сычуань), затем 101-я таэ базировалась на аэродромах в районе Шанхайского залива р. Янцзы. 102-ю и 103-ю таэ направили на оборону Пекина от коммунистов, они базировались на аэродроме Наньюань. С 1 октября 1945 г. 104-ю таэ разместили в Нанкине в Зимнем дворце императора династии Мин, а самолёты — на «Императорском» аэродроме. В эту эскадрилью, входившую в группу управления и обеспечивавшую VIP-перевозки, входили также личные самолёты Чан Кайши и его жены С-47, С-54 и спец-самолёт В-25 Главкома ВВС.

В самом конце 1945 г. в Китай на пассажирском С-54 «Скаймастер» прилетел Главнокомандующий армии США генерал Дж. Маршалл с предложениями помощи Чан Кайши в борьбе с коммунистами. Самолёт стал дипломатическим подарком Генералиссимусу. Тот в дальнейшем летал, в основном на этом самолёте, пересекая на него с «ветерана войны» С-47 № 7219 с надписью на носу фюзеляжа «Мэйлин» (имя его жены — секретаря АК и «официального» шефа ВВС Го-

миньдана). Вскоре С-54 также получил имя «Сун Мэйлин» (или «Мирандолина» — по-английски).

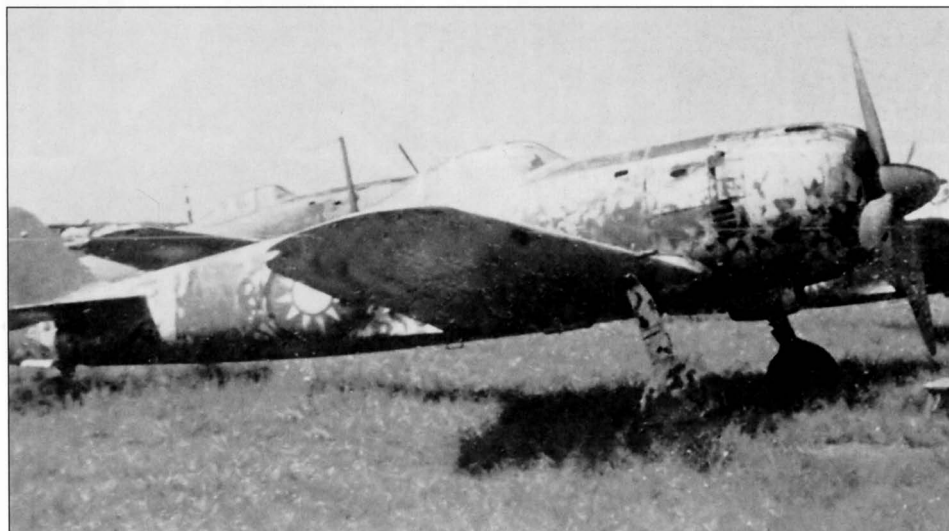
В 1946–1948 гг. в состав 10-й и 20-й таг вошло большое количество транспортных машин С-46 и С-47. В сентябре 1948 г. в составе китайских ВВС имелось 126 С-46. До конца года им поставили ещё не менее 100¹³.

Оставшееся после Второй мировой войны большое количество лёгких самолётов L-5 американцы Китая просто подарили. В 1946 г. и 1948 г. в «Поднебесную» поступали связные самолёты Stinson L-5 Sentinel. По крайней мере, 56 машин этого типа добавили к уже имевшимся П. Неприхотливость в обслуживании и высокие взлётно-посадочные качества способствовали их широкому применению как многоцелевых самолётов, в том числе и в варианте лёгкого «бомбера».

К участию в полётах на позиции КПК привлекли и другие лёгкие самолёты, в том числе учебно-тренировочные АТ-6 «Тексан». Их также в больших количествах поставляли в Китай после 1945 г.

В ноябре 1945 г. Чан Кайши обратился к американцам с просьбой о завершении программы обучения китайских авиационных специалистов и предоставлении необходимого для их возвращения в Китай транспорта. Предполагалось, что китайские авиашколы приступят к подготовке кадров в мае 1946 г. К тому времени в США (на авиабазах армейской авиации в Колорадо) проходила учебную подготовку не менее 2600 человек из числа личного состава китайских ВВС. К лету 1945 г. вернулись, окончив обучение, 843 человека, 192 находились в пути и ещё 1285 находились в Китае в ожидании отправки в Америку. В США в это время продолжали обучение ещё 1919 человек. Просьбу генералиссимуса удовлетворили незамедлительно.

В число учебно-тренировочных самолётов входили следующие типы: Норт Америкэн АТ-6 (в 1948 г. дополнительно получили 12 единиц), Stearman PT-17 Kaydet, Fairchild PT-19 Cornell (10 получили дополнительно в 1948 г.), Ryan PT-22 Recruit, Beech AT-17 Navigator и Cessna AT-17 Bobcat. Существовали планы постройки PT-17 непосредственно в Китае, но, по всей вероятности, их так и не реализовали¹⁴.





Тайваньские источники сейчас утверждают, что покупка Китаем в 1948–1949 гг. 150 С-46 и нескольких учебных АТ-6 шла под предлогом закупок у Америки «военных неликвидов»¹⁵.

В одной частной американской компании китайцы разместили заказ на поставку 150 учебно-тренировочных самолетов АТ-6 «Тексан» (те самые, или другие — неясно), но, судя по всему, эти самолёты так и не дошли до китайских ВВС до их перебазирования на Тайвань. Ещё шесть машин этого типа собирались построить в Китае. Размещённые в 1948 г. крупные заказы на поставку учебных самолётов (211 РТ-17, 75 АТ-6, 65 АТ-7, 137 ВТ-130) также не были выполнены, но по крайней мере 21 Beech АТ-11 получили или только перед самой эвакуацией с материка,

или уже в процессе перебазирования на Тайвань. В начале 1949 г. китайским ВВС поставили 17 Piper L-4, а до конца года они получили четыре машины Cessna 195¹⁶.

Заслуживает внимания групповой перелёт, осуществлённый инструкторами Центральной Офицерской авиашколы в мае 1946 г. После того, как японцы заняли Вьетнам и Бирму, провинция Юньнань стала прифронтовой. С начала зимы 1942 г. и по весну 1943 г. основные базы обучения полётам курсантов с 16-го по 24-й набор стали размещать на гражданских аэродромах в окрестностях Лахора в Индии.

Осенью 1945 г. филиал Офицерской авиашколы в Индии подготовили к возвращению в Китай. Весной 1946 г. более 50 китайских лётчиков-инструкторов перегнали УТС РТ-17, в годы войны отравленных в Индию, по воздушному мосту «Горб верблюда» обратно в Китай. Весь перелёт длиной более 6400 км занял около месяца, конечным пунктом маршрута стал довоенный учебный аэродром Цзяньцяо в Ханчжоу¹⁷.

Остальные лётчики и самолёты вернулись морем. В июне в Цзяньцяо вновь начала работу авиашкола. Там проходили обучение часть 24-го набора и весь 25-й. Из-за того, что самолётов было недостаточно, первоначальный план трёхэтапного обучения оказался сорван — процесс обучения преобразовали в два этапа — начальный и высший. Использовались самолёты РТ-17 и РТ-19 для начального этапа и АТ-6, АТ-17 — для высшего. В июне 1947 г. 21 курсант из 24-го набора окончил обучение. В июле 1948 г. окончил обучение 25-й выпуск. 26-й выпуск закончил обучение уже после того, как в 1949 г. Офицерскую школу перебазировали в Ганнань на Тайване¹⁸.

Летом 1946 г., когда произошла реорганизация ВВС, правительство Гоминьдана осуществило круп-



Вверху: В полёте учебно-боевые самолёты АТ-6 «Тексан»
Личный состав 26-й эскадрильи не сомневается в надёжности крыльев своих «Мустангов»
На стр. 175: Замена мотора на бомбардировщике В-25J «Митчелл»

номасштабную осаду районов, контролируемых войсками КПК. Это стало началом широкомасштабной гражданской войны.

В июне 1946 г. сухопутные войска Гоминьдана насчитывали 4,3 млн. хорошо вооружённых солдат, осуществлявших мощное наступление на освобожденные Армией КПК районы Китая. Гоминьдановские войска осуществляли крупные боевые операции.

Как писали историки из КПК, «к этому времени ВВС Гоминьдана являлись хорошо вооружённой и хорошо обученной мощной силой, они обладали господством в воздухе на всей территории Китая».

В июле 1947 г. в ВВС Китая создали парашютно-десантный штаб, развернувший три полка ВДВ. Однако все эти и другие меры не спасли Гоминьдановцев от поражения. В 1948 г. с началом народно-освободительной войны Гоминьдановские войска повсюду начали переходить к обороне.

Наземные войска КПК уже больше не использовали нумерацию Гоминьдановского правительства, теперь они именовались Народно-Освободительной армией Китая (НОАК). В то время войска и ВВС Гоминьдана были сильно ослаблены, их боевые потери постоянно увеличивались: помимо того, что боевые самолёты сбивались и подбивались, большинство из них требовало срочного ремонта. Многим самолётам приходилось выполнять боевые задания в неисправном состоянии. Из-за трудностей пополнения авиапарка в частях постоянно не хватало самолётов, реальная мощь ВВС уменьшалась, и боеспособность авиационных подразделений постепенно снижалась. После сентября 1948 г. Гоминьдановцы несли большие потери из-за аварий на земле, оставления самолётов на захваченных коммунистами аэродромах и перехода пилотов на сторону противника.

В начале 1949 г. во всех частях ВВС оставались всего лишь 401 самолёт — 148 истребителей, 91 «бомбер», 162 транспортных. Потеря Нанкина в апреле, а Шанхая в мае вынудила Национальное правительство перебраться в Гуанчжоу.

Уже к марту 1949 г. значительная часть китайских ВВС, а также ВМФ, эвакуировалась на остров Тайвань. В одном из американских разведывательных доносений сообщалось, что в то время на материке все ещё базировались только 3-я пг (Нанкин), 5-я пг (Нанкин и Кантон) и остатки 1-й аг средних бомбардировщиков (Нанкин и Ханькоу). Последними самолётами китайских ВВС на материке, по всей вероятности, являлись шесть В-25 и семь АТ-6, базировавшихся на авиабазе Хайкоу на о. Хайнань¹⁹.

Главный штаб ВВС во второй половине 1949 г. перебазировался в Тайбэй на Тайване. По различным источникам, на острове и прилегающих небольших островах насчитывалось 45 тыс. солдат и офицеров ВВС. В это время у них оставалось 330 самолётов разных типов, но боеспособных из них не более половины — всего лишь около 160 самолетов Р-47, Р-51, В-24, В-25 и С-46. (По советским источникам — 240 самолетов: 110 Р-51 и 48 Р-47, 21 В-24М, 28 В-25, 16 «Москито» и 16 F-5 и F-10.) Значительное количество самолётов захватили войска НОАК, и немалое число пилотов Чан Кайши персбежало к коммунистам вместе со своими самолётами (об этом позже)²⁰.

1 октября 1949 г. в Пекине была провозглашена Китайская Народная республика (КНР). 15 октября части НОАК вступили в Гуандун, и Гоминьдановское правительство в очередной раз переехало в Чунцин, там оно продержалось до конца ноября, после чего бежало в Чэнду. 8 декабря приняли решение перебраться в Тайбэй на острове Тайвань. Чан Кайши прилетел



туда 10 декабря. К концу года большая часть территории Китая находилась под контролем НОАК, в то время как националисты укрывались на Тайване.

После Второй мировой войны борьба за господство на континенте между Гоминьданом и КПК длилась более трёх лет. Хотя Чан Кайши неоднократно просил помощь у США, самолётов постоянно не хватало.

И несмотря на то, что за период Гражданской войны американцы предоставили Чан Кайши более 1000 боевых самолётов, однако Гоминьдановцы не смогли достигнуть желаемых военных целей и потерпели сокрушительное поражение. После 1949 г., по образному китайскому определению, «факал войны распространился на китайское побережье и на острова»...

ИСТОЧНИКИ И КОММЕНТАРИИ

1. Китайские военные самолёты Гражданской войны. Тайбэй, 1992. (На кит. и англ. яз.) С. 36.
2. Ма Юйфу. Китайская военная авиация. 1908–1949. Пекин. 1994. (На кит. яз.) С. 422.
3. То есть из представителей различных видов вооружённых сил и родов войск.
4. Ма Юйфу. Указ. соч. С. 424–425.
5. Секретный архив ВВС Старого Китая. Пекин, 2006. (На кит. яз.) С. 160.
6. Частное сообщение В.Р. Котельникова. См. также: Andersson L. A History of Chinese Aviation. Encyclopedia of Aircraft and Aviation in China until 1949. Taipei. 2008. P. 175.
7. В китайских источниках встречается также число поставок около 150. См.: Китайские военные самолёты... Указ. соч. С. 40.
8. Говоря о 8-й бомбардировочной авиагруппе и используемой ею авиатехнике, следует отметить, что в 1943 г. компании Consolidated сменила наименование и стала называться Convair, а все полученные в 1945 г. бомбардировщики В-24 «Либерейтор» и его транспортный вариант С-87 следует именовать Convair.
9. Ли Шушань, Ван Ехун. История боевых действий ВВС Китая. Гуандун. 1996. (На кит. яз.) С. 43.
10. Ма Юйфу. Указ. соч. С. 426; Andersson L. ... С. 178; Цзян Чжанин, Вэнь Лян'янь, Лю Вэньсяо. История китайской авиации. Тайбэй, 1996. (На кит. яз.) С. 139.
11. Ма Юйфу. Указ. соч. С. 423–424.
12. Шведский историк Л. Андерссон в своей монографии утверждает, что по состоянию на 15.01.45 в ВВС Гоминьдана числилось 47 СБ (из них 30 исправных). Это явное заблуждение (см. кн. «Авиация Великого Соседа», Кн. 1, часть 3), до конца 1945 г. в лётном состоянии могли «дожить» в лучшем случае единичные экземпляры.
13. Andersson L. ... С. 179, 293–296.
14. Andersson L. ... С. 292–293, 296–297.
15. Китайские военные самолёты... Указ. соч. С. 39–42.
16. Andersson L. ... С. 175–176.
17. Цзян Чжанин и др. Указ. соч. С. 140.
18. Там же. С. 48.
19. Andersson L. ... С. 176–177.
20. Ма Юйфу. Указ. соч. С. 425–426; Цзян Чжанин и др. Указ. соч. С. 48.

БОЕВЫЕ ДЕЙСТВИЯ АВИАЦИИ ЧАН КАЙШИ, НЕ ПРИНЕСШИЕ УСПЕХА

Сразу по окончании Второй мировой войны и победы над Японией начались переговоры между Гоминьданом (ГМД) и Коммунистической партией Китая (КПК) относительно послевоенного политического устройства Китая. Накануне этих переговоров, 30 августа 1945 г., советский посол А.А. Петров встретился с секретарем ЦК КПК Чжоу Эньлаем по вопросу об их перенективах.

Китаец заявил, что, судя по всему, Чан Кайши твердо намерен добиться разрешения коммунистической проблемы. «Наши первые наблюдения, — сказал Чжоу Эньлай, — дают нам основание верить, что Гоминьдановское руководство может пойти на известные политические уступки, хотя, разумеется, трудно ожидать сколько-нибудь радикального решения главной внутриполитической проблемы Китая. Мы не можем рассчитывать на чрезмерные уступки Чан Кайши. При любых обстоятельствах всякая его формула будет всегда больше в интересах Гоминьдановского режима, чем оппозиционной партии. Уже теперь Чан Кайши старается смягчить остроту реакции крайне «правой» группы Гоминьдана, заявляя, что «его решение коммунистической проблемы, может быть, лишь внешне выгодно коммунистам, но на самом деле, оно неизбежно приведет КПК и её вооруженные силы к ликвидации»¹.

Стороны приняли следующую повестку дня:

- I. — Общие вопросы реконструкции страны.
- II. — Экстренные вопросы.
 - 1) Приемка японской капитуляции.
 - 2) Разоружение японской армии.
 - 3) Урегулирование спорных вопросов между войсками Хэ Инцзиня и КПК.
- III. — Общие политические вопросы.
 - 1) Вопрос о Национальном Конгрессе.
 - 2) Вопрос о межпартийной конференции.
 - 3) Вопрос о коалиционном правительстве.
 - 4) Вопрос об освобожденных районах.
 - 5) Вопрос об армии.

«Чжан Чжичжун (представитель ГМД на переговорах — прим. авт.), — сказал Чжоу Эньлай, — заявил мне, что в связи с окончанием антияпонской войны китайские войска будут реорганизованы в армию национальной обороны. Общее число дивизий бу-

дущей армии должно составить 20 (или 40 корпусов). При этом, сказал он, предусматривается также реорганизация коммунистических войск. На мой вопрос: сколько дивизий должны, по их мнению, составить наши войска, Чжан Чжичжун ответил, что этот вопрос ещё не изучен, хотя уже теперь твердо решено, что командование и снабжение должны быть едиными для Гоминьдановских и коммунистических войск»².

Чжоу Эньлай заметил: «Перед нами встаёт задача величайшей важности. Наша партия, проводя в течение 18 лет вооруженную борьбу против Гоминьдановской реакции, оказалась в настоящее время перед лицом проблемы исторического значения: мы должны сделать резкий поворот от вооружённой борьбы к мирному строительству. И, нужно сказать, не только широкие партийные массы, но и руководящие кадры КПК не совсем готовы проделать поворот в своей работе на 180 градусов. Окончание войны и японская капитуляция оказались для нас внезапными и неожиданными событиями. Мы совершенно не предполагали, что развязка войны наступит так быстро»³.

После завершения переговоров, перед отъездом в Яньань, 10 октября 1945 г. Мао Цзэдун встретился с советским послом.

Говоря о ходе переговоров, Мао Цзэдун заявил, что они прошли в два этапа: «На первом этапе они шли в основном нормально, и уже было решено опубликовать совместное коммюнике, но в этот момент в переговоры вмешался американский посол Хэрли, и опубликование коммюнике было сорвано. С этого времени начинается второй этап. Он характерен тем, что переговоры пошли медленно, тяжело и напряжённо. Представители Чан Кайши взяли линию на затягивание переговоров. Видя такое положение, коммунисты, занимавшие на первом этапе сдержанную позицию по отношению [к] Гоминьдану, перешли в наступление как по линии политической, так и военной.

В политическом отношении Яньань (т.е. КПК — прим. авт.) начала резкую критику Гоминьдана, используя все средства пропаганды. В военном отношении КПК прибегла к серьёзной военной операции, в результате которой были разгромлены 7 дивизий генерала Ян Сипяня. Цель указанных мероприятий за-

ключалась в том, чтобы оказать давление на ГМД и заставить его быть более уступчивым в переговорах, что было и достигнуто. В результате дискуссии по целому ряду вопросов достигнуто соглашение, но как оно будет выполняться ГМД, покажет будущее...»⁴.

Для соратников Мао Цзэдуна «вопрос о 20 дивизиях является ещё недостаточно ясным. В то же самое время этот вопрос является наиболее важным, так как это основная уступка, сделанная КПК, является формальной. Мы согласились сократить число дивизий до 20, но это не значит, что мы сократим и ослабим свои вооруженные силы; ни в одном документе и нигде в разговорах мы не указывали, по каким штатам и какой численности должна быть наша дивизия. Поэтому мы можем сформировать дивизию любого состава — она может быть 15-тысячной, 20-тысячной, 30-тысячной, т.е. такой, какой она нам будет нужна.

На вопрос — согласится ли с этим Чан Кайши, когда он увидит, что КПК будет формировать дивизии большие, чем его дивизии, Мао Цзэдун ответил, что по всем этим вопросам выделена специальная военная комиссия...

На вопрос — примет ли Чан Кайши на снабжение войска КПК, Мао ответил, что КПК будет добывать этого, но не рассчитывает на успех»⁵.

В беседе с глазу на глаз Чан Кайши заявил, что «было бы лучше, если бы КПК не имела своих вооружённых сил. В дальнейшем она могла бы завоевать даже политическую власть в стране, используя только политические средства». Мао Цзэдун ответил, что коммунисты никогда не отказывались от национализации армии (если Чан Кайши именно это имеет в виду, говоря об отказе КПК от вооружённых сил), но при условии, если бы КПК было позволено занять в политической жизни Китая такое же положение, какое, например, занимает Демократическая партия в США.

На вопрос — какова будет, по мнению Мао Цзэдуна, политика Чан Кайши в дальнейшем, он ответил,

что эта политика будет носить двойственный характер: с одной стороны, он внешне будет стремиться к компромиссу, а с другой стороны — будет продолжать подготовку к военному наступлению против коммунистов. Эту подготовку он ведёт и она может быть в скором времени закончена и тогда Чан Кайши, видимо, попытается продиктовать свои условия коммунистам по вопросам территориальным, военным и политическим. Мао Цзэдун заявил, что гоминьдановские войска будут пытаться вытеснить коммунистов из занимаемых ими районов и поэтому войска КПК ведут также усиленную подготовку к их встрече на трёх основных направлениях. Далее Мао отметил, что если Чан Кайши не будет выполнять принятых соглашений, тогда по соображениям политического характера коммунистам придется разгромить несколько отборных Гоминьдановских дивизий, например, семь—восемь дивизий Ху Цзуннаня, что коммунисты и сделают.

На вопрос Роцина — что будут делать конкретно коммунистические войска, если Чан Кайши будет последовательно выполнять свой план продвижения в Маньчжурию и окружения коммунистических войск с задачей отрезать их от путей, ведущих в Маньчжурию, — тов. Мао Цзэдун ответил, что коммунисты не боятся военного наступления со стороны ГМД, что Чан Кайши не располагает достаточными силами, чтобы сломить коммунистов и что в случае, если Чан Кайши предпримет военное наступление против коммунистических районов, КПК справится с Гоминьдановскими войсками.

Чжоу Эньлай в связи с этим сказал, что вооруженные силы Чан Кайши разбросаны по разным районам; например, армия Ху Цзуннаня рассредоточена на огромном протяжении, его 16 армий дислоцируются от Синьцзяна до Маньчжурии. Только основные силы двух армий перешли Хуанхэ и направляются в район Тайюаня. Войска 11-го района сосредоточиваются в двух районах — одна группировка, до 11 дивизий, сосредоточивается в направлении Бэйпин

(Пекин)—Ханькоусской ж.д., и вторая в районе Сюйчжоу с задачей движения на север. Его части также разбросаны в Шаньдуне. Для того, чтобы сосредоточить эти силы в мощный кулак, ему для этого потребуется время.

Трёхсторонние переговоры о послевоенном политическом устройстве Китая, слева направо: представитель Гоминьдана Чжан Чжичжун, пятизвёздный генерал армии США Маршалл и представитель КПК Чжоу Эньлай. 1945 г.



На вопрос — не может ли случиться так, что Чан Кайши поведёт свои войска под прикрытием передовых американских частей, высадившихся в Тяньцзине и Бэйпине, и что Тяньцзинь — Пукоуская и Бэйпин — Ханькоуская ж.д. явятся основными направлениями движения Гоминьдановских войск, — Мао Цзэдун ответил, что это будет открытым вмешательством США во внутренние дела Китая и это единственное, чего КПК опасается⁶.

После этого Мао Цзэдун спросил: «Как быть в том случае, если американские войска начнут высаживаться на территории, занимаемой коммунистами?»

Посол ответил, что в этих случаях нужно пытаться урегулировать положение мирным путём и всячески избегать вооружённых столкновений с американцами. Одновременно с этим необходимо сообщать о таких фактах в прессе и вести пропаганду против открытого вмешательства американцев в китайские дела.

На вопрос посла — возможна ли переброска Гоминьдановских войск в Маньчжурию, Мао Цзэдун ответил, что «это мероприятие Чан Кайши встретит много трудностей, главной из которых является наличие коммунистических войск в Северном Китае; Гоминьдановские войска могут пройти в Маньчжурию только в том случае, если Чан Кайши договорится с КПК по всем неразрешённым вопросам; в противном случае КПК не пропустит войска Гоминьдана на Север.

На вопрос — когда, по мнению Мао Цзэдуна, Чан Кайши сумеет закончить подготовку своих войск для давления на коммунистов, он ответил, что по их расчётам подготовка закончится к середине ноября, и что в ноябре нужно ожидать основного нажима Чан Кайши. Мы к этому времени, добавил Мао Цзэдун, также закончим всю свою подготовку»⁷.

Эта политическая преамбула в известной степени проясняет вопрос дальнейших взаимоотношений между Гоминьданом и КПК. Однако, «когда в товарищах согласия нет, на лад их дело не пойдёт...»

В конечном итоге в июне 1946 г. вспыхнула кровопролитная гражданская война, в которой Гоминьдановские войска осуществляли крупномасштабные боевые операции, наступая на районы, контролируемые Армией КПК. Используя преимущество своих ВВС, Гоминьдановская авиация действовала на всех фронтах Китая — проводила разведку, бомбардировки, прикрытия наземных войск с воздуха, осуществляли перевозки и патрулирование, и т.д. Авиация поддерживала все боевые операции наземных войск, не гнушаясь при этом варварскими обстрелами мирных жителей и госпиталей.

В августе 1946 г. Агентство Синьхуа сообщило, что 13 августа Гоминьдановский «бомбер» сбросил четыре бомбы на н/п Хуньюнь на севере провинции Шаньси. Взрывами бомб разрушено 6 домов, имеются убитые и раненые.

14 августа самолёт ВВС Гоминьдана в том же районе обстрелял ряд населённых пунктов. 15 августа чанкайшистский самолёт, пролетая над Калганом, обстрелял город из пулемётов, а затем на обратном пути сбросил три бомбы на Янгао⁸.

Корреспондент Агентства Синьхуа передал из Гуайяна (сев. часть Цзянсу), что 25 августа четыре пролетевших над Гуайяном Гоминьдановских самолёта обстреляли госпиталь «Международный мир», уничтожив грузовик с товарами CNNRA. В сообщении добавлено: «Следует отметить, что всё оборудование этого госпиталя, открывшегося 19 августа, пожертвовала г-жа Сунь Ятсен. В госпитале работают несколько американских врачей, направленных туда CNNRA»⁹.

С конца 1945 г. и почти до конца 1949 г. «воздушная армада» Чан Кайши действовала в небе Китая без противодействия в воздухе, однако эффективной её работу назвать трудно. Сказывались не слишком высокая выучка китайских лётчиков и неграмотная эксплуатация самолётов. Сейчас даже трудно определить, от кого Гоминьдановцы понесли больше потерь — от огня зенитчиков войск КПК, или от собственных аварий и катастроф. Вот характерные примеры.

Начнем с истребителей, которые в лучшем случае выступали как прикрытия от несуществующего воздушного противника, и как разведчики, штурмовики и лёгкие бомбардировщики. Не всегда можно точно отделить боевые потери от небоевых. В 3-й иаг 23 февраля 1947 г. зенитчики сбили Р-51 № 687 из 7-й аэ, 29 июля 1947 г. был подбит и пошёл на вынужденную Р-51 № 681. 11 ноября 1947 г. после выполнения боевого задания при возвращении на базу разбился Р-51 № 682. 1 июля 1948 г. зенитчики сбили Р-51 № 7031, лётчик погиб. В конце 1948 г. 7-я аэ постоянно несла потери в боях за Сюйбан, поэтому её отозвали в Нанкин. 1 апреля 1949 г. Р-51 № 7012 вылетел на боевое задание, но разбился сразу после взлёта. В 8-й аэ из-за песчаной бури в Сучжоу (Ганьсу) 25 февраля 1946 г. потерпел аварию Р-51 № 677. 30 сентября 1947 г. Р-51 № 14125 был сбит зенитками во время бомбардировки Юнчэна (Хэнань). 9 ноября после полёта на окрестности Сучжоу при посадке разбился Р-51 № 8024. В связи с поражением в битве за Сюйбан 8-ю аэ вместе с 7-й аэ отозвали в Нанкин.

17-ю иаэ сразу после окончания войны с Японией отправили в Нанкин воевать с войсками коммунистов. 20 июля 1946 г. после выполнения боевого задания на обратном пути из-за неисправности разбился Р-51 № 1707. 12 декабря 1946 г. сбили лётчика Лю Бинлиня. 22 декабря в Лючжуане был сбит ещё один самолёт. 27 мая 1948 г. при возвращении в Нанкин с боевого задания потерпел аварию лётчик Чэнь Мянньнянь. 11 января 1949 г. во время боевого вылета был сбит самолёт борт. № 14325. Летевший на нем командир эскадрильи выпрыгнул с парашютом, дальнейшая судьба неизвестна. Во время полёта на Аньхуэй пропал без вести командир звена. 19 апреля 1949 г. в тренировочном полете на а/б Тайюань на Тайване столкнулись два самолёта, погиб лётчик Сы Шимин.

Не лучше обстояло дело и в других истребительных авиагруппах. В 4-й иаг лётчик Ван Кэчжуан из 21-й аэ на Р-40N 27 октября 1945 г. пропал без вести в провинции Хубэй во время перелёта из Чунци-

на в Пекин. 14 декабря 1945 г. командир звена Цао Шипэн пропал без вести во время разведки и бомбардировки районов Чжанцзякоу и Линцю, контролируемых войсками КПК. 18 мая 1946 г. зенитчики сбили самолёт борт. № 2170, прикрывавший группу В-25 1-й баг, бомбивших Итун, Гунчжулин и Сыпинцзе, пилот Цань Чинцы погиб. 28 сентября 1946 г. в районе Вэйсянь огнём с земли сбили Р-51 № 2163. 23 июля 1948 г. с военных кораблей КПК (кстати, парусников) был сбит самолёт борт. № 2195, летавший из Пекина на разведку и бомбардировку железной дороги и побережья реки Юйдин. Он совершил вынужденную посадку среди позиций войск КПК в Гучэне, дальше следы теряются. 15 августа 1948 г. Р-51 № 2186 в тумане потерял ориентировку и врезался в дерево. 28 октября 1948 г. в районе моста Фаншэнь (Хубэй) был сбит Р-51 из 21-й иаэ.

В 22-й аэ при передислокации в Пекин 27 декабря 1945 г. пропал без вести зам. командира Ян Эньпин. 16 октября 1948 г. Р-51 № 2299 совершал полёт на войска КПК, окруженные в Цзиньчжоу. Подбитый зенитками, на обратном пути он загорелся и разбился на северо-восточной окраине аэродрома Байшани. 15 декабря 1948 г. лётчик Ван Лянцзюй из Циндао совершил налёт на Тяньцзинь (Хэбэй), из-за отказа мотора пошёл на вынужденную и погиб. В начале 1949 г. под Пекином из-за обострения военной обстановки временно организовали полевой аэродром в Тяньтане. 8 января 1949 г. Р-51 № 14278 на взлёте врезался в группу деревьев, лётчик погиб. Затем эскадрилью перебазировали в Циндао.

23-я аэ с конца октября 1945 г. из Пекина начала осуществлять налёты на районы северного Китая, контролируемые КПК. 27 ноября 1945 г. в Чжанцзякоу из-за отказа мотора погиб лётчик Ма Циню. 22 января 1946 г. при перелёте из Чунцина в Пекин во время дозаправки в Анькане (Шаньси) погиб лётчик Ван Чэнле. В 1947 г. во время полёта на Дахушань (Ляонин) был подбит и загорелся Р-51 № 2310, это едва ли не единственный случай за всю войну, который тайваньские источники относят на счёт дей-

ствий самолётов коммунистов, подробностей нет. 16 октября 1948 г. во время бомбардировки района Диньчжоу зенитки подбили Р-51 № 2309. Тяжело раненый лётчик У Жуцзе пошёл на вынужденную и вскоре умер¹⁰.

В 24-й аэ, расформированной 1 августа 1946 г., тоже не обошлось без потерь. 19 апреля 1946 г. при полёте на войска КПК в окрестностях Пекина один Р-51 сбили зенитчики.

В 5-й баг, расквартированной в Нанкине и атаковавшей наземные войска коммунистов, расположенные в окрестностях города, лётчик Сюэ Тхиншэн из 27-й аэ на Р-51 № 2715 18 июля 1946 г. был сбит зенитками в районе Мацзяди. Позже эскадрилью расквартировали в Циндао (Шаньдун), там 9 октября 1946 г. зенитки сбили Р-51 лётчика Вэнь Чжаньцзэн. В конце 1948 г. эскадрилья передала все оставшиеся Р-51 в 4-ю иаг.

В 28-й иаэ, обеспечивавшей противовоздушную оборону Цзинаня (Шаньдун), 10 июля 1946 г. зенитки сбили Р-51 № 635 (пилот Хэ Сянь). 23 февраля 1947 г. был сбит самолёт № 611 (лётчик Ли Юйминь). 26 апреля во время бомбежки позиций КПК был сбит Р-51 № 638 лётчика Гу Бо. 14 мая зенитчики во время полёта на автоколонну сбили Р-51 № 14061 пилота Цюй Фэна, а самолёт № 636 Хуан Чжыюаня сбили 4 июля. 20 декабря 1947 г. два самолёта столкнулись в боевом вылете, лётчики Сюэ Даоминь и Ма Шицзинь погибли.

В 32-й иаэ, по плану расформированной 1 августа 1946 г., Р-51 командира звена Лю Бовэня зенитки сбили 10 августа во время полёта на позиции КПК в провинции Аньхуй.

В 11-й иаг 41-я иаэ первой среди китайских лётчиков получила Р-47D от американцев в Нанкине. Одним из её первых боевых заданий для новых «Тандерболтов» стало уничтожение 26 июля 1946 г. бомбардировщика В-24М, перелетевшего от Гоминьдановцев в коммунистический Яньань. Разбомбить перебежчика из Сяня отправили всю эскадрилью. 1 августа 1946 г. в Шаньси зенитчики КПК сбили



Истребители Р-51 «Мустанг» 27-й иаэ 5-й иаг. Послевоенное фото

Р-51 лётчика Чэнь Шисюнь, штурмовавшего наземные войска. 19 апреля 1947 г. 41-я аэ атаковала наземные войска КПК в провинции Шаньси. На шоссе обнаружили воинскую колонну и большое стадо скота. Увлечшегося обстрелом коров с малой высоты пилота Чжу Вэйцзюня на Р-47 № 89 сбили. 14 мая 1947 г. на Р-47 № 730 был сбит лётчик Чжэн Динюй. 22 июня во время боевого вылета подбили Р-47 № 67, при возвращении пилот Мэн Чжаошэн разбился в районе аэродрома. 4 сентября 1947 г. огнём с земли сбили Р-51 № 118 (лётчик Дун Чао). 27 января 1949 г. пилот Хуан Сюньцян разбился на взлёте на Р-47 № 1.

43-ю аэ, расквартированную в Сиане, стали перевооружать на Р-47D с начала 1946 г. 12 ноября сбили Р-47 № 26, прикрывавший два С-47, направлявшиеся в г. Юннани для сброса продовольствия, лётчик Ван Юнхуа погиб. В память о нём построили кумирню (маленький храм). 5 июля 1947 г. во время атаки коммунистических войск был сбит Р-47 № 4312. 9 марта 1948 г. в боевом вылете потерпел аварию самолёт № 036. 20 июня 1948 г. войска КПК подбили Р-47 № 03. Лётчик Вэй Шоуцзин попытался дотянуть до своей базы и погиб. 10 июля из-за отказа мотора разбился самолёт № 106.

44-я аэ в 1946 г. в Сиане получила Р-40N, оставшиеся от других частей. В середине марта 1947 г. Гоминьдановские войска взяли в осаду «особый район Китая» Яньань (Шаньси). Для поддержки наземных войск на севере 44-ю аэ послали занять аэродром в Яньани. 2 апреля 1947 г. Р-40 № 407 был сбит, 30 апреля сбили ещё один «ястреб» № 412. 27 ноября самолёт № 421 прикрывал наземные войска, ему проббили бензобак, и он, не дотянув 2 км до аэродрома в Яньани, упал и сгорел. В марте 1948 г. Гоминьдановцы из-за контрнаступления коммунистов покинули авиабазы Яньани. 21 июня Р-40N № 411 был сбит, 3 ноября 1948 г. из-за неполадок разбился лётчик У Цзинфэй.

Бомбардировщики воевали примерно также «удачно». 17 мая 1946 г. В-25 из 4-й аэ перевозил воен-

ное имущество в Учан, во время взлёта в наборе высоты отказал двигатель, и на вынужденной посадке самолёт разбился в южной части аэродрома Ванцядунь (Ханькоу). 14 июля командир звена Хуан Вэньлян из 1-й аэ на В-25 полетел из Ванцядуня атаковать войска КПК в Дэсянь (Хэнань). На малой высоте врезался в дерево, экипаж погиб. 1 августа В-25 зам. командира 3-й аэ Чэнь Цзяжан должен был бомбить войска КПК в Инсяне, но ещё до взлёта самолёт взорвался, из экипажа погиб радист. 15 ноября 1947 г. у В-25 № 418 из 4-й аэ, летавшего бомбить артиллерийские позиции войск КПК, на высоте 300 м отказало управление, экипаж разбился. 10 марта 1948 г. В-25 № 405 (4-я аэ) из Ханькоу летал бомбить Шаньцю (Хэнань), из-за какой-то неисправности самолёт разбился при посадке.

На «Москито» первым 22 сентября 1948 г. сбили экипаж командира звена Вань Вэньсина из 1-й аэ, летавшего атаковать войска КПК, осаждавшие Цзинань (Шаньси). 13 ноября во время поддержки наземных войск в Сюйбане сбили FB.26 № 120. В 3-й аэ «Москито» № 312 во время бомбежки войск КПК в Тайюане (Шаньси) был подбит и при возвращении на авиабазу Наньюань упал на жилые кварталы Пекина. 25 марта 1949 г. командир 1-й аэ из Шанхая летел в Тайчжун на Тайвань. Из-за плохой погоды FB.26 № 152 разбился в районе Синьчжу.

Ничего не известно о потерях «Либереиторов» во время боевых вылетов. Скорее всего китайцев — лётчиков и механиков — хорошо обучили в США, и отказов матчасти не было, а для зенитчиков бомбившие с большой высоты В-24М были «не по зубам». Есть сведения только о катастрофе 14 марта 1947 г. В-24М из 35-й аэ при возвращении из Гуанчжоу в Шанхай из-за неисправности разбился перед посадкой.

Зато доставалось транспортным С-46 и С-47, и не только от зениток. Если потери в более опытных эскадрильях были не слишком велики, то их «скомпенсировали» 101-я — 104-я аэ, сформированные 1 октября 1945 г. Уже на следующий день в Пекине врезался в гору и разбился С-47 из 103-й аэ. Спустя две



С-46 «Коммандо» 104-й эскадрильи 10-й транспортной авиагруппы. Конец 1940-х годов

недели, 15 октября, на взлёте в районе Цзяюйгуань (Ганьсу) разбился С-47 из 101-й аэ. 9 января 1946 г. два С-47 из 102-й аэ столкнулись в воздухе над Чанчунем, оба самолёта погибли вместе с экипажами. 17 марта 1946 г. при перелёте из Циндао в Нанкин с каким-то начальником врезался в гору и разбился С-47 № 222 из 103-й аэ. 7 июня 1946 г. после взлёта в Чунцине врезался в гору С-47 № 268 из 104-й аэ, летевший в Нанкин. 20 августа в районе западнее Пекина на маршруте потерпел аварию С-47 102-й аэ. 3 декабря 1946 г. при перелёте из Ханькоу в Куньмин разбился С-46 № 52 из 30-й аэ.

С начала 1947 г. по январь 1949 г. ВВС Гоминьдана по метеоусловиям и в результате аварий и катастроф потеряли 6 С-47 и 7 С-46. 6 февраля 1947 г. в пути из Сианя в Чанчунь разбился С-47 № 217 из 102-й аэ. 21 февраля в пути из Сичана в Чунцин в облачности потерял ориентировку и разбился С-47 № 30 104-й аэ. 1 мая 1947 г. на взлёте в Куньмине отказал мотор у С-46 № 115 (11-я аэ), экипаж в составе У Чжу, Цай Бэньсюнь, Юй Лишэнь, Вае Шицзянь и Ян Фуюнь погиб. 31 июля при перелёте из Хами (Синьцзян) в Цзяюйгуань (Ганьсу) разбился С-47 из 102-й аэ. 29 сентября в плохих метеоусловиях врезался в гору С-46 № 157 (30-я таэ), летевший из Шанхая в Чэнду. 5 декабря по пути из Чэнду в Ханькоу из-за отказа двигателя разбился С-46 № 086 из 30-й аэ.

Счет небоевым потерям 1948 г. открыл племянник президента Чан Кайши. Он являлся командиром экипажа С-46 № 081 2-й аэ, 12 января перевозившего горючее из Сианя в Сучжоу (Цзянсу). В пути по неизвестным причинам самолёт упал и разбился. 28 февраля при перевозке имущества 103-й аэ из Куньмина в Пекин на а/б Байшин в Чунцине врезался в гору С-46 № 035, экипаж и пассажиры погибли. 15 июля в окрестностях Пекина во время тренировочного полёта из-за плохой погоды врезался в гору С-47 № 322 102-й аэ. 3 декабря 1948 г. произошла первая катастрофа с самолётом Гоминьдановцев на Тайване. С-46 № 355 из 101-й аэ эвакуировал семьи лич-

ного состава эскадрильи в Тайбэй, из-за плохой погоды врезался в гору. 8 декабря на маршруте пропал без вести С-47 104-й аэ. 24 декабря при перелёте из Фучжоу в Нанкин врезался в землю С-46 № 235 из 103-й аэ. 28 января 49 г. С-47 № 296 из 6-й аэ вёз горючее из Ханькоу в Сиань. В пути совершил вынужденную посадку и пропал без вести.

С-47 и С-46 использовались не только как транспортники. Бомбардировщиков у ВВС Гоминьдана не хватало, и при отсутствии воздушного противодействия воздушно-транспортные отряды интенсивно использовались как «бомберы». 14 апреля 1947 г. С-47 № 277 из 103-й таэ (пилоты Чжан Сяньфа и Хуан Чуян) сбрасывал бомбы на позиции войск КПК. В третьем заходе на цель огнём с земли Хуан Чуян был ранен, спасти его не удалось. 10 июля 1948 г. С-46 № 166 из 101-й аэ, летевший из Мукдена бомбить Цзиньчжоу, сбили зенитчики КПК, экипаж погиб. 14 октября два С-47 №№ 326 и 322 (оба из 102-й аэ) разбились во время ночной бомбардировки Цзиньчжоу, экипажи погибли. 17 ноября 1948 г. во время ночной бомбёжки пропал без вести С-47 № 309.

Но ни абсолютное господство в воздухе Гоминьдановских ВВС, ни активная помощь американцев не смогли в очередной раз подтвердить справедливость доктрины итальянского генерала Дж. Дуэ. Боевая авиация не могла остановить наступающие сухопутные войска коммунистов, постепенно они вытесняли Гоминьдановцев с материка.

В ходе Гражданской войны в начале июня 1947 г. в местечке Бэйдашань на синьцзянском участке китайско-монгольской границы произошёл единственный серьёзный международный инцидент с участием войск Монголии и Китая. По официальной версии правительства МНР, «2 июня 1947 г. отряд казахов, насчитывавший несколько тысяч человек... и поддерживавшие их подразделения регулярной Гоминьдановской армии, уничтожив монгольскую пограничную заставу, пересекли китайско-монгольскую границу и проникли в глубь территории МНР. Подошедшие в район нарушения монгольские войска 5 июня 1947 г.

в ходе ожесточенного боя вытеснили нарушителей за линию государственной границы, нанеся им существенный урон. В ходе боевых действий части монгольской армии поддерживала авиация».

Однако те же события в версии, изложенной Центральным телеграфным агентством Китая в сообщении от 9 июня, выглядели совсем иначе. По данным агентства, «кавалерийское подразделение Монголии 5 июня, нарушив государственную границу в районе местечка Бэйдашань, напало на китайские части, дислоцировавшиеся в этом районе, и в ходе боёв про-



Экипаж транспортника С-46 борт. № 6302 10-й аг. Конец 1940-х годов

двинулось в глубь китайской территории на 200 миль. Сообщалось также, что боевые действия монгольских частей поддерживали четыре самолёта с опознавательными знаками СССР. Советские самолёты, по версии китайской стороны, продолжали бомбардировку и обстрел китайских войск и последующие несколько дней».

11 июня 1947 г. В.М. Молотову вручили телеграмму министра иностранных дел Китая, где тот обвинял Советский Союз в том, что «5 июня сего года четыре самолёта с опознавательными знаками СССР, нарушив границу, перелетели на территорию Китая в Синьцзян и на расстоянии 200 км от границы над пунктом Бэйдашань произвели прицельную бомбардировку и обстреляли из пулеметов подразделения китайских войск». Министр по поручению правительства заявлял энергичный протест и требовал немедленного наказания виновников. В ответ на обвинения китайцев 14 июня опубликовали заявление ТАСС, в котором эти обвинения отвергались «как не соответствующие действительности и являющиеся провокационным вымыслом». После этого между сторонами прошёл обычный в таких случаях обмен нотами с взаимными обвинениями и протестами¹¹.

Следует отметить, что это был не первый монголо-китайский инцидент с участием авиации, в том числе и советской. В биографии Командующего ВВС МНР в 1940—е годы выпускника Оренбургского лётного училища генерал-майора авиации Хамзы Ерсан-улы Зайсанова указано, что в 1943—1944 гг. он участвовал в боях против Гоминьдановских войск, а в 1947—1948 гг. — в военных действиях в небе Синьцзяна. Других подробностей, равно как и данных об участии в этих конфликтах ВВС Гоминьдана, увы, пока нет¹².

О боевых операциях, проводимых войсками Красной армии, лучше всего можно судить из текста телеграммы Мао Цзэдуна от 1 сентября 1947 г., адресованной «всем партийным, правительственным и военным организациям Особого района Китая»:

«В операциях первого года войны (с июля 1946 по июнь 1947 г.) уничтожено 97,5 бригад регулярной армии Гоминьдана, численностью в 780 тыс. чел. и 340 тыс. чел. из числа марионеточных войск, охранных отрядов и местных частей. Всего 1.120.000 чел.

Эта наша великая победа нанесла серьёзный удар противнику и внесла в его лагерь настроения пораженчества. Весь народ нашей страны воодушевлён этой победой. Всё это заложило основы для окончательного разгрома вражеских сил и завоевания победы.

Операции первого года войны:

На освобожденные районы Китая Гоминьдан из своих 248 бригад регулярной армии бросил 218 бригад численностью 1.600.000 чел. и около одного миллиона человек специальных родов войск (морской флот, авиация, артиллерия, танковые и инженерные части), марионеточных формирований, полицейских отрядов и охранных частей. Наша армия, правильно избрав

и применив стратегическую линию в ведении войны на внутренних операционных направлениях, не жалея жертв, ценою свыше 300.000 чел. убитыми и ранеными, а также потерей большой территории, везде и всюду держала инициативу в своих руках. Благодаря этому она смогла уничтожить 1.120.000 чел. и расчленил вражеские войска.

Более того, наша армия в Маньчжурии в провинции Жэхэ, в восточной части провинции Хэбэй, на юге провинции Шаньси и в северной части провинции Хэнань, начав стратегическое контрнаступление, вернула старые районы и заняла новую обширную территорию...

4. Положение войск противника и наших вооруженных сил на конец августа с/г: на южном фронте 157 бригад, на северном фронте 70 бригад, в тылу Гоминьдана 21 бригада. Итого по-прежнему 248 бригад. Регулярный войск 1.500.000 чел. Специальных родов войск, марионеточных, коммуникационных, полицейских отрядов, охранных частей — 1.200.000 чел.

Нестроевой состав военных учреждений — 1 млн. чел. Всего — 3,7 млн. чел. (На южном фронте под командованием Гу Чжутуна находится 117 бригад, под командованием Чэн Цянь и других 7 бригад и под командованием Ху Цзуняня 33 бригады).

В группе Гу Чжутуна из 117 бригад уничтожены и понесли большие потери 63 бригады. Из них часть ещё не укомплектована.

Из этого количества в группе Гу Чжутуна только 54 бригады не понесли значительных потерь и не подвергались сокрушительным ударам. В настоящее время армия Гу Чжутуна имеет лишь 32 бригады, которые могут быть использованы в качестве маневренных войск. Все остальные находятся в обороне.

Группа Чэн Цянь и другие — 7 бригад, они в состоянии вести только оборонительные бои. Из них одна бригада понесла большие потери в боях с нашими войсками. В группе войск Ху Цзуняня (районы восточнее Ланьчжоу, южнее Нинся — Юйлин и западнее Лифынь — Лоян) из 33 бригад уничтожено и понесли большие потери 12 бригад. Только 7 бригад в состоя-



Личный состав 43-й эскадрильи у истребителя Р-47D «Тандерболт»

нии вести маневренные бои. Остальные могут быть использованы только в обороне.

На северном фронте находится 70 бригад войск Гоминьдана. В Маньчжурии из 26 бригад уничтожены и понесли большие потери 16.

В группе Сун Ляньчжун из 12 бригад уничтожены и понесли огромные потери 8 бригад. В группе войск Фу Цзои из 10 бригад понесли большие потери две бригады. Из 15 бригад Янь Сишаня разгромлены и понесли большие потери 9 бригад. Остальные же в состоянии вести только оборонительные бои.

В тылу Гоминьдан имеет только 21 бригаду. Из них: в Синьцзяне и западной части провинции Ганьсу 8 бригад, в провинциях Сычуань и Сикан 7 бригад, в провинции Юньнань 2 бригады, в Гуандуне 2 бригады (разгромленная 69 дивизия) и на острове Формоза 2 бригады. В провинциях Хунань, Гуанси, Гуйчжоу, Фуцзянь, Чжэцзян и Цзянсу нет ни одного солдата регулярной армии Гоминьдана.

В этом году для пополнения своих войск Гоминьдан с помощью американцев планирует мобилизовать 1.000.000 человек. Наряду с этим обучает несколько вновь сформированных бригад и полков. Если наша армия, так же как и в первом году войны, сумеет и в дальнейшем ежемесячно уничтожать в среднем по 8 бригад, то во второй год войны она уничтожит 96 бригад войск Гоминьдана (за июль и август с/г уже уничтожено 16,5 бригад). Такое положение явится новым шагом вперед к ослаблению вражеских войск и сведению их стратегической маневренности до минимума. Это вынудит противника перейти к обороне на всех фронтах страны. Они везде и всюду будут подвергаться сокрушительным ударам наших войск.

Мобилизация нового миллиона солдат и подготовка новых бригад и полков не спасут Гоминьдан. Способ их мобилизации — ловля и покупка людей. Едва ли таким путём он достигнет желаемых результатов. Массовое дезертирство и перенесение войны на тер-

риторию Гоминьдана сократят его людские и материальные ресурсы...»¹³.

И ни слова о действиях авиации, которой в Красной Армии попросту ещё не было. А в армии Чан Кайши действительно постепенно увеличивалось число перебежчиков, по некоторым данным, их число к 1949 г. достигло едва ли не миллиона. Нередкими были такие случаи и среди лётчиков.

Как пишут историки из КНР, «в подразделениях ВВС Чан Кайши началось разложение. Многие умные лётчики реагировали на призывы КПК, они ускользали из под серьёзного контроля администрации Гоминьдана. Восставали или перелетали на сторону КПК»¹⁴.

О помощи Советской Армии войскам КПК боеприпасами, вооружением, тяжёлой военной техникой (танки, артиллерия), за исключением авиационной, известно немного, но, судя по некоторым упоминаниям в ряде советских источников и мемуаров, в 1946 г. она осуществлялась.

Вот что написал Маршал Советского Союза А.М. Василевский в своей книге «Дело всей жизни»: «Народно-Освободительная армия Китая получила огромные запасы трофейного оружия. Только два наших фронта (Забайкальский и 1-й Дальневосточный) захватили у бывшей Квантунской армии и передали представителям НОАК 3,7 тыс. орудий, минометов и гранатометов, 600 танков, 861 самолёт, около 1200 пулемётов, почти 680 различных военных складов, а также корабли Сунгарийской военной речной флотилии. Позднее была передана значительная часть советского оружия. Советское командование позаботилось, чтобы всё оружие было в порядке и пригодно для боевого применения. Помню, мне докладывали, что представители НОАК высказывали чувства признательности и благодарности Советскому Союзу и его Вооружённым Силам, создавшим важные предпосылки для победы китайской революции»¹⁵.

Эта «трофейная статистика» перекочевала и в официальные источники и документы. В книге «Военная помощь...»¹⁶ со ссылкой на «Историю КПСС» практически все эти цифры повторялись, лишь количество пулемётов выросло на порядок (12 тыс.), добавились свыше 2 тыс. автомашин, «пропал» один военный склад (679) и куда-то «уплыли» все корабли Сунгарийской военной речной флотилии¹⁷.

И далее: «Почти всё это, кроме не подлежащей восстановлению техники, передали вооружённым силам КПК, что да-



Экипаж у истребителя Р-47D 11-й иаг. 1947 г.

до возможность перевооружить войска НОАК, сформировать и оснастить новые части и соединения. Несколько позже китайским вооружённым силам передали и часть советского оружия.

Эти факты всячески искажались в Китае после победы революции и образования КНР. Так, в изданном в Пекине в 1954 г. сборнике материалов «Третья гражданская революционная война в Китае» утверждалось, что «противник (т.е. Гоминьдан) получил вооружение капитулировавшей миллионной армии японских захватчиков»¹⁸.

Аналогичным образом фальсифицируется история и в другой работе, автор которой пишет: «В руки Гоминьдана перешло всё вооружение и снаряжение миллионной оккупационной японской армии»¹⁹. Подобные утверждения не имеют ничего общего с действительностью, состоящей в том, что в результате помощи СССР вооружённые силы КПК вступили в гражданскую войну, развязанную Гоминьдановцами в 1946 г., имея в своем распоряжении большое количество трофейного оружия²⁰.

О том, как происходила передача трофейного оружия войскам КПК, можно прочесть в мемуарах Героя Советского Союза генерал-лейтенанта В.Р. Бойко:

«Во время одной из таких встреч весной 1946 г... [с членом Военного совета армии КПК на Северо-Востоке Сяо Цзиньгуаном он] очень обстоятельно и, по нашему мнению, весьма объективно информировал Военный совет о состоянии войск КПК: «Положение с оружием и боеприпасами настолько тяжёлое, что если мы не получим необходимой помощи, то устоять против Гоминьдановских войск, вооружённых американским оружием, будет невозможно». От имени бюро ЦК КПК по Северо-Востоку и командования НОАК они обратились с просьбой к советскому командованию передать им трофейное японское оружие.

Мы доложили эту просьбу Военному совету округа и подтвердили нашу точку зрения о возможности передать НОАК имеющееся у нас (до 50 вагонов) трофейное японское оружие. Официальное разрешение было получено.

Передачу трофейного оружия частям НОАК решили начать немедленно. Мы передали, что через неделю сосредоточим на полуострове Дагушань (15 км севернее г. Дальний) около 15 вагонов оружия. Южная и северная бухты этого полуострова были очень удобны для прибрежного флота. Непосредственно передачу оружия возложили на опытных офицеров — начальника разведотдела М. Волошина и его заместителя по политической части Н. Позднякова...

В течение ночи китайские товарищи до единого патрона погрузили на баржи, джонки и рыбацкие лодки всю переданную им военную технику и к рассвету скрытно доставили к местам назначения. Вечером мы узнали, что переданная боевая техника уже распределяется по воинским частям НОАК.

В конце июня 1946 г... [китайцы вновь] прибыли в Порт-Артур. К этому времени на полуострове Дагушань для НОАК подготовили новую партию оружия и боеприпасов, её также своевременно передали китайским товарищам. Командование НОАК горячо поблагодарило нас за помощь»²¹.

Герой Советского Союза генерал-полковник И.И. Людников также вспоминал о встрече в Порт-Артуре с Сяо Цзиньгуаном: «Он прибыл, чтобы информировать нас о критическом положении на фронтах, и просил оказать помощь. В это время Гоминьдановские войска обосновались в Мукдене, заняли Сыпин и Чанчунь, пытались форсировать Сунгари. На юго-востоке Гоминьдановцы атаковали Линьцзян, стремясь отрезать базу... [НОАК] от Северной Кореи, а на юге вышли к границе арендованной нами зоны.

В ходе нашей беседы Сяо Цзиньгуан сказал: «Теперь Гоминьдановцы готовятся к наступлению на Харбин. Если это произойдет, наши связи с Порт-Артуром и Дальним будут перерезаны. Чтобы дать врагу отпор, у нас достаточно солдат, но не хватает оружия.

Здесь следует сказать, что армия КПК в это время воевала с Гоминьдановцами, конечно, не голыми руками. После разгрома Квантунской армии всё её вооружение и боеприпасы советское командование передало НОАК. А трофеи... были немалые.

Во время встречи Сяо Цзиньгуан просил нас передать для Северо-Восточной НОА и те трофеи, которые были взяты советскими войсками в Корее, где японские войска не входили в состав Квантунской армии. Эту просьбу доложили нашему командованию. Вскоре в Пхеньяне вылетел представитель штаба При-



Строй бойцов 8-й Красной Армии. Оружие — японское...

морского военного округа. Спустя несколько дней он доложил Маршалу Советского Союза К.А. Мерецкову, что из Северной Кореи к китайской границе отправлены два эшелона с оружием для армии КПК²².

6 октября 1946 г. генерал-лейтенант Стаханов доложил в НКВД о визите представителей НРА Китая с просьбой об оказании их частям военной помощи:

«3 октября с.г. из Маньчжурии в район поселка Графская (4 км западнее г. Иман, Приморского края) прибыли представители Хэйцзянского военного округа НРА Китая: секретарь компартии провинции Дунань Ву Жунхэн, комиссар 3-й бригады Чан Вэньнан, комполка Ван Чинхэн и зам. начальника военной промышленности генштаба НРА Чэн Мэньшэн.

Прибывшие по уполномочию командующего войсками НРА в Маньчжурии Линь Бяо информировали, что Бюро ЦК КПК после оставления Харбина на днях прибывает в г. Цзиси. Города Муданьцзян, Дунань и Цзиси будут являться основными стратегическими базами НРА.

Одновременно с этим представители НРА просили оказать им помощь боеприпасами, радиоаппаратурой и горючим. После сделанного заявления представители НРА возвращены обратно в Маньчжурию²³.

Очевидно, что все эти и другие просьбы о военной помощи удовлетворялись, однако о передаче армии КПК трофейной японской или советской авиатехники (до середины 1949 г.), несмотря на значительное количество западных инсинуаций и даже ряд упоминаний, практически ничего не известно. Удалось обнаружить лишь один документ, в некоторой степени проясняющий этот вопрос (подробнее о нём позже).

Трудно сказать, когда Чан Кайши впервые пришла в голову мысль об эвакуации войск на Тайвань, Хайнаньдао, Чжоунань и другие острова на юге Китая, но начало размещения там авиачастей относится ещё к

началу 1948 г. Именно тогда в Тайбэй перевели штаб 104-й аэ. Они начали заниматься перевозками с континента. На Тайване ещё со времен Второй мировой войны находилось несколько крупных японских авиабаз, куда и перебазировались части ВВС Гоминьдана.

В конце 1948 г. на Тайване сосредоточили 4-ю и 5-ю иаг. 4-я иаг перебазировалась на авиабазу Цзян вынужденно из Циндао и Шанхая из-за наступления войск коммунистов. Первой на пополнение отправили 23-ю иаэ. 21-я иаэ оказалась в Цзян в начале 1949 г. 3 марта туда впервые перелетела на отдых и переформирование 22-я иаэ. В августе они снова отправились воевать в Хэньян.

5-я иаг на Тайване перевооружилась на Р-47, затем эскадрильи поочередно летали в Нанкин, Шанхай, Динхай для поддержки наземных войск. В мае 1949 г. 26-ю аэ расквартировали в Тайюане. 26 сентября во время разведки судов вдоль побережья провинции Фуцзянь зенитчики сбили Р-51 № 244, лётчик выпрыгнул с парашютом в море и утонул.

27-ю иаэ в конце 1948 г. перевели в Тайюань для переучивания на Р-47N. В марте 1949 г. их снова перебросили в Нанкин для поддержки наземных войск, а в апреле отозвали в Шанхай. 28-ю аэ в середине сентября 1948 г., когда войска КПК развернули генеральное наступление на Цзинань, а в 84-й дивизии войск Гоминьдана вспыхнуло восстание, срочно отозвали в Суйчжоу. В ноябре из-за начавшихся боевых действий в Суйбане эскадрилью направили в Нанкин, а в мае 1949 г. перебазировали на Тайвань.

23 апреля 1949 г. 3-ю иаг направили из Нанкина на оборону Шанхая. В мае их там окружили коммунистические войска. Тогда вся авиагруппа вместе с 28-й аэ из 5-й иаг перелетели на Тайвань, куда раньше 7-я и 17-я аэ летали на переформирование. 7-я и 8-я аэ расположились на аэродроме Динхай



на о. Чжоушань. Они продолжали совершать налёты на побережье материка в провинциях Цзянсу и Чжэцзян. 23 июля Р-51 № 2801 из 7-й аэ сбили в Ханчжоу, лётчик погиб. 6 декабря 1949 г. во время налёта на артиллерийские позиции войск КПК был сбит и упал в море Р-51 № 8045 из 7-й аэ.

11-ю иаг в мае 1949 г. из Сианя перебазировали в Наньчжэн, с июня по сентябрь самолёты 41-й и 44-й аэ направляли в Ханьчжун (запад Шаньси) для налётов на позиции войск КПК. В начале июля во время атаки войск КПК пропал без вести лётчик Лин Хэфа. В октябре пилоты снова были в Чунцине, а в конце ноября — в Чэнду. Из-за наступления войск КПК оставшиеся самолёты срочно отравили на авиабазу Биндун на юге Тайваня. Семь Р-47D, ещё остававшихся на а/б Байинши (Чунцин) в полётном состоянии, разбомбили и сожгли «бомберы» В-25 из 9-й аэ.

Эскадрилья «бомберов» 1-й баг начали перебазировать на Тайвань с конца 1948 г., первой перевели в Синьчжу 2-ю баэ. В мае 1949 г. в Тайчжун на пополнение и переформирование направили 1-ю и 3-ю баэ, а в июле часть лётного состава на «Москито» направили воевать в Хэньян (Хунань). 1 июня 1949 г. во время налёта на Наньчан (Цзянси) потерпел аварию и упал в реку Сянцзян FV.26 из 1-й баэ. В начале августа эскадрилья вернулась в Динхай (о. Чжоушань), затем их снова отравили в Тайчжун. В начале октября 3-я аэ перебазировалась в Гуйлинь (Гуанси). 4-я аэ на «Москито» в феврале 1949 г. получила приказ оборонять Нанкин, в марте они снова вернулись в Ханькоу. В мае они полетели в Тайчжун на пополнение и отдых, а в июле снова оказались в Хэньяне (Хунань). 1 августа сбили FV.26 № 444, бомбивший корабли КПК в нижнем течении Янцзы. 9 августа после налёта на Чанцэ в воздухе попал в грозу «Москито» № 440, экипаж погиб. Вскоре 4-ю аэ ото-

звали с континента, её основной базой стал Тайчжун. 6-ю баэ в апреле 1949 г. перебазировали в Синьчжу на Тайвань. Там они занимались перевозками и патрулированием морского побережья, а также выбрасывали десантников (шпионов) на континент. (Напомним, что ещё в июле 1947 г. в ВВС Гоминьдана создали штаб парашютно-десантных войск, развернувший три полка ВДВ.) В мае 1949 г. впервые расположились в Тайчжуне и 9-ю аэ. Последние три В-25 с континента отозвали на о. Хайнаньдао, но В-25 № 928 ведущего а за ним и остальные врезались в гору, все 12 членов экипажа погибли.

16 января 1950 г., после начала наступления войск КПК в провинции Юньнань еще до рассвета два «Москито» 1-й аэ были вынуждены срочно подняться в воздух, в темноте один врезался в землю, лётчики погибли, второй сумел перелететь на Хайнаньдао. После этого 1-я эскадрилья на континент не летала.

В марте 1949 г. после окончания боевых действий в районе Сюйбан, 8-ю тбаг на В-24М перевели в Синьчжу. Оттуда они по-прежнему осуществляли стратегические налёты на районы, занятые КПК, используя большую дальность своих машин. 34-я аэ прибыла на Тайвань чуть позже, в мае 1949 г. 27 августа В-24М борт. № 3, перегруженный топливом и бомбами, не смог оторваться от земли и взорвался в конце взлётной полосы, экипаж погиб.

Транспортные авиагруппы начали эвакуировать имущество на Тайвань с конца 1948 г. Первоначально штаб 10-й таг планировали разместить в Цзян, но 104-ю аэ и группу спецсамолетов разместили на а/б в Тайбэе для обслуживания правительственных структур. 20-ю таг (6-я, 11-я, 30-я таэ) тоже к концу 1948 г. поэскадрилью перебазировали в Синьчжу. Для эвакуации использовали все мыслимые и немыслимые резервы. Даже единственное достижение ки-



На стр. 186: Бойцы 8-й Красной Армии изучают трофейное оружие и готовы победить любого врага
Никакие торжественные церемонии и парады не помогли Гоминьдановцам удержаться на континенте

тайского моторостроения — опытную партию из 32 двигателей Райт «Циклон» G105B, собранных на Дадинском моторном заводе (их ресурс едва достигал 100 час) — использовали для ремонта С-47 в Куньмине, и новые моторы тоже улетели на Тайвань²⁴.

15 ноября 1949 г., уже после образования Китайской Народной Республики (КНР) советский посол Н.В. Роцин встретился с премьер-министром, министром иностранных дел КНР Чжоу Эньлаем. В беседе шла речь «...о военных операциях Народно-Освободительной армии Китая в Южном и Юго-Западном Китае, планах наступления на Тибет и десантных операциях против Тайваня...» Премьер сообщил:

«...Военные операции... в Южном и Юго-Западном Китае протекают вполне успешно. Войска НОА под командованием генерала Лю Бочэна взяли столицу Гуйчжоу — Гуйян и далее двинутся в двух направлениях: на Чунцин, с тем, чтобы занять его в конце декабря, и на Куньмин, где не предвидится серьезного сопротивления. Группировка частей НОА в Гуандуне должна будет помешать войскам генерала Бай Чунси уйти на территорию французского Индокитаия. Сам Бай Чунси, отличаясь крайней педантичностью, срочно унаковывает свои богатства в Гуйлине и пока не решается из него куда-либо двигаться.

После того как войска генерала Лю Бочэна оседлают все дороги между Сычуанью и Юньнанью, войска генерала Хэ Луна выступят против хуцзуаневской группировки в южной части Шаньси, р-н Ханьчжун-

ской группировки, и пойдут прямо на Чэнду. В это время Лю Вэнькуй, губернатор Сикана, обещает выступить на нашей стороне со своими двумя дивизиями. К январю 1950 г. мы намечаем покончить с Гоминьдановскими войсками в Сычуани. Трудно себе даже предположить, куда побегут из Чунцина члены «правительства» Гоминьдана после того, как на сторону НОА перешли 80 самолётов авиакомпаний...»²⁵.

Сразу после освобождения Сычуани и Сикана мы поведем наступление на Тибет. В марте мы собираемся высадить десант на острове Хайнань, где у нас в течение многих лет действуют крупные партизанские соединения. Дальнейшие планы нашего командования — подготовка в течение весны 1950 г. десантных операций против Формозы и проведение десанта летом 1950 г. Мы считаем, что эта операция должна быть проведена лишь после тщательной подготовки комбинированным ударом флота и авиации.

При проведении десантных операций против Формозы мы, безусловно, должны будем извлечь уроки из печального опыта боев за Сватоу, где мы потеряли три с половиной полка (7 тысяч бойцов) во время одной небольшой десантной операции»²⁶.

Из этого документа также следует, что и на заключительном этапе Гражданской войны у Красной Армии Китая также не имелось боевой авиации, ибо трудно себе представить, как проводить даже «небольшую» десантную операцию без надёжной поддержки с воздуха.

ИСТОЧНИКИ И КОММЕНТАРИИ

1. Русско-Китайские отношения в XX веке. Т. 4. 1937—1945. Кн. 2. 1945. М., 2000. С. 214. Док. № 736.
2. Там же. С. 214—215. Док. № 736.
3. Там же. С. 215—216. Док. № 736.
4. Там же. С. 266. Док. № 775.
5. Там же. С. 266—267. Док. № 775.
6. Там же. С. 267—268. Док. № 775.
7. Там же. С. 268—269. Док. № 775.
8. ГАРФ. Ф. 4459. Оп. 24. Д. 257. Л. 66.
9. ГАРФ. Ф. 4459. Оп. 24. Д. 257. Л. 76.
10. *Fighting Colors of Chinese Air Force*. Taipei. 1995. (На кит. яз.) С. 123.
11. Обухов. В.Г. Схватка шести империй. М., 2007. С. 385.
12. Там же. С. 330.
13. Русско-Китайские отношения в XX веке. Т. 5. 1946—1950. Кн. 1. 1946—1949. М., 2005. С. 364—366. Док. № 252.
14. Ма Юйфу. Китайская военная авиация. 1908—1949. Пекин. 1994. (На кит. яз.) С. 445.
15. Василевский А.М. Дело всей жизни. М., 1983. С. 480. Цит. по: Бойко В.Р. Освободительная миссия // В сб.: По дорогам Китая 1937—1945. С. 338.
16. Военная помощь СССР в освободительной борьбе китайского народа. М., 1975. С. 100.
17. Военная помощь... Указ. соч. С. 100, со ссылкой на: История Коммунистической партии Советского Союза. Т. 5, Кн. 1. М., 1970. С. 636.
18. Третья гражданская революционная война в Китае. (Пер. с кит. яз.). М., 1957, С. 31.
19. Хуан Тао. 30 лет Народно-Освободительной армии Китая. (Пер. с кит. яз.). М., 1958. С. 55.
20. Помощь СССР китайским революционерам вынуждены были отметить и в США. В «Белой книге» госдепартамента США «Об американско-китайских отношениях», изданной в 1949 г., подчеркивалось, что продвижению Гоминьдановских войск на Северо-Восток Китая «препятствовало промедление с отводом русских войск. Это промедление имело также результатом то, что оно дало китайским коммунистам время создать свои войска в Маньчжурии... Кроме того, китайские коммунисты были в состоянии захватить в свои руки и распределить для использования среди войск запасы вооружения и военного снаряжения, которые принадлежали японцам к моменту капитуляции и которые русские прямо или косвенно предоставили коммунистам...». См. в кн.: Военная помощь... Указ. соч. С. 100, цит. по: А. М. Дубинский. Освободительная миссия Советского Союза на Дальнем Востоке. М., 1966. С. 372.
21. Бойко В.Р. Освободительная миссия // В сб.: По дорогам Китая 1937—1945. С. 336—337.
22. Людишков И.И. Через Большой Хинган // В сб.: По дорогам Китая 1937—1945. С. 302—303.
23. Русско-Китайские отношения в XX веке. Т. 5. Кн. 1. С. 170—171. Док. № 121.
24. *Fighting Colors...* С. 43—72, 92—94, 130—136, 150—159.
25. С-47 и С-46 гражданских авиакомпаний Китая.
26. Русско-Китайские отношения в XX веке. Т. 5. Кн. 2. 1950. С. 222. № 536.

ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ КИТАЯ 1940-х годов

После опустошительной войны с Японией Китай был практически полностью разорен, его хозяйство представляло собой страшную картину. Вот каким увидел Китай в начале 1946 г. генерал Шэнно, хорошо знавший его в течение всей восьмилетней войны:

«Я думал, что тяжёлые годы войны остались позади, а впереди долгий и прочный мир. Будут отстроены сожжённые города, восстановлены взорванные мосты, исправлены разрушенные железные дороги...

Вернувшись в Китай в январе 1946 года, я несколько недель повторял свой прошлый трёхлетний маршрут по Янцзы от Шанхая через Нанкин и Ханькоу в Чунцин. Сцены опустошения и голода, которые я видел повсюду, ужасали даже меня, хотя я привык к бедствиям Китая. Японцы в своё время заняли коридор, идущий на юг от Ханькоу, и теперь в нём все крупные города, за исключением Чанша, были уничтожены. Половина Чанша также лежала в руинах. Гуйлин, Лючжоу, Линлин, Хэньян превратились в груды обгорелых развалин. Их сожгли китайцы, разрушили бомбы, а потом отступающие японцы уничтожили всё, что можно было уничтожить. Все маленькие деревни и городки тоже были сожжены дотла.

Это не был обычный голод, который вызван неурожаем текущего года. Это было постоянное бедствие, конца которому не было видно. При отступлении японцы обобрали деревни дотла. Китайцы обдирали кору с деревьев и ели вареную траву. Рисовая солома считалась деликатесом. На базарах продавали глину, которую потом добавляли ко всем этим суррогатам. Получившейся массой можно было кое-как набить живот. В разорённых городах не осталось ни собак, ни крыс. Всех их давным-давно съели оголодавшие люди. Японцы забили всех коров и волов, забрали посевное зерно, поэтому китайским крестьянам просто нечего было сеять. Люди сами вырягались в ярмо и пытались тащить деревянные плуги и бороны по грязи рисовых полей. Однако их истощённые тела не могли справиться с непосильной работой. И всё это происходило в районе, который обычно производил столько риса, что мог прокормить половину Китая.

Во время своего путешествия я разговаривал со многими китайскими лидерами, их я знал со времен войны. Генералиссимус и мадам Чан вернулись в Нанкин, где я впервые встретился с ними 8 лет назад.

Повсюду, где я проезжал, я слышал одни и те же истории. Перевозки также превратились в серьёзную

проблему. Более половины довоенного тоннажа было потоплено в ходе войны. Дерево для постройки новых лодок приходилось импортировать. Но без экспорта Китай не мог импортировать ничего. Железные дороги были настолько изуродованы, что для того, чтобы вернуть их в нормальное состояние, потребовалось бы от 3 до 5 лет общих усилий, но началась гражданская война. Дорогам требовался срочный ремонт, в Китае осталось совсем немного исправных грузовиков. Перевозки по воздуху сократились до минимума. На всю страну осталось всего 40 гражданских самолётов. 120 транспортных самолётов, переданных Китайским ВВС в конце войны, были слишком заняты, перевозя снабжение для сражающихся китайских армий, чтобы их можно было отвлечь для других целей.

Поэтому те перевозки, которые ещё сохранились, шли со скоростью шага кули или полудохлого вола. Отсутствие современного транспорта парализовало торговлю и мешало эффективным спасательным операциям. Экономика Китая разваливалась с ужасающей скоростью. Лишь несколько прибрежных городов кое-как поддерживали торговлю. Гуманитарная помощь ООН перевозилась через Тихий океан и поступала в бутылочное горлышко китайских портов. Важнейшие товары громоздились в прибрежных складах, так как их было невозможно доставить во внутренние районы страны, где миллионы человек умирали от голода и болезней...»¹.

Очевидно, что в таких условиях первоочередным становилось развитие сети воздушных перевозок, и Шэнно вскоре организовал собственную авиакомпанию. Вместе с ней работало ещё несколько китайских.

Рассказ об их деятельности начнем с описания деятельности советско-китайской компании «Хами—Ата», организованной ещё в 1939 г. для перевозок по авиатрассе «З» от советского города Алма-Ата до Хами на границе китайских провинций Синьцзян и Ганьсу².

Как следует из справки зам. наркому иностранных дел Деканозову о советско-китайской авиалинии «Хами—Ата» от 15 сентября 1943 г., «Авиалиния проходит по трассе: Хами — Урумчи — Алма-Ата. Длина линии — 1.415 км. Авиалиния открыта в 1939 г.

Организация этой линии составляла часть общего плана китайцев по связи столиц Китая и СССР воздушным путём. Эта идея, выраженная китайцами во второй половине 1938 г., была поддержана и нами, так как линия давала возможность быстрого сообще-

ния между СССР и Китаем. Открытия воздушного сообщения между СССР и Китаем настоятельно требовала создававшаяся к тому времени обстановка, а именно то, что почти все пути связи СССР с Китаем были в то время закрыты в результате захвата японцами почти всего Восточного (прибрежного) Китая. Эта линия, помимо ускорения сообщения с Китаем, представляла для нас ценность и в смысле усиления нашего влияния в Синьцзяне.

Переговоры между представителями СССР и Китая об установлении воздушного сообщения между Алма-Ата и Хами завершились 9-го сентября 1939 года заключением соглашения, в результате чего и была создана Советско-Китайская смешанная Авиа-ционная Компания «Хамиата»³.

При организации авиалинии предусматривалось поддержание авиасвязи между Москвой и Чунцином следующим образом: от Чунцина до Хами авиасвязь должна осуществляться китайским Министерством Коммуникаций; от Хами до Алма-Ата — Компанией «Хами-Ата» и от Алма-Ата до Москвы — ГУ ГВФ СССР. Соглашение предусматривало перевозку из СССР в Китай и обратно пассажиров, багажа, грузов и почты. Перевозок по линии транзитных грузов Соглашением не предусматривалось.

По соглашению уставной капитал Компании вначале был определен в 1.000.000 ам. долл. Вкладывать его он должен был СССР и Китаем поровну.

В процессе строительства линии выявилось, что предусмотренный соглашением уставной капитал в 1.000.000 ам. долл. недостаточен. В соответствии с просьбой ГУ ГВФ Совнарком СССР в январе 1941 года разрешил внести на рассмотрение Совета Компании вопрос об увеличении уставного капитала Компании до 2.000.000 ам. долл., с погашением китайской стороной своей доли уставного капитала в течение 1941—1942 гг. Третья сессия Совета Компании (январь 1941 г.) согласилась увеличить уставной капитал Компании до 1.800.000 ам. долл. Эта сумма слагалась из следующих статей расхода:

1. Стоимость строительства авиалинии	1.000 тыс.ам.долл.	
2. Самолето-моторный парк Компании	358	— « —
3. Автотранспорт	60	— « —
4. Инструмент, хозяйинвентарь и т.д.	37	— « —
5. Малоценное имущество	25	— « —
6. Запасные части	63	— « —
7. Запасы горючего и смазочного <...>	25	— « —
8. Запасы материалов и тара	35	— « —
9. Новый самолёт ДС-3 с моторами и запасными частями	200	— « —
	1.800 тыс.ам.долл.	

К началу 1941 года на строительство и эксплуатацию линий советская сторона вложила 1.500.000 ам. долларов, а китайская — 260.500 ам. долларов.

В вопросе о покрытии половинной доли основного капитала Компании китайской стороной мы вынуждены считаться со следующим обстоятельством.

Хотя январская сессия Совета Компании в 1941 году и приняла решение об увеличении капитала Компании до 1.800 тыс. ам. долл., однако в протоколе

сессии записано, что об этом китайская сторона Компании войдет с представлением в китайское Министерство Коммуникаций. При этом дирекция Компании обязывалась дать подробную мотивировку необходимости этого увеличения с указанием отдельных статей, из которых складывается уставной капитал.

На соответствующий вопрос т. Артамасова — члена сессии с советской стороны — китаец У заявил, что к IV сессии Совета, т.е. к той сессии, о которой сейчас идет речь, члены Совета с китайской стороны будут иметь точное решение Министерства Коммуникаций о порядке и сроках взноса китайской стороной средств в погашение своей доли убытков 1940 г. и дотации в счёт убытков 1941 года.

В соответствии с такой позицией китайцев сессия постановила:

«Принимая во внимание заявление г. У о том, что на IV сессии Совета члены Совета с китайской стороны будут иметь совершенно конкретное решение Министерства Коммуникаций о порядке и сроках покрытия дотации на 1941 год, вопрос о немедленном кредитовании дирекции оставить открытым и перенести на IV-ю сессию Совета» (подчеркнуто нами).

Именно это постановление сессии Совета даёт юридическое основание китайцам не вносить свою долю капитала... и ждать окончательного обсуждения этого вопроса на очередной сессии Совета Компании.

По состоянию на конец 1942 года задолженность китайской стороны Компании по погашению ею уставного капитала Компании составляла 448 тыс. ам. долл. и, примерно, 160 тыс. ам. долл. составляла задолженность китайцев по статье покрытия убытков Компаний за 1941—1942 гг. По сообщению ГУ ГВФ, общая задолженность китайской стороны Компании по состоянию на 1 июля текущего года составляет 555 тысяч американских долларов, не считая задолженности Компании (советской и китайской сторон) ГУ ГВФ в 323 тыс. ам. долл. Если половину последней суммы отнести на китайцев, то задолженность их нам на 1 июля с.г. составляет 716,5 тыс. ам. долл.

Имея такую задолженность и зная, что этот вопрос будет стоять на очередной сессии Совета Компании, нам, тем не менее, неизвестно, почему китайцы на протяжении последних двух с половиной лет настойчиво ставят перед нами вопрос о созыве сессии. Нужно, правда, сказать, что китайцы имеют на это право, т.к. последняя сессия Совета состоялась в январе 1941 года, а по уставу Компании Совет должен созываться не реже, чем два раза в год.

27-го мая с.г. [Начальник ГУ ГВФ] т. Астахов сообщил НКВД, что китайское Министерство Коммуникаций вновь обратилось в ГУ ГВФ с настойчивым предложением о созыве на I.VIII. 1943 года в гор. Урумчи сессии Совета Компании. Министерство указывало, что «ввиду отказа советской стороны заседание сессии до сих пор не состоялось», что «именно поэтому вся деятельность Компании за последние два года продолжалась без оснований и не соответствовала правилам», и что «дальнейшая оттяжка в проведении заседания нетерпима».

Мотивировка о необходимости созыва очередной сессии Совета Компании «Хамиата» неоднократно приводилась руководству Наркомата 1-м ДВО в докладных записках по этому поводу. Независимо от того, будут ли китайцы погашать задолженность Компании после принятия об этом соответствующих решений на очередной сессии Совета Компании, всё же сессию эту следует созвать, так как отсрочка её даст юридическое основание китайцам не погашать их долю основного капитала Компании и долю покрытия убытков Компании за 1941–1942 гг.»¹.

Помимо вышеуказанных, в деятельности авиакомпаний возникали и другие проблемы. Ранее уже упоминалось о резком ухудшении отношения китайских властей в провинции Синьцзян к работающим там советским гражданам и о нарушении китайской стороной соглашения об авиалинии «Хами–Ата». 15 июня 1943 г. Начальник ГУ ГВФ генерал-полковник авиации Ф.А. Астахов сообщил в НКВД:

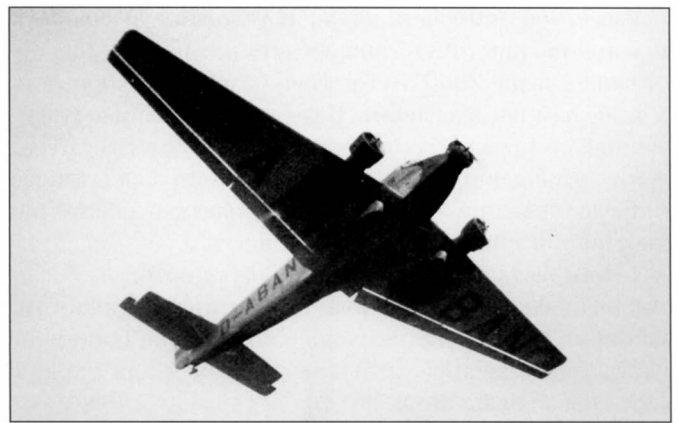
«Авиалиния Чунцин — Хами реорганизована в Центральную авиатранспортную компанию, и официально опубликовано в печати о продлении её до Урумчи. Таким образом, Хами стал промежуточным аэропортом. Это нарушает соглашение в части монополии «Хами–Ата» по коммерческим воздушным перевозкам на участке Урумчи — Хами и в связи с этим центральной авиатранспортной компанией не представляются места нашим пассажирам и грузам, следующим в Чунцин на самолётах этой компании. Объясняют такое положение транзитной загрузкой из Урумчи (официальное заявление представителя компании Ся Шидина). По этому вопросу было официальное представление нашего посла тов. Панюшкина Министру Иностранных Дел Китая, который ответил следующее: «Соглашение в части монополии воздушных перевозок «Хами–Ата» на участке Урумчи — Хами китайской стороной не нарушается, так как если полёты на участке Урумчи — Хами китайской стороной и производятся, то не с коммерческой целью, а эпизодически с государственными чиновниками, что касается официальной публикации в печати с объявлением тарифа, то данный вопрос последствий не имел».

Фактически это выглядит иначе. Для эпизодических полётов или специальных перевозок нет необходимости иметь в Урумчи представителя Центральной авиатранспортной компании с радиостанцией и постоянным штатом работников, расписанием движения и тарифами, а всё это имеется. Кроме того, по сведениям, эта самая фирма располагает пока только одним вылетающим все ресурсы самолётом Ю-52. Полёты производятся нерегулярно, примерно один раз в две недели и реже.

Представляют интерес тарифы Центральной авиатранспортной компании на участке Урумчи — Хами,

Вверху: Юнкерс Ju52/3m, летавший по трассе «Z» ещё после Второй мировой войны. На снимке — личный VIP-самолёт Чан Кайши с эмблемами Гоминьдана и немецкой регистрацией D-ABAN

Справа: В Китае «взаимодействовали» между собой две транспортные системы — «внешняя» и «внутренняя»



если сравнить с нашими на этом же участке, а затем взять тарифы на участке Хами — Сучжоу.

На участке Урумчи — Хами расстояние 514 км: Стоимость пассажирского билета по тарифу Центральной авиатранспортной компании — 50 ам. долл., стоимость пассажирского билета по тарифу «Хами–Ата» — 36,8 ам. долл., стоимость провоза 1 кг багажа по тарифу Центральной авиатранспортной компании — 2 ам. долл., стоимость провоза 1 кг багажа по тарифу «Хами–Ата» — 0,36 ам. долл.

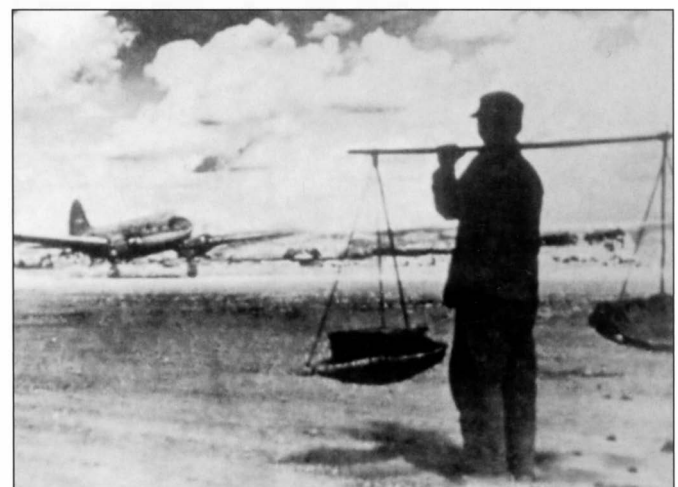
Участок Хами — Сучжоу, расстояние 562 км. эксплуатирует только Центральная авиатранспортная компания — стоимость пассажирского билета — 95 ам. долл., провоза 1 кг багажа — 3,8 ам. долл.

При почти одинаковых расстояниях цены на воздушные перевозки на участке Хами — Сучжоу почти в два раза дороже, чем на линии «Хами–Ата».

Такая тарификация, естественно, направлена против нежелательных перевозок и для извлечения сверхприбылей. Это является одной из причин ко всякого рода препятствиям для полётов наших диасамолётов в Чунцин, разрешение на полёт которых обычно задерживается, приблизительно, от 1 до 1,5 месяцев.

Одновременно с этой информацией главный директор советско-китайской авиакомпании «Хами–Ата» Горюнов поставил передо мной следующие вопросы:

1. «В связи с ликвидацией авиатрассы Алма–Ата — Ланьцжоу со всеми авиабазами встает трудность при выполнении полётов для НКВД в Чунцин, так как абсолютно нигде получать погоду по трассе, а полёт в



неизвестной метеобстановке, в условиях высокогорной трассы при отсутствии средств радиосвязи на расстоянии свыше 2000 км от своей базы может привести к тяжёлым последствиям. Вследствие этого необходимо информировать соответственно руководство НКВД о том, чтобы договориться с китайскими аэропортами о предоставлении метеосводок по трассе и работе радиостанций с нашими самолётами.

2. Как быть с охраной наших аэропортов и объектов радиосвязи, доверить ли это китайским властям, или выделить соответствующее количество бойцов из части тов. Усенко (Хами), остающихся для охраны здесь после эвакуации.

3. Советские консульства вынуждены обращаться ко мне о передаче их шифрованных телеграмм по нашим радиостанциям в Урумчи и Кульдже для быстроты сообщения между собой и Алма-Атой, что мною разрешается в интересах СССР; однако, этим нарушается ст. 10 Соглашения и может повлечь за собой запрещение иметь собственные радиостанции.

Во избежание недоразумений необходима Ваша санкция и руководства НКВД.

По вопросу охраны наших аэропортов и объектов радиосвязи считаю целесообразным сохранить существующий ныне порядок, т.е. оставить охрану этих объектов за китайскими властями»⁵.

Осенью 1943 г. в руководстве НКВД возникли разногласия относительно авиакомпания «Хами-Ата». 18 сентября зам. наркома иностранных дел Лозовский докладывал В.М. Молотову по поводу созыва очередной сессии: «Вы передали решение вопроса о созыве очередной сессии Совета компании «Хами-Ата» тов. Вышинскому. Тов. Вышинский считает, что созыв очередной сессии надо отложить. Я с этим не согласен, потому что китайская сторона задолжала нам 555 тыс. американских долларов. Если мы отложим созыв сессии, то этим самым мы откладываем уплату нам этой значительной суммы. Кроме того, линия работает плохо, нерегулярно по вине китайцев. Созыв сессии Совета мог бы упорядочить и эту сторону вопроса»⁶.



Вскоре вопрос с датой согласовали, и 29 октября 1943 г. китайцам сообщили, что в ответ на их заявление от 25 октября советская сторона компании «Хами-Ата» принимает китайское предложение созвать очередную сессию Совета компании на вторую половину декабря текущего года и «фиксирует дату созыва сессии 18 декабря»⁷.

Как следует из «Анализа деятельности советско-китайской авиакомпании «Хамиата» за 1940–1943 гг.» за подписью Начальника ГУ ГВФ генерал-полковника авиации Ф.А. Астахова, «...нормальная работа компании началась с 1940 г.

...Авиационная компания эксплуатирует линию Алма-Ата — Хами. Производятся также полёты и вне трассы (спецрейсы), главным образом, внутри Китая (Урумчи — Чунцин, Урумчи — Шихо, Урумчи — Шара-Сумбе и т.д.), причём полёты по линии Урумчи — Чунцин производятся исключительно по линии Наркоминдела. (Объём воздушных перевозок в 1940–1943 гг. приведён в Таблице 1 на стр. 193.)

Таким образом, при сокращении налёта часов в 1943 г. по сравнению с 1940 г. на 9,5%, объём перевозок в тоннах возрос на 130,9%, что объясняется значительным увеличением процента коммерческой загрузки.

С каждым годом увеличивается объём пассажирских перевозок внутри Китая и количество перевезённых китайских грузов.

Год	Всего перевезено		В том числе			
	Челов.	%	Сов.	%	Кит.	Иностр.
1941	2085	100	1269	60,8	779	37,4
1942	2251	100	903	40,2	1343	59,6
1943	2021	100	578	28,6	1443	71,4

Таким образом, количество перевезённых китайских граждан увеличилось с 37,4% в 1941 г. до 71,4% в 1943 г., т.е. почти вдвое...

Выводы:

...2. Значительно увеличился объём перевозок внутри Китая и использование воздушного транспорта местным населением для проезда и провоза грузов.

3. Из года в год уменьшается количество советских граждан, пролетающих по линии Алма-Ата — Хами, что не зависит от работы авиакомпании «Хамиата».

4. Снижена себестоимость перевозок, увеличен процент коммерческой загрузки и поступление доходов и, соответственно, уменьшается убыток и размер потребной дотации на покрытие убытков.

5. Поступающие доходы в инвалюте полностью покрывают расходы компании в инвалюте, в связи с чем отпала необходимость в переводе в Синьцзян инвалюты и дало возможность оплатить за материалы, горючее и запчасти, поступающие из СССР инвалютой, переводимой в СССР по официальному курсу.

6. Произведенное с 1 апреля 1944 г. повышение тарифов на 50% в соответствии с решением СНК СССР от 15/II-44 г. даёт возможность в 1944 г. сделать компанию «Хамиата» безубыточным предприятием»⁸.

Таблица 130

ВОЗДУШНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ СОВЕТСКО-КИТАЙСКОЙ АВИАКОМПАНИИ «ХАМИАТА» за 1940—1943 гг.

Показатели	1940		1941		1942		1943		Итого
	Всего	В том числе по осн./линии	Всего	В т.ч. по осн./линии	Всего	В т.ч. по осн./линии	Всего	В т.ч. по осн./линии	
Налёт, час	854,2	576,0	1183,8	903,7	908,1	645,8	773,2	551,6	3714,3
Налёт, км	216812	145890	298308	226796	232516	165729	196883	140284	944519
Перевозки									
Пассажиры, человек	1912	1710	3407	3201	4566	3640	4535	4017	14420
Почта, тонн	16,208	13,633	23,428	21,537	4,979	3,877	12,428	10,515	57,043
Груз и багаж, тонн	72,475	58,5	157,227	140,283	194,408	159,578	208,408	181,169	632,518
Всего, тонн	235,863	203,6	442,005	407,290	539,147	434,675	544,887	479,804	1761,902
Всего, тонно-километр	234409,2	167535,4	366618,7	295887,3	372010,5	282741,5	380410,6	304882,2	1353439,0
% коммерч. загрузки	60,1	63,8	68,3	72,5	88,9	94,8	107,3	119,0	—
Тонно-км на лётный/час	274,4	290,1	309,7	327,4	411,9	437,8	491,9	544,6	—

Восстание в Синьцзяне в 1944 г. и занятия повстанцами аэропорта «Кульджа» нарушило нормальную работу авиакомпания «Хами-Ата». Лишь в 1946 г., благодаря достигнутому правительством Синьцзяна соглашению с повстанцами, вновь создались условия для нормальной работы авиалиний.

Английский консул в Синьцзяне Уолтер Грэхэм 20 сентября 1946 г. возвращался в Урумчи из Кульджи самолётом и смог выяснить, что представлял собой местный аэродром: «Аэродром находится довольно близко к городу на северо-востоке. В тот день, когда я улетал, там было полдюжины двухмоторных истребителей (вероятно, «Москито» ВВС Гоминьдана — А.Д.), выстроенных в ряд, и некоторое количество других машин, рассредоточенных по краям поля. Маленький биплан летал над городом несколько раз, когда я там находился. Радиостанция на аэродроме была разрушена во время сражений и ещё не отремонтирована. Самолёты авиалинии «Хами — Алма-Ата» нерегулярно летают между Алма-Атой и Урумчи и делают посадку в Кульдже, но неофициальных пассажиров они не перевозят»⁹.

7 мая 1946 г. Начальник ГУ ГВФ Астахов докладывал зампредсовмина СССР К.Е. Ворошилову план работы и смету расходов и доходов авиакомпании «Хами-Ата» на 1946 год, представленный Главным директором авиакомпании Москвиным. По предварительным расчётам предусматривался убыток в размере 1791 тыс. ам. долл.:

«Этот убыток вызывается резким повышением цен на материалы и топливо, приобретаемые авиакомпанией на местном рынке, вследствие обесценения Синьцзянской валюты.

ГУ ГВФ не считает возможным утвердить эту смету с плановым убытком в 1791 тыс. ам. долл., полагая, что Китайское правительство должно снабжать авиакомпанию местными материалами не по рыночным, а по твёрдым ценам. При этом условии размер убытка снижается до 470,0 тыс. ам. долл., против 457,4 тыс. ам. долл. убытка за 1945 год.

Однако, этот вопрос может быть разрешён лишь на очередной сессии Совета авиакомпании. Последняя сессия Совета состоялась в г. Алма-Ата в декабре месяце 1943 г.

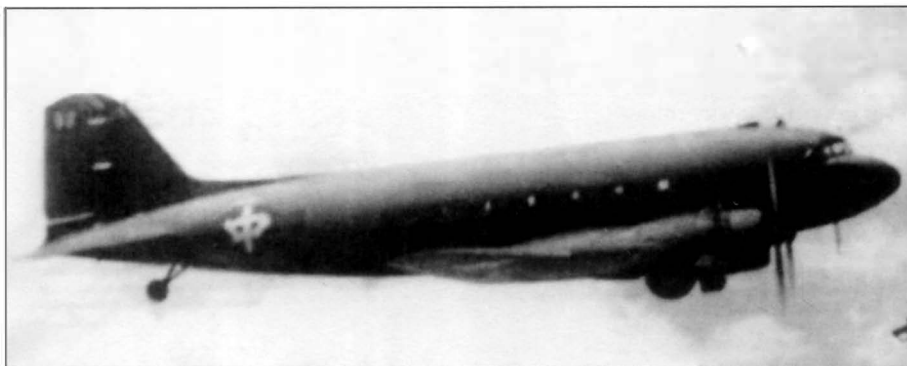
Таким образом, уже более 2-х лет Совет не созывался, между тем Соглашением между правительством СССР и Китайским правительством предусматривался созыв Совета не реже 2-х раз в год.

Целый ряд вопросов, вызванных резким обесценением Синьцзянской валюты, требует разрешения на Совете компании. В частности: порядок выплаты зарплаты работникам компании (советским и китайским); порядок покрытия убытка за 1945 год и взноса дотации на 1946 год; установление новых тарифов на перевозки; меры к снижению убытка и, в первую очередь, путем предоставления Китайским правительством топлива и материалов по твёрдым ценам; утверждение отчётов за 1943 и 1945 годы и плана работы на 1946 год и ряд других текущих вопросов.

Без разрешения этих вопросов на Совете, финансовое положение авиакомпании сильно усложнится, и для нормальной работы таковой ГУГВФ должно будет регулярно переводить значительные суммы валюты.

Ввиду изложенного прошу Вашего согласия на созыв в июне—июле месяце с.г. очередной сессии Совета Советско-Китайской авиакомпании «Хами-Ата» в г. Алма-Ата»¹⁰.

23 августа 1946 г. руководству МИД СССР представили справку об эксплуатационной и финансово-хозяйственной де-



В полёте С-47 китайской авиакомпания (иероглиф «Ф» — «Китай»)

тельности «Хамиаты». Прилагая обзор работы компании за 1940–1945 гг., Начальник ГУ ГВФ Ф.А. Астахов предлагал: «...Считаю необходимым провести следующие мероприятия:

1. Повысить тарифы на перевозки. Действующие тарифы на перевозки в Синьцзянских долларах, в настоящее время, при полном обесценении синьцзянской валюты, слишком низки и вызывают значительные убытки. За 1945 год убытки достигли суммы 457 тыс. ам. долл., за 1-е полугодие 1946 года — 187,0 тыс. ам. долл.

Повышение тарифов с 1-го октября 1946 года до размера действующих в Китайской Национальной Компании, увеличит сумму доходов на 12.100 тыс. синьцзянских долларов, что при переводе на официальный курс, существующий в Синьцзяне (1 ам. доллар равен 4 синьцзянским), составит 3.025 тыс. американских долл. Дополнительно полученная сумма доходов полностью покрывает убытки за 1945 год и три квартала 1946 года и даст возможность иметь накопления в синьцзянской валюте.

Действующие тарифы в американских долларах и советских рублях следует оставить без изменения.

2. Изменить порядок метеобслуживания. В настоящее время авиакомпания обслуживается работниками Главного Управления Гидрометеослужбы. Китайские власти этим недовольны и считают, что работники метеослужбы проживают в Синьцзяне без договорённости с ними, поэтому целесообразно ввести этих работников в штат авиакомпании «Хамиата» с оплатой им зарплаты в порядке, установленном для остальных работников авиакомпании.

3. Созвать очередную сессию Совета компании. Разрешение вопросов, изложенных выше по Уставу, входит в компетенцию Совета Авиакомпании, поэтому необходимо в октябре—ноябре месяце с.г. в г. Алма-Ата созвать очередную сессию Совета (предыдущая IV-я сессия состоялась в январе 1944 года в г. Алма-Ата), на которой подлежат также обсуждению:

а) доклад Главного директора о работе авиакомпании за 1943, 1944 и 1945 гг.;

б) порядок покрытия убытка за 1945 год. Убыток оставить на балансе и покрыть прибылью 1946 года;

в) утверждение плана работ и смет авиакомпании на 1946 год. Министерство коммуникаций Китайской Республики со своей стороны, безусловно, поставит

на 5 сессии Совета вопрос об организационной структуре Авиакомпании и о личном составе.

Этот вопрос китайской стороной ставился на 3 и 4 сессиях Совета Авиакомпании, но советская сторона от обсуждения отказалась, мотивируя свой отказ тем, что это не входит в компетенцию Совета и что члены Совета от советской стороны не имеют соответствующих полномочий от ГУ ГВФ.

После окончания 4 Сессии Совета (январь 1944 г.) Министерство

коммуникаций Китайской Республики неоднократно поднимало вопрос о делегировании представителя ГУ ГВФ в Чунцин для переговоров.

В телеграмме от 26 апреля 1944 г. китайцы указывали, «что неразрешение на основе равноправности вопросов о личном составе компании, Министерство считало бы противоречащим договору и духу равноправности сторон».

Исходя из этого, считаю дальнейший отказ от обсуждения этих вопросов нецелесообразным¹¹.

30 августа 1946 г., предложения Ф.А. Астахова доложили министру иностранных дел СССР В.М. Молотову. 6 сентября, после согласования, Астахову сообщили, что против его «предложений о созыве очередной сессии совета компании «Хамиата» в октябре—ноябре месяце с.г., повышении тарифов и изменении порядка метеобслуживания МИД СССР возражений не имеет». 10 сентября все согласованные ГУ ГВФ и МИД СССР предложения по «Хамиате» довели до сведения зампредсовмина К.Е. Ворошилова¹².

12 февраля 1947 г. состоялась беседа о реорганизации управления авиакомпании. Советник китайского посольства Чэн Дин «сообщил, что на последней сессии совета Советско-китайской авиакомпании «Хами-Ата» китайская сторона ставила вопрос о реорганизации управления компании путём замещения ряда руководящих должностей китайскими гражданами, вместо советских. Дата созыва очередной, 5-й сессии совета компании ещё не установлена. Министерство коммуникаций Китая желало бы прийти к соглашению с ГУ ГВФ по вопросу о реорганизации управления компанией ещё до созыва очередной сессии совета компаний и просит ГУ ГВФ сообщить своё мнение по предложениям, которые китайская сторона сделала по этому вопросу на 4-й сессии Совета»¹³.

Наконец, 28 июля 1948 г. посольству СССР в Нанкине вручили Ноту МИД Китая «по вопросу о созыве 5-го совещания правления китайско-советской авиационной компании Хами-Ата»:

«19 июля с.г... [ГУ ГВФ] СССР обратилось в Китайское Посольство в СССР с просьбой передать Министерству Коммуникаций Китая письмо, где выдвигалось предложение созвать в августе месяце текущего года в г. Алма-Ата 5-е совещание Правления Китайско-Советской Авиакомпании, а также предлагалась повестка дня и испрашивалось согласие Министерст-

на Коммуникаций. Министерство получило следующее уведомление Министерства Коммуникаций:

«Министерство Коммуникаций выражает согласие на выдвинутое... [ГУ ГВФ СССР] предложение о созыве в августе текущего года в г. Алма-Ата 5-го совещания Правления Китайско-Советской Авиационной Компании и на предложенную им повестку дня. Что касается даты проведения совещания, то она должна быть установлена в порядке переговоров между Председателем Правления упомянутой компании Лю Цзэжунем и советским Генеральным директором в г. Урумчи. Кроме того, если Министерство Коммуникаций будет иметь дополнительные предложения, то оно внесет их особо»¹⁴.

Судя по всему, «дополнительным китайским предложением» стало решение Министерства Коммуникаций Китая «денонсировать заключенное 9 сентября 1939 г. советско-китайское Соглашение об авиалинии «Хами-ата», а также предложение Министерства Коммуникаций начать переговоры о заключении нового Соглашения». 31 августа 1948 г. посол СССР в Китае Н.В. Ронин довел до сведения министра иностранных дел Ван Шидэ, что «ГУ ГВФ СССР готово вступить в переговоры с китайским Министерством Коммуникаций о заключении нового соглашения по «Хамии» и предлагает приступить к этим переговорам в октябре—ноябре 1948 г. в Москве»¹⁵.

В ответ 9 октября 1948 г. китайцы сообщили, что «Министерство Коммуникаций согласно с предложением... [ГУ ГВФ] вступить в переговоры о заключении нового авиационного Соглашения. Однако, предложенное Советской Стороной время для начала этих переговоров в Москве в октябре—ноябре сего года слишком ограничено. Министерство Коммуникаций полагает перенести переговоры на февраль 1949 г., причем переговоры вести в городе Нанкине»¹⁶.

Наступил 1949 г., войска КПК наступали по всему фронту и, судя по всему, Гоминьдановцам становилось не до дипломатических церемоний. 25 мая 1949 г. советскому посольству в Китае вручили Ноту МИД Китая «о пролонгации соглашения 1939 г. о регулярном воздушном сообщении между городами Хами и Алма-Ата»: «Настоящим имею честь сообщить, что в результате переговоров в г. Урумчи между представи-

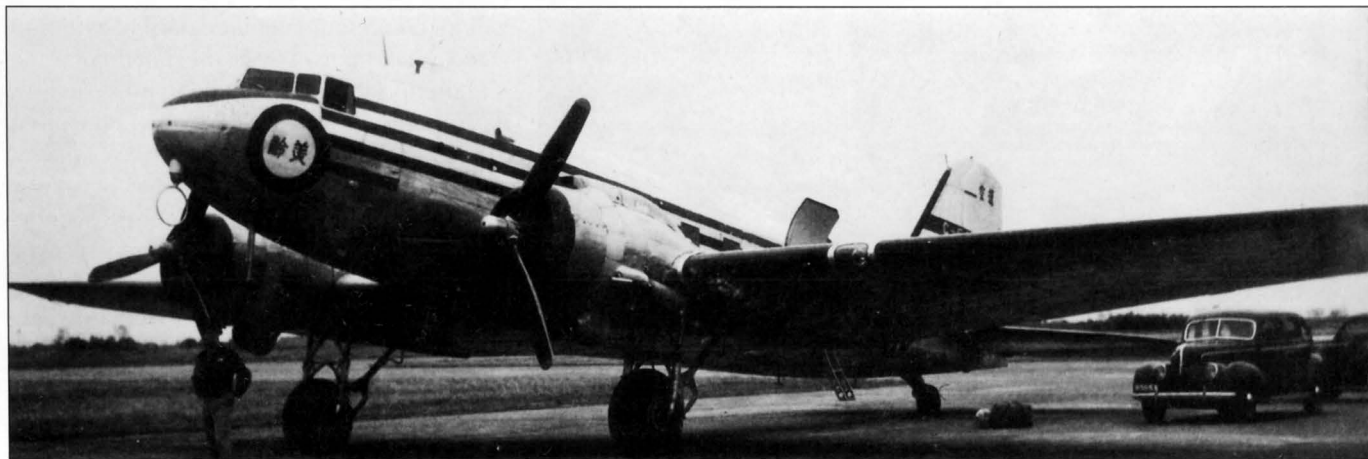
телями Министерства коммуникаций Китая, с одной стороны, и представителями... [ГУ ГВФ] СССР, с другой стороны, о китайско-советском воздушном соглашении обе стороны взаимно согласились продлить на пять лет срок действия соглашения об установлении регулярной воздушной связи между городами Хами и Алма-Ата, заключенного 9 сентября 1939 года в Чунцине между Министерством коммуникаций Китая и... [ГУ ГВФ СССР] и оформить это протоколом, который войдет в силу по подписании его представителями обеих сторон...»¹⁷.

Неизвестно, успели ли пролонгировать это соглашение, во всяком случае, уже в 1950 г. между СССР и Китайской Народной Республикой (КНР) заключили новые соглашения по гражданской авиации, в результате которых начало работу Советско-Китайское общество гражданской авиации (СКОГА)¹⁸, о котором речь пойдет дальше.

Если к 1949 г. на территории Синьцзяна существовало всего три аэропорта — в Хами, Урумчи и Кульдже, то уже в июне 1950 г. СКОГА построило аэропорты в Куче, Аксу и Кашгаре, которые обслуживали воздушные линии с Урумчи, а также авиалинию Пекин — Тайюань — Сиань — Ланьчжоу — Цзюцзюань — Хами — Урумчи — Кульджа — Алма-Ата¹⁹.

Помимо «Хамии», в послевоенном Китае с помощью СССР организовали ещё несколько авиалиний, главным образом, в Маньчжурии. Так, уже 20 января 1946 г. зам. начальника ГУ ГВФ П.Г. Авсеевич представил В.М. Молотову проект Соглашения между правительством СССР и правительством Китайской Республики об учреждении на территории Маньчжурии советско-китайского общества гражданской авиации «Таксо» и вынес с предложениями по кандидатурам специалистов для работы в «Таксо»:

«В соответствии с Постановлением СНК СССР от 10 января 1946 г. представляю проект Соглашения между Правительством Союза ССР и Правительством Китайской Республики — об учреждении Советско-Китайского Общества Гражданской Авиации «ТАКСО» на территории Маньчжурии и протокол к этому Соглашению. Прошу Ваших указаний о руководстве этим проектом при переговорах с представителями Китайского Правительства.



Личный самолёт С-47 Чан Кайши середины 1940-х годов. В круге на носу — имя его жены «Мэйлин»

Одновременно докладываю, что в помощь маршалу Советского Союза Малиновскому и т. Сладковскому от ГУ ГВФ командированы: генерал-лейтенант авиации Шевелев М.И., он предназначается для использования в этом Обществе на должности председателя Правления; инженер-полковник Лаврентьев А.А., предназначенный для использования на должности директора-распорядителя Общества и капитан Дубровский А.Э., который является специалистом-экономистом по вопросам гражданской авиации»²⁰.

11 июня 1946 г. врио начальника ГУ ГВФ при СМ СССР генерал-лейтенант Семенов доложил В.М. Молотову о деятельности Управления ГВФ в Северо-Восточных провинциях Китая на текущем этапе:

«Докладываю, что в соответствии с распоряжением СНК Союза ССР от 17/XI—45 г. № 16503—рс, ГУ ГВФ создало в Маньчжурии Управление с задачей организации и осуществления регулярного воздушного сообщения на линиях:

- а) Чита — Хайлар — Цицикар — Харбин — Чанчунь — Владивосток;
- б) Чита — Харбин — Чанчунь — Мукден — Дальний.

Вся организационная работа и необходимые мероприятия по обеспечению полётов были выполнены в короткий срок.

Были организованы основная база самолётов в Чанчуне, где расположился авиаотряд Управления в составе 6 самолётов С-47, и промежуточные авиабазы в аэропортах Мукден, Харбин, Дальний.

В аэропортах были установлены радиостанции и обеспечена надёжная радиосвязь, организовано метеобслуживание полётов.

В дальнейшем на основной базе в Чанчуне были организованы небольшие линейные авиамастерские с достаточным количеством запасных частей и исходных материалов, что дало возможность производить на самолётах отряда необходимые профилактические регламентные работы.

С 15-го декабря 1945 г. установлено нормальное сообщение по линиям:

- 1. Чанчунь — Харбин — Цицикар — Хайлар — Чита общей протяжённостью — 1420 км
- 2. Чанчунь — Харбин — Цзямусы — Хабаровск — 947 км
- 3. Чанчунь — Мукден — Дайрен — 630 км
- 4. Чанчунь — Муданьцзян — Владивосток — 590 км

За период работы Управления с 1-го января по 1-е мая 1946 г. перевезено:

пассажиров 2872 чел.
 почты 18107 кг.
 грузов 251413 кг (большой частью ценный груз Министерства внешней торговли).

При выполнении этой работы лётному составу приходилось летать в трудных условиях по неосвоенным воздушным трассам, при обстоятельствах, когда даже удачная вынужденная посадка могла повлечь за собой потерю экипажа и самолёта, так как в районах трасс происходила гражданская война или действовали банды хунхузов.

Поэтому было обращено особое внимание на тщательную подготовку материальной части и безотказную её работу в полёте. Лётный и технический состав успешно выполнил эти задачи и на протяжении всех полётов не имел потерь и аварий самолётов.

В апреле месяце 1946 г., в связи с выводом советских войск из Маньчжурии, Управление ГВФ и авиаотряд были перебазированы в г. Дальний. Перед этим также было вывезено имущество и личный состав авиабазы, находящейся в Мукдене.

В Мукдене и Чанчуне Управлением ГВФ были оставлены оперативные группы с радиостанциями, которые весьма успешно выполнили свои задачи по поддержанию связи между оставшимися в этих городах советскими организациями (Дальбанк, Внешторг, Торгпредство и пр.) с городами Харбин и Дальний, а также с городами Советского Союза. На второй день после ухода Красной Армии из Мукдена и Чанчуя вся телеграфная и телефонная связь была прервана вследствие начавшейся там гражданской войны. Связь поддерживалась ГВФ, который, кроме того, давал

полную информацию Штабу маршала Малиновского и нашему консулу в Харбине о событиях в Мукдене и Чанчуне. 14 апреля 1946 г. самолёты Управления ГВФ перелетели из г. Дальний в Харбин для выполнения специального задания по вывозу военного груза во Владивосток.

Одновременно производились полёты из Харбина в Дальний через территорию Маньчжурии, где уже шла гражданская война.

Следует отметить, что работа лётного и технического состава в Чанчуне и Харбине по выполнению и обеспечению полётов после ухода частей Красной Армии, протекала особо напряжённо, в условиях, когда вокруг аэродромов шли



Идёт загрузка самолёта Китайской Национальной авиакомпании (CNAC)

бон, сами аэродромы были перерыты, а бетонные полосы забросаны бочками и другими материалами, препятствующими посадке...

В конце апреля месяца самолёты ГВФ передетели из Харбина в Дальний и Управление ГВФ закончило свою работу в Маньчжурии.

В настоящее время на территории Маньчжурии осталось в Мукдене... (пропуск в тексте док.) работников ГВФ, которые подлежат вывозу в г. Дальний.

Ввиду создавшегося положения в Маньчжурии полагал бы целесообразным Маньчжурское Управление ГВФ расформировать, а обслуживание воздушной линии Хабаровск — Дальний возложить на Дальневосточное Управление ГВФ»²¹.

Совместные авиакомпания с советским участием могли работать только на Северо-Востоке и Северо-Западе Китая, а в Центральном Китае и на юге страны воздушные перевозки как в военных, так и в гражданских целях, стали организовывать ВВС Гоминьдана и созданное впоследствии Управление гражданской авиации (УГА), а также «Тигры Шэнно».

Осознание необходимости заниматься воздушными перевозками пришло к руководству ВВС Гоминьдана уже в конце войны с Японией. Однако лишь после развязывания полномасштабной Гражданской войны против войск КПК, когда, несмотря на значительное преимущество в военной силе, Гоминьдановцы практически повсюду терпели поражения, к началу 1947 г. чанкайшисты на многих базах начали ощущать большие трудности в снабжении горючим. В условиях, когда наземные перевозки фактически прекратились, доставка грузов могла производиться только по воздуху.

В марте 1947 г. Главный штаб ВВС принял предложение американских военных советников создать в военных округах отделы военных перевозок. Они должны были отвечать за доставку по воздуху вооружения, военных грузов, в т.ч. и горючего. Штаб ВВС 3-го Военного округа направил из Шанхая два транспортных С-46. Они ежедневно из Ханькоу перевозили бензин и т.п. в Сиань для того, чтобы поддержать боевую деятельность авиации в том районе. Эти транспортники в Сиань летали полностью загруженными, а первоначально возвращались пустыми, впоследствии их начали загружать попутным грузом гражданского назначения (коммерческим).

В эти перевозки вскоре «без мыла влезли» различные дельцы, дававшие взятки чиновникам из штаба ВВС. На самолётах вывозили хлопок, утверждают, что всего перевезли 4–5 тыс. тонн (для авиации это очень много — А.Д.)²².

Для сравнения, 16 октября 1948 г. известный деятель КПК Гао Ган направил на имя И.В. Сталина письмо с просьбой о ввозе на Северо-Восток Китая 20 тыс. т хлопка: «В целях развития в Маньчжурии текстильной промышленности, требующейся для удовлетворения соответствующих нужд наших войск и гражданского населения, прошу Вашего разрешения

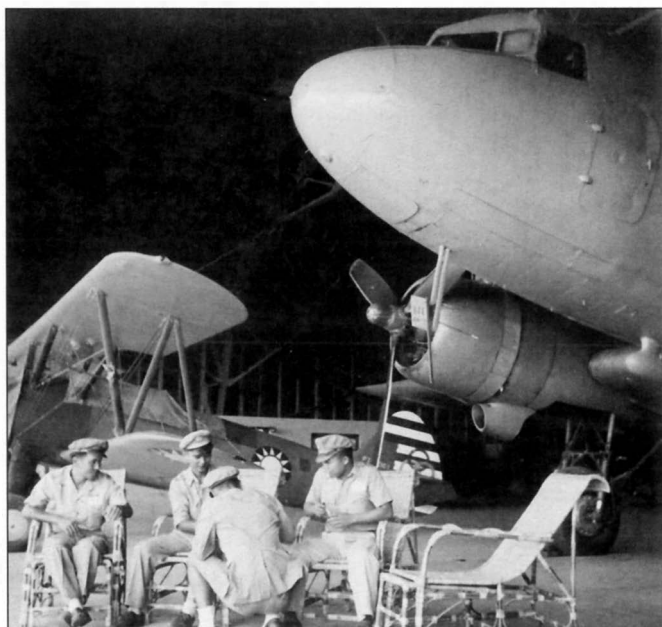
на ввоз в Маньчжурию в 1949 г. 20.000 тонн хлопка, без которого у нас возникнут большие затруднения. Поэтому очень прошу Вас об удовлетворении настоящей просьбы, чем будет оказана нам большая помощь. С коммунистическим приветом Гао Ган»²³.

Судя по всему, эту просьбу быстро удовлетворили. На тексте документа есть пометы: «Имеется основание удовлетворить эту заявку полностью». Пр. позволить в МВТ. т. Микоян запросил справку о поставках хлопка в прошлые годы. По-видимому, будет поставлен вопрос об увеличении поставок с 13 тыс. тонн (первоначальный вариант)...»²⁴. Однако неясно, каким видом транспорта, авиационным или по железной дороге, или поставки хлопка в Китай.

Однако вернемся к военно-транспортной авиации Гоминьдана. Как пишут тайваньские историки, «эти неофициальные воздушные перевозки, организованные ВВС, давали всяческим бизнесменам хорошую прибыль, этот бизнес постепенно распространялся на многие города Китая — Шанхай, Нанкин, Ханькоу, Сиань. Кроме того, чиновники официально продавали билеты на эти авиалинии. Продажа пил от лица ВВС, существовал ряд приёмов создания скидок и преференций, в итоге остальные гражданские компании оказались неконкурентоспособными по сравнению с линиями ВВС.

Эти авиалинии протянулись не только от Шанхая до Сианя, но на севере от Шэньяня до Тяньцзиня, Пекина и Циндао, где совершенно открыто продавались пассажирские места на авиарейсы»²⁵.

После победы над Японией в Китае очень быстро увеличилось количество гражданских авиалиний и совершаемых рейсов. 20 января 1947 г. при Министерстве коммуникаций Китая создали структуру, специально занимавшуюся гражданской авиацией — её называли Авиационное Управление гражданской авиации (АУГА). В нём по штату работали 170–180 человек. В течение 1948 г. это управление контролировало работу трёх китайских авиакомпаний и авиаотряда Шэнно, а также отвечало за военные перевозки.



Короткий отдых экипажа С-47 10-й транспортной авиагруппы ВВС. На заднем плане — УТС РТ-17

АУ ГА довольно быстро разработало программу развития гражданской авиации, состоящую из нескольких пунктов, и составило реестр гражданских аэродромов, куда вошло 21 аэродром, и также началась реконструкция и расширение некоторых из них. Кроме того:

1. Прежние аэродромы, принадлежавшие компаниям ГА, теперь передавались в аренду военным.
2. Создавалась сеть метеорологической службы.
3. Устанавливалось дополнительное оборудование для ночных полётов.
4. Постепенно внедрялась система управления воздушным движением. Основные диспетчерские пункты находились в Шанхае, Ханькоу и Гуанчжоу.
5. Внедрялись единые нормы и стандарты. Начали осуществлять учёт и регистрацию персонала и оборудования.
6. Создали курсы обучения персонала.

Однако, как пишут историки из Тайваня, «если бы все или хотя бы некоторые из пунктов этой программы удалось реализовать на деле, а не на бумаге, то это был бы серьёзный прогресс в развитии гражданской авиации. Однако из-за того, что самолёты и запчасти к ним все были американского производства, топливо импортное, очень дорогое и большие трудности с доставкой, а управление компаниями находилось в руках иностранных бизнесменов, лётчики в большинстве — американцы с высокой зарплатой, то прибыль от эксплуатации авиалиний оказывалась очень небольшой. В итоге компании были вынуждены снижать накладные расходы, прежде всего за счёт безопасности. Всё это негативно влияло на работу авиалиний»²⁶.

Кроме того, бензин при закупке за границей приходилось приобретать по ценам мирового рынка. По некоторым данным, в 1946 г. он стоил 0,165 ам. долл. за галлон, в конце 1947 г. — 0,22 ам.д./гл., в марте 1948 г. — 0,233 ам.д./гл. По другим данным, с 1 января 1947 г. он стоил 0,256 ам.д./гл., к 1 декабря 1947 г. — 0,541 ам.д./гл., а на 1 июля 1948 г. — 3,348 ам. д./гл. Хотя эти цифры не стыкуются между собой, очевидно, что рост цен на авиационное горючее происходил постоянно. В среднем, 70% всех доходов авиакомпаний уходило как плата за горючее. Очевидно, что «Гражданская авиация Китая была в руках иностранцев»²⁷.

Кроме того, в Китае было очень мало аэродромов. Всего построили несколько сотен посадочных площадок, но пригодных для гражданской авиации имелось совсем немного, и только 20 из них соответствовали предъявляемым требованиям. Так, 5 декабря 1948 г. у Центральной авиакомпании самолёт борт. № 538 при подъёме к Шанхаю из-за плохой погоды не смог приземлиться, а запасные аэродромы находились достаточно далеко — в Циндао, Нанкине, Фучжоу. Из-за недостатка горючего долететь до них было невозможно, в итоге самолёт разбился²⁸.

Самые тяжёлые лётные происшествия на гражданских авиалиниях происходили в 1946—1947 гг., особенно в декабре 1946 г. — январе 1947 г. За эти два месяца произошло семь крупных аварий, погибли 141 пассажир и 21 член экипажа. Особенно серьёз-

ные аварии произошли 25 декабря 1946 г. Поскольку американские лётчики торопились в Шанхай на встречу Рождества, они, не обращая внимания на нелётную погоду, летели с большим риском, и в течение дня разбился три самолёта.

По сообщению Шанхайского корреспондента Агентства Рейтер, «25 декабря вечером во время посадки... в тумане, на шанхайских аэродромах разбились три самолёта. По имеющимся сведениям, убито по крайней мере 43 человека, в других сообщениях говорится, что убито 77 человек. В числе убитых — два американца, среди 15 раненых — 1 иностранец».

На следующий день, 28 декабря, Шанхайский корреспондент сообщил подробности этой катастрофы:

«Рождественская ночь в Шанхае отмечена самой ужасной в истории китайской авиации катастрофой...

Два двухмоторных самолёта Китайской национальной авиационной корпорации (CNAC), разбились за пределами аэродрома Лунхуа в южном предместье Шанхая после того, как у них вышел весь бензин, эти самолёты имели на борту 60 пассажиров и 6 членов экипажа.

Третий самолёт, принадлежавший Центральной авиационной транспортной корпорации (CAT), находящейся под контролем правительства, палел на ферму к северу от аэродрома Цзянвань в северном предместье Шанхая. Самолёты... [CNAC] пилотировали американские пилоты; один из них погиб, другой — серьёзно ранен. Самолёт... [CAT] пилотировал лётчик-китаец, погибший вместе с 11 другими людьми, находившимися на борту, включая 9 пассажиров.

В связи с катастрофами все пассажирские полёты из Шанхая временно отменены»²⁹.

В 1946 г., несмотря на пугающие людей авиакатастрофы с большим числом погибших, коэффициент аварийности (размерность уточним потом) стал самым низким среди всех видов транспорта. Коэффициент безопасности постепенно улучшался, став вторым по эффективности после водного транспорта. Однако зарубежные показатели оказались значительно лучше. В 1946—1947 г. газеты и общественность обвиняли Нанкинское правительство и авиакомпании в макировании своими обязанностями по обеспечению безопасности. Под давлением общественности правительство Гоминьдана вынужденно прекратило рейсовые полёты и всерьёз занялось расследованием катастроф и обеспечением безопасности. Их обвиняли в том, что «человеческая жизнь для них — игрушка»^{30,31}.

Количество аварий в двух основных авиакомпаниях в 1937—1947 гг. и их основные причины сведены в таблицы 2.1—2.4³⁰.

В тот период в китайских гражданских авиакомпаниях существовали три типа лётчиков: 1) — приглашённые из-за рубежа, как правило, иностранцы, иногда эмигранты; 2) — китайцы из ВВС; 3) — гражданские лётчики, подготовленные в самом Китае. Последних было очень мало, поскольку Нанкинское правительство не создавало школ гражданской авиации. Авиакомпании также сами не готовили для себя китайских пилотов. Во время войны китайские авиа-

Таблица 2.1

СТАТИСТИКА ЛЁТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

Годы	1937	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947	Итого
Китайская авиакомпания	3	2	4	5	10	3	13	14	11	4	8	77
Евразия	4	3	6	2	3	0	0	5	1	8	3	35
Всего	7	5	10	7	13	3	13	19	12	12	11	112

Таблица 2.2*

АНАЛИЗ ПРИЧИН ЛЁТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

Причины происшествий	1*	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	Итого
Китайская авиакомпания	14	12	11	2	2	4	4	11	5	8	4	77
Евразия	6	4	10	4	0	2	4	0	2	1	2	35
Всего	20	16	21	6	2	4	8	11	7	9	6	112

* — См. расшифровку колонок ниже:

1 — Технические неполадки

2 — Метеоусловия

3 — Нападение в воздухе и/или бомбёжка на земле

4 — Сбит вражескими самолётами

5 — Пожар по неосторожности

6 — Ошибки экипажа на взлёте

7 — Ошибки экипажа на посадке

8 — Пропал без вести

9 — Вынужденные посадки

10 — Врезался в гору

11 — Иные лётные происшествия

Таблица 2.3

СТАТИСТИКА ПОГИБШИХ В ВОЗДУХЕ НА МИЛЛИОН ПАССАЖИРО-МИЛЬ

Годы	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946
Китай	—	—	1,14	1,53	1,30	1,14	1,06	1,08	0,94
США	0,052	0,013	0,033	0,025	0,039	0,013	0,021	0,021	0,012

Таблица 2.4

СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ БЕЗОПАСНОСТИ ВИДОВ ТРАНСПОРТА В 1946 Г.

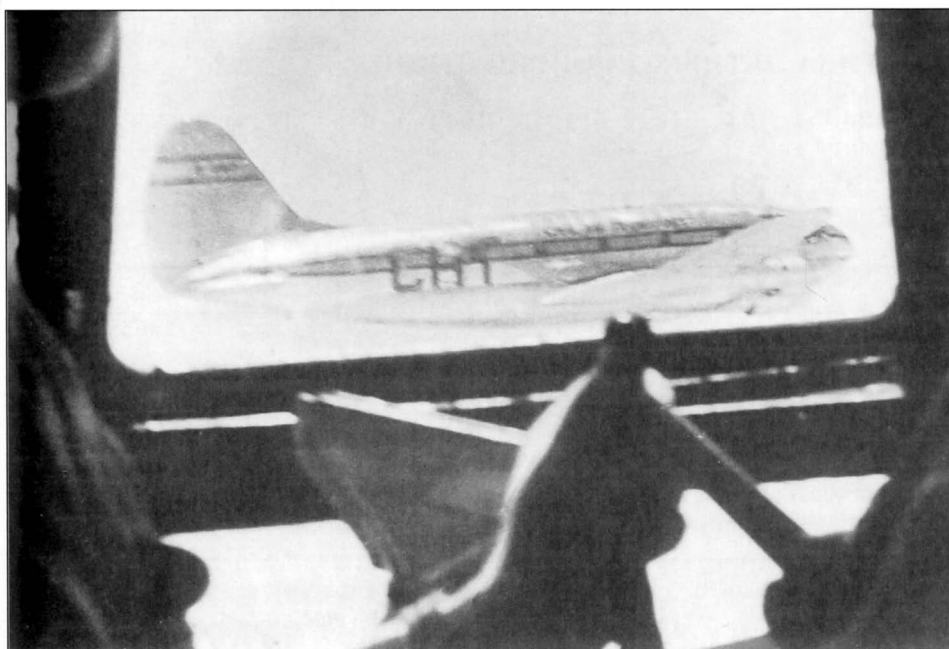
Средства транспорта	Кол-во раненых на млн. пасс.-милей				Кол-во погибших на млн. пасс.-милей			
	Водный	Авиа	Ж/д	Авто	Водный	Авиа	Ж/д	Авто
Китай	—	0,15	1,47	74,00	0,60	0,94	1,05	28,34
США	—	—	—	—	—	0,012	—	0,029

компании набирали курсантов для первоначальной лётной подготовки, чтобы они могли работать вторыми пилотами. Бывали случаи, когда принятые курсанты в Куньмине только прослушивали лекции и без всяких провозных летали вторыми в правом кресле. В дальнейшем учиться и набираться опыта им становилось чрезвычайно трудно, хороших пилотов из них, как правило, не получалось.

В 1947 г. Нанкинское правительство импортировало американский двухместный учебно-тренировочный самолёт Пайпер «Кэб» с мотором в 65 л.с. стоимостью 2295 ам. долл. В это же время в витрине одного из Шанхайских больших магазинов выставили подобный самолёт, не исключено, что это один и тот же. Такие УТС «Лётное общество» Шанхая широко использовало для обучения.

После того, как в январе 1947 г. создали АУ ГА при правительстве Чан Кайши, один из лётчиков, уволив-

шись из гражданской авиакомпании, создал на аэродроме Хунцяо «Лётное общество гражданской авиации». У него был свой самолёт Пайпер J3C-65. Лётчик набрал курсантов и самостоятельно начал учить их летать. По слухам, курсанты начинали самостоятельно летать уже после 8 часов полёта с инструктором. Налетав 50 часов, они осваивали лётную программу начального этапа обучения авиашколы, и им выдавали свидетельство об окончании первого учебного этапа. Газеты опубликовали рекламу этого «Общества»: курсантов принимали без ограничений по возрасту и другим данным, лишь бы они были здоровы и готовы оплатить обучение. Откликнулись несколько десятков человек. Час лекций в аудитории стоил 2 доллара, час полётов — 50 долл. Сложная военно-политическая обстановка в Шанхае, инфляция, усугубляемые многочисленными авариями с гражданскими самолётами, подрывали доверие к надёжности и безопасности авиа-



С-46 одного из бывших «Летающих Тигров» сфотографирован из пилотской кабины другого транспортного самолёта

техники. Разбогатеть инструктор не смог, так как очень мало людей захотели учиться.

Известен случай, что в этом обществе один курсант начинал учиться летать более 20 раз, причём каждый раз не более чем по 20–30 мин. Общий налёт в сумме составил более 10 час, что давало возможность летать самостоятельно, но стоимость обучения при этом достигала 600–700 долл. Инструктор, увидев одержимость и, главное, состоятельность курсанта, предложил ему купить свой самолёт и на льготных условиях пользоваться ангаром и прочей аэродромной инфраструктурой. Первоначальная стоимость самолёта составляла 2295 долл., но ушлый инструктор заломил цену около 4 тыс. Итог неизвестен.

В мае—июне 1948 г. курсантам выдали 16 пилотских свидетельств. Авиакомпания Китая в ответ на обвинения, что они не хотят готовить китайцев-лётчиков, летом 1948 г. объявили открытый набор, и среди нескольких сотен кандидатов — выпускников политехнических вузов — отобрали около 20 человек, по здоровью подошли лишь семеро. 2 августа началась учёба, и к 4 ноября они начали летать самостоятельно на УТС АТ-6. В ходе обучения двоих отсеяли. Пятеро в середине декабря закончили курс, затем их определили вторыми пилотами на рейсовые самолёты. В целом для подготовки этой группы лётчиков китайские авиакомпании истратили 25000 долл.

Китайские компании готовили партию лётчиков сначала около месяца, затем чуть больше, и посчитали подготовку достаточной. А почему так быстро? Оказывается, руководство оценивало нестабильность политической ситуации и готовилось к эвакуации в Гонконг. Неопытные курсанты с налётом около 10 часов летать самостоятельно, естественно, не могли и претендовали лишь на правое кресло. Тайваньские историки пишут, что «это свидетельство отношения Гоминьданов-

цев к лётным кадрам и безопасности в авиации»³².

Для повышения безопасности полётов 3 июня 1948 г. МИД Китая обратился к посольству СССР с нотой «об оказании помощи китайским гражданским самолётам в случае их вынужденной посадки на аэродроме в районе военно-морской базы Порт-Артур:

«Министерство ознакомилось с нотой Посольства Китая от 29 мая с.г., содержащей заявление о том, что китайским гражданским самолётам в случае их вынужденной посадки вследствие плохой погоды или аварии на аэродромах в районе... [ВМБ] Порт-Артур будет оказана необходимая помощь. Однако в вышеуказанной ноте Посольство не сообщило Министерству конкретных методов установле-

ния связи с органами авиационной службы советских военных властей Порт-Артура, и поэтому в случае необходимости китайские гражданские самолёты окажутся не в состоянии установить нужной связи с упомянутыми органами авиационной службы.

В связи с этим Министерство по-прежнему просит Посольство сообщить советским военным властям Порт-Артура о том, чтобы последние через Посольство довели до сведения Министерства вышеназванные конкретные методы связи наземного и воздушного сообщения для передачи их к сведению китайских компетентных органов по делам гражданской авиации»³³.

А теперь вернемся к рассмотрению деятельности созданной Шэнно авиакомпания. Оценки при этом диаметрально различные, достаточно сравнить мемуары самого отставного генерала и материалы тайваньских историков. Вот как описывает историю возникновения своей авиакомпании сам Клэр Шэнно:

«В мае (1946 г.) я отправился из Шанхая обратно в США с твёрдым сознанием, что я должен помочь Китаю решить самую насущную проблему. Я планировал организовать чрезвычайный воздушный мост, чтобы перевозить продовольствие и лекарства внутри страны. Это были бы мои военные операции, только повернутые в обратную сторону. В качестве базы мы использовали бы бывшие японские аэродромы Гуандуна и Шанхая и летали бы к сети американских аэродромов, разбросанных по опустошенным районам внутри страны. Я был совершенно уверен, что только воздушные перевозки помогут быстро и эффективно ликвидировать пробки, возникшие в портах.

Вернувшись в Соединенные Штаты, я обнаружил, что слишком мало энтузиастов поддерживают этот проект, зато всегда найдётся группа чиновников, которые не желают заниматься делами, выходящими за привычный круг обязанностей.

Кроме того, были слышны обычные пессимистические заявления, которых я вдоволь наслушался с тех пор, как в 1937 г. впервые сошел на берег в Шанхае. Многие доброжелательно настроенные советчики подробно объясняли мне, почему предложенный мною проект обречён на провал в штормовой экономической и политической атмосфере послевоенного Китая. Если бы я поступал этих заядлых пессимистов в 1937 году, я бы отправился домой на первом же пароходе. Весной 1946 года их советы звучали ничуть не лучше, чем 9 лет назад или сегодня. Мне сделали несколько привлекательных коммерческих предложений, но я был полон решимости организовать воздушный мост для доставки помощи китайцам, даже если для этого придется в 56 лет начать жизнь заново в должности диспетчера воздушного движения, причём специфические китайские особенности наложатся на обычные трудности организации нового дела. Лишь когда я переговорил с Флорелло Ла Гардиа, директором комитета ООН по оказанию помощи жертвам войны (UNRRA), у меня появились надежды на успех проекта. Он согласился выслушать мои предложения. Как бывший лётчик, Ла Гардиа сразу понял, что они реализуемы. Мне пришлось 6 месяцев продираться сквозь частотолкающие запреты резолюций, пока не было получено одобрение на организацию авиалинии. Первые контракты были подписаны в октябре 1946 г.

Авиалинию организовали по соглашению между CNRRA, китайский эквивалент UNRRA, и компаний, организованной Уитингом Виллауэром и мной.

Авиалинию назвали Службой воздушных перевозок CNRRA, и вскоре она превратилась в САТ. Первоначальный капитал составил 2 миллиона долларов, одолженных у CNRRA. Заём покрывал приобретение самолётов и другого оборудования, которое служило гарантией займа. Оперативный капитал дали частные китайские и американские организации. CNRRA получила высший приоритет в перевозках САТ, причём цены были зафиксированы контрактом. Все мощности, не задействованные для выполнения заказов CNRRA, САТ могла продавать, но по установленным правительством ценам. Из доходов от своей коммерческой деятельности САТ должна была вернуть первоначальный заём CNRRA.

Мы приобрели 15 С-46 и 4 С-47 из военных излишков на Гавайях и в Маниле. В Соединенных Штатах набрали экипажи, чтобы отремонтировать самолёты и перегнать их в Китай. Штаб-квартира САТ расположилась в Шанхае. Лётный состав представлял собой сборную солянку из бывших лётчиков АДГ, XIV Воздушной Армии, Транспортного Командования ВВС, Эскадрильи перевозки личного состава, имевших большой опыт полётов на С-46. Позднее мы наняли нескольких морских пехотинцев, которые занимались транспортными перевозками в Китае, когда те уволились из армии. К осени 1948 г. штат САТ составлял 1100 человек, разбросанных по всему Китаю, причем 85% из них были китайцами.

К концу января 1947 г. первый груз гуманитарной помощи отправили из Кантона (Гуанчжоу) на запад

под флагом нового и более миролюбивого «Летающего Тигра». К октябрю САТ уже имела ежемесячный оборот миллион тонно-миль. В апреле 1948 г. мы вышли на цифру 2 миллиона, а в июне — уже 4 миллиона тонно-миль. В первые 6 месяцев 1948 г. САТ использовала 20 С-46 и 2 С-47, которые довели перевозки до 14063092 тонно-миль. Этот рекорд превзошли только такие гиганты, как «Синк Эйрзуэйз оф Техас» и «Американ Эйрлайнс». Хотя основным направлением работы САТ являлась перевозка грузов, в августе 1948 г. мы перевезли 3000 пассажиров³⁴.

Тайваньцы пишут, что в октябре 1946 г. Шэнно подписал договор с правительством Гоминьдана и «без особого труда получил субсидию в 3 млн. ам. долл. на организацию перевозок. Его обеспечили авиатехникой и запчастями. У него были очень широкие права. Он имел возможность (и, прежде всего, право) приземляться на любом гражданском аэродроме, устанавливать там радиостанции, перевозить по всему Китаю пассажиров и грузы. Дополнительно от китайского бизнесмена Ван Юаньпина он получил (как пай акционеров) 250 тыс. долл., и 1 января 1947 г. образовал из бывших «Тигров» и их авиатехники и оборудования транспортный отряд. Он был довольно ловок и удачно вошел в систему МПС Китая, образовав гражданский отряд воздушных перевозок, подчинявшийся АУ ГА. В начале работы у них было 5 С-47, 14 С-46, затем они докупили ещё 25 С-46 на запчасти.

В 1948 г. в США закупили несколько 5-местных самолётов, их использовали в Ланьчжоу. Основной базой отряда стал Шанхай, ремонтная база находилась в Гуанчжоу. Но когда случались поломки двигателей, их отправляли на ремонт в США.

Правление отряда (авиакомпании) — совместное китайско-американское, Шэнно — президент. Всего работало около 650 человек, из них примерно 100 американцев. Первых пилотов — более 40. За исключением небольшого числа китайцев — вторых пилотов — все остальные также были американцы. Членов экипажей — борттехников и механиков — 288 чел. Наземный персонал — 140 чел. Сотрудники метеостанций — 20 чел.»³⁵.

Шэнно писал: «Первыми операциями САТ стала переброска большого количества гуманитарных грузов из Кантона и Шанхая внутрь страны на аэродромы Хэйяня, Люйчжоу, Сианя, Куньмина, Ланьчжоу и Пекина. Самолёты САТ доставляли тонны семян, медикаментов, сельскохозяйственного оборудования и банкнот в изолированные районы. Правительственные сотрудники, чиновники CNRRA и технический персонал были доставлены к местам работы. Когда первая колонна из 400 автомашин доставила рис голодающему населению долины реки Сюйцзян, издрав при этом пины, именно САТ доставила из Шанхая в Хэйянь запасные пины и детали для ремонта грузовиков. Стада коров и овец перевозились на новые пастбища вглубь страны. Примерно 70% первых полётов были гуманитарными миссиями и около 30% — коммерческими. В основном наши самолёты брали грузы, возвращаясь из гуманитарных рейсов. На этих обратных

рейсах мы доставляли тушговое масло, свиную щетину, хлопок-сырец, шерсть, табак, шелк, чай. Обычно эти грузы вывозились из Юньнани. Во время войны крестьяне Юньнани увеличили производство сельскохозяйственной продукции, чтобы прокормить орды прожорливых американцев. После войны они лишились рынка для сбыта своих товаров и желали вывозить зерно и мясо в Шанхай, используя для этого самолёты САТ. Наши самолёты везли машинное масло в Ланьчжоу, чтобы обеспечить расширение посевов в Западном Китае. Обратно из провинции Ганьсу самолёты везли вкуснейшие дыни, которые уже через сутки попадали на рынки Шанхая. К началу 1948 года САТ каждый месяц доставляла в прибрежные порты экспортных товаров на миллион долларов³⁶.

Тайваньские историки отмечают, что «Тигры» сначала летали по разным городам — Гуанчжоу, Гуйлинь, Ханькоу, Шанхай, Хэньян, Лючжоу, Наньчан. У них не было постоянных линий. В дальнейшем они расширили сферу деятельности, летали в разные регионы, в т.ч. и на Северо-Восток.

Компания открыла свои представительства в более чем 20 городах. Временные линии постепенно становились постоянными.

«Пилоты Шэнно хвастливо гордились своими достижениями, у них был наибольший объём перевозок среди остальных авиакомпаний в Китае.

Чем занимался отряд Шэнно? После получения лицензии на воздушные перевозки и различных льгот, главная работа отряда заключалась в перевозках американского вооружения, военной техники и боеприпасов для войск Гоминьдановского правительства, ведущего гражданскую войну с войсками Мао Цзэдуна. Кроме того, «Тигры» Шэнно занимались контрабандными перевозками золота, иностранных лекарств (наркотиков — !?) и «предметов роскоши». В заключительный период гражданской войны лётчики принимали участие в военных действиях³⁷. Есть сведения, что «Экс-Тигры» Шэнно даже разбомбили восстановленный китайский крейсер «Чунцин».

Шэнно писал: «Гражданская война между китайским правительством и коммунистами стала тяжким грузом для САТ. Когда бой в Шаньдуне отрезал огромные текстильные фабрики Тяньцзиня и Циндао от хлопковых полей Цзянси и Цзяни, САТ пришлось брать перевозки на себя. Она доставляла хлопок-сырец через головы коммунистов на фабрики и возвращалась с готовыми хлопчатобумажными изделиями. Более 20000 китайцев сохранили работу на фабриках, которые закрылись бы, если бы не помощь САТ. В провинции Шаньси губернатор Ян Синань в течение двух лет был осаждён коммунистами. Его столица Тайюань была одним из крупнейших промышленных центров Западного Китая. Там находились арсенал, металлургические заводы, цементная фабрика, текстильные фабрики, получавшие сырьё из местных источников. Самолёты САТ поддерживали промышленность Тайюаня, доставляя в город хлеб, соль, запасные части, известняк для цементного завода, сплавы для металлургов, хлопок для текстильщиков. Наши

«воздушные лошадки» вывозили оттуда готовую продукцию для приморских рынков. Ян [Синань] построил новый аэродром в Тайюане для увеличения количества полётов.

Во время осады коммунистами Мукдена САТ была основным средством связи с городом в течение 6 месяцев. Мы начали полёты в Мукден, эвакуировав 7000 китайских механиков, пытавшихся восстановить заводы Маньчжурии. Их потеря была бы слишком болезненной для правительства. САТ доставила более 12000 тонн муки, медикаментов, денег. Наши самолёты вывозили раненых солдат и беженцев³⁸.

Мао Цзэдун говорил: «Американские ВВС контролировали весь Китай и с воздуха сфотографировали все стратегические объекты страны. Шэнно масштабно участвовал в [гражданской] войне. Кроме того, что они перевозили войска для Чан Кайши, они также потопили восстановленный крейсер «Чунцин». Всё это свидетельствует об их непосредственном участии в военных действиях³⁹.

В свою очередь, Шэнно писал: «В Китае и в американской прессе циркулировали слухи, что после возвращения в Китай я планировал организовать ещё одну Американскую Добровольческую Группу, чтобы сражаться с коммунистами на стороне китайского правительства. Ничто не могло быть дальше от истины, чем эти слухи. Меня не интересовала такая работа. При существующих обстоятельствах помощь Китайским ВВС можно было осуществлять только в рамках официального китайско-американского сотрудничества, примерно на тех же условиях, на каких работали американские военные миссии в Греции и Турции. Это была работа для генерала ВВС, состоящего на военной службе. А у меня не было желания снимать окончание «в отставке» со своего звания генерал-майора.

Вместе с САТ я старался сделать всё возможное, чтобы помочь Китаю. САТ помогает восстановить районы, опустошенные войной, возрождает промышленность, перевоза сырьё, если это необходимо. Мы помогали восстановить экспорт Китая, перевоза по воздуху лучшие продукты из внутренних районов в прибрежные порты.

Эту работу нужно делать и сейчас. После долгих лет войны за самолётом закрепилась слава орудия уничтожения, и я с большим удовольствием использовал самолёты для мирных целей. Они помогали восстановить страну, а не сравнивать её с землей⁴⁰.

В свою очередь, китайцы пишут, что «Тигры» Шэнно попутно со своим бизнесом разорили также китайскую авиакомпанию «Великий Китай».

История её создания кратко такова. На заключительной стадии войны с Японией некоторые местные капиталисты посчитали, что район Синьцзяна огромен и очень неудобен в транспортном отношении, здесь нужно активно развивать гражданскую авиацию.

С марта 1943 г. начали собирать капитал, и в 1945 г. создали авиакомпанию под названием «Великий Китай». Купили 5 С-47 и, получив лицензию МПС и Министерства экономики Чунцина, начали работу.

«Им и в голову не могло прийти, что местная администрация не разрешит самолётам этой компании использовать гражданские аэродромы и никак не будет содействовать их деятельности. Владельцы авиакомпаний неоднократно высказывали свое недовольство в прессе, сравнивая себя с компанией Шэнно».

Между чиновниками возникла нешуточная склока. Некоторые расценивали её как борьбу между коммерческими интересами (и не только) Китая и США. В этом была масса противоречий, что не было удивительно»⁴¹.

Любопытно, что у самого Шэнно осталось совершенно иное впечатление о деятельности своей компании:

«Китайцы очень высоко оценили вклад САТ в восстановление страны. Правительство возобновило контракт с нами и позволило САТ изменить название на «Службу гражданских воздушных перевозок». По всей стране китайцы хотели бы видеть САТ работающей в их провинции. Даже мусульмане в далеком Синцзяне на границе с Сибирью затребовали помощь САТ для перевозки 5000 т грузов, необходимых для реализации программы улучшения сельского хозяйства. В Синцзяне не было авиабензина, но мы нашли решение этой проблемы, которая ничуть не отличалась от проблем, которые мы решали в годы войны. В самом ближайшем будущем, я уверен, САТ будет доставлять мусульманам в Синцзян всё, что им требуется. Они также будут приятно удивлены, обнаружив, что САТ может вывозить их продукты на новые рынки. Грузоподъёмность самолётов САТ в последние 6 месяцев устойчиво растёт. Так как потребность в перевозке грузов по воздуху примерно в 10 раз превышает возможности трёх авиалиний, существующих в Китае, то перспективы выглядят очень обещающими.

Менее чем за два года САТ выросла от аварийного воздушного моста для доставки гуманитарных грузов до важного звена в потрепанной войной транспортной системе Китая. Хотя гуманитарные операции по-преж-

нему составляют большую долю работы САТ, теперь она занимается и коммерческой деятельностью во многих внутренних районах, которые стояли на грани экономического коллапса, потому что не могли получать сырьё для своей промышленности и вывозить готовую продукцию на рынки. САТ снова доказала, что маленькая группа американцев, используя современные технологии и испытанные временем методы работы, вместе с китайцами может сделать очень много для Китая.

Успех Гражданской службы воздушных перевозок за недолгое время её существования является доказательством того, что и в мирное время дух и методы китайско-американского сотрудничества, которые Американская Добровольческая Группа испытала в тяжёлые годы войны, могут послужить великому делу возрождения разрушенного войной Китая. Моя самая заветная мечта видеть эмблему «Летающего Тигра» в небе так долго, как это необходимо. Её всегда будут помнить по обе стороны Тихого Океана как символ двух великих народов, идущих рука об руку к общей цели в годы войны и в годы мира»⁴².

При этом Шэнно также вспоминал, что «трудности, с которыми мы столкнулись, были колоссальными, но проблемы были хорошо знакомы и не могли обескуражить. Снова возникли все старые сложности воздушных перевозок в Китае: отсутствие жилья для персонала, плохая погода, отсутствие штурманской службы и связи, примитивные условия обслуживания самолётов, маленькие аэродромы и даже война. Наша металлоремонтная мастерская в Кантоне (Гуанчжоу) была вынуждена латать пулевые пробиты в самолётах САТ»⁴³.

Об имевших место подобных «мирных встречах» советских, китайских и американских самолётов в небе Китая и о советских авиационных частях, базировавшихся на китайской территории в 1945–1950 гг. — в следующем разделе.



Американский транспортный самолёт С-47 в раскраске Китайской национальной авиационной компании (CNAC) в Пекинском авиационном музее Датаншань

ИСТОЧНИКИ И КОММЕНТАРИИ

1. Клар Ли Ченполт (Шэнно). Путь бойца: Американская авиация в войне на Тихом океане. М., 2006. С. 519–522.
2. Об истории её организации в 1937–1939 гг. подробно шла речь в первой книге «Авиация Великого Соседа», С. 213–228.
3. В документах использовались оба названия — «Хами-Ата» и «Хамната».
4. Русско-Китайские отношения в XX веке. Т. 4. 1937–1945. Кн. 1. 1937–1944. М., 2000. С. 788–789. Док. № 565.
5. Там же. С. 761–764. Док. № 549.
6. Там же. С. 790. Док. № 566.
7. Там же. С. 797. Док. № 570.
8. РГАЭ. Ф. 9527. Оп. 2. Д. 42. ЛЛ. 62, 62об., 63об., 64.
9. Обухов В.Г. Перекресток шести империй: битва за Синьцзян. М., 2007. С. 368–369.
10. Русско-Китайские отношения в XX веке. Т. 5. 1946–1950. Кн. 1. 1946–1949. М., 2005. С. 110–111. Док. №№ 64, 65.
11. Там же. С. 150–151. Док. № 95.
12. Там же. С. 155. Док. № 98; С. 156. Док. № 101; С. 161. Док. № 108.
13. Там же. С. 265. Док. № 179.
14. Там же. С. 452. Док. № 338.
15. Там же. С. 460–461. Док. № 347.
16. Там же. С. 466. Док. № 357.
17. Там же. С. 134–135. Док. № 481.
18. См. документы Российского Государственного архива экономики (РГАЭ): Ф. 9527. Оп. 1. ДД. 3160, 3370.
19. Обухов В.Г. Указ. соч. С. 447–448.
20. Русско-Китайские отношения в XX веке. Т. 5. 1946–1950. Кн. 1. 1946–1949. М., 2005. С. 45–46. Док. № 12.
21. Там же. С. 118–119. Док. № 72.
22. Цзян Чжанпин, Вэнь Лян'янь, Лю Вэньсяо. История китайской авиации. Тайбэй, 1996. С. 112–113.
23. Русско-Китайские отношения в XX веке. Т. 5. 1946–1950. Кн. 1. 1946–1949. М., 2005. С. 467. Док. № 359.
24. Там же.
25. Цзян Чжанпин и др. Указ. соч. С. 112–113.
26. Там же. С. 115.
27. Там же. С. 115–116.
28. Там же.
29. ГАРФ. Ф. 4459. Оп. 24. Д. 257. Л. 149–150.
30. Цзян Чжанпин и др. Указ. соч. С. 113–114.
31. Среди прочих выделяется авиакатастрофа в конце августа — начале сентября 1949 г., имевшая важное геополитическое значение при образовании КНР. В ней погибли самые авторитетные деятели провозглашенной в 1944 г. Восточно-Туркестанской республики (ВТР), летевшие в Пекин на организационное заседание Народного Политического Консультативного Совета (НПКС) для провозглашения КНР и формирования ее правительства. По утверждениям некоторых западных историков, делегацию ВТР отправили самолётом из г. Алма-Аты 16 августа 1949 г. Но «по данным политуправления Средне-Азиатского военного округа... делегация вылетела 27 августа 1949 г. в Пекин. При перелете через Гоби самолёт упал, пассажиры и экипаж погибли. До сих пор причины катастрофы не выяснены». (См.: Петров В.И. Мятёжное сердце Азии. М., 2003. С. 499–500.)
- Однако по утверждению историка В.Г. Обухова, вылетевший «в конце августа... [из Алма-Аты] советский лайнер Ил-12 разбился в нескольких десятках километров от Иркутска вместе со всеми пассажирами. По другой версии, самолёт разбился где-то под Читой...»
- Одному из оставшихся членов правительства ВТР советский консул сообщал: «Через четыре—пять дней после отъезда делегации из Кульджи... [она] из Алма-Аты вылетела в Новосибирск; затем поступило сообщение о прибытии делегации в Иркутск... Выплот до 3 сентября никакой информации не поступало. 3 сентября советский консул вызвал [его] к себе и «на русском языке» зачитал «полученную из Москвы срочную телеграмму»: «Самолет с находящейся на его борту... делегацией вылетел из Иркутска и в скором времени упал в районе Забайкальских гор, из-за отвратительной погоды натолкнувшись, к несчастью, на гору; все находящиеся на борту 17 человек потерпели крушение...»
- Впоследствии сообщили, что «самолёт с делегацией в течение трёх дней находился в Иркутске; на третий день, когда погода улучшилась, он вылетел, но над озером Байкал не смог набрать необходимую высоту из-за сильного урагана и получил приказ вернуться на аэродром. Самолет начал разворот, развернулся на 60 градусов, и связь с ним неожиданно прекратилась...»
- Самое поразительное в этой истории, что Пекинское информгентство Синьхуа сообщило об авиакатастрофе и гибели делегации ВТР 25 августа (!!!), т.е. ещё до вылета из Алма-Аты. (См. Обухов В.Г. Перекресток шести империй: битва за Синьцзян. М., 2007. С. 368–370.)
- Таким образом, об ответственности авиакомпаний здесь и речи идти не может, а гибель руководства ВТР, после чего произошло бескровное присоединение к Новому Китаю постоянно оппозиционного Синьцзяна стала итогом деятельности советских и/или китайских спецслужб...
32. Цзян Чжанпин и др. Указ. соч. С. 133–136.
33. Русско-Китайские отношения в XX веке. Т. 5. 1946–1950. Кн. 1. 1946–1949. М., 2005. С. 430. Док. № 317.
34. Шэнно... Указ. соч. С. 522–524.
35. Цзян Чжанпин и др. Указ. соч. С. 110.
36. Шэнно... Указ. соч. С. 524–525.
37. Цзян Чжанпин и др. Указ. соч. С. 110–111.
38. Шэнно... Указ. соч. С. 525–526.
39. Цзян Чжанпин и др. Указ. соч. С. 111.
40. Шэнно... Указ. соч. С. 526–527.
41. Цзян Чжанпин и др. Указ. соч. С. 111.
42. Шэнно... Указ. соч. С. 527–528.
43. Шэнно... Указ. соч. С. 525.

СОВЕТСКАЯ АВИАЦИОННАЯ ГРУППИРОВКА НА КИТАЙСКОЙ ТЕРРИТОРИИ

Молниеносный разгром Советской Армией в августе 1945 г. в Маньчжурии японской Квантунской группировки и недолгое нахождение советских войск на китайской территории впоследствии породило немало домыслов и заведомых инсинуаций относительно поддержки советскими военными армией КПК, как в западной прессе, так даже и в советских источниках.

Вот, например, что совсем недавно написал известный шведский историк авиации Л. Андерссон:

«После окончания Второй мировой войны Маньчжурия оказалась под контролем советских войск, в то время как прилегающие к ней территории на севере Китая удерживались китайскими коммунистами. Власть националистов ограничивалась районами на юге и западе страны, однако американцы потребовали, чтобы японские войска сдавались только китайским офицерам, назначенным самим Чан Кайши. Для занятия крупных городов на Севере Китая, американским командованием были предоставлены морские и воздушные транспортные средства для переброски националистических войск, а для доставки в эти районы китайских чиновников использовались самолёты CNAC и CATC (Национальная Авиакорпорация Китая и Центральная Авиатранспортная корпорация). Фактически, части японской армии удерживали эти города против коммунистов до прибытия в них националистов, на сторону которых перешло значительное количество военнослужащих из войск прежнего марионеточного режима (Маньчжоу-Го)»¹.

Шведскому историку уместно напомнить, что ещё до вступления СССР в войну с Японией, 12 июля 1945 г. на советско-китайских переговорах в Москве обсуждался проект соглашения о взаимоотношениях между советским военным командованием и китайскими властями в Маньчжурии после вступления в Маньчжурию советских войск. Правительства СССР и Китая «согласились о нижеследующем»:

«1. После того, как Советские войска в результате военных действий вступят в Маньчжурию или где-либо ещё на территорию Китая, верховная власть и ответственность в зоне военных действий во всех вопросах, касающихся ведения войны, на период времени, необходимый для операций, будет возложена на Главнокомандующего советских вооружённых сил.

2. Для возвращённой территории будут назначены Представитель Китайского Национального Правительства и штат, которые будут:

(а) учреждать и руководить в соответствии с законами Китая администрацией на территории, очищенной от противника;

(б) оказывать содействие в установлении взаимодействия на возвращённых территориях между китайскими вооружёнными силами, как регулярными, так и нерегулярными, и советскими вооружёнными силами против японских вооружённых сил;

(с) обеспечивать активное сотрудничество китайской администрации с Советским Главнокомандующим и, в частности, давать местным органам указания в этом смысле, руководствуясь потребностями и желаниями Советского Главнокомандующего...

4. В зонах, находящихся под верховной властью Советского Главнокомандующего, администрация Китайского Национального Правительства для возвращённой территории будет поддерживать контакт с Советским Главнокомандующим через представителя Китайского Национального Правительства.

5. Как только любая часть освобождённой территории перестает быть зоной непосредственных военных действий, Китайское Национальное Правительство будет принимать на себя всю власть по линии гражданских дел и будет оказывать Советскому Главнокомандующему всякую помощь и поддержку через посредство своих гражданских и военных органов...»².

Относительно принятия капитуляции японских войск и их разоружения следует отметить, что ещё до вступления СССР в войну с Японией правительства СССР, Китайской Республики, США и Великобритании согласовали так называемую «линию разграничения», определяющую районы, в которых те или иные союзники должны были принимать капитуляцию.

В Ноте Госсекретаря США Бирнса В.М. Молотову «о порядке капитуляции японских вооружённых сил в Китае» от 24 августа 1945 г. отмечалось:

«Поскольку порядок капитуляции японских вооружённых сил был определен в общем приказе № 1, направленном Президентом Трумэнem Советскому Правительству, и поскольку этот порядок содержал в себе специфическое условие о том, что японские

вооружённые силы в Китае будут сдаваться Генералиссимусу Чан Кайши, Правительство Соединённых Штатов считает, что было бы целесообразно опубликовать этот порядок с тем, чтобы устранить какую-либо возможность того, чтобы другие элементы в Китае, а не Китайское Национальное Правительство, могли попытаться осуществить капитуляцию японских вооружённых сил не перед Генералиссимусом Чан Кайши или лицом, должным образом на то им уполномоченным, а перед кем-либо другим...»³.

В свою очередь, 18 августа китайское правительство обратилось к советскому послу с просьбой рекомендовать советскому военному командованию и войскам МНР при разоружении японцев придерживаться линии разграничения:

«...Войска СССР и МНР, по крайней мере, заняли три пункта — Линей, Долойно и Чжанбэй, — в которых, по соглашению между четырьмя странами — СССР, Китаем, США и Англией — о разоружении, японцы не должны были быть.

...По упомянутому соглашению районом разоружения японцев войсками СССР являются пров. Хэйлунцзян, Гириш и Ляонин, а также Корея севернее 38°. Что же касается разоружения японцев в Суйюани, Чахаре и Жэхэ, то оно должно быть осуществлено китайскими войсками. Практическое осуществление разоружения японцев в этих провинциях, а также в Бэйпин—Тяньцзиньском районе возложено на командующего 12 военной зоной генерала Фу Цзюи».

Правительству СССР через посла передали просьбу Китая о том, чтобы оно «издало приказ своим войскам, а также войскам МНР о приостановлении дальнейшего движения на юг от Линей, Долойно и Чжанбэй, а затем уходе из провинций Чахар и Жэхэ».

Посол в свою очередь ответил, что «обращение о войсках МНР к Советскому Правительству вряд ли является правильным, так как войска МНР — это войска самостоятельного государства и они не подчиняются приказам советского командования»⁴.

И американцев, и китайцев очень беспокоило продвижение советских войск в Центральный Китай.

Так в Ноте госсекретаря США Бирса от 24 августа отмечалась, прежде всего, «забота о демократии»:

«В результате сообщений из Китая, вполне понятное выражение общественным мнением беспокойства в отношении угрозы гражданской войны в Китае между вооружёнными силами Китайского Национального Правительства и Китайскими Коммунистическими вооружёнными силами, а также в отношении критической обстановки, которая может создаться в связи с капитуляцией японских вооружённых сил в Китае.

Между правительствами СССР, Соединённого Королевства, Китая и Соединённых Штатов существует договорённость о том, что японские вооружённые силы на театре военных действий, находящемся в сфере командования Генералиссимуса Чан Кайши, капитулируют перед... Чан Кайши, действующим в качестве Союзного Главнокомандующего в этом районе, или же перед представителями, им назначенными. В этом смысле были даны указания Генералу Макартуру, Союзному Верховному Главнокомандующему, и Генералиссимус Чан Кайши был об этом уведомлён.

Правительство Соединённых Штатов неотступно придерживалось политики поощрения внутреннего единства в Китае в целях ведения войны, а также поощрения развития сильного демократического Китая. Наша политика продолжает оставаться такой же, и мы готовы оказать китайцам любым возможным способом помощь в деле мирного урегулирования их внутренних трудностей, а также в деле достижения политического единства, основанного на демократических принципах. Имея в виду соглашение между Державами в отношении порядка капитуляции, мы не верим, что спорный вопрос, поднимаемый сейчас китайскими коммунистическими вооружёнными силами в отношении порядка капитуляции японских вооружённых сил, может способствовать достижению этих целей»⁵.

Главная обеспокоенность американцев заключалась в том, не ворвутся ли войска КПК за спиной у советских войск в районы, где должны были хозяйничать Гоминьдановцы. Показательной в этом смысле стала и встреча советского посла с зам. министра иностранных дел Китая У Гоцзюнем 22 августа 1945 г.

Напомнив китайцу содержание представления от 18 августа 1945 г., посол заявил: «Мы не имеем намерений двигаться на Пекин и Калган...»⁶.

Учитывая полную бесперспективность дальнейшего сопротивления, командование японских войск было вынуждено отдать приказ о прекращении военных действий и капитуляции перед советскими войсками. Разоружение и пленение сдавшихся японских войск в Северо-Восточном Китае, на Ляодунском полуострове и в Северной Корее закончилось к 30 августа, 1 сентября капитулировали последние японские гарнизоны на Курильских островах.



Подписание договора между СССР и Китайской Республикой. 14 августа 1945 г.

Таким образом, за 23 дня героическая Красная Армия наголову разбила одну из сильнейших вражеских группировок — Квантунскую армию, и нанесла японским империалистам самое крупное и чувствительное поражение за все годы Второй мировой войны. Противник потерял свыше 677 тыс. солдат и офицеров, из них убитыми — около 84 тыс. Была разоружена и распущена почти 200-тысячная армия Маньчжоу-Го. Советские войска захватили значительную часть техники и материальных запасов японских войск⁷.

На «политическом фронте» Советский Союз принял активные дипломатические шаги с целью парализовать планы американских империалистов по организации прямого вооружённого вмешательства во внутренние дела Китая. По предложению нашего правительства в декабре 1945 г. Московское совещание министров иностранных дел СССР, США и Англии приняло решение, в котором министры указанных государств подтвердили свою верность политике невмешательства во внутренние дела Китая и признали необходимость прекращения гражданской войны в стране, объединения и демократизации всех органов национального правительства страны. На этом же совещании было достигнуто «полное согласие в отношении желательности вывода из Китая советских и американских вооружённых сил в возможно кратчайший срок, совместимый с выполнением ими их обязательств и с их ответственностью»⁸.

Последующие события показали, однако, что только СССР серьёзно отнёсся к выполнению этих обязательств, поскольку к началу 1947 г. численность американских войск в Китае достигла 98 тыс. чел...⁹.

Вопрос об эвакуации советских войск с территории Китая после участия СССР в войне против Японии обсуждался ещё до начала войны с Японией. Как следует из протокольной записи пятого свидания Генералиссимуса И.В. Сталина с Председателем Исполнительного Юаня Сун Цзывэнем 11 июля 1945 г., «Генералиссимус Сталин не пожелал включить пункт об эвакуации советских войск в течение 3 месяцев после поражения Японии в соглашение о вступлении советских войск на территорию Трёх Восточных Провинций. Однако Генералиссимус Сталин заявил, что в течение трёх недель после капитуляции Японии советские войска начнут эвакуацию.

Сун Цзывэнь спросил о том, сколько времени потребуется для завершения эвакуации. Сталин сказал, что, по его мнению, эвакуация войск иможет быть закончена в срок не более, чем два месяца. Сун Цзывэнь вновь спросил, действительно ли эвакуация будет закончена в трёхмесячный срок. Сталин сказал, что три месяца будут максимальным сроком, достаточным для завершения отвода войск»¹⁰.

Ещё в ноябре 1945 г. командование Красной Армии сообщило представителю китайского правительства план отвода наших войск из Маньчжурии в соответствии с советско-китайским договором от 14 августа 1945 г. Предполагалось, в частности, закончить эвакуацию советских войск к 3 декабря того же года. Советские войска вскоре были выведены из Хулудao и из

района южнее Шэньяня. Однако правительство Гоминьдана в ходе дальнейших переговоров с советским командованием просило об отсрочке вывода советских войск. Гоминьдано́вцы испытывали значительные трудности в переброске своих войск в Маньчжурию и опасались, что в случае ухода оттуда Красной Армии они не успеют там организовать гражданскую администрацию.



Сун Цзывэнь

О «технических» проблемах, связанных с переброской армий Гоминьдана в Маньчжурию, свидетельствует оживленная дипломатическая переписка осенью 1945 г. В ноябре встретившийся с советским послом в Китае А.А. Петровым генерал Сюн Шихуэй заявил:

«В данном случае наши войска должны быть введены в Дунбэй (Северо-Восток) для принятия территории от своего советского союзника, от которого мы вправе ожидать содействия и помощи. При этом, прежде всего, следует учесть всю трудность нашего положения. Помимо того, что другие порты, кроме Дальнего, мало приспособлены для высадки войск, существует ещё одно обстоятельство, осложняющее наши позиции. Как известно, в районе Шаньхайгуаня и Цзиньчжоу находятся неправительственные войска (Красной Армии), которые могут воспрепятствовать высадке и продвижению войск центрального правительства»¹¹.

Далее, сославшись на свою беседу с маршалом Малиновским, Сюн Шихуэй заявил, что «Малиновский, как он убедился, помимо прочего, занимается также вопросами разоружения и роспуска всяких неправительственных войск, с целью поддержания порядка в Маньчжурии. «Я должен Вам сказать, — подчеркнул Сюн Шихуэй, — что мои усилия направлены на то, чтобы избежать ненужных столкновений с неправительственными войсками, поскольку в противном случае неизбежны дальнейшие конфликты и осложнения и без того трудной ситуации. Вопрос взаимоотношений с неправительственными войсками должен решаться правительством. Я к этому отношения не имею. Оставляя в стороне юридическую сторону вопроса, мне хотелось бы обратиться к Вам с личной просьбой — помочь нам в разрешении вопроса о Дальнем»¹².

Дело в том, что в соответствии с достигнутым советско-китайским соглашением от 14 августа 1945 г. о порте Дальний его объявили:

«1... свободным портом, открытым для торговли и судоходства всех стран.

II. Китайское Правительство согласно в указанном свободном порту выделить для передачи СССР в аренду пристани и складские помещения на основе отдельного соглашения...

IV. Дальний в мирное время не включается в сферу действия положений о военно-морской базе, определяемых соглашением о Порт-Артуре от 14 августа 1945 г., и подпадает под установленный в этой зоне военный режим лишь в случае войны с Японией...»¹³.

На основании этого Договора советская администрация не разрешила войскам Гоминьдана высаживаться в порту Дальнем с американских кораблей, предлагая использовать для этих целей другие, меньшие по размеру порты.

Разумеется, в это решение были заложены и «интересы» КПК. Как утверждается в книге «Военная помощь СССР в освободительной борьбе китайского народа», после консультации с представителями КПК правительство СССР решило на некоторое время оставить свои войска в указанном районе. Китайские коммунисты использовали факт пребывания советских войск в Маньчжурии для укрепления своих позиций в этом районе. В телеграммах от 19 и 20 ноября 1945 г. Мао Цзэдуи дал указание уполномоченному ЦК КПК в Маньчжурии Пин Чженю «попросить наших друзей, чтобы они по возможности растянули срок прихода в Маньчжурию войск Гоминьдана...»

Говоря об отсрочке вывода советских войск, Пин Чжень отмечал: «Последнее для нас выгодно, так как в течение месяца наши продвигающиеся части и кадры могут полностью прибыть в Маньчжурию»¹⁴.

В свою очередь, министр иностранных дел Китая Ван Шичэ, обсуждая 25 октября вопрос о перебазировании войск Гоминьдана в Маньчжурию с послом СССР, заявил:

«1. Поскольку до сих пор не достигнуто единство взглядов между Китаем и СССР по вопросу о высадке в Дальнем войск, посылаемых китайским правительством в три Северо-Восточных провинции, то переговоры по этому вопросу, конечно, нужно продолжать. МИД условился с военными органами о том, что пока не достигнуто единство взглядов между Китаем и СССР, наши войска временно не будут высаживаться в Дальнем...

2. В результате договоренности между [генералом] Сюн Шихуем и маршалом Малиновским, наши военные органы решили отправить морским путем войска в порты Инькоу и Хулудao. [Они] начнут высаживаться в этих портах 29 октября... Туда будут посланы самолёты... [на] разведку окрестностей района высадки войск. Суда, которые будут использованы для перевозки войск, а также самолёты-разведчики арендованы у нашего союзника США, поскольку в Китае ощущается недостаток транспортных средств. Однако войска, которые будут высажены в указанных районах, будут исключительно китайскими войсками.

Прошу Вас, ...сообщить об этом советским войскам, находящимся в указанных районах, чтобы таким образом были предотвращены возможные недоразумения, а нашим войскам было бы оказано содействие»¹⁵.

30 октября 1945 г. министр иностранных дел Ван Шичэ вновь пригласил к себе советского посла и со ссылкой на сообщение генерала Сюн Шихуэя, сказал:

«...2) Маршал Малиновский заявил, что советская сторона берёт на себя полную ответственность за безопасность китайских войск, которые 29 октября начнут высаживаться в Инькоу, и что советская сторона решила послать небольшую воинскую часть в Хулудao для поддержания там порядка, однако она не может полностью ручаться за безопасность высадки войск...

Как известно, Инькоу — небольшой порт. Поскольку суда не могут входить в порт Дальний, то через Инькоу можно перебросить только незначительное количество войск. Однако, срок принятия Северо-Восточных провинций истекает. Поэтому китайская сторона не может обойтись без высадки... в Хулудao.

Прошу Вас передать маршалу Малиновскому просьбу о том, чтобы он принял меры для поддержания порядка в Хулудao с тем, чтобы обеспечить безопасность высадки там наших войск и предотвратить возникновение неожиданных инцидентов.

3) Часть наших войск будет переброшена в Маньчжурию из Шаньхайгуаня. Наши военные органы надеются, что по прибытии наших войск в Шаньхайгуань маршал Малиновский сможет выделить для их перевозки некоторое количество поездов.

4) Все вышеупомянутые меры вызваны исключительно большими трудностями в перевозке войск, возникшими в результате того, что не было достигнуто единства взглядов по вопросу о высадке китайских войск в Дальнем...»¹⁶.

Сославшись на то, что Ван Шичэ ставит перед послом чисто военные вопросы, входящие в компетенцию маршала Малиновского, посол спросил — обсуждались ли эти вопросы при встречах Малиновского с Сюн Шихуэем.

Ван Шичэ ответил утвердительно, но они «пока ещё не разрешены, и Сюн Шихуэю дано указание вновь вернуться к ним при встрече с маршалом Малиновским... Ван Шичэ сказал, что в Хулудao имеются войска, не признанные правительством и что, якобы, Малиновский обещал послать в Хулудao воинскую часть, но не ручается за сохранение там порядка»¹⁷.

Посол отметил, что маршал Малиновский более компетентен в решении всех вопросов, связанных с высадкой китайских войск в Инькоу и Хулудao. Далее он заметил, что «если в Хулудao, как говорит министр, имеются непризнанные правительством войска, то, по-видимому, маршал Малиновский не считает возможным вмешиваться во взаимоотношения между ними и правительственными войсками, что, с моей (т.е. посла) точки зрения, действительно не входит в его компетенцию».

В ответ Ван Шичэ сообщил, что «маршал Малиновский сказал Сюн Шихуэю, что он отдаст приказ о роспуске всех неправительственных войск»¹⁸.

Временное присутствие советских войск на территории Маньчжурии позволило китайским коммунистам реорганизовать и укрепить свои вооружённые силы. Ещё в октябре 1945 г. в связи с массовым при-

током добровольцев командование 8-й армии Хэбэй–Жэхэ–Ляонинского округа перестроило свои партизанские полки в армейские части. Действовавший в Маньчжурии головной отряд 8-й армии чрезвычайно быстро рос в количественном отношении.

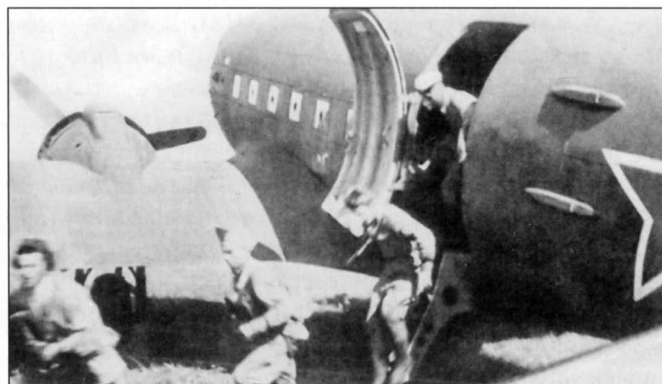
К ноябрю 1945 г. только в Мукденской провинции удалось сформировать более чем сотысячную армию. На 23 ноября 1945 г. вооруженные силы КПК в Маньчжурии насчитывали уже около 195 тыс. чел., не считая охранных отрядов при уездных управлениях (около 20 тыс. человек). Столь успешное формирование армии позволило руководству КПК выделить её из состава 8-й армии, назначив командарма и комиссара и создав штаб этой армии. В январе 1946 г. на Северо–Востоке Китая была создана Объединенная демократическая армия¹⁹.

В свою очередь, 17 ноября 1945 г. Председатель Законодательного юаня Китая Сунь Фо, встретившись с советским послом, коснулся вопроса о положении в Маньчжурии: «Когда я два дня тому назад возвратился в Чунци из поездки в Нанкин, заявил он, — мне сообщили, что в Маньчжурии сложилась чрезвычайно серьезная обстановка. По словам Сюн Шихуэя, советские войска отошли из Инькоу ранее намеченного по плану срока и туда вошли неправительственные войска (войска КПК). Чанчуньский аэродром тоже находится в их руках...»²⁰.

Военный комендант Мукдена генерал-майор А.И. Ковтун–Станкевич свидетельствует, что «в соответствии с особым соглашением между правительствами СССР и Китая в Мукден должны были прибыть воинские части Гоминьдановцев. Я обязан был официально встретить командование чанкайнистских войск и



Морские пехотинцы ждут посадки на летающие лодки «Каталина» перед десантированием в Порт–Артуре



Высадка советского десанта на аэродроме Мукден. 20 августа 1945 г.

Панорама лётного поля с брошенными японскими самолётами. Мукден, август 1945 г.





Генерал А.И. Ковтун—Станкевич.
На кителе вместе с советскими
есть и американские награды

не допустить никаких инцидентов.

Но уже с момента вступления этих войск мы столкнулись с намеренной обструкцией: требования советской комендатуры не выполнялись. Передовые части Гоминьдановцев отказались остановить эшелон для проверки. Пришлось применить оружие. Чанкайшистское командование пыталось предъявить

мне протест, жалуюсь на «нелояльное отношение советских войск». Мы доказали необоснованность их претензий, и протест был взят обратно. Надо сказать, что Чан Кайши направил в Мукден отборную армию, подготовленную в Бирме американскими инструкторами и снабженную лучшим американским оружием. Офицерский состав этой армии в основном прошел подготовку в американских колледжах. За боевые действия на территории Бирмы армия получила гвардейское знамя.

Посылая именно эти соединения в Маньчжурию, чанкайшисты рассчитывали, что они прочно займут этот район и не дадут обосноваться на Северо-Востоке 8-й Народно-Освободительной армии Чжу Дэ. Командующий Гоминьдановской армией генерал Пэн Бишэн, маленького роста, худощавый, ещё довольно молодой, был образованным человеком, прошедшим курс военных наук в Соединенных Штатах.

Штаб Пэн Бишэна развернул бурную деятельность. Заработала Гоминьдановская разведка и контрразведка, создавая агентурную сеть. По городам и селам провинции шла запись добровольцев для борьбы с частями Народно-Освободительной армии. Под Инькоу произошло форменное сражение, в котором части НОА нанесли поражение частям хваленной «бирманской» армии. Мы старались избегать конфликтов между нашими солдатами и гоминьдановцами. Советские военнослужащие проявляли высокую сознательность и дисциплину. Чанкайшисты вынуждены были признать нашу лояльность²¹.

7 декабря 1945 г. министр Ван Шицзэ вновь встретился с послом А.А. Петровым. Сославшись на телеграмму от Цзян Цзинго (сына Чан Кайши) и Чжан Цзяо, в которой говорилось, что они имели беседу с маршалом Малиновским по вопросу о сроке вывода советских войск из Северо-Восточных провинций, Ван Шицзэ сообщил, что «Малиновский якобы заявил, что для того, чтобы к 3 января закончить отвод советских войск из Маньчжурии, последние уже сейчас должны начать отходить на север и в таком случае китайские войска, по его мнению, вряд ли смогут

своевременно прибыть в районы, из которых будут эвакуироваться части Красной Армии. Малиновский предложил, при условии согласия китайского правительства, начать отвод войск 3 января с таким расчетом, чтобы в 20–30 дней советские части полностью покинули бы китайскую территорию»²².

Действительно, советские войска покинули территорию Маньчжурии в начале 1946 г., а в ряде крупных городов до апреля оставалась советская военная администрация. После её ухода «вакуум» немедленно начали занимать американцы. 11 мая 1946 г. начальник I Управления МГБ СССР П.М. Фитин доложил в МИД СССР о переброске солдат морской пехоты США на Северо-Восток для помощи войскам Гоминьдана:

«По полученным нами данным, 1 и 2 мая с.г. в порту Хулудao (южная Маньчжурия) высадилось около 2000 солдат морской пехоты США для обеспечения переброски на американских судах в Маньчжурию Гоминьдановских войск, подготовленных, обмундированных и вооружённых (в том числе артиллерией, миномётами и танками) американцами. Командование морской пехоты США руководит дальнейшей переброской Гоминьдановских войск из Хулудao через Цзиньчжоу к Мукдену»²³.

Так с помощью американских войск шла подготовка к новому витку Гражданской войны в Китае, «по полной программе» начавшейся в июне 1946 г.

О деятельности советской военной комендатуры в Мукдене и Харбине зимой 1945/1946 гг. свидетельствуют записки генерал-майора А.И. Ковтун—Станкевича²⁴. В должность коменданта Мукдена генерал вступил 20 августа 1945 г. Как он писал, в тот день, он, его заместитель И.Н. Кравченко и батальон мотоциклистов вылетели с аэродрома Тамцак—Булак. С этого дня А.И. Ковтун, И.Н. Кравченко и офицеры мотоциклетного батальона, представляли советскую военную власть в Мукдене.

Вечером, «...увы, отдохнуть не пришлось. Отовсюду начали поступать сведения о грабежах. Кое-где слышалась перестрелка. Местная администрация на наш вопрос с испугом отвечала: «Хунхузы, хунхузы». О местных бандитах (хунхузах) мне приходилось читать в различных материалах о Маньчжурии. Широко разветвленная сеть банд действовала по всей территории, наводя ужас на население. Сейчас, когда нашего гарнизона фактически ещё не было, а японцы не желали нести охрану, бандитам было предоставлено широкое поле деятельности. Местная полиция не только не принимала мер, но, по имевшимся сведениям, сама участвовала в грабежах. Начальник полиции обещал принять меры по наведению порядка, но после разговора с ним у меня создалось впечатление, что грабежи — провокация, организованная с ведома полиции. Пришлось нам с Кравченко разделить батальон на несколько групп и при помощи русских, живших в Мукдене, предпринять необходимые меры против грабителей. К утру подразделения батальона восстановили в городе порядок...»²⁵.

Утром «почти всюду грабежи прекращаются. Однако на вокзале, в пакаузах, и на текстильных фабри-

ках бандиты продолжают своё дело. Полиция явно не хочет принимать меры против бесчинствующих хунхузов. Выезжаю с автоматчиками к вокзалу. Наше появление ничего не меняет. Решаюсь на крайние меры. Автоматчики окружают пакгаузы, арестовывают нескольких бандитов. Толпа притихла, ждёт, чем всё закончится. Я понимаю её настроение. Если мой приказ не будет выполнен, завтра весь город окажется во власти грабителей-хунхузов.

Рядом со мной почему-то оказался инженер Сю. По-видимому, он, как железнодорожник, находился на вокзале. Прошу его ещё раз прочитать приказ собравшимся жителям города (их здесь несколько тысяч человек). Он громко читает приказ по-китайски. Кое-где в ответ раздается «хао» — хорошо.

При посредстве Сю допрашиваю арестованных тут же у машины. Они смотрят исподлбья, смеются прямо в лицо — явно уголовные элементы. Кардинальные меры (т.е. расстрел бандитов — прим. авт.) подействовали отрезвляюще. Грабежи прекратились...

Так прошло моё первое знакомство с далеким Мукденом. В этот день в Мукден передислоцировался штаб 6-й танковой армии с частью войск. Наше положение упрочивалось...

Губернатор, мэр города, начальник полиции сначала незаметно, а затем всё откровеннее начали саботаж. Наши указания они просто не выполняли или выполняли так, что вместо пользы получался вред. Назрела необходимость их замены. Но кем?

Эмиссары Чан Кайши, нелегально приехавшие в Мукден, заигрывали с бывшими ставленниками оккупантов. Те, надеясь остаться у власти, обрадовались полученной от правительства Чан Кайши директиве — исполнять свои обязанности до передачи Мукдена его войскам. Тут же городские власти попытались вести против нас кампанию, прибегая зачастую к провокациям. Одной из таких попыток было формирование нелегальных вооружённых групп бандитов, так называемых «корейских» отрядов, отрядов «самообороны».

Необходимо было заметить прогрессивно настроенными людьми в первую очередь хотя бы основных должностных лиц, представлявших силы реакции. К этому времени в Мукдене появились коммунисты, работники политорганов китайской Красной армии. По их рекомендации губернатором провинции назначаю младшего сына небезызвестного китайского генерала Чжан Цзолиня

«Генеральский десант» в Мукдене. Второй слева — маршал авиации С.А. Худяков, третий справа — А.И. Ковтун-Станкевич. Декабрь 1945 г.

(Чжан Сюэляня — Прим. авт.). Это назначение общественность города встречает с удовлетворением. В комендатуру приходят делегации разных общественных группировок с выражением признательности. Провинция встретила его также сочувственно.

На должность мэра подобрали соответствующего кандидата, начальником полиции стал один из бывших мелких чинов, пользовавшийся доверием коммунистов. С переменой городского начальства наша работа значительно облегчилась.

Однако не дремали и чанкайшисты. Проведав через свою агентуру о проводимой коммунистами записи добровольцев в части Национально-Освободительной армии Северо-Востока, они начали формировать отряды под видом «коммунистических», «национальных» и «гоминьдановских». Создавались ими отряды и по религиозному принципу. На восточной окраине между «коммунистическими» отрядами начались вооружённые столкновения. Цель столкновений провокационная — во что бы то ни стало вызвать беспорядки в городе. На наши требования распустить эти отряды Гоминьдановцы отвечали, что никакого отношения к отрядам не имеют, они, мол, «коммунистические» и обращаемся мы не по адресу. Отряды, подобные мукденским, создавались в большом числе по всей... Маньчжурии. Мы знали конечную цель этих провокаций — вызвать вооружённое восстание, знали и директиву Чан Кайши местным Гоминьдановцам...»²⁶.

В конце 1945 г. в Мукдене разразился путч: «...Он подготовливался в строгой тайне. Организаторы путча рассчитывали, что население Мукдена поддержит их и выступит против нас. Первым объектом нападения намечались районы комендатуры города.

Декабрьской ночью вооружённые группы осадили первую комендатуру. Были убиты выстрелом в затылок несколько наших вольнонаемных служащих, возвращавшихся к себе на квартиру. Завязались перестрелки и около других комендатур. В центральную комендатуру поступили тревожные сообщения... Наш



офицер, доложил, что в городе началась стрельба... По тревоге был поднят мотоциклетный батальон и направлен к месту боя. Несколько наших броневиков быстро навели порядок, и к утру с путчем было покончено. Захваченные террористы на допросах молчали...

Первое время мы полагали, что путч организовали японские реакционеры, и удивлялись их наглости. Лишь впоследствии выяснилось, что истинным вдохновителем этой гнусной затеи было командование 5-й чанкайшистской армии...»²⁷.

«С прибытием гоминьдановской «бирманской» армии в Мукден под защиту чанкайшистских штыков начали съезжаться дельцы и поменщики со всей Маньчжурии... Гоминьдановцы быстро напели общий язык с японцами. Впрочем, этому нельзя было даже и удивляться. Советские войска препятствовали провокационной деятельности командования чанкайшистской армии. Видимо, виновником всех провалов считали меня»²⁸, и даже попытались скомпрометировать...

Американские корреспонденты потребовали от коменданта Мукдена прокомментировать Заявление советского правительства о демонтаже военных заводов на территориях стран-оккупантов, производимое в соответствии с Ялтинскими соглашениями «большой тройки». Ковтун ответил им, по-видимому, не очень удачно, что-то вроде — «если есть решения, будем их выполнять». Тем не менее, на следующий же день в местных и даже американских газетах появились огромные кричащие заголовки: «По поводу Заявления Советского правительства пынешний правитель Маньчжурии генерал Андрей Ковтун заявил...» От расправы всемогущего МГБ генерала сумел защитить и в итоге спас его командир и боевой друг генерал армии М. Захаров (впоследствии Маршал Советского Союза).

Проблема репараций в Маньчжурии в тот период в Китае оставалась достаточно «острой». Вот что написали современные китайские историки в только что изданной в России работе²⁹: «В целях обеспечения своих особых привилегий на Северо-Востоке Китая и

в Синьцзян-Уйгурском автономном районе, СССР уделял особое внимание сотрудничеству с правительством Гоминьдана... Начиная с октября 1945 года, правительства Советского Союза и Гоминьдана провели серию переговоров о торговом сотрудничестве на Северо-Востоке Китая. И.В. Сталин говорил: «СССР готов поставлять в Китай свою технику, автомобили и другие товары, которые не производятся в Китае. Вместе с тем надемся на то, что Китай сможет поставлять в СССР полезные ископаемые и товары сельского хозяйства. СССР не только готов помочь Китаю выстроить на Северо-Востоке страны базу тяжелой промышленности, но помочь в освоении Синьцзяна. Как только правительство Гоминьдана может заверить нас в том, что США не получают особые права на Северо-Востоке Китая, мы обязательно выполним наши обещания». В итоге Советский Союз по ряду причин так и не подписал соглашения с Китаем. Например, советская сторона выдвинула требование предать ей все принадлежащие Японии активы, находящиеся на Северо-Востоке Китая, в качестве военных трофеев. Китайская же сторона настаивала на том, чтобы все японские производства остались за Китаем в качестве возмещения затрат на ведение войны. На самом деле, существенную часть техники к тому времени советское военное руководство уже вывезло в Советский Союз...»²⁹.

В марте Гоминьдановцы организовали на Ковтуна ещё одно покушение: «Для этой цели был избран японец-смертник. Он ночью забрался под автомашину, в которой я должен был ехать, намереваясь взорвать себя и меня. К счастью, шофер решил подогнать машину ближе к подъезду. Террорист был обнаружен и передан нашим следственным органам. Позже, во время допроса, мне показали его. Вот здесь-то и выяснилось, что эти покушения ведут в штаб «бирманской» армии, но к тому времени мы уже сворачивались и оставляли Мукден, и заниматься детальным расследованием не было времени...

9 марта 1946 г. мы получили приказ оставить Мукден, передав всю власть китайцам не позже 11 марта. Такое распоряжение нас несколько удивило. Ведь 5 марта маршал Р.Я. Малиновский, приехавший в Мукден, в разговоре со мной сказал... чтобы я лучше устраивался, так как мне предстоит длительное пребывание в Маньчжурии.

И вдруг 9 марта получаем приказ срочно покинуть Мукден и отправиться всем составом комендатуры в Харбин. Истинная причина столь неожиданного изменения обстановки стала известна несколько позже. Она заключалась



Прощание с Мукденом: «временный хозяин» (2-й справа) провожает гостей. Март 1946 г.

в следующем: чанкайшисты хотели, чтобы их воинские части вошли во все пункты, где расположены наши войска. Они намеревались использовать нас как своего рода щит, прикрывающий их от Народно-Освободительной армии Китая, иными словами, рассчитывали укрепить свою власть, опираясь на мощь Советской Армии...»³⁰.

«...Станцию назначения мы знали — г. Харбин. Но что мы там будем делать — не было известно. Утром по приезде в Чанчунь, где находился штаб Главнокомандующего советскими войсками на Дальнем Востоке, я отправился с докладом к начальнику штаба. От него получил указание возглавить комендатуру Харбина, куда передислоцируется и штаб главнокомандующего. Харбин — крупнейший железнодорожный узел на КВЖД. Моя задача — обеспечить полный порядок в городе с почти миллионным населением. Городские власти Харбина — Гоминьдановцы. Население многонациональное»³¹.

«...Наше пребывание в Харбине оказалось недолгим. К середине апреля 1946 г. стало известно, что Советская Армия уходит из Маньчжурии. Служить щитом для Гоминьдановцев, старавшихся укрепить свою власть за нашими спинами, мы не собирались»³².

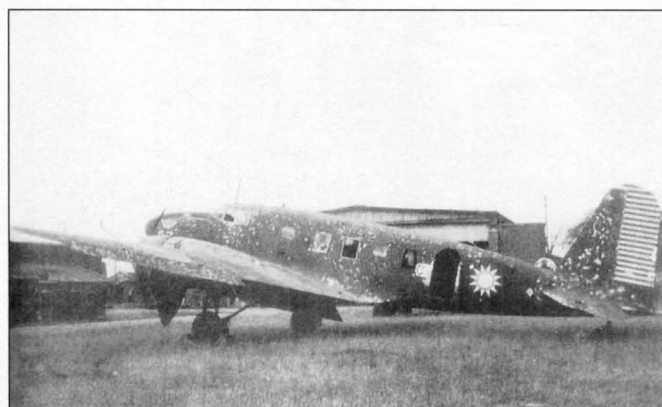
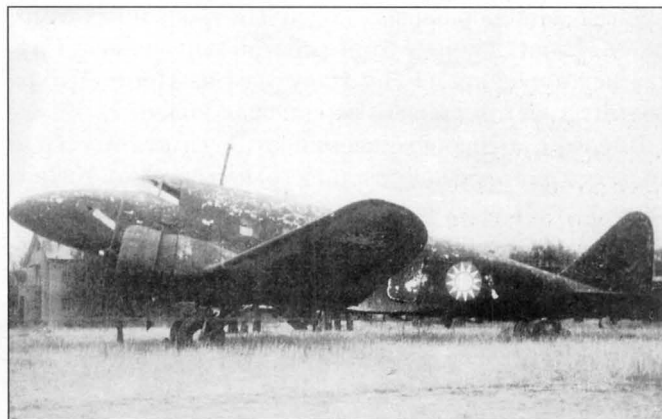
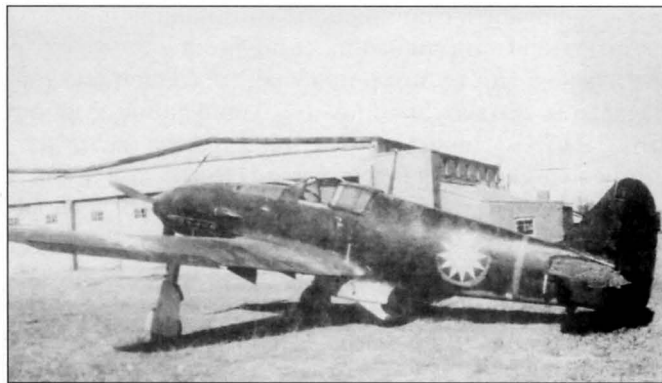
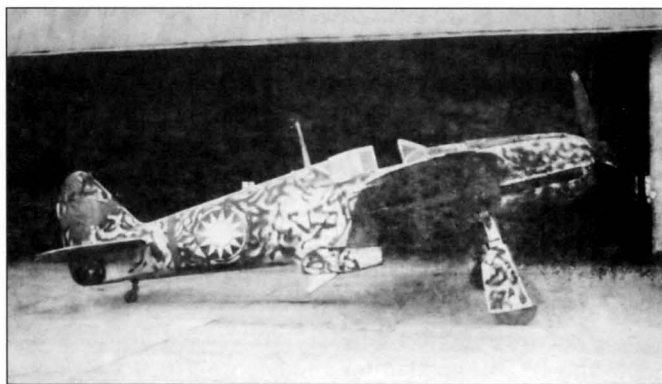
Теперь об авиационных трофеях. Практически повсеместно утверждается, что японское трофейное авиационное имущество, включая самолеты, советские войска передали Народно-Освободительной армии (войскам КПК). Вот две характерные цитаты.

Шведский историк авиации Л. Андерссон: «Советские войска оставались [в Маньчжурии] до января 1946 г., передав за это время китайским коммунистам трофейное японское вооружение и технику, включая самолеты (выделено мной — А.Д.). В начале гражданской войны националисты обладали значительным превосходством в количестве самолётов и другой военной техники, однако проблемы ремонта и снабжения вскоре привели к тому, что в скором времени уровень этого преимущества снизился. Коммунисты делали всё возможное для скорейшего наращивания сил НОАК. Много оружия было захвачено у националистов»³³.

Генерал К. Шэнно: «В январе 1947 г. раскрылась тайна исчезновения снаряжения японской Квантунской армии. Плохо вооруженные китайские коммунисты, за год перед тем продвинувшиеся на север, сейчас устремились на юг из Маньчжурии, вооруженные японскими винтовками, пулеметами, мортирами, тапками, артиллерией. У них были даже японские самолёты, но не было ни бензина, ни лётчиков. (выделено мной — А.Д.).

Русские попросту передали японское снаряжение китайским коммунистам, оставив им тем самым большое военное наследство»³⁴.

Передача трофейного вооружения войскам КПК уже обсуждалась выше, и в ряде источников молчаливо подразумевались и самолёты, но это, как выяснилось на основе изучения многочисленных источников и документов, не соответствует действительности. Авиационная техника китайским коммунистам не пе-



Трофейные японские самолёты с Гоминьдановскими опознавательными знаками (все в лётном состоянии).
Сверху вниз: два истребителя Ki.61 и транспортники «тип 97» и «тип 100» на Пекинском аэродроме Наньюань. Эти машины участвовали в Гражданской войне и, вероятно, были захвачены войсками КПК (но не получены от советского командования!)

редавалась, и в этом смысле Шэнню абсолютно прав, говоря, что «у них не было ни бензина, ни лётчиков».

Даже в созданную в 1946 г. Дунбэйскую лётную школу КПК разбитые японские самолёты китайцы собирали сами по всей округе, за что помогавшие им крестьяне называли авиаторов «мусорщиками». В мемуарах создателя школы Чан Ганькуня есть многочисленные описания трудностей ее создания, добывания самолётов и т.д., но ни разу не упоминается какая-либо помощь советской военной администрации³⁵.

В других китайских источниках сведения о передаче армии КПК трофейной авиатехники также отсутствуют. Лишь в мемуарах генерала Людникова удалось обнаружить единственное упоминание о попытке использования японских самолётов:

«Вскоре в Порт-Артур прибыл... посланец НОА — начальник штаба Лю Ялоу (будущий командующий ВВС НОАК — прим. авт.). Он жаловался на трудности использования японских трофейных самолётов. — Моторы не заводятся, потому что износились поршневые кольца, помогите! — обратился к нам Лю Ялоу.

Поршневые кольца оказались настолько изношенными, что специалисты отказались их отремонтировать. Новых колец у нас не было, а помочь китайским товарищам надо. И тогда мы решили в мастерских, где ремонтировались наши танки, наладить производство поршневых колец для трофейных самолётов. Наши воины с этой работой справились. Спустя некоторое время Лю Ялоу увез из Порт-Артура большую партию новых поршневых колец»³⁶.

Впрочем, о происхождении этих самолётов (или только одного самолёта) ничего неизвестно. Китайские и тайваньские историки нередко упоминают маньчжурского перебежчика, ещё 20 августа 1945 г. с аэродрома Янчжоу (провинция Цзянсу) в Особый

район Китая Яньань на лёгком двухмоторном самолёте Ki.54 («тип 99») с борт. № 820 и надписью на борту «Цзяньго» (по-китайски — «Строительство государства») из правительственного спецотряда Маньчжурии (по другим сведениям, японцы подарили его милитаристской клике «Ван Цзиньвэя»). На борту находились четыре человека (по другим данным — шесть). В Яньани их горячо приветствовали Чжу Дэ, начальник штаба Е Цзяньин и другие руководители КПК. Вечером, или на следующий день в их честь устроили торжественный приём. На банкете возник вопрос о таком большом бортовом номере, поскольку во всей 8-й авиагруппе нет столько самолётов. На это Чжу Дэ, улыбнувшись, ответил: «Сейчас нет, но кто может утверждать, что их не будет в недалеком будущем. В сентябре на этом самолёте Линь Бяо и Не Жунчжэнь вылетели на Северо-Восток»³⁷.

Кстати, в оригинале историк Л. Андерссон называет пилота этого самолёта «дефективным» (defecting). Не исключено, что в мемуарах Людникова речь могла идти именно об этом (и только) самолёте, либо о других самолётах Дунбэйской авиашколы.

А теперь, наконец, перейдем к базированию советской авиации в Маньчжурии.

Одним из условий вступления СССР в войну против Японии, обсуждавшегося на Ялтинской конференции зимой 1945 г., было возобновление аренды военно-морской базы (ВМБ) Порт-Артур на Ляодунском полуострове в Китае, отобранной японцами у царской России после поражения в 1905 г. Союзники, прежде всего США, полностью приняли советские требования, что и зафиксировали в соответствующем соглашении от 11 февраля. Ничего против не имел и Китай.

30 июня 1945 г. в Москве начались переговоры с правительством Чан Кайши, в те годы руководившим



Гавань Порт-Артура. На внешнем рейде «Каталины» 16-го разведполка авиации ВМФ СССР

Китайской Республикой. 14 августа, уже после начала боевых действий против Квантунской японской армии, СССР и Китай подписали Договор о дружбе и союзе, а также серию соглашений, в том числе о совместной эксплуатации в течение 30 лет Китайско-Чанчуньской железной дороги (КЧЖД, бывшей КВЖД), и о совместном использовании военно-морской базы (вмб) Порт-Артур (Люйшунь).

В качестве дополнения к советско-китайскому договору прилагалось соглашение о Порт-Артуре:

«...III. Договаривающиеся Стороны согласились превратить Порт-Артур в чисто военно-морскую базу, доступную для использования военными кораблями и торговыми судами только Китая и СССР.

IV. Оборона вышеуказанной военно-морской базы вверяется... Правительству СССР... В целях обороны... [вмб оно] создаёт там необходимые сооружения, причём расходы несет Правительство СССР...

VI. Правительство СССР имеет право содержать в указанном» районе свои военные, военно-морские и воздушные силы и определять их дислокацию...»³⁸.

В Приложении к Соглашению о Порт-Артуре также фиксировалась территория района военно-морской базы. Она «расположена южнее линии, которая начинается на западном побережье Ляодунского полуострова — южнее Хоусаньдаовань, и проходит в общем восточном направлении через станцию Шихэ и пункт Цзоуцзяцзюйцзы на восточное побережье того же полуострова, исключая город Дальний (Дайрэн).

Все острова, расположенные в водном пространстве, прилежащем к западной стороне установленного Соглашением района на Ляодунском полуострове, и южнее линии, проходящей через точки с координатами: широта = 39°5'00" северная, долгота = 120°5'49" восточная; широта = 39°5'20" северная и долгота = 121°5'31" восточная, и далее в общем северо-восточном направлении по оси фарватера, ведущего в порт Пуланьдянь, к начальной сухопутной точке, присоединяются к району военно-морской базы.

Все острова... в водном пространстве, прилежащем к восточной части района на Ляодунском полуострове и южнее линии, проходящей от конечной сухопутной точки в восточном направлении к точке с координатами: широта = 39°5'20" северная и долгота 123°5'08" восточная и далее на юго-восток через точку с координатами: широта = 39°5'00" северная и долгота = 123°5'16" восточная, присоединяются к району...»³⁹.

Спустя 30 лет всё советское оборудование и имущество, находившееся в этом районе, подлежало безвозмездной передаче в собственность китайского правительства. Также в распоряжение СССР предоставлялись военные объекты в районе портового города Дальня (Дальний). Ведение всех военных вопросов на арендованной территории оставалось за советским командованием, а гражданскую администрацию назначало правительство Китая. Статус советских войск предусматривал их полное невмешательство во внутренние дела Китая.

Первыми на ляодунских аэродромах появились С-47 и Ли-2 54-й авиатранспортной дивизии, до-

ставившие 22 августа из Мукдена посадочные десанты в Порт-Артур и Дальний, а также прикрывавшие их истребители 12-й ВА Забайкальского фронта.

К Порт-Артуру в 15-00 отправились 10 самолётов, на борту которых находились 200 автоматчиков, 4 офицера и переводчик, выделенные командованием 6-й танковой армии. Возглавлял высадку зам. командующего Забайкальским фронтом генерал-лейтенант В.Д. Иванов. При подходе к Артуру, около 17-00, японские истребители несколько раз пытались перехватить транспортники, однако, увидев мощное прикрытие, отказались вступить в бой и убрались во свояси. При заходе на посадку японские солдаты открыли огонь по транспортникам, но их разогнали истребители сопровождения, прочесавшие аэродром на бреющем полёте. Около 17-30 самолёты приземлились на изрытое воронками лётное поле. К концу дня десант захватил основные объекты Порт-Артура. Одновременно была произведена высадка и в Дальнем.

25 августа на внешнем рейде Порт-Артура приводнились 10 «Каталин» из 16-го рап авиации Тихоокеанского флота, доставившие со своего гидроаэродрома в бухте Суходол под Владивостоком десант — 135 морских пехотинцев. Высадкой руководил генерал-лейтенант Е.Н. Преображенский. 90 бойцов на семи летающих лодках практически одновременно доставили в Дальний. Не осталось в стороне и «недремно око Государево» — вездесущий НКВД: в начале сентября в Порт-Артур перебросили нару пограничных МБР-2 из состава 5-й Владивостокской отдельной аэ. Правда, «амбарчики» здесь несли службу относительно недолго: уже в 1946 г. их списали из-за полного износа.

После капитуляции Японии на Ляодунском п-ове дислоцировались части 39-й армии (штаб размещался в Порт-Артуре). Армией командовал Дважды Герой Советского Союза генерал-полковник А.П. Белобородов. Достаточно быстро на Ляодуне создали мощную советскую авиационную группировку, её основу составлял 7-й бомбардировочный Хинганский авиакорпус под командованием генерал-лейтенанта В.А. Ушакова. Позже его сменил Герой Советского Союза генерал-лейтенант С.В. Слюсарев⁴⁰.

Американцы уже в 1945 г. начали проявлять интерес к советским силам в данном регионе. В районе Циндао, занятого Гоминьдановскими войсками, базировалась эскадрилья ВМС США VP-26, вооружённая летающими лодками РВМ-5 «Маринер». Они постоянно вели воздушную разведку нейтральных вод у Ляодуна, наблюдая за передвижениями кораблей Тихоокеанского флота (ТОФ). В ходе одного из подобных вылетов 15 ноября 1945 г. одиночный «Маринер», отслеживавший караван из шести советских транспортных судов, подвергся атаке советского истребителя в 25 милях к югу от Порт-Артура. Никаких повреждений американскому самолёту наш истребитель не причинил⁴¹.

Тем не менее этот инцидент вызвал обширную дипломатическую переписку, из которой легко можно увидеть, как начинали «складываться отношения» между бывшими союзниками практически сразу после

окончания Второй Мировой войны. Напомню, что до начала войны «холодной» — речи У. Черчилля в Фултоне — оставалось ещё более трёх месяцев.

На следующий день после инцидента начальник штаба ТОФ Фролов шифрограммой доложил начальнику ГМШ ВМФ СССР и в другие инстанции.

По донесению Начальника штаба Артурской ВМБ в 11–25 15 ноября СНиС Золотая гора обнаружил самолет типа ЛЛ–91 на высоте 200 м курс 270°5' на расстоянии 60 кабельтовых. В «11–25 были подняты 2 истребителя, которые догнали самолет [в] 20 км от Артура, идущий курсом 120°5' [в] направлении нашего транспорта, идущего из Артура в Дальний. При подходе наших истребителей американский самолёт (стрелок, сидящий задней кабиной), открыл огонь. Наши самолёты сделали 3 заградительных очереди и 1 по самолёту, после чего американский самолёт повернул на 90°5' вправо и ушел. Наши самолёты [в] 11–45, получив приказание, возвратились [на] аэродром. Приказал огня по американским самолётам не открывать на основании № 14506 от 8 августа»⁴².

В приложении к документу на имя зам. наркома внутренних дел генерал-полковника Аполлонова Начальник ГМШ ВМФ адмирал С. Кучеров докладывал:

«В соответствии с соглашением между СССР и Китайской республикой от 14 августа 1945 года о совместном использовании Порт–Артура в качестве военно-морской базы Китая и СССР, а также в связи с нахождением советских войск на территории Кореи, Тихоокеанским флотом организованы:

а) Порт–Артурская вбл... в Порт–Артуре;

б) южный морской оборонительный район, с дислокацией сил МОР'а в Гензане, Сейсине, Расине и Юки.

Для осуществления охраны побережья и территориальных вод указанных военно-морских баз НКВМФ считает целесообразным и просит Ваших указаний об организации морской пограничной охраны в Порт–Артуре и районе [вбл] Корейского побережья»⁴³.

Вскоре советско-американский инцидент в районе Порт–Артура стал предметом обсуждения военных дипломатов. 7 декабря 1945 г. Отдел внешних сношений Наркомата ВМФ посетил врид. военно-морского атташе США кэптен Аллен и сообщил его начальнику капитану 1-го ранга В.Н. Египко:

«1. ...Главкомандующий ВМФ США приказал ему опротестовать враждебные действия советского истребителя, произведенные им против американской летающей лодки в районе Дайрена. Произошло это при следующих обстоятельствах: 5 декабря 1945 г. в 10–30 по местному времени одна американская летающая лодка типа «Маринер» 52V306 производила обычную разведку в районе 25 миль южнее Дайрена. Во время её полёта советский истребитель несколько раз подходил к ней и при одном из своих сближений дал залп по американской летающей лодке, в то время как американская летающая лодка ни разу не произвела враждебного маневра по отношению к советскому истребителю.

Американское Военно–Морское Командование считает, что нельзя было не опознать принадлежность

этой летающей лодки. Цель полёта этой американской летающей лодки была обыкновенная — разведка и опознание движения торговых транспортов.

Аллен сообщил далее, правда, американское Командование считает, что летающая лодка нарушила запретную зону Советского Порт–Артурского Военно–Морского укрепленного района и находилась внутри 3–мильной береговой зоны.

2. На вопрос капитана 1 ранга Египко о том, что извещалось ли Советское Военно–Морское Командование о предполагаемом полёте, и имеются ли пробиты в летающей лодке, Аллен ответил, что Советское Командование, вероятно, не извещалось, относительно наличия пробитов он не знает, т[ак] к[ак] он даже не знает, была ли стрельба советского истребителя предупредительная или прямая.

3. Капитан 1 ранга Египко обещал довести до сведения Советского Военно–Морского Командования заявление Аллена и сообщил ему, что для предупреждения подобных инцидентов необходимо заблаговременно ставить в известность Советское Командование»⁴⁴.

11 декабря 1945 г. В.Н. Египко ответил кэптену Аллену по поводу советско-американского инцидента в районе Порт–Артура:

«1. Согласно соглашения, заключенного между СССР и Китаем, оборона всего района... [вбл] Порт–Артур осуществляется вооружёнными силами СССР.

2. Полёты американских самолетов в пределах границ... [вбл] Порт–Артура и Дайрен, а также и в пределах 12–ти мильной прибрежной морской полосы могут иметь место только при получении на каждый такой полёт предварительного разрешения от Советского Военного командования.

Прошу Вас довести о вышеизложенном до сведения командования Военно–Морского Флота США и просить их во избежание повторения подобных инцидентов проинструктировать соответствующие подразделения Военно–Воздушных Сил США»⁴⁵.

24 декабря 1945 г. адмирал С. Кучеров доложил зам. наркома иностранных дел СССР А.Я. Вышинскому о нарушении американской стороной границы в районе Порт–Артура:

«При этом направляю переписку между нами и военно-морским атташе США по поводу инцидента, происшедшего в районе Порт–Артура 15 ноября с.г. в связи с нарушением американской летающей лодкой нашей границы.

Также направляю проект моего письма военно–морскому атташе США контр-адмиралу Мейплз, на отправку которого прошу Вашей санкции»⁴⁶.

В проекте письма Морскому Атташе США в СССР адмиралу Мэйплзу говорилось:

«Письмо на имя Кэптена Аллена от 11 декабря с.г. за подписью капитана 1-го ранга Египко основано на заявлении Аллена о том, что 5 декабря 1945 г. американская летающая лодка нарушила запретную зону Советского Порт–Артурского... укрепленного района и находилась внутри 3–х мильной береговой зоны.

В Вашем письме от 19 декабря с.г. указано, что этот инцидент с летающей лодкой произошёл 15 октября.

По наведённым справкам удалось установить, что летающая лодка (лл) нарушила границу в районе Порт-Артура, как указал Кэптен Аллен, не 5 декабря и не 15 октября, а 15 ноября в 11–25. Действительно летающая лодка была обнаружена внутри 3-х мильной береговой зоны в районе Порт-Артура и после того, как был поднят истребитель, лл стала удаляться по направлению нашего транспорта, шедшего из Порт-Артура в порт Дальний. Наш истребитель полетел также по направлению на наш транспорт и при сближении с лл был ею обстрелян стрелком, сидящим в задней кабине. Наш истребитель сделал три заградительных очереди и после поворота летающей лодки в море возвратился на аэродром.

Что же касается 12-мильной прибрежной морской полосы, упомянутой в вышеуказанном письме капитана 1 ранга Египко, то это является не намерением впервые установить 12-мильную зону вдоль побережья суверенной территории СССР, а соответствует положению об охране государственных границ СССР, объявленному Постановлением ЦИК и СНК СССР 15 июня 1927 г., в котором предусмотрена морская полоса, определяемая от линии наибольшего отлива, как на материке, так и на островах, шириною в 12 миль, за исключением предусмотренных международными Соглашениями Союза ССР случаев⁴⁷.

Этим инцидент оказался исчерпанным. 20 февраля 1946 г. ещё один «Маринер» из той же VP-26 совершил неправомерный пролёт над Дальним и тоже едва не стал жертвой назойливой «любопытности» своего экипажа. Советские истребители сделали предупредительные выстрелы в его сторону, но никаких повреждений ему не причинили. На этот раз, судя по всему, американцы протестов не заявляли.

Тем не менее американские провокации продолжались. Генерал-полковник Людников вспоминал «тревожное сообщение постов нашей противовоздушной обороны: 50 самолётов США направлялись в сторону Порт-Артура. Вскоре они появились над городом, и некоторые из них прошли на бреющем полете.

По приказу командования в воздух поднялись наши самолёты. Один из истребителей так прижал к воде американского пилота, что непрошеному гостю, вероятно, небо над Порт-Артуром показалось с овчинку.

По радио мы вызвали наших бывших союзников: — Чем объяснить действия американской авиации?

Последовал ответ: — Авиация Соединенных Штатов Америки приветствует русских в Порт-Артуре.

Мы категорически потребовали, чтобы подобные «приветствия» не повторялись⁴⁸.

В Китае началась третья гражданская война, и на первых порах успех сопут-

ствовал войскам Чан Кайши, уже в октябре 1946 г. они вышли к сухопутным границам Порт-Артура. Приходилось «ухо держать остро», поскольку весьма велика была вероятность всякого рода провокаций и инцидентов с их стороны.

21 мая 1947 г. МИД Китая предъявил посольству СССР ноту «о случаях нарушения границ Китая советскими самолётами». По полученным донесениям:

«1. 14 апреля с.г. в 11 часов 20 минут советский самолёт в течение 3-х минут летал над Аньдуном на китайской территории на высоте около 400 метров, после чего улетел в Синьичжоу (Корея).

2. 24 числа того же месяца в 15 час 45 мин два советских моноплана вылетели из Синьичжоу и сделали круг в воздухе над пунктом Лантоу, что в 30 кит. ли (ок. 15 км — прим. авт.) к югу от Аньдуна на китайской территории, после чего улетели в Синьичжоу.

3. 26 числа того же месяца в 9 час 30 мин четыре советских моноплана вылетели из Синьичжоу и в течение пяти минут кружились в воздухе к юго-востоку от Аньдуна и Лантоу на китайской территории, после чего самолёты улетели обратно в Синьичжоу.

4. 29 числа того же месяца в 14 час 40 мин советский самолёт появился с юга над пунктом Шичэндао, что к югу от Чжуанхэ, и с высоты 200 метров в течение 20 минут производил рекогносцировку местности, после чего направился на юг.

Ввиду неоднократных случаев перелёта китайской границы советскими самолётами, полёта над вышеуказанными районами и производства рекогносцировок, что фактически является нарушением воздушно-территориального суверенитета Китая... [МИД] заявляет Посольству СССР протест и просит последнее довести об этом до сведения Правительства СССР с тем, чтобы оно немедленно предписало соответствующим советским военным властям строго запретить советским самолётам самовольные полёты над территорией Китая⁴⁹.

При этом МИД Китая 16 апреля 1948 г. представил в советское посольство Меморандум «о запрете полётов иностранных самолётов над китайской территорией севернее р. Янцзы, считающейся опасной зоной»:

«Как известно, правила перелёта государственных границ гражданскими летательными аппаратами



Американская летающая лодка PBM-5 «Маринер»

стран, подписавших международную конвенцию о гражданской авиации, были опубликованы в ноябре 1947 г. Кроме того, в марте текущего года также были опубликованы правила перелёта государственных границ иностранными летательными аппаратами.

Настоящим в соответствии с решением Китайского Правительства район севернее реки Янцзы считается запретной зоной, опасной для полётов. Полёт любого иностранного аэроплана в указанную зону может совершаться лишь с разрешения Главного штаба авиации. Что касается процедуры ходатайства о подобном разрешении полёта любого иностранного летательного аппарата, то она должна проходить через обычные дипломатические каналы⁵⁰.

Ещё один «обратный» воздушный инцидент произошел 8 марта 1948 г., когда транспортный самолёт с опознавательными знаками «солнце Гоминьдана» нарушил воздушное пространство над Порт-Артуром. На его перехват поднялись советские истребители, заставившие нарушителя покинуть закрытый для него район. МИД Китайской Республики 10 марта заявил протест Москве по поводу того, что «8 марта 1948 г. использованный по найму китайским правительством С-46 на маршруте Мукден—Циндао, в точке с координатами 36° сев. шир. и 120°20' мин. вост. долг. был обстрелян двумя советскими истребителями».

Ответная нота Москвы от 13 марта гласила, что «неизвестный самолёт нарушил границы базы в Порт-Артуре. Два истребителя знаками несколько раз требовали от нарушителя следовать за ними на посадку, что игнорировалось. Затем были произведены, согласно установленной процедуре, предупредительные выстрелы. Сам же самолёт обстрелу не подвергался».

В свою очередь, Шэнню также вспоминал: «Несколько раз русские истребители, базирующиеся в Дайрене, перехватывали самолёты САТ, а, по крайней мере, один С-46 обстреляли из пулемётов. Фотографии, сделанные нашим пилотом, позволили опознать русский истребитель Р-63, построенный фирмой «Бель» и переданный по «ленд-лизу» России во время войны»⁵¹.

3 июня 1948 г. в Ноте МИД Китая посольству СССР по оказанию необходимой помощи «китайским граж-

данским самолётам в случае их вынужденной посадки вследствие плохой погоды или аварии на аэродромах в районе... [вмб] Порт-Артур», в частности, утверждалось: «Что касается действительной картины инцидента... 8 марта с.г., то Министерство убеждено, что содержание его нот Посольству от 18 марта и 30 апреля с.г. находится в соответствии с фактами»⁵².

На том инцидент был исчерпан, и после этого авиация Гоминьдановцев более не нарушала зону ответственности советских войск на Ляодуне.

В свою очередь, американские разведчики время от времени продолжали вторгаться в воздушное пространство над полуостровом, вынуждая поднимать на их перехват истребители. В конце мая 1948 г. над Дальним произошло очередное нарушение. Но на этот раз советские лётчики исхитрились так напугать «супоштата», что тот надолго забыл дорогу к Ляодуну. Генерал-майор Д.Т. Никишин, сменивший в марте 1948 г. генерала С.В. Слюсарева, вспоминал: «Воздушную стрельбу отрабатывали по конусу, выпускаемому с Ту-2 на буксировочном тросе длиной около 80 м. Это приспособление я использовал однажды, чтобы избавиться от полётов американских разведчиков. В это время ещё действовала американская военная база на полуострове Шаньдун, километрах в 200 от Дальнего. Каждый день оттуда как по расписанию появлялся разведчик и на малой высоте по одному и тому же маршруту облетывал и фотографировал наши объекты, аэродромы. Надоел он страшно, и я просил Красовского⁵³ дать разрешение на перехват. Он передал это маршалу Малиновскому⁵⁴, а тот распорядился, чтобы я сам принимал решение».

Оценив ситуацию, я составил план действий, перенёс зону воздушной стрельбы западнее в район над заливом, из которого всегда появлялся разведчик. Мы с заместителем командира 351-го иап Героем Советского Союза Макаровым заняли готовность на двух «Кингкобрах». В расчётное время появления американца взлетели, Ту-2 вошёл в зону стрельбы на высоте около 200 м и распустил конус, мы с двух сторон в пикировании поочередно открыли по нему огонь. Разведчик, как и предполагалось, оказался на встреч-



С-46 20-й таг. Нередко они нарушали границу и становились «клиентами» советских истребителей

ном курсе ниже Ту-2 и едва не угодил под снаряды. Мы сделали вид, что его не замечаем, и продолжали расстреливать конус. Конечно, сбивать американца мы не собирались, но лётчик перенугался, шарахнулся, потерял высоту, чуть не ударился о воду и, выровнявшись над самой поверхностью моря, срочно ретировался. После посадки я доложил обо всем Красовскому и стал ждать, что будет дальше. Вскоре американцы прислали в МИД СССР ноту с заявлением о нападении советских истребителей на «сбившийся с курса лёгкий пассажирский самолет», но разведывательные полеты над Ляодунем прекратились.

До начала Корейской войны летом 1950 г. советские военные развернули массовое строительство различных объектов, в т.ч. и аэродромов. Генерал Никишин вспоминал: «Все аэродромы достались от японцев с так называемыми «пескобетонными» полосами из утрамбованной смеси песка и цемента. Засыпанные бараки, где размещался личный состав, были холодными и требовали замены. Хорошее впечатление производили построенные японцами в Дальнем и Саппорилину бетонные укрытия для самолётов, кислородные станции. РЛС на аэродромах Порт-Артура ещё не было. Кроме того, корпус располагал двумя оперативными аэродромами в Инчэнцзы и Тучэнцзы.

Остро стоял вопрос о строительстве новых взлетно-посадочных полос и необходимых для нормальной службы казарм, столовых, штабных и технических помещений. Наша техника, особенно Ту-2 и «Кингкобры», требовала прочных полос. За неполных два года мы построили металлические полосы из плит в Дэньхэ, Тунчэнцзы и Инчэнцзы, а также бетонные полосы длиной 2400 м в Саппорилину и 2600 м в Дальнем.

Последняя стройка была самой крупной и сложной. На её время все шесть полков перебазировались на аэродром Инчэнцзы. Требовалось снести большую деревню на южной стороне аэродрома, этот вопрос согласовывался с Гао Ганом⁵⁵. Взаимовыгодное сотрудничество было налажено быстро: Гао Ган выделил две тысячи китайцев... Под руководством наших специалистов они с помощью своих корзинок и шпателей быстро снесли деревню и выполнили все необходимые земляные работы. Мы... расплачивались гаоляном, чумизой, хлебом»⁵⁶.

Ежегодно советская группировка на Ляодуне проводила совместные учения различных родов войск. В июне 1948 г. эти силы отрабатывали отражение морского десанта вероятного противника, под которым, естественно, подразумевались японцы, а также имитацию массированного воздушного удара по Пхеньяну. По воспоминаниям генерала Никишина, в целом учения прошли успешно. При отработке палёта на Пхеньян на все Ту-2 подвесили по девять 100-кг бомб, «пушки и пулемёты разрядили и сняли всё лишнее. Прикрытие бомбардировщиков осуществлялось двумя полками на «Кингкобрах» с подвесными топливными баками. В море на маршрут полёта вышли три подводные лодки, они, оставаясь в надводном положении, должны были оказать в случае необходимости помощь экипажам, терпящим бедствие.

Рано утром восемь полков поднялись по тревоге со своих аэродромов и собрались над Дальним, откуда колонной эскадрилий на высоте 6000 м взяли курс на Пхеньян. Видимость была отличная, всё прошло по плану, из кабины «Кингкобры» я наблюдал, как, обозначив заход на цель, строй бомбардировщиков плавно развернулся над городом и лёг на обратный курс к Ляодуну, где отбомбились по полигону на острове.

Затем произошла неприятность: «В это время с одной из подводных лодок Красовскому сообщили, что видели спускающийся парашют, но отыскать его в воде не смогли. Посадив «Кингкобру», я стал разбираться, что произошло, но так как командиры полков докладывали, что у них весь личный состав на месте, то приказал выстроить на аэродромах все экипажи у самолётов. Наконец, в 114-м полку я нашёл экипаж Ту-2 без стрелка. Оказалось, что на обратном пути ведомый лётчик стал отставать, газанул и чуть не столкнулся с ведущим, чтобы погасить скорость, резко задрал нос и сорвался в штопор. Стрелок запаниковал и выбросился с парашютом, а лётчик вышел из штопора и вернулся на своё место в строю. Понски в море ни к чему не привели, человек пропал»⁵⁷.

В советских авиачастях, дислоцированных на Ляодуне, происходили и другие трагические инциденты. Так, 14 апреля 1947 г. в районе г. Цзиньчжоу разбился на Ту-2 экипаж одного из комэсков 55-го дбап ст. л-та П.И. Озерова. У моряков в 405-м нап за 1947–1949 гг. в авиакатастрофах погибли лётчики-истребители л-т Н.В. Крошин и ст. л-т В.С. Саножников. В несчастливый день 13 апреля 1950 г. во время учений в воздухе столкнулись и упали в воды Желтого моря два А-20 «Бостон» из состава 36-го мтап. Спасти удалось только штурману л-ту Ивану Семеругу, пятеро авиаторов погибли.

В 1949 г. 7-й бомбардировочный авиакорпус (бак) реорганизовали в 83-й смешанный авиакорпус (сак). В январе 1950 г. произошла смена руководства корпуса: вместо убитого в Москву Д.Т. Никишина командующим стал Герой Советского Союза генерал-майор Ю.Б. Рыкачев⁵⁸.

К тому времени власть в Китае перешла в руки коммунистов во главе с Мао Цзедунем, а Гоминдановцы обосновались на острове Тайвань. Произошла «перегруппировка сил», в ноябре 1948 г. в КНР объявили о создании собственных Народных Военно-воздушных сил. Начались поставки авиационной техники из СССР.

Весной 1950 г. авиация Чан Кайши с расположенных у восточного побережья Китая островов архипелага Чжоунань стала совершать палёты на Шанхай. Не располагая должными силами для оказания достойного противодействия этим атакам, Пекин обратился за помощью к СССР.

В задачу советских авиаторов, помимо обучения китайских лётчиков, теперь также входило обеспечение защиты китайского побережья и крупных городов Китая от палётов авиации Гоминьдана. Об этом речь пойдёт в следующих разделах.

ИСТОЧНИКИ И КОММЕНТАРИИ

1. Andersson L. A History of Chinese Aviation. Encyclopedia of Aircraft and Aviation in China until 1949. Taipei. 2008. P. 174–175.
2. Русско-Китайские отношения в XX веке. Т. 4. 1937–1945. Кн. 2. 1945. М., 2000. С. 133–134. Док. № 677.
3. Там же. С. 205. Док. № 728.
4. Там же. С. 203. Док. № 725.
5. Там же. С. 205–206. Док. № 728.
6. Там же. С. 203. Док. № 726.
7. Военная помощь СССР в освободительной борьбе китайского народа. М., 1975. С. 96.
8. Военная помощь... Указ. соч. С. 98.
9. Военная помощь... Указ. соч. С. 98, со ссылкой на: Ленинская политика СССР в отношении Китая. Сб. ст. М., 1968. С. 126.
10. Русско-Китайские отношения в XX веке. Т. 4. 1937–1945. Кн. 2. 1945. М., 2000. С. 194–195. Док. № 714.
11. Там же. С. 282. Док. № 786.
12. Там же. С. 282. Док. № 786.
13. Там же. С. 192. Док. № 712.
14. Военная помощь... Указ. соч. С. 99, со ссылкой на: Архив МО СССР. Ф. 210. Оп. 3173. Д. 144. Л. 227.
15. Русско-Китайские отношения в XX веке. Т. 4. Кн. 2. С. 282–283. Док. № 787.
16. Там же. С. 283–284. Док. № 788.
17. Там же. С. 284. Док. № 788.
18. Там же.
19. Военная помощь... Указ. соч. С. 99 со ссылкой на: Архив МО СССР. Ф. 210. Оп. 3173. Д. 144. Л. 227.
20. Русско-Китайские отношения в XX веке. Т. 4. Кн. 2. С. 296. Док. № 799.
21. Ковтун–Станкевич А.И. Комендант Мукдена // В сб.: По дорогам Китая 1937–1945. М., 1989. С. 354–355.
22. Русско-Китайские отношения в XX веке. Т. 4. Кн. 2. С. 313. Док. № 814.
23. Русско-Китайские отношения в XX веке. Т. 5. 1946–1950. Кн. 1. 1946–1949. С. 110. № 63.
24. Ковтун–Станкевич А.И. Комендант Мукдена // В сб.: По дорогам Китая 1937–1945. М., 1989. С. 341–361; В сб.: На китайской земле. Воспоминания советских добровольцев 1925–1945. М., 1974. С. 345–371: Военно-исторический журнал. 1960. А.И. Ковтун — дед автора по материнской линии. Полная версия его воспоминаний в рукописи хранится в архиве автора.
25. Ковтун–Станкевич А.И. Комендант Мукдена // В сб.: По дорогам Китая 1937–1945. М., 1989. С. 347.
26. Ковтун–Станкевич А.И. Комендант Мукдена // В сб.: На китайской земле. Воспоминания советских добровольцев 1925–1945. М., 1974. С. 356–357.
27. Ковтун–Станкевич А.И. Комендант Мукдена // В сб.: По дорогам Китая 1937–1945. М., 1989. С. 354.
28. Там же. С. 355–356.
29. Цит. по: Чжан Байчунь, Яо Фан, Чжан Цзючунь, Цзян Лун. Передача технологий из Советского Союза в Китай. 1949–1966. СПб., 2010. (Пер. с кит.) С. 20–21.
30. Ковтун–Станкевич А.И. Комендант Мукдена // В сб.: По дорогам Китая 1937–1945. М., 1989. С. 355–356.
31. Там же. С. 358.
32. Там же. С. 360.
33. Andersson L... P. 174.
34. Цит. по: Военная помощь... Указ. соч. С. 110. Справедливости ради следует отметить, что ничего этого в русскоязычной версии мемуаров К. Ченполта (Шэнно) «Путь бойца» нет. — Прим. авт.
35. См.: Aerospace Knowledge Magazine. 1994. № 10 (October). P. 12–15.
36. Людников И.И. Через Большой Хинган // В сб.: По дорогам Китая 1937–1945. С. 303–304.
37. Цзян Чжапин, Вэнь Лян'янь, Лю Вэньсю. История китайской авиации. Тайбэй, 1996. (На кит. яз.) С. 48–49; Правда о китайской авиации. Пекин, 1999. С. 3–4.
38. Русско-Китайские отношения в XX веке. Т. 4. Кн. 2. С. 195. Док. № 715.
39. Там же. С. 196. Док. № 716.
40. Котлобовский А., Сендов Н. На дальнем форпосту // АиВ. 2008. № 6. С. 40. Состав советской авиационной группировки в 1940–е годы см. в Приложении 7.
41. Там же.
42. Русско-Китайские отношения в XX веке. Т. 4. Кн. 2. С. 295. Док. № 797.
43. Там же. С. 295–296. Док. № 797.
44. Там же. С. 313. Док. № 813.
45. Там же. С. 315–316. Док. № 816.
46. Там же. С. 320. Док. № 822.
47. Там же. С. 320–321. Док. № 823.
48. Людников И.И. Через Большой Хинган // В сб.: По дорогам Китая 1937–1945. С. 306.
49. Русско-Китайские отношения в XX веке. Т. 5. Кн. 1. С. 312. Док. № 210.
50. Там же. С. 410. Док. № 293.
51. Клэр Ли Ченполт (Шэнно). Путь бойца: Американская авиация в войне на Тихом океане. М., 2006. С. 525.
52. Русско-Китайские отношения в XX веке. Т. 5. Кн. 1. С. 430. Док. № 317.
53. Генерал-полковник авиации С.А. Красовский, на тот момент командующий 9-й ВА.
54. Маршал Советского Союза Р.Я. Малиновский, в тот момент Главнокомандующий войсками на Дальнем Востоке.
55. Гао Ган — китайский политический деятель, в те годы руководил Северо-Восточным Китаем.
56. Цит. по: А. Котлобовский, Н. Сендов. На дальнем форпосту // АиВ. 2008. № 6. С. 40.
57. Цит. по: АиВ. 2008. № 6. С. 41–42.
58. АиВ. 2008. № 6. С. 42.

У ИСТОКОВ «НАРОДНЫХ ВВС»

ПЕРВЫЕ САМОЛЁТЫ В КРАСНОЙ АРМИИ

Коммунистическая партия Китая (КПК) ещё в самые тяжёлые годы революционной борьбы уделяла самое серьёзное внимание подготовке лётных кадров. В 1920-е годы первого недолгого сотрудничества между компартией и Гоминьданом в рамках единого революционного фронта Сунь Ятсен при помощи советского правительства организовал школу командного состава сухопутных войск в Хуаншун (в советских источниках её обычно называют Вампу). Наряду с интенсивной подготовкой командиров для Национально-Революционной армии (НРА) в Дашау (провинция Гуандун) создали авиашколу для подготовки лётного состава.

Первый набор — 10 курсантов-лётчиков — в большинстве своем составили курсанты сухопутной школы Хуаншун. Среди них в школе учились коммунисты Лю Юнь, Ван Сюнь и Ван Ао, а позже к ним присоединился Тан До, вступивший в КПК в СССР. В школе имелись всего четыре лёгких учебно-тренировочных самолёта, к тому же они часто привлекались и для боевых операций. В таких условиях лётная учеба не могла вестись нормально. Поэтому по согласованию с руководством СССР их направили на учёбу в Советский Союз. В нашей стране коммунист Лю Юнь учился в сухопутном военном училище, и после возвращения в Китай погиб в Ухане в 1930 г. Тан До после обучения остался служить в РККА, в Китай вернулся лишь в 1953 г. и получил назначение в Ляопин проректором (зам. начальника) университета. Ван Сюнь после возвращения на родину стал называть себя Ван Шумин, вышел из КПК и перешёл на сторону Чан Кайши, в конечном итоге получил назначение Главнокомандующим ВВС Гоминьдана¹.

В июле 1925 г. в лётной школе в Гуандуне организовали второй набор курсантов — всего 42 человека, из них 22 в лётную группу. В то время в школе оставалось всего три ломаных-переломаных УТС. В июне 1926 г. 12 курсантов (из них пятеро коммунистов) под руководством советского военного советника (китайцы называли его «Лима») направили на учёбу в СССР².

В этой группе коммунистами были Чан Ганькунь, Сюй Цзефань, Ли Гайюань, вьетнамец Ли Хунфан и кореец Цзинь Чжэнь. Вскоре после возвращения в Китай Ли Гайюань и Ли Хунфан погибли. На служ-

бе в РККА СССР остались Чан Ганькунь и Сюй Цзефань. В Китай Чан Ганькунь вернулся в 1938 г. и занимался, главным образом, подготовкой и созданием Народных ВВС. Впоследствии он был назначен на должность зам. командующего ВВС НОАК. Сюй Цзефань вернулся лишь в 1948 г. и в течение длительного времени занимался подготовкой и организацией механизированных частей НОАК, занимая должность зам. директора Института бронетехники³.

В апреле 1927 г. произошёл раскол между Китайской компартией и Гоминьданом, подготовка лётчиков-коммунистов в Китае и даже за рубежом стала невозможной. Для продолжения подготовки авиаторов, в апреле 1927 г. ЦК КПК отобрал 12 курсантов — коммунистов и комсомольцев, учившихся в то время в Университете Сунь Ятсена в Москве, и отправил их в советские лётные училища. В сентябре 1935 г. из курсантов Московского университета Востока и института им. В.И. Ленина отобрали ещё семь человек — Лю Фэн, кореец Ван Лянь, Ван Чунь, Ли Фань, Лю У, Сунь Ицзи и Ван Би. Их откомандировали на учёбу в 3-е военное училище лётчиков в Оренбурге.

Впоследствии некоторых из них по здоровью и ряду других причин списали с лётной работы и перевели в другие учебные заведения. Из окончивших лётное училище некоторые китайцы остались служить в ВВС РККА, а трое — Ван Би, Лю Фэн и Ван Лянь — в 1938–1939 гг. вернулись в Китай. Впоследствии Ван Би стал заместителем начальника Военно-Политического отдела ВВС НОАК, Лю Фэн получил назначение начальником 2-й авиашколы ВВС НОАК, а Ван Лянь стал зам. командующего ВВС КНР.

В конце 1920-х — 1930-е годы Красная Армия Китая имела лишь несколько мелких районов базирования, причем они не шли ни в какое сравнение с НРА Гоминьдана. Оружие в Армии КПК, за исключением небольшого количества трофейного, имелось самое примитивное. И в этот тяжёлый период в Красной Армии Китая появился первый самолёт — трофейный. Нетрудно представить себе радость и гордость и командования Красной Армии, и рядовых бойцов по этому поводу.

Китайские источники приводят различные даты захвата машины: от весны (16 марта 1930 г.) — до осени (28 сентября 1930 г.)⁴.

Так или иначе, лёгкий самолёт Чане-Бойт O2U-4 «Корсар» из 4-го авиаотряда ВВС Гоминьдана выле-

тел из Кайфына в Ухань, но в тумане сбился с курса, и после выработки горючего совершил вынужденную посадку на берегу реки Чэньцзяхэ в 10 км юго-западнее селения Сюаньхуадянь на стыке трёх провинций — Хубэй, Хэнань и Аньхуэй.

В истории китайской авиации сохранилось имя захватившего самолёт командира роты 2-го батальона 3-го полка 1-й дивизии Красной Армии Цянь Цзюня. Во время завтрака он сначала услышал в небе звук мотора, а затем крики бойцов и мирных жителей. Командир роты вышел разобраться, и вместе с бойцами сквозь туман увидел в небе снижающийся самолёт, вскоре он довольно удачно приземлился неподалеку на пастбище.

Накренувшись, самолёт остановился, и, пока пропеллер ещё вращался, лётчик выскочил из кабины и бросился наутек (очевидцы даже запомнили, что на восток). Криками «Стой! Стрелять буду!» местная «босоногая охрана» его остановила. Пилот поднял руки и сдался в плен.

Одетый в коричневый комбинезон очень напуганный невысокий лётчик лет 30 сразу не мог говорить, и позже назвался как Лун Вэньгуан. По виду достаточно новый самолёт был окрашен серебристой краской с эмблемой Гоминьдана. Местные жители, никогда не видевшие самолёта, посчитали, что он унал, обступили его вплотную и широко раскрыв глаза, разглядывали. Затем наиболее смелые даже начали пинать машину. Бойцы быстро навели порядок и выставили охрану. В то время о сохранении военной тайны не слишком заботились, и весть о захвате самолёта «по китайскому телеграфу» очень быстро дошла до Гоминьдановцев. Чанкайшисты решили провести в этом районе спецоперацию по уничтожению машины и освобождению лётчика. Однако командир роты Цянь Цзюнь со своими бойцами, несмотря на ощутимые потери в личном составе, сумел в бою отстоять и сохранить трофейный самолёт.

Когда об этих событиях стало известно местному правительству КПК, появился приказ сохранить аэроплан и лётчика, и по возможности быстрее переправить их в горный район Синьцзи, где находился штаб советского района. Для срочной доставки самолёта его разобрали, и население фактически на руках перенесло его из Чэньцзяхэ в Синьцзи за две недели⁵.

Командование советского района достаточно тепло приняло лётчика, а руководитель погранрайона Сюй Сяньцян достаточно быстро сагитировал Лун Вэньгуана вступить в Красную Армию.

Хотя лётчик имел определенное представление о компартии и Красной Армии (в период сотрудничества между Гоминьданом и КПК Лун Вэньгуан учился в лётной школе в Гуанчжоу и в СССР), но всё же слышал Гоминьдановскую пропаганду, что пленным красные отрубают головы, и очень беспокоился за свою жизнь и судьбу жены в Ханькоу. Для него стало удивительным, что его содержали не как военнопленного или заключенного — в наручниках и т.п., а как гостя, и кормили даже лучше бойцов. Вскоре он успокоился, но всё же очень беспокоился о семье. В один из дней, отвечая на вопросы командования, сообщил, что принадлежит к штабу 21-й армии Гоминьдана, дислоцировавшейся в провинции Сычуань, а его самолёт — «Юнкерс» немецкого производства. По его словам, он летел из Нанкина в Сычуань, но по дороге потерял ориентировку и, когда горючее кончилось, приземлился.

В действительности он являлся лётчиком 4-го авиаотряда ВВС Чан Кайши, расквартированного в Ханькоу. Китайские историки впоследствии много раз задавали вопрос: «Но почему он сказал неправду?» Сейчас считают, что он полагал, если впоследствии попадёт опять к Гоминьдановцам, то его за службу в КА репрессируют вместе с семьей. Но если он «якобы пропал без вести», то жена тут вроде бы и ни причём, и ей даже положена пенсия (или что-то вроде). В конце концов пилот согласился перейти на службу

в Красную Армию. Советское правительство пограничного района после появления самолёта специально создало у себя «Авиационное управление» и назначило Лун Вэньгуана его начальником⁶.

В биографии лётчика осталось немало неясностей. Известны даже три варианта происхождения его имени и фамилии, поскольку



Слева: Можно полагать, что на фото группа бойцов Красной Армии Китая у захваченного ими самолёта V-65C «Корсар» ВВС Гоминьдана (документальных подтверждений этому нет)

На стр. 223: Макет самолёта Боут V-65C1 «Корсар» в Пекинском авиационном музее

его мать и отец то расходились, то сходились вновь. В конечном итоге в истории ВВС КНР он известен как Лун Вэньгуан. Он родился в Сычуани в 1903 г., вырос в зажиточной семье, окончил промышленный институт в Чжэцзяне и Пекинский университет. В 1924 г. учился в военной школе Хуанпу, в октябре 1925 г. перешёл в Гуандунскую лётную школу (2-й набор) и окончил её в декабре 1926 г. Лун владел русским языком, и на выпускных торжествах переводил приветствие русской женщины-инструктора. В январе 1927 г. вместе с группой курсантов его откомандировали на учебу в лётное училище в СССР, в ноябре 1927 г. Лун его окончил. В феврале 1928 г. лётчик вернулся на Родину и поступил на службу в ВВС Гуандуна, а затем служил в Авиационном управлении Центрального правительства в Нанкине⁷.

1 мая 1929 г. правительство Гоминьдана создало в Нанкине Авиационный штаб, и Лун Вэньгуан числился в нём строевым лётчиком авиаотряда. Вскоре его откомандировали в 4-й авиаотряд, расквартированный в Ханькоу.

16 марта 1930 г. Лун получил приказ вылететь из Ханькоу в район Кайфына в провинции Хэнань и сбросить мешки с почтой. На обратном пути он попал в полосу сильного тумана, заблудился и, сев на вынужденную, попал в плен. Перейдя на службу в Красную Армию, пилот изменил имя и стал называть себя Лун Чигуан⁸.

Пехотный командир достаточно высокого ранга Сюй Сянцян впоследствии оставил мемуары, в них он отразил ответы лётчика, сообщившего, что летал на УТС «Юнкерс». Эта неправда пилота впоследствии постоянно повторялась в ряде изданий. Поэтому многие историки посчитали, что исторический первый самолёт в Красной Армии — это «Юнкерс». Однако некоторые историки авиации не соглашались, и полемика на тему — «Юнкерс» или «Корсар» — не утихала в течение достаточно долгого времени.

Источником сомнений стала единственная сохранившаяся фотография останков фюзеляжа, сделанная в 1951 г., когда останки самолета извлекли из пещеры, где его в разобранном виде спрятали около 20 лет назад⁹.

Судя по тому, что пилот летел один, самолёт использовался как связной. После того, как машину доставили в Синьцзи (Синьда — столицу советского района), лётчик вместе с помогавшими ему бойцами, несмотря на огромные трудности, вновь собрал самолёт и перекрасил его, а на крыльях нарисовал две эмблемы КПК — пять красных звезд. Затем местные власти устроили торжественную церемонию, назвав его «Ленин» в память о вожде революции¹⁰. Так в Красной Армии появился свой самолёт.

Спустя три месяца местные власти подготовили в Синьда простейшую

посадочную площадку, гордо названную аэродромом, затем ещё один подобный аэродром построили в Диньцзячжай (провинция Хубэй). Сейчас китайские историки пишут, что «это стало началом строительства авиационных объектов для ВВС Красной Армии»¹¹.

Первый самолёт в Красной Армии «Ленин» недолго участвовал в боевых действиях, но его боевая карьера вошла в историю ВВС КНР.

Для проведения первых боевых операций в составе Красной Армии (КА) самолёту, прежде всего, требовалось горючее. Сложность его доставки обуславливалась тем, что войска Гоминьдана блокировали отряды Красной Армии в том районе. Горючее появилась лишь в марте 1931 г., когда в провинции Хубэй коммунисты захватили в плен командира 34-й дивизии армии Гоминьдана Юэ Вэйцзюнь. Воспользовавшись тем, что его зять приехал на базу Красной Армии повидать пленного тестя, того попросили купить горючее для самолёта, пригрозив при этом, что в противном случае тестя могут и убить. Зять ухитрился доставить из Уханя не менее 5 галлонов бензина, масло и пр.

3 сентября 1931 г. некий чиновник из районной советской власти Чэнь Чанхао после облета на самолёте «Ленин» новой посадочной площадки в Синьцзи полетел в район Иншань на разведку районов, оккупированных войсками Чан Кайши. Приземлиться на размытую дождем площадку там не смогли, и чиновник приказал вернуться. И спустя 10 дней после полёта этот Чэнь Чанхао стал членом Военного Совета КА¹².

Далее с 13 сентября по 22 декабря 1931 г. Лун Вэньгуан на самолёте «Ленин» неоднократно летал на разведку захваченных Гоминьдановцами районов в провинции Хэнань, над Уханем разбрасывал листовки и другую агитационную литературу, и даже сбрасывал мелкие бомбы¹³.

7 ноября 1931 г. в Китае создали Рабоче-крестьянскую армию (РКА) КПК (около 30 тыс. бойцов). Её



командующим стал Сюй Сянтянь, а Чэнь Чанхао попал в члены Политического Совета. 10 ноября началось наступление на Хуанань. Командование решило ночью 22 декабря захватить город, до этого его безуспешно штурмовали более месяца, и для успеха привлекли самолёт. Впоследствии в своих мемуарах Сюй Сянтянь написал, что в тот день Чэнь Чанхао полетел в Хуанань для сброса листовок и двух бомб. Чэню тогда исполнилось всего 27 лет, и он очень боялся, что лётчик ненадёжный и может вернуться к Гоминьдановцам. Чэнь все время держал наготове пистолет и гранату, чтобы при необходимости «уговорить» лётчика делать то, что потребует Красной Армии. Над городом «Ленин» сделал несколько кругов, осажённые войска приняли самолёт за прилетевшую помощь. Все солдаты выбежали подбирать грузы (ждали продукты), и не предполагали, что это самолёт Красной Армии. После разрыва бомб в городе началась страшная паника.

Участник осады очень подробно описывал, что прилетевший самолёт их страшно воодушевил, буквально — «... в воздух чепчики бросали». Осада Хуананя длилась очень долго — 43 дня, но всё-таки 23 декабря войска КПК вступили в город, уничтожив при этом более 5000 солдат противника. В плен взяли ещё 10 тыс. бойцов. Самолёт неоднократно бомбил штаб 9-й дивизии Гоминьдана, и командир этой дивизии Чжао Гуаньин попытался сбежать, но его поймали и взяли в плен. Трофеями также стали около 7 тыс. винтовок. Китайские историки подчеркивают, что это был «первый бой и первый успех Красной Армии с участием авиации»¹⁴.

В июле 1932 г. войска Чан Кайши проводили в том районе очередную (уже 4-ю по счёту) карательную экспедицию против отрядов Красной Армии. После поражения войск КПК в одной из боевых операций обстановка стала очень напряжённой, и Красная Армия отступила на запад. Самолёт эвакуировать не смогли, вероятно, из-за отсутствия горючего. Его разобрали и спрятали в удалённой пещере в горном

районе Дабешань. Лётчик переоделся в гражданскую одежду и тайно вернулся в Ханькоу¹⁵.

Ранее, когда Лун Вэньгуан приезжал к себе на родину в провинцию Сычуань, его названный отец подыскал ему невесту — простую девушку совсем без образования и некрасивую. Лётчику она не понравилась, но по наказу отца он женился. А когда он вернулся из СССР, то познакомился с другой девушкой — красивой актрисой, и быстро нашел с ней общий язык. К этому времени его первая жена заболела и умерла, и Лун стал считать актрису своей женой и жил с ней в Ханькоу. Тайно появившись в окрестностях Ханькоу после недолгой службы в Красной Армии, он очень хотел повидаться с женой, но боялся открыто показываться. Тем не менее агенты Гоминьдана каким-то образом его вычислили и 10 сентября 1932 г. арестовали. После скорого суда лётчика приговорили к смертной казни. Его старые друзья по Гуандунской лётной школе и однокашники по советскому училищу, занявшие достаточно высокие должности в авиации Гоминьдана, обратились в правительство с просьбой о помиловании. Однако Чан Кайши не пощадил перебежчика, и 9 августа 1933 г. Лун Вэньгуан расстреляли в Учане¹⁶.

В сентябре 1951 г., когда командующий войсками Хубэйского военного округа Ван Шушэн в составе делегации ЦК КПК приезжал в район Дабешань, местные жители откопали ему оставшиеся детали и части самолёта и передали их государству. Сохранению памятников техники тогда не придавали большого значения, и сохранилась лишь фотография. В настоящее время в Пекинском музее Датаншань экспонируется макет самолёта «Ленин», созданный и подаренный музеем 1-й лётной школой¹⁷.

Сейчас китайские музейщики очень жалеют о навсегда утерянном ценном экспонате и пишут: «Если бы этот самолёт сохранился, равно как и выданная расписка о его хранении, и даже тапочки бойца, за него отвечавшего, то всё это было бы бесценнейшим памятником авиации Китая».



右: «列宁»号飞机出土的机身照片

Слева: Макет самолёта «Ленин» в музее Датаншань. На врезке — фюзеляж подлинной машины, найденный в пещере

На стр. 225: Бойцы Красной Армии осматривают связной самолёт ВВС Гоминьдана, подбитый с земли из пулемёта зам. комполка Чэнь Дэшпеном. Судя по фотографии, это не ДН-60 «Мос», как почему-то утверждают китайцы, а Дуглас О-2МС. 1932 г.

В 1932 г. в китайской Красной Армии появились и другие трофейные самолёты, но в боевых действиях участвовать им не довелось.

7 марта 1932 г. войска КПК захватили в плен другой самолёт ВВС Гоминьдана. 9 июля 1932 г. в газете «Красный Китай» появилось сообщение о том, что «7 числа самолёт Гоминьдана летал на разведку над районами коммунистов. Из-за потери ориентировки он совершил вынужденную посадку и был взят в плен. Этот самолёт получил незначительные повреждения левого крыла и после ремонта был в лётном состоянии. Районное правительство под контролем КПК направило лётчиков и авиаспециалистов для его осмотра и ремонта. Вскоре его можно будет увидеть в небе». Но из-за нехватки запчастей и горючего самолёт фактически не летал и вскоре «превратился в хлам»¹⁹.

Вторым самолётом в Красной Армии Китая официально считают лёгкий самолёт Де Хевилленд DH-60 «Мосс», появившийся у коммунистов в апреле 1932 г. История его захвата такова.

В середине марта 1932 г. Красная Армия под руководством КПК одержала победу над войсками Гоминьдана в «третьей карательной экспедиции». (Напомним, что в ходе ответной, «четвёртой карательной экспедиции» отступавшие отряды КПК утратили самолёт «Ленин».) Восточная полевая армия КПК, где в то время политкомиссаром служил Мао Цзэдун, начала расширять свою «революционную базу» (территорию, контролируемую КПК) с тем, «чтобы расширить политическое влияние Красной Армии и увеличить площадь контролируемых территорий и объём материальных ресурсов страны».

10 апреля 1932 г. началось наступление 1-го корпуса Красной Армии в провинции Фуцзянь, 1-й и 5-й полки 11-й дивизии разбили полк 49-й дивизии Чжан Чжэня, а 33-й полк наступал на Лун'янь, затем стал продвигаться к городу Чжанчжоу (Фуцзянь).

Об этом наступлении командование Гоминьдана до поры до времени не знало, а затем штаб дивизии Чжан Чжэня направил на разведку лёгкий самолёт

DH-60 «Мосс». Когда он пролетал над позициями 33-го полка, зам. командира Чэнь Дуншэн приказал установить пулемёты на горе, надеясь сбить самолёт при возвращении. Сам Чэнь был опытным командиром, считался хорошим пулемётчиком, и решил попытать счастья. Вскоре раздался звук мотора, и на горизонте увидели приближавшуюся чёрную точку. Когда самолёт на небольшой высоте пролетал над позициями, и пилота в кабине было хорошо видно с земли, по нему открыли огонь. Бойцы увидели, что они попали в самолёт и он, покачиваясь, полетел в сторону города Чжанчжоу.

19 апреля войска армии КПК начали наступление на Чжанчжоу. Уничтожив большую часть оборонявшей город дивизии Чжан Чжэня, 20 апреля наступавшие войска КПК вошли в город. На аэродроме захватили два самолёта, один из них в лётном состоянии, второй неисправный и ремонту не подлежал²⁰.

Местные жители рассказали, что летавший на разведку самолёт чанкайшистов был подбит, лётчик получил тяжёлое ранение и позже скончался от потери крови. Узнав об этом, Чэнь Дуншэн вместе с комиссаром полка поехали на аэродром осмотреть самолёты, брошенные сбежавшими Гоминьдановцами. На борту одного из них имелось много пулевых пробоин, а в кабине они увидели следы крови. Всё это служило явным подтверждением того, что Чэнь Дуншэн и его бойцы подбили самолёт. Другая машина оказалась настолько разрушенной, что не подлежала восстановлению.

О находке моментально доложили командованию. Узнав о таких трофеях, оно приказало сохранить самолёты. Вскоре посмотреть на трофейную авиацию на аэродром приехали Линь Бяо и Не Жунчжэнь, их сопровождали командир 11-й дивизии Ван Лян и военный комиссар Лю Ялоу, впоследствии — Командующий ВВС НОАК. Высокие гости осмотрели самолёт и сфотографировались на его фоне. В своих воспоминаниях Не Жунчжэнь упоминал эти самолёты и как они фотографировались у самолёта²¹.





Не Жунчжэнь (справа) с командующим Новой 4-й Армией Чэнь И и командиром 129-й сд Лю Бочэном

На третий день на аэродром приехал и сам Мао Цзэдун. Последовало указание срочно отремонтировать машину. Когда авиатехники обнаружили, что не хватает деталей для втулки винта, моментально откомандировали бойца в Аомэнь (Амой, Макао), чтобы там их достать (или купить). Самолёт подремонтировали.

Во время празднования в Чжанчжоу 1 Мая в саду им. Сунь Ятсена проводился торжественный митинг в честь праздника и освобождения города. На нём выступал и Не Жунчжэнь. Нашли лётчика, по национальности корейца (фамилию китайским историкам установить не удалось), он летал на этом самолёте над городом и над Аомэнем, разбрасывая листовки.

Атмосфера митинга была праздничная, причём одновременно демонстрационными полётами устрашали врага. Китайские историки задаются вопросом, а кто же был этот лётчик? Достоверных сведений не сохранилось. В воспоминаниях Не Жунчжэня отмечалось только, что он был кореец и что после этого полёта он вернулся в Жуицзинь на базу Красной Армии. Когда в районах, контролируемых КПК, узнали о трофейном самолёте, то все очень обрадовались. В Жуицзине специально для прилёта самолёта создали посадочную площадку. Туда вскоре перегнали самолёт, вновь отремонтировали и показывали солдатам и местным жителям.

Однако в дальнейшем из-за осложнения обстановки на фронтах, отсутствия горючего и запчастей самолёт перестали эксплуатировать, и вскоре он пришел в негодность, как обычно пишут китайцы — «превратился в хлам»²².

Сейчас в КНР считают, что 10 апреля 1932 г. Красная Армия положила начало своей Противовоздушной Обороне и ежегодно отмечают День ПВО.

Эти два самолёта Красной Армии сохранить не удалось, но, как пишут сейчас китайские историки, «они стали зримым воплощением мечты китайских коммунистов о военной авиации»²³.

2 июля 1933 г. в газете «Красный Китай» появилось сообщение о том, что некая «детская организация» в провинции Цзянси призывает к сбору средств на закупку самолётов для Красной Армии, которая

постоянно одерживает победы над «белыми» самолётами Гоминьдана. Этот призыв нашёл отклик во всей провинции, начался сбор средств. Это мероприятие стало первым, причем с участием детей, по сбору средств на закупку самолётов для Красной Армии²⁴.

«ПОДПОЛЬНЫЕ» КРАСНЫЕ КУРСАНТЫ

В 1930-е годы у Красной армии не имелось возможностей создать свои регулярные «Народные ВВС», однако руководство компартии отчетливо понимало всю их необходимость и военное значение. В боях с Гоминьдановцами отряды КПК несли ощутимые потери от вражеской авиации, «защиты с неба» не имелось. Однажды в 1935 г. Мао Цзэдун во время переезда в местечко Чахэган попал под бомбёжку трёх самолётов Чан Кайши. Охранник повалил будущего вождя на землю и прикрыл собой. Мао Цзэдун остался невредим, а охранник погиб. Впоследствии Мао вспоминал, что во время того похода самолёты Гоминьдана «как комары» постоянно кусали Красную Армию: «Одна бомба разрушила дом по соседству с канцелярией Чжоу Эньлая. Были разрушены 17 домов, многие жители были убиты и ранены...»²⁵.

В марте 1932 г. правительство Северо-Западной провинции Синьцзян открыло авиационную школу. Ее начальником по совместительству стал сам Председатель правительства (дубань) Синьцзяна Цзинь Шужэнь, а инструкторами в школу пригласили авиационно-технических специалистов из СССР и впоследствии из других провинций и городов Китая — Маньчжурии, Нанкина и т.д. В 1931–1932 гг. в СССР закупили всего 10 самолётов²⁶.

Курсантами стала местная молодежь. В первом наборе лётчиков насчитывалось 28 человек. 12 апреля 1933 г. в Синьцзяне произошел военный переворот, и вся власть оказалась в руках нового дубаня Шэн Шицая. Вскоре он убрал фактического руководителя школы (китайца) и назначил начальником лётной школы бывшего курсанта Яо Сюна. Для усиления своего влияния и контроля над школой Шэн Шицай увеличил количество курсантов. В том же году зимой произвели первый набор механиков. Всем процессом обучения в школе руководили советские инструкторы. Группа механиков закончила учёбу в 1935 г., а первый набор группы лётчиков выпустили летом 1936 г. (11 лётчиков закончили четырёхгодичный курс).

Вскоре к ним добавили ещё некоторое количество лётчиков-китайцев, и из них сформировали авиаотряд в Синьцзяне. На вооружении имелось 30 разнотипных самолётов, их разделили на три эскадрильи. Две первых — боевые, третья — учебно-тренировочная. Отряд получил название «Пограничный авиаотряд при Управлении Синьцзянского дубаня». При отряде также организовали авиакурсы (китайцы пишут, что иностранцы продолжали именовать их «авиашколой»). На курсах продолжали готовить лётный и наземный персонал. Осенью 1936 г. организовали 2-й набор лётчиков, более 20 курсантов, и зимой 1937/38 гг. провели 3-й набор лётчиков и второй «механиков»²⁷.

В октябре 1936 г. в Китае образовали Западную полевую народную армию, в мае 1937 г. она достигла границы провинций Ганьсу и Синьцзян. В тот период Шэн Шицай очень хотел получать военную и экономическую помощь от СССР, вступил в ВКП(б) и осуществлял политику дружбы с СССР, установил тесные связи и с КПК. В Синьцзяне появился постоянный представитель ЦК КПК — Чэнь Юнь.

В 1937 г. после начала войны с Японией в Китае создали единый антияпонский фронт. В этих условиях ЦК КПК считал необходимым готовить для Красной Армии авиационные кадры, направляя в авиашколы Гоминьдана (подпольно и иногда даже легально) образованную молодёжь для подготовки «классово своих» лётчиков и механиков.

В ходе войны с Японией подпольщики-коммунисты, действовавшие в районах, контролируемых чанкайнистами, воспользовавшись набором в лётные школы Гоминьдана, направляли туда способную молодёжь (коммунистов и комсомольцев): «Так в недрах Гоминьдана коммунисты готовили для себя лётные кадры». Одновременно они агитировали лётно-технические кадры ВВС Чан Кайши для вступления в Красную Армию. В итоге они сумели завербовать троих лётчиков и шестерых техников²⁸.

Сложившуюся в Синьцзяне военно-политическую ситуацию (авиа- и автотрасса «Z», по которым из СССР в Китай шла военная и экономическая помощь, создание единого фронта борьбы с агрессором) представитель ЦК КПК Чэнь Юнь считал необходимым использовать, чтобы начать открыто готовить в Синьцзяне авиаторов-коммунистов.

Исходя из интересов новой китайской революции, он послал в ЦК КПК письмо с предложением из коммунистов выше среднего звена отобрать в Красной Армии группу для подготовки командных лётных кадров и направить их в авиашколу Шэн Шицай. ЦК КПК и Мао Цзэдун поддержали это предложение. После неоднократных переговоров с Шэн Шицаем Чэнь Юнь достиг соглашения, что в Урумчи будут готовить авиаторов для Красной Армии. В ноябре 1937 г. Чэнь Юнь вернулся в Яньань и из местных военных школ и курсов изучения авиадвигателей отобрал авиационную группу — 19 человек²⁹.

Примерно в то же время в Урумчи прибыли чуть больше 400 выживших в ожесточённых боях солдат Западной полевой армии, ими командовал Люй Линин. Им отвели «новые казармы», и Шэн Шицай предложил им сменить форму Красной армии на Гоминьдановскую.

У опытных бойцов началась «новая жизнь»: они занялись образованием и изучением военной техники, чтобы подготовить для армии КПК технических специалистов различного профиля. Когда к ним приехал Чэнь Юнь, Люй Линин попросился на фронт, чтобы бороться с врагом, но получил ответ, что во время Великого похода во время бомбёжки вражескими самолётами погибло много людей, и предложил ему в Синьцзяне изучать лётное дело. Чэнь Юнь рассказал, что в принципе он договорился об обучении их людей в авиашколе Шэн Шицай, но тот при этом выдвинул два условия: для учебы бойцов КПК нужна помощь авиатехники из СССР, так как самолётов мало. После окончания курса все лётчики и механики должны на какое-то время остаться в Урумчи и содействовать Шэн Шицаю в формировании местного авиаотряда. Чэнь Юнь сообщил, что с СССР вопрос об авиатехнике уже решён, а в отношении второго условия тоже всё просто, так как ВВС КПК будут созданы не сразу, и они все равно какое-то время будут оставаться в Синьцзяне. Люй Линин Чэнь Юнь предложил сформировать из бойцов различных родов войск лётную учебную группу, называя её новым «лётным» батальоном «Урумчи»³⁰.

В «коммунистическую» группу Чэнь Юнь отобрал лучших бойцов из нового «лётного» батальона Западной армии — 25 человек. В итоге коммунисты и комсомольцы — 43 человека (одного отсеяли) — составили лётную учебную авиагруппу третьего набора (25 чел.) и группу механиков второго набора (18)³¹.

28 февраля 1938 г. они официально начали учёбу, торжественное собрание по этому поводу состоялось 3 марта. Инструктором сначала назначили командира первого учебного звена Ван Инци. Тот выяснил общие технические знания по курсу средней школы и поняв, что никаких знаний у курсантов не имеется, от этой группы отказался.

Тем не менее курсанты упорно «грызли гранит наук», немногие учебные пособия в классах изучали буквально днём и ночью, вплоть до «наощупь». Спустя месяц изучения лётной теории и наземной подготовки с 8 (по другим данным — 4) апреля начались учебные полёты на У-2 на аэродроме авиакомпания «Евразия», всего там находились три У-2. Люй Линин вывезли первым.

За первый лётный день все три самолёта совершили более 20 учебных полётов, каждый курсант пробыл в воздухе около 20 мин. Все учётные запомнили этот день «небесного крещения». К концу июня каждый курсант полетал на У-2 15–20 часов, и их на-



Советские самолёты Р-5 лётного отряда авиационной школы в Урумчи в провинции Синьцзян

чали выпускать самостоятельно. К октябрю 1938 г. 24 учётёта закончили начальный лётный курс на У-2 и перешли на разведчик Р-5. К лету 1939 г. они самостоятельно вылетели и на Р-5.

Для сравнения, в учебном отряде Шэн Шицая было три выпуска: 1-й — 10 чел. (двоих отсеяли), 2-й — 16 (отсеяли четверых), причем все они имели среднее школьное образование. Зато в их 3-м выпуске из 25 «неучей» отсеяли всего лишь одного, ведь все они коммунисты!

В августе 1938 г. Чжоу Эньлай поехал лечиться в СССР через Синьцзян, и в Урумчи встречался с курсантами. Он очень прочувственно говорил им: «ЦК КПК и лично Мао Цзэдун очень заботятся об их учёбе лётному делу... Вы станете первой группой красивых лётчиков... Чэнь Юнь сделал хорошее дело»³².

После того, как в 1940 г. экономическое положение в Синьцзяне—Уйгурском районе существенно ухудшилось (это обуславливалось тем, что СССР временно перестал оказывать Китаю военную помощь), у авиаотряда стало совсем плохо с продуктами, и летом 1940 г. учебные полёты вынужденно прекратились на 8–9 месяцев.

Когда представитель ЦК КПК приехал в Синьцзян из Яньани инспектировать учебный процесс, то не узнал курсантов — все они, по образному выражению самих китайцев, стали «худыми мартишками». Вместе с шутливой болтовней про происхождение человека от обезьяны инспектор принял радикальные меры — из партвзносов ежемесячно дотировал их питание в размере 120 юаней (в то время большие деньги). Такая забота проявлялась в Китае крайне редко. В итоге все 18 механиков окончили курс с отличными оценками и получили офицерские звания. Эта группа стала основой нового авиаотряда. Учебные полёты возобновились весной 1941 г.³³.

В 1941 г. авиационный отряд продолжал летать на Р-5, при этом 10 коммунистов освоили И-15 и И-16. Внешне это выглядело так, что советские инструкторы отобрали лучших, исходя из их уровня подго-

товки, хотя об этом гораздо раньше договорились представители ЦК КПК с советскими советниками.

Сам Шэн Шицай не разбирался в авиации, и при руководстве лётной школой во многом полагался на советских специалистов. Группа механиков в течение года изучала теорию и с сентября 1939 г. проходила практику в лётном отряде Шэн Шицая. Когда лётчики в 1942 г. окончили курс лётной подготовки, механики уже были полностью готовы к самостоятельной работе на самолётах.

Лётное обучение курсантов с апреля 1938 г. и до июня (по другим данным — апреля) 1942 г. проходило на четырёх типах самолётов — У-2, Р-5, И-15, И-16, при этом общий налёт каждого курсанта в среднем составлял 280–300 часов (2000 посадок). 16 механиков впоследствии квалифицированно обслуживали эти самолёты. В середине 1942 г. после окончания авиашколы у пилотов имелся необходимый уровень лётной подготовки. В дальнейшем курсанты этих двух учебных групп составили основу Синьцзянского лётного отряда³⁴.

Весной 1942 г., когда международный антифашистский альянс оказался в очень трудном военном положении, и когда 8-я и 4-я Народные Армии сражались с японцами, отношение Шэн Шицая к СССР круто изменилось: из коммуниста, предлагавшего сделать Синьцзян 16-й республикой в составе СССР, он превратился в ярого антисоветчика, открыто выступил против КПК и встал на сторону Чан Кайши.

В это же время генералиссимус начал активно сотрудничать с Шэн Шицаем, стремясь перетянуть его на свою сторону. Альянс состоялся в середине 1942 г., дубань получил от Чан Кайши все мыслимые и немыслимые должности и титулы в Синьцзяне, отсюда вскоре выдворили всех советских советников и специалистов, а местных коммунистических руководителей — Чэнь Тандю, Мао Цзэминь (брат Мао Цзэдуна) и Линь Цзилу — в сентябре 1942 г. уничтожили.

Одновременно Шэн Шицай стал осуществлять негласный надзор за прокоммунистически настроенными авиаторами. В начале июля 1942 г. дубань отобрал из лётного отряда 38 коммунистов и сначала изолировал их в своеобразной резервации в окрестностях Урумчи (по сути, посадил под домашний арест). Тем самым коммунистов отряда лишили связи с внешним миром и условий для пропаганды своих идей. В дальнейшем, когда ситуация в Синьцзяне обострилась, их статус последовательно прошёл через три этапа. В первый период — с 17 сентября 1942 г. по 24 февраля 1943 г. — они также находились под домашним арестом в небольшом помещении на заднем дворе резиденции дубаня. В тот период два человека из этой группы «одумались» и из сторонников коммунистов стали приверженцами дубаня. Затем, с февраля 1943 г. по ноябрь 1944 г. авиаторы находились в другом месте, более всего похожем на тюрьму. Их положение стало очень сер-



АВИАЦИОННЫЕ СТРУКТУРЫ ЯНЬАНИ

ённым, а отношение к ним резко ухудшилось: если раньше ограничение свободы было скорее формальным, то здесь охрану усилили, авиаторов лишили переписки, отлучили от всякой информации о положении в стране и т.п. А с 6 ноября 1944 г. по 10 июня 1946 г. их поместили в настоящую тюрьму. В ней в то время находилось более 150 человек.

В тюрьме авиаторов даже пытали, но они активно сопротивлялись издевательствам Гоминьдановцев и в заключении сумели организовать некое подобие лётной учебы и даже пытались имитировать тренировочные упражнения по управлению самолётом, готовясь в будущем окончить курс лётной подготовки и служить в народных ВВС³⁵.

ЦК КПК всячески пытался освободить этих людей. В августе 1945 г. в Чунцине во время переговоров Мао Цзэдун и Чжоу Эньлай с Гоминьдановцами достигли соглашения об освобождении всех политзаключенных, кроме предателей. В дальнейшем Чжоу Эньлай и его жена Дэн Инчао лично посетили генерала Чжан Чжичжуня — представителя Гоминьдана в новом Синьцзянском правительстве, пытаясь заставить его принять меры к освобождению коммунистов и патриотов. В конце концов Чжан Чжичжунь согласился, и по приказу нового председателя Синьцзянского правительства 10 июня 1946 г., через три года и девять месяцев, всех авиаторов-коммунистов освободили. Благодаря помощи генерала Чжан Чжичжуня и мэра Урумчи 10 июля они уехали в Яньань, где их ждала торжественная встреча как настоящих героев³⁶.

Всего в Яньань вернулось 31 человек — 15 лётчиков и 16 механиков. Хотя их квалификация простиралась лишь на четыре вида устаревших к этому времени самолётов, вскоре эта группа сумела консолидировать всех авиаторов в Народной Армии. После месяца отдыха в Яньани они уехали в Дунбэйскую авиашколу в Маньчжурии. После непродолжительной работы инструкторами в школе они постепенно начали занимать там командные должности. В дальнейшем эти специалисты руководили приёмом и инвентаризацией всякого авиационного имущества, оставленного Гоминьдановцами при эвакуации на Тайвань и организацией новых авиационных структур ВВС НОАК, в первую очередь — авиашкол.

Впоследствии из семи первых созданных в ВВС НОАК авиашкол начальниками четырёх из них стали выходцы из Синьцзянского авиаотряда: начальник 3-й лётной школы — Чэнь Си, 4-й — Люй Линин, 5-й — Фан Цзыи, 6-й — Ань Чжиминь³⁷.

На стр. 228: Чэнь Юнь в Яньани (сидит слева). Рядом стоят Мао Цзэдун и Пэн Дэхуай

Справа: Чжу Дэ (слева) и Мао Цзэдун в Яньани встречаются с американскими военными

В контролируемом коммунистами Особом районе Китая (в литературе его обычно называют по названию местечка Яньань — прим. авт.) в ходе войны с японцами располагался центр обороны страны от японской агрессии. Здесь в годы войны с Японией находился ЦК КПК и штаб Новой 8-й полевой армии, и также предпринимались попытки организации подготовки лётных кадров.

В августе 1938 г. из Яньани в Дихуа направили группу из 7 человек³⁸, предполагалось, что они начнут учиться летать в 4-м наборе авиакурсов в Урумчи. В сентябре того же года после учёбы в СССР в Синьцзян прибыли Чан Ганькунь и Ван Би (Гэшиэн). Они должны были работать в Урумчи лётчиками-инструкторами, однако из-за изменения политической ситуации им не дал работать Шэн Шицай. В то время в Синьцзяне находился административный отдел ЦК КПК, сумевший организовать небольшие теоретические учебные курсы по авиации. В апреле 1940 г. Ван Би и Чан Ганькунь вернулись из Синьцзяна в Яньань.

В мае 1934 г. в Китай вернулись учившиеся в СССР Лю Фэн, Ван Лянь и другие авиаторы. Постепенно к лету 1940 г. большинство учившихся в Советском Союзе прокоммунистических китайских авиаторов (лётчиков и техников) оказались в Яньани.

В октябре 1940 г. Чан Ганькунь и Ван Би обратились в Центральный Военный Совет ЦК КПК с предложением отозвать из всех родов войск находившиеся у них лётные кадры и на их основе организовать лётную школу для подготовки авиационных кадров. Мао Цзэдун принял их и согласился, Поручил этим двоим лётчикам провести необходимую организационную и подготовительную работу.

В январе 1941 г. Военный Совет ЦК КПК постановил открыть при Новой 8-й армии авиационно-инженерную школу. В ее задачи входила подготовка инженеров и техников. К правительству СССР обратились с запросом оказать помощь авиатехникой.



Спустя два месяца нашли подходящее место для школы в уезде Аньсай на севере провинции Шаньси и подготовили руководящий состав и преподавателей. Отобрали более 100 курсантов, в их числе были Ма Цзесань, Лю Юйди (будущий известный Герой ВВС НОАК), У Юаньжэнь, Линь Чжэн, Луи Диньляо и др. По приказу от 6 марта 1941 г. школу возглавил Ван Би, начальником учебного отдела стал Чан Ганькунь.

Авиашколу официально открыли 10 марта 1941 г., занятия начались 6 апреля. Сначала повышали общеобразовательный и культурный уровень курсантов, изучали математику, физику и другие общеобразовательные предметы, а затем теорию авиации. Помимо изучения авиационной теории курсанты проходили практику в механических ремонтных мастерских. Из-за того, что в июне 1941 г. в Советском Союзе началась Великая Отечественная война, обещанных самолётов из СССР не дождались, и поэтому в октябре 1941 г. школу закрыли, преобразовав в инженерно-технический отряд (по другим данным — военностроительную часть и три филиала)³⁹.

Инженерно-технический отряд стал филиалом Военно-политического университета, «сражавшегося в Яньани». Затем филиал преобразовали в Военный институт в Яньани, а сам инженерный отряд стал «3-м отрядом института». В феврале 1943 г. Военный институт Яньани слился с Главным институтом, инженерный отряд ликвидировали⁴⁰.

В те годы Яньань с внешним миром соединяла только шоссейная дорога. Хотя от Гоминьдановцев после их отступления остался небольшой грунтовый аэродром, но он был изрядно перенаханный, и много лет его не приводили в порядок. Хотя сюда изредка залетали курсировавшие по авиатрассе «Z» советские самолёты ТБ-3 и Ли-2, доставлявшие в Особый район Китая сотрудников Коминтерна, военных советников

и корреспондентов, но эксплуатировать его было весьма опасно, особенно во время дождей, когда глинистая почва размокала...⁴¹.

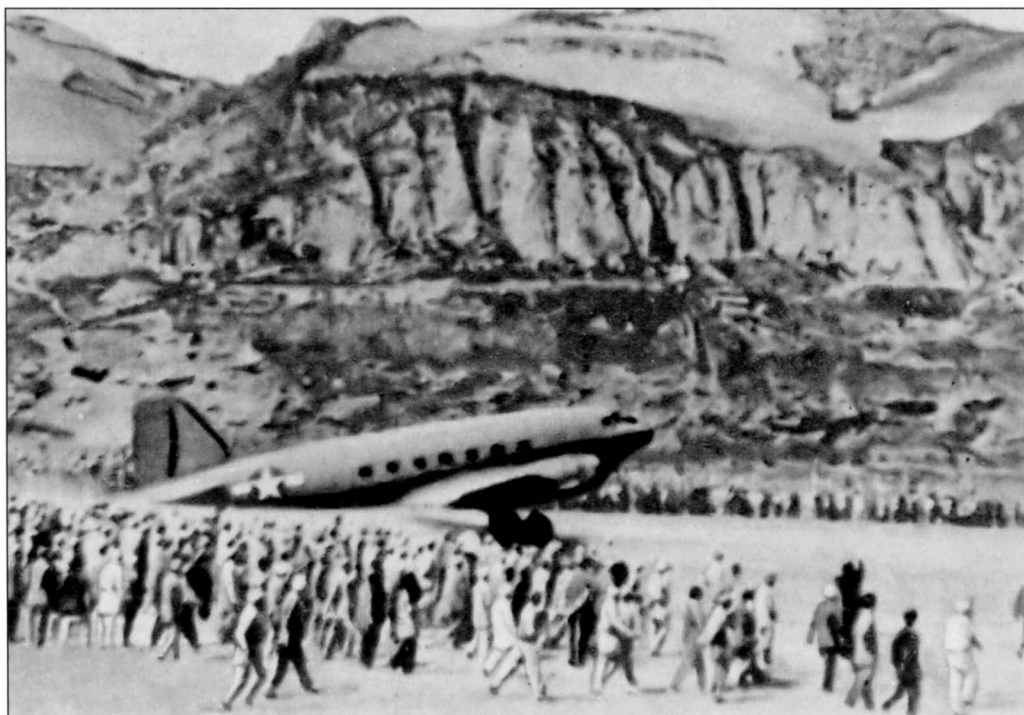
На заключительном этапе войны с японцами внешние связи коммунистов постоянно расширялись, и из США в Яньань направили группу наблюдателей, которых снабжали по воздуху. Весной 1944 г. ЦК КПК пришлось отдать команду отремонтировать аэродром и расширить для приёма американских самолётов⁴².

В мае 1944 г. Центральный Военный Совет ЦК решил создать при штабе 8-й армии авиационную группу, её начальником стал Ван Би, заместителем — Чан Ганькунь. Её главной задачей стало проведение всех авиационно-технических работ, организация радиосвязи и расширение аэродрома. Помимо этого, им поручили помочь организовать наземную техническую службу. Кроме того, в обязанности авиационной группы входил «мониторинг» и изучение всего нового, происходящего в мировой авиации⁴³.

Ван Би и Чан Ганькунь прежде всего организовали работу по приведению в порядок аэродрома Яньаня. Создав для его ремонта отдел по строительству. Никакой механизации не было, все делалось вручную и очень медленно. Пришлось мобилизовать местное население, в строительных работах также принимали участие и партийные руководители — Мао Цзэдун, Чжу Дэ и другие члены ЦК. В условиях нехватки материалов, техники и прочих трудностей все старались сделать что-нибудь полезное для решения основной задачи. К концу 1944 г. сумели подготовить ВПП из глины размером 2000 x 60 м. Рядом построили несколько домиков.

После подготовки аэродрома на нём создали небольшую группу, выполнявшую функции обычного батальона аэродромного обслуживания (БАО) под руководством авиационной группы при штабе 8-й армии. В её задачи теперь входило: управление аэродромом, его содержание, сохранность самолётов и остального авиационного имущества и т.п. Историки из КНР теперь не без гордости отмечают, что «это была первая наземная аэродромная служба в ВВС НОАК»⁴⁴.

В то время на аэродроме не было радионавигационной и световой аппаратуры, имелись в наличии лишь один телефон, флажки и полотнища для посадочного «Т». При полёте самолёта к аэродрому управлять им с земли было нечем, за исключением радиосвязи откуда-



то неподалеку. В зоне аэродрома самолёт мог ориентироваться лишь визуалью. Трудность ещё заключалась и в том, что все наземные командиры пришли из сухопутных войск и авиации не знали. Руководившая ими всеми авиационная группа одновременно их и обучала.

Группа аэродромного обслуживания принимала американские самолёты, привозившие всё необходимое для группы советников США и обеспечивала прилёт на аэродром советских самолётов из Ланьчжоу и Мукдена. Ей также довелось встречать и провожать самолёты китайского руководства и самолёт из ВВС Ван Цзиньвэя, перелетевший в Яньань с аэродрома Янчжоу после начала восстания в провинции Цзянсу. Во время митинга, посвященного победе над Японией, самолёт Ван Цзиньвэя участвовал в демонстрационных полётах и разбрасывал листовки. Китайцы сейчас пишут, что «солдаты здесь были сродни туземцам и никогда не видели самолётов»⁴⁵. В сентябре 1945 г. члены ЦК КПК Линь Бяо и Не Жунчжэнь на этом самолёте вылетели на Северо-Восток⁴⁶.

Наземная служба обеспечивала обычные рейсы и иногда спецсамолёты, в том числе самолёт Мао Цзэдуна. После победы над Японией Чан Кайши вёл двойную игру: готовился к гражданской войне и вёл «переговоры о мире» с руководителями КПК. Генералиссимус трижды приглашал Мао Цзэдуна на переговоры в Чунцин. ЦК КПК, серьёзно проанализировав обстановку, решил принять приглашение на «переговоры о мире». 27 августа 1945 г. посол США и представитель Гоминьдана прилетели в Яньань с приглашением на переговоры. 28 августа Мао Цзэду, Чжоу Эньлай и другие члены делегации на спецсамолёте полетели в Чунцин. Они вернулись в Яньань 11 октября. По решению командования аэродромная служба мобилизовала 30 тыс. бойцов и местного на-

селения для торжественной встречи вождя, вернувшегося «с победой». Ко всему, в обязанности аэродромной службы входило обеспечение безопасности руководителей и членов ЦК КПК. В тот период на аэродроме находились все «чистые и нечистые» — высшие китайские власти, иностранные корреспонденты, местное население, солдаты и командиры и так далее. Тем не менее претензий по выполнению функций госбезопасности к авиационной группе не имелось. Впоследствии за это китайское руководство объявило им благодарность.

В сентябре—октябре на основе авиационной группы в Яньани организовали группу по приёму трофейной японской авиатехники. Всё руководство этой группой в октябре направили на Северо-Восток (в Маньчжурию) для организации там авиашколы, и соответственно все школьные структуры в Яньани ликвидировали.

После окончания войны с Японией военный округ Цзиньчади получил в своё подчинение четыре аэродрома, на них оказались два самолёта, горючее и авиационное оборудование. В сентябре 1945 г. в том районе организовали небольшую авиабазу (авиастанцию). Срочно организовали аэродромный отдел, отвечавший за сохранность матчасти и горючего и, естественно, за эксплуатацию самолётов, а также ремонтные мастерские. Начальником там ненадолго стал всё тот же Ван Би,

Вскоре разразился новый этап Гражданской войны, войска Чан Кайши вплотную подошли к Чжанцзякоу, и эту станцию срочно эвакуировали. На этом её миссия и закончилась.

Хотя инженерная авиашкола и авиационная группа в Яньани, авиастанция в Цзиньчади просуществовали очень недолго, тем не менее, «все эти структуры сыграли большую роль в сохранении воздушных сил и в подготовке кадров для народных ВВС»⁴⁷.

На стр. 230:
22 июля 1944 г.
на аэродроме в
Яньани совершил
посадку военно-
транспортный
самолёт США с
членами «союзни-
ческой миссии
наблюдателей»

Справа: Повре-
ждённый при по-
садке американ-
ский «Дуглас»
китайцы вручную
вытаскивают на
взлётную полосу



ИСТОЧНИКИ И КОММЕНТАРИИ

1. Ма Юйфу. Китайская военная авиация. 1908—1949. Пекин. 1994. (На кит. яз.) С. 531—532.
2. Китайские военные самолёты Гражданской войны. Тайбэй, 1992. С. 95. См. также кн.: «Авиация Великого соседа». Кн. 1. С. 50.
3. Ма Юйфу. Указ. соч. С. 531—532.
4. Китайские военные самолёты... Указ. соч. С. 95; Ли Шушань, Ван Ехун. История боевых действий ВВС Китая. Гуандун. 1996. (На кит. яз.) С. 54; Ма Юйфу. Указ. соч. С. 531.
5. Ма Юйфу. Указ. соч. С. 533.
6. Ли Шушань, Ван Ехун. Указ соч. С. 54.
7. Ма Юйфу. Указ. соч. С. 538.
8. Там же. С. 539.
9. Китайские историки очень подробно описывают, как они изучали эту фотографию и идентифицировали останки машины: «От «Ленина» осталась лишь одна фотография с изображением части фюзеляжа, однако на фото можно увидеть: 1 — это двухместный биплан, кабины в tandem; 2 — обшивка фюзеляжа — металлическая, на фото видны довольно грубые повреждения (вмятины, волны, морщины, полосы). Однако эти повреждения, похоже, являются следствием неудачной разборки-сборки машины. Таким образом, обшивка достаточно тонкая, вмятины — следствие эксплуатации (или разборки); 3 — в передней части фюзеляжа есть какая-то защитная доска; 4 — шасси трехколесное с хвостовым колесом». По этим четырем признакам и определили тип самолёта.
- ...Известно, что китайское правительство закупило немецкие «Юнкерсы» — А-20, W33, W34, К-47. Судя по их фотографиям, эти машины очень отличались от данной. Все эти четыре самолёта никак не подходили под данные признаки.
- В то же время в 4-м и 5-м авиаотрядах, расквартированных в Ханькоу, на вооружении стояли американские «Корсары». Лун Вэньгуан числился в 4-м авиаотряде, и наверняка его самолёт был «Корсаром».
- «Корсар» O2U-1 — самолёт американской компании «Чанс-Боут». Разработан в 1927 г. для ВМС США, для сухопутных войск созданы модификации O2U-2, O2U-4. В 1929 г. эти машины пошли на экспорт под обозначениями V-65 и V-92, а всё то, что продавалось в Китае, дополнительно обозначалось буквой С (China), т.е. V-65C, V-92C. В 1929—1933 гг. китайцы закупили оба типа этих самолётов, причем V-65C они обозначали как «Старый Корсар», а V-92C — «Новый Корсар». Лун Вэньгуан летал на «Старом Корсаре» V-65C. Все внешние признаки самолёта «Ленин» как раз и отвечали вышеупомянутым четырём признакам — т.е. O2U-4, по экспортному обозначению V-65C1.
- V-65C1 — трёхместный биплан, многоцелевой боевой самолёт, разведчик, легкий бомбардировщик. Экипаж — лётчик, наблюдатель (стрелок) и бомбардир. Длина — 8,68 м. Размах крыльев — 10,5 м. высота — 3,29 м. Двигатель — Пратт-Уитни T2D1 «Хорнет» мощностью 635 л.с. Сухой вес — 1377 кг. Полный вес — 2170 кг. Скорость — 237 км/ч. Потолок — 6250 м. Дальность полёта — 960 км. На нижних крыльях установлены 7,62-мм пулемёты, есть фотоаппаратура. Под крыльями стояли бомбодержатели типа АЗ для двух 50-кг бомб. В задней кабине установлен пулемёт на турели. Следует особо отметить, что в данном экземпляре самолёта в задней кабине пулемёта не было». (См.: Ма Юйфу. Указ. соч. С. 536—537.)
10. Ма Юйфу. Указ. соч. С. 534.
11. Ли Шушань, Ван Ехун. Указ соч. С. 54.
12. Ма Юйфу. Указ. соч. С. 539—540.
13. Чен Чжаоу, Шень Мэйчжэнь, Мэн Цюэмин. Авиационные союзища Китая. Пекин, 1998. С. 24; Ли Шушань, Ван Ехун. Указ соч. С. 54.
14. Ма Юйфу. Указ. соч. С. 540—541.
15. Ли Шушань, Ван Ехун. Указ соч. С. 54; Чен Чжаоу и др. Указ соч. С. 24; Ма Юйфу. Указ. соч. С. 538.
16. Ма Юйфу. Указ. соч. С. 539.
17. Чен Чжаоу и др. Указ соч. С. 24; Ма Юйфу. Указ. соч. С. 533.
18. Чен Чжаоу и др. Указ соч. С. 219.
19. Ма Юйфу. Указ. соч. С. 542.
20. Ма Юйфу. Указ. соч. С. 542.
21. Ма Юйфу. Указ. соч. С. 541.
22. China Air Force. 2004. № 4. С. 60; Ма Юйфу. Указ. соч. С. 541—542.
23. Ли Шушань, Ван Ехун. Указ соч. С. 54.
24. Ма Юйфу. Указ. соч. С. 542.
25. China Air Force. 2005. № 5—6. С. 93.
26. Подробно см. в кн.: «Авиация Великого соседа». Т. 1. С. 187—212.
27. China Air Force. 2006. № 7—8. С. 83.
28. Ма Юйфу. Указ. соч. С. 532—533.
29. Ли Шушань, Ван Ехун. Указ соч. С. 55.
30. Ван Сухун. ВВС — период военного похода. Пекин, 2001. С. 35—44.
31. Ли Шушань, Ван Ехун. Указ соч. С. 55; Ма Юйфу. Указ. соч. С. 543.
32. China Air Force. 2006. № 7—8. С. 83.
33. Ли Шушань, Ван Ехун. Указ соч. С. 55.
34. China Air Force. 2006. № 7—8. С. 83; Ли Шушань, Ван Ехун. Указ соч. С. 55; Ма Юйфу. Указ. соч. С. 543.
35. China Air Force. 2006. № 7—8. С. 84; Ли Шушань, Ван Ехун. Указ соч. С. 55.
36. Ли Шушань, Ван Ехун. Указ соч. С. 55.
37. China Air Force. 2006. № 7—8. С. 83—84.
38. Все имена и фамилии см.: Ма Юйфу. Указ. соч. С. 544.
39. Ма Юйфу. Указ. соч. С. 544—545. По другим источникам, школу официально открыли в октябре 1941 г., занятия начались 6 апреля 1942 г. и продолжались до октября того же года. См.: Ли Шушань, Ван Ехун. Указ соч. С. 58.
40. Ли Шушань, Ван Ехун. Указ соч. С. 58.
41. См.: Владимиров П.П. Особый район Китая. М., 1974.
42. Ма Юйфу. Указ. соч. С. 546.
43. Ли Шушань, Ван Ехун. Указ соч. С. 58.
44. Ма Юйфу. Указ. соч. С. 546.
45. Ма Юйфу. Указ. соч. С. 547.
46. Правда о китайской авиации. Пекин, 1999. С. 3—4.
47. Ма Юйфу. Указ. соч. С. 545—547; Ли Шушань, Ван Ехун. Указ соч. С. 58.

ДУНБЭЙСКАЯ АВИАЦИОННАЯ ШКОЛА

15 августа 1945 г. правительство Японии объявило о безоговорочной капитуляции. После окончательной победы в Китае, наконец-то, появились благоприятные условия для создания в Красной Армии своих, «народных», ВВС. Уже во время торжественного празднования победы в войне с Японией появилось предложение всё тех же Ван Би и Чан Ганькуня создать лётную школу на Северо-Востоке Китая для подготовки кадров для народных ВВС. ЦК КПК придавал этому вопросу большое значение. Вскоре руководители КПК приняли этих лётчиков в «руководящей» пещере в Яньани, и немедленно появилось решение ЦК КПК о создании авиашколы на Северо-Востоке (по-китайски — Дунбэй), заложив этим основы для создания авиации в Новом Китае. Во второй половине 1940-х годов там активно готовили лётно-технические кадры, создавая условия для скорейшей подготовки авиаторов ВВС для Нового Китая.

Сейчас эту школу неофициально именуют «Лётной школой ветеранов Дунбэя», выделяя её из первых семи авиашкол, открытых в 1950 г. с помощью СССР.

В августе 1945 г. территория Северо-Востока (так в Китае сейчас называют Маньчжурию) оказалась под руководством КПК наиболее подходящей для создания там прокоммунистических учреждений, в том числе и авиашколы. В Маньчжурию победоносно вошли советские войска, приняв капитуляцию и взяв под контроль все трофейное военное имущество и вооружение Квантунской армии.

Японцы в течение длительного времени, начиная с конца 1931 г., оккупировали Маньчжурию и создали там немало авиационных баз, а в Мукдене все годы войны работал японский авиационный завод (фактически — сборочное производство)¹.

Уже 15 августа 1945 г., сразу после объявления японцами о своей капитуляции, ЦК КПК направил из Яньани на Северо-Восток авиаторов для приёма трофейной авиатехники. Среди многочисленных разбитых японских самолётов и двигателей после ремонта некоторые из них даже оказались пригодными к полётам. На их базе и создавали авиашколу, впоследствии послужившую основой для развития авиации.

Организационный отдел ЦК КПК собрал лётный состав, обучавшийся в СССР, лётчиков, закончивших авиашколы Гоминьдана или какое-то время учившихся в них, а также отобрал более 30 человек из Центральной партийной школы, Центрального ин-

ститута естествознания и ряда других школ, где изучали русский язык. В сентябре—октябре 1945 г. их двумя группами отправили из Яньани на Северо-Восток создавать авиашколу.

Первыми в Мукден прибыли Лю Фэн, Цай Юньсян и другие. 18 сентября 1945 г. к ним присоединились У Сюцюань, Пэн Чжэнь и другие коммунисты. Они создали Главный штаб Объединённой Демократической Народной армии Северо-Востока (ОДА). У Сюцюань стал начальником штаба ОДА, одновременно отвечая за создание авиашколы. В ноябре 1945 г. Бюро КПК на Северо-Востоке и Штаб ОДА организовали Авиационный Комитет во главе с У Сюцюанем. Тем самым они хотели усилить руководство всей авиационной деятельностью на территории Маньчжурии².

15 августа 1945 г., сразу после объявления правительством Японии безоговорочной капитуляции, более 300 солдат и офицеров 4-го авиаотряда 2-го авиаполка Квантунской армии, в тот момент насчитывавшего около 46 самолётов и более 100 лётчиков и механиков, под командой японского офицера (в переводе с китайского его имя звучит как Линь Баон, иначе Линь Ми Илан), побросав свои самолёты и другое имущество на аэродроме и взяв с собой только снятые с машин авиационные пулемёты, отправились на юг в горный район к западу от Ляньшаньгуань, с тем, чтобы при первом удобном случае под видом японских беженцев попытаться вернуться в Японию.

Однако после более чем десятидневных блужданий по окрестным лесам в районе Фэнхуанчэн (по другим данным — лишь в конце сентября) они попали в плен к бойцам ОДА. (По другим данным, их было всего более десятка, и зимой в мороз и бурю они пробирались 12 дней, но их решили поймать обязательно живыми, для чего послали кавалерию³.) После недолгих переговоров японцам предложили заняться обучением и подготовкой китайского лётного состава в создаваемой авиашколе. Местный начальник У Фацян даже пообещал им, что в этом случае их не будут считать военнопленными. Однако затем У Фацян каким-то образом нарушил это условие⁴.

В начале октября с Линь Баон и его коллегами в Мукдене встретились Начальник штаба ОДА У Сюцюань и Секретарь управления Северо-Востока Пэн Чжэнь. У Сюцюань «уговорил» японцев оказать помощь Красной Армии в подготовке авиационных кадров и гарантировал, что их не будут считать военно-



Чан Ганькунь

пленными, а также пообещал позаботиться об их семьях. При первой возможности всех их отправят в Японию.

В разговоре Линь Баон попросил у китайцев браунинг на память. Те подарили ему оружие, не думая, что эта маленькая венчик произведёт на Линя и других японцев такое впечатление. Этот эпизод во многом способствовал взаимному до-

верию японцев и руководства КПК. Японцы тут же заявили, что всеми силами помогут организовать в ОДА авиашколу на Северо-Востоке. И впоследствии японские лётчики и механики действительно сыграли очень важную роль в её организации⁵.

Штаб ОДА Северо-Востока сформировал в Мукдене (Шэньянь) из военнопленных (временный) авиационный отряд ОДА, в нём за создание авиационных структур отвечали прибывшие из Яньани китайские коммунисты Лю Фэн и Хуан Нэйи, перешедший на сторону КПК Цай Юйсян, японец Линь Баон и ещё около семи человек⁶.

Авиаотряд ОДА неоднократно перебазировался: сначала из Мукдена он переехал в Ляоян, позже в Бэньси, затем в Гунюань, и в конце ноября — в Тунхуа. После того, как они переехали в Тунхуа, начали набирать курсантов, в основном, военнослужащих из армейских частей, куда для отбора потенциальных авиаторов Штаб ОДА направил группу авиаспециалистов. Кроме того, чуть ранее, в ноябре—декабре 1945 г. в Тунхуа перебазировался филиал Шаньдунского университета, где насчитывалось более тысячи студентов. После проверки в первую группу отобрали 105 человек — отозванных из частей молодых солдат, а также бывших студентов из освобождённых районов⁷.

1 (или 12) января 1946 г. Авиационный Комитет существенно расширил и вместе с авиаотрядом ОДА преобразовали в Главный авиаотряд, переназначив всех руководителей среднего звена и выше. В январе 1946 г. на Северо-Восток из Яньани приехала вторая группа специалистов для организации авиашколы, первоначально они обосновались в Бэньси, затем в Хайлуне. Вскоре Секретарь управления Северо-Востока Пэн Чжэнь дал им указание срочно направиться в Тунхуа (пр. Гирин) для создания там авиашколы.

В первой половине февраля в Тунхуа приехал Чан Ганькунь, он и возглавил Главный авиаотряд. 1 марта 1946 г. по приказу Штаба ОДА Главный отряд переименовали в лётную школу с официальным названием «Авиационный отряд Демократической Объединённой армии Северо-Востока». Ею также руководил Чан Ганькунь⁸.

Подготовку авиатехники для открытия авиационной школы начали в январе 1946 г. Невзирая на зимнюю стужу и лютые морозы, китайские авиаторы собирали со всей округи разбитые самолёты и всё другое авиационное имущество, брошенное японцами. С помощью местного населения на себе, на лошадей, буйволах и другом подручном транспорте очень быстро собрали и притащили в Тунхуа около 120 самолётов, более 200 разукомплектованных двигателей, более 100 ящиков различных приборов, около 1000 бочек с горючим и т.п. После ремонта из этой «воздушной армады» удалось собрать примерно 30—40 машин, способных хоть как-то подниматься в воздух.

Местное население, помогая находить и транспортировать все эти воинству бесценные в тот период «авиационные сокровища», нередко посмеивалось над их усилиями и между собой называло авиаторов «мусорщиками»⁹.

Официально Дунбэйскую авиашколу торжественно открыли в Тунхуа 1 марта 1946 г. На церемонию собралось достаточно много прокоммунистически настроенных руководителей различного ранга, прозвучали многочисленные торжественные приветствия и длинные речи. В них неоднократно отмечалось, что «Небесные двери теперь открыты»¹⁰.

В школе объединились военнослужащие ОДА, маньчжурские солдаты, ранее восставшие против режима Ван Цзиньвэя, а также японские военнопленные-инструкторы. Гоминьдановцы хорошо знали о создании коммунистами лётной школы и накануне её открытия попытались сорвать будущую нормальную работу школы, подослав в неё шпиона, организовавшего провокацию (по сути — мятеж) и «подставив» Линь Баон в качестве «главного заговорщика» (на него донесли). Мятеж достаточно быстро подавили и, к чести службы безопасности КПК, она, ликвидировав все эти «коварные замыслы», после оперативного расследования выявила полную непричастность японца к заговору, сняв с него все подозрения. Сам же Линь Баон, по словам китайцев, заявил, что «считал себя одним из лучших японских офицеров, но понял, что перед [службой безопасности] КПК он ещё ученик». Практически во все годы работы школы он занимал должность старшего инструктора и начальника учебного отдела¹¹.

На десятый день после подавления мятежа в школу прибыл Чан Ганькунь, и в её руководстве произошли существенные изменения. Раньше здесь имелся лишь один член компартии — Лю Фэн, затем коммунистов стало более 10, и руководить всеми подразделениями стали авиаспециалисты с партбилетами. Фактическим начальником школы стал Чжу Жуйцзянь.

Так закладывались предпосылки для организации работы авиашколы. Для организации полноценного учебного процесса не хватало не только авиатехники, но и квалифицированных кадров. К тому же образовательный уровень курсантов оказался слишком низким. Впоследствии Чан Ганькунь вспоминал:

«Старые кадры проделали немалую работу и внесли [определённый] вклад в процесс обучения. Однако эти товарищи сделали предложения, оторванные от прак-

тики. Так, например, они предлагали сначала обучать абстрактной теории, дать курсантам «книжные» знания, и лишь потом переходить к лётной практике. По их мнению, курсанты первого набора должны учиться несколько лет. Однако практика показала, что их точка зрения оказалась неверной. Затрачено было много времени, а путь был бы «кривой». Против этого выступили сами курсанты. Ввиду того, что они были, в первую очередь, детьми рабочих и крестьян и имели очень маленькую культурную и образовательную подготовку, они начинали учиться лишь с приходом в армию. При этом они в большинстве своем не знали даже четырёх арифметических действий.

Как же они могли овладеть геометрией, тригонометрией, физикой, не говоря уже о теории полёта? Некоторые курсанты говорили: «Партия хочет, чтобы мы поскорее овладели техникой. Сейчас старый буйвол тащит поломанную телегу. И как же мы можем после этого идти «черепашьим шагом»?»

Руководство школы исправило ошибочную точку зрения и сумело путем взаимопомощи соединить теорию с практикой. Очень быстро курсанты смогли овладеть техникой. Преподаватели и курсанты, объединившись, втащили в аудитории разобранные самолёты и двигатели, приборы и оборудование. На занятиях преподаватели всё показывали на экспонатах, что вызывало большой интерес у курсантов. В результате «девчушка, которая раньше пасла буйволов», сумела быстро овладеть сложной авиационной техникой¹².

Не сумев «развалить» лётную школу коммунистов изнутри, чанкайшисты попытались её разбомбить. После того, как в первой половине марта 1946 г. из Мукдена уехала советская военная комендатура, Гоминьдановцы вскоре вошли в Мукден, Ляоян и другие окрестные населенные пункты. Они начали регулярно совершать налёты на аэродром авиашколы в Тунхуа, что очень затрудняло учебный процесс. Чан Ганькунь вспоминал по этому поводу:

«В процессе обучения приходилось нелегко. Чтобы оказать давление, враги постоянно посылали самолёты. [Гоминьдановцы] считали эту школу «бельмом на глазу» и всячески пытались задуть «новые ростки». Они собрали [группу в] 15 бомбардировщиков, бомбивших и обстреливавших аэродром Тунхуа. В итоге



Военно-политическое руководство школы:
1-й слева — Чан Ганькунь, 2-й — замполит Хуан
Найи, 4-й — Ван Би, 7-й — зам. нач. школы
Лю Шаньбэнь. 1945 г.

они уничтожили 6 наших самолётов и ранили 6 человек. В Муданьцзяне они сожгли сарай, где хранились запасы горючего, позже, когда мы эвакуировались вглубь страны, вражеские самолёты постоянно двигались за нами. На все аэродромы, где начиналось обучение, они сразу же наносили удары. Всего они уничтожили более десятка самолётов. В то время у нас не было ни зенитных орудий и пулемётов, ни боевых самолётов. Мы могли только прятаться. Гоминьдановские лётчики на американских самолётах напоминали бешеных собак, и с утра, начиная с 8–9 часов, постоянно [висели] над нашими аэродромами — стреляли, бомбили, иногда просто вели наблюдение. Они убивались только в 3–4 часа пополудни¹³.

Со времени фактического начала учёбы прошло всего лишь около двух недель, и уже 2 апреля 1946 г. появилось решение о срочной эвакуации авиашколы в Муданьцзян¹⁴.

Самолёты в лётном состоянии перегоняли инструкторы-японцы. Один из отремонтированных самолётов — двухмоторный транспортник — сначала облетал зам. начальника школы Бай Ци, и после этого передал машину экипажу инструкторов. Однако во



В ходе эвакуации самолёты и всё имущество школы приходилось перевозить на лошадях и телегах. 1946 г.



В полёте японский УТС Ki.55 («тип 99»)

время перелёта этот самолёт потерпел катастрофу, упав на электростанцию в небольшом городе. Возник большой пожар, весь экипаж (4 чел.) погиб.

21 апреля 15 самолётов ВВС Чан Кайши около полудня бомбили аэродром Тунхуа, уничтожив семь оставшихся там исправных самолётов лётной школы. Один человек был тяжело ранен, ещё семеро получили лёгкие ранения. Это стало серьёзной потерей для школы. Как бы в утешение, во время перебазирования один из местных партийных руководителей в местечке Цзямусы рассказывал руководству школы о своих встречах с Мао Цзэдуном, когда тот упоминал о бомбёжках, под которые попал сам в середине 1930-х годов.

Все находившееся в Тунхуа имущество авиашколы полностью эвакуировать не смогли. Перевозку поручили начальнику авиаремонтной мастерской Оу Ян'и, несмотря на то, что он в то время подхватил какую-то инфекцию и сильно болел. Возглавляя небольшую группу — 17 авиамехаников-японцев, он отвечал за организацию перевозки из Тунхуа 28 са-

молётов в полётном состоянии. Для выполнения этого «сверхответственного» задания требовалось преодолеть три основных препятствия: не было специальных инструментов и оснастки для разборки самолётов, все работы приходилось проводить под непрерывными бомбежками самолётов Гоминьдана и, кроме того, железнодорожный эшелон, предназначенный для транспортировки авиационного имущества, пришлось пустить круглым путём через Корею.

Если две первые проблемы решались своими силами с помощью местного населения и бойцов неэффективной ещё ПВО, то последнюю пришлось решать «дипломатическими» средствами, поскольку военные перевозки по недавно заключённым соглашениям запрещались. Оу Ян'и попытался договориться с советским командованием, но безуспешно. Тогда для «решения вопроса» советскому представителю дали взятку в виде 10 свиней, 5 ящиков сигарет и вина. И вечером следующего дня эшелон в сопровождении советской охраны (15 солдат) пересек Ялуцзян и прибыл на первую корейскую станцию.

Здесь эшелон блокировали корейцы, направив начальника эшелона прямо к Ким Ир Сёну. Попасть к корейскому лидеру оказалось достаточно трудно, но в конце концов Оу Ян'и и это удалось. Ким Ир Сен принял его очень тепло, но сказал, что не нужно нарушать международные соглашения, и предложил оставить всё хозяйство на хранение в корейской авиашколе. Единственное, что возможно было сделать в такой ситуации — это напомнить Ким Ир Сёну о его боевых действиях вместе с известным китайским коммунистом Лю Фэном (они вместе партизанили в джунглях Чанбайшана). Лишь такая «протекция» возымела действие, и Ким Ир Сен распорядился пропустить эшелон.

Как только поезд благополучно доехал до последней станции Наньян у реки Туинмэнцзян, советскую охрану отпустили, и сразу же эшелон окружил полк советских солдат. Поезд задержали, а Оу Ян'и аресто-



Колеса передка накачивали велосипедными насосами. Приходилось очень долго качать, сменяя друг друга

вали. Командир расквартированного в Корее полка (в китайских источниках его фамилия звучит как «Матэникофу») сказал, что не может пропустить эшелон без разрешения советского командования, и напомнил о запрете на военные перевозки. Оу Ян'и сослался на разрешение Ким Ир Сена и попросил связаться с ним. В конце концов под предлогом выйти по нужде ему удалось самому как-то связаться с корейским руководством, и в итоге всё разрешилось благополучно. Советский начальник даже принёс ему свои извинения. В конце мая весь эшелон с самолётами и авиационным имуществом благополучно приехал в Муданьцзян¹⁵.

В мае 1946 г. лётную школу разместили в Муданьцзяне, и она начала там работу, а в июле первая группа курсантов начала учебные полёты. Летом 1946 г. в качестве курсантов набрали молодежь из восточных районов Китая, а также бойцов из Новой 4-й Красной Армии. Их было несколько десятков, среди них в школу попали известные впоследствии лётчики Ван Хай (будущий ас корейской войны. Герой КНР 1-й степени, Главнокомандующий ВВС НОАК), Го Хао, Цзоу Янь. К этому времени состав учебного авиаотряда школы значительно увеличился, достигнув примерно 500–600 курсантов (по уточненным данным — 631 чел.¹⁶).

В то время в школе насчитывалось чуть более 10 тренировочных старых японских учебно-тренировочных самолётов первоначального обучения Ki.86 Nikkoiki. Однако лишь четыре из них первоначально находились в лётном состоянии. И после того, как в июне 1946 г. инструктор разбил последний из них, возникли серьёзные трудности с учебными полётами¹⁷.

Чан Ганькунь в своих мемуарах описывал:

«В процессе обучения полётам возникало много трудностей. В тот период везде в мире обучение проходило в три этапа. Сначала учились летать на УТС первоначального этапа обучения, затем — на самолётах среднего этапа, далее «на самолётах высшего



Один и тот же воздушный винт нередко приходилось переставлять с самолёта на самолёт

этапа (переходных) и на боевых. Самолётов начального этапа в школе имелось всего несколько штук, и все они были деревянными. Из-за того, что они долго стояли на аэродромах под открытым небом, они сгнили и «превратились в хлам». Не было никаких гарантий безопасности их полётов. После долгих поисков нашли всего один самолёт, пригодный для полётов. Его долго ремонтировали, тщательно проверяли и попытались на нём летать. Однако в результате выяснилось, что летать на нём невозможно. Таким образом, в школе не имелось самолётов ни начального, ни среднего этапов обучения. В наличии были лишь несколько УТС «тип 99» и несколько японских боевых самолётов...

Что было делать? Можно ли нарушить общепринятую трёхэтапную систему лётной подготовки «отказаться от первоначального и переходного этапов обучения и сразу начинать летать на самолётах завершающего этапа? Ответа на эти вопросы не было ни в одной книге. Часть людей категорически возражала,



Двухмоторный транспортник нередко использовали как «самолёт первоначального обучения»

считая, что такие методы не научны, и что в истории авиации такого ещё не было. Некоторые люди с сарказмом говорили: «Если ты падеешь «на одной ноге» быстро подняться в небо и высоко летать, то быстро свалишься»...»¹⁸.

Действительно, в школе совсем не имелось учебно-тренировочных самолётов среднего этапа. Для заключительного («высшего») этапа обучения можно было использовать цельнометаллический тренировочный Ki.55 («тип 99»), их в школе насчитывалось более 30 машин. Из-за отсутствия Ki.86 трёхэтапное обучение было неприемлемо, и поэтому японские инструкторы сразу стали обучать всех курсантов сразу на самолётах для «продвинутого обучения». Ki.55 («тип 99») вновь вернулся к своей основной роли тренировочного лишь в 1953 г., когда получили авиатехнику из СССР. В настоящее время один Ki.55 сохранился в Пекинском авиационном музее Датаншань¹⁹.

Когда Пекинский авиационный музей только создавался, в Китай из Японии приехал Линь Баон и заявил во время посещения музея, что «в эти трудные годы работа в авиашколе оставила у него очень хорошее воспоминание». Когда же он увидел UTC Ki.55 («тип 99»), только что перевезённый из Военного музея в авиационный, то очень растрогался и даже прослезился. Большое количество авиаторов в ВВС НОАК начинало свою лётную карьеру именно с освоения этого самолёта²⁰.

Из других типов японских самолётов в авиашколе находились три легких бомбардировщика Ki.30, они использовались в начальный период. Два разведчика Ki.46 модель III — даже дожили до 1949 г., они использовались как истребители в «Первой народной эскадрилье» в середине 1949 г.

Несколько двухмоторных тренировочных Ki.54 («тип 1») китайские коммунисты захватили, или получили в Маньчжурии как японские трофеи. Кроме того, ещё один самолёт в сентябре 1945 г. из-за отказа двигателя сел на вынужденную в провинции Шаньдун, и после короткой перестрелки экипаж захватил отряд коммунистической милиции. Все эти са-

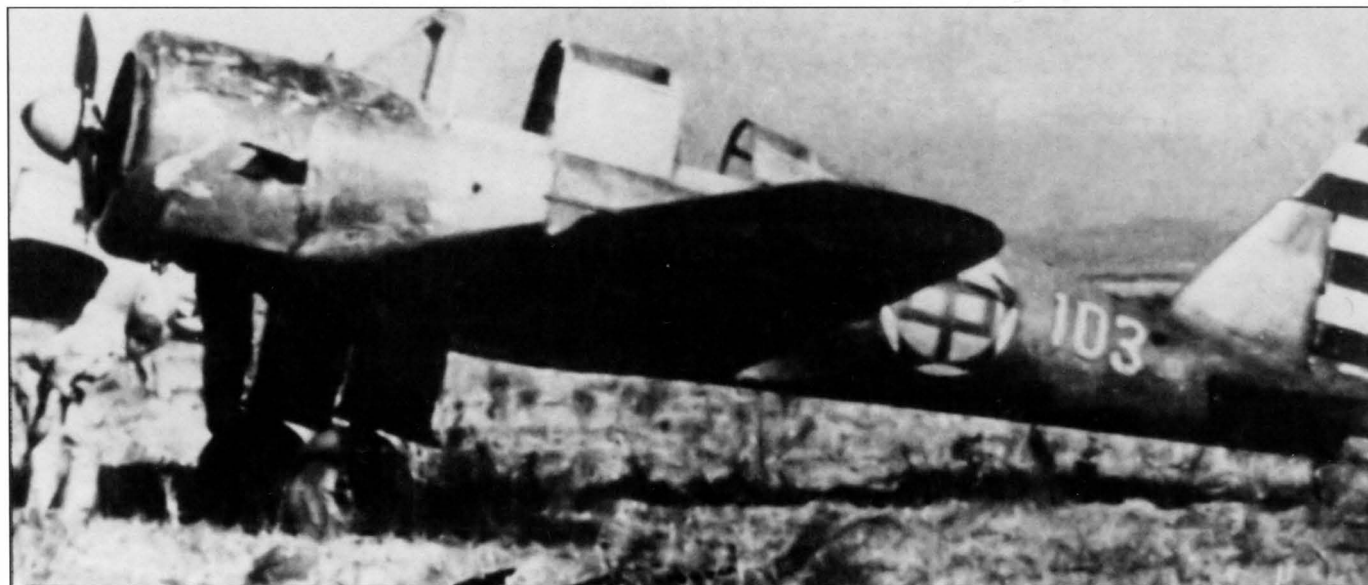
молёты использовались в школе как тренировочные, и в 1949 г. недолго стояли на вооружении в «Первой народной эскадрилье». В 1951 г. их вновь стали использовать в качестве тренировочных для женского отряда молодых коммунисток.

Четыре истребителя Ki.43 модель II также использовались как тренировочные. В 1949 г. перед форсированием Янцзы частями Красной Армии появилось предложение вместе с Р-51 использовать эти истребители для прикрытия наземных войск с воздуха. Но вскоре военная обстановка изменилась, и боевую задачу отменили.

Три истребителя Ki.44 сразу же использовались как тренировочные, а три двухмоторных истребителя Ki.45/45Kai-D в 1949 г. недолго стояли на вооружении в «Первой народной эскадрилье»²¹.

Лётная подготовка в авиашколе проходила в очень трудных условиях. Не говоря уже о нехватке учебных самолётов первоначального обучения, из-за чего курсанты сразу осваивали фактически переходный самолёт, для полётов постоянно не хватало бензина, его заменил спирт, вырабатываемый из кукурузы. Наземный персонал всеми средствами пытался продлить ресурс самолётов и обеспечить безопасность полётов. В то время у Дунбэйской школы не хватало всего: не хватало колес и пропеллеров, бывали случаи, что их приходилось переставлять с самолёта на самолёт. Шины обычно накачивали велосипедными насосами. Для контроля времени в полёте к ногам зачастую привязывали будильники, а привязные ремни заменяли веревками,

Не хватало зимнего лётного обмундирования, и в морозы больше 30 градусов вместо курток часто использовались мешки из-под муки с прорезями для рук. Из-за отсутствия обуви вырезали из дерева нечто подобное шлепанцам. Нередко курсанты сами конструировали «стильную» одежду из мешковины. Спали по 6—8 человек в маленькой комнате. На кроватях — травяные матрацы или солома, укрывались тоненькими ватными одеялами. Во время сна голова покрывалась инеем и примерзала к подушке. Как



правило, не хватало еды, а та, что имелась в наличии, была очень плохая, и рацион курсантов обычно составляли солёные овощи, чумиза, гаолян (что-то вроде нашего проса) и лепёшки из кукурузы.

Так завоевывали «путевку в небо» будущие знаменитые асы Корейской войны. Китайские историки пишут, что «американцы даже не могли себе представить, в каких условиях учились летать их достойные соперники...»²².

Возникали и новые проблемы — переезды, напряжённая работа, потери самолётов, нехватка запчастей и т.п. Сотрудникам школы постоянно приходилось обегать (изредка ездить) по всем окрестным бывшим японским авиабазам и собирать всё трофейное авиационное имущество (сами китайцы сейчас называют его «барахлом») — колёса, различные узлы и детали, горючее и т.д. Все находки перевозили на телегах, что было сопряжено с огромными трудностями, достаточно частыми травмами при перевозке и т.д. В ходе поисков сотрудники школы нередко натывались на оставленное японцами химическое и бактериологическое оружие — это было чревато заражением людей и местности и очень опасно с точки зрения возникновения эпидемий. Иногда им в процессе поисков приходилось укрываться от налётов самолётов Чан Кайши. Тем не менее, коммунисты мужественно преодолевали все возникавшие трудности²³.

Летом 1946 г. военная обстановка на Северо-Востоке ухудшилась, и район Муданьцзяна стал подвергаться налетам авиации Гоминьдана. В октябре—ноябре 1946 г. школу срочно перевели в Дун'ань, на границу между Китаем и СССР. Здесь её работу возобновили, успешно организовав учебные полёты. Вскоре состоялся второй набор механиков. Будущий Главком ВВС НОАК Ван Хай, в те годы курсант Дунбэйской школы, вспоминал на 40-летнем юбилее школы, что бомбёжки школы начались уже в Тунхуа (пр. Гирин). Аэродром вывели из строя, школу эвакуировали в Муданьцзян (пр. Хэйлунцзян). И там их вскоре начали бомбить. Затем эвакуировались дальше на север в Дун'ань на границе с СССР. И здесь тоже



было беспокойно, но хоть «бомбили изредка». Однако двигаться дальше на север было уже некуда.

По словам Ван Хая, учебные полёты проводились «по графику» налетов японцев, а те обычно прилетали в 10–00 и 15–00. Перед их появлением на земле обычно рассредоточивали учебные самолёты²⁴.

В школе, помимо японских инструкторов, с начала 1947 г. работал летчик Лю Шаньбэнь, как пишет историк из КНР Ма Юйфу, «организовавший восстание в ВВС Гоминьдана». В 1946 г. он перелетел в Яньань на В-24. Его назначили заместителем начальника авиашколы. Летчик Цай Юньсян перешел к коммунистам из ВВС китайского «милитариста» Ван Цзиньвэя (подробно об этом в следующих разделах)²⁵.

В феврале 1947 г. (по другим данным — весной) авиаторы, в период войны с Японией учившиеся в Синьцзяне, прибыли из Яньаня в Дунань и пополнили преподавательский состав школы. Среди них оказались Ань Чжиминь, Фан Цзыи, Ся Босюнь, Фан Хуай, Чжао Цюнь и др.²⁶.

В сентябре 1947 г. в авиашколе укрепили командный состав, а в ноябре того же года произвели реорганизацию. Месяцем раньше, в октябре, штаб ОДА назначил начальником Авиационного штаба Лю Ялоу, он же с ноября и возглавил авиашколу.

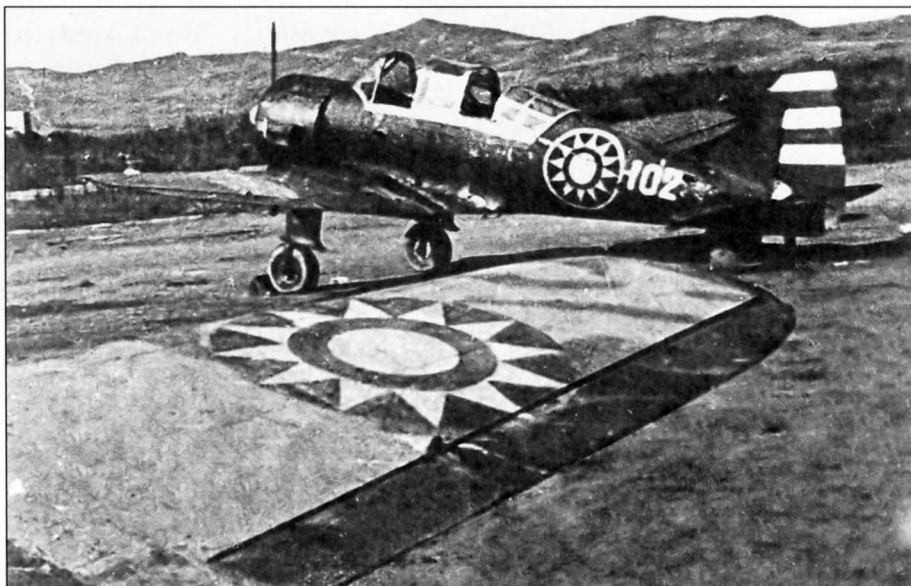
За время работы в связи с военными действиями школа переезжала (эвакуировалась) пять раз. Ког-

На стр. 238: Японский УТС «высшего» этапа обучения «тип 99» (переходной), ставший первой «лётной партией» для большой группы авиационных руководителей Нового Китая

Сверху: выпускники лётной школы, будущие известные асы Корейской войны, справа налево: Линь У, Хань Мин'ян, У Кай, Лю Юйди, Ван Хунжи

Справа: Японский УТС Ki.55 «тип 99» с «Гоминьдановским солнцем».

В первое время в авиашколе использовали и эту эмблему



да обстановка на фронте улучшилась, и войска Красной Армии стали вытеснять чанкайшистов из Маньчжурии, в марте 1948 г. (по другим данным — ещё в июле 1947 г.²⁷) школа вернулась в Муданьцзян, а в марте 1949 г. перебазировалась в Чанчунь, где в мае того же года получила новое название «Авиационная школа НОАК»²⁸.

В тот период в школе улучшились условия обучения и классовый состав набора. Среди курсантов появились бойцы, перешедшие в Красную Армию из армии Гоминьдана, и даже японцы. Как вспоминал Чан Ганькунь, «лишь в 1948 г. после освобождения [от Гоминьдановцев] всего Северо-Востока обстановка в школе изменилась в лучшую сторону. Из Дун'аня мы вернулись в Муданьцзян, а позже переехали в Чанчунь. Военная обстановка стабилизировалась, условия обучения улучшились, настроение личного состава также улучшилось. Часть преподавательского состава школы собирала брошенное повсюду Гоминьдановцам авиационное оборудование и вооружение, продолжала активно вести процесс лётного обучения, чтобы внести вклад в интенсивное развитие народной авиации»²⁹.

Всего в 1946–1949 гг. (к октябрю—ноябрю 1949 г.) в тяжелейших условиях в авиашколе подготовили 560 авиационных специалистов командного профиля, среди них 126 лётчиков, в том числе создали группу преподавателей (инструкторов) в 21 чел. В 1-м наборе училась 1-я группа — 12 чел, 2-я группа — 31 чел. Во 2-м наборе насчитывалось 16 курсантов, в 3-м

— 46 чел. Подготовили также 24 штурмана, 9 радистов и 12 метеорологов. Наземных специалистов — 311, офицеров штаба — 23. Кроме того, обслуживающий персонал базы — 38 чел.³⁰. (По другим данным — 410 наземных специалистов, среди них 322 механика и 88 аэродромных специалистов и штабных офицеров³¹.)

В истории китайской авиации сохранились имена лётчиков и руководителей авиации, таких как Ван Хай, Лю Юйди, Чжан Цихуй, Линь Бяо, Ли Хань, Яо Цзюнь, Ван Хунчжи, Ли Сяньминь, Хань Мин'ян, Мэн Ли, Цзоу Янь. Все они обучались в этой школе. Из них Ван Хай, Цзоу Янь, Хоу Шуцзюнь и Ху Цзиньтан сначала обучались на механиков, а потом переучились на лётчиков³².

Все эти военнослужащие впоследствии составили костяк ВВС НОАК. В марте 1949 г. руководство школы доложило Мао Цзэду и ЦК КПК в провинции Хэбэй о состоянии работы школы — первой регулярной авиачасти в войсках Красной Армии. Вождь доклад одобрил и сказал, что они уже официально создали костяк ВВС КПК и для этого «носеяли зерна» (т.е. подготовили почву)³³.

В июле 1949 г. ЦК КПК принял решение об организации ВВС НОАК и об организации новых авиашкол. В ноябре 1949 г. на основе старой школы создали семь авиашкол (№№ 1–7) ВВС НОАК и для того, чтобы как-то различать эти семь школ, первую школу стали называть «Авиашколой ветеранов Дунбэя»³⁴.

ИСТОЧНИКИ И КОММЕНТАРИИ

1. Китайские военные самолёты Гражданской войны. Тайбэй, 1992. С. 95.
2. Ли Шушань, Ван Ехун. История боевых действий ВВС Китая. Гуандун. 1996. (На кит. яз.) С. 61.
3. См.: Правда о китайской авиации. Пекин, 1998. С. 3–6.
4. Китайские военные самолёты... Указ. соч. С. 95.
5. Чен Чжаоу, Шень Мэйчжэнь, Мэн Цюэмин. Авиационные сокровища Китая. Пекин, 1998. С. 42; Ли Шушань, Ван Ехун. Указ. соч. С. 61.
6. Ма Юйфу. Китайская военная авиация. 1908–1949. Пекин. 1994. (На кит. яз.) С. 548; Правда о китайской... Указ. соч. С. 4.
7. Правда о китайской... Указ. соч. С. 4–5.
8. Другое наименование — «Отряд 1 марта» и кодовое обозначение — «31 отряд». См.: China Air Force. 2005. № 5–6. С. 92; Китайские военные самолёты... Указ. соч. С. 95; Ма Юйфу. Указ. соч. С. 548.
9. Ли Шушань, Ван Ехун. Указ. соч. С. 61.
10. China Air Force. 2005. № 5–6. С. 92.
11. Правда о китайской... Указ. соч. С. 5.
12. Чан Ганькунь. Первая авиационная школа в нашей армии (Воспоминания) // Aerospace knowledge magazine. 1994. № 10(283) (October). С. 14. (На кит. яз.)
13. Там же. С. 15.
14. Ма Юйфу. Указ. соч. С. 548.
15. China Air Force. 2005. № 5–6. С. 92.
16. Ли Шушань, Ван Ехун. Указ. соч. С. 61; Правда о китайской... Указ. соч. С. 6.
17. Китайские военные самолёты... Указ. соч. С. 99.
18. Чан Ганькунь... Указ. соч. С. 14.
19. Ли Шушань, Ван Ехун. Указ. соч. С. 61; Китайские военные самолёты... Указ. соч. С. 101–102.
20. Чен Чжаоу и др. Указ. соч. С. 42.
21. Китайские военные самолёты... Указ. соч. С. 102–110.
22. Чен Чжаоу и др. Указ. соч. С. 42; Ли Шушань, Ван Ехун. Указ. соч. С. 61.
23. Ма Юйфу. Указ. соч. С. 548.
24. Ван Хай. Моя боевая жизнь (мемуары). Пекин, 2000. С. 283–285.
25. Ма Юйфу. Указ. соч. С. 548.
26. Чен Чжаоу и др. Указ. соч. С. 42; Ма Юйфу. Указ. соч. С. 548.
27. См.: Ма Юйфу. Указ. соч. С. 548.
28. Ли Шушань, Ван Ехун. Указ. соч. С. 61.
29. Чан Ганькунь... Указ. соч. С. 15.
30. Ма Юйфу. Указ. соч. С. 548.
31. См.: Ли Шушань, Ван Ехун. Указ. соч. С. 60–61.
32. Чен Чжаоу и др. Указ. соч. С. 42.
33. Ма Юйфу. Указ. соч. С. 553.
34. Ма Юйфу. Указ. соч. С. 548.

ПЕРВАЯ ЭСКАДРИЛЬЯ «НАРОДНЫХ ВВС»

ЗАХВАТ ГОМИНЬДАНОВСКИХ САМОЛЁТОВ

В целом ряде источников, включая советские, тайваньские и различные западные, как уже говорилось выше, утверждалось, что всё трофейное военное имущество, оставшееся в Маньчжурии после капитуляции Квантунской армии, советская военная администрация передала Красной Армии КПК. Это справедливо в части вооружения и военной техники наземных войск, но не авиации. Неоднократно утверждалось, что китайцы после окончания антияпонской войны получили 1797 трофейных японских самолётов, но в гражданской войне они фактически не участвовали. Сейчас тайваньские историки авиации задают себе вопрос: «Кому же они достались и куда делись?»

Далее, за время войны в Китае японцы создали в Маньчжурии немало авиационных баз, а в Мукдене организовали даже авиационное сборочное производство: «Кому попало всё это имущество?»

Также известно, что боевую авиацию Народно-Освободительной армии Китая (НОАК) создали только в середине 1949 г. В том году их «боевая активность» ограничилась воздушным парадом 1 октября 1949 г. над площадью Тяньаньмэнь: «А с кем тогда воевали в воздухе боевые самолёты Чан Кайши в 1946—1949 гг.?»¹.

Задавая эти и подобные им по сути риторические вопросы, историки с Тайваня сами на них и отвечают: «С сентября 1945 г. до ноября 1949 г. войска Красной Армии из первоначального обучения в лётной школе постепенно перешли к созданию своих ВВС. В этот период главной задачей являлась подготовка кадров авиаторов и получение («захват») около 130 японских, американских и канадских самолётов. Лётный состав — выпускники коммунистической авиашколы, перебежчики от Гоминьдановцев, а также японцы — лётчики и техники»².

Как уже говорилось выше, все трофейные японские самолёты в 1945 г. достались ВВС Гоминьдана, где для их освоения специально воссоздали 6-ю авиагруппу. Она просуществовала до середины 1946 г., затем её расформировали из-за отсутствия японской авиатехники в лётном состоянии, пригодной для участия в Гражданской войне.

Никаких советских документов, хоть как-то упоминающих передачу трофейной японской авиатехники войскам КПК, пока не найдено. Не упоминают

об этом сейчас и историки из КНР. Можно полагать, что Сталин в конце 1945 г. — начале 1946 г., заключив 14 июля 1945 г. новый договор с правительством Чан Кайши, совершенно не был заинтересован в эскалации Гражданской войны в Китае. Позднее, в 1946—1947 гг., когда широкомасштабная война между войсками Гоминьдана и компартии всё-таки началась, СССР потихоньку от мировой общественности снабжал войска КПК трофейным японским вооружением, но японских самолётов, пригодных к участию в боях, уже просто не имелось. А всё брошенное за ненадобностью авиационное «барахло» китайские коммунисты сами стащили в Дунбэйскую авиашколу ещё в начале 1946 г.

В результате у войск китайской Красной Армии в 1946—1949 гг. (до образования КНР и ВВС НОАК) возможности пополнения авиационных сил оказались весьма ограниченными — это перелёт самолётов ВВС Гоминьдана на сторону коммунистов и захват авиатехники на аэродромах противника.

Как уже ранее говорилось, первым самолётом, перелетевшим в коммунистический Яньань на сторону Красной Армии уже 20 августа 1945 г., стал лёгкий самолёт Ki.54 из правительственного спецотряда ВВС «милитариста» Ван Цзинвэя.

Летом 1946 г., когда Чан Кайши начал проводить «жёсткий курс на осуществление широкомасштабного наступления на КПК» и занятые ею районы, 26 июня лётчик Лю Шаньбэнь из 8-й авиагруппы вместе с «восставшим» экипажем из четырёх человек на тяжёлом бомбардировщике В-24М перелетел из Чэнду в Яньань. Этот случай стал первым в ВВС Гоминьдана переходом авиаторов на сторону революции. Вместе с ним «восстали» ещё четыре человека — весь экипаж. Кроме экипажа, в самолёте находились ещё 6 человек — выпускники школы связи. Утверждают, что в полёте командир экипажа предложил им самим выбирать, хотят ли они лететь в Яньань, или они предпочитают остаться у Гоминьдановцев (только непонятно как — выпрыгнуть с парашютом?).

5 июля 1946 г. в Яньаньской газете появилось сообщение о том, что в Яньани произошло крупное событие: на местном аэродроме приземлился бомбардировщик В-24 борт. № 530 с экипажем лётчика Лю Шаньбэня. Написали, что 26 июня 1946 г. этот самолёт перевозил вооружение из Куньмина в Чэнду. Возможно, этот полёт для Лю Шаньбэня стал

последним в составе 8-й тбаг, так как недавно он получил приказ о назначении командиром экипажа спецсамолёта Чан Кайши «Мирандолина» (названного так по английскому имени его жены Сун Мэйлин). Для лётчика оставался последний шанс, чтобы сделать серьёзный политический выбор,

Чувства лётчика впоследствии описал журналист Лю Сюжань в книге воспоминаний о перелёте Лю Шаньбэня к коммунистам: в свое время юноша под влиянием известного лозунга Сунь Ятсена также считал, что «авиация спасет государство», и поэтому поступил в авиашколу в Цзяньцзяо. Ему тогда едва исполнилось 20 лет. За все 8 лет войны с японцами пилоту так и не пришлось участвовать в боях. Весной 1943 г. его послали в США переучиваться на В-24. Тогда ему казалось, что он ещё успеет повоевать с японцами, но этого не случилось. Китайские лётчики из США перелетели в Карачи, там они ожидали приказа на перелёт в Китай, однако вернулись на родину уже после окончания войны.

После войны Лю Шаньбэнь понял, что после возвращения на родину все получаемые им приказы, определявшие его действия, были направлены только на подготовку гражданской войны и борьбу с КПК и Красной Армией. Лишь тогда Лю Шаньбэнь осознал, что Китай вот-вот будет втянут в пучину новой гражданской войны. Находясь на аэродроме в Шанхае, он не раз слышал от своего командования, что в ВВС Гоминьдана есть 40 лётчиков «американского образца», есть несколько сотен американских боевых самолётов, и чанкайшисты в три месяца обязательно разобьют коммунистов. Однажды возвращаясь домой с аэродрома, пилот в магазине случайно купил книгу Мао Цзэдуна «О новой демократии». «Красной нитью» в книге являлись размышления, куда в скором времени пойдёт Китай. Мао указывал «светлый путь», и Лю Шаньбэнь решил попасть в Яньань, чтобы попытаться как-то предотвратить гражданскую войну и обеспечить Китаю мирное демократическое развитие — «светлое будущее». Журналист подробно описал, как Лю Шаньбэнь реализовывал свой замысел.

Когда 26 июня В-24 благополучно приземлился на аэродроме в Яньани, прилетевших радостно приветствовали на аэродроме и тут же сообщили, что в

первой половине этого же дня Чан Кайши разорвал соглашение о перемирии Гоминьдана и коммунистов. 300-тысячная армия Гоминьдана начала наступление на освобождённые коммунистами районы на Центральной равнине. Генералиссимус предполагал в три месяца разбить войска коммунистов.

Лю Шаньбэнь даже и не предполагал о таком символическом совпадении этих событий. Встреча в Яньани превратилась в праздник, 29 июня в честь экипажа Лю Шаньбэня и выпускников школы связи устроили торжественный приём (праздничный вечер), на нём присутствовали и три вождя китайской революции — Мао Цзэдун, Чжу Дэ и Лю Шаоци. В прессе организовали широкую пропагандистскую кампанию с призывом самого командира экипажа прекратить боевые действия и перелетать на сторону КПК³.

Дальнейшая судьба самолёта точно неясна, в документах встречается упоминание о приказе 41-й аз уничтожить мятежный «Либерейтор»⁴. Похоже, что эскадрилья задание выполнила. Всего в 1946—1949 гг. в войска КПК попали три В-24М, и два из них затем решили использовать для бомбардировки кораблей ВМС Гоминьдана в провинции Шаньдун. Но из-за отсутствия запчастей эти планы остались на бумаге, корабли — в море, а «Либерейторы» — на земле.

Экипаж Лю Шаньбэня стал первым перебежчиком к коммунистам из ВВС Гоминьдана. Одновременно с началом гражданской войны началось разложение во многих подразделениях ВВС Гоминьдана. Умные и дальновидные лётчики реагировали на призывы КПК, они восставали (бастовали) или перелетали на сторону КПК, ускользая из под серьёзного контроля администрации Чан Кайши⁵.

Самолеты ВВС Гоминьдана из Ханькоу, Нанкина, Шанхая, Ханчжоу и других районов, контролируемых Гоминьданом, начали перелетать в освобождённые районы. С середины 1946 г. и до 1 октября 1949 г. известны 22 случая перелёта самолётов Чан Кайши на сторону Красной Армии, в том числе один с острова Тайвань. На них к коммунистам прибыли 62 человека, в том числе наземный персонал, а также офицеры и солдаты из частей ВДВ. Большая часть перебежчиков в дальнейшем активно включилась в создание ВВС КНР.



Японский «переходный» УТС Ki.54 «тип 1» (слева) и американский В-24 «Либерейтор».

Таковыми стали первые перебежчики на сторону Красной Армии из ВВС Ван Цзиньвэя и ВВС Гоминьдана

Судя по всему, к числу перелётов на сторону коммунистов относятся и значительная часть пропавших без вести (по тайваньским данным) самолётов, исчезнувших во время боевых вылетов, служебных перелётов, тренировочных полётов по маршруту и т.п. Характерно, что источники из КНР их никак не комментируют и не упоминают о дальнейшем участии лётчиков и самолётов в боях с Гоминьдановцами. Возможно, что один из случаев перехода на сторону КПК произошел 4 мая 1949 г., когда командир звена из 27-й аэ Лю Сикэ на Р-47D, прикрывая бомбардировщики В-24N в боевом вылете в Циндао, в пути пропал без вести. Подобный случай имел место и 12 ноября 1949 г., когда Р-51 № 40 с авиабазы Цзян на Тайване направили на разведку и патрулирование районов в провинции Фуцзянь. В окрестностях Фучжоу лётчик просто выпрыгнул с парашютом.

Обратный перелёт от коммунистов к Гоминьдановцам за всю гражданскую войну зарегистрирован лишь один. 20 сентября 1948 г. С-47 борт. № 303 из 104-й аэ проводил разведку и рекогносцировку в районе, где произошёл бунт в Гоминьдановской армии. Экипаж арестовали и продержали в течение двух недель. Но, несмотря на строгий контроль за лётчиками войсками КПК, экипажу удалось на своём самолёте вернуться в Чэнду.

То ли в отместку за этот единственный в гражданской войне перелёт от КПК к Гоминьдановцам, то ли по «особому плану» разложения ВВС Чан Кайши, но спустя два с половиной года, 27 марта 1951 г., «спецслужбы» коммунистов умудрились угнать с Тайваня ни много, ни мало, а спецсамолёт самого главнокомандующего ВВС Гоминьдана генерала Ван Шумина. Во время облёта В-25 борт. № 382 над Тайбэем экипаж попросту перелетел на нём в Шанхай. Перехватить угонщиков не смогли даже «Лайтнинг» F-5G из 12-й раз, «по совместительству» отвечавшие за охрану и безопасность спецсамолётов.

В 1948 г. китайская Красная армия переломила ход военных действий и начала победоносное наступление, постепенно вытесняя войска Чан Кайши из Маньчжурии и Центрального Китая на юг. После успешного завершения Ляошэньской операции войска Народно-Освободительной армии Китая (НОАК) передислоцировались в Северный Китай, где в начале декабря 1948 г. началась стремительная Пинцзиньская операция, её результатом стало взятие крупного промышленного и торгового центра Тяньцзинь. Вслед за тем началась 40-дневная осада Пекина — крупнейшего исторического и культурного центра Китая. В Пекин, вокруг которого НОАК постепенно сжимала кольцо блокады, устремилась масса беженцев из различных районов Северного Китая. В их числе находились Гоминьдановские чиновники и офицеры, члены их семей, помещики и зажиточные горожане, напуганные антикоммунистической пропагандой. На заключительном этапе боев на подступах к Пекину в город, насчитывавший в тот период примерно 2 миллиона жителей и около 30 тысяч беженцев, вступила 200-тысячная армия генерала Фу Цзюи, в состав ко-

торой входило около 70 тысяч отборных воинских частей Гоминьдана, лишь условно подчинявшихся генералу. Всё это не могло не ухудшить ситуацию с продовольствием. К середине декабря 1948 г. подразделения НОАК уже стояли в полутора—двух километрах от городских стен Пекина⁶.

В этот период командование НОАК задумало провести спецоперацию, целью которой являлся захват и, вероятно, угон самолётов ВВС Гоминьдана, базировавшихся на Пекинском аэродроме Наньюань.

В начале декабря 1948 г. командование Дунбэйской авиашколы получило приказ срочно отобрать и отправить в Пекин 30 офицеров — авиационных специалистов, преимущественно лётчиков, для захвата и сохранения на аэродроме до подхода войск КПК всего находившегося там авиационного имущества. Вероятно, в первоначальные планы входил угон самолётов. Командовать «спецоперацией» поручили достаточно опытному лётчику Фэн Хуа, имевшему некоторый опыт полётов на советских самолётах.

Авиаторы сформировали колонну из 7 грузовиков и одного «джипа» (по другим данным — из 7 «джипов»). Судя по всему, в первом случае общая численность «спецкоманды» составляла не менее 150—200 бойцов. Они двинулись в направлении Пекина вместе с войсками 4-й полевой армии НОАК.

Колонна появилась в районе аэродрома под вечер, въезды на летное поле охраняли войска Гоминьдана, но коммунистам, пользуясь халатностью охраны и наличием американской униформы (или чего-то наподобие), удалось беспрепятственно въехать на территорию аэродрома. Судя по тому, что вскоре, 31 января 1949 г., в Пекин «в образцовом порядке на трофейных американских машинах непрерывным потоком... [вступили] полки НОАК, одетые в новую, с иголочки, теплую зимнюю форму, вооруженные захваченными в боях с Гоминьдановцами американскими карабинами... [за ними] машины с артиллерийской прислужкой везли на прицепах трофейные американские пушки и зенитные орудия. Замыкала шествие кавалерия...»⁷, переодеть «спецкоманду» в американский камуфляж и вооружить соответствующим оружием проблемы не составило.

Сначала не разобравшись в произошедшем, охрана аэродрома в дальнейшем сопротивления оказывать не стала и моментально «испарилась». «Спецкоманда» быстро захватила все самолёты и взяла под свой контроль остальное аэродромное имущество, в первую очередь, склады боеприпасов и бензосклады. Технический персонал аэродрома вскоре начал оказывать коммунистам содействие и помогал убирать самолёты



Пилот-перелетчик Лю Шаньбэнь

и сохранить авиационное имущество от налётов одиноких Р-51, штурмовавших аэродром практически ежедневно. Они также пытались уничтожить авиационное имущество при попытке вывезти его имевшимся автотранспортом. Наземные войска Гоминьдана также атаковали и блокировали автоколонну. Их позиции и основные укрепления по защите Пекина находились в районе Дахуимэн (по-китайски — «Большие красные ворота»).

До конца неясно, почему не предпринимались попытки улететь на захваченных самолётах — было ли тому причиной их техническое состояние, разнотипность машин, квалификация лётчиков-коммунистов или что-то иное — история умалчивает.

В то время в войсках НОАК очень дорожили трофейным авиационным имуществом, поэтому, когда Гоминьдановцы попытались с воздуха уничтожить самолёты и бензосклады, бойцы «спецкоманды» вме-

сте с техперсоналом аэродрома под огнём противника неоднократно проявляли чудеса храбрости и героизма, чтобы сразу же гасить возникавшие пожары.

В качестве ПВО спецназовцы сняли с В-25 пулемёты и привязали их к стволам деревьев как пугала, затем объединили управление огнём на одну общую «ганетку» («веревку»). Плотность огня оказалась достаточной, а эффективность и кучность, естественно нет. У самолётов чанкайнистов от «снайперов» Фэн Хуа потерь не было. Спустя много лет даже возникли претензии к «плохой» стрельбе.

Почему аэродром Наньюань не штурмовали наземные войска Гоминьдана, до конца неясно, скорее всего, этому поспособствовала неопределённость военно-политической ситуации.

В то время в окружённом городе усилились противоречия между генералом Фу Цзю и командованием Гоминьдановских частей. После того как НОАК разгромила группировку правительственных войск в районе Тяньцзиня и овладела этим городом, расположенным в 140 км от Пекина, генерал Фу Цзю активизировал приватные переговоры с командованием НОАК. В Пекине ширилось движение за прекращение братоубийственной гражданской войны и за мирную сдачу города, дабы уберечь этот исторический и культурный центр от разрушений и избежать бессмысленных жертв.

Генеральный консул СССР в Китае С. Тихвинский вспоминал, что однажды его с женой пригласили на устроенную местной буддийской общиной церковную службу, где прозвучали призывы к мирному снятию блокады. В свою очередь, командование НОАК вело широкую разъяснительную работу среди населения, и это находило положительный отклик у самых разных его слоёв. Противниками мирной сдачи города являлись лишь Гоминьдановские офицеры и чиновники, а генерал Фу Цзю прислушивался к требованиям горожан. В итоге руководство КПК пошло навстречу предложениям генерала, тем самым была достигнута желаемая договорённость о мирной сдаче города⁸.

В результате для прорыва блокады и снабжения своей армии Гоминьдановцы устроили полевой аэродром неподалёку от Наньюаня, вырубив многовековые деревья в широко известном парке Тяньтань⁹.

В самом конце декабря 1948 г. в Наньюане постоянно наблюдали взлетающие с временного аэродрома Тяньтань транспортные С-47 ВВС Гоминьдана, поскольку глиссада снижения находилась прямо над лётным полем. Огня по таким самолётам не открывали, что в тот момент вызывало удивление и впоследствии критику со стороны командования НОАК. Однако в дальнейшем утверждалось, что из снятых с В-25 пулемётов не стреляли не только из-за отсутствия прицелов, но и потому, что в то время войска КПК вели переговоры с генералом Фу Цзю о перемирии и сдаче Пекина. Поэтому генерал также улетел из Тяньтана. Затем оружие вновь установили на «бомберах».

В 1949 г. в Пекине устроили выставку народных достижений. Центральными экспонатами стали самолёты, захваченные у Гоминьдановцев



Пока шли переговоры о капитуляции, в Наньюане 16 декабря 1948 г. и 3 февраля 1949 г. приземлились два В-24М из 8-й тбаг ВВС Гоминьдана. Куда направлялся первый с экипажем из трёх человек — Юй Бо, Хао Гуйцяо и Чэнь Цзюин — к своим или к коммунистам, до конца неясно, а второй целенаправленно перелетел на сторону войск КПК фактически сразу после вступления в город войск НОАК. Экипаж также состоял из трёх офицеров — Чжан Юйнун, Жэнь Юнжун, Хуан Рушоу. Приветствовать «бывших и новых» сослуживцев на аэродром поехал Лю Шаньбэнь вместе с лётчиками экипажа другого В-24.

В те дни в ещё только создаваемое Авиационное Управление войск КПК приходили многие авиационные специалисты ВВС Гоминьдана, чтобы зарегистрироваться. За очень короткий период (всего неделю) их записалось несколько сотен¹⁰.

После прекращения военных действий в районе Пекина на аэродроме Наньюань организовали авиаремонтную базу для восстановления трофейных самолётов ВВС Гоминьдана. В течение чуть более двух месяцев авиаторы Дунбэйской школы вместе с перелетевшими от Чан Кайши авиаспециалистами отремонтировали по одному В-24, В-25, С-46, С-47, УТС АТ-6, два «Москито» и три Р-51. Когда лётчик Ли Юнгуань вскоре поднял АТ-6 в воздух, все поняли, что Дунбэйская школа подготовила достаточно квалифицированных авиационных специалистов.

Помимо самолётов, коммунистам достались 184 обломанных на складах авиадвигателя. Их сразу же поставили на строгий учёт. Авиаспециалисты из войск КПК также приняли на себя всю инфраструктуру аэродрома, включая склад приборов, ангары, бензохранилище и т.п.¹¹

Так начиналось создание «народных» ВВС в Новом Китае.

ФОРМИРОВАНИЕ ПЕРВОЙ ЭСКАДРИЛЬИ

В начале 1949 г., накануне приближающейся победы в народно-освободительной борьбе, у руководства ЦК КПК, наконец, появилось желание создать свою боевую и, главным образом, боеспособную авиацию. 3 января в принятом Политбюро ЦК КПК программном документе «Современная обстановка и задачи партии на 1949 г.», официально появилось предложение «в 1949–1950 гг. добиться создания действенных авиационных сил». Посчитав, что уже есть необходимые условия для выполнения этого решения, 17 марта 1949 г. ЦК КПК принял решение о создании Авиационного управления (АУ) при Военном Совете. Одновременно из Военного Совета

в 4-ю полевую армию и в военные округа Северо-Востока дали телеграммы о плане создания Авиационного управления (АУ). Кадры для него требовалось набрать в Дунбэйской авиашколе.

Во время II пленума ЦК КПК 7 созыва китайские «вожди» специально приняли Чан Ганькуня из Дунбэйской авиашколы. Получив эту информацию, Ван Би в телефонном разговоре с Чан Ганькунем сказал, что «чрезвычайно рад успехам школы в подготовке кадров и чрезвычайно доволен перспективами дальнейшего развития «народной» авиации»¹².

О создании Авиационного управления в Пекине официально объявили 30 марта 1949 г. Первоначально штат АУ составлял 64 человека, но в мае 1949 г. Военный Совет значительно расширил АУ, теперь по штату числилось 172 чел. Начальником АУ стал Чан Ганькунь, политкомиссаром — Ван Би. Таким образом, при Центральном Военном Совете появилась деятельная структура, занимавшаяся развитием авиации в масштабах страны¹³.

Основной задачей АУ стало содействие местным военным властям в приёме, учёте и обеспечении сохранности трофейного авиационного имущества и оборудования, аэродромов, самолётов и т.п., брошенного Гоминьдановцами при отступлении. С этой целью в марте—июле в городах Пекин, Цзинань, Наньчан, Чанша, Ханькоу, Шанхай, Сиань создали авиаканцелярии, а в Тяньцзинь, Суйчжоу, Циндао, Ханчжоу, Нанкине, Тайюане, Чжанцзякоу — авиационные станции.

Они быстро включились в работу и к концу октября 1949 г. оприходовали 113 самолётов (из них 46 остались после капитуляции Японии), 1278 авиадвигателей, авиаприборы, 4000 т горючего, 40 тыс. т авиационного оборудования и материалов, а также большое количество боеприпасов. Под их управление перешли 542 аэродрома, где находилось 1712 единиц оборудования и наземной техники, 32 авиаремонтных и сборочных заводов, заводы по производству запчастей и парашютов, радиозавод и многое другое.



Строй «бомберов» В-25J «Митчелл»
«1-й Народной эскадрильи» в Наньюане.
На заднем плане — С-46. 1949 г.

Кроме того, на службу в АУ Красной Армии перешли 2267 (по другим данным — 2312) бывших Гоминьдановцев и другие авиационные кадры, пожелавшие остаться и работать на континенте. Под руководством АУ началось восстановление 12 авиазаводов и 40 аэродромов. Чуть позже, к началу 1950 г. под эгидой АУ во всех военных округах создали авиационные отделы при штабах округов¹⁴.

В июне—июле 1949 г. ЦК КПК и Военный Совет, проанализировав военно-политическую обстановку на континенте, посчитали, что для освобождения («захвата») Тайваня необходимо создание ВВС, ВМФ и спецподразделений («агенты», а по сути — ВДВ). Таким образом, в первую очередь требовалось срочно создавать ВВС. Об этом 10 июля 1949 г. сам Мао Цзэдун написал Чжоу Эньлаю, поставив вопрос о немедленном создании боевой авиации. В письме говорилось, что ВВС за короткий срок (в течение года) не смогут подавить всех врагов, но можно отобрать 300–400 чел., послать их на учебу в СССР на 6–8 месяцев, а также закупить там около 100 самолётов. С учётом уже имевшихся в наличии авиационных и воздушно-десантных сил необходимо срочно создать ударные (штурмовые) авиаотряды, чтобы после тщательной подготовки летом 1950 г. преодолеть пролив и захватить Тайвань¹⁵.

11 июля 1949 г. Центральный Военный Совет заслушал соображения командира 14-го стрелкового корпуса 4-й полевой армии Лу Ялоу о создании ВВС и поручил ему выбрать кандидатов на руководящие посты. Руководящие органы планировали выделить из 14-го корпуса и Авиационного Управления.

26 июля 1949 г. Центральный Военный Совет на основании решений Политбюро ЦК КПК начал создавать ВВС. В тот же день в 4-ю полевую армию направили телеграмму, указав, что главной задачей в настоящий момент является создание ВВС с тем, чтобы уже в течение одного года их можно было бы использовать для активных боевых действий¹⁶.

После освобождения Пекина в марте туда из местечка Сибайпо вернулся ЦК КПК. 4 мая 1949 г. в по-

вой столице проходил Первый съезд китайской коммунистической молодежи. К его открытию ВВС Гоминьдана «приурочили» налёт на аэродром Наньюань и войска КПК в окрестностях Пекина. Шесть В-24 из Циндао налетели на Пекин и сбросили на аэродром около 30 крупнокалиберных бомб, уничтожив на аэродроме два UTC L-5 и повредив С-46 и В-25. Загорелся большой ангар и 23 здания неподалеку, убито и ранено 24 человека. Пекин оказался беззащитным против налётов ВВС Гоминьдана¹⁷.

Противопоставить авиации Чан Кайши коммунистам в тот момент было нечего: кроме учебных самолётов Дунбэйской лётной школы, у руководства Красной Армии не имелось ни боевых, ни даже транспортных самолётов. Об их отсутствии лучше всего свидетельствует оживлённая дипломатическая переписка в конце мая 1949 г.: руководитель Северо-Востока Китая Гао Ган в письме на имя И.В. Сталина просил предоставить самолёт Лю Ялоу для отправки того на лечение в СССР: «Начальник Штаба Линь Бяо тов. Лю Ялоу серьёзно болеет сердечной болезнью. Ему нужно лечиться в Шмакове около Ворошилова (или г. Ворошиловск, в переписке встречаются оба варианта названия — прим. авт.) на срок полмесяца... Просим Вас оказать помощь в доставлении самолёта в г. Дарен (Дальний) для его поездки в Ворошилов... Несколько дней тому назад я уже обращался к Вам с просьбой о разрешении лечиться Лю Ялоу в г. Ворошилове. Если Вы согласны с тем, чтобы он поехал туда, то просим Вас ответить нам телеграммой, так как он скоро поедет в Ханькоу на работу»¹⁸.

Таким образом, даже для перелёта в Союз будущего командующего ВВС НОАК подходящего самолёта в Китае не нашлось.

В июле 1949 г. ЦК КПК и лично Мао Цзэдун официально приняли решение об образовании «Народных ВВС». 6 июля Центральный Военный Совет принял решение о формировании Штаба ВВС.

Чтобы обеспечить безопасность Пекина и проведение в нем I-й сессии Политического Консультативного Совета Всекитайского собрания народных пред-



Линейка истребителей P-51D «Мустанг» «1-й народной эскадрильи»

ставителей (ВСНП), его проведение запланировали на сентябрь 1949 г., в июле зам. председателя Центрального Военного Совета Чжоу Эньлай лично приказал Начальнику Авиационного Управления (АУ) Чан Ганькуню в быстром темпе создать боевую авиацию для организации противовоздушной обороны района Пекина. АУ немедленно внесло предложение Центральному Военному Совету о создании «1-й Народной авиаэскадрильи» и отборе для неё 10 лётчиков и самолётов. Это предложение срочно утвердили. В результате очень быстрой подготовки к 15 августа на аэродроме Наньюань создали такую смешанную авиаэскадрилью. Она входила в структуру авиационного отдела штаба Северокитайского Военного округа. Отделом руководило АУ Военного Совета. Командиром эскадрильи стал Сюй Чжаовэнь, политкомиссаром — Ван Пин'ян. В состав эскадрильи входили два истребительных звена и одно бомбардировочное, а также наземные службы, всего 10 самолётов: 6 Р-51, два «Москито» (по другим данным — по одному «Москито» и В-25), и два УТС РТ-19. Лётчиков насчитывалось 10 человек, наземный персонал — свыше 40¹⁹.

В середине сентября Главнокомандующий войсками КПК Чжу Дэ в сопровождении исполняющего обязанности начальника Главного штаба Не Жунчжэня проинспектировали аэродром Наньюань. Там они осмотрели самолёты и личный состав эскадрильи. Для усиления боеспособности этой части Дунбэйская авиашкола передала им ещё 19 самолётов Р-51, «Москито», В-25, откомандировала 12 (или 13) лучших лётчиков и наземный персонал. В октябре эскадрилью дополнили транспортным звеном из двух С-46 и одного С-47, с ними также прибыли 5 лётчиков, 10 штурманов и стрелков-радиостов.

После недолгой подготовки эта эскадрилья с 5 сентября заступила на боевое дежурство для осуществления ПВО Пекина и обеспечения безопасности находившегося там руководства ЦК КПК и созданного в том же месяце Политического Консультативного Совета. Эскадрилья начала выполнять вылеты на боевое патрулирование. Ей также вменялось охранять от са-

молётов Чан Кайши район Дагуган и совместно с наземными войсками взаимодействовать на маневрах, осуществлять срочные перевозки войск и китайских руководителей²⁰.

Хотя в ряде китайских источников встречаются общие фразы о «храбрых лётчиках», на «старых самолётах» отважно вступавших в воздушные бои с Гоминьдановцами, ни одного реального упоминания о встречах в воздухе самолётов КПК и Гоминьдана в 1949 г. пока не найдено. Как уже говорилось, всего лишь одна наступательная операция с участием авиации войск КПК планировалась на 1949 г. При форсировании реки Янцзы и наступлении на Нанкин собирались с воздуха прикрыть войска истребителями Р-51 и старыми японскими Ki.43 II. Их, по тайваньским данным, в лётном состоянии имелось ещё целых четыре. Но из-за изменения военной ситуации операцию отменили.

21 сентября 1949 г. на Пленуме 1-го созыва только что созданного Политического Консультативного Совета Китая Мао Цзэдун впервые торжественно заявил о необходимости создания и развития ВВС и ВМФ.

Ранее, 19 августа 1949 г. из Уханя в Пекин прибыли 2515 бойцов и командиров из 14-го корпуса 4-й полевой армии, ими в тот момент командовали Хэ Тхини и Ван Пин. В октябре 1949 г. прибывшие из 14-го корпуса вместе с сотрудниками АУ активно включились в работу по созданию ВВС НОАК.

23 (или 25) октября 1949 г. Военный Совет официально назначил вернувшегося из СССР командира 14-го корпуса Лю Ялоу Командующим ВВС, его заместителем стал Чан Ганькунь, начальником штаба — Ван Чжан²¹ (Ван Би), политкомиссаром (нач. политотдела) — Сюэ Хуа. После того, как сформировали руководящие органы ВВС, 11 ноября 1949 г. Центральный Военный Совет при ЦК КПК объявил об организации Главного штаба ВВС НОАК, т.е. о создании нового вида войск. Этим же приказом расформировали Авиационное Управление. Руководящими органами новых ВВС стали Авиационный штаб, политотдел, учебный и инженерный отделы. В январе 1950 г.



Строй учебно-тренировочных самолётов РТ-18 и L-5 накануне парада 1 октября 1949 г.

создали службу тыла ВВС и в сентябре — отдел кадров. Всех сотрудников АУ перевели в новую структуру. С тех пор этот день в КНР считают датой образования ВВС НОАК²².

«1-я Народная эскадрилья» оставалась единственной боевой авиачастью до официального образования ВВС НОАК и просуществовала чуть более года. После победы в Гражданской войне постепенно уменьшалась угроза вражеских налётов на Пекин. В начале 1950 г. подразделения бомбардировщиков и транспортных вывели из подчинения эскадрильи, оставив там только два звена истребителей.

26 июля 1950 г. эту авиачасть переименовали в отдельную авиагруппу (авиабригаду) в составе ВВС НОАК. В августе 1950 г. им передали советские истребители Ла-9 (общее количество неясно) и один УТИ УЛа-9. Затем в соответствии с требованием создания «воздушной армады» лётный и наземный персонал распределили по строевым частям и авиационным школам. «Отдельную авиагруппу», выполнившую свою «истребительную миссию», ликвидировали²³.

Накануне воздушного парада 1 октября на всех самолётах «1-й Народной эскадрильи» нарисовали новую эмблему — красную пятиконечную звезду на фоне красной полосы. До этого в Дунбэйской авиашколе сначала использовали Гоминьдановскую символику, а затем «зебру» на хвосте вместо синие-белой сделали красно-белой, а в середине красной звезды на белом фоне вписали пероглиф, напоминающий стилизованную букву «Ф» («Китай»). Новую эмблему впервые публично продемонстрировали 1 октября, с тех пор её используют и поныне.

ВОЗДУШНЫЙ ПАРАД 1 ОКТЯБРЯ 1949 Г. В ЧЕСТЬ СОЗДАНИЯ КНР

Главной «боевой» задачей «1-й Народной эскадрильи» войск КПК в 1949 г. стало участие в воздушном параде 1 октября над площадью Тяньаньмэнь в Пекине по случаю образования КНР. Подготовка

продолжалась более месяца в Наньюане и в Чанчуне на аэродроме Дунбэйской авиашколы. Приказ на подготовку парада появился ещё в августе, сразу же сформировали руководящий аппарат, организовав «Главный отряд», им руководил опытный лётчик Синь Хайфань.

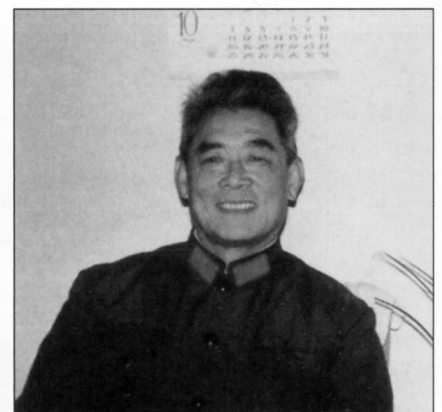
Подготовкой к параду сначала руководил комэск Сюй Чжаовэнь, однако на одной из репетиций он из-за аварии выпрыгнул с парашютом и получил травму. Его заменил Синь Хайфань, тоже опытный лётчик, воевавший с японцами. На одном из Р-51 должен был лететь и «главный захватчик» Наньюаня Фэн Хуа, ранее на «Мустангах» не летавший. Он успешно начал переучивание в Чанчуне, но в один из дней трагически погиб, понав на земле под винт рулящего самолёта.

Для парада собрали 17 самолётов различных типов — девятку Р-51, пару «Москито», тройку С-46, тройку УТС РТ-19 и L-5. Во время подготовки к параду провели четыре совместных тренировки и два раза генеральные репетиции.

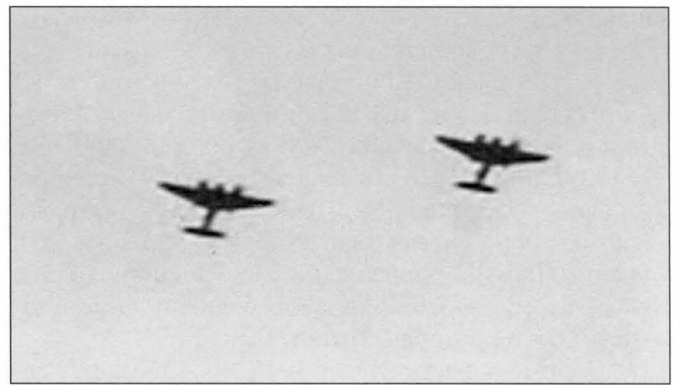
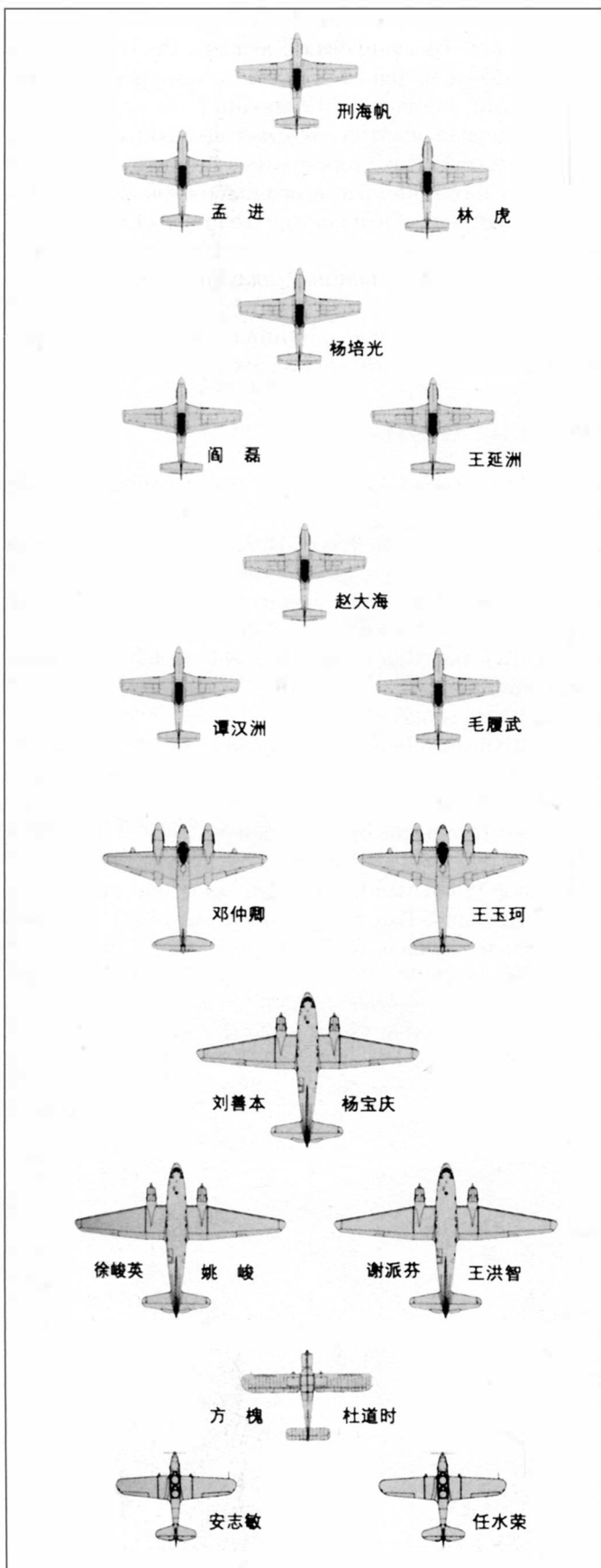
По плану парада самолёты должны были лететь с востока на запад тройками на разной высоте и с разными скоростями: три звена Р-51 — 340 миль/ч (около 550 км/ч) на высоте 900 м, пара «Москито» — 300 миль/ч, 600 м, за ними тройка С-46 — 250 миль/ч, 450 м. Завершала строй на небольшой высоте тройка УТС — L-5 и два РТ-19 — 70 миль/ч.

Тройку С-46 вел Лю Шаньбэнь, его левым ведомым летел Сье Хайфань, вскоре возглавивший организацию «воздушного моста» в Тибете.

И во время подготовки, и во время самого парада оставалась угроза налёта самолётов ВВС Гоминьдана на Пекин (во время одной из репетиций в здании, где заседал Центральный Военный Совет ЦК КПК, из-за шума моторов даже возникла лёгкая паника). Для отражения возможной воздушной угрозы пулемётные ленты снарядили боевыми патронами всего лишь у четырёх Р-51, поскольку среди лётчиков «парадного расчёта» имелось немало бывших Гоминь-



Слева: Мао Цзэдун со товарищи с трибуны наблюдает за пролётом колонны самолётов над площадью Тяньаньмэнь 1 октября 1949 г. Ведущий парадной колонны самолётов Синь Хайфань



Строй парадной колонны самолётов 1 октября 1949 г.
 Справа: Кадры кинохроники, сверху вниз: в полёте — пара «Москито», С-46 из пилотской кабины и из пассажирского салона соседнего самолёта.
 Снизу справа: Пролёт группы УТС (очень похоже на монтаж — летят две тройки УТС)

даповских офицеров, перешедших на сторону КПК. Судя по всему, до конца им всё-таки не доверяли.

Парадный полёт 1 октября 1949 г. состоялся без происшествий. На площади Тяньаньмэнь к началу торжественного мероприятия собралось около 300000 чел.

В 15:00 Мао Цзэдун объявил всему миру о создании Китайской Народной Республики (КНР) и первым лично поднял пятизвездный флаг новой державы. Главком Чжу Дэ зачитал приказ Главного Штаба НОАК о том, что скоро они освободят от Гоминьдановцев всю территорию Китая.

Воздушный парад начался в 16:30. Самолёты летели с востока на запад и, как пишут китайцы,

«красиво смотрелись в лучах солнца». Первой кликом из трёх троек прошла девятка Р-51, за ними парой пролетели два «Москито», затем тройка С-46, последними — два РТ-19 и один L-5.

Затем первая девятка «Мустангов» прошла ещё раз, вызвав огромный восторг толпы, замкнув «кольцо» и создав впечатление, что всего самолётов было не 17, а 26. Естественно, что восторг толпы был неописуем. Все присутствовавшие, в том числе и китайская «верхушка», как заворожённые глядели в небо и махали руками²⁴.

Таким стало первое официальное представление всему миру новых китайских ВВС.

ИСТОЧНИКИ И КОММЕНТАРИИ

1. Цзян Чжанпин, Вэнь Лян'янь, Лю Вэньсяо. История китайской авиации. Тайбэй, 1996. (На кит. яз.) С. 47–49.
2. Китайские военные самолёты Гражданской войны. Тайбэй, 1992. С. 95–97.
3. Правда о китайской авиации. Пекин, 1998. С. 6–10.
4. Fighting Colors of Chinese Air Force. Taipei. 1995. (На кит. яз.) С. 150–151.
5. Цзян Чжанпин и др. Указ. соч. С. 48.
6. Тихвинский С. Под звуки «Марша добровольцев» // Родина. 2004. № 10 (Спецвып.) С. 34.
7. Там же. С. 35–36.
8. Там же. С. 35.
9. С. Тихвинский впоследствии утверждал, что «Гоминьдановцы, сознавая неизбежность своего поражения, превратили широкие улицы Чунаньмэнь дацзе и Дунчаньань дацзе и прилегавший к ней пустырь — «гласис» — во внутригородской аэродром, куда ежедневно прибывали транспортные самолёты. Они доставляли продовольствие и обратным рейсом вывозили Гоминьдановских чиновников, офицеров, членов их семей...». См.: Родина. 2004. № 10 (Спецвып.) С. 35.
10. Правда о китайской авиации. Пекин, 1998. С. 9–10.
11. Там же. С. 10.
12. Ли Шушань, Ван Ехун. История боевых действий ВВС Китая. Гуандун. 1996. (На кит. яз.) С. 67.
13. Ма Юйфу. Китайская военная авиация. 1908–1949. Пекин. 1994. (На кит. яз.) С. 555–556.
14. Ли Шушань, Ван Ехун. Указ. соч. С. 67; Ма Юйфу. Указ. соч. С. 556.
15. Ма Юйфу. Указ. соч. С. 556.
16. Ли Шушань, Ван Ехун. Указ. соч. С. 67.
17. Ван Сухун. ВВС — период военного похода. Пекин, 2001. С. 74–75.
18. Русско-Китайские отношения в XX веке. Т. 5. 1946–1950. Кн. 2. 1950. М., 2005. С. 135. Док. № 482.
19. Aviation World Monthly. (На кит. яз.) 2007. № 7. С. 17.
20. Ли Шушань, Ван Ехун. Указ. соч. С. 65; Правда о китайской ... Указ. соч. С. 14.
21. Aviation World Monthly. (На кит. яз.) 2007. № 7. С. 17.
22. Ма Юйфу. Указ. соч. С. 557.
23. Ли Шушань, Ван Ехун. Указ. соч. С. 65.
24. Там же. С. 65.

МОГУЧИЕ КРЫЛЬЯ НОВОГО КИТАЯ



СОВЕТСКАЯ «ВОЗДУШНАЯ АРМАДА» ЛЕТИТ В КНР

Историки из КНР утверждают, что «Сталин называл Мао Цзэдуна «крестьянским вождем» и не советовал Красной Армии КПК идти на юг»¹. В августе 1945 г. Сталин в телеграмме, направленной в ЦК КПК, писал, что «если в Китае разразится гражданская война, это может привести к уничтожению китайской нации»². Тем не менее, «Мао Цзэдун не обращал внимания на советы Сталина и добился победы в Гражданской войне. Несмотря на пренебрежительное прозвище, Мао Цзэдун всё же хотел послать своих представителей на учебу авиации в СССР»³.

Пока в Китае в 1946—1947 гг. с переменным успехом шла Гражданская война, контакты высшего руководства СССР с верхушкой Китайской компартии оказались, фактически «замороженными». Как уже говорилось ранее, всё общение сводилось к решению военно-технических проблем на региональном уровне. Лишь когда стало ясно, что армии Чан Кайши не смогут удержать под своим контролем территорию континентального Китая, и в конечном итоге победу одержат войска Красной Армии, И.В. Сталин вновь обратил своё внимание на «крестьянского вождя».

О том, как происходило восстановление взаимоотношений между руководством СССР и лидером КПК, сохранилось любопытное свидетельство Героя Советского Союза, Заслуженного лётчика-испытателя СССР С.А. Микояна⁴, сына члена политбюро ЦК КПСС, министра внешней торговли СССР Анастаса Ивановича Микояна.

Описывая поездку отца в начале 1949 г. на Дальний Восток, С.А. Микоян отмечал, что ему «удалось познакомиться с архивными материалами по этой поездке. Еще в 1947 г. Мао Цзэдуна пригласили приехать в Москву, и в июле 1948 г. Мао был готов ехать. Как сообщал его личный врач Терebin, «чемоданы были упакованы, куплены кожаные туфли (обычно он, как все, носил матерчатые), сшито драновое пальто». В разговорах он часто говорил, что хочет ехать.

Сталин сообщил, что к сроку, который укажут китайцы, будут присланы два самолёта на бывший японский аэродром, куда делегация должна добираться на машинах. Всё будет сделано в обстановке строжайшей секретности.

Однако поездка по разным причинам неоднократно откладывалась. В самом начале января 1949 г. он опять был готов ехать, но Сталин вместо этого предложил прислать к Мао для переговоров кого-нибудь

из членов Политбюро. Мао Цзэдун ответил, что он это приветствует. 28 января Сталин прислал шифрованную (как и все остальные) телеграмму: «Тереbinу. Передайте Мао Цзэдуну, что наш представитель сегодня 28-го уже прибыл в Дайрен. Его фамилия Микоян, партийная кличка Андреев. Фамилию нужно держать в секрете. 28.01.1949. Сталин»...»⁵.

В тот период, за восемь месяцев до того, как коммунисты официально пришли к власти в Китае, и СССР продолжал официально поддерживать диотношения с режимом Гоминьдана, поездку Микояна окружала особая секретность. Официально сообщалось, что Микоян, как и осенью 1945 г., летит по рыбо-промысловым делам на Курилы, но на самом деле на этот раз Микоян по заданию Политбюро полетел в Китай для переговоров с Мао Цзэдуну.

В архиве А.И. Микояна сохранилась его диктовка, посвященная поездке к Мао Цзэдуну, сделанная в 1958 г. на основе имеющихся в архивном деле телеграмм и собственных воспоминаний. Готовясь к поездке, он подготовил вопросы, которые могли быть поставлены китайцами, и как он собирается на них отвечать. Чтобы не запрашивать часто Москву, он пошел к Сталину и они обсуждали это более часа. В деле остался перечень этих 17 вопросов. О поставках советской авиационной техники в Китай речь там не шла.

Связным по радио являлся советский врач при Мао Цзэдуне (он же шифровальщик) Терebin, а шифровали радиogramмы они вдвоем с другим врачом, также находившимся при китайском вожде, Мельниковым.

До этого, как писал С.А. Микоян, уже происходил «обмен телеграммами с Мао Цзэдуну по ряду вопросов, касавшихся тактики действий КПК в преддверии скорой победы над Гоминьдановским Китаем. В конце 1948 года США прощупывали почву, намереваясь предложить переговоры между Гоминьданом и КПК с посредничествеи США, Франции, Англии и СССР. Сталин предложил Мао Цзэдуну заявить о своем согласии на переговоры при условии, что они будут проводиться без участия Чан Кайши и других военных. Рассчитывали, что такое заявление вызовет отказ Гоминьдана: «Получится, что КПК согласна на мирные переговоры, ввиду чего её нельзя обвинить в желании продолжать гражданскую войну. При этом Гоминьдан окажется виновником срыва мирных переговоров. Таким образом, мирный маневр Гоминьдановцев и США будет сорван, и Вы сможете продолжать победонос-

ную освободительную войну». Мао Цзэдун не согласился и предложил СССР заявить, что он, основываясь на принципе невмешательства, считает неприемлемым участие в посредничестве.

Сталин ответил, что отклонение мирных предложений означает, «что вы выложили на стол главный козырь и отдаете в руки Гоминьдановцев такое важное оружие, как знамя мира». Позже Мао Цзэдун изменил свое мнение и опубликовал «8 условий мирных переговоров», явно неприемлемых для Гоминьдана. Это очень характерно для политики Сталина — заявлять о мире, а целью иметь войну»⁶.

Далее Степан Анастасович писал, что на Дальний Восток А.И. Микоян доставил самолёт из 2-й авиационной дивизии особого назначения (АДОН) — американский транспортный Дуглас С-47 (прототип наших лицензионных Ли-2). Экипаж возглавлял командир этой дивизии генерал Виктор Георгиевич Грачёв — известный лётчик, участник войны в Испании, получивший звание Героя Советского Союза за выполнение во время Великой Отечественной войны 463 полётов «особой важности». Позже он первым из строевых лётчиков участвовал в испытаниях системы «еленой посадки» ОСП-48.

Микоян вспоминал: «Грачёв был опытным, талантливым лётчиком и хорошо нас доставил в Хабаровск»⁷.

Встречавшему его в Хабаровске маршалу Р.Я. Малиновскому (будущему министру обороны) и другим А.И. Микоян сказал, что едет «по рыбо-промысловым делам на Курилы», но они догадались о моей поездке». Перелетели в Порт-Артур. О том, что самолёт пойдёт в Китай, там знал только командир [7-го] авиационного корпуса.

«Влетели ночью, на рассвете были на территории Китая. До границы сопровождали советские истребители, а дальше пошли на предельно малой высоте, чтобы не засекли радары с американской авиационно-морской базы, находившейся всего лишь в 100 км от маршрута полёта. Часть маршрута была над гористой местностью и проходила в сложных погодных условиях. Уже в последние годы Виктор Георгиевич рассказывал... [С.А. Микояну] о больших трудностях и рискованности этого перелёта в Китай.

Прилетели на бывший японский аэродром вблизи города Шицзячжуан, в 300 км юго-западнее Пекина (по карте — это более 600 км по прямой от Порт-Артура, два с половиной часа лёта на С-47). Аэродром нашли по костру. Он не действовал, но полоса была в порядке. Встречали три члена Политбюро КПК во главе с Чжу Дэ. Самолёт тут же отправили обратно, чтобы его не разбомбили. Затем ехали шесть часов около 170 км на трофейном военном «додже» по проселочным, очень пыльным дорогам, через много деревень в горное ущелье, где в деревне Сибайпо располагался ЦК КПК. Мао жил в крестьянском глинобитном домике из двух комнат с двором восточного типа. На окнах вместо стекол — промасленная бумага, вместо дверей занавеска вроде ватного одеяла. Дом не отапливался, Мао сидел в ватной куртке, отец накинул на плечи своё зимнее пальто. Отцу и сопровождавшему

его бывшему министру путей сообщения И.В. Ковалёву⁸ предоставили домик типа корейской фанзы, там поставили чугунную печку, и было тепло»⁹.

Сохранилось и другое более чем любопытное свидетельство участника той встречи, только «с другой стороны». Личный переводчик Мао Цзэдуна, впоследствии начальник его канцелярии, Ши Чжэ, в 1991 г. опубликовал мемуары¹⁰, где изложил многие доселе неизвестные нюансы встреч и переговоров с советскими политическими деятелями.

В разделе «О переговорах Мао Цзэдуна с А.И. Микояном он писал, что «в мае 1948 г. Сталин направил Мао Цзэдуну телеграмму с предложением прислать в Китай авторитетного члена Политбюро ЦК. Этот представитель — А.И. Микоян — 31 января 1949 г. под фамилией Андреев прибыл в резиденцию ЦК КПК в Сибайпо. Он на военном самолёте прилетел из Дальнего, приземлился в Шицзячжуане. На аэродроме китайцы наводили лоск.

На аэродроме его встретили Ши Чжэ и Ван Дунсин, и привезли в Сибайпо. По дороге Микоян несколько раз просил остановить машину и порывался посетить семьи местных жителей. Ши Чжэ писал, что мы с Ван Дунсином в целях, прежде всего, его личной безопасности, просили его этого не делать. Тем не менее, он всё-таки несколько раз по дороге навещал крестьян в деревнях, беседовал с ними, совершенно не заботясь о секретности своей миссии. Я спросил его: «Поскольку Вы хотите сохранить в тайне свой приезд, почему же Вы это делаете и не заботитесь о секретности?» Ответ его был удивительным: «А разве у Вас здесь можно что-либо сохранить в тайне? Я думаю, что уже послезавтра Телеграфные агентства США Рейтер, Ассошиэйтед Пресс и другие сообщат о моем визите и не только скажут, что я посетил Китай, но и подчеркнут, что «русские черти» занимаются в Китае подрывной деятельностью. А поскольку это так, то к чему играть в прятки?». Ши Чжэ ответил ему следующее: «Это Вы так думаете». В начале 1950-х годов, когда Микоян регулярно встречался с Ши Чжэ, он неизменно вспоминал об этой совместной поездке в Сибайпо, и с большим сожалением, чувствуя угрызения совести, говорил: «И до сегодняшнего дня ни одно из Иностранных информационных агентств ничего не написало. Это произошло из-за того, что КПК крепко укоренилась в Ваших широких народных массах. Китайские массы верят Вам и идут за Вами, прислушиваются к Вам. Ваши силы и влияние огромны. Думаю, что в СССР мы этого ещё не достигли. Если какой-то иностранец объявится в нашей деревне, то это сразу же станет известно повсюду. Я не могу понять, как Вы достигли столь высокого уровня сознательности масс. Может быть, Вы это специально готовили. Или же здесь сыграли роль какие-то другие факторы».

Микоян предположил, что всё это достигалось путем очень строгого и жёсткого контроля над массами. Это свидетельствовало о том, что он не только не понимал Китай, но и не воспринимал его длительную историю, древнюю Культуру, высокие моральные ка-

чества китайского народа и уровень его политической сознательности»¹¹.

Любопытно, что по приезду в Москву А.И. Микоян получил от И.В. Сталина «нагоняй» за нарушение секретности, но совершенно по другой причине. С.А. Микоян вспоминал, что «как-то на даче он сказал, что хочет поговорить со мной наедине. Такое бывало не часто и предвещало выговор, а мы этого всегда боялись. Отец очень строго меня спросил, откуда я узнал и кому говорил о его полёте в Китай. Он сказал, что Сталин и Политбюро всегда верили, что Микоян — надёжный человек и никогда не скажет лишнего, а я его подвёл.

Для меня это было просто ужасно. Я сказал, что ничего не знал о тайной цели поездки — как я мог кому-то рассказать? Я не мог вспомнить разговора с кем-либо на эту тему. Потом я вдруг упомянул, что недавно у меня дома была дочь Сталина Светлана. Отец, до этого всё требовавший «Вспомни!», тут сразу отреагировал — «Так что Светлана?» — И я вспомнил, что когда я ей говорил о срочном отъезде отца на Дальний Восток, мне неожиданно пришла в голову мысль, и я высказал её вслух — «А что если он залетит к Мао Цзэдуну?» — (тогда у всех на устах были победы китайской Народной армии).

Я понял, что отец знал, откуда шла информация о моей фразе, но не подавал вида, пока я не упомянул Светлану. Он меня сильно отругал и закончил словами: «Не болтай!». Я так и не понял, почему Светлане понадобилось кому-то говорить о моей случайной догадке. Её об этом я не стал спрашивать...»¹².

В диктовке А.И. Микоян отмечал: «У Сталина всегда была шпиономания, думал, что кругом шпионы, они могут всюду пробраться, всё [с]делать, опасался, что около китайского руководства есть американские и английские шпионы, и мне специально дал поручение выяснить, есть ли какие-нибудь американцы и англичане вблизи китайцев. Он поручил строго проверить, выяснить и сообщить». Отец со слов врачей сообщил о двух американцах. Сталин дал указание доложить Мао и посоветовать арестовать их. «Я, конечно, всё в точности выполнил».

Отец не смог убедить Мао Цзэдуна и сообщил об этом в Москву. Получил указание от Сталина настаивать: «Китайцы были недовольны, не понимали нас, почему мы должны вмешиваться в их конкретные дела. Это произвело на них неприятное впечатление. С другой стороны, я имел строгое указание Сталина. Это внесло некоторый холодок в наши беседы, а остальные беседы шли в очень хорошем, товарищеском тоне. Я, конечно, сказал, что указание Москвы имеется, но не жаловался на Сталина, а сам защищал свою позицию. Но всё это оставило неприятный осадок у Мао Цзэдуна. Я сам не был убеждён в своей правоте, но должен был выполнить то, что мне поручил ЦК».

В архивном деле сохранилась такая телеграмма Сталина: «Микояну. Для сообщения Мао Цзэдуну. Мы не сомневаемся, что работающий в редакции центрального органа ЦК КПК американец Риттенберг, является злостным американским шпионом. Советуем немед-

ленно его арестовать и раскрыть через него сеть американской агентуры. Нам достоверно известно, что американская писательница Анна — Луиза Стронг является американским шпионом. Она в последние годы несколько раз просилась в СССР будто бы как левый элемент в рабочем движении и сочувствующий коммунистам марксист, но мы каждый раз ей отказывали. На самом деле она давно уже служит американцам, как их шпион. Советуем впредь её не пускать в свою среду и в районы, занятые КПК. Сталин. 4.02.1949».

Была также телеграмма ещё об одном американце, профессоре Элиоссоре. По сообщению Ф. Кузнецова (зам. министра иностранных дел СССР), Элиоссор связан с послом США в Китае Стюартом (это, по мнению С.А. Микояна, естественно, так как Стюарт — бывший ректор Бейпинского (Пекинского) университета, в котором преподавал Элиоссор). Сочли и его сотрудником разведки.

Американцев арестовали. После смерти Сталина, по инициативе... [А.И. Микояна], китайцам сообщили, что у нас никаких данных на них нет, и нет оснований держать их арестованными»¹³.

Дальше Анастас Иванович писал: «Мы в Москве страдали от привычек Сталина. Он ложился спать в 4–5 часов утра, вставал в 6–7 часов вечера, летом в 12–2 часа дня. Каждый вечер Сталин приглашал на ночь на ужин. Нам нужно было быть на работе хотя бы в 11–12». Это была очень большая нагрузка, они систематически не высыпались... «Мы сильно страдали, так как нельзя было не приезжать на работу. С другой стороны, нельзя к Сталину не ходить или рано уходить. У нас было безвыходное, трудное положение»¹⁴.

Но оказалось, что у Мао Цзэдуна точно такой же распорядок — он ложился спать в 4–5 утра, вставал в 2–3 часа дня. А.И. Микоян кончал беседу с Мао в первом часу ночи, но организовал себе всё же нормальный режим, которого в Москве невозможно было достичь. Вставал в 8–9 утра, совершал прогулки в горах. Во второй половине дня проводились совещания с Мао Цзэдуну, в которых участвовали Чжоу Энлай, Лю Шаоци и другие члены Политбюро КПК. Днём Микоян иногда беседовал с ними без Мао.



Генерал В.Г. Грачёв, «возивший» в 1943 г. И.В. Сталина в Тегеран и А.И. Микояна и И.В. Ковалёва в 1949 г. в Китай



Генерал-лейтенант И.В. Ковалёв

В течение всего пребывания Анастаса Ивановича в Китае шёл ежедневный обмен телеграммами со Сталиным. Микоян информировал о беседах, Сталин присылал указания и предложения. Шифровальщики едва успевали шифровать и расшифровывать. Отец обращался к Сталину на «вы», а тот к отцу на «ты», например в телеграмме:

«Сталин — Микояну (№ 0833)»:

«Микояну. Обрати внимание Мао Цзэдуна на следующий вопрос. По нашим достоверным данным, нанкинцы (правительство Гоминьдана — А.Д.) вывозят на юг из всех эвакуируемых районов и городов Китая принадлежащее государству золото и другие драгоценности из банков и других учреждений. Хорошо было бы поставить одним из условий переговоров с нанкинцами безусловное возвращение всех этих ценностей и передачу их народно-освободительным демократическим властям. Сталин».

Мао Цзэдун всё время говорил, что ЦК КПК ждёт указаний и руководства от ЦК ВКП(б), подчеркивал, что он ученик Сталина, и его собственные теоретические работы не вносят ничего нового. Микоян отметил, что это не соответствует тому, что на деле Мао собой представляет и что о себе думает.

Группа вернулась на тот же аэродром, куда по вызову за ними прилетел Грачёв. Когда А.И. Микоян прибыл во Владивосток, туда позвонил Поскребышев (секретарь И.В. Сталина — А.Д.) и по поручению Сталина сообщил, что Политбюро очень довольно проделанной Анастасом Ивановичем работой в Китае. Каждый день на Политбюро Сталин зачитывал его телеграммы, и они обсуждались. Сталин просил его поскорее прибыть в Москву и рассказать обо всём подробнее...»

Генеральный консул СССР в Пекине в 1948—1949 гг. С. Тихвинский вспоминал, как «на местах» происходила «переориентация» И.В. Сталина с Чан Кайши на Мао Цзэдуна:

«25 марта 1949 года из деревни Сибайню, расположенной в западной части провинции Хэбэй, в Бэйпинн перебазировались руководство и аппарат ЦК Компартии Китая и Генеральный штаб Народно-освободительной армии. Хотя после смены власти мы получили указание из Москвы на время прекратить выполнение официальных функций, мне по ряду вопросов, опять-таки по указанию Министерства ино-

странных дел, приходилось встречаться с [генералом] Е Цзяньшюм¹⁶, а также с Чжоу Эньлаем и другими прибывшими в город китайскими руководителями.

Недавно, после рассекречивания документов из личного архива И.В. Сталина, стало известно, что директива советским консульствам на китайской территории, подконтрольной КПК, о приостановлении их официальной деятельности была подписана лично Сталиным. Общаться с представителями местных властей Сталин разрешал лишь главам консульских учреждений. Эта директива и также недавно рассекреченная переписка между Сталиным и Мао Цзэдуном (равно как и отчёт А.И. Микояна о поездке в деревню Сибайню в январе—феврале 1949 г. для встречи с Мао Цзэдуном) свидетельствуют о серьёзных опасениях Сталина относительно возможного вмешательства США и Англии в ход гражданской войны в Китае на стороне Гоминьдана, которые могли для этого использовать в качестве предлога поддержку КПК Советским Союзом. Как известно, консульства США, Англии, Франции, Голландии и Бельгии оставались в Бэйпинне и после вступления в него НОАК, вплоть до провозглашения Китайской Народной Республики. Они пытались функционировать и дальше, хотя правительства этих стран не спешили с признанием КНР¹⁷.

Следующая встреча советского спецпредставителя И.В. Ковалева состоялась в апреле 1949 г. в освобождённом от Гоминьдановцев Пекине, куда месяцем раньше переехало из Сибайню ЦК КПК. Перед новой поездкой И.В. Ковалёв проехал по КЧЖД (Китайско—Чанчуньской железной дороге — ранее КВЖД) и выбрал себе переводчика из работавших там советских граждан. Это обуславливалось тем, что во время встречи А.И. Микояна с Мао Цзэдуном «переводчик, взятый в Москве, переводить не смог — оказалось, что он знал шанхайский диалект, а Мао говорил на пекинском. Беседы переводил китаец, который 16 лет жил в СССР и был женат на русской»¹⁸.

В свою очередь, Ши Чжэ так описал этот «дипломатический казус»: «В начале переговоров А.И. Микоян, как принято по международным правилам, предложил своему переводчику Е. Ковалёву (однофамильцу И.В. Ковалёва — А.Д.) переводить с русского на китайский. Ши Чжэ должен был переводить с китайского на русский. Но, к сожалению, Е. Ковалёв плохо владел китайским разговорным языком и выполнить это не смог. Тогда ему предложили переводить с китайского на русский, но он почти не понимал, что говорят по-китайски. Тем более, что Мао Цзэдун говорил на хуаньском наречии. А.И. Микоян снова и снова заставлял переводчика это делать. Тот настолько разволновался, что весь покраснел и начал обливаться потом. Тем более в таком состоянии он переводить не мог.

Микоян не понимал, что происходит и почему. Он ещё больше разволновался и говорил переводчику: «Евгений, ты что, стал немой!». Далее он со злостью сказал: «Если бы мы были в другом месте, я бы сегодня тебя поколотил!» Ши Чжэ ничего не остава-

лось, как вывести переводчика из пеловкого положения. Он сказал: «Возможно, советский переводчик не понимает хуаньского наречия. Диалекты вообще трудно понимать. Это можно извинить. Давайте, весь перевод на переговорах буду осуществлять я». Микоян поблагодарил китайца (Ши Чжэ), который помог ему выполнить миссию¹⁹.

В качестве переводчика Н.А. Ковалев взял с собой в Пекин выпускницу Московского института Востоковедения Н.А. Ковтун, впоследствии вспоминавшую: «Не могу точно сказать, почему его выбор пал на меня, поскольку я приехала в Китай на полгода позже своих друзей. Но после года работы в стране мой китайский язык стал достаточно приличным, хотя и был ещё далек от совершенства»²⁰.

По поводу фиаско московского переводчика она отмечала, что «переводчик из Москвы работать не смог, сославшись на то, что он якобы знает только шанхайский (южный) диалект, а Мао Цзэдун говорил на пекинском (близком к так называемому «пунхуа» — нормативному китайскому языку — прим. А.Д.). Это явно не соответствовало действительности, так как южными диалектами в то время у нас не владел никто, а Мао разговаривал на специфическом хуаньском наречии... и понимать его было очень непросто (сами китайцы радовались, когда во время выступлений по радио понимали до 80%)»²¹.

По поводу переговоров в Пекине Н.А. Ковтун отмечала, что «по-настоящему переводчицей я чувствовала себя лишь за обедом, хорошо владея бытовой лексикой, деловые встречи неизменно переводил» Ши Чжэ. Меня держали в «резерве», но иногда удавалось взять у Ши Чжэ «реванш», если вдруг требовалось срочно перевести какие-нибудь бумаги на русский язык; здесь все признавали мое «преимущество»...»²².

Это «лингвистическое» отступление сделано не случайно, и напрямую связано с появлением настоящей книги²³. Впоследствии Н.А. Ковтун (Дёмина) отмечала, что «лишь полвека спустя, когда вышли в свет мемуары С.А. Микояна, стали понятны причины моего появления в Пекине»²⁴.

Спустя два месяца, в июне—июле 1949 г. Н.А. Ковтун в составе группы переводчиц вновь оказалась в Пекине. Шла подготовка материалов для подписания соглашений о присылке в Китай большой группы (более 200) технических и иных специалистов для оказания всесторонней помощи Новому Китаю сразу после провозглашения КНР. Судя по дипломатической переписке И.В. Ковалева с И.В. Сталиным и воспоминаниям Н.А. Дёминой, вопросы поставки в Китай советской авиационной техники на этих переговорах ни разу не поднимались²⁵.

Впервые речь о новом этапе советско-китайского сотрудничества в области авиации пошла в июле 1949 г., когда на переговоры с И.В. Сталиным в Москву приехал секретарь ЦК КПК Лю Шаоци. Это была первая личная встреча Сталина с китайскими руководителями компартии. По воспоминаниям Ши Чжэ, делега-

цию очень радушно встретил Сталин на своей даче в Кунцево. Встреча с банкетом продолжалась около 4—х часов. На ней присутствовали члены Политбюро ЦК В.М. Молотов, Г.М. Маленков, Л.П. Берия и др. В беседе, проходившей в естественной, непринужденной обстановке, затрагивалось много важных политических вопросов. Возвратившись в свою резиденцию, Лю Шаоци попросил всех членов делегации поточнее вспомнить и воспроизвести подробности встречи.

Делегация шесть раз встречалась со Сталиным в Кремле и на его даче. Каждая встреча длилась не менее 4—5 часов. Во время встреч говорил, в основном, Сталин. Он же задавал вопросы. Держался очень скромно, однажды даже пригласил посмотреть фильм о первом испытании атомного оружия в СССР, что тогда было очень большой тайной»²⁶.

В четвёртой беседе со Сталиным на «ближней даче» в Кунцево Лю Шаоци, говоря о свержении Гоминьдана, сказал: «Во время первого сотрудничества с Гоминьданом они нас предали, и мы потерпели поражение. Во время второго сотрудничества в 1937 г. мы «протрезвели», и после войны с Японией, когда Чан Кайши нас опять предал, мы уже были к этому готовы. Сталин отреагировал на эти слова следующим образом: «Враг проучил нас и продолжал, а в Вашей борьбе мы мешали или вредили Вам?» Лю Шаоци ответил: — Нет. Во время борьбы за мир в КПК на это смотрели очень трезво и понесли небольшие потери, но такая борьба была необходима для изоляции США и Чан Кайши. В результате мы позже смогли разгромить Гоминьдан и нанести удар по Америке. В итоге все согласились, что мы поступили правильно». Сталин ответил: «Победителей не судят. Все, кто добился победы, правы. Китайские товарищи очень вежливы и соблюдают этикет. Мы почувствовали, что нанесли вам вред. Мы поняли, что вы были с нами не согласны, но не высказывались об этом. А Вы должны были различать, в чем мы были правы и неправы. Мы могли ошибаться, не зная реальной ситуации. Но лучше, если мы ошибаемся, нам говорить об этом». Это звучало как извинение и признание собственных ошибок...».

Далее Ши Чжэ отметил, что «развитие истории не оправдало предвидения Сталина, и он чувствовал себя виноватым. Сталин по своей инициативе занялся самокритикой перед китайской делегацией. Это произвело на них огромное впечатление и продемонстрировало перед ними «величие его души».



Переводчица на переговорах в Пекине в 1949 г. Н.А. Ковтун (Дёмина)

Этим он заслужил у нас ещё большее уважение и любовь»²⁷.

26 июля 1949 г. Мао Цзэдун направил в Москву телеграмму находившемуся здесь с визитом Лю Шаоци обратиться с просьбой Сталину оказать помощь в создании ВВС НОАК. Как пишут китайцы, «Сталин согласился, так как прекрасно понимал, что Чан Кайши постепенно персориентировался на американцев.

Мао полагал, что самой подходящей кандидатурой на пост командующего будущих ВВС является Лю Ялоу. Китайцы пишут, что он был очень аккуратен и щепетилен в одежде. В 1938 г. в возрасте 28 лет он обучался в Академии им. Фрунзе. В годы Второй мировой войны участвовал в боях на советско-германском фронте, ему даже предлагали принять советское гражданство, но он отказался. В 1945 г. он с войсками Красной Армии освобождал Маньчжурию, и дослужился до звания майора. Он пользовался благосклонностью и покровительством Чжоу Эньлая, и был послан в Москву на переговоры. Вместе с ним поехали Ван Би, Люй Линин и Цюй Юньин. Перед поездкой их лично принял и тщательно проинструктировал Мао Цзэдун. Он сказал им: «Сейчас у нас созданы условия, чтобы просить помощи от СССР». И, кроме того, Лю Шаоци на своих переговорах в Москве заручился согласием Сталина. Мао Цзэдун посчитал возможным реализовать программу, состоявшую из двух пунктов:

1. В течение года создать авиационные подразделения истребителей и бомбардировщиков, чтобы содействовать наземным (и морским) войскам для освобождения Тайваня. Авиаторов отобрать из сухопутных войск и быстро переучить. (Этот пункт плана должен был называться «Создание мощных Военно-воздушных сил, способных уничтожить любого врага».)

2. В Китае большие экономические трудности. СССР не может оказывать долговременную помощь безвозмездно. На переговорах обсудите вопросы стоимости этой помощи — приглашение авиаспециалистов, закупка авиатехники, оборудования и т.д. Далее на встрече речь шла о кредитах...»²⁸.

Историки из КНР подробно описывают приезд делегации в Москву, где её поселили в окрестностях столицы на одной из госдач (китайцы почему-то называют её «летней резиденцией царей»), там они сначала встретились с Лю Шаоци. Затем 13 августа 1949 г. Лю Шаоци, Лю Ялоу и другие члены делегации отправились в Генштаб. Переговоры с советской стороны возглавлял А.М. Василевский (тогда Министр Вооружённых Сил СССР), присутствовал и Главком ВВС К.А. Вершинин. Лю Ялоу им представили как будущего Командующего ВВС НОАК. Беседа шла на русском языке, так как Ван Би им тоже хорошо владел (он ранее учился в СССР). Атмосфера на переговорах была исключительно дружеская.

Вершинин задал вопрос, почему китайцы хотят в первую очередь обучить 300–500 лётчиков и какое соотношение между истребителями и бомбардировщиками они считают оптимальным? Встал вопрос о количестве и дислокации аэродромов, где есть наиболее благоприятные условия для обучения. Китайцы на встрече хорошо помнили, что Мао Цзэдун хотел, чтобы китайцы обучались авиации в СССР, но Сталин предпочитал направить инструкторов и авиаспециалистов в Китай учить на месте. Поэтому и возник вопрос о дислокации.

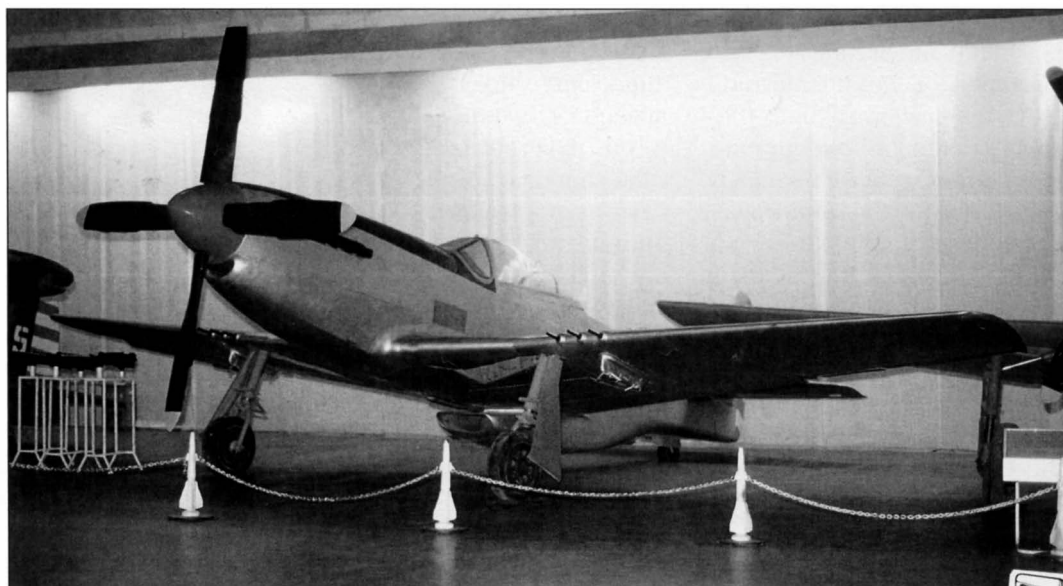
Василевский в принципе согласился с предложениями китайцев и «спустил» вопрос подготовки соглашения на уровень главкомов ВВС. При этом проект соглашения затем должен был быть утвержден самим Сталиным.

18 августа на третьей встрече Вершинин сказал, что они произвели подробные расчёты и полагают, что в течение года способны обучить 350 лётчиков, для этого необходимо создать шесть лётных школ, (4 — истребительных и 2 — бомбардировочных). Советская сторона обосновала эти оценки и составила план-график, по которому в Китай должна была поступать авиационная помощь кадрами и техникой.

Лю Ялоу задал вопрос о характеристиках основных советских самолётов Ла-9 и Ту-2. Он не был авиатором, и другие китайцы-авиаторы на переговорах его

подробно консультировали. Ван Би рассказывал ему, что Ла-9 по лётно-техническим характеристикам (ЛТХ) лучше, чем имевшийся у китайцев американский Р-51 «Мустанг» — лучше скороподъёмность, радиус виража, мощность оружия. Однако Ла-9 уступал Р-51 по максимальной скорости пикирования, бомбовой нагрузке, темпу стрельбы (по-видимому, мас-

Американский истребитель Р-51D



се секундного залпа — А.Д.) и дальности полёта. Тем не менее китайцы отчетливо понимали, что быстро создать свои ВВС без помощи СССР они не смогут и вынуждены были соглашаться на предложенную им авиатехнику.

В конце переговоров Лю Ялоу сказал, что всю военную помощь Китаю следует оценивать по стоимости по мировым стандартам и ценам, впоследствии всё это будет возмещено Советскому Союзу...»²⁹.

Из стенограммы переговоров в августе 1949 г.³⁰:

«В переговорах участвовали три китайца: Лю Ялоу, Чжан Сюэши, Ван Би (позже и другие)...

Китайцы сообщили, что им нужны 1200 лётчиков и 2000 техников, у них к этому времени была одна школа — 35–40 японских самолётов, преподаватели — японцы, 19 человек, а также 26 американских боевых самолетов... Им нужно 280 самолётов (200 истребителей и 80 бомбардировщиков и штурмовиков).

На следующий год (лето 1950 г.) они запланировали [десантную] операцию на Формозу, поэтому большая просьба помочь взять, это очень важный вопрос...

Предложили создать 6 школ: 4 истребительных и 2 бомбардировочных...

Китайцам показали лётное училище на Ла-9, один самолётостроительный завод и один моторостроительный завод (реактивный)...

По поводу парашютного десанта в 800–1000 чел. китайцы получили ответ: на это нужна серьёзная подготовка...».

Итогом этой встречи стало Постановление Совета Министров СССР от 19 сентября 1949 г. «О направлении в Народно-освободительную армию Китая руководящего преподавательского и инструкторского состава, о поставке самолётов и зенитной артиллерии в Китай». Вот некоторые выдержки из него (полностью Постановление приведено в Приложении 8):

«1. Обязать Министерство вооружённых сил СССР (т. Василевского) направить в Народно-освободительную армию Китая (НОАК):

а) в аппарат при Главном командовании Народно-освободительной армии: руководящего состава — 15 чел., референтов — 4 чел., обслуживающего состава — 6 чел., переводчиков — 3 чел. Всего — 28 чел.

б) для ВВС: для шести авиационных школ: руководящего состава — 42 чел., преподавательского состава — 96 чел., лётчиков-инструкторов — 84 чел., офицеров-инструкторов — 238 чел., старшин и сержантов-инструкторов — 278 чел., переводчиков — 42 чел. Всего — 780 чел.

в) по ВМС: ... Всего — 86 чел.

Советский истребитель Ла-9 в Пекинском музее

г) для зенитной артиллерии: руководящего состава — 1 чел., офицеров-инструкторов — 20 чел. Всего — 21 чел...

5. Обязать Министерство вооружённых сил СССР (т. Василевского) отправить:

а) самолётов для шести авиационных школ:

учебных типа Як-18	— 68
переходных типа Як-11 и УТБ-2	— 84
учебно-боевых типа УТИ, Ла-9, УТУ-2	— 84
боевых типа Ла-9 и Ту-2	— 84
связи типа Як-12	— 12
транспортных типа Ли-2	— 2
Всего	— 334

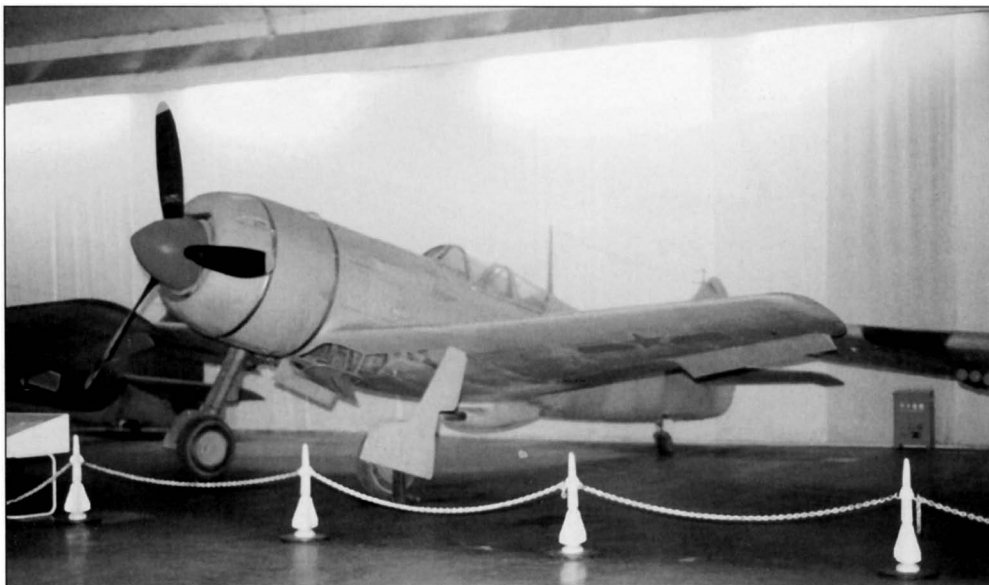
б) зенитных орудий с «ПУАЗО» и дальномерами:

85 мм	— 120 шт.
37 мм	— 240 шт.
Всего:	— 360 шт.

в) снарядов к этим орудиям — по 3 боекомплекта на каждое орудие; г) зенитных пулемётов 7,9 мм из имеющихся немецких трофейных — 360 шт. и 1.000.000 патронов к ним...»³¹.

Широкомасштабные поставки в КНР авиационной техники начались уже с осени 1949 г. 28 августа и 2 сентября появились соответствующие директивы Начальника Генштаба ВС СССР, а 10 сентября зам. Главкома ВВС генерал-лейтенант Агальцов утвердил «План подачи самолётов на экспорт с заводов МАП и частей ВВС ВС», по которому в Китай в сентябре–октябре должны быть поставлены 334 самолёта: по 24 Ту-2, УТу-2 и УТБ-2, по 60 Ла-9 и УЛа-9, 2 Ли-2, 68 Як-18, 60 Як-11 и 12 Як-12. Эти самолёты поступали либо новые с авиационных заводов, либо б/у из строевых частей ВВС, лётных школ и аэроклубов после соответствующего профилактического ремонта.

Для выполнения Постановления СМ сразу задействовали соответствующие службы ВВС и МАП. Так, 13 октября 1949 г. начальник 6-го Управления Главного инженера ВВС генерал-майор ИАС Кувенев докладывал первому зам. начальника Главного штаба ВВС генерал-полковнику авиации Л.В. Никитину:



«В дополнение к моему письму... от 29.9. 49 о поставке самолётов на экспорт, в соответствии с директивой Генерального штаба ВС № 26036 от 2.9.49, докладываю уточненные сроки поставок самолётов, сообщенные зам. министра авиационной промышленности т. Деметриевым П.В.

С-т Як-11 — завод 272: октябрь — 15 самолётов, ноябрь — 20, декабрь — 25. Итого — 60.

С-т Як-18 — завод 116: октябрь — 24, ноябрь — 23, декабрь — 21. Итого — 68.

С-т Як-12 — завод 464: октябрь — 12

С-т УТИ Ла-9 — завод 99: октябрь — 17, ноябрь — 17

и за счёт сданных ВВС в сентябре месяце и не отправленных с завода — 26 самолётов. Итого — 60»³².

5 ноября 1949 г. Главному инженеру ВВС генерал-полковнику ИАС Н.В. Маркову и Начальнику тыла ВВС генерал-лейтенанту ИАС Л.Г. Руденко поступила директива Начальника Главного штаба ВВС генерал-полковника авиации С.И. Руденко:

«Во исполнение директив Начальника Генерального штаба ВС № 26036 от 2.9. и № 142458 от 28.9.49, Главком ВВС приказал:

1. 68 с-в Як-18 с з-да 116, 60 Як-11 с з. 272, 60 УЛа-9 с з. 99 и 12 Як-12 с з. 464 отправить по ж/д на станцию Манчжурия, а с-ты Як-18 на ст. Пограничная, где эти самолёты по соответствующим актам передать приёмникам, выделенным распоряжением ген[ерала] Котова, ...в следующие сроки:

— 20 Як-18, 20 Як-11, 20 УЛа-9 и 12 Як-12 до 15–20 ноября с/г;

— 24 Як-18, 20 Як-11 и 20 УЛа-9 до 1.12. с/г.;

— 24 Як-18, 20 Як-11 и 20 УЛа-9 до 1.1.50 г.

2. Все перечисленные самолёты передать с имеющимся на них вооружением, р/станциями, прицелами и приборами.

Опознавательные знаки ВС СССР на самолётах должны быть тщательно образом закрашены или смыты.

З[аво]ды-изготовители в формулярах на самолёты, моторы и вооружение, паспортах на приборы и др. агрегаты должны быть тщательно удалены.

Одновременно с самолётами передавать всю техническую документацию на них, а также необходимые инструкции по эксплуатации...

8... одновременно с 1-й партией самолётов, отправить по ж/д на ст. Манчжурия для передачи ВВС НОАК ... 196 парашютов лётчика типа «ПЛК», 80 парашютов типа «ПН-5» и 60 тренировочных парашютов...»³³.

Ранее, 13 сентября 1949 г., Начальник Главного штаба ВВС генерал-полковник авиации Дагаев сообщил Начальнику управления мобилизационного планирования вооружения и снабжения Генштаба ВС генерал-майору Н.П. Михайлову, по его запросу, «стоимость самолётов, намечаемых к поставке на экспорт в Китай.

В стоимость самолётов входят планер, моторы и групповые (ремонтные — А.Д.) комплекты 1:10. [На] самолёты, намечаемые к поставке из частей ВВС ВС, цена показана как новых без учёта оценки на изношенность, которая выразится примерно в снижении на 15–25% от стоимости новых самолётов без групповых комплектов.

Самолёты новые с з-дов с групповыми комплектами:

24 с-та Ту-2, стоимость = 39.413.400 р.

2 с-та Ли-2, стоимость = 2.452.000 р.

68 с-тов Як-18, стоимость = 17.260.800 р.

60 с-тов Як-11, стоимость = 25.263.000 р.

12 с-тов Як-12, стоимость = 2.479.200 р.

60 с-тов УТИ Ла-9, стоимость = 33.944.000 р.

Самолёты с эксплуатации из частей ВВС:

(в ценах новых)

60 с-тов Ла-9, стоимость = 22.869.000 р.

24 с-та УТу-2, стоимость = 21.698.400 р.

24 с-та УТБ-2, стоимость = 19.056.000 р.

Всего на сумму = 164.425.800 р.»³⁴.

Вопрос оплаты поставляемой в КНР авиатехники впоследствии оказался далеко не таким простым и, по мнению личного переводчика Мао Цзэдуна Ши Чжэ, в конце концов стал одним из ключевых во время резкого охлаждения, а затем и практически полного разрыва в отношениях между СССР и КНР в конце 1950–х годов.

Ши Чжэ вспоминал, что «первая личная встреча Сталина с Мао Цзэдуном состоялась в декабре 1949 г. во время празднования 70-летия Сталина. В день приезда в 18 часов Сталин принял Мао Цзэдуна в Кремле. Сталин сразу поздравил Мао с великой победой над Гоминьданом и сказал, что он по-настоящему великий и внёс огромный вклад в победу Китайского народа. <...> Сталин сам не хотел первым предлагать Китаю

Фронтовой бомбардировщик Ту-2 в Пекинском узле



помощь и ждал, что об этом заговорит Мао, но тот не торопился и воспользовался иносказанием — китайской мудростью. Сталин решил, что итогом встречи должно стать подписание советско-китайского договора или соглашения о международном сотрудничестве. В ответ Мао Цзэдун предложил для его подписания вызвать в СССР Чжоу Эньлая, председателя Госсовета КНР, и министра иностранных дел. Это вызвало недоумение у Сталина, почему Генеральный секретарь КПК и Председатель КНР не может единолично решать подобные вопросы.

Во время обсуждения договора о дружбе, союзе и взаимной помощи между КНР и СССР Сталин предложил включить в него проблему КЧЖД, Порт-Артура и Дальнего, и торговое соглашение, а также вопросы займа и сотрудничества в сфере гражданской авиации. Мао Цзэдун предложил включить в соглашение только три вопроса — КЧЖД, Порт-Артур и Дальний. Сталин сказал, что вопрос с Дальним вы можете решать сами, а КЧЖД должна оставаться в совместном ведении (уставной капитал 50% на 50%), а управление должно осуществляться по очереди (два начальника — русский генерал Ерогов и китаец, и также два заместителя, по одному от каждой стороны).

Конкретные детали торгового соглашения не обсуждали. В то же время достаточно подробно шло обсуждение вопроса о приглашении в КНР советских специалистов и об их вознаграждении»³⁵.

Как писал Ши Чжэ, Сталин потребовал от китайской стороны, «создания очень хороших условий при их проживании, питании, работы и зарплаты. Китайская сторона также должна была обеспечивать членов их семей, независимо от того, приедут ли они в КНР, или останутся в Союзе. При совершении советскими гражданами проступков их может наказывать только советская сторона, Китай не имеет права вмешиваться. Позже наши специалисты признавали, что условия были даже слишком хорошими...»³⁶.

14 февраля 1950 г. в Москве подписали Договор о дружбе, союзе и взаимопомощи между СССР и КНР. Договор и соглашения, заключенные между СССР и Китайской Республикой 14 августа 1945 г., считались утратившими силу»³⁷.

На переговорах Чжоу Эньлая с В.М. Молотовым подробно обсуждались проблемы поставок, контроля и места складирования военной и прочей помощи КНР. Уделялось особое внимание мерам противовоздушной обороны и пунктам дислокации советских частей. Передача военных грузов КНР

осуществлялась на ж/д станции Отпор (на китайской стороне — ст. Маньчжурия). Ши Чжэ подчеркивал, что «в ходе переговоров шла речь, в основном, о поставках вооружения и их объёмах, цена военных грузов детально не обсуждалась. Китайцы расценили эту помощь как безвозмездный вклад СССР в общую победу над противником. Однако, когда китайская делегация возвращалась в Китай, Чжоу Эньлай в самолёте сказал, что финансовые вопросы надо было бы поточнее выяснить у Сталина на следующих переговорах. Тем не менее, этого не сделали, и 7–8 лет спустя, когда отношения между СССР и КНР резко ухудшились, а Китай находился в крайне тяжёлом экономическом положении, Хрущев решил оказать политическое и экономическое давление на КНР, напомнив об этих долгах и потребовав их возвращения...»³⁸.

В 1950 г. китайцам для летных школ поставили ещё 310 самолетов, в их числе 36 Ту-2, 5 УТу-2, 5 УТБ-2, 70 Ла-9, 10 УЛа-9, 12 Ла-7 (рулёжные), 42 Ил-12, 6 УЧШЛи-2 (учебно-штурманский вариант), 12 Як-12, 28 Як-11, 20 Як-18 и первые 62 реактивных МиГ-15.

Самолёты Ли-2 производства авиазавода № 84 поставлялись в КНР в больших количествах все 1950-е годы, причем в «совершенно различном» состоянии. Первые два Ли-2Т переправили туда ещё в сентябре–октябре 1949 г., годом позже, как уже говорилось — 6 УЧШЛи-2, в 1951 г. — 4 Ли-2А и Ли-2Т. По всей видимости, между Китаем и Северной Кореей поделили также самолёты спецзаказа ВВС, выпущенные в 1951–1952 гг. В общей сложности 58 этих Ли-2Т имели комплектацию, идентичную экспортной (без приборов СРО и радиостанций «Клен»). Позднее Ли-2 поставлялись на Кубу и в Северный Вьетнам...

В середине 1950-х годов, по мере развития авиапромышленности КНР, самолёты Ли-2 стали отправлять в Китай не летом, как самые первые машины, а в различной степени «раздетализованности»: сначала — в виде крупных узлов и агрегатов, затем — всё более мелких и, в конце концов, в виде набора закле-



Штурмовик Ил-10 в Пекинском авиамузее

пок и инженеров, что-то вроде конструктора (только для взрослых авиастроителей) «Собери сам»⁴⁰.

Выделить такое количество самолётов, пусть и не первой линии, для советских ВВС оказалось совсем непростой задачей. 7 февраля 1950 г. зам. начальника организационно-мобилизационного управления ВВС генерал-майор авиации Байков докладывал:

«Для дополнительной подготовки лётно-технического состава и младших авиационных специалистов... [китайской истребительной и бомбардировочной авиации] а требуется подать из ВВС ВС:

— 2) учебно-тренировочных, учебно-боевых и боевых 166 самолётов, из них:

— Як-18 — 40; Як-11 — 16; УТБ-2 — 24; УЛя-9 — 16; УТу-2 — 24; Ля-9 — 16; Ту-2 — 24; УЧПЛн-2 — 6.

По плану подачи самолётов от МАП в 1950 г. должно поступить:

1) 68 самолётов Як-11, которые распределены: 19 — ВВС МВО, 49 — ВУЗы ВВС

2) 75 Як-18, которые распределены: 10 — ДОСАВ; 65 — ВУЗы ВВС.

3) Самолёты УТБ-2, УТу-2, УЛя-9 и Ля-9 в 1950 г. от МАП не поступают. Эти самолёты могут быть поданы только из частей ВВС, из числа бывших в эксплуатации.

По состоянию на 1.1.50 г. в частях и ВУЗах состоит:

— 95 самолётов УТБ-2, из них 53 неисправных;
— 139 УТу-2, из них 30 неисправных;
— 927 Ту-2, из них 184 неисправных;
— 150 УЛя-9, из них 7 неисправных;
— 1455 Ля-9, из них 118 неисправных;

Для вооружения 7-ми нап, 4-х бан и 3-х отд[ельных] разв[едывательных] аэ требуется подать 586 самолётов, из них:

1) Для 7-ми нап: — 280 самолётов Ля-9, — 28 УЛя-9, — 28 Як-11, — 7 Як-12

2) Для 4-х бан: — 168 самолётов Ту-2, — 16 УТу-2, — УТБ-2, — 4 Як-12

3) Для 3-х отд. разв. аэ: — 30 Ту-2, — 3 УТу-2, — 3 УТБ-2, — 3 Як-12...»⁴¹.

Проблема поставок самолётов на экспорт осложнялась ещё и тем, что авиатехнику СССР поставлял не

только в КНР, но ещё и в Корею (КНДР), а также в восточноевропейские страны народной демократии. Так, в «Материалах по осуществлению В.М. Молотовым руководства народным хозяйством. (Вопросы внешней торговли 1949—1952 гг.)» в «Приложении к Протоколу от 10 августа 1949 г. к Соглашению о товарообороте и платежах между СССР и КНДР от 17.3.49 г.» фигурирует и «Список вооружения, боеприпасов и военно-технического имущества, поставляемых правительству КНДР». В нём в разделе «Имущество ВВС» фигурировали 30 самолётов Ил-10, 4 УИл-10, 30 Як-9, 6 Як-11, 24 Як-18 и 4 По-2, 6 запасных моторов АМ-42 (к Ил-10), 250 парашютов — 250, а также запчастей на сумму 350,0 тыс. руб. Кроме того, в списке значилось артиллерийское вооружение, бронетанковое и военно-морское имущество⁴².

14 октября 1950 г. генерал П.Ф. Батицкий докладывал начальнику Генштаба генералу армии С.М. Штеменко:

«В отношении дополнительного выделения 9-ти самолётов УЛя-9, о чём просит Командующий 54 ВА, докладываю, что 11.10 с/г в адрес Пашкова отпущено из 76 ВА 6 УЛя-9... кроме того, в 54 ВА отпущен 1 УЛя-9 из 30 ВА и 3 УЛя-9 отгружаются 15.10. с/г. Выделить ещё самолёты УЛя-9 для корейской школы в настоящее время не представляется возможным...»⁴³.

В начале 1950 г. участились налёты авиации Гоминьдана с Тайваня на территорию континентального Китая, в наибольшей степени от бомбардировок пострадал промышленно развитый район Шанхая и прилегающие к нему объекты. В связи с этим в Москве приняли решение отправить в КНР авиационную спецгруппу ПВО под командованием генерала П.Ф. Батицкого (подробно о ней речь пойдёт дальше). Основу спецгруппы наряду с радиолокационными и зенитными частями составила 106-я авиадивизия под командованием известного лётчика М.Н. Якунина. В её составе (по состоянию на 13.2.50) находились:

«— Управление 106 над с подразделениями обеспечения;

— 29 нап ВВС МВО — 40 самолётов МиГ-15;



Чжоу Эньлай, Мао Цзэдун, В.М. Молотов, Н.А. Булганин, А.И. Микоян, А.Я. Вышинский и другие официальные лица на Ярославском вокзале в день отъезда из Москвы китайской делегации. 1950 г.

— 351 иап 54 ВА — 40 самолётов Ла-11;
— 929 смешанный авиаполк 54 ВА — 25 Ил-10 и 10 Ту-2. Всего 115 самолётов».

В «Объяснительной записке к плану перебазирования и материального обеспечения спец. Авиагруппы» от 28.2.50, за подписью ио командира 83-го отдельного авиакорпуса генерал-майора авиации Савельева отражены «подготовка и состояние материальной части». В число передаваемых самолётов входили: Ла-11 — 40 шт., УЛа-9 — 1, Ил-10 — 25 шт., УИл-10 — 1; Ту-2 — 10 шт. Всего — 77 самолётов со средним ресурсом: «Ла-11 — самолётный — 91%, моторный — 81,5%, Ил-10 — 74,7 и 70%, Ту-2 — 89,6 и 68%».

Летом 1950 г. в Корее началась война. По мере того как обстановка на Корейском полуострове становилась всё более напряженной, а военная угроза Китаю в Маньчжурии — всё более ощутимой, советское руководство решило оказать Китаю крупномасштабную военно-техническую помощь, прежде всего, авиационной техникой и танками. Москва понимала, что развитие ситуации в Корее ещё очень далеко от завершения, и готовилась к возможной эскалации конфликта. В середине октября 1950 г. Военный Министр направил представителю Генерального штаба Советской Армии в Китае общие указания о порядке передачи НОАК советской техники:

«Советское правительство договорилось с китайским правительством о том, что наши авиационные дивизии, направляемые в Китай, а также авиадивизия Белова⁴⁴, находящаяся в Китае, должны быть переданы в собственность Китаю (имеется в виду материальная часть) на условиях кредита, с тем, чтобы они считались китайскими авиадивизиями с китайской нумерацией, причём по мере обучения китайских товарищей лётному делу русские лётчики могли бы уехать в СССР.

В связи с изложенным выше Вам надлежит договориться с китайским правительством о порядке передачи материальной части авиации в собственность Китайской Народной Республики, исходя из следующего:

Передачу и приём материальной части производить по актам двухсторонним комиссиям из представителей сторон советской и китайской.

Председателем комиссии с советской стороны назначить генерал-полковника Красовского и в состав комиссии включить командира, начальника штаба, начальника тыла и инженера авиадивизии, материальная часть которой передается в собственность КНР.

С момента подписания акта материальная часть переходит в собственность Китайской Народной Республики, и все расходы, связанные с последующей эксплуатацией материальной части, в том числе и за поставляемое нами горючее, производятся за счёт китайского правительства.

Оплата за материальную часть, переданную в собственность КНР, будет производиться путем зачисления в кредит, предоставленный Китаю по соглашению между правительством СССР и правительством КНР от 14 февраля 1950 года, стоимости передаваемого правительству КНР вооружения и военно-технического

имущества с учётом его технического состояния на день фактической передачи.

Этот порядок оплаты будет оформлен протоколом с правительством КНР. Акты на передаваемую материальную часть составлять в трёх экземплярах, в отдельности по каждой авиационной дивизии. После оформления передачи материальной части два экземпляра актов, подписанных комиссиями обеих сторон, передаются Вам для представления военному министру СССР и один экземпляр остается у китайской стороны. <...>

Общее руководство передачей возлагается на Вас. Кроме того, договоритесь с китайским правительством о содержании нашего личного состава, причём мы выдвигаем следующие условия: обучение китайских товарищей производится нами безвозмездно, а китайское правительство оплачивает расходы и обеспечивает бесплатно питание по нашему рациону и порядком, установленным для группы Белова, обмундирование и коммунальные услуги нашего личного состава. Выплату денежного содержания за время переезда и нахождения нашего личного состава на территории Китая производить на тех же основаниях, которые существуют для группы Белова.

О согласии китайского правительства с указанными выше предложениями донесите. О каждом переданном соединении или части доносить шифром. Василевский»⁴⁵.

19 октября 1950 г. в докладе на имя И.В. Сталина Военный Министр СССР подробно раскрыл механизм передачи советских самолётов и танков китайской стороне. Речь шла о предоставлении КНР авиационной техники и подготовке соответствующих кадров на шесть авиационных истребительных дивизий, одну штурмовую авиационную дивизию и один штурмовой авиаполк и десять танковых полков. Всю технику советская сторона должна была подготовить и передать китайской армии к 28 ноября — 1 декабря 1950 г.:

«Докладываем о формировании и сроках сосредоточения в район Мукдена нашей авиации и танковых полков, отправляемых в Китай.

По истребительной авиации

Находящаяся на территории Китая наша 151-я истребительная авиационная дивизия на самолётах МиГ-15 к 3 ноября с. г. разворачивается в две авиадивизии, каждая двухполкового состава, по 30 самолётов в авиаполку.

Одна из вновь развертываемых авиадивизий на самолётах МиГ-15 в возможно короткий срок будет укомплектована китайским лётным и техническим составом, как за счёт лётчиков, подготавливаемых в районе Мукдена, так и за счёт китайских лётчиков, перебрасываемых с этой целью из района Шанхая.

На базе 328-й и 144-й истребительных авиадивизий ПВО на самолётах МиГ-9 формируются четыре истребительные авиадивизии, каждая двухполкового состава, по 30 самолётов в авиаполку. Из этого числа две истребительные авиадивизии к 24 октября с.г. будут сформированы на месте их настоящей дислокации, а две другие авиадивизии будут, как указано,

развернуты по прибытии на территорию Китая. Части обеспечения и обслуживания и один истребительный авиаполк для этих двух дивизий направляются в готовом виде из СССР.

Для перевозки всех истребительных авиадивизий по железной дороге потребуется 40 эшелонов.

Начало отправки дивизий — 24 октября с.г. темпом пять эшелонов в сутки; конец отправки — 3 ноября. Перегруз эшелонов на китайскую колею будет произведен на станции Маньчжурия в период с 11 по 20 ноября с.г., так как на ст. Маньчжурия возможно перегружать только пять эшелонов в сутки.

Следовательно, ориентировочный срок сосредоточения истребительных авиадивизий в район Мукдена — 28 ноября с.г. Полная готовность двух авиадивизий, сформированных в Советском Союзе — к 5 декабря, а дивизий, развертываемых на территории Китая, — к 15 декабря с.г.

По штурмовой авиации

На базе 186-й штурмовой авиационной дивизии 45-й воздушной армии Забайкальского военного округа к 31 октября с.г. формируются:

— штурмовая авиадивизия двухполкового состава, по 30 самолётов Ил-10 в каждом авиаполку;

— штурмовой авиаполк в составе 30 самолётов Ил-10. Части обеспечения и обслуживания вновь сформированных штурмовой авиадивизии и штурмового авиаполка будут отправлены в 10 эшелонах по железной дороге в период с 12 по 17 ноября с.г., с перегрузкой на китайскую колею на ст. Маньчжурия с 14 по 20 ноября, сроком сосредоточения в районе Мукдена к 25 ноября с.г.

Лётная часть авиадивизии и полка будет направлена в район Мукдена по воздуху, после сосредоточения там частей обеспечения и обслуживания, т.е. в период с 25 ноября по 1 декабря с.г. <...>

Таким образом, на территории Китая будут сосредоточены:

— истребительные авиадивизии — к 28 ноября;
— штурмовая [и] истребительная авиадивизия и штурмовой авиаполк — к 1 декабря; <...>

151-я истребительная авиадивизия, находящаяся в Китае, будет переформирована в две дивизии к 3 ноября с.г.

За ходом формирования авиационных дивизий и сосредоточением их на территории Китая организован контроль Генерального штаба Советской Армии. В пункты формирования посланы группы ответственных лиц. Василевский, Штеменко»⁴⁶.

Директивой № 284088 от 14.10.50 за подписью Военного Министра ВС СССР А.М. Василевского и начальника Генштаба С.М. Штеменко Главнокомандующему ВВС предписывалось: «С 24.00 15.10 с.г. передать в подчинение [Главкома ВВС] 328 нап и 180 нап (Московский ВО) и 144 нап — Минского района ПВО — по 124 МиГ-9...».

Во исполнение директивы Военного министра № 284089 от 14.10.50 г. Главком ВВС генерал-полковник Жигарев своей директивой № 1103245 от 16/17.10.50 г. приказал:

«1. Принять с 24.00 15.10 с.г. в состав ВВС от Командующего войсками ПВО страны 328 нап и 180 нап 15 авиадивизии Московского р-на ПВО и 144 нап Минского р-на ПВО.

2. Авиационные дивизии принять ... в составе 124 самолётов МиГ-9 каждая, считая в т.ч. самолёты 180 нап...

3. К 24.10 с.г. на базе 328 и 144 нап и 180 нап сформировать четыре нап на самолётах МиГ-9 — в составе двух полков каждая, по 30 самолётов.

4. Вновь сформированные четыре нап надо отправить в р-н Мукдена по ж/д ... [добавив] по 2 УТИ Як-17 на каждый полк, всего 16 машин».

В ЦА МО РФ сохранился «Акт ... определения состояния самолётов и двигателей, переданных из 13 нап ПВО 144 нап на 20 октября 1950 г.». В нём значились (с №№ самолетов и двигателей):

28 нап — МиГ-9 — 30, УТИ Як-17 — 1, Як-11 — 1, По-2 — 2

445 нап — МиГ-9 — 32, УТИ Як-17 — 1, Як-11 — 1, По-2 — 1.

383 нап — 32 МиГ-9, 1 УТИ Як-17, 1 Як-11, 2 По-2

439 нап — 30 МиГ-9, 1 УТИ Як-17, 1 Як-11, 1 По-2.

Всего в 17 и 144 нап из 13 нап ПВО передано 124 МиГ-9, 5 УТИ Як-17, 4 Як-11 и 6 По-2. Судя по оценке износа, все они были во вполне боеспособном состоянии и пригодны к дальнейшей эксплуатации.

В «Перечне самолётов и... оборудования 17 нап» по состоянию на октябрь 1950 г. значились: «28 нап — 30 МиГ-9, 2 УТИ Як-17, 1 Як-11, 2 По-2

Лёгкий связной самолёт Як-12 в Пекинском авиамузее. Поступил в КНР в составе истребительных полков МиГ-15



(с №№ самолётов и двигателей, ресурс — не отражен — А.Д.), 445 иап — 32 МиГ-9, 1 УТИ Як-17, 1 Як-11, 1 По-2». В аналогичном «Перечне...» 144 иад фигурировали: «383 иап — 32 МиГ-9, 1 УТИ Як-17, 1 Як-11, 2 По-2, 439 иап — 30 МиГ-9, 1 УТИ Як-17, 1 Як-11, 1 По-2».

В «Списке самолётов, переданных из 328 иад ПВО» в ноябре 1950 г. значились:

«Управление 328 иад — 2 МиГ-9, 57 иап — 32 МиГ-9, 1 Як-17, 1 Як-11, 1 По-2, 126 иап — 30 МиГ-9, 1 УТИ Як-17, 1 Як-11, 1 По-2; 137 иап — 30 МиГ-9, 1 УТИ Як-17, 1 Як-11, 1 По-2». В «Списке самолётов, переданных из 180 иап ПВО» числились 30 МиГ-9, по одному Як-17, УТИ, По-2, Як-11 и Як-12. В аналогичном «Списке самолётов 162 бад, убывающих в спецкомандировку...» отмечен 41 самолёт (№№ машин есть, типов нет — А.Д.).

В данном случае речь шла о фронтовых бомбардировщиках Ту-2, поскольку Директивой Главкома ВВС № 1103477 от 25.10.50. предписывалось:

«1. На базе 162 бад к 10.11 сформировать 162 бад в составе 2-х ап (838 и 970) по 30 самолётов Ту-2 в каждом...»

3.... Отправить в район Мукдена в распоряжение генерал-полковника авиации Красовского⁴⁷... по ж/д...»

В Директиве Военного Министра А.М. Василевского № 284120 от 17.10.50 по отправке в спецкомандировку в КНР значились авиачасти на штурмовиках и истребителях МиГ-15:

«1. Сформировать к 31.10. с.г. на базе 186 иад 45 ВА Забайкальского ВО — штурмовую авиадивизию в составе 2-х шап по 30 Ил-10 в каждом... [а также] штурмовой авиаполк — 30 Ил-10...»

3. ... [вышеупомянутые] иад и шап отправить в район Мукдена по ж/д.

10. ...к 10.11. — на базе 151 иад сформировать две иад на МиГ-15...»

Незамедлительно, 20.10.50 г., появилась Директива № 1103364 за подписями зам. Главкома ВВС генерал-лейтенанта авиации Ф. Агальцова и начальника Главного штаба ВВС П.Ф. Батицкого, с приказом «к 3.11. с.г. на базе 151 иад сформировать две иад на МиГ-15, каждая в составе двух полков по 30 самолётов в каждом...». Спустя пять дней, 25.10.50, появилась новая Директива № 1103478:

«1. К 10.11. с.г. на базе 324 иад сформировать одну 324 иад на самолётах МиГ-15 с РД-45 в составе 2-х авиаполков (176 гвардейский и 196) по 30 самолётов в каждом...»

2. ... отправить в район Мукдена в распоряжение Красовского ... по ж/д...»

Лёгкий самолёт По-2 в КНР использовался, в основном, как связной, а не как учебный

Нехватка требуемого количества Ла-9 привела к тому, что 10 ноября 1950 г. появилась следующая Директива Военного министра № 284300:

«1. Сформировать к 20.11 с/г одну иад на самолётах Ла-9 в составе 2-х иап по 30 самолётов в каждом... Формирование произвести на базе управления 297 иад Забайкальского района ПВО, 401 иап и 304 иап 32-й иад.

2. Вновь сформированную иад отправить без самолётов (выделено авт. — А.Д.) не позднее 20.11 с/г в район Мукдена в распоряжение Красовского...»

Согласно «Таблице сведений о штатной численности частей, находящихся в спецкомандировке» по состоянию 29.11.50 г., в Китае находились: 248 МиГ-15, 372 МиГ-9, 62 Ла-9, 62 Ту-2, 92 Ил-10, 81 учебно-тренировочный самолёт и 42 связи.

Это несколько (или очень) подхваченное цитирование архивных документов с «запутанным» перечислением типов и количества самолётов, отправляемых в КНР в составе советских авиачастей обусловлено тем, что все эти самолёты (до единого!), как уже говорилось в цитируемых документах, впоследствии вошли в состав ВВС НОАК. В КНР советские авиачасти на МиГ-9 (всего в Китай поставили 372 МиГ-9) осуществляли боевое дежурство для обеспечения ПВО Северо-Востока и юго-востока КНР, попутно занимаясь обучением китайского лётного состава.

Вместе с тем нельзя не упомянуть и версию, появившуюся совсем недавно в китайском журнале «Aviation World Monthly» в связи с надвигающимся юбилеем ВВС НОАК. В статье утверждалось, что истребители МиГ-9 также предполагались для участия в боевых действиях, и в конце 1950 г. китайцам продали (а не подарили-!) 369 МиГ-9. Кроме того, «части генерала Белова» (151-я иад) передали китайцам 122 МиГ-15. В феврале 1951 г. Чжоу Эньлай направил телеграмму И.В. Сталину с желанием закупить ещё 5 МиГ-15 для того, чтобы создать 4 полноценных полка для участия в Корейской войне.

Далее китайцы пишут, что «МиГ-9 к этому времени устарели и не могли противостоять американским



самолётам. Китайская сторона была этим недовольна, поэтому И.В. Сталину пришлось дважды извиняться, и в КНР безвозмездно передали 372 МиГ-15, в т.ч. 12 МиГ-15бис. В июне—августе эти самолёты тремя партиями везли к КНР. Китайцы заплатили только за перевозку»⁴⁸.

Судя по цитируемым в следующих разделах документах, это вполне могло соответствовать действительности, учитывая тот факт, что несколькими нашим авиационным в середине 1951 г. по личному указанию И.В. Сталина пришлось срочно переучивать некоторые китайские авиачасти с МиГ-9 на МиГ-15.

Китайские лётчики проходили первоначальную подготовку в лётных школах, а окончательно доучивались и переучивались на боевые самолёты в наших авиачастях, занимавшихся обучением китайцев и воевавших в Корее с китайских аэродромов. Поршневые самолёты, главным образом, не использовались в лётных школах, за исключением одной попытки применить Ту-2 в боях в Корее, однако второй полёт на архипелаг Хэдао завершился большими потерями. Все МиГ-15 и МиГ-15бис сразу же предназначались для участия в боевых действиях в Корее (всего в КНР поставили около 800 МиГ-15 и МиГ-15бис). На родину в СССР возвращался только личный состав советских авиационных, при ротации всю матчасть оставляли китайцам.

Советские реактивные истребители, наряду с КНР, поставлялись и в страны народной демократии (СНД). 27 декабря 1950 г. министр ВС А.М. Василевский и начальник Генштаба С.М. Штеменко докладывали персонально И.В. Сталину:

«В 1950 г. по ПСМ (Постановление СМ СССР — А.Д.) должно быть поставлено СНД 120 реактивных истребителей Як-23, из них: Польша — 70, Болгария — 40, и Чехословакия — 10. По состоянию на 25.12.: — передано Польше — 21 Як-23 и Чехословакия — 10 Як-23;

— находится в пути для Польши — 22 Як-23 и для Болгарии — 40 Як-23. Остальные 27 Як-23 будут переданы Польше в 1-й половине января 1951 г...

Помимо этого, в соответствии с решением Правительства, надлежит передать СНД ещё 122 реактив-

ных истребителя Як-23, из них: Польша — 42 и Болгария — 80...»

К середине 1951 г. «внезапно» выяснилось, что в советских ВВС практически не осталось первых реактивных истребителей МиГ-9, все ушли в Китай. 22 мая Главком ВВС П. Жигарев докладывал зам. Председателя СМ СССР Н.А. Булганину, что «по состоянию на 1.5.51 г. в ВВС имеется самолётов МиГ-9 всего 70 шт., из них 69 в ИА ПВО. В КНР было отправлено 372 самолёта МиГ-9 и к ним 368 запасных двигателей РД-20...»

12 ноября 1951 г. генерал П. Брайко подготовил «Справку об оставшемся количестве самолётов, подлежащем поставке на экспорт к концу 1951 г.

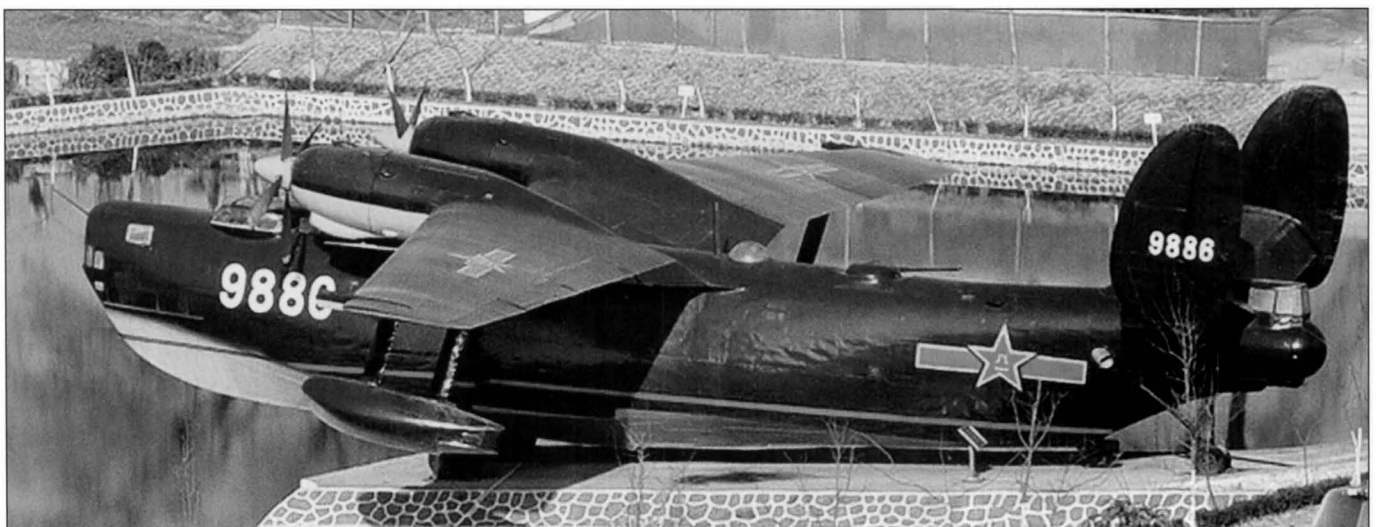
В Китае: 60 самолётов Ла-11 от ИА ПВО. Срок отправки до 25.11. с.г. Отправка возложена на ИА ПВО. Самолёты подготавливаются и должны быть отправлены вовремя...»

В начале 1952 г. зам. начальника Генштаба Соколовский и Главком ВВС Жигарев «в соответствии с принятым решением и полученными указаниями представ[или] проект ПСМ о поставке Китаю в 1952 г. самолётов на 15 авиационных полков, а также на восполнение боевых потерь и доукомплектование авиационных частей и авиационных школ.

Всего для указанной цели должно быть поставлено Китаю 565 боевых и 114 учебных самолётов, в т.ч. 348 МиГ-15бис, 62 Ла-11, 93 Ту-2, 62 Ил-10, 16 УТИ МиГ-15, 56 Як-11 и 42 Як-18...

В связи с тем, что МАП своего согласия на дополнительное изготовление в 1952 г. МиГ-15бис, УТИ МиГ-15 и Як-18 не даёт, а также не согласно произвести ремонт на своих заводах Ту-2, Ла-11 и Ил-10, Военное министерство вынуждено поставку Китаю в 1952 г. 348 МиГ-15бис, 16 УТИ МиГ-15 и 42 Як-18 произвести за счёт сокращения плана перевооружения частей ВВС, а 93 самолёта Ту-2, 62 Ла-11 и 62 Ил-10, выделяемых из частей ВВС, отправить Китаю после предварительного ремонта в своих ремонтных предприятиях...»

Эти предложения датированы 12.2.52 г., хотя адресованы зам. Председателя СМ Н.А. Булганину лишь



Советская летающая лодка Бе-6 в Пекинском авиационном музее после реставрации

спустя почти полгода, 12.7.52 г. В Проекте ПСМ также предписывалось:

«...2. Обязать Военное Министерство отремонтировать в ремонтных предприятиях ВВС находящиеся в авиационных частях 93 е-та Ту-2, 62 е-та Ил-10 и 62 е-та Ла-11 с заменой двигателей (с остатком ресурса менее 50%), неисправных узлов, деталей, соединений, агрегатов и приборов, а также произвести поправку, удаление знаков, принятых в СА и марок заводов изготовителей и их дислокации, и поставить вышеперечисленные самолёты в 1952 г. [в] КНР...»

В начале 1950 г. в ВВС Китая поступили 223 Ла-11, а последние истребители Ла-9 и Ла-11 сняли с вооружения лишь в 1959 г. Штурмовики Ил-10 дослужили до 1972 г., а бомбардировщики Ту-2 сняли с вооружения только в 1982 г. (!).

После окончания Корейской войны поставки авиатехники в КНР продолжались. По документам РГАЭ (т.п. «Список № 2» — А.Д.), в 1950-е годы в КНР поставляли самолёты МиГ-9, МиГ-15, Ла-9, Ла-11, УЛа-9, Ту-2, Ил-10М, УТБ-2, Як-11, Як-12, Як-18, По-2, Ли-2, Ил-12, Ту-4.

В «Списке № 1» фигурирует техдокументация на советскую авиационную и ракетную технику, передаваемую китайцам для ознакомления и лицензионного воспроизводства: самолёты МиГ-15бис, МиГ-17, МиГ-19, МиГ-21Ф13, Ил-14, Ил-28, Ту-16, Ли-2, Як-18, ракетные комплексы Р-2, Р-11ФМ, К-5М, К-13А, П-15, С-2 «Сонка», В-750.

С октября 1952 г. в Китае для ВВС и ВМФ НОАК начали поставлять первые реактивные бомбардировщики Ил-28 и Ил-28Т⁴⁹. Сначала они прибывали на аэродром Цицикар в Маньчжурии (не исключено, что некоторые из них перегоняли через Сынцзян).

Помимо этого, в марте 1955 г., когда из Порт-Артура и Дальнего выводили советские части, некоторое количество Ил-28Р и один Ил-28У наши лётчики оставили на аэродромах китайцам. Впоследствии они фигурировали в финансовых взаиморасчётах.

Впоследствии китайцы начали выпускать их без лицензии под обозначением Н-5 (В-5). В 1986 г. все эти машины в КНР сняли с вооружения⁵⁰.

К 1956 г. в ВВС НОАК из СССР поступили 49 пилонных «грузовиков» Ил-12 и Ил-14. Их использовали для полётов командования и перевозок грузов. С вооружения сняли только в 1986 г. В гражданской авиации (ГА) КНР Ил-12 и Ил-14 с 1955 г. постепенно стали вытеснять С-46, С-47, DC-3, которых ещё раньше «подменяли» Ли-2 советской постройки. Наши самолёты летали на многих внутренних линиях — это был первый этап технического перевооружения ГА КНР. Такие самолёты летали на авиалиниях Китая вплоть до 1992 г. и отметились отменной долговечностью: Ил-14 налетали 9.270.000 часов — это второй результат по налёту среди типов самолётов.

В 1950-е годы китайцы получили из СССР и стратегическую авиацию, сначала им отдали 12 Ту-4 с экипажами. Общее количество Ту-4, поставленных в КНР, не установлено (их общее количество сейчас оценивают в 25–30 машин), но известно, что их эксплуатировали очень долго и интенсивно, периодически отправляя и самолёты, и моторы АШ-73ТК на ремонт в СССР и постоянно запрашивая новые турбокомпрессоры ТК-19. Затем китайцы самостоятельно переделали Ту-4, установив на них ТВД АИ-20. При этом не стали кардинально менять форму мотогондол от АШ-73, их просто надставили вперед под ТВД.

Затем в КНР продали лицензию и помогли освоить производство Ту-16 (Н-6, В-6). В 1964 г. первую атомную бомбу в КНР сбросили с «образцового» Н-6 (собрал его из советских деталей), а всего их выпустили 100–120 машин, и самостоятельно разработали модификацию заправщика. В 1963 г. два ТРД РД-3М от Ту-16 отправляли на капитальный ремонт в СССР, не исключено, что специально для ядерных испытаний.

В 1958–1960 гг. Китаю передали около 20 самолётов-амфибий Бе-6. Там они служили дольше, чем в СССР. Известна оригинальная переделка советской летающей лодки (ЛЛ) под два ТВД АИ-20 (по аналогии с Ту-4). По некоторым данным, в 1998 г. в составе ВМС КНР ещё находились четыре ЛЛ Бе-6. Одна из них в настоящее время экспонируется в авиационном музее в Пекине⁵¹.



Пассажирский авиалайнер Ил-18 в Пекинском авиационном музее

Для военно-транспортной и гражданской авиации в КНР поставили самолёты Ан-2, Ан-12, Ан-24, в Китае их выпускают под обозначением У-5, У-8, У-7. Используя крыло и силовую установку от Ан-12, и увеличив корпус лодки от Бе-6, китайские конструкторы создали удивительно красивую патрульную океанскую летающую лодку SH-5.

Сначала «грузовики» Ан-2 и артокорректировщики Ан-6 ввозили из СССР, затем с января 1957 г. их начали строить в КНР. Первый полёт состоялся 7 декабря 1957 г., и 28 декабря первую партию передали в войска. У-5 стал первым построенным в Китае транспортником, переданным на вооружение НОАК. Его первое обозначение — «тип 22», позже называли «Фэншоу-2» («Богатый урожай»), а последнее обозначение — «Юнь 5» (для запада — У-5).

Партию Ил-18 ввели в КНР уже в начале 1959 г. Самолёт принял участие в ряде важных событий китайской истории. Так, на Ил-18 правительственная делегация КНР во главе с Чжоу Эньлаем летала в Африку на 2-е Азиатско-Африканское совещание в июне 1965 г. 21 июля 1967 г., на второй день после объявления так называемой «культурной революции», Мао Цзэдун на Ил-18 борт. № В-230 с аэродрома Ванцзэдунь в Ханькоу перелетел на аэродром Хунцяо в Шанхае. Этот самолёт сейчас также находится в авиационном музее и, как особо важный памятник, охраняется государством. Ещё до получения китайцы планировали использовать Ил-18 для аэрофотосъёмки. В 1967–1976 гг. с такого самолёта составили точную карту высокогорных западных районов Китая вдоль границы. Ранее такой карты не существовало. 9 и 19 октября 1974 г. Ил-18 дважды пролетел над Джомолунгмой (Эверестом), сфотографировав и саму гору, и окрестности.

В середине 1960 г. отношения между СССР и КНР резко ухудшились. Причины этого выходят за пределы темы данной работы, китайцы пишут, что 16 июля 1960 г. правительство СССР в одностороннем порядке разорвало подписанное с Китаем соглашение о посылке 6 тысяч специалистов и о научно-техническом сотрудничестве, разорвав уже заключённые контракты. В Советском Союзе приняли решение в период с 28 июля по 1 сентября срочно отозвать всех специалистов из Китая и не посылать больше. Таким образом, подписанное 15 октября 1957 г. новое соглашение об оказании помощи Китаю в области авиационной и ракетной техники, по мнению китайцев, «было полностью аннулировано».

Свою «лепту» в разрыв отношений между СССР и КНР могли внести и поставки авиационной техники. Как следует из мемуаров личного переводчика Мао Цзэдуна Ши Чжэ, «на переговорах с [В.М.] Молотовым (в 1950 г. — А.Д.) подробно обсуждались проблемы поставок, контроля и места складирования военной и прочей помощи КНР. Уделялось особое внимание мерам противовоздушной обороны и пунктам дислокации советских частей. Передача военных грузов КНР осуществлялась на ж/д станции Отпор (на китайской стороне — станция Маньчжурия).

В ходе переговоров шла речь, в основном, о поставках вооружения и их объёмах, цена военных грузов детально не обсуждалась (выделено авт. — А.Д.). Китайцы расценили эту помощь как безвозмездный вклад СССР в общую победу над противником. Однако, когда китайская делегация возвращалась в Китай, Чжоу Эньлай в самолёте сказал, что финансовые вопросы надо было бы поточнее выяснить у [И.В.] Сталина на следующих переговорах. Однако этого не сделали, и 7–8 лет спустя, когда отношения между СССР и КНР ухудшились, а Китай находился в крайне тяжёлом экономическом положении, [Н.С.] Хрущёв решил оказать политическое и экономическое давление на КНР, напомнив об этих долгах и потребовав их возвращения...»⁵².

Тем не менее, несмотря на практически полный разрыв отношений, судя по документам, поставки авиационной техники и запчастей в Китай в 1960–1961 гг. не прекращались. В начале 1960 г. китайцы запросили в ускоренном порядке поставить в марте два Ту-4 в учебно-штурманском варианте (УЧШ) для обучения личного состава. Их взяли из 50-й Воздушной Армии (№№ 2806508 и 2806501), указание о перегонке обоих Ту-4 в Китай последовало в августе 1960 г., приёмо-сдаточный акт на перегонку датирован 10 сентября.

Кроме того, китайцы запросили запчасти к Ту-16, Ил-18, Ил-28, МиГ-15бис, Як-18, Ли-2, Ту-2, Як-11, а также ракеты К-5М. (По поводу двух последних типов самолётов отмечалось, что их производство в СССР прекращено, и запчасти к ним в ВВС отсутствуют). В «Перечне заявленного авиационно-технического имущества для поставки в КНР из наличия ВВС в 1960 г. и в 1-й половине 1961 г.», датированном 2 сентября 1960 г., фигурировали 10 мишеней Ла-17, 10 прямооточных двигателей РД-900 и два бывших в эксплуатации Ил-28 (вся эта техника вместе с разнообразным авиационным имуществом, включая топливозаправщики и прочее фигурировала в приложении к письму ЦК КПСС). Через неделю в докладной Начальнику тыла ВВС генерал-полковнику авиации Ф.П. Польшину количество Ла-17 увеличили уже до 35. Зам. нач. Главного штаба ВВС генерал-лейтенант С.Ф. Ушаков просил Польшину зарезервировать их на центральных складах ВВС.

В конце сентября Ушаков сообщил Польшину, что ВВС смогут выделить из своего наличия для поставки в 1961 г. в КНР 33 двигателя РД-900 для Ла-17, но предупреждал, что перед принятием решения о поставке этих двигателей необходимо обязать авиапромышленность произвести их переконсервацию, т.к. гарантийный срок консервации РД-900 истек и ремонтные организации ВВС их не ремонтируют.

Однако удовлетворять абсолютно все просьбы китайцев, похоже и не собирались, так «...не представляется возможным...» выделить из наличия ВВС подвижную контрольно-измерительную станцию проверки самолётов-мишеней Ла-17, МиГ-15бис и станцию телеуправления для Ла-17 (МРВ-2У). Тем не менее, в то же время экипажи 319-го от-

дельного вертолётного полка в сопровождении Ли-2 перегнали в КНР шестёрку вертолётчиков Ми-4.

В 1963–1964 гг. в заявках китайцев постоянно фигурировали просьбы на запчасти к Ил-28 и Ту-4. В апреле 1963 г. начальник управления ВВС генерал-майор Минаков отмечал, что «почти в каждой из китайских заявок, поступающих на заключение в Тыл ВВС из 10 ГУ ПШ или непосредственно из ГИУ ПКЭС, запрашивались турбокомпрессоры ТК-19 к двигателям АШ-73ТК, установленных на самолётах Ту-4. Из этого очевидно, что самолёты Ту-4 продолжают эксплуатироваться в КНР. У нас же в ВВС СА эксплуатация самолётов Ту-4 прекращена давно, а следовательно прекращено промышленностью производство запчастей и агрегатов к ним. У всех имеющихся в остатке ТК гарантийные сроки хранения давно истекли... и, следовательно, необходима их перепроверка. Китайцы запросили 122 турбокомпрессора, наши, по данным Минакова, смогли выделить со складов ВВС только 100 штук (25 комплектов), однако позже всё-таки где-то нашли недостающие и отгрузили в КНР все 122 ТК-19.

В середине 1960-х годов в КНР ввезли 4 Ил-62 для ВВС, после их передали в ГА для полётов на внутренних авиалиниях, там они эксплуатировались до 1988 г. На таком самолёте китайская делегация во главе с Дэн Сяопином 6 апреля 1974 г. полетела на 6-ю Чрезвычайную сессию ООН, где 10 апреля китайский лидер выступил с сообщением о «теории су-

ществования трёх миров». В музее Датаншань стоят Ил-62 и два Ту-124, ввезённые в КНР в январе 1966 г. и до 1985 г. использовавшиеся для полётов китайского руководства. Одна из «тушек» в лётном состоянии и используется как реквизит для киносъёмок.

Священными реликвиями в КНР считаются самолёты, на которых летали вожди КПК. В музее находятся Ли-2 борт. № 8205, на нем в 1956 г. летал «великий кормчий» Мао Цзэдун в инспекторской поездке в Гуанчжоу, а также Ли-2 борт. № 3019, на котором летал Чжу Дэ. На Ил-14П «салон» борт. № 4202 Мао Цзэдун с 19 марта 1957 г. по 10 сентября 1958 г. совершил 23 полёта. Интерьер салона вождя сохранён подлинным ещё с 1950-х — 1960-х годов, хотя и отреставрирован. Позже в салоне появилась памятная табличка с упоминанием имени Мао Цзэдуна. Естественно, что этот уникальный памятник особо охраняется государством.

Отметим, что китайцы очень бережно относятся к авиационной технике и всякому военному имуществу (далее об этом пойдёт речь особо). В старом Китае в лётных школах на иностранных самолётах иногда даже крупно писали стоимость в валюте, чтобы курсанты не забывали, какую огромную ценность им доверяют. В КНР многие самолёты находились на вооружении ВВС и в лётных школах очень долго, выслужив все мыслимые и немыслимые сроки. Их не давили бульдозерами, как у нас, и не торопились сдавать в переплавку...



Личный самолет Ил-14 Мао Цзэдуна в Пекинском авиационном музее.
На врезках: вождь работает в салоне и общий вид VIP-салона (подлинного)

ИСТОЧНИКИ И КОММЕНТАРИИ

1. Ван Сүхун. ВВС — период военного похода. Пекин, 2001. (На кит. яз.) С. 79.
2. Ши Чжэ. Рядом с великой исторической личностью. Пекин, 1991. (На кит. яз.) С. 414.
3. Ван Сүхун. ВВС... Указ. соч. С. 79.
4. Микоян С.А. Воспоминания военного лётчика-испытателя. М., 2002. С. 154–158.
5. Микоян С.А. Указ. соч. С. 155.
6. Микоян С.А. Указ. соч. С. 155–156.
7. От себя С.А. Микоян добавил, что Грачёв был и очень хорошим человеком. В последние годы жизни, до начала 1990-х годов, он работал преподавателем в академии им. Н.Е. Жуковского.
8. В тот период — член ЦК КПСС, заместитель министра путей сообщения (МПС) Л.М. Кагановича,
9. Микоян С.А. Указ. соч. С. 156–157.
10. Ши Чжэ. Рядом с великой исторической личностью. Пекин, 1991. — 614 с.
11. Ши Чжэ. Указ. соч. С. 372–373.
12. Микоян С.А. Указ. соч. С. 159.
13. Микоян С.А. Указ. соч. С. 158.
14. Микоян С.А. Указ. соч. С. 157.
15. Микоян С.А. Указ. соч. С. 158–159.
16. В 1946 г. — член т.н. Исполнительного Штаба в составе представителей Гоминьдана, КПК и США. В начале 1949 г. назначен на пост председателя Военно-революционного комитета Пекина. — Прим. авт.
17. Родина. 2004. № 10. (Спецвып.) С. 36–37.
18. Микоян С.А. Указ. соч. С. 157. В данном случае речь шла о Ши Чжэ — А.Д.
19. Ши Чжэ. Указ. соч. С. 374–375.
20. Демина Н. Секретные встречи на «душистой горе» // Родина. 2004. № 10 (спецвыпуск). С. 30.
21. Там же. С. 30, 32.
22. Там же. С. 30.
23. Н.А. Ковтун (Демина) — мать автора, в 1990-е — 2000-е годы — профессор МГЛУ, и в течение более 10 лет переводила многочисленные китайские источники для настоящей монографии. Без её самоотверженной и бескорыстной помощи эта работа вообще не могла быть даже начата. Не знаю, как в полной мере выразить ей свою безмерную благодарность. — А.Д.
24. Демина Н. Секретные встречи... Указ. соч. С. 29.
31. Русско-Китайские отношения в XX веке. Т. 5. 1946–1950. Кн. 1. 1946–1949. М., 2005. С. 412–434.
26. Ши Чжэ. Указ. соч. Со С. 3.
27. Ши Чжэ. Указ. соч. С. 414.
28. Ван Сүхун. Указ. соч. С. 79–83.
29. Ван Сүхун. Указ. соч. С. 84–88.
30. По документам ЦА МО РФ.
31. Русско-Китайские отношения в XX веке. Т. 5. 1946–1950. Кн. 2. 1950. М., 2005. С. 182–183.
32. По документам ЦА МО, 1949 г.
33. Там же.
34. Там же.
35. Ши Чжэ. Указ. соч. Со С. 435.
36. Ши Чжэ. Указ. соч. С. 415.
37. Ши Чжэ. Указ. соч. С. 448–449.
38. Ши Чжэ. Указ. соч. С. 501–503.
39. Котельников В.Р. Транспортный самолет Ли-2 // Авиаколлекция (АК). 2005. № 3. С. 30.
40. РГАЭ. Ф. 62 (ГИУ). Оп. 4. ДД. 3—106.
41. По документам ЦА МО РФ.
42. РГАСПИ. Ф. 56–82. Оп. 2. Д. 708. Л. 5.
43. По документам ЦА МО РФ.
44. Речь идёт о 151-й истребительной авиационной дивизии ВВС СА. — Прим. авт.
45. Цит. по: Попов И.М., Лавренёв С.Я., Богданов В.Н. Корея в огне войны. Жуковский, 2005. С. 242–244. (Со ссылкой на ЦА МО РФ. Колл. док. Д. 16. Л. 137–139.)
46. Цит. по: Попов И.М. и др. Указ. соч. С. 244–246. (Со ссылкой на ЦА МО РФ. Колл. док. Д. 16. Л. 15–18.)
47. В 1950–1953 гг. С.А. Красовский — Командующий оперативной группой ВВС в КНР.
48. Aviation World Monthly. (На кит. яз.) 2007. № 7. С. 17.
49. Воспоминания морского лётчика А.М. Артемьева о перелёте в КНР в 1954 г. 2-х Изл-28 см. в Приложении 9.
50. Чен Чжаоу, Шень Мэйчжэнь, Мэн Цюэмин. Авиационные сокровища Китая. Пекин, 1998. (на кит. яз.) С. 132.
51. Артемьев А.М. Бе-6 // АК. 2006. № 3. С. 30.
52. Ши Чжэ. Указ. соч. С. 501–502.

ОРГАНИЗАЦИЯ ЛЁТНО-ТЕХНИЧЕСКИХ ШКОЛ

Заслуги в создании ВВС НОАК китайцы приписывают Сталину. Они дают такое сравнение: «Советские советники (инструкторы) и другие авиаспециалисты» фактически являются «повивальной бабкой и одновременно просветителем ВВС Китая»¹.

6 октября 1949 г. Военный Совет при ЦК КПК утвердил все решения и проекты по организации лётно-технических школ. При помощи специалистов из СССР открыли 6 школ (2 бомбардировочных и 4 истребительных), дислоцировавшихся в: 1 — бомбардировщики, Харбин, 2 — «бомберы», Чанчунь, 1 — истребители, Цзиньчжоу, 2 — истребители, Шэньян, 3 — истребители, Цзинань, 4 — истребители, Пекин². Номера с 1-го по 6-й им присвоил Центральный Военный Совет при ЦК КПК 20 декабря 1949 г.

Впоследствии к ним присоединилась и «старая» Дунбэйская авиашкола в Муданьцзяне, о которой говорилось выше. Она готовила персонал для транспортной авиации и наземный технический персонал. Занятия там начались 5 января 1950 г. Чтобы как-то выделить эту школу среди остальных, её стали именовать «Лётной школой ветеранов Дунбэя»³.

Уже с 1 декабря 1949 г. началось обучение китайских лётчиков. Китайские историки утверждают, что в начале создания нового государства ночами на столе Мао Цзэдуна всегда горел свет. Когда Лю Ялоу вернулся в Пекин из Москвы, вождь отложил все остальные дела и тут же его принял. В Чжунаньхае при докладе Лю Ялоу присутствовал и Чжоу Эньлай, сказавший Лю Ялоу: «Необходимо срочно издать приказ о назначении руководящего состава ВВС. Тут же будут выделены необходимые средства на создание шести авиашкол. Военный Совет уже издал приказ об отборе кадров и наборе курсантов в авиашколы. На этом надо срочно сосредоточить все усилия»⁴.

Когда Мао Цзэду прощался с Лю Ялоу, он сказал, что темпы строительства ВВС НОАК будут напрямую зависеть от скорости создания авиашкол и подготовки кадров. Уже у дверей Лю Ялоу услышал от Мао: «По любым вопросам обращайся прямо ко мне»⁵.

По натуре Лю Ялоу всегда действовал с большим размахом, а после таких слов был преисполнен гордости и уверенности. Лю Ялоу славился умением подбирать людей. При их расстановке он, прежде всего, интересовался их личными пожеланиями, и лишь после этого начинал проверку. Задавал многочисленные вопросы кандидату, выясняя его достоин-

ства и недостатки, личные качества. Так он отбирал кандидатов в лётчики и наземный техперсонал в более чем 100 полках сухопутных войск. Таким образом достаточно быстро подобрали кандидатов для постоянного состава 6 авиашкол. В то же время это касалось всех, кроме комиссаров.

Когда Лю Ялоу доложил об этом Мао Цзэду, тот дал указание срочно подобрать и политическое руководство. Также Мао потребовал, чтобы полевые армии срочно передали на утверждение списки кандидатов в Военный Совет. Всего отобрали 19 кандидатов в комиссары. Такой метод отбора ранее в военной истории Китая никогда не применялся.

Сразу после возвращения Лю Ялоу на родину ему пришлось заниматься организацией приёма в Китае советских специалистов. Ответственный за эту миссию говорил, что он все эти дни занимался организацией бытовых условий для наших специалистов. Исполняющему обязанности начальника штаба Военного Совета Не Жунчжэню во всех связанных с этим вопросах «зажгли зелёный свет». Действовали очень быстро, так как спустя всего 8 дней после возвращения Лю Ялоу из Москвы первая группа специалистов уже прибыла в Пекин⁶.

Когда готовилась встреча, Лю Ялоу спал не более двух часов в сутки, мотался по всем местам, он всегда спешил, нередко даже сам садился за руль, когда ему казалось, что водитель едет слишком медленно. Обычно Главком ВВС работал с очень высоким КПД и привык, чтобы все его поручения обязательно выполнялись в срок.

При создании ВВС Лю Ялоу хотел ввести в своих войсках стиль, при котором всё выполнялось немедленно. Лишь Бяо однажды даже назвал его «деспотом». В то же время в начальный период формирования ВВС НОАК эти деловые качества сыграли позитивную роль. При этом Лю Ялоу очень ценил и уважал способных и «деловых» людей. Сейчас историки отмечают, что в целом работать под его началом было хорошо.

Когда в Китай приехали советские специалисты, Лю Ялоу предложил им сначала отдохнуть, осмотреть достопримечательности Пекина, но они вежливо отказались и сразу же приступили к работе. Главком отправился с ними по адресам предполагаемых авиашкол. Всех разделили на две группы: одна должна была отправиться на север Китая, где планировали



Главком ВВС НОАК Лю Ялю. Начало 1950-х годов

разместить истребительные авиашколы, а вторая — на Северо-Восток, там предполагалось базировать бомбардировочные. Из Пекина вылетели на двух транспортных «Дугласах» (или советских Ли-2).

Для организации работы авиашкол Военный Совет при ЦК КПК сразу же выделил необходимые средства: на одну школу в тот период требовалось 25 млрд. юаней (в пересчёте на современные деньги — 2,5 млн. юаней). На 6 школ — около 150 млрд. юаней — фантастическая сумма для разорённой длительной войной крестьянской страны, однако Мао Цзэдун на это пошёл. У Лю Ялю такая «неслыханная щедрость» вызвала ещё большую ответственность за порученное дело⁷.

30 октября Главком собрал первое совещание вновь назначенного руководящего состава ВВС, на нём присутствовали, помимо руководящего состава, также и шесть начальников лётных школ и их политкомиссары. На этом совещании Лю Ялю огласил приказ:

«Для освобождения Тайваня и прибрежных островов нужны ВВС. ЦК КПК и лично Мао Цзэдун надеются, что ВВС подготовит как можно быстрее и как можно больше боевых лётчиков. Для этого надо, не медля ни одного дня, ни одного часа, открыть авиашколы. По приказу Военного Совета в этих шести школах необходимо начать занятия через месяц, т.е. 1 декабря, хотя на такую подготовку обычно уходит 3–4 месяца.

Это — первое испытание для начальников школ. Если сорвете сроки и не выполните приказ — будете «собачьими медведями» (страшное китайское ругательство). Этим совещание и закрылось. Все сидели ошеломлённые, но зааплодировали»⁸.

Как вспоминал герой Корейской войны Ван Хай (впоследствии — Главком ВВС НОАК), сначала курсант «старой» Дунбэйской авиашколы, а затем и 4-й школы ВВС НОАК, «первым большим делом стала концентрация сил для организации авиашкол. По стране бросили лозунг или клич: «Всё для лётных школ!» В начале декабря 1949 г. уже начался учебный процесс.

Срочно приняли следующие меры: 89 курсантов-лётчиков и 20 курсантов-инструкторов, прошедших первоначальный курс в Дунбэйской школе, распределили по новым школам для создания там групп ускоренного обучения, срок завершения обучения — 6 месяцев, 107 курсантов — наземного персонала, учившихся в Дунбэе, а также 460 курсантов, только что отобранных из наземных войск, тоже распределили по новым школам для ускоренного выпуска. С ними одновременно учились 2366 курсантов 1-го набора всех лётных школ, переведённых из школ наземных войск. Из них 930 — лётно-подъёмный состав, 1436 — наземный персонал. Все эти курсанты должны были учиться год»⁹.

На торжественной церемонии открытия 4-й авиашколы и начала учебного процесса выступил военный советник начальника школы Сергеев. Он сказал, что «по указанию генералиссимуса И.В. Сталина для выполнения интернационального долга советские специалисты с радостным чувством прибыли в Китай в 4-ю авиашколу. Они охотно будут передавать КНР свои знания, советскую технику и умение её ремонта и эксплуатации. Они полны решимости тесно сотрудничать с китайскими товарищами и братьями, быстро и качественно решить задачу их обучения, и организовать учебный процесс в 4-й авиашколе. (Тут же прозвучали аплодисменты и выражения благодарности советским товарищам)»¹⁰.

Руководство школы в тяжёлых условиях старалось предоставить максимальные бытовые удобства советским специалистам, их поселили в новых удобных квартирах по одному в комнате, построили для них новую столовую по западному образцу. Начальник школы Люй Линин пригласил в школу шеф-повара, знакомого с приготовлением блюд европейской кухни.

В Шэньяне им закупили многие высококалорийные продукты, свежие фрукты и овощи. Таким образом, их питание оказалось даже лучше, чем в СССР. Всех советских граждан это очень тронуло. Отметим, что в это же время всё руководство школы и сам Люй Линин спали в казармах с двухъярусными кроватями (вероятно, нарами), примерно по 10 человек в 10-метровой комнате. Семьи комсостава — жёны и дети, в это время ютились в женском общежитии. Как пишут историки в КНР, видя всё это, советские специалисты очень высоко оценивали радушие китайских товарищей.

Следует отметить, что условия приёма советских специалистов регламентировались «Китайско-советским соглашением об условиях работы советских специалистов в Китае», подписанным правительствами Китая и Советского Союза 27 марта 1950 г. на осно-

вании проекта соглашения, представленного китайской стороной 22 марта.

Соглашением предусматривалось, что работу советских специалистов в Китае организует правительство Китая, направляя специалистов на предприятия и в организации, срок работы — один год. В случае продления срока пребывания в Китае или преждевременного отзыва специалиста, требовалось подписание дополнительного соглашения. Если специалист по неизвестным причинам отзывался до истечения шести месяцев, расходы относились на советскую сторону, в этом случае советская сторона обязана была прислать нового специалиста на замену. Китайская сторона за каждого специалиста должна была выплачивать советскому правительству сумму в размере 1500–2000 рублей, которые передавались организации, направившей специалиста, в качестве возмещения упущенной выгоды. Советские специалисты должны были получать заработные платы, идентичные зарплатам китайских специалистов, в соответствии с занимаемой должностью и имеющейся квалификацией, включая дотации в виде натуральных продуктов питания и товаров. Китайская сторона брала на себя оплату транспортных расходов специалиста и членов его семьи, включая расходы на территории Советского Союза и Китая, карманные расходы, расходы по проживанию, заработную плату, кроме этого, обязывалась выплачивать командировочные и отпускные в размере одного месячного оклада (один раз в год). В случае болезни зарплата продолжала выплачиваться, но срок начисления не должен был превышать трёх месяцев. Китайская сторона на срок работы специалиста в Китае должна была снимать для него квартиру или выдавать средства для её аренды. По некоторым данным, если суммировать все дотации, то зарплата советских специалистов превышала размеры зарплаты китайского специалиста в пять раз. Советские специалисты имели в Китае особые условия труда, однако были ограничения для членов семьи — разрешалось брать с собой лишь детей дошкольного возраста, дети школьного возраста не могли следовать вместе с родителями¹¹.

Соглашение касалось, в первую очередь, гражданских специалистов, и были ли какие-то дополнительные соглашения, касавшиеся «военспецов», установить пока не удалось. В то же время несомненно, что наши военные советники и инструкторы обеспечивались не хуже гражданских.

Когда начались занятия, сразу же столкнулись с немалыми трудностями. Самым главным препятствием стал языковой барьер. Когда советские инструкторы вели устные занятия, совершенно необходим был качественный синхронный перевод. При этом получасовая лекция занимала, как минимум, целый час учебного времени, что, естественно, приводило к отставанию от учебного плана. Кроме того, молодые переводчики — выпускники новых учебных заведений, не

знали авиационной терминологии. Это нередко приводило к смешным казусам. Так, например, ручку управления они называли «подвижной палкой», пилотскую кабину — «маленький домик в самолёте», электрическое напряжение переводили как «напряжённость», а фигуру высшего пилотажа «бочка» они буквально называли «вертящейся в воздухе деревянной бочкой» и т.л.

Курсанты делали «квадратные глаза, ничего не понимая. Советские инструкторов при этом злились и даже иногда кричали на переводчиков, а те буквально «заливались слезами».

Люй Липин собрал совещание с участием руководства школы, наших советников и инструкторов, курсантов и предложил изменить методику обучения. В школу пригласили около 40 бывших Гоминьдановских авиаторов в качестве ассистентов, их объединили в особую группу. Каждый советский инструктор получил в качестве ассистента бывшего Гоминьдановца аналогичной авиационной специальности. В результате связка «инструктор — переводчик» дополнилась ассистентом-китайцем, хорошо знакомым с сутью преподаваемой дисциплины. Вскоре переводчики осилили перевод на китайский язык учебных материалов, и далее занятия по ним вели уже ассистенты. Так на теоретических занятиях они играли уже главную роль, а инструкторы и переводчики лишь присутствовали и контролировали, при необходимости исправляя и дополняя слова ассистента. Курсанты такой метод обучения только приветствовали.

15 января 1950 г. в Шэньяне на аэродроме Бэйлин стояли 14 первых советских УТС Як-18. В тот день начались первые учебные полёты. В них принимали участие 16 лётчиков, ранее окончивших старую Дунбэйскую школу. Из них организовали так называемую «наиболее продвинутую» или «передовую» группу. Всех переодели в новую кожаную лётную форму. Курсанты с нетерпением ожидали начала полётов. Среди этих 16 курсантов находились Ван Хай, Линь Ху, Яо Сянь,



Советские учебные самолёты Як-18 на китайском аэродроме. Идёт подготовка к тренировочным полётам

Цзоу Янь, Хоу Шунцзюнь, Сюй Хуайтан, Гуань Ган, Цзи Шитан, Юй Фэй, Сюй Цзэньдун и др. На восстановление их лётных навыков отвели всего 2(!) дня¹².

Впоследствии Ван Хай вспоминал, как его из Дунбэйской школы перевели в 4-ю школу для переучивания на советские истребители. Сначала преподавали теорию авиации, однако многое он уже успел изучить в Дунбэе, поэтому теоретическая учёба давалась ему достаточно легко, и всё внимание он уделял изучению советской авиатехники. При этом на теорию им отвели всего месяц, дальше начались учебные полёты.

Проучившись в Дунбэйской школе год и 4 месяца, Ван Хай освоил четыре типа японских самолётов — УТС «тип 99», «тип 97» и ещё какой-то учебно-тренировочный истребитель, вероятно, «тип 99». Их научили взлёту и посадке, полётам в строю и «ещё чему-то» (вероятно, полётам по маршруту). Общий палёт — чуть более 100 часов. Считалось, что этого вполне достаточно. Из школы его выпустили в августе 1949 г.¹³

Все курсанты из этой группы рвались сразу же лететь без инструктора, понимая, что освоить Як-18 будет очень несложно. Кроме того, в Дунбэйской школе они уже освоили «переходный» японский УТС «тип 99» и американский истребитель Р-51 «Мустанг»¹⁴, что свидетельствовало об их достаточно высокой лётной подготовке.

Неизвестно, разрешили ли советские инструкторы этим «передовым» курсантам сразу вылететь самостоятельно (по советским инструкциям об этом и речи просто быть не могло), но, после того, как китайцы освоили самостоятельно полёт по кругу, инструкторы стали доучивать китайцев на Як-18, учили их дополнительным особенностям пилотирования, летать по маршруту, строем и т.д. Инструкторы почти всегда были ими довольны, поднимая либо один большой палец, либо «в особых случаях два пальца», а затем представили всю группу для обучения сначала на УТИ Як-11, а затем на УЛя-9. Учебный процесс заканчивался на боевых истребителях Ла-9.



Ван Хай вспоминал, что «курсантов было много, а инструкторов не хватало, время очень ограничено, сроки поджимали, а авиатехники и учебных пособий не хватало, что вызывало немалые трудности. Учебные полёты начинались очень рано, заканчивались поздно, но он учился прилежно»¹⁵.

Он описал собственный «особый» случай в конце обучения. Когда он летел уже на одноместном Ла-9, у него «из-за плохой подготовки к полёту» отвалилась приборная доска и упала на колени. Ван Хай написал, что главным в этой ситуации было не запаниковать и сохранять хладнокровие. Понимая, что мотор работает нормально, он, удерживая ручку одной рукой, сумел ухватить доску другой, поставить на место и как-то закрепить. После этого он совершил нормальную посадку на своем аэродроме. За умелые действия в нештатной ситуации ему объявили благодарность». В школе он проучился 6 месяцев, палетав на четырёх типах самолётов (Як-18, Як-11, УЛя-9 и Ла-9) более 30 час. Закончил курс в мае 1950 г.¹⁶

Когда курсанты изучали теорию, их кормили по китайскому обычаю гаоляном (что-то среднее между рисом и просом), а когда китайцы начали летать, им по лётной норме стали выдавать большое количество хлеба. Хлеб им очень понравился, они им быстро насыщались, но такая пища была им непривычна, и вскоре они начинали испытывать голод. Тогда шеф-повар, готовивший для инструкторов, попытался приготовить им обильную западную пищу. Курсанты ожились, но в первый день полные порции супа не съели. На следующий день им сварилипельмени (4 огромных кастрюли), и они их буквально вылизали.

Руководство школы внимательно изучило эту ситуацию и поняло, что эти «дети крестьян» просто не были приучены к мясной пище, и они стали кормить курсантов сытной китайской пищей.

Советский лётчик-истребитель 176-го гиап С.М. Крамаренко впоследствии вспоминал:

«Однажды (это было в 1951 г.) меня вызвал командир дивизии — Кожедуб, или, как его называли в этой командировке в Китае — Крылов, мой бывший командир в Великой Отечественной войне. Он дал мне задание совершить с ним полёт на самолёте Як-11 в Мукден. В Мукдене наши лётчики переучивали китайцев на самолётах МиГ-15. Они рассказывали, что главной трудностью для них было неважное физическое состояние обучаемых лётчиков — после полёта в зону они прилетали совершенно обессиленными и еле-еле могли выйти из самолёта. Пришлось обратить самое серьёзное внимание на питание китайских лётчиков, которые питались малокалорийной пищей: за день — три чашечки риса и небольшая чашечка супа из капусты. После нескольких недель усиленного питания по советской реактивной норме китайцы заметно окрепли и стали выдерживать полёты в зону наравне с нашими лётчиками, проблема была решена»¹⁷.

Китайские курсанты внимательно изучают кабину советского УТС Як-18

В конце февраля 1950 г. Мао Цзэдун вернулся из СССР и по дороге сделал остановку в Шэньяне. Политическое и военное руководство провинции Ляонин (столица — Шэньян) организовало с ним встречу. Вождя встретили бурными аплодисментами, и по довольному выражению его лица было видно, что он вполне удовлетворен встречей с И.В. Сталиным в СССР. Увидев Люй Липина, Мао взял его за руку и отвёл в сторону. Его первые вопросы звучали так: «Началось ли обучение курсантов? Каковы качества советских инструкторов?» Подобных вопросов, связанных с работой лётной школы, он задал много. Ответы Люй Липина, участвовавшего в организации всех новых авиашкол, прозвучал успокаивающе — все шесть школ начали работу по плану, ещё в декабре 1949 г. Полтора месяца продолжались теоретические занятия, после экзаменов все курсанты получили положительные оценки. С 15 января 1950 г., наряду с теорией начались учебные полёты. Советские специалисты работают очень старательно, они успешно обучают курсантов технике пилотирования. Мао Цзэдун его внимательно выслушал с довольной улыбкой и спросил: «Для противовоздушной обороны континента и освобождения Тайваня нам срочно необходимы собственные ВВС. Смогут ли наши авиашколы в течение года подготовить лётчиков, способных успешно вести боевые действия?» и далее: «Сколько боевых авиадивизий можно будет создать после первого выпуска курсантов всех школ?»

Люй Липин ответил, что все сотрудники и руководство авиашкол прилагают максимум усилий для ускорения учебного процесса, полны решимости «не опоздать на войну». Судя по текущей обстановке, до конца года можно будет подготовить лётчиков и наземный техперсонал для формирования семи авиадивизий. Люй Липин гарантировал эти сведения, чтобы успокоить Мао Цзэдуна. Тот ответил, что «трудности нас не задавят, и он уверен, что боееспособные ВВС будут созданы по плану». Далее по китайскому обычаю состоялся банкет¹⁸.

Успешная поездка Мао в СССР стала ещё одним, как сейчас пишут китайцы, «смертельным» ударом по Чан Кайши. 1 марта 1950 г. тот объявил о восстановлении должности Президента Китайской Республики и отдал приказ ВВС Гоминьдана совершать интенсивные налёты на города Шанхай, Нанкин, Гуанчжоу, Фучжоу, а также многочисленные политические и экономические объекты — фабрики, ж/д, мосты, пристани — в прибрежных районах на юго-востоке Китая. Позже он отдал приказ бомбардировочной авиагруппе, чтобы В-24 летали на север бомбить столицу Китая — Пекин. Основные цели — Чжунанхай (резиденция Мао Цзэдуна и ЦК КПК) и аэродром Наньюань¹⁹.

Когда Мао Цзэдун однажды в Чжунанхэ за обедом услышал звуки бомбёжки, он вызвал Лю Ялоу и «приказал срочно усилить ПВО столицы и новые ВВС». Командующий НОАК Чжу Дэ на совещании 10 марта дал указание выполнить все призывы вождя немедленно, ссылаясь на то, что «народ очень волнуется»,

и надеется на то, что мы очень быстро научимся летать и воевать. Наши авиашколы должны всемерно ускорить подготовку лётчиков. Первые группы (передовые) должны быть подготовлены в течение месяца.

В школах началась волна ускоренной лётной подготовки. С первыми лучами солнца начинались учебные полёты. Видевшие всё это в небе крестьяне на полях и первые прохожие на улицах городов восхищались.

К середине дня первая «наиболее продвинутая» группа 4-й авиашколы, как правило, уходила с аэродрома и начинала занятия по физподготовке, готовясь к полётам на следующий день. В это же время другая группа курсантов появлялась на аэродроме и летала с 12 часов до позднего вечера.

Пришедшие в лётную школу из сухопутных войск курсанты намного больше всяческих трудностей и возможной смерти боялись отчисления. Среди руководства школы всё чаще звучали призывы к скорейшему освобождению Тайваня от режима Гоминьдана. Курсанты при этом стремились как можно скорее вылететь самостоятельно. Однако, и это вполне объяснимо, чем больше они волновались и стремились сделать всё как можно лучше, тем больше совершали досадных ошибок. Китайские историки приводят несколько характерных примеров.

Курсант Фань Ваньчжан (будущий знаменитый ас Корейской войны) из «продвинутой» группы теоретические экзамены сдал лучше всех, но даже когда советский инструктор летал с ним по 6–7 часов ежедневно, с освоением техники пилотирования у него не всё получалось. Китайские историки пишут, что оба очень волновались, и когда курсант делал неверные движения ручкой, инструктор резко «шуровал» педалями, которые сильно били по ногам курсанта, вплоть до того, что ноги опухали, и курсант часто с трудом вылезал из самолёта. Тем не менее Фань Ваньчжан, стиснув зубы, терпеливо сносил это справедливое наказание²⁰.

Проанализировав свои действия, курсант очень разволновался и действовал очень стремительно, но, когда поднялся в воздух, попытался максимально расслабиться и действовал рычагами управления «очень нежно». По воспоминаниям, инструктор буквально рывкнул:

«Ты почему так расслабился. Боишься смерти?»

Отметим, что на китайском языке такие слова означают больше, чем оскорбление всех восьми поколений его предков, и этих слов бывший командир пехотного взвода, известный своей храбростью в сухопутных войсках, вытерпеть не смог. Добавим, что Фань Ваньчжан родился в 1927 г. в бедной крестьянской семье в провинции Шаньдун, рос в очень тяжёлых условиях. С 10-летнего возраста, когда началась война с Японией, воочию наблюдал зверства агрессоров, и хотел побыстрее вырасти, чтобы громить агрессоров. Наконец, в 1945 г., когда ему исполнилось 18 лет, он вступил добровольцем в Новую 8-ю армию КПК. Пока шла Гражданская война он, будучи солдатом, быстро дослужился до командира отделения. В 1947 г. состоялся широко известный в Китае



Герой Корейской войны Фань Ваньчжан

бой с вчетверо превосходящим противником. Вскоре Фань Ваньчжан стал комвзвода, и в том же году вступил в КПК. За боевые подвиги его четырежды (!) награждали. Когда в конце 1949 г. начался отбор в войсках кандидатов в лётные школы, Фань Ваньчжан попал в 4-ю авиашколу в Мукдене. Историки из КНР пишут, что «так сбылась его мечта, он был счастлив. Однако мешало отсутствие у него образования. Теоретических знаний у него вовсе не было, объяснений преподавателя он не понимал, успехов не было вовсе. Но он всё преодолел...»²¹.

В ответ на слова оскорбительные, по его мнению, слова инструктора Фань Ваньчжан резко толкнул вперёд ручку управления со словами: «Посмотрим, кто из нас больше боится смерти!» Взревев мотором, самолёт стал пикировать, тогда инструктор попытался взять в свои руки управление самолётом и закричал: «Быстрее тяни на себя ручку!»

Но курсант и глазом не повел. Тогда инструктор начал громко ругаться, однако курсант, к этому времени понимавший немало русских слов и даже способный что-то ответить, в эти мгновения стал как каменный и «намертво» зажал ручку. Лишь у самой земли он резко взял ручку на себя, и самолёт, едва не коснувшись земли, стал набирать высоту. От катастрофы их отделяли считанные метры. После посадки курсанта замучила совесть, а инструктор просто перестал обращать на него внимание. Извинения курсанта инструктор не принял, и тогда этот высокий мужественный китаец буквально сел перед инструктором на землю и заплакал как ребенок. Однако инструктор всё равно записал в его лётной книжке, что у

него не хватает умения для нормального обучения технике пилотирования, он отстает в учёбе, и рекомендовал отстранить его от полётов.

Ещё одно отчисление из лётной группы руководство школы очень сильно обеспокоило бы. Командование в самые сжатые сроки стремилось дать своим народным ВВС как можно больше лётчиков, а тут приходилось в течение нескольких месяцев отчислять одного за другим. Люй Липин начал совещаться с советскими советниками и инструкторами. Начальник школы пытался убедить инструктора, что курсант не безнадёжен, но инструктор в него всё равно не верил²².

Люй Липин понимал, что многие советские инструкторы — это всего лишь обычные строевые лётчики, пусть ранее хорошо воевавшие на фронтах Второй мировой войны, но без должного инструкторского опыта. Разный язык и менталитет, образ жизни в данном случае также играли свою роль. Как пишут китайцы, инструкторы хотели всё сделать побыстрее, и вернуться на родину. После того, как они стали работать с «передовой» группой, они убедились в достаточно высоких возможностях и способностях китайских курсантов, и с ними они очень быстро прошли учебный курс. Но с другими курсантами оказалось всё совсем иначе, и к ним нельзя было подходить с той же меркой.

В итоге начальник школы Люй Липин решил сам слетать с Фань Ваньчжаном. В воздухе довольно опытный лётчик сам всё увидел и после полёта детально проанализировал отмеченные огрехи в технике пилотирования. Слетав с ним несколько раз в течение трёх дней, Люй Липин в итоге не побоялся выпустить курсанта самостоятельно.

Так в итоге курсант стойчески преодолел лётные тренировки, так же как и ранее теорию, и в октябре 1950 г. окончил лётную школу, получив назначение в 3-ю эскадрилью 7-го авиаполка 3-й дивизии. В части он стал летать в паре с зам. командира эскадрильи Чжао Баотун. В тот период шла интенсивная подготовка к участию «китайских народных добровольцев» в Корейской войне. Фань Ваньчжан включился в общую лётную подготовку — изучал основы тактики воздушного боя в полёте пары, звена (четвёрки) и т.п. Историки отмечают, что его усердие отметила парторганизация, лётчика — бывшего пехотинца, ставили в пример. В конце октября 1951 г. 3-ю дивизию отправили на фронт.

Очень скоро пара Чжао Баотун — Фань Ваньчжан прославилась боевыми успехами. Ведущий в итоге стал самым результативным китайским асом в Корейской войне, а ведомый стал надёжным «питомцем героя» (так говорили наши лётчики в годы войны) и в аналы истории китайской авиации навечно вошел с прозвищем «ведомый — железная палка». Помимо того, что он прикрывал ведущего и с ним добивался побед, он лично сбил пять самолётов противника и один подбил. 11 февраля 1952 г. ему присвоили Почётное звание «За особые заслуги», и в том же году 31 декабря он посмертно получил высокое звание «Боевой Герой 2-й степени»²³.

Описывая процесс обучения в лётных школах, китайские историки приводят достаточно странный по советским меркам случай. 14 апреля 1950 г. после приземления УЛа-9 советский советник спросил инструктора, готов ли кто-либо из курсантов к самостоятельному вылету. Инструктор, не желая «терять лицо» перед начальством, сказал, что да, и после этого стал спрашивать у курсантов. Курсант Фань Хуй, бывший преподаватель культуры в кавалерийской дивизии Новой 4-й Армии, участник боёв, честно ответил, что, по его мнению, у него ещё не хватает квалификации. Похоже, он просто побаивался.

Советник, показывая на взлетающий в тот момент УЛа-9, спросил: «Почему они могут, а вы нет? Смело садитесь и взлетайте». Курсант Фань Хуй козырнул и полез в кабину. Однако на разбеге все увидели, что самолёт разгоняется слишком медленно, вероятно, мотор не добирал мощности, так как, скорее всего, курсант просто вовремя не переключил расходный бачок на новый бензобак. Это заметили на вышке (КДП) и подсказали по радио, однако курсант выполнил команду с опозданием. На краю аэродрома самолёт всё-таки кое-как оторвался от земли, но пошел на слишком малой высоте. В конечном итоге машина колесами зацепилась за какое-то препятствие за границей аэродрома, самолёт скапотировал и загорелся, а затем взорвался. В огне погибли и курсант, и машина. Этот случай стал первой катастрофой в авиашколах.

Тем не менее, на следующий день очень торопились выпустить самостоятельно ещё одного курсанта, но в итоге он потерял скорость, и сильно ударился колесами о землю, подломив шасси. Как пишут китайцы, советский советник «посерел лицом и просто оцепенел». Руководство школы, видя погибших курсантов и обломки самолётов, получало удары «ножом по сердцу».

После этого руководство школы стало неизменно присутствовать на полётах, и каждый курсант перед первым самостоятельным вылетом должен был сам принимать решение — готов ли он. Об отсеивании неспособных курсантов окончательное решение принимало китайское руководство. В таких случаях обстановка становилась не слишком радостной, да и между китайскими начальниками и советскими инструкторами нередко возникали разногласия²⁴.

В своих мемуарах маршал авиации С.А. Красовский вспоминал: «Советские инструкторы много внимания уделяли обучению китайских товарищей стрельбе и бомбометанию, полётам на больших высотах и на предельный радиус (судя по всему, речь шла о «доучивании» китайских лётчиков в строевых частях — А.Д.). В каждом соединении были барокамеры, и почти весь лётный состав прошел тренировки. Профилактика оказалась не лишней, потом не было ни одного случая потери лётчиками сознания в воздухе. Для полётов на большие расстояния в бомбардировочных частях широко применялся аэродромный маневр.

Однажды на аэродром, где проходили полёты со стрельбой и бомбометанием, приехал [командующий НОАК] Чжу Дэ. Экипажи действовали настолько умело, что Чжу Дэ усомнился, китайские ли это лётчики. По его просьбе после приземления все экипажи были построены у своих самолётов. Чжу Дэ прошёл вдоль строя и, пристально вглядываясь в лица лётчиков, каждому задавал один—два вопроса.

— Вот теперь можно считать, что мы вполне удовлетворены подготовкой наших лётчиков, — сказал он.

Возвращаясь в город, я спросил Чжу Дэ, почему он так внимательно смотрел на лётчиков.

— Пустили слух, что нас обманывают, летают мол, не китайские лётчики, а русские...»²⁵.

В то же время освоение советской авиатехники китайцами (да и корейцами, их подготовка проводилась



Учебно-тренировочный истребитель УЛа-9 в Пекинском авиационном музее Датаншань

параллельно, об этом речь позже) далеко не всегда проходило так гладко. Об этом свидетельствует докладная генерала П.Ф. Батицкого, посланная 14 октября 1950 г. начальнику Генштаба генералу армии С.М. Штеменко:

«Командующий 54 ВА, шифротелеграммой... от 9.10.50 г. донёс, что, несмотря на тщательно подобранный из числа лучших лётчиков инструкторский состав и разработанную сокращённую программу переучивания, предусматривающую 17-часовой полёт каждым курсантом-лётчиком — процесс освоения самолёта Ла-9, отличающегося от Як-9 более сложной техникой управления при взлёте и посадке, идёт крайне медленно.

Так, из 8-ми человек, начавших вывозные полёты на самолёте Ла-9 30.9 с/г, к 7.10 самостоятельно вылетело всего 5 курсантов, при этом 2 самолёта Ла-9 и 1 самолет УЛа-9 были поломаны. Три корейских лётчика, имеющие боевые вылеты на Як-9, до сих пор на Ла-9 не вылетали.

Командующий 54 ВА просит продлить сроки обучения 1-й группы корейских лётчиков до 25.10 с/г, остальных до 15.11 с/г. (Военный министр установил сроки переучивания 1-й группы 10.10, остальных — 30.10. — А.Д.) Просьбу Командующего поддерживаю и прошу Вашего решения...»²⁶.

21 мая 1951 г. генерал-полковник авиации С.А. Красовский доложил Военному министру маршалу А.М. Василевскому и Главкому ВВС генерал-полковнику П.Ф. Жигареву:

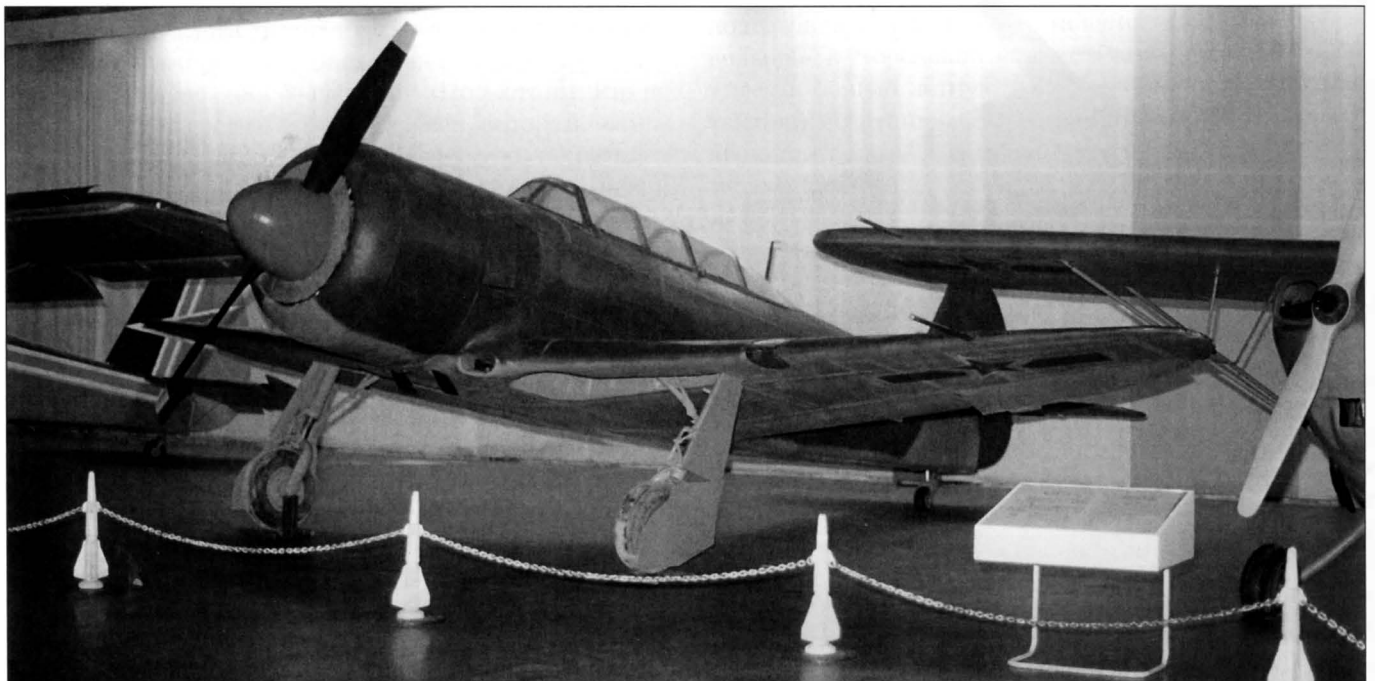
«Задача создания в Китае авиационных школ в основном успешно решена. На 15 мая 51 г. ВВС КНР имеют: 2 объединённых лётно-технических бомбардировочных школы, 3 объединённых лётно-технических истребительных школы, одну лётную истребительную школу, одну смешанную объединённую лётно-техническую школу и одну техническую школу, руководимые подготовленными китайскими кадрами»²⁷.

Вместе с тем и китайское, и советское руководство отчетливо понимали, что выпускники новых китайских авиашкол за столь короткий срок могут научиться, в лучшем случае, в воздухе «держаться за ручку», но никак не подготовлены к ведению боевых действий, даже под руководством опытных лётчиков, которые в КНР тогда ещё тоже не появились. (В годы Великой Отечественной войны пополнение из таких ускоренных выпусков лётных училищ в строевых частях прощально называли «взлёт—посадка» и срочно начинали доучивать в ходе боевых действий.)

По такому же принципу стали действовать и в Китае. После окончания лётно-технических школ китайских лётчиков и техников командировали для завершения этапа обучения в советские строевые авиачасти, дислоцированные на территории КНР. С весны 1950 г. эти части осуществляли боевое дежурство, защищая территорию континентального Китая от многочисленных налётов авиации Чан Кай-ши, с началом войны в Корее эти авиадивизии вступили в ожесточённые бои с авиацией Объединённых сил ООН, базировавшейся на китайской территории.

В наших частях отмечали в целом достаточный уровень подготовки китайских специалистов в лётных школах, где «руководящий технический состав от инженера АЭ и выше кончали авиатехническое училище, где проходили матчасть Ту-2 и МиГ-9. Инженер соединения ранее работал на самолётах Ла-9. У этой категории лиц общее образование, применительно к нашей школе, от 4 до 9 классов. Отдельные лица имеют незаконченное высшее образование. Механики кончали авиатехнические школы, где изучали МиГ-9 и ускоренным порядком Ла-9. У механиков общее образование, применительно к нашей средней школе, от 4 до 7 классов. Мотористы поступали из стрелковых частей без специальной подготовки»²⁸.

Массовое поступление на вооружение строевых частей реактивных истребителей с начала 1950-х годов



и в США, и в СССР, реактивные воздушные бои в небе Кореи показали всем, что «эра поршневого» близка к закату, и естественно, что поршневые боевые самолёты постепенно стали сниматься с вооружения. В то же время четыре китайские истребительные авиашколы продолжали обучать лётчиков на поршневых истребителях.

Дальновидный Чжоу Эньлай, по согласованию с Мао Цзэдуном, дал указание, чтобы добиваться не только количественного роста ВВС НОАК, но и качественного (по сравнению с ВВС Гоминьдана). Причём он подчеркивал, что «необходимо чётко следовать тенденциям развития боевой авиации в мире». Премьер-министр приказал создать из курсантов второго выпуска авиашкол дивизию трёхполкового состава на реактивных истребителях, она предполагалась для противостояния Гоминьдановским авиачастям, вооружённым реактивной авиатехникой США. О том, как шло переучивание китайских лётчиков на советские реактивные самолёты, речь пойдет в следующем разделе.

В ноябре 1952 г. в советском 64-м истребительном авиакорпусе (иак) составили «Материал по обобщению боевого опыта...», где в разделе «Учебный процесс, методика и организация переучивания китайского и корейского лётно-технического состава» также отмечалось:

«а) ...Для переучивания лётного состава на реактивных самолётах УТИ Як-17 и МиГ-15 были выделены китайские лётчики, проходившие учебу в Мукденской и Пекинской школах. До прибытия наших дивизий эти школы лётчиков, теорию и конструкцию реактивных с-тов и двигателей с курсантами не изучали. Лётный состав готовился по эксплуатации материальной части самолётов Як-11 и Як-18, на которых и летал в школе...

После изучения конструкции УТИ Як-17 китайский лётный состав до окончания школы направили для изучения практических и эксплуатационных вопросов и выпуска на УТИ Як-17 при 151 иад, одновременно в школе изучали конструкцию МиГ-15. После изучения МиГ-15 лётчиков передали в 151 иад для выпуска и практической подготовки на истребителе МиГ-15.

Система подготовки китайского лётного состава, проходившего учебу в Мукденской и Пекинской школах, соответствовала программе школ ВВС Советской Армии, с дополнительным изучением материальной части с-тов МиГ-15 с двигателем РД-45Ф и УТИ Як-17 с двигателем РД-10...»²⁹.

При этом подчеркивалось, что «общеобразовательная подготовка китайских лётчиков колеблется в среднем от 4 до 10 классов...»

После начала занятий в первых в китайских ВВС семи авиашколах масштабы ускоренной подготовки в них специалистов, в первую очередь, лётчиков и техников, в течение 1950 г. расширялись три раза, но всё равно это была «капля в море». И тогда с 1951 г. в ВВС НОАК решили создавать новые авиашколы. Первые школы, как известно, организовали комплексными для одновременной подготовки лётного и наземного персонала, а следующие школы готовили лётчиков и техников раздельно. К концу 1953 г. создали 12 новых авиашкол. К этому времени уже отработали систему и методику подготовки в лётных школах, где раздельно учили пилотов истребителей, «бомберов» и транспортников. Кроме того, в технических школах готовили различный обслуживающий персонал и командиров среднего звена. В тот период выпустили 5945 лётчиков, более 24 тыс. наземного персонала, 396 командиров-авиаторов, 690 политработников, 310 руководителей тыловых наземных служб³⁰. Тем самым создавались условия для организации новых авианподразделений.

* * *

Вместе с тем, пока в 1950–1953 гг. шла война в Корее, в КНР думали и о мирной жизни и, прежде всего, стремились продемонстрировать всему миру, что в Новом Китае женщины тоже могут подниматься в небо³¹. В начале 1951 г., ЦК КПК и Военный Совет приняли решение подготовить группу женщин-лётчиц для Нового Китая. И тогда из Военно-политической Академии Северо-Востока и Главного отряда по подготовке авиаторов отобрали 55 кандидаток, их отправили в 7-ю авиашколу (бывшую Дунбэйскую). Из 55 женщин 41 готовили по специальностям штурманов, радистов и механиков, и лишь из 14 предлагали подготовить лётчиц.



На стр. 278: Учебно-тренировочный истребитель Як-11 в Пекинском авиационном музее
Справа: Учебные занятия с женской группой на аэродроме

Так выпускница женской средней школы в Чанша Чжоу Инчжи стала курсанткой лётной школы. Тремя месяцами ранее, поздней осенью 1950 г. она получила сразу три извещения, что принята в Яньцзинский университет в Пекине, в коллектив художественной самодеятельности на северо-западе Китая и, ко всему, может быть зачислена на службу в Красную Армию.

Яньцзинский университет — это предшественник Пекинского университета, и она могла бы стать его студенткой в Новом Китае. Это то, о чём она давно мечтала, но вместе с тем она с детства любила петь и танцевать, обладала многочисленными талантами, и стать членом художественного коллектива ей тоже очень хотелось. Тем не менее девушка избрала армию, и из трёх родов войск выбрала авиацию. Она была комсомолкой и полна энтузиазма.

В Китае раньше не было подобных прецедентов. Лётчики-инструкторы сильно сомневались в их «лётных данных», хотя и верили в них, несмотря на женские слабости. Мужчины-курсанты нередко подшучивали над девушками в столовой авиашколы.

Учиться летать было очень нелегко. К тому же учебный аэродром в войну был сильно повреждён японскими бомбардировками и до конца так и не восстановлен. Бытовые условия также оказались весьма тяжёлыми. Все 14 курсанток жили в одной 14-метровой комнате. Спали на нарах, ели, в основном, гаолян и кашу.

Из трёх инструкторов двое оказались бывшими японскими военнопленными, и девушки понять этого никак не могли, и даже стали протестовать. Чжоу Инчжи передала их мнение руководству, но им объяснили, что эти японцы сами остались на континенте и хотят послужить Новому Китаю. Хотя японцы плохо говорили по-китайски, но были хорошими лётчиками и практически всё могли объяснить и показать руками. Зато теорию преподавал китаец, и только он мог всё популярно объяснить.

Всех девушек разделили на три лётных группы. Тренажеры в учебном классе были очень примитивными. Девушки нередко по ночам, лежа на нарах, ногами и руками имитировали движения по управлению самолётом, как их учили днём.

Несмотря на огромные трудности, которые им приходилось постоянно преодолевать, все очень хотели и мечтали 8 марта 1952 г. пролететь строем над площадью Тяньаньмэнь в Пекине во время праздника.

Нет смысла обсуждать все проблемы, в том числе и чисто женские, встававшие на пути отважных девушек. Шла напряжённая теоретическая подготовка и ожидание (не без робости) первых ознакомительных полётов. Затем начались полёты с инструктором, у многих возникали проблемы с двойным управлением...

Во время одного из полётов курсантке Юань Хэчжэнь стало плохо, и она очень боялась, что отстранят от полётов и отчислят. Но все её очень трогательно ободряли и поддерживали. В итоге она школу окончила вместе со всеми.

Первой вылетела самостоятельно Чинь Гуйфан. От того, как она начнет летать, зависело многое, если не всё — и мнение руководства школы о дальнейшем обучении всех остальных, и осуществление мечты о небе у всей женской группы. И даже после того, как все они начали летать самостоятельно, командование устроило им строгую проверку. Её очень боялась ещё одна девушка — Хуан Бинь, боясь, чтобы не отчислили. Чуть позже руководство школы их успокоило и разъяснило, что теперь они — символы Нового Китая, и за них всех будут очень переживать. Проявляя коллективизм, её доучивали отдельно, в том числе помогали и остальные курсантки.

В итоге 8 марта 1952 г. их общая мечта сбылась. На аэродром прибыли Чжу Дэ, жена Чжоу Эньлая Дэнь Инчао, возглавлявшая в КНР женское движение, Лю Ялю и т.д. На лётном поле собрались более



Слева: Лётчица Чэнь Сяньжэнь из 1-й группы. Пров. Ляонин, 1951 г.
В 1955 г. Чэнь Сяньжэнь переучилась и летала на МиГ-15, у которого она позирует в Пекинском авиамузее. Современное фото

7 тыс. женщин — представителей многих отраслей народного хозяйства КНР, более 50 представителей дипломатических миссий, китайские и иностранные журналисты. Взлет группы обставили весьма торжественно. Все лётчицы составили 6 экипажей (плюс один запасной).

По сигналу — 3 зелёных ракеты — группа взлетела и, после парадного пролёта над аэродромом, они взяли курс на запад и строем пролетели над площадью Тяньаньмэнь. Там находилось сплошное море людей, на трибуне — руководители КНР и КПК. Нет смысла описывать здесь восторги толпы, превосходявшие все мыслимые и немыслимые пределы. После посадки состоялся торжественный приём у Чжу Дэ. Жена Чжоу Эньлая Дэн Инчао спросила, кто был ведущим группы, затем покровительственно похлопала Чжоу Инчжи по плечу и выразила восхищение, а затем высказалась о женском равноправии.

24 марта 1952 г. после обеда в правительственной резиденции Чжунаньхай лётчиц принял Мао Цзэдун. В дальнейшем лётчицы этой группы занимались тушением лесных пожаров, летали на самолётах спецотряда, обслуживавшего руководителей страны, и всегда справлялись с поставленными задачами. Как пишут историки, все 14 лётчиц «блистали» в небе Китая³².

К этому следует добавить, что эта женская лётная группа, судя по всему, была не единственной в КНР. В официальном списке героев-лётчиков упоминается и «отличная лётчица» Чжу Хуйфэнь из 2-й женской лётной группы. Как отмечают историки, «она многократно успешно выполняла транспортные полёты на десантирование, летала на пожарном самолёте, проводила лётные исследования. Осенью 1963 г., когда на Центральной равнине произошло большое наводнение, её экипаж участвовал в ликвидации последствий наводнения и спасении людей»³³.

В 2000-е годы в газете «Жэньминь-жибао»³⁴ появилась заметка ещё об одной китайской лётчице Чэнь Сяньжэнь из 1-й женской



лётной группы, участнице воздушных парадов 1 октября 1951 г. и 1 октября 1952 г. Утверждают, что к середине 1951 г. она освоила «воздушный танк» Ил-10. В то время её часть срочно и интенсивно готовилась к участию в боях в Корее, но её неожиданно отозвали для участия в подготовке к параду. Отметим, что авиачасти ВВС НОАК, летавшие на Ил-10, на войну в Корею так и не попали. Впоследствии, как утверждалось в статье, Чэнь Сяньжэнь переучилась на МиГ-15 и летала на реактивном истребителе.



Вверху: Известная лётчица Юэ Сицуй (китайцы даже называли её «асом»)

Справа: Главнокомандующий Чжу Дэ с китайскими лётчицами после парадного пролёта. 8 марта 1952 г.

ИСТОЧНИКИ И КОММЕНТАРИИ

1. Ван Сүхун. ВВС — период военного похода. Пекин, 2001. С. 93.
2. По другим данным, в Пекине, Мукдене и Цзинане изучали истребители Ла-9 и МиГ-9, ещё две авиашколы, в их числе Чанчуньская, готовили только на Ла-9, бомбардировщики Ту-2 изучали в Чанчуне и в Харбине.
3. Ли Шушань, Ван Ехун. История боевых действий ВВС Китая. Гуандун. 1996. (На кит. яз.) С. 124.
4. Ван Хай. Моя боевая жизнь. Пекин, 2000. С. 43.
5. Ван Сүхун. Указ. соч. С. 90.
6. Ван Сүхун. Указ. соч. С. 91.
7. Ван Сүхун. Указ. соч. С. 92.
8. Ван Сүхун. Указ. соч. С. 89–92.
9. Ван Хай. Указ. соч. С. 45–46.
10. Ван Сүхун. Указ. соч. С. 94.
11. Чжан Байчунь, Яо Фан, Чжан Цзючунь, Цзян Лун. Передача технологий из Советского Союза в Китай. 1949–1966. СПб., 2010.
12. Ван Сүхун. Указ. соч. С. 96.
13. Ван Хай. Указ. соч. С. 41–42.
14. Вероятно, лишь некоторые, так как Ван Хай в своих мемуарах «Мустаг» не упоминал.
15. Ван Хай. Указ. соч. С. 46.
16. Ван Хай. Указ. соч. С. 47.
17. Крамаренко С.М. В небе двух войн. М, 2003. С. 159.
18. Ван Сүхун. Указ. соч. С. 96–97.
19. Ван Сүхун. Указ. соч. С. 98.
20. Ван Сүхун. Указ. соч. С. 98–99.
21. China Air Force. 2004. № 4. С. 57–58.
22. Ван Сүхун. Указ. соч. С. 100.
23. Ван Сүхун. Указ. соч. С. 102; China Air Force. 2004. № 4. С. 58.
24. Правда о китайской авиации. Пекин, 1998. С. 34.
25. Красовский С.А. Жизнь в авиации. М., 1968. С. 349–350.
26. Из фондов ЦА МО РФ.
27. Из фондов ЦА МО РФ.
28. Из фондов ЦА МО РФ.
29. Из фондов ЦА МО РФ.
30. Ли Шушань, Ван Ехун. Указ. соч. С. 124.
31. Вспомним, с каким трудом пробивали дорогу в небо китайки в Гоминьдановском Китае, и практически никому из них по-настоящему летать так и не удалось. См.: Авиация Великого соседа. Кн. I. С. 182–183.
32. Правда о... Указ. соч. С. 37–43.
33. Орлы в небе. Пекин, 2003. (На кит. яз.) С. 138.
34. Газета «Жэньминьжибао», вых. данные установить не удалось.

СОВЕТСКАЯ АВИАЦИОННАЯ ГРУППИРОВКА В КНР

Сразу отметим, что появление первых советских боевых авиачастей на территории КНР напрямую связано не с обучением китайских авиаторов, а с резким усилением активности ВВС Гоминьдана.

В конце 1949 г. — начале 1950 г., ещё до полного завершения Гражданской войны, значительно усилились ожесточённые бомбардировки самолётами ВВС Чан Кайши территории освобождённого от Гоминьдановцев континентального Китая — городов Шанхай, Ханчжоу, Нанкин, Циндао, Сюйчжоу, Гуанчжоу. Особенно пострадал от налётов промышленно развитый район Шанхая. Сам город коммунисты освободили ещё в мае 1949 г., но при этом Чан Кайши на Тайване весьма амбициозно заявил, что «войска КПК могут наступать на Шанхай и даже занять его, но не смогут его защитить».

Генералиссимус рассчитывал, что его войска смогут удерживать Шанхай по крайней мере, год, буквально, вплоть «до начала третьей мировой войны». Тем не менее, Шанхай пал, и тогда он призвал своих лётчиков: «Коммунисты получили Шанхай, но мы не дадим им ни одного спокойного дня. Посылайте самолёты, бомбите Шанхай. Поскорее! Поскорее! Поскорее!»

Как сейчас пишут историки из КНР, «Чан Кайши снова начал размахивать своими козырями». С момента освобождения Шанхая войсками КПК и до февраля 1950 г. ВВС Гоминьдана совершили 26 воздушных налётов, бомбили и обстреливали промышленные и энергетические объекты в Шанхае — электростанции, плотины, мосты, подстанции, а также жилые районы южного Шанхая. Так, 6 февраля 1950 г. с Тайваня и островов на побережье поднялись в воздух 17 В-25 и Р-51, они сбросили более 60 бомб, разбомбили более 2000 домов, убили и ранили более 1400 человек, нанеся городу большой экономический ущерб. Жители Шанхая и государственные структуры КНР не могли нормально жить и работать. Усиление противовоздушной обороны (ПВО) в такой ситуации стало главным для новой власти¹.

Мэр Шанхая Чэнь И в бешенстве ругал чанкайшистов последними словами (страшное китайское ругательство — «дети черепаш»). Он срочно выехал в Пекин как раз в то время, когда Мао Цзэдун и Чжоу Эньлай находились в СССР, а Военным Советом руководил Не Жунчжэнь. В его кабинете мэр устроил настоящий «митинг протеста», заявив, что пока не получит боевых самолётов, из кабинета не уйдет².

Вопрос срочно согласовали с Москвой и, после подписания 14 февраля 1950 г. Договора о дружбе и взаимопомощи между СССР и КНР, И.В. Сталин отреагировал на просьбу решением создать в Китае Отдельную группу войск ПВО СССР под командованием генерал-лейтенанта П.Ф. Батицкого. В её задачи входила оборона юго-восточных провинций КНР и Шанхая от налётов авиации Гоминьдана. 21 февраля 1950 г. появилось решение о срочной организации постов ВНОС (воздушного наблюдения, оповещения, связи) на востоке КНР, на юге Центральной части, на северо-востоке и на севере Китая. В крупных городах и важных промышленных районах создавались штабы ПВО. В первой декаде марта в Шанхае также создали штаб ПВО, его возглавил Го Хуажо.

Вскоре под Шанхай оперативно перебросили ряд советских частей ВВС и ПВО, в т.ч. два истребительных авианолка из 83-го смешанного авиакорпуса (сак), а также полк прожектористов и радиотехнический батальон с РЛС.

7 марта из Дальнего на аэродром Сюйчжоу вылетели 40 Ла-11 351-го иап под командованием Героя Советского Союза подполковника В.Н. Макарова. Во время перелёта погиб ст. лейтенант Василий Макеев. На его машине загорелся двигатель, и при вынужденной посадке на Шаньдунском полуострове произошла катастрофа. Кроме того, при посадке в Сюйчжоу потерпел аварию ст. лейтенант Виктор Старостин — он не справился с управлением, и его самолёт подломил шасси.

Спустя неделю на аэродром Сюйчжоу перебазировался 829-й смешанный авианолк (сак) полковника Семенова, насчитывавший 10 Ту-2 и 25 Ил-10. Его сформировали 17 февраля на аэродроме Цзиньчжоу из лётного состава других частей 83-го сак специально для выполнения задания в районе Шанхая. Однако в боях этот полк участия не принимал, а занимался исключительно переучиванием китайцев на Ту-2 и Ил-10³.

К боевому дежурству в зоне ПВО Шанхая лётчики 351-го иап 106-й иад полковника М.Н. Якушина приступили с 8 марта 1950 г. Первые воздушные бои состоялись 13–14 марта, когда во время завершения ремонта аэродрома Сюйчжоу в течение двух дней самолёты ВВС Гоминьдана неоднократно прилетали на разведку. Чанкайшистским лётчикам сразу же «досталось на орехи» от советских истребителей.

13 марта звено Ла-11 ст. лейтенанта Сидорова обнаружило и сбило F-10 (разведывательный вариант бомбардировщика B-25 «Митчелл»), упавший в 50 км юго-восточнее Сюйчжоу. На следующий день дежурное звено Ла-11 обнаружило южнее аэродрома ещё один разведчик F-10. Его сбил ведущий ст. лейтенант Душин. Загоревшийся «Митчелл» сел на фюзеляж в 4 км от аэродрома. Кроме одного погибшего, всех остальных членов экипажа взяли в плен. Впоследствии тайваньские источники подтвердили лишь уничтожение F-10 борт. № 07 из 12-й раз, 14 марта летавшего фотографировать ГЭС в Нанкине⁴.

С середины марта и до середины 1950 г. лётчики 351-го иап совершили всего 226 вылетов на боевое дежурство, провели 4 воздушных боя, сбив по два F-10 (B-25) и F-51 (так в начале 1950-х годов по американскому образцу стали обозначать истребитель P-51 «Мустанг»). Потерь в этих боях полк не понёс⁵.

20 марта в Шанхай прибыл 29-й гиап на 40 реактивных истребителях МиГ-15 и сразу же начал подготовку к боевому дежурству, а с 1 апреля он заступил на боевое дежурство. 28 апреля пара МиГов (майор Келейников и лейтенант Володкин) подбили разведчик F-5 (разведывательный вариант истребителя P-38 «Лайтнинг») из 12-й раз, летевший в сопровождении нескольких «Мустангов». В 15-21 группа оказалась в 15 км северо-восточнее Шанхая, где в районе о. Хэнша их уже ждали шесть истребителей — две пары МиГ-15 на высоте 6000–7000 м и пара Ла-11 351-го иап на высоте около 700 м (на случай, если противник попытается выйти из боя на малой высоте). Едва увидев МиГи, «Мустанги» бросили разведчика. Первым F-5 обнаружил ведомый, боевым разворотом он зашёл в хвост разведчику и на расстоянии около 500 м пушечным огнём «прошил» обреш правую консоль крыла. За ним «Лайтнинг» атаковал ведущий на сближении от 550 до 300 м. F-5 с дымящимся правым мотором левым полупереворотом вышел из боя и на малой высоте ушёл на базу. «Лавочкины» добить его не сумели, потеряв на фоне воды и дымки. Как выяснилось после захвата войсками

НОАК острова Чжоушань, на одном из соседних небольших островов нашли разбитый «Лайтнинг», он почти долетел до своего аэродрома и упал, не дотянув несколько сотен метров до полосы. Тайваньцы подробностей не сообщали⁶.

По некоторым данным, ещё один тайваньский разведчик F-5 лётчики 29-го гиап сбивали ещё 20 апреля. Кроме того, историки с Тайваня также упоминают сбитый 2 апреля советскими лётчиками из Шанхая «Мустанг» пилота Ли Чжантая. В тот период 22-я аз ВВС Гоминьдана звеньями поочередно базировалась на а/б Динхай и на о. Чжоушань, регулярно совершая облёты восточного побережья провинции Чжэцзян. Установить автора той победы пока не удалось⁷.

Когда Гоминьдановцы уже «почувствовали» в КНР присутствие советских авиачастей, а 12-я разведскадрилья обнаружила на аэродромах реактивные самолёты, чанкайшисты перешли на ночные налёты. 11 мая 1950 г. в 21-00 для бомбёжки промышленных и стратегических объектов Шанхая с полной бомбовой нагрузкой поднялись в воздух два бомбардировщика B-24 из 8-й тбаг ВВС Гоминьдана.

Когда самолёты приблизились к береговой черте, их своевременно обнаружили РЛС. Первый самолёт попал в лучи прожекторов, и по нему сразу открыли огонь зенитки. Осколками зенитного снаряда он был сбит (или серьёзно повреждён), а второй на малой высоте сразу же повернул назад.

Историки с Тайваня подтверждают гибель самолёта ведущего B-24 борт. № 9. Погиб весь экипаж, среди них лётчик Ли Чжаохуа, лётчик-инспектор Ван Динцзи и др. В качестве борттехника там летел начальник технического обучения Сюй Шулинь, радистом — начальник связи авиагруппы Хуан Байгэнь, а также представитель вышестоящего лётного штаба Чуань Сили. Таким образом, «командный состав тяжёлобомбардировочной авиагруппы понёс серьёзные потери»⁸.

27 июня 1950 г. началась война в Корее. Спустя два дня американский президент Трумэн заявил об участии сил ООН в этом конфликте и одновременно объявил «политику нейтралитета», потребовал от Гоминьдановцев прекраще-

ния налётов на континент и пообещав защитить Тайвань от вторжения армии Мао Цзэдуна. Американский авианосный 7-й флот вошел в Тайваньский пролив, тем самым препятствуя продолжению (или эскалации гражданской войны в воздухе над Тайвань-



Разведчик F-5G
(вариант истребителя
P-38 «Лайтнинг»)
12-й раз ВВС
Гоминьдана, попавший
«на зубок» советским
истребителям

ским проливом). Таким образом, амбициозные планы Мао Цзэдуна скорейшего освобождения Тайваня от чанкайнистов в 1950 г. были сорваны⁹. С 25 июля боевые действия ВВС Гоминьдана ограничивались только патрулированием побережья КНР и разведывательными полётами.

Таким образом, боевое дежурство 106-й иад фактически закончилось в конце июля 1950 г., однако ещё 20 числа им поставили новую задачу — организовать переучивание частей ВВС НОАК на советскую авиатехнику. По плану 29-й гиап должен был обучать китайских лётчиков 10-го иап ВВС НОАК. Так строевые пилоты неожиданно превратились в инструкторов-методистов — составляли и утверждали учебные программы, рисовали наглядные пособия, готовили к демонстрации учебные узлы и агрегаты самолёта.

О том, как шло формирование первых авиачастей ВВС КНР, подробно — в следующих разделах. А в тот период, как вспоминал будущий Герой Корейской войны и Командующий ВВС НОАК Ван Хай, в полку начались перестановки в командном составе. По его мнению, таким образом «укрепляли руководство». Это было связано с тем, что поначалу штаб полка развернули на базе 348-го пехотного полка 116-й дивизии. В составе полка числились 28-я 29-я и 30-я эскадрильи и штабное звено. Сначала 10-й иап расквартировали в Суйчжоу. В начале июля 1950 г. в полк прибыли 30 выпускников из 3-й, 5-й и 6-й лётных школ (ускоренный выпуск). В последней декаде июля полк перебазировался на аэродром Лунхуа под Шанхаем, позже его передислоцировали на аэродромы Дачан и Хунцяо¹⁰.

После выпуска из авиашколы Ван Хай получил назначение на должность командира звена в 11-й иап. Однако в августе 1950 г. его перевели из 11-го иап в 10-й в связи с тем, что один из лётчиков того полка по здоровью не мог летать на реактивных самолётах. Так Ван Хай вместе с другими лётчиками под руководством советских инструкторов приступил к переучиванию на МиГ-15.

В то время Ван Хай «по заветам» Мао Цзэдуна очень сильно мечтал об освобождении Тайваня и, сравнивая реактивный МиГ-15 с Ла-9 или Ла-11, понимал, что для полётов через пролив они подходили гораздо лучше из-за большой продолжительности полёта (по-китайски это называлось «длинная нога»). Однако вскоре до Ван Хая дошло, что в составе 10-го иап он может стать одним из первых китайских боевых лётчиков, освоивших самые современные реактивные истребители.

Оба полка — 10-й и 11-й — быстро начали переучивать на МиГ-15 и Ла-11. Из СССР в Шанхай прибыли советские инструкторы. Там уже были и МиГи, но двухместные реактивные УТИ Як-17 ещё не прибыли. Китайское руководство предложило сразу обучать китайских лётчиков на МиГах, минуя переходные самолёты. Китайцы пишут, что «суровая реальность диктовала свои условия...», однако по воспоминаниям советских лётчиков всё выглядело несколько иначе¹¹.

Первые 387 китайских лётчиков и техников ВВС НОАК прибыли на аэродром Цзянвань, где базировался 29-й гиап и в другие советские части, занимавшиеся переучиванием, с 30 июля по 1 августа 1950 г. Среди них находился и личный состав «1-й Народной эскадрильи», где с начала 1950 г. оставались только два звена истребителей, базировавшихся под Пекином. 26 июля 1950 г. 1-ю аэ переименовали в «Отдельную авиагруппу» в составе ВВС НОАК, в августе их переучили на УЛа-9 и перевооружили на советские поршневыми истребители.

Позже лётный и наземный персонал распределили по формируемым строевым частям и авиационным школам для передачи опыта, а «Отдельную авиагруппу», выполнившую свою «истребительную миссию», ликвидировали. 19 июля 1950 г. в Нанкине сформировали 4-ю смешанную учебную авиабригаду, в неё вошли выпускники новых авиашкол, а также почти все 126 лётчиков, в 1946–1949 гг. подготовленных в Дунбэйской авиационной школе пленными японскими пилотами.



Разведчик F-10 (вариант бомбардировщика B-25 «Митчелл») 12-й ораз ВВС Гоминьдана,

На врезке: Обломки фюзеляжа сбитого советскими лётчиками самолёта чанкайнистов





Командный состав 106-й иад, справа направо: к-р 29-го гиап п/п-к Пашкевич, к-р 106-й иад п-к Якушин, комэск 29-го гиап м-р Крымский

Наземная подготовка китайских лётчиков продолжалась около недели с большими трудностями, обусловленными, в основном, языковым барьером. Несмотря на отсутствие переводчиков, 5 августа лётчики 29-го гиап начали вывозить китайцев на УЛа-9. За день «прокатили» 25 курсантов. На освоение «спарки» всеми китайскими лётчиками ушла неделя, к 11 августа вывезли не только их, но и наших советников частей китайских ВВС. Это происходило 7–8 августа, а утром следующего дня (9 августа) инструкторы сами тоже немного «потренировались»: посты ВНОС зафиксировали пролёт неизвестного самолёта в районе Шанхая. Поскольку задачу ПВО Шанхая со 106-й иад ещё не сняли, то по команде с КП на перехват подняли две пары МиГ-15. Ведомый второй пары лейтенант Курносков первым увидел в облаках двухмоторный бомбардировщик и зашёл ему в хвост. Стрелок «бомбера» открыл огонь, поэтому первая атака с расстояния 800 м оказалась безрезультатной, но во второй атаке истребитель открыл огонь с дистанции 450 м и сбил неизвестный самолёт. Однако вскоре выяснилось, что это без оповещения из Нанкина в Шанхай летел Ту-2 ВВС НОАК (на свою беду первые китайцы уже освоили наши бомбардировщики). Такой нелепой стала первая «боевая» потеря ВВС КНР (судьбу экипажа выяснить не удалось). Разобравшись, китайское командование претензий к нашим лётчикам не предъявляло.

Чтобы в будущем не возникало подобных инцидентов, 12 мая 1951 г. Штаб ВВС НОАК издал приказ № 137 за подписями начальников штабов ВВС НОАК Ван Бинчжана и советской Оперативной группы ВВС в КНР Простосердова, в конце мая доведённый до сведения командиров всех советских авиасоединений:

«Во исполнение параграфа 6 приказа Военно-Революционного Совета № 134 от 24.4.51 г., который гласит: «Когда в воздухе обнаружен самолёт, летящий

без заявки, дежурные истребители обязаны немедленно подняться в воздух, быстро нагнать летящий без заявки [самолёт] и дать ему сигнал — «следуйте на посадку на аэродром, с которого мы взлетели» — составлена таблица сигналов «следуйте на посадку на аэродром, с которого мы взлетели» и «иду на посадку на аэродром, указанный Вами», которая прилагается. Сигналы вступают в действие с 1 июня 1951 года»¹².

В августе 1950 г. в учебном процессе наступили вынужденные «каникулы» до 20 числа, поскольку ещё не прибыли реактивные «спарки» УТИ Як-17. В течение более суток инженерно-технический состав полка собирал первый «Як», и уже 22 августа после 12-минутного контрольного облёта менее чем за час вывезли семерых китайцев. На следующий день после двух полётов на Як-17 пятеро китайских лётчиков самостоятельно вылетели на МиГ-15¹³.

Переучивание китайцев лётчиками 106-й иад происходило на трёх аэродромах — Цзянвань, Дачан и Сюйчжоу. В конце августа ввели в эксплуатацию запасной аэродром Хунцзяо в 3–5 км юго-западнее Шанхая, здесь имелась пригодная для МиГ-15 2-км бетонная ВПП. Туда срочно перебазировали десятку МиГов и четыре «спарки». Спустя ровно месяц, к 28 сентября на МиГах самостоятельно летал уже 31 китаец.

Любопытно, что перед первыми самостоятельными вылетами китайских курсантов на боевых самолётах для поднятия «боевого духа» советские инструкторы продемонстрировали групповой высший пилотаж — в 29-м гиап тройкой МиГ-15, в 351-м иап — звеном Ла-11. Впоследствии наши пилоты утверждали, что лётный состав прибывших на переучивание китайских частей был достаточно опытным, что не удивительно, учитывая наличие среди них выпускников ещё «старой» Дунбэйской авиашколы. Для остальных это далеко не всегда соответствовало истине.

По китайским данным, первым на МиГ-15 вылетел Цзоу Янь. Как потом отмечали историки, стремительный МиГ-15 в полной мере отвечал его характеру, затем инструкторы постоянно ставили его в пример. Сейчас китайцы утверждают, что и спустя 40 лет учивший его советский инструктор всячески расхваливал курсанта, отмечая, что он якобы «без провозных» пересел на реактивный МиГ после Р-51 и Ла-9, отличавшийся от них как небо от земли.

Прилежный Ван Хай также всё делал хорошо и к середине сентября полностью завершил программу переучивания, за что получил премию 2-й степени. Награду составили блокнот, полотенце и кусок мыла — но всё это оказалось очень дорого для юноши.

Все лётчики прибыли, что называется, «от сохи», и им мало что требовалось. В то же время ни у кого из них не было часов. Необходимые в воздухе, на земле они считались чем-то вроде роскоши. Деньги на них вскоре появились, но приобрести их никак не удавалось. Узнав об этом, мэр Шанхая Чэнь И подарил всему командному составу, вплоть до комзвена, отличные швейцарские часы. Ван Хай об этом часто вспоминал и очень жалел, что потерял их в ходе Корейской войны, вышрыгнув с парашютом из сбитого МиГа¹⁴.

Ван Хай вспоминал, что пока шло переучивание, мэр Шанхая Чэнь И оказывал лётчикам большую помощь и всячески стремился их поощрить. Жизнь населения после войны наступила очень тяжёлая, и мэр всячески пытался помочь лётчикам, снабжая их предметами первой необходимости. В частности, запомнились три пачки сигарет, получаемые каждым лётчиком. Они, правда, не курили, отдавая сигареты комиссару.

Жили лётчики довольно далеко от аэродрома, транспорта не было, и на дорогу уходило довольно много времени. Узнав об этом, мэр предоставил им небольшой американский легковой автомобиль. Утверждалось, что ранее это был личный автомобиль жены Чан Кайши Сун Мэйлин. В машину обычно набивалось по 10 и более человек. Когда полк уехал на войну на Северо-Восток, машину взяли с собой. После войны её передали штабу Нанкинского военного округа.

Занятия шли довольно интенсивно, чуть ли не по 12 часов в день, и все лётчики-истребители полка переучились на МиГ-15 за два месяца, хотя обычно такое переучивание занимало до полугода. Средний налёт составлял 16 час. 25 мин., но считалось, что они вполне овладели новой техникой. В результате напряжённой учебы весь полк был готов к боевым действиям против ВВС Гоминьдана, и с 19 октября они заступили на боевое дежурство, обеспечивая ПВО Шанхая¹⁵.

Итоговую проверку техники пилотирования китайских лётчиков по поручению Военного совета проводил один из руководителей ВВС НОАК Чан Гань-кунь, с ним другие чины из штаба ВВС, а также мэр Чэнь И, очень хотевший посмотреть, как лётчики на МиГах пролетят строем¹⁶.

В день инспекторской проверки, по словам китайских историков, «бог сделал всё, чтобы усложнить жизнь лётчикам. К 10 часам в небе висела сильная облачность с нижней кромкой около 300 м. В таких условиях они ещё не летали, и советский советник спросил, готовы ли они лететь. Китайцы ответили утвердительно. Несмотря на понятное волнение, первая

четвёрка успешно пролетела строем, проделав над зрителями ряд эволюций. Все были очень довольны¹⁷.

Ван Хай впоследствии вспоминал, что эта проверка прошла 17 октября 1950 г., по-видимому, перед отправкой на фронт. Перед показательными полётами они как раз получили новые самолёты из узжавшей советской Оперативной группы ПВО генерал-лейтенанта П.Ф. Батицкого.

Выполнив поставленную боевую задачу по обеспечению ПВО Шанхая и переучиванию китайских лётчиков, личный состав 351-го иап вернулся на Ляодун 7 октября 1950 г. Всю авиатехнику оставили под Шанхаем китайской стороне. Также из-под Шанхая прибыл на аэродром Саньшилипу и личный состав 29-го иап. Самолёты этого полка МиГ-15бис тоже передали ВВС НОАК. 17 октября китайские ВВС получили от советских лётчиков 119 боевых самолётов, 72 прожектора и 12 РЛС.

Расквартированная в Шанхае 4-я смешанная авиабригада после переучивания официально заступила на боевое дежурство в октябре 1950 г. Боевой задачей считалась ПВО Шанхая и побережья, борьба с самолётами ВВС Гоминьдана, но, как уже говорилось, 7-й авианосный флот США выступал в роли «миротворцев», и в полках продолжалась боевая учёба. Напряжённая подготовка лётчиков-истребителей на МиГ-15 шла ещё около 2,5 месяцев, хотя «реактивный» налёт в среднем составил не более 20–30 часов. Ни о какой настоящей групповой слётанности, не говоря уже об серьёзном освоении тактики боевого применения речь, понятно, не шла. Первые боевые успехи у лётчиков ПВО появились лишь осенью 1952 г.

С началом боевых действий в Корее обстановка на Северо-Востоке Китая обострилась ещё больше, и советское командование поспешно усилило группировку на Ляодунском полуострове. В сентябре 1950 г. туда перебросили из Приморья 177-й иап, вооружённый МиГ-15бис, ставший первым «реактивным» авиаполком на полуострове. Кроме того, новые «бисы»



Стоянка истребителей МиГ-15 29-го иап. Аэродром Дачан, лето 1950 г.



Ван Хай, курсант лётной школы

получил и 29-й гиап. В течение месяца из них сформировали 50-ю иад и достигли полной её боеготовности. Однако этот факт омрачился печальным эпизодом: в конце октября в ходе показательного воздушного боя между МиГ-15бис и Ла-11 из 351-го иап разбился командир 1-й аз 29-го гиап к-н В.Н. Андрианкин. В составе 83-го сак это

была первая потеря реактивного самолёта.

Осенью 1950 г. на Корейском фронте сложилась угрожающая обстановка: после успешно проведенной масштабной десантной операции объединённые войска ООН вплотную подошли к корейско-китайской границе. Лишь тогда советское и китайское руководство, наконец-то, смогли «договориться», и во второй половине октября 1950 г. по личному указанию И.В. Сталина началась срочная переброска советских авиачастей в район Мукдена. В их числе находились 28-й и 445-й иап 17-й иад, 383-й и 439-й иап 144-й иад, 57-й, 126-й и 137-й гиап 328-й иад, 180-й иап (в каждом полку по 30–32 МиГ-9, 1–2 УТИ Як-17, одному Як-11 и одному По-2). Директивой Главкома ВВС от 17 октября предписывалось: к 24 октября «на базе 328 и 144 иад и 180 иап сформировать четыре иад на самолётах МиГ-9 — в составе двух полков каждая, по 30 самолётов... Вновь сформированные четыре иад надо отправить в р-н Мукдена по железной дороге... [доукомплектовать] по два УТИ Як-17 на каждый полк, всего 16 машин»¹⁸.

К 31 октября следовало сформировать на базе 186 иад 45 ВА Забайкальского ВО штурмовую дивизию в составе двух штурмовых полков по 30 Ил-10 в каждом и ещё один отдельный штурмовой полк. К 10 ноября на базе 162-й бад следовало сформировать и отправить в Мукден дивизию из двух полков (838-й и 970-й) по 30 Ту-2.

Аналогичными директивами от 20 и 25 октября предписывалось на базе 151-й иад к 3 ноября и на базе 324-й иад к 10 ноября сформировать по две дивизии двухполкового состава по 30 МиГ-15 с двигателями РД-45. Их так же следовало по железной дороге отправить в район Мукдена в распоряжение С.А. Красовского. По документам все эти авиачасти и авиатехника предназначались для организации в Китае лётных и лётно-технических школ, что вполне соответствует действительности, но 151-я и 324-я иад на МиГ-15, по-видимому, сразу же планирова-

лись для участия в боях в Корее. Характерно, что отдельные звенья 28-го и 72-го иап 151-й иад заступили на боевое дежурство и вступили в бой в Корее на несколько дней раньше срока — 1 ноября.

Пока в конце 1950 г. начиналась широкомасштабная организация лётного учебного процесса, первые китайские «народные добровольцы» продолжали интенсивно тренироваться на МиГ-15. Одновременно Командующий советской Оперативной группой ВВС в Китае генерал-полковник С.А. Красовский сообщил Мао Цзэдуну, что СССР решил безвозмездно передать КНР несколько сотен МиГ-15. В этот период командование китайской воздушной армии в Корее, считая «себя слабыми, а врага сильным», руководствовалось идеей Мао Цзедунa, что нужно «закаляться в реальных боях», но сначала решило «накопить силы, выбрать удобный момент и сконцентрированно действовать». По указаниям вождя, китайские лётчики должны были очень осторожно вступать в воздушные бои, вначале предполагалось задействовать очень небольшое количество самолётов. При более благоприятных условиях предполагалось расширить их участие.

В начале 1951 г. обучение китайского лётно-технического состава поставили «на широкую ногу»: по плану каждая советская дивизия двухполкового состава в КНР готовила аналогичную китайскую дивизию, причём не только лётчиков (50–60 чел.), но и все без исключения наземные службы — штабных офицеров, технический состав, ремонтников ПАРМа и отряд обеспечения — всего более 1100 человек. На поршневых истребителях Ла-9 китайцев из 9-й иад ВВС НОАК в составе 25-го и 27-го иап готовила советская 297-я иад.

16 января 1951 г. генерал Красовский отдал распоряжение всем нашим авиачастям в Китае:

«При переучивании китайского лётного состава, прибывающего из авиационных школ в строевые авиачасти и авиасоединения, устанавливаю следующий налёт на каждого лётчика.

Истребителям: Як-11 — 3 часа, Як-17 — 4 часа, МиГ-15 — 16 часов, МиГ-9 — 19 часов, УЛа-9 — 10 часов, Ла-9 — 20 часов. Штурмовикам: УИл-10 — 5 часов, Ил-10 — 18,19 часов. Бомбардировщикам: УТу-2 — 30–40 минут, Ту-2 — 3–4 часа.

2. При указанном налёте, лётчики должны быть подготовлены:

Истребители: а) К боевым действиям в составе звена, эскадрильи днём в простых метеоусловиях на средних и больших высотах.

б) Ведение воздушного боя в составе звена, эскадрильи, на средних и больших высотах, с учётом последних боевых действий.

Штурмовики: — к боевым действиям в составе звена, эскадрильи днём в простых метеоусловиях, на средних и малых высотах;

Бомбардировщики: — к боевым действиям в составе звена, эскадрильи днём в простых метеоусловиях на средних высотах»¹⁹.

Уже на следующий день, 17 января, С.А. Красовский «врезал» командиру 297-й иад полковнику

А. Смирнову: «Программа переучивания китайских лётчиков составлена безграмотно, небрежно, отсутствуют: методические указания отрабатываемых упражнений, проверка и тренировка на самолёте Як-11 и план наземной подготовки». Программу переучивания предлагалось отработать вновь и доложить 25 января. Впрочем, нагоняй был скорее профилактическим, поскольку в январе 1951 г. дивизия к переучиванию китайцев ещё и не приступала.

9 февраля 1951 г. Командующий опергруппой издал общий приказ, в котором «в соответствии с приказом ВМ СА № 0200 и организационно-методических указаний Главкома ВВС СА о задачах боевой подготовки на 1951 г. в дополнение к указаниям № 0016 от 30.12.50 г. основными задачами частям и соединениям оперативной группы ВВС на зимний период с 1.12 по 1.5.51 г. ставлю:

«I. По боевой подготовке

1. Истребительным авиасоединениям постоянно находиться в повышенной боевой готовности и надёжно прикрывать охраняемые объекты, согласно плану боевого использования.

2. Держать в постоянной готовности всю боевую технику, средства управления и обеспечения.

3. В целях контроля состояния боевой готовности, командирам частей и соединений периодически проводить учебные боевые тревоги не реже раза в месяц.

При проведении боевых тревог отработать вопросы:

а) оповещение и сбор личного состава;

б) подготовка матчасти к вылету и готовность мат[ериально]-технических средств к обеспечению боевой работы;

в) реальность наземной обороны;

г) готовность пунктов к управлению и наведению самолётов в воздухе.

4. Дежурные подразделения 2–3 раза в м-ц поднимать по тревоге в воздух, для отработки вопросов перехвата и управления.

II. По лётной подготовке

1. В основу всей лётной подготовки положить требования приказа Военного Министра № 0250–50 г. по борьбе с авариями и катастрофами и предпосылками, порождающими лётные происшествия...

2. Продолжать совершенствовать весь лётный состав в технике пилотирования, самолётовождения, воздушных стрельбах, групповом воздушном бою, отработать боевые порядки звена, эскадрильи с учётом недочётов последних боёв.

3. Истребительным авиадивизиям совершенствовать подготовку к боевым действиям в составе полка и дивизии по уничтожению бомбардировщиков противника, днём в простых метеоусловиях на средних и больших высотах до потолка.

Подготовка китайских техников на Ула-9. Аэродром Дачан, осень 1950 г.

Отработать метод ведения активных наступательных действий ИА на уничтожение бомбардировочных, истребительных и смешанных групп авиации противника с учётом опыта Отечественной войны и последних воздушных боёв.

Продолжать совершенствовать лётный состав ведения прицельного сопроводительного огня в воздушном бою, особенно в групповом на с-тах, оборудованных автоматическим авиационным прицелом. Тренировать лётный состав выполнению фигур пилотажа, разрешённого на данном типе с-та.

4. Продолжать подготовку лётного и штурманского состава для присвоения классов в соответствии с требованиями «Положения о классификации лётного состава», увязав эту работу с задачей боевой подготовки.

5. Всем дивизиям, вооружённым с-тами МИГ-9, готовить по одной авиаэскадрилье в каждом полку к выполнению боевых задач, днём за облаками при облачности 6–8 баллов в боевых порядках пары, звена.

Совершенствовать весь лётный состав в полётах по приборам в закрытой кабине, в облаках — днём и ночью на с-тах ЯК-11.

6. Авиадивизиям, вооружённым с-тами МИГ-15 /за исключением 151 ИАД/ готовить в каждом полку по одной эскадрилье и 144 ИАД — одну эскадри-



Командующий опергруппой ВВС СССР в КНР С.А. Красовский



лю к выполнению боевых задач: днём за облаками, в боевых порядках пары, звена с пробиванием сплошной облачности одиночными с-тами, ночью в простых метеоусловиях, одиночно и парой на средних и больших высотах.

Совершенствовать весь лётный состав в полётах по приборам в закрытой кабине в облаках на учебном и боевом с-те, ночью в простых метеоусловиях на с-тах ЯК-11 и ПО-2.

7. 20 ИАД — выполняя поставленные задачи, одновременно вести переучивание лётного состава дивизии на с-те МИГ-15 и закончить к 1.5.51 г.

8. 297 ИАД — а) 401 ИАП закончить переучивание²⁰ и подготовить на с-тах ЛА-9 к боевым действиям днём в простых метеоусловиях на средних и больших высотах в составе пары, звена, эскадрильи, полка и продолжать дальнейшее совершенствование всего лётного состава ИАД к ведению воздушного боя, в боевых порядках звена, эскадрильи и авиаполка по отражению налёта бомбардировщиков противника;

б) совершенствовать лётный состав дивизии к выполнению боевых задач, днём за облаками в боевых порядках звена, эскадрильи в пробивании сплошной облачности одиночными с-тами и парами;

в) ночным авиаэскадрильям продолжать совершенствовать подготовку на средних и больших высотах в простых метеоусловиях в составе пары, звена;

г) к 1.3.51 г. быть готовым к приёму и переучиванию китайского лётного состава.

9. 17, 144, 328 ИАД с выполнением поставленных задач одновременно к 15.6.51 г. закончить переучивание китайского лётного состава, подготовив его к боевым действиям днём в простых метеоусловиях на средних и больших высотах в боевых порядках звена, авиаэскадрильи.

10. 151 ИАД — и частью сил 324 ИАД /64 ИАК/ во взаимодействии с китайской и корейской авиацией, продолжать выполнять боевую задачу по прикрытию ж.д. станций, мостов — Аньдун, Пхеньян, Цзинань и тылы войск севернее 38 параллели.

11. 186 ШАД и 186 ШАД «А» — а) продолжать совершенствование лётного состава в технике пилотирования и боевом применении в составе звена, эскадрильи, полка, а кадры в сложных метеоусловиях днём;

б) переучивание китайского лётного состава продолжать и подготовить к боевым действиям в составе звена, эскадрильи днём в простых метеоусловиях на средних и малых высотах, согласно плану переучивания.

12. 162 БАД — а) к 5.3.51 г. отработать боевые порядки в составе звена, эскадрильи с китайским лётным составом и подготовить дивизию к боевым действиям в составе звена, эскадрильи — днём в простых метеоусловиях на средних высотах;

б) совершенствовать подготовку своего лётного состава в выполнении боевых задач в боевых порядках эскадрильи, полка — днём в простых метеоусловиях на средних и больших высотах.

13. В марте м-це в истребительных авиадивизиях, вооруженных с-тами МИГ-9, провести полковые лётно-тактические учения по теме: «Боевые действия

ИАП в составе ИАД по отражению массированных налётов ВВС противника на крупный промышленный объект /город/. При проведении ЛТУ создать обстановку, приближённую к боевым действиям...»²¹.

В фондах ЦАМО хранится также «Исторический формуляр управления 297 иад ПВО, 1947–1960 гг.», из которого можно узнать любопытные подробности почти годичной спецкомандировки дивизии в Китай. В ноябре 1950 г. (ещё в СССР) из состава 297-й иад (в/ч 26250) вывели 938-й и 939-й авиаполки ПВО, а в ноябре в состав иад включили 304-й иап ПВО (в/ч 65365, командир полка — подполковник Королёв Виталий Иванович). С 24 ноября 1950 г. по 30 сентября 1951 г. дивизию в составе 304-го и 401-го иап отправили в КНР в спецкомандировку, возложив на неё две основные задачи — подготовку 9-й истребительной авиадивизии ВВС НОАК и прикрытие важных объектов КНР от налётов авиации противника.

Согласно этому формуляру, «за время пребывания в КНР дивизия имеет следующие итоги.

1. Полностью переучен с с-тов ЛА-7 на с-ты ЛА-9 лётный состав 401 ИАП в кол-ве 31 лётчика.

2. Обучено и подготовлено к боевой работе на с-тах ЛА-9 два истребительных авиаполка /56 лётчиков/ вместе с техническим составом и штаб дивизии Китайской Народно-Освободительной Армии...»

22 октября 1951 г. 297-я иад в составе 304 и 401 иап прибыла в СССР из спецкомандировки и вошла в состав 88 иак ПВО.

В зимний период 50/51 гг. основной задачей частей дивизии стала перегонка лётными эшелонами 62 ЛА-9 и УЛА-9 с аэродромов Мукден, Цзиньчжоу и Пекин к месту основной дислокации на аэродромах Гуданцзы и Харбин. 21 декабря 1950 г. в приказе по дивизии № 018 «за успешное выполнение перегонки матчасти и переучивание руководящего лётного состава на с-те ЛА-9», которое происходило «при хорошей подготовке матчасти к перелётам, без лётных происшествий и нарушений», личному составу объявлялась благодарность:

«В период с 18.12.50 г. по 23.12.50 г. руководящим лётным и техническим составом части п/п 65365 подготовлено и переучено на с-те ЛА-9 с с-тов Як-9 и ЛА-7 12 человек руководящего лётного состава частей п/п 26250 и 54810 с хорошим качеством наземной и лётной подготовки и без лётных происшествий...»

Лётный состав 401 иап летал до этого на ЛА-7 и Як-9, поэтому первоочередной задачей полка стало его переучивание на ЛА-9 и подготовка к боевым действиям днём в простых метеоусловиях на средних и больших высотах в составе пары, звена, эскадрильи и полка. Помимо этого, для корейского авиаполка необходимо было переучить семь корейских и четыре русских лётчика в качестве инструкторов и перегнать для них 20 ЛА-9 с аэродрома Яньцзы на аэродром Фынхуанчен. Приступить к переучиванию китайского лётного состава предполагалось с 1 марта».

Одновременно предписывалось части дивизии привести в боевую готовность, установить дежурство на

аэродромах, имея по одной эскадрилье в готовности № 2 и по одному звену в готовности № 1. Всю боевую технику, средства управления и обеспечения приказано было держать в постоянной боевой готовности.

6 января 1951 г. по приказу командира 297-й иад на аэродром Гудянци в распоряжение командира базировавшегося там 304-го иап направили группу лётного состава корейцев и русских инструкторов. Тому предписывалось:

«1. Принять зачёты по знанию машины с-та Ла-9 и его эксплуатации.

2. Определить лётную подготовку направляемого к Вам лётного состава корейцев и инструкторов русских, проверив их технику пилотирования, после чего составить программу тренировки.

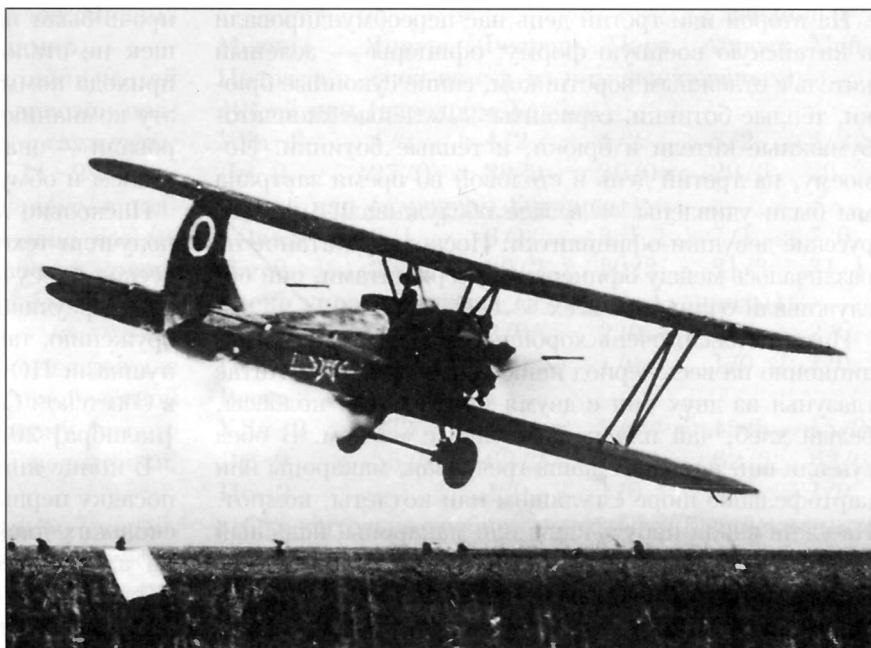
3. После окончания указанных мероприятий приступить к тренировочным полётам на с-те Ла-9 и УЛа...»

Переучивание 401-го иап и инструкторов для корейцев закончили уже в январе 1951 г., причём 13 января с Ла-9, принадлежащим 887-му корейскому авиаполку, произошла единственная в дивизии за всё время спецкомандировки катастрофа. Как следует из составленного 14 января в гор. Янцзы «Технического акта» на Ла-9 № 04-16 с налётом 117 часов (161 посадка), с мотором АШ-82ФН № 8217086 с установленным ресурсом в 150 часов, с начала эксплуатации наработавшим 25 часов, самолёт во время облёта был поломан при следующих обстоятельствах: «При облёте с-та между 12 и 13 часами в работе аэродрома поднялся порывистый ветер силой от 7,5 до 12 м/сек со встречным правым боковым к «Т» в 40–45°. Во время посадки в первой половине пробеге с-т поддуло под правое крыло и он зацепил землю левым крылом, затем разворачиваясь против ветра, с-т получил инерционное левое скольжение. В силу больших боковых нагрузок на шасси, сломался левый, а затем и правый подкосы и с-т лёг на фюзеляж...».

Далее перечислялись повреждения самолёта. Самое обидное, что при этой, на первый взгляд, не слишком опасной аварийной посадке погиб зам. комэска 297-й иад Герой Советского Союза Некрасов.

О том, как проходил процесс обучения наземного технического персонала, а также весьма любопытные бытовые подробности жизни советских лётчиков в спецкомандировке, свидетельствуют воспоминания ветерана ВВС СА прапорщика запаса В.Я. Поскрёбышева, во время китайской командировки — старшины срочной службы²².

«В конце октября 1950 г. на базе 401 иап формировался полк для командировки в Китайскую Народную Республику. В основном личный состав полка сохранили свой, особенно лётный. Техсостав дополнили из 938 и 939 полков до полного штатного состава.



В полёте По-2 с китайскими опознавательными знаками. В КНР в советских полках использовался лишь как связной и тренировочный...

ва. Командиром полка был снова назначен подполковник Шевченко, который командовал 938 авиаполком. [а] 401-м иап до [спец]командировки командовал подполковник В.П. Янчевский.

Согласно приказа при формировании полка я был назначен старшим техником 3-й аэ по вооружению.

В конце октября 1950 г. полк эшелонам пересек государственную границу с КНР и прибыл на аэродром Харбин. Аэродром был недалеко от города Харбин, но я там (т.е. в городе) ни разу не был.

На аэродроме стояло одно длинное трехэтажное здание из кирпича и, по-моему, на аэродроме больше никаких зданий не было. На первом этаже здания размещались хозяйственные службы: склады вещевого, продовольственного и военного имущества. Может быть, на этом этаже были размещены и другие службы, но я уже не помню. На втором этаже — жилые помещения офицеров, казармы для личного состава, штаб полка, штабы АЭ, столовые, совместные для офицеров и сержантов (рядовых в полку не было). Наши лётчики также жили на втором этаже. На третьем этаже находилось большое помещение клуба. Прямо напротив входной двери на противоположной стене два больших портрета И.В. Сталина и Мао Цзэдуна и над ними крупными буквами и иероглифами написали лозунг: «Да здравствует нерушимая братская дружба двух великих народов — Советского и Китайского». В этом клубе проходили все торжественные мероприятия по празднованию всех советских и китайских праздников. В конце каждого торжественного мероприятия обязательно банкет, на котором присутствовал весь состав полка от командира до младшего специалиста, а также лётчики и командование китайского полка. На этом этаже имелись и другие помещения, но назначение их я уже не помню.

На второй или третий день нас переобмундировали в китайскую военную форму: офицеры — зеленый китель с отложным воротничком, синие сукожные брюки, тёплые ботинки, сержанты — зеленые хлопчатобумажные кители и брюки, и тёплые ботинки. Поэтому, на третий день в столовой во время завтрака мы были удивлены — в зале обслуживали молодые русские девушки-официантки. Поскольку питание не различалось между офицерами и сержантами, они обслуживали одинаково всех — весь зал.

Питание было очень хорошим. На завтрак — традиционно на весь период нашего пребывания в Китае: глазунья из двух яиц с двумя кружочками колбасы, белый хлеб, чай или кофе, булка с маслом. В обед суп или щи, на второе каша гречневая, макароны или картофельное пюре с гуляшом или котлеты, компот. На ужин: каша-пшеница или макароны, жареный картофель с жареной рыбой. За всё время мы ни разу не видели на столе черный хлеб; никакой нормы, можно сказать, не было: можно было спросить добавки²³.

Каждый день после ужина до конца января 1951 г., когда мы получили самолёты, лётчик 2-й эс лейтенант Гликин организовывал в клубе уроки танцев. Учились танцевать вальсы, фокстроты. На этих уроках, мне кажется, с удовольствием присутствовали девушки-официантки. И ещё, мне кажется, в то время вид у этих девушек был напряжённо-выжидательный. Ведь они абсолютно не представляли, что их ожидает в Китае, где год назад к власти пришли коммунисты.

Как мы узнали позднее, эти девушки были дочерьми и внучками сотрудников, обслуживающих КЧЖД и работников торгово-промышленной частной компании «И.Я. Чурин и Ко». Эта компания до революции и до конца Гражданской войны в России владела всей торговлей и лёгкой промышленностью Дальнего Востока и Забайкалья. Все девушки хорошо, очень чисто говорили по-русски, но как-то по-старому, по-дореволюционному, что ли. Они очень внимательно присматривались к нам, особенно, к молодым офицерам, не

прочь были познакомиться. В середине января девушек не стало, их заменили солдаты НОАК. После прихода коммунистов к власти в Китае, коммунисты эту компанию («И.Я. Чурин и Ко») не национализировали — она снабжала китайскую армию продовольствием и обмундированием.

Насколько я помню, в середине января 1951 г. мы получили техническую литературу и начали теоретическое переучивание (на самолёты Ла-9). В основном переучиваться пришлось специалистам по авиационному вооружению, так как самолёт Ла-9 был вооружен 4-мя пушками НС-23, а на Ла-7, на которых полк летал в Советском Союзе, мы обслуживали две пушки ШВАК [калибра] 20 мм.

В конце января (1951 г.) на аэродроме совершили посадку первые самолёты Ла-9. Затем в течение нескольких дней посадку совершили остальные: всего на аэродроме приняли 27 Ла-9 и 6 УЛа-9. Все УЛа-9 были сосредоточены во второй авиаэскадрилье, которая по традиции у нас считалась учебной.

С этого времени у нас началось практическое освоение техники. Поскольку самолёт Ла-9 был цельнометаллический, все основные [агрегаты], как и двигатель АШ-83ФН, были почти аналогичны Ла-7, то специалистам по самолёту и двигателю не пришлось изучать почти ничего нового. Также не было почти ничего нового для специалистов по электроприборному оборудованию. Командный состав полка переучивался на Ла-9 на каком-то другом аэродроме. Потом на своём аэродроме обучали уже своих лётчиков.

К концу января 1951 г. все лётчики нашей эскадрильи получили нужное количество провозных полётов на УЛа-9, и на самолётах своей эскадрильи выполнили самостоятельные вылеты. Всего каждый лётчик, как я помню, выполнил по 2 или 3 вылета на Ла-9. Кроме того, кажется, все лётчики выполнили по одному вылету на стрельбу по воздушной цели (конусу). Никаких происшествий не было. В памяти остались имена наших лётчиков: Козляков Борис Кузь-



Слева: старшина В.Я. Поскрёбышев, 1951 г.
Группа лётчиков 401-го иап. Начало 1950-х годов

мич, Непейвода, Зудин, Дрёмин, Круглов Михаил Дмитриевич, Калюжный, Гликин Владимир...»

В «Докладе об итогах боевой подготовки частей 297 иад...» за январь 1951 г. командир дивизии полковник А. Смирнов отмечал достигнутые результаты:

«1. 401 ИАП получил матчасть с-тов ЛА-9 и приступил к переучиванию. К отчётному периоду в полку переучено 25 лётчиков и подготовлено восемь инструкторов. Переученный лётный состав совершенствуется в технике пилотирования и боевом применении...»

2. 304 ИАП закончил перегонку матчасти с-тов для себя и 401 ИАП и приступил к нормальной лётной работе, продолжал дальнейшую тренировку лётного состава по закреплению уровня боевой подготовки, достигнутого к концу 1950 г.

Одновременно полк занимался обучением 7 корейских и 4-х русских лётчиков в качестве инструкторов и перегонкой 20 с-тов ЛА-9 для корейских лётчиков. На данный период обучение корейских и русских лётчиков-инструкторов закончено. Матчасть десяти с-тов перегнана на аэродром Фынхуанчен, остальные десять с-тов готовы к перегонке и задерживаются из-за погоды...

3. Части дивизии непосредственно боевой работы не ведут, но с декабря 1950 г. на аэродроме Гудяньцзы и с 15.1.51 г. на аэродроме Харбин установлено боевое дежурство подразделений в светлое время суток. В январе был произведен один вылет дежурного звена ЛА-9 на перехват смаолётов противника. Подъём был произведен по данным ГП ВНОС г. Мукден. Встреча не состоялась, т.к. цель в районе Китайско-Корейской границы повернула обратно и скрылась...

В разделе «Материально-техническое состояние техники и снабжение» обычно приводились сведения о количестве и состоянии матчасти в каждом полку дивизии. (См. таблицу № 1, куда сведены данные ежемесячных отчётов за январь—май.)

Таблица 1²⁴.

Месяц/ Подразд.	Январь (кол-во с-в/из них неисправных)	Февраль	Март	Апрель	Май
<u>401-й иап (аэродром Харбин):</u>					
УЛА-9	4/2	4/2	4/2	8/2	8/2
ЛА-9	27/0	30/0	30/0	29/0	29/2
<u>304-й иап (аэродром Гудяньцзы):</u>					
УЛА-9	3/1	3/1	3/1	7/1	7/0
ЛА-9	26/5	30/2	30/3	31/3	31/4
<u>Звено управления иад (аэродром Гудяньцзы):</u>					
ЛА-9	2/1	2/0	2/0	2/0	2/0
По-2	—	1/0	1/0	1/0	1/0
<u>Всего:</u>					
УЛА-9	7/3	7/3	7/3	15/3	15/2
ЛА-9	55/6	62/2	62/3	62/3	62/6
По-2	—	1/0	1/0	1/0	1/0

Относительно учебной подготовки китайских штабов и китайских лётчиков получивший «втык» от Командующего опергруппой комдив особо отметил:

«В частях дивизии развернута работа по подготовке к обучению китайских штабов и лётчиков. В дивизии составлены:

— Программа лётной подготовки китайских товарищей-лётчиков.

— Программа наземной подготовки китайских лётчиков.

— Программа подготовки штаба дивизии и штабов авианолков.

— Методические разработки по каждой службе.

— Функциональные обязанности начальников служб и отделений, которые переведены на китайский язык.

— Программа подготовки связистов и специалистов радиотехнической службы.

— Программа подготовки офицеров тыловой службы по каждой службе в отдельности.

Начальники служб и отделений частей дивизии приступили к составлению конспектов по своим службам в соответствии программ наземной подготовки китайских лётчиков.



Советский
истребитель
Ла-9 с мотором
АШ-82ФН.
Поступил на
вооружение ВВС
СССР в 1946 г.

Непосредственно обучение китайских штабов ещё не начато, т.к. штабы не подготовлены к обучению и не имеют указаний о начале обучения. Начато обучение специалистов радиотехнической службы и шофёров автоспецтранспорта и ОАТБ. Лётно-техническим составом китайские авиаполки не укомплектованы, а поэтому обучение их не начато.

В «Докладе о состоянии инженерно-авиационной службы в/ч 26250 за январь месяц 1951 г.» старший инженер дивизии также в первую очередь особо выделил «ход переучивания китайского лётно-технического состава»:

«Китайский лётно-технический состав в часть ещё не прибыл. Поступление по плану, ожидается к 5 марта 1951 г. В настоящее время проводится подготовительная работа к приёму китайского личного состава: составлен перспективный план на весь период обучения: составлены программы и методические разработки. В частях разрабатываются конспекты занятий.

В январе с 5 по 30 текущего года в в/ч 65365 проводилось переучивание корейских лётчиков на с-тах УЛа—9 и Ла—9, для которых перегнано с аэродрома Яньцзы на аэродром Гудяньцзы 20 боевых Ла—9, из которых 10 перегнано дальше на аэродром Фынхуанчен лётным составом в/ч 65365. Для подготовки и перегонки с-тов с аэродрома Яньцзы на аэродром Гудяньцзы была выслана группа технического состава в количестве 15 человек, которая в период с 8 по 22 января провела подготовку материальной части.

В период подготовки матчасти на аэродроме Яньцзы /Корейское лётное училище/ техсоставом своевременно было обнаружено, что в с-ты Ла—9 заправлено некондиционное горючее, чем было предотвращено лётное происшествие.

Топливо Б—95/130 было испорчено автобензином второго сорта. В связи с этим потребовалось дополнительное время на установление действительного качества топлива. По нашим материалам в корейском училище было назначено следствие по установлению конкретных виновников данного происшествия...

4. Особенностью эксплуатации матчасти в данных климатических условиях в зимний период является отсутствие снежного покрова и наличие в большом количестве мелкой пыли.

Пыль особенно вредно отражается на работе двигателя. Существующие фильтры-пылеуловители, типа «ЦАГИ» в одну сетку, не дают положительного результата. Для улучшения условия работы двигателя необходимо поставить ещё два—три слоя сетки «ЦАГИ». Эту работу [можно] выполнить силами ПАРМа, но отсутствие сетки задерживает выполнение этих работ...»

19 февраля 1951 г. командир дивизии полковник Смирнов докладывал командиру опергруппы Красовскому о необходимости поставок дополнительного количества 22 моторов АШ—82ФН: «В частях имеется 69 моторов АШ—82ФН, установленных на с-тах Ла—9 и УЛа—9. Запасных моторов на складах нет...»

В «Докладе об итогах боевой подготовки частей 297 ИАД ПВО за февраль месяц 1951 г.» отмечалось:

1. Боевая подготовка

— Выполняя поставленные задачи, дивизия имеет следующие результаты:

1. 401 ИАП, закончив переучивание лётного состава на с-те Ла—9 в кол-ве 31 экипажа, продолжал совершенствование его в технике пилотирования, воздушных стрельбах и боях, групповой слётанности в боевых порядках звена и эскадрильи и в самолётовождении. В итоге лётной работы за месяц полк налетал 192 часа, что в среднем на лётчика составляет 6 часов. Высотный налёт составляет 13 часов...

ВЫВОД: полк способен выполнять боевые задачи на средних и больших высотах днём в простых метеоусловиях в составе пары и звена 22 экипажа, в составе эскадрильи 13 экипажей.

2. 304 ИАП — продолжал совершенствование лётного состава в технике пилотирования, воздушных стрельбах, самолётовождении, групповой слётанности в боевых порядках пары, звена, эскадрильи в воздушных боях. В итоге за месяц полк налетал 71 час, что в среднем на лётчика составляет 2 часа...

Недостаточная интенсивность лётной работы в полку объясняется следующими причинами:

— плохие метеоусловия в районе базирования полка — морозная дымка и туманы,

— выпадение осадков (снега) во вторую половину месяца настолько обильных, что вывели аэродром из строя,

— обучение корейских лётчиков на аэродроме базирования полка...

ВЫВОД: Полк способен в составе 31 экипажа выполнять боевые задачи днём на средних и больших высотах в простых метеоусловиях.

3. Части дивизии непосредственно боевой работы не ведут, на аэродромах базирования авиаполков организовано дежурство по одной авиаэскадрильи в готовности № 2 и по одному звену из них в готовности № 1. В отчетном месяце произведен один подъём дежурного звена, срок готовности 3 минуты.

Полётов с-тов противника в районе обороняемых объектов не отмечено...

Далее подчёркивалось, что «...для успешного выполнения плана учебно-боевой подготовки советских и китайских лётчиков необходимо:

1. Получить 8 с-тов УЛа—9, желательно из Цзинчжоу. В настоящее время в частях имеется всего лишь по две исправные спарки УЛа—9.

2. Необходимо два рулёжных с-та Ла—9. Для этой цели намечено использовать два с-та Ла—9, потерпевших поломки: Ла—9 № 129 — поломан киль и Ла—9 № 114 — поломано крыло.

3. Необходимы с-ты ЯК—11 в кол-ве 6 единиц для обеспечения налёта при переучивании китайских лётчиков из расчета 3 час × 60 = 180 часов...

IV. Подготовка китайских штабов и китайских лётчиков

В дивизии продолжается подготовка к приёму и обучению китайских штабов и лётчиков. В соответствии составленных программ обучения, составляются конспекты и переводятся на китайский язык. К отчётному периоду штаб дивизии и штабы авиаполков готовы к приёму и обучению китайских штабов и лётчиков.

В дивизии начато обучение китайских товарищей по следующим специальностям:

- Специалисты радиослужбы с января — 26 чел.
- Шофера авто и спецмашин с января — 25 чел.
- Планшетисты ПУ с февраля — 7 чел.
- Диспетчера с февраля — 2 чел.
- Авианаводчики ПУ с февраля — 3 чел.
- Дежурные по связи — 2 чел.
- Ремонтники ПАРМ-4 с февраля — 10 чел.
- Связисты радисты с 19.2.51 г. — 28 чел.
- Телеграфисты — 12 чел.
- Кислородчики с 27.2.51 г. — 8 чел.

Всего в дивизии обучается 123 китайских товарища.

Согласно плана обучения дивизия должна с первых чисел марта м-ца приступить к обучению китайских птабов и лётчиков».

В очередном ежемесячном «Докладе об итогах боевой подготовки...» за март командир дивизии отмечал: «...Заняренные для дивизии 8 с-тов УЛА-9 с Мукденского аэродрома приняты и перегнаны на аэродромы дивизии... Боевой работы части дивизии не ведут, но на аэродромах базирования авиаполков организовано в светлое время суток дежурство... (в том же режиме, как и в феврале — А.Д.). В отчётном периоде пролётов авиации противника в районе обороняемых объектов не отмечено...»

В разделе «Материально-техническое обеспечение» отмечалось, что «...в марте м-це произведена передача имущества, техники и автотранспорта командованию китайской дивизии, о чём составлен акт и сдаточные ведомости...»

Питание личного состава частей дивизии удовлетворительное, калорийность хорошая. Обмундирование, полученное личным составом частей дивизии китайского образца в результате некачественности его у большинства солдат и сержантов пришло в негодность, и личный состав вынужден ходить в своем — советского образца обмундировании...»

Что касалось «Хода переучивания китайских товарищей», то в дивизии обучалось 683 китайца, из них:

27 лётчиков, 29 мотористов, 27 офицеров птаба авиаполка и 70 птаба китайской дивизии, 56 связистов, 31 специалист радиотехслужбы, 35 ремонтников ПАРМ-4, 10 чел. — кислородно-добывающая станция, 18 — пункт управления, 6 укладчиков парашютов, а также ещё 374 — л/состав аэродромной службы.

«Со всеми вышеуказанными специалистами проводятся регулярно теоретические и практические занятия по разработанным программам наземной подготовки китайских товарищей.

Лётный состав в кол-ве 27 человек приступил к теоретическим занятиям и сдаче зачётов по знанию матчасти и эксплуатации с-та ЛА-9, а также инструкций и наставлений по производству полётов. Из 27 человек лётного состава имеется — 2 заместителя командира полка и 3 командира эскадрильи. Практические полёты с лётным составом будут начаты в первых числах апреля месяца.

За остальным лётным составом откомандирован инспектор техники пилотирования дивизии и с ним ещё три человека в Пекинскую школу лётчиков.

Инженерно-техническим составом китайские авиаполки не укомплектованы, всего имеется 29 мотористов. Желательно ускорить присылку инженерно-технического состава...»

24 марта 1951 г. начальник птаба дивизии полковник А. Скрипник сообщил командирам авиаполков об откомандировании в их распоряжение 11 китайских лётчиков, окончивших Пекинскую школу и о приказе комдива: «По прибытию лётчиков, немедленно организовать проверку знаний матчасти и эксплуатацию с-та Ла-9, после чего приступить к обучению полётам на данном типе с-та».

После оперативно организованной проверки комдив отметил, что «обучающиеся китайские товарищи при проверке их знаний по изученным вопросам показы-



Комэкс 29-го гиап майор Крымский руководит учебными полётами
Линейка истребителей Ла-9 одного из авиаполков ВВС НОАК

вают вполне удовлетворительные результаты, что свидетельствует о хорошей усвояемости пройденного [в лётной школе] материала и качественном обучении со стороны преподавательского состава».

В «Докладе по организации инженерно-авиационной службы» за март старший инженер дивизии С.И. Белоусов так охарактеризовал ход переучивания китайского лётно-технического состава:

«На 1-е апреля 1951 г. в объединение прибыло 27 человек китайских лётчиков. Из них 13 человек закреплено за в/ч 65365, базирующейся на аэродроме Гудяицзы, и 14 человек за в/ч 54819, базирующейся на аэродроме Харбин. Переучивание китайских лётчиков начали с 26 марта. Совместно с полётами проводятся занятия по изучению с-та Ла-9 по плану наземной подготовки соединения...

Учебных с-тов УЛа-9 в соединении на 1-е апреля имеется 15, из которых 12 исправных и 3 с-та войдут в строй во второй половине апреля м-ца.

Мотористов получено в марте м-це 29 человек, которые распределены по частям. Специалистов ПАРМ-4 прибыло 35 человек. Со специалистами ПАРМ-4 затрачено 188 часов на изучение производственных дисциплин. Обучение мотористов производится непосредственно на матчасти по планам старших инженеров частей.

Главным затруднением в обучении китайских специалистов является недостаточное количество переводчиков и слабое их знание технической терминологии, кроме того, недостаточное количество в ПАРМах ремонтного материала как-то — дюралюминия, заклепок, стали и лакокрасочных материалов, что также затрудняет и увеличивает сроки обучения китайских специалистов.

Положительным фактором является большая тяга и желание китайских товарищей изучить авиационную технику и освоить приёмы производственных процессов, а также стремление наших специалистов

передать свои знания и навыки работы китайским товарищам. Из руководящего технического состава соединения прибыл старший инженер соединения т. ЮАНЬ ЦЫНЬ ШАНЬ (так в док. — А.Д.), имеющий опыт работы на с-тах Ла-9».

В разделе «Массовые и вновь выявленные дефекты и анализ лётных происшествий» особо отмечалось, что в течение месяца лётных происшествий в соединении не было. В то же время «в марте появился новый дефект — выработка гильз цилиндров, обнаруженная на 5-ти моторах на аэродроме Гудяицзы. Кольцевая выработка гильз вызвана большим количеством пыли на аэродроме.

Принятые меры по предотвращению попадания пыли во всасывающую систему мотора, ежедневная промывка и смазка фильтров «ЦАГИ» и поливка площадки под винтом перед запуском мотора на стоянке, не даёт достаточного эффекта. Необходимо ставить дополнительные фильтры «ЦАГИ», но отсутствие сетки не даёт возможности провести это мероприятие...

В период зимней эксплуатации встречались следующие массовые дефекты:

1. Замерзание гидросмеси в стойках шасси и гидросистеме. Причём замерзание происходило не всей гидросистемы, а выпадение кристаллов из гидросистемы. Это дало возможность предположить, что глицерин не кондиционен, но анализ, проведённый в Чанчунской лаборатории, дал положительные результаты, что вызвало сомнение в правильности проведённого анализа. Кроме этого, анализы авиационных масел, проводимые в Чанчунской и Харбинской лабораториях, дают различные данные. Исходя из этого, настоятельно вытекает необходимость создания окружной центральной лаборатории в системе ВВС армии Китая...»

В свою очередь, техник Поскрёбышев вспоминал: «Наши лётчики в конце января приступили к несению боевого дежурства в светлое время суток в составе пары. Так как я служил в 3-й аз, а китайские



Лётчики 351-го иап ст. лейтенанты Карелин и Абрамович проверяют оборудование кабины истребителя Ла-11 перед полётом. Аэродром Цзянвань, лето 1950 г.

Техник по вооружению Мэн Го Хай. Надпись иероглифами на фотографии: «На долгую память...»

лётчики учились на самолётах 2-й аз, то всё, что происходило во 2-й учебной аз, на другой день до нас доводил ст. техник эскадрильи ст. лейтенант Шмитко Василий Кузьмич. Китайские лётчики и техсостав жили вне аэродрома, их привозили каждый день на аэродром на машинах.

В марте месяце к нам прибыли военнослужащие китайской армии, которых мы были должны обучать обслуживанию самолётов. В группу авиавооружения было направлено пять человек, и один переводчик. Имена их всех я до сих пор помню хорошо. Это: Пен Шу Юнь (старший группы), Сун Ши Вэй, Ян Юн Чхе, Тан Ти Сян, Мэн Го Хай и переводчик У Кай Ю, которого мы звали просто Коля. Двое первых были сравнительно высокие крепкие парни, они старательно изучали всё, что мы им показывали. Остальные были моложе, ниже ростом, а Мэн Го Хай был уже лет 30. Мне очень помогло то, что переводчик У Кай Ю очень быстро всё схватывал практически и передавал своим товарищам.

Китайские товарищи очень старались, и обучение шло успешно. [Однако] их очень смущало и пугало только то, что стрельба велась через плоскость вращения винта. Они быстро научились снимать пушки с самолёта, разбирать их и собирать, устанавливать их обратно на самолёт и проверять, и регулировать «момент выстрела», когда лопасть винта находилась как раз против оси канала ствола. Они также быстро освоили подготовку воздушной мишени (конуса)²⁵.

В апрельском докладе об итогах боевой подготовки частей дивизии отмечалось, что «непосредственно боевой работы части дивизии не ведут. На аэродромах базирования авианолков... организовано в светлое время суток дежурство... Пролётов авиации противника в отчётном месяце в районе обороняемых объектов не отмечено...»

По поводу материально-технического обеспечения особо выделено, что в апреле всему л/составу выдали новое летнее обмундирование китайского образца.

В апреле для переучивания в дивизию прибыли ещё 28 китайских лётчиков и 165 специалистов ИАС. Таким образом, в дивизии обучались 892 человека, из них по специальностям: 56 лётчиков, 194 специалиста ИАС, 33 офицера штаба ИАП, 70 офицеров штаба дивизии, 56 связистов, 31 специалист РТС, 35 ремонтников ПАРМ-4, 10 специалистов кислородно-добывающей станции, 18 чел. пункта управления, 15 укладчиков парашютов, личный состав аэродромной станции — 374 чел.

«Со всеми вышеуказанными специалистами проводятся регулярно теоретические и практические занятия в соответствии программы обучения.

Лётный состав после сдачи зачётов по знанию математики и эксплуатации с-та ЛА-9, инструкций и наставлений по производству полётов приступил к практическим полётам с инструкторами на с-те УЛА-9. Из прибывших в первой партии 28 лётчиков в н/вр летают самостоятельно на с-те ЛА-9 — 12 человек, остальные 16 человек подготовлены к выпуску самостоятельно и с ними проводятся последние полёты по

отшлифовке элементов полёта по кругу и по умению исправлять ошибки на посадке.

28 лётчиков, которые прибыли несколько позже, в н/вр проходят вывозную программу на с-те УЛА-9. На день отчёта с ними произведено от 8 до 25 полётов, качество полётов хорошее. Всего в течение м-ца при обучении китайских лётчиков произведен налёт на с-те УЛА-9 и ЛА-9: в 304 ИАП — 122.00, в 401 ИАП — 89.00, что в общем составляет 211.00 часов и израсходовано горючего Б-95 53589 кг.

Программа теоретических занятий с китайскими товарищами в основном закончена. В мае м-це будет приём зачётов по изученным темам и целиком по умению выполнять свои функциональные обязанности и умению практически работать. Особое внимание будет обращено:

- на умение сочетать теоретическую подготовку с практической работой,

- на умение штабов полков и дивизии правильно планировать, проводить и учитывать весь процесс учебно-боевой подготовки,

- на умение тыловых подразделений правильно и своевременно обеспечивать лётную подготовку авианолков материально-техническими средствами.

Большим тормозом в обучении китайского лётного состава в отчётном месяце послужили плохие метеорологические условия /дождь, снег, пыльные бури/, которые сокращали стартовое время и срывали полёты вообще, и отсутствие рулёжного с-та в первый период обучения».

В свою очередь старший инженер дивизии в апрельском докладе по организации ИАС отмечал, что «на 1-е мая 1951 года в соединение прибыло 196 человек инженерно-технического состава, из них: 16 человек руководящего инженерно-технического состава, 101 человек младшего технического состава службы эксплуатации и 79 человек специалистов ПАРМ-4 и ПАРМ-1. Все младшие специалисты службы эксплуатации окончили 1-ю авиатехническую школу в гор. Харбин, где изучили мотор АШ-82ФП и с-т Ту-2.

При проверке авиационные специалисты показали хорошие знания по мотору АШ-82ФП и соответственно по электрорадиоспецоборудованию с-та Ту-2. Сейчас все младшие авиационные специалисты разбиты по эскадрильям, звеньям и на учебные группы по специальностям. При прохождении курса теоретической подготовки взят основной упор на изучение конструкции и технической эксплуатации с-та ЛА-9 и изучение спецоборудования. Теоретическая часть программы заканчивается 15 мая, после чего все специалисты приступают к практическим работам на матчасти с-тов. Для специалистов ПАРМ-4 и ПАРМ-1 составлена программа теоретической подготовки по признаку производственных групп и с 1 мая началась планомерная техническая учёба одновременно с производственной практикой. Вся теоретическая программа обучения рассчитана на май и июнь м-цы 1951 г...»

Как неоднократно отмечалось во многих документах, основным затруднением в обучении китайских специалистов являлось недостаточное количество пе-

реводчиков и слабое их знание технической терминологии. За каждым советским лётным инструктором, обучавшим 4–5 китайцев, закрепляли переводчика, присутствовавшего на всех занятиях и на полётах вместе с инструктором и его группой, и переводившего все письменные и устные указания инструктора и все вопросы и ответы обучаемых. Это в 1,5–2 раза увеличивало время проведения предполётной и предварительной подготовки, разбора полётов и др. занятий.

Кроме того, каждому инструктору выдали памятку по необходимым лётным командам на русско-китайском языке. Стартовый паряд назначался в двойном составе должностных лиц — русский и китайский. На стартовом командном пункте (СКП) при русском руководителе полётов тренировался в подаче команд китайский лётчик из руководящего состава, здесь же находился и китайский переводчик. Свободные от полётов лётчики находились в квадрате и под руководством инструктора и с помощью переводчика разбирали ошибки летающих экипажей. При вывозных полётах указания в воздухе давал инструктор на русском языке и частично на китайском. Перед следующим полётом к самолёту подходил переводчик, и инструктор через него давал указания обучаемому. При самостоятельных полётах указания на земле давал инструктор. Команды в воздух и на посадку руководитель полётов с СКП подавал через переводчика и на китайском языке. Практиковались разборы ошибок на старте с временным закрытием полётов. Разрешение на первый самостоятельный вылет давал лично командир полка, после проверки обучаемого в воздухе по представлению командира эскадрильи. Контроль за наземной подготовкой китайских лётчиков осуществляли офицеры штаба и руководящий лётный состав управления дивизии.

26 апреля 1951 г. комдив Смирнов доложил в Пекин командиру Оперативной группы Красовскому о возможности перебазирования полков дивизии на другие аэродромы в связи с приближением летнего сезона дождей: «Донону, что мною и моим заместителем по лётной подготовке в апреле 1951 года на террито-

рии Китайской Народной Республики и Корейской Народно-Демократической Республики осмотрены следующие аэродромы и посадочные площадки:

На территории КНР.

1. Аэродром Дунфын — 155 км юго-зап. гор. Гирин.
2. Аэродром Фынхуанчен — 435 км юго-западнее гор. Гирин и 160 км юго-восточнее гор. Мукден.
3. Посадочная площадка гор. Тунхуа — 235 км юго-западнее гор. Гирин.
4. Посадочная площадка гор. Цзянь — 305 км юго-западнее гор. Гирин.
5. Посадочная площадка гор. Хайлун — 145 км юго-западнее гор. Гирин.

На территории КНДР.

1. Аэродром гор. Сингисю — 5 км юго-восточнее гор. Аньдун.
2. Аэродром Идзю — 7 км восточнее Сингисю.
3. Две посадочные площадки гор. Кенгте — 200 км северо-восточнее гор. Аньдун.

Аэродром Дунфын к работе на с-тах ЛА-9 временно не пригоден — требуется расширить ВПП, выровнять и укатать грунт на рабочем поле.

Аэродром Фынхуанчен к работе на с-тах ЛА-9 пригоден. В целях безопасности полётов необходимо расширить лётное поле, сплести деревья с западной стороны аэродрома и канюиры с южной. Для размещения л/состава и штабов построить несколько бараков.

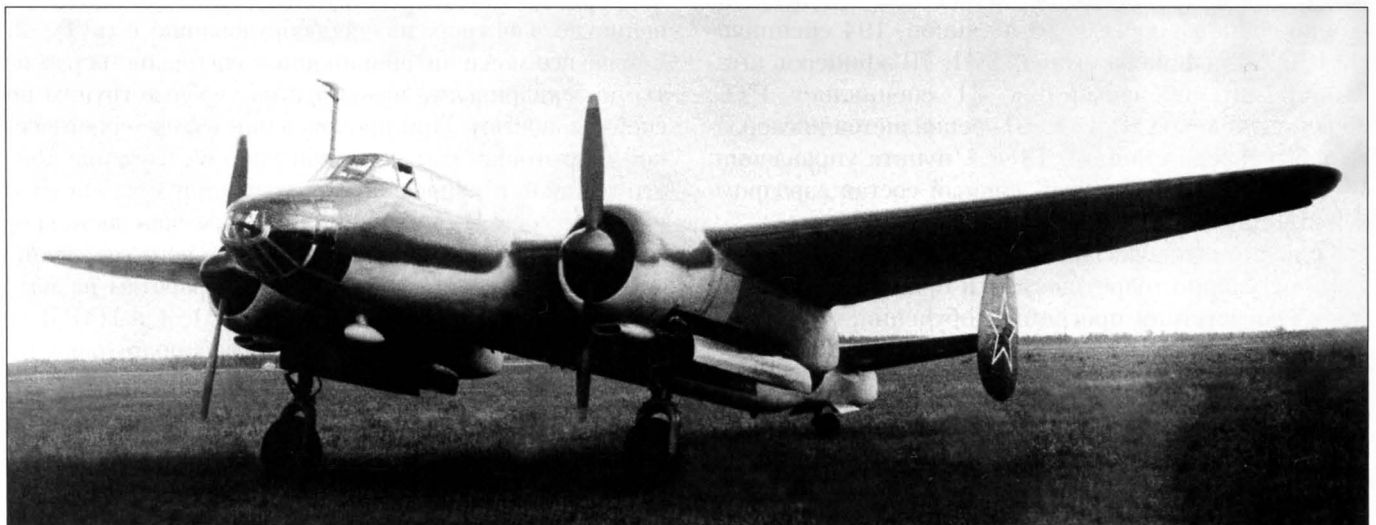
Аэродром Сингисю к работе годен.

Аэродром Идзю к работе не годен.

Посадочные площадки, указанные в прилагаемых схемах, для работы на с-тах ЛА-9 непригодны ввиду малых размеров и невозможности их расширения, необработанности лётного поля и плохих подходов.

ВЫВОД:

1. Аэродром Сингисю к работе на с-тах ЛА-9 годен.
2. На аэродроме Фынхуанчен после проведения работ по расширению, планировке и укатке можно базировать полк ЛА-9 для ведения боевой работы. Учебную работу производить нельзя из-за большой пыли. Полёты можно производить ограниченно, т.к. господствующие ветры 5–7 м/сек поперёк полосы бу-



Учебно-тренировочный бомбардировщик УТБ-2, переходный для Ту-2
На стр. 299: Фронтовой бомбардировщик Ту-2 ВВС НОАК

дуг создавать опасность при производстве посадки и при незначительном отклонении при пробеге приведут к столкновению с препятствиями».

9 мая 1951 г. ст. инженер полка (п/п 65365) Журавлёв доложил старшему инженеру дивизии о состоянии технической учёбы с китайскими специалистами:

- «1. Китайские специалисты прибыли 24.4.51 г.
2. Количественный состав по специальностям:
 - а) Мотористов — 48 человек, из них 35 человек окончили Харбинское авиаучилище механиков.
 - б) Механиков по вооружению — 17 человек.
 - в) Специалистов по ЭСО (электроспецоборудованию — А.Д.) — 23 человека.
 - г) Техник по радио — 1 человек.
 - д) Техник по приборам — 2 чел.
 - е) Техник по вооружению — 1 чел.

3. Занятия начаты согласно программы с 25.4.51 г.

Организованы 3 полковые группы: а) Группа механиков и мотористов; б) Группа механиков по вооружению; в) Группа специалистов по ЭСО...»

10 мая 1951 г. полковник А. Смирнов выпустил приказ по дивизии № 069 «Итоги учебно-боевой подготовки за зимний период и задачи на май—июнь месяцы летнего периода обучения», где отмечалось:

«В зимний период обучения части дивизии выполняли задачи, поставленные командиром оперативной группы ВВС в Китае директивами №№ 0016 от 30.12.50 г. и 0143 от 9.02.51 г...»

Поставленные задачи на зимний период частями дивизии в основном выполнены...»

В то же время в разделе «Обучение китайских товарищей» говорилось:

«1. Поставленные задачи частям по обучению китайских лётчиков и других специальностей частями дивизии не выполнены (выделено авт. — А.Д.).»

2. В моем приказе № 056 от 29.03.51 г. я требовал подготовить весь лётный состав в течение апреля м-ца к самостоятельному вылету, с авиационными специалистами закончить программу по теоретической учебе. С этой задачей командиры частей не справились, хотя все условия к выполнению этой задачи были.

Большее половины лётного состава в обоих полках не выполнили даже на 50% провозную программу по кругу. Программа наземной подготовки со специалистами также осталась не выполнена. Такое обучение грозит невыполнением в срок задач, поставленных командиром оперативной группы по обучению китайских товарищей...

Приказываю: ...3. Основное внимание уделить обучению китайского лётного состава. Обучение лётчиков согласно программы закончить к 1.07.51 г.»

Издав свой приказ, с 10 по 18 мая 1951 г. командир 297-й иад с группой офицеров штаба дивизии производил проверку боевой подготовки и обучения китайских лётчиков в частях дивизии. Её результатом стал новый приказ № 071 от 28 мая, где общий вывод положительный, но отмечены и существенные недостатки в обучении и в организации полётов.

В частности, по 401-му иап в приказе говорилось:

«1. Программа наземной подготовки с офицерами штаба полка пройдена. Учёт проводимых занятий ведётся только на китайском языке. В целом штаб сколочен плохо ввиду того, что практических занятий по отработке функциональных обязанностей, боевых документов, плана боевой подготовки не проводилось. Тренировок на КП с руководящим составом полка также не проводилось, в результате руководящий состав полка представления об управлении с КП не имеет.

2. Занятия с лётным составом проводятся не по программе наземной подготовки, сущенной штабом п/п 26250, своей программы наземной подготовки также нет, в результате занятия проводятся по темам, подсказанным практикой, т.е. по усмотрению командования полка. Учёт проходимых тем с лётным составом штабом полка на русском языке не ведётся, в результате трудно разобрать, какие же темы изучены с лётным составом...

Предварительная подготовка к полётам китайских лётчиков проводится в основном правильно, в соответствии организационно-методических указаний по проведению предварительной подготовки к полётам, однако имеются следующие недостатки:



1. Инструкторский состав план работы с группой на лётный день не составляет. В результате при проведении предварительной подготовки к полётам инструктора не всегда в состоянии изложить материал программы полёта в той последовательности, как она будет действительная в полёте. Так например: инструктор Колоколов, проигрывая полёт по кругу, не имел расчётов времени, не всегда может правильно провести розыгрыш элементов техники пилотирования полёта по кругу.

2. Имеющаяся учебно-наглядная база крайне недостаточна, что также не позволяет инструктору в более доходчивой форме изложить курсанту тот или иной вопрос техники пилотирования.

В группе инструктора Бахаровского при проигрывании полёта по кругу миниатюр старт не использовался. Схема разбивки старта при различных направлениях ветров, распределение внимания на взлёте, в воздухе, профилям полёта по кругу отсутствует. При разборе ошибок техники пилотирования инструктора не требуют от переводчиков показа ошибок на моделях с-та, а пользуются руками.

Организация и руководство полётами

Стартовый наряд обязанности знает хорошо, старт разбивается правильно. Руководство полётами осуществляется правильно. При производстве полётов допускаются следующие недостатки: ...

6. Журнал руководителя полётов имеет запись ошибок в технике пилотирования и нарушений основных правил лётной работы только за 4 лётных дня. Серьёзные ошибки в технике пилотирования в журнал не записываются, так например: 10.5 курсант МО-ЯН-БИН (так в док. — А.Д.) на взлёте резко поднял хвост, много дал правую ногу, уклонился на 40–50° вправо. Взлёт аварийный. На посадке рано выбрал из угла, высоко выравнивает, случайно не ломает машину. Данный случай в журнал руководителя полётов не записан...



Техническая учеба с китайским техсоставом неудовлетворительная. План занятий на май м-ц не составлен, расписания занятий на русском языке не составлялись. Практическое обучение на материальной части проводится без переводчиков. Журналы учета занятий на русском языке не заведены, в результате трудно установить, какие темы изучены с китайским техсоставом. Обучение производится не в соответствии программы, снущенной штабом п/п 26250, а темы планируются, придуманные инженером полка».

По 304-му иан (п/п 65365) отмечалось:

«1. Программа наземной подготовки с офицерами штаба полка выполнена. Учёт ведется хороший на китайском и русском языках. Практические тренировки по отработке функциональных обязанностей офицеров штаба, боевой документации и плана боевой подготовки проводятся. В целом штаб китайского полка подготовлен к работе вполне удовлетворительно.

2. Занятия с лётным составом проводятся по программе, снущенной штабом [иан]. Учёт проходимых тем ведется хороший на русском и китайском языках...

Методика обучения китайских лётчиков проводится правильно в соответствии организационно-методических указаний и программы обучения китайских лётчиков. Нарушений последовательности обучения, а также перескакиваний при прохождении программы нет. Методическая подготовка инструкторского состава хорошая.

Стартовый наряд обязанности знает хорошо, старт разбивается правильно. Руководство полётами осуществляется правильно. Особых замечаний по руководству полётами нет».

При этом также говорилось, что «документы лётного дня составляются неполностью. Командир ИАЭ на лётный день составляет только плановую таблицу полётов, в результате предварительная подготовка к полётам с китайскими лётчиками проходит недостаточно полной, что противоречит методическим указаниям штаба п/п 26250.

Лётные книжки и дневники курсантов находятся в хорошем состоянии. Документы учёта лётной подготовки китайских лётчиков ведутся правильно и находятся в хорошем состоянии.

Недостаточно используется рулѣжный с-т при обучении китайских лётчиков, в среднем на курсанта дано 15 рулежек...

Обучение китайских специалистов в ОАТБ налажено вполне удовлетворительно. Во всех подразделениях и отделах имеются программы обучения, а также регулярно составляется расписание занятий и практических работ. Учёт проходимых тем и посещаемость занятий ведется хорошо на китайском и русском языках, а также заведен хороший учёт практических занятий.

Теоретическая часть программы обучения китайских специалистов выполнена с общей оценкой хорошо...»

В мае 1951 г. в связи с увеличением общего количества китайских лётчиков, вылетевших самостоятельно

Курсанты внимательно слушают пояснения по УТБ-2

по на Ла-9, существенно увеличилась аварийность. К 1 июня в 304-м нап (Гудянцизы) на Ла-9 самостоятельно выпустили 28 китайцев, в 401-м нап (Харбин) — 11. В ежемесячном докладе по ИАС старший инженер дивизии в разделе «Анализ лётных происшествий и отказов матчасти» отметил 6 поломок и одну аварию: Ла-9 №№ 128, 120, 138 и УЛа-9 №№ 309, 308 имели поломки, а с Ла-9 № 133 случилась авария. Инженер докладывал:

«Поломки произвели китайские лётчики в результате невыдерживания направления на пробеге. Восстановление этих самолётов задерживается из-за отсутствия запчастей.

Для восстановления сломанных с-тов необходимо пять к-тов амортизаторных стоек шасси, гидродоёмников шасси, тормозных колёс 650х200, винтов ВПП-105В-4, консолей крыльев». Особо отмечалось, что «по вине технического состава лётных происшествий и отказа матчасти за отчётный период не было...» Подробности лётных происшествий следующие:

«29 мая в 304 нап лётчик У Денъю на Ла-9 № 133, имея 90 вывозных полётов на УЛа-9, на третьем самостоятельном полёте по кругу при заходе на посадку на планировании не выбрал самолёт из угла и с углом 30° ударился о землю. В результате отбил левое колесо, а затем сделал полный канот. Самолёт разбит и оформлен на списание, а лётчик получил лёгкие ушибы лица. По данному лётному происшествию ведётся расследование, о чём будет доложено дополнительно».

Подробности поломок фигурируют и в ежемесячном докладе об итогах боевой подготовки дивизии:

«304 нап — 20.5.51 г. лётчик Чжан Шужэнь, имея 72 провозных полёта на УЛа-9, на 2-м самостоятельном полёте по кругу посадку произвел с левым креном. В результате неправильных действий рулями и тормозами, создавшийся правый разворот устранить не смог и сломал самолёт. Поломаны — левая плоскость, погнуты три лопасти винта, сломан подъёмник шасси и деформирована обшивка фюзеляжа вместе с 11 паннохотом...

401 нап — 9.5.51 г. лётчик Ян Чжичан, имея 60 провозных полётов на УЛа-9, на первом самостоятельном полёте в результате промаза произвел посадку с высокого выравнивания с правым креном на правое колесо. Самолёт развернуло вправо и при попытке исправить разворот левым тормозом, самолёт получил дополнительную нагрузку на левую амортиз. стойку, в результате чего был согнут шток левого гидродоёмника и самолёт лег на левое крыло. Поломано — деформирована полка лонжерона левой консоли по 9-й нервюре, погнуты три лопасти винта, погнут шток гидродоёмника, погнуты тандера подъёма щитков крыла и центроплана. Виновник — лётчик Ян Чжичан, допустивший высокое выравнивание и не выполнивший требований руководителя полётов — добрать полностью ручку на себя.

28.5.51 г. в этом же полку лётчик Хуа Чжин, после 98 вывозных полётов, выполняя первый самостоятельный полёт по кругу, при заходе на посадку не полностью убрал газ, расчёт произвел с промахом на 250 м. На выдерживании уклонился влево на 20°, пробежав 150 м, резко дал тормоз правому колесу с отдачей ручки от себя, с-т развернулся вправо на 45°, сломал подкос левой ноги и лёг на левую плоскость. Виновник — лётчик Хуа Чжин, не выполнивший требований и команд, подаваемых по радио, и допустивший резкое торможение».

Техник В.Я. Поскрёбышев вспомнил лишь одну поломку: «Я не помню, в каком месяце был один случай, когда китайский лётчик совершил грубую посадку на правую стойку шасси, сломал шток подъёмника, и уткнулся винтом в землю, но не сканотировал. Все три лопасти винта были погнуты...»

Не обходилось и без курьёзов. Сообщалось, что «Ла-9 № 116 сломан в Харбине китайским лётчиком Первой авианколы, который на Як-18 сел на Ла-9 № 116, стоявший на стоянке. Самолёт № 116 отправлен на восстановительный ремонт в гор. Мукден на 5 авиазавод».

Любопытно, что некоторые из этих лётных происшествий обусловлены пресловутым «языковым барьером». В июне Смирнов докладывал: «Анализируя ещё раз все лётные происшествия... со своими лётчиками-инструкторами, с китайским командованием и китайскими лётчиками, выявлено, что переводчик, находящийся при руководителе полётов в Гудянцизы, неправильно передавал команды, даваемые руководителем полётов. В одном из выступлений заместителя командира китайской дивизии по лётной части перед китайскими лётчиками о том, что у некоторых лётчиков появлялось неправильное мнение о Ла-9, якобы этот самолёт отсталый и устаревший, этот же переводчик перевел выступление заместителя командира дивизии, якобы он сам так высказался в отношении Ла-9. Ко-



Китайские лётчик и штурман готовятся к очередному учебному полёту на Ту-2

мандование китайской дивизии отстранило этого переводчика от работы на старте. Не исключена возможность, что в результате неправильной передачи команд могли произойти ряд лётных происшествий».

Нехватка переводчиков отмечена и в майском докладе старшего инженера дивизии: «Серьёзным недостатком в обучении китайских специалистов всех служб ИАС является недостаточное количество переводчиков. Так, например, в Харбине на все группы технического состава, насчитывающие 130 человек, имеется [всего] один переводчик.

Такое же положение и в ПАРМ-4, на 78 человек китайских специалистов-ремонтников имеется один переводчик, на обязанности которого лежит обеспечивать классные теоретические занятия, перевод конспектов и обеспечение производственного процесса.

При таком положении вещей физически невозможно обеспечить планомерную техническую подготовку и добиться высоких качественных показателей в обучении китайских товарищей...»

В этом докладе заслуживает особого внимания раздел «Особенности эксплуатации матчасти в данных климатических условиях»:

«Условия эксплуатации матчасти в мае м-це остались те же, что были и раньше — наличие большого количества пыли на аэродромах и пыльные бури, которые начинаются при ветре 6–7 м/сек.

Наши предложения китайским товарищам произвести посев трав на аэродромах для укрепления почвы до сих пор не реализуются.

Особенность почвы на данных аэродромах — при наличии даже небольшого дождя грунт раскисает и требуется длительное время при хорошей погоде для его восстановления. Т[аким] о[бразом], при наличии хорошей погоды после дождей, теряется лётное время из-за непригодности аэродромов для работы.

Из-за наличия пыли на аэродромах моторы продолжают прогрессивно увеличивать расход масла по износу уплотнения валика нагнетателя, износу поршневых колец и цилиндров. Все это вызывает неудовлетворительную работу двигателей и необходимость преждевременной съёмки. В особенно тяжёлых условиях находятся двигатели... на учебных с-тах УЛа-9.

В п/вр по увеличенному расходу масла и неудовлетворительной работе необходимо снять с учебных с-тов 5 двигателей для отправки в ремонт на 5 авиазавод.

Но из-за отсутствия распоряжения инженера Округа Китайских ВВС /без санкции которого снимать преждевременно двигатели мы не можем/ задерживается съёмка двигателей, а также удлиняется срок их восстановления. Кроме этого, в распоряжении соединения нет оборотного фонда двигателей, что крайне осложняет выполнение лётной программы...»

19 мая 1951 г. генерал С.А. Красовский, давая «Указания по боевой готовности, учебно-боевой, политической и оперативно-тактической подготовке частей и соединений на летний период (с 1.5 по 1.11.) 1951 г.», отметил в приказе, что «поставленные задачи... на зимний период 1951 г. частями и соединениями — в основном выполнены», и что «штаны частей

и соединений Оперативной Группы ВВС за данный период приобрели практические навыки и опыт в переучивании китайских и корейских лётчиков на боевых самолётах и в подготовке и сколачиванию штабов авиадивизий НОА Китая».

Среди отмеченных существенных недостатков главными явились 36 лётных происшествий, в том числе: 2 катастрофы, 27 поломок и 7 вынужденных посадок. «По частям лётные происшествия распределяются: — 17 иад — катастроф — 1, поломки — 1; — 20 иад — поломки — 1; — 28 иад — поломки — 1; — 151 иад — поломки — 2; — 324 иад — поломки — 1; — 65 иад — поломки — 1; — 144 иад — поломки — 3; — 328 иад — вынужденная посадка — 1; — 297 иад — поломки — 4; — 309 иад — поломки — 1, вынужденных посадок — 5; — 186 иад — поломки — 2, вынужденных посадок — 1; — 162 иад — поломки — 7; — 303 иад — катастрофы — 1, поломки — 1. Наиболее тяжёлыми лётными происшествиями являются катастрофы, произошедшие в 17 и 303 иад, сопровождающиеся гибелью лётчиков и потерей самолётов...

Наибольшее количество лётных происшествий произошло: — в 162 иад /ныне убывшей в Советский Союз/ — семь; — в 309 иад — шесть; — в 297 иад — четыре. Лётные происшествия произошли: — 50% по недисциплинированности личного состава; — 30% по причине плохой организации полётов; — 3% /одно лётное происшествие/ по дефектам производства; — 17% по вине инженерно-технического состава».

Майский ежемесячный доклад командира 297 иад об итогах боевой подготовки практически не содержит новой информации. Вновь отмечалось, что «непосредственно боевой работы части дивизии не ведут... Пролётов авиации противника в отчётном месяце в районе обороняемых объектов не отмечено...»

В разделе «Ход переучивания китайских товарищей» вновь перечислены по специальностям все 892 китайца (из них — 56 лётчиков) и сообщалось, что «программа наземной подготовки со всеми специалистами полностью пройдена, приняты зачёты и в п/вр проводится практическая работа — по умению полученные знания претворить в жизнь...» В течение мая Ла-9 выпустили самостоятельно 27 человек (304 иад — 18, 401 иад — 9): «Остальной лётный состав, не летающий самостоятельно, подготовлен к самостоятельному выпуску».

Относительно аварий и поломок отмечались специально проводимые «мероприятия — [каждый] случай разобран с китайским лётным составом и инструкторами. Ещё раз изучены ошибки на посадке и их исправление». В заключение полковник Смирнов доложил, что «Основным тормозом в обучении китайского лётного состава в отчётном м-це послужили плохие метеорологические условия /пыльные бури, дожди/, которые сокращали стартовое время и срывали полёты. Всего за м-ц сорвано полностью 13 лётных дней, и частично сорвано 8 лётных дней».

Как вспоминал В.Я. Поскрёбышев, «с начала весны погода сильно ухудшилась: начались дожди и особенно плотные туманы. Были случаи, когда по две

недели полётов не было, и надо было снова давать провозные китайским лётчикам, так как достигнутые успехи утрачивались».

13 июня, докладывая Красовскому о положении с обучением китайских лётчиков в полках 297-й и 1-й иад, полковник Смирнов сделал заключение, что «поставленная Вами задача... закончить обучение китайских лётчиков к 1 июня 1951 г. в связи с создавшимися климатическими условиями и начавшимися обильными дождями может быть не выполнена...», так как из запланированных в мае 25 лётных дней в Харбине и 27 на аэродроме Гудянци ограничено использовано лишь 13–14 дней. «Причины неполного использования лётных дней как в Харбине так и в Гудянци — наличие больших ветров, несущих пыльную поземку, поднятую до 5 метров, в результате чего или прекращались полёты, или совсем невозможно было проводить их, наличие большого количества лётных дней при абсолютном штиле, что также не давало возможности выпустить китайских лётчиков самостоятельно, количество запланированных программой 30 вывозных полётов на с-те УЛА-9 оказались недостаточным, в силу чего вынужден увеличить количество вывозных полётов до 70 и некоторые лётчики имеют более 200 полётов, а также имеющиеся переводчики не имеют никакого опыта в переводе команд и авиационных терминов, всё это усложняет и удлиняет сроки обучения...

В июне месяце на день моего доклада планировалось в обоих полках по 11 лётных дней, фактически использовано только по одному лётному дню, в силу того, что начиная с 1.06.51 г. выпало обильное количество осадков, в результате чего аэродромы размокли, и полёты производить было невозможно. Грунт аэродромов после однодневного дождя требует минимум 3–4 дня на его просыхание.

Ознакомившись с климатическими условиями района Харбин и Гирин, по данным метеослужбы ожидается в июне м-це 17 дождливых дней, в июле 15 и в августе 10 дней, такое положение ставит под угрозу обучение китайских лётчиков в эти месяцы на данных аэродромах. Кроме того, при размокании аэродромов невозможно также нести боевое дежурство, особенно на аэродроме Гудянци ввиду того, что при отсутствии рулёжных дорожек невозможно вырулить на полосу и рулить с неё.

В целях изыскания наиболее благоприятных условий для обучения, мною в Цицикар был выслан представитель для ознакомления с Цицикарским аэродромным узлом, представитель к осмотру не был допущен без разрешения Мукдена. При разговоре с Генералом Горлаченко о допуске к осмотру, генерал Горлаченко такого разрешения не дал и сообщил, что этот узел предназначен для другого хозяйства и представитель был отозван.

Кроме всего при работе на пыльном аэродроме и особенно в Гудянци моторы преждевременно отрабатывают свой ресурс и увеличивается расход масла. В настоящее время требуется смена 5 моторов на с-

тах ЛА-9, выработавшие 60–70% своего ресурса, на остальных с-тах ЛА-9 в течение июня—июля месяцев также потребуется замена моторов. На 5-ти с-тах УЛА-9 в результате большого количества посадок обнаружены трещины в узлах навески амортистоек, поэтому из 15 с-тов УЛА-9 остается только 10 с-тов, которые не обеспечат работу с китайскими лётчиками.

На основании выше изложенного прощу ВАС:

1. Разрешить вопрос по использованию Цицикарского аэроузла в целях ускорения обучения китайских лётчиков.

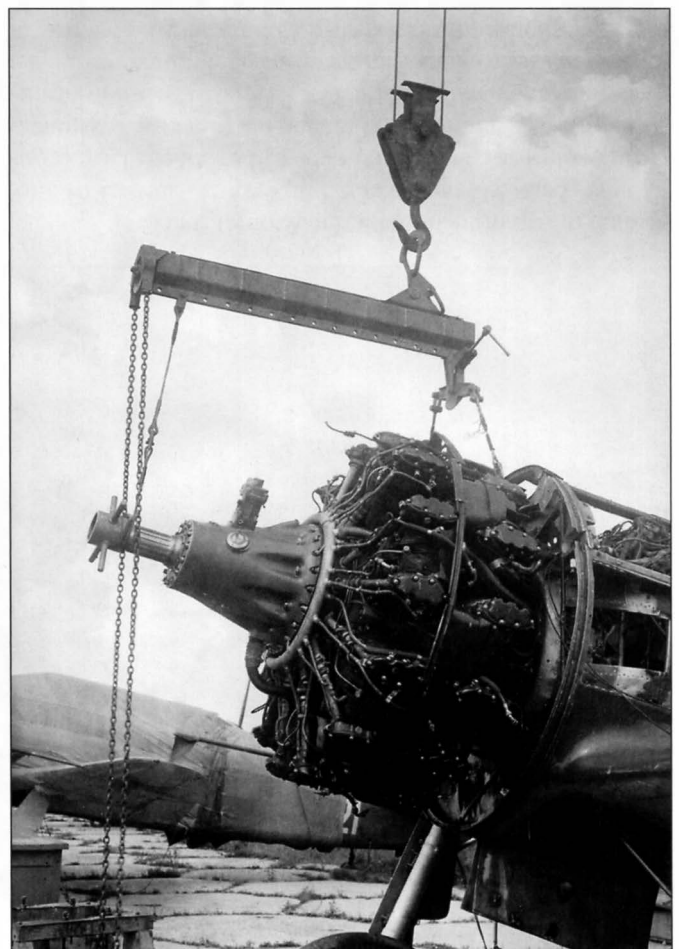
2. Ввиду выхода из строя пяти с-тов УЛА-9 до окончания их ремонта дать дополнительно 4–6 УЛА-9.

3. Прислать хотя бы 4–5 человек переводчиков, имеющих опыт по обучению китайских лётчиков, т.к. неоднократные требования от китайского командования положительных результатов не дали».

В конце июня зарядили проливные дожди, и проводить учебные полёты на аэродромах Гудянци и Харбин оказалось невозможно. В связи с этим авиаполки 297-й и 1-й иад срочно перебазировали в Цицикар. 25 июня появился Приказ по дивизии № 087 «О перебазировании учебных эскадрилий на аэродром Цицикар»:

«В связи с выходом из строя, после обильных дождей, аэродромов Гудянци и Харбин и невозможно-сти планоно проводить обучение китайских лётчиков, приказываю:

1. Командиру п/п 54819 и 65365 в период 27–30.6.51 перебазировать на аэродром Цицикар учебные эскадрильи и с 1.7.51 приступить к дальнейшему



обучению китайских лётчиков согласно программы лётной подготовки...

4. Перебазирование произвести двумя эшелонами: лётным эшелоном и железнодорожным...

5. Маршрут следования эшелонов с Харбина: ж/дорожный Харбин — Цицикар, лётный эшелон — аэродром Харбин — аэродром Цицикар. Первая группа 10 боевых с-тов Ла-9 к-р группы командир п/п 54819 п/п-к Шевченко, вторая группа 7 с-тов УЛа-9 к-р группы зам. командира полка к-н Куц.

С Гирина наземный эшелон: Гирин — Цицикар, лётный эшелон из двух групп: первая группа 9 с-тов Ла-9 от части п/п 65365 и 2 с-та Ла-9 от управления п/п 26250. К-р группы пом. командира п/п 65365 к-н Гришин. Маршрут: Гудянцзы — Харбин, посадка Цицикар.

Вторая группа 5 с-тов УЛа-9 к-р группы штурман полка к-н Кисилев. Маршрут: Гудянцзы — Харбин, посадка и дозаправка в Харбине, после дозаправки и осмотра маршрут Харбин — Цицикар...

И здесь не обошлось без «накладок». Комдив докладывал: «Задача по перебазированию... на аэродром Цицикар выполнялась медленно из-за неоперативности китайского командования и властей, в результате чего только с 29 июня начали производить работы на лётном поле и по подготовке помещений для личного состава, на что потребуется до 10 дней. Личная моя поездка в Цицикар с целью ускорения развертывания работ по подготовке аэродрома не дала положительных результатов, т.к. китайские власти на словах идут на встречу, а без указания свыше ничего не делают и только после указания свыше, 29.06 приступили к работе, в результате чего перебазирование задерживается».

Лишь в июльском докладе старший инженер дивизии доложил, что в том месяце «китайский технический состав всех специальностей продолжал самостоятельные работы на матчасти, под контролем советских специалистов и выполнял следующие работы:

а) Подготовка матчасти к перелёту на новую точку базирования в Цицикар.

От каждого АП было подготовлено по 15 с-тов Ла-9 и по 5 с-тов УЛа-9. Перелёт был выполнен точно в срок, установленный командованием АД, без летных происшествий».

Лишь 12 июля Начальнику штаба опергруппы в Пекин доложили, что лётные и наземные эшелоны 297 иад для продолжения обучения китайских лётчиков «перебазированы на аэродром Цицикар к исходу 7.7.51 г.». Всего перебазировано 187 человек личного состава (54 офицера, 102 сержанта 81 солдат). Перевезли также 20 Ла-9, 10 УЛа-9 и 2 «рулёмных» Ла-9 (без крыльевой обшивки). Лётная работа на аэродроме Цицикар возобновилась с 8 июля.

В свою очередь, техник В.Я. Поскрёбышев вспоминал: «По-моему, в начале лета мы перебазировались на аэродром Цицикар. Это был степной аэродром в безлесной степи, продуваемый всеми ветрами, и поэтому там всегда стояла лётная погода. В этот период начались очень активные полёты, особенно китайских лётчиков, и многие из них выполнили самостоятельные вылеты, продолжали совершенствоваться... Наши лётчики летали мало. По-моему, на аэродроме Цицикар они выполнили не более двух вылетов и по одному вылету на стрельбу по конусу».

В июньском «Отчёте по боевой готовности, учебно-боевой и политической подготовке» комдив сообщил, что несение боевой службы и боеготовности происходит в том же режиме, что и в предыдущие месяцы. Относительно переучивания китайцев отмечено некоторое увеличение наземных специалистов (до 1066 чел.), а также: «Несмотря на то, что в дивизии обучается такое количество китайских товарищей, до сих пор штабы полков не укомплектованы офицерским составом, отсутствуют начальники штабов полков и начальники штабов эскадрилий. Кроме того, некоторые офицеры штабов полков не соответ-



Учебно-тренировочный истребитель УТИ Ла-11 в Пекинском авиационном музее Датаншань

вуют занимаемой должности. Все вышеуказанные недостатки в укомплектовании штабов авиаполков тормозит их обучение и сколачивание как органа, обеспечивающий управление своими подразделениями на земле и в воздухе».

Итоги лётной подготовки: в 401-м иап (г. Харбин) переучивалось 28 лётчиков из 25 иап ВВС НОАК, из них 18 летает самостоятельно на Ла-9, в июне выпущено 7 человек. (Согласно докладу о работе ИАС, требовалось выпустить самостоятельно ещё 8 чел.) Все лётчики отрабатывали полёты по кругу. Полк за месяц всего налетал 95.00 час, из них на боевых самолётах 7.00 час. «Пять лётчиков подготовлены к самостоятельному выпуску, остальные 5 человек заканчивают отшлифовку полётов по кругу с инструкторами».

За месяц в полку произошло одно лётное происшествие, поломка Ла-9 лётчиком Тун Минчун. На 9-м самостоятельном полёте он произвел посадку с высокого выравнивания с правым креном и совершил неправильные действия при исправлении разворота.

На аэродроме Гудянцизы в 304-м иап переучивалось 28 лётчиков из 270-го иап ВВС НОАК, все уже летали самостоятельно на Ла-9, и 4 из них летали самостоятельно в зону. Полк за месяц всего налетал 61.00 час, из них на боевых самолётах 4.00 час.

Комдив также доложил, что «Большим тормозом в обучении китайского лётного состава в июне послужили плохие метеоусловия /дожди, раскисание аэродромов/, в результате чего всего в обоих полках сорвано 29 лётных дней полностью, а это послужило перерывом в полётах китайских лётчиков и вызвало необходимость в дополнительных контрольных полётах на с-те УЛА-9...»

В докладе о работе ИАС инженерно-авиационной службы также отмечалось, что за июнь «с лётным составом пройдено повторно:

а) Изучение правил эксплуатации с-та ЛА-9 и мотора АШ-82ФН, согласно инструкции по эксплуатации с-та ЛА-9 — заправка с-та, запуск, проба, осмотр, уход за агрегатами с-та и мотора — 28 час.

б) Практический тренаж на с-те ЛА-9 на закрепление полученных знаний по эксплуатации с-та и мотора — 20 час.

в) Зачёт — 8 час.

г) Непроизвольные развороты с-та на пробеге и разбеге — 6 час.

С техническим составом:

Программа обучения китайского технического состава всех специальностей закончена полностью ещё в мае м-це по всем дисциплинам. С 1-го июня китайский технический состав приступил к самостоятельной работе на матчасти с-та ЛА-9 под контролем и руководством специалистов ТЭС частей. В течение июня м-ца китайский техсостав работал на матчасти только 20 дней, 10 дней весь китайский техсостав проводил сборы по особой программе китайского командования по политической подготовке. В течение июня м-ца китайские авиатехники и авиамеханики получили практические навыки по следующим видам работ:

1. Отработаны практические команды при запуске, пробе мотора, вырубивание и заруливание с-та, дублирование команд жестами.

2. Самостоятельный запуск и проба мотора.

3. Осмотры мат. части, ведение рабочих тетрадей и формуляров на китайском языке.

4. Заправка с-та всеми видами материалов.

5. Монтажные работы:

а) Съёмка винта,

б) Съёмка амортистойки, контрольный подъём и выпуск шасси,

в) Съёмка колеса с регулировкой тормозов и стопора костыля,

г) Съёмка и установка мотора /Во всех частях, в каждой АЭ снято и установлено китайским техсоставом по одному мотору под контролем специалистов ТЭС частей/,

д) Регулировка зазоров клапанов газораспределения,

е) Замена цилиндров на моторе,

ж) Регулировка агрегатов мотора АШ-82ФН.

Всего на практическую работу затрачено 137 часов.

Кроме этого, изучены классно-групповым методом:

1. Эксплуатация с-та в летних условиях, подготовка мат. части к летней эксплуатации — 4 час.

2. Эксплуатация с-та в зимних условиях и подготовка мат. части к зимней эксплуатации — 4 час.

3. Повторно изучены агрегаты РВ-02, Р-7Е, БНК-10, нагнетатель и РПД-1Ф — 15 час.

Средняя посещаемость занятий — 92–95%».

По поводу особенностей эксплуатации мат. части в данных климатических условиях старший инженер дивизии Белоусов доложил, что «в течение всего июня м-ца систематически шли сильные дожди, сменявшиеся ясными жаркими днями. Пыльность аэродромов резко уменьшилась и условия для работы моторов резко улучшились, но состояние лакокрасочного и полотняного покрытия с-тов сильно ухудшилось вследствие отрицательного влияния большой влажности и высокой температуры воздуха.

В июне м-це начали поступать по нашим заявкам лакокрасочные материалы, но в очень незначительном кол-ве: 60 кг — эмалей, 120 кг аэролаку и 200 кг смывки. Это примерно на 10–12 с-тов. Для сохранения мат. части с-тов в июне проделано следующее:

а) В первую очередь отремонтировано полотняное покрытие рулей и элеронов на 15 единицах, с наибольшим повреждением лакокрасочного покрытия. Это кол-во составляет 20% самолётного парка.

б) Перекрашено полностью 8 единиц с самым плохим лакокрасочным покрытием. Работы были прекращены из-за отсутствия смывки, которая поступает небольшими кол-вами по 40–60 кг, что тормозит работу. В течение июля и августа необходимо перекрасить ещё 25 единиц...»

Свою «ленту» в затягивание процесса обучения вносило и недостаточное количество в ПАРМах ремонтного материала, необходимого для восстановления авиатехники после передних аварий и поломок. Особенно они участились после того, как китайцы начали летать самостоятельно.

В отчёте по боевой готовности, учебно-боевой и политической подготовке дивизии за июль по-прежнему отмечалась неполная укомплектованность штабов авиаполков офицерским составом. По-прежнему отсутствовали начальники штабов полков и эскадрилий, и начальник разведки. «А некоторые офицеры штабов не соответствуют занимаемой должности...»

По лётной подготовке в 401-м иап из 28 лётчиков 25-го иап ВВС НОАК на Ла-9 летали самостоятельно уже 25 лётчиков (в июле выпустили самостоятельно семерых). На трёх лётчиков, которые ещё не летали самостоятельно на боевом истребителе Ла-9, представили материал на отчисление из истребительной авиации: двое из-за слабой техники пилотирования и один из-за боязни летать.

Полк за месяц налетал всего 297.00 час, в т.ч. на боевых самолетах — 161.00, на учебно-боевых — 136.00, высотный налёт — 4.00. Проведено 59 воздушных боёв, из них: одиночно — 26, парой — 6, звеном — 3, а также 13 воздушных стрельб. Состоялось 13 маршрутных полётов и 49 групповых полётов: парой — 42, звеном — 25, эскадрилей — 1.

«Характеристика подготовки лётного состава полка по состоянию на 1.8.51 г.:

— летает самостоятельно	— 25 чел.
— закончили отработку полётов по кругу, в зону и групповой слетанности — парой и звеном	— 13
— закончили отработку одиночного воздушного боя	— 12
— летает на отработку воздушного боя в составе пары	— 13
— летает на отработку воздушного боя в составе звена	— 11
— летает в составе эскадрильи	— 6
— летает по маршруту	— 14».

В июле в полку произошло 6 лётных происшествий — одна авария и 5 поломок, в том числе: авария Ла-9

лётчика Ван Кунь в 11-м самостоятельном полёте произошла из-за ошибки на посадке лётчика, допустившего «безскоростного» «козла» и не успевшего справиться с допущенной ошибкой, и растерянности лётчика при создавшемся положении на посадке.

Поломка Ла-9 произошла потому, что лётчик Су Джилян не справился с разворотом на пробеге.

Поломка Ла-9 лётчиком Чжан Динхуй произошла по причине выравнивания с-та без скорости на Н=3—5 м, неправильного решения лётчика при создавшемся положении и невыполнении команд по радио об уходе на второй круг.

Поломка Ла-9 лётчиком Сун Гуанбин на 7-м самостоятельном полёте по кругу произошла из-за близкого захода на посадку к посадочным знакам и под углом, посадки со сносом и отворота самолёта вправо из-за боязни выкатиться на бетонированную полосу.

Поломка Ла-9 лётчиком Чен Синлун произошла по причине неправильного захода на посадку, под углом к «Т», посадки со сносом и недобора ручки и вялого исправление разворота лётчиком вследствие расстопорения хвостового колеса.

Поломка Ла-9 лётчиком Ван Миншин произошла из-за ошибки лётчика в расчёте на посадку, с недолётом на границе аэродрома, к тому же он не справился с ошибкой на посадке, дав «козла».

В 27 иап ВВС НОАК 304-й иап выпустил самостоятельно на Ла-9 всех 28 лётчиков.

Полк за месяц налетал всего 279.00 час, в т.ч. на боевых самолётах — 166.00, на учебно-боевых — 113.00, высотный налёт — 2.00. Проведено 50 воздушных боёв, из них: одиночных — 24, парой — 13, звеном — 0, а также 13 воздушных стрельб по конусу. Состоялось 54 маршрутных полёта и 64 групповых полёта: парой — 51, звеном — 13.

«Характеристика подготовки лётного состава полка по состоянию на 1.8.51 г.:

— летает самостоятельно на с-те ЛА-9	— 25 чел.
--------------------------------------	-----------



Учебно-тренировочный истребитель Ла-9В («вывозной») или УЛа-9

— закончили отработку полётов по кругу, в зону и групповой слетанности парой, звеном	— 23
— летает в составе эскадрильи	— 0
— закончили отработку одиночного воздушного боя	— 23
— летает на отработку воздушного боя в составе пары	— 23
— закончили отработку воздушного боя в составе звена	— 0
— летает на воздушную стрельбу по конусу	— 5
— летает на высоту 5000–6000 метров	— 4
— летает по маршруту	— 25

В июле в полку произошло 4 лётных происшествия — одна авария и 3 поломки, в том числе: авария Ла-9 произошла из-за ошибки лётчика Сю Шеилин в технике пилотирования при исправлении «колёсной» (так в док. — А.Д.) посадки.

Поломка Ла-9 произошла из-за того, что лётчик Ху Итин на взлёте при создавшемся левом развороте дал правую ногу с большим упреждением, в результате чего самолёт при наборе скорости начал уклоняться вправо, в результате чего лопнул шток подъёмника левой ноги и самолёт упал на левую плоскость.

Поломка Ла-9 произошла по причине неправильных действий лётчика Му Хоцзя по устранению разворота и даче при правом развороте ноги и тормоза и применения тормоза то влево, то вправо.

Поломка Ла-9 лётчиком Ху Тунсян на седьмом ознакомительном полёте по кругу произошла по причине несвоевременной и неэффективной борьбы лётчика с разворотом...

5 июля старший инженер 401-го иап (п/п 54819) Коваленко, вероятно, по указанию штаба дивизии, впервые составил «Список китайского технического состава, где, кто окончил какую школу и какую изучал матчасть». (См. Таблицу 2.)

		Таблица 2.			
Наименование	Какой тип	Должность			
школы	с-та изучали	1 ¹	2	3	4
Чанчунская	Ту-2, Ла-9	58	14	2	—
Харбинская	Ту-2	31	16	3	3
Тинан(Тинян?) ²	Ла-9, МиГ-9	—	—	9	—
Тонны — ? ³	Ла-9	—	—	6	—
Пекин	МиГ-9, Ла-9	1	—	5	—
Мукден	МиГ-9, Ла-9	—	—	5	—
Выбрано из солдат	—	11	—	—	3 ⁴

¹ 1 — мотористы, 2 — вооружейники (так в док. — А.Д.), 3 — снайцы, 4 — фотографы;

² — Цзинань; ³ — Цзиньчжоу; ⁴ — укладчики парашютов.

В очередном докладе о работе ИАС за июль ст. инженер дивизии С.И. Белоусов, сообщил, что в том месяце, наконец-то закончен полностью выпуск в полёт китайского лётного состава самостоятельно на Ла-9: «...В течение июля китайский лётный состав отрабатывал самостоятельно на Ла-9 упражнения, положенные согласно программы и плана УБП. По наземно-технической подготовке с китайским лётным составом изучены следующие темы в июле м-це:

а) Особенности эксплуатации с-та Ла-9 при высоких температурах наружного воздуха — 2 часа.

б) Правила эксплуатации вооружения на с-те и меры безопасности при обращении с оружием — 2 часа.

в) Проверка компаса ПДК-45 и устранение девиации — 3 часа.

г) Эксплуатация р/станции РСН-6к и причины прекращения связи, зависящие от лётчика — 2 часа.

д) Тормозная система с-та Ла-9 — 4 часа.

Итого — 13 часов...

В течение всего июля велась напряженная лётная работа, китайский технический состав активно и добросовестно участвовал в работе по подготовке мат.части к полётам. Китайский технический состав всех специальностей приобрел хорошую практику эксплуатации с-та Ла-9 с мотором АШ-82ФН, научился выявлять и устранять отказы, дефекты и неисправности.

Китайский технический состав приобрел опыт ремонта неисправной мат.части, потерпевшей поломки. Китайский технический состав имеет достаточную теоретическую и практическую подготовку и могут самостоятельно обслуживать с-т Ла-9 и УЛА-9 с мотором АШ-82ФН.

Весьма любопытно, что в разделе «Анализ лётных происшествий и отказа матчасти» инженер, в отличие от комдива, насчитал на одну поломку больше: «...По вине китайского лётного состава, ввиду ошибок в технике пилотирования было 2 аварии и 9 поломок...».

В разделе «Характеристика работы ремонтной сети» вывод сделан весьма обнадеживающий: «...Все работы по ремонту матчасти главным образом выполнялись китайскими специалистами. Качество работы китайских товарищей хорошее. Китайские специалисты ПАРМ-1 и ПАРМ-4 в течение июля м-ца приобрели большой опыт ремонта матчасти и освоили средний и текущий ремонт с-та Ла-9. Китайские специалисты ПАРМ-1 и ПАРМ-4 могут работать самостоятельно (выделено авт. док. — А.Д.)».

К середине августа 297-я иад полностью выполнила задачу по переучиванию китайского лётно-технического состава. 11 числа командир дивизии доложил начальнику штаба опергруппы об итогах обучения китайских лётчиков: «8 августа 1951 г. закончил Королёв /304-й иап, в/ч 65365/ в кол-ве 25 лётчиков, три лётчика частично не закончили из-за болезни, находятся в госпитале... 11 августа 1951 г. закончил обучение Шевченко /401-й иап, в/ч 54819/ в кол-ве 18 лётчиков, три лётчика отчислены из истребительной авиации и 7 лётчиков частично не закончили из-за болезни — находятся в госпитале на излечении».

Полностью программу лётного обучения завершили 43 лётчика (27-й иап — 25, 25-й иап — 18, далее в том же порядке), в том числе 10 (6+4) подготовлены по программе инструкторов. 13 китайцев по разным причинам всю программу не выполнили.

В итоге обучения китайский лётный состав налетал: Общий налёт: в 27-м иап — 749.00, в 25-м иап — 853.00; всего — 1602.00.

Из них: на боевых — 284.00; — 308.00; — 592.00

На учебно-боевых — 465.00; — 545.00; — 1010.00

Средний налёт на лётчика (из расчёта в 27-м иап на 26 лётчиков, в 25-м — на 25), в т.ч.:

На боевых — 10.55; — 12.19; — 11.36.

На учебно-боевых — 17.53; — 21.48; — 20.00.

За время обучения китайцы совершили 18 лётных происшествий, из них: — в 25-м иап — 1 авария и 9 поломок, в 27-м иап — 2 аварии и 6 поломок. «Все они произошли на посадках из-за невыдерживания направления на пробеге, недисциплинированности и невыполнения команд руководителя полётов с СКП.

В период обучения в авиаполках подготовлены инструктора из китайского лётного состава, всего 10 человек: в полку Королева — 6 инструкторов, в полку Шевченко — 4 инструктора».

12 августа Командир советской Оперативной группы ВВС в КНР С.А. Красовский и Командующий ВВС НОАК Лю Ялоу утвердили Акт (см. Приложение 10) об окончании обучения личного состава 9-й иад ВВС НОАК в составе 25-го и 27-го иап, 25-го и 27-го отрядов обеспечения, специалистов связи, штаба дивизии, пункта управления, ПАРМ-4 и кислородно-добывающей станции (КДС).

В общем выводе отмечалось:

«1. В результате обучения 9 иад НОАК подготовлено 43 лётчика на Ла-9, способных выполнять боевые задачи днём в простых метеорологических условиях на средних высотах в составе авиаэскадрильи и на больших высотах до 6000 м в составе звена. Два лётчика отчислены по неуспеваемости и один лётчик из-за боязни сам отказался летать на Ла-9. 10 лётчиков не закончили программу обучения, находясь в госпитале по болезни, по возвращении из госпиталя они могли закончить программу с китайскими инструкторами под руководством советников.

2. Подготовлено два отряда обеспечения со всеми службами, которые способны самостоятельно обеспечивать учебно-боевую работу авиаполков и в данный момент работают самостоятельно.

3. Подготовлены специалисты связи, специалисты КДС и ПАРМ-4, которые способны самостоятельно обеспечить, и обеспечивают работу лётных частей.

4. Командование и штабы частей и дивизии подготовлены вполне удовлетворительно и способны управлять частями как на земле так и в воздухе с пункта управления дивизии и командных пунктов полков».

Техник по вооружению В.Я. Поскрёбышев вспоминал, что они обратно перебазировались на аэродром Харбин в сентябре или октябре 1951 г.: «Полётов было в эскадрильях мало, в основном мы готовили самолёты к несению боевого дежурства. Как я помню, ночных полётов не было. В это же время мы готовили самолёты и передали их китайским техникам, в китайский полк».

Однако уже в ежемесячном отчёте по б/готовности, учебно-боевой и политической подготовке за август командир 297-й иад полковник Смирнов вновь отмечал отсутствие боевой работы на аэродромах базирования авиаполков Гудяицы и Харбин, поскольку «полётов авиации противника в отчётном месяце в районе обороняемых объектов не отмечено...»

Относительно переучивания и обучения китайских товарищей сообщалось предельно коротко:

«В отчётном м-це в дивизии закончено обучение китайских лётчиков — 8.08.51 г. в 304 ИАП и 11.08.51 г. в 401 ИАП ПВО. Об итогах обучения китайских товарищей составлен акт, представлен командиру оперативной группы и утвержден ИМ. В н/вр всю лётную работу китайские товарищи проводят самостоятельно. Для дальнейшего совершенствования китайского лётного состава составлена программа, по которой они планируют и проводят лётную работу, под контролем советских специалистов...»

Как вспоминал В.Я. Поскрёбышев, «в конце октября по команде мы снова оделись в свою военную форму и, по-моему, 25 октября пересекли государственную границу. Эшелон несколько дней стоял на ст. Домна. По-моему, к эшелону прицепили пассажирские вагоны для членов семей офицеров. (Но это я не могу подтвердить, так как не помню). В начале ноября 1951 г. эшелон прибыл на ст. Смоленск. С этого времени для 401 иап началась новая страница — освоение реактивной техники».

Добавим, что уже с 22 октября 1951 г. 297-я иад в составе 304-го и 401-го иап вернулась в СССР и вошла в состав 88 иак ПВО.

Примерно по такой же схеме проводили переучивание на реактивные само-



Слева: Регламентные работы на учебно-боевом истребителе УТИ Як-17 совместно проводили советские и китайские техники. Аэродром Цзянвань, осень 1950 г. На стр. 309: УТИ Як-17 в Пекинском авиационном музее Датаншань

лётты и другие советские авиачасти в КНР. Занимавшийся весной 1951 г. переучиванием корейцев на МиГ-15 лётчик 176-го гиап С.М. Крамаренко впоследствии вспоминал, что те признавали только две оценки: «хорошо» и «отлично». Получивший оценку «посредственно» объявлялся чуть ли не предателем. Узнав об этом, наши инструкторы ставили курсантам посредственную оценку лишь в самом крайнем случае.

Уже через месяц корейские лётчики начали вылетать самостоятельно. А месяца через два они, по мнению Крамаренко, летали вполне хорошо: «Нужно сказать, что это было очень сложно — за два месяца освоить новейшую реактивную технику. Впоследствии, в воздушных боях с американцами, они показывали чудеса. Один из них над Сеульским аэродромом сбил несколько американских самолётов»²⁶.

Основное отличие в подготовке пилотов «МиГов» от «Лавочкиных» заключалось, главным образом, в том, что «поршневики» готовили в «относительно спокойной» обстановке: на их полномасштабное участие в боевых действиях в Корее изначально не слишком рассчитывали, а «реактивщиков» всячески подгоняли.

Уже осенью 1950 г. отдельные наиболее подготовленные авиационные части и подразделения Северной Кореи и Китая фактически свели в Объединённую воздушную армию (ОВА) (официально её создали в Аньдуне лишь 15 марта 1951 г.) Однако ввиду немногочисленности, слабости и неподготовленности лётного состава основная тяжесть боев в воздухе в тот период выпала на долю 64-го авиакорпуса советских ВВС.

Не случайно в своих майских «Указаниях по боевой готовности, учебно-боевой, политической и оперативно-тактической подготовке частей и соединений на летний период...» генерал Красовский отмечал, что «в итоге работы, за зимний период авиасоединениями оперативной группы ВВС проделано следующее:

- оказана большая помощь Народно-Освободительной Армии КИТАЯ в создании воздушного флота;
- выполнен план по переучиванию китайских лётчиков и по подготовке штабов полков и авиационных дивизий НОА КИТАЯ».

Одновременно в советских авиачастях по плану боевой подготовки провели:

«— в авиачастях вооружённых с-тами МиГ-9, проведены полковые лётно-тактические учения по теме: «Боевые действия ИАП в составе ИАД по отражению массированных налётов ВВС противника на крупный промышленный объект /город/».

— в 186 ШАД проведены полковые лётно-тактические учения /с двумя полками/ по теме: «Боевые действия ШАП по артиллерийско-миномётным позициям противника на поле боя».

— в частях 20 ИАД одновременно с выполнением задач по учебно-боевой подготовке, весь лётный состав переучен на с-те МиГ-15;

— подготовлены и могут выполнять боевые задачи: 17, 20, 28, 144, 151, 309, 324 и 328 ИАД в простых метеоусловиях на средних и больших высотах в составе АЭ и АП, на с-тах МиГ-9 до высоты 8000 м, на с-тах МиГ-15 до высоты 10000–12000 м;

— ночью в простых метеоусловиях к боевым действиям подготовлено: 28 ИАД одиночно 41, в паре 12, в составе звена 4 лётчика; в 324 ИАД одиночно 63;

— полностью подготовлена 324 ИАД к полётам в сложных метеоусловиях, в боевых порядках звена и эскадрильи;

— 186 ШАД — подготовлена к боевым действиям днём в простых метеоусловиях на малых и средних высотах в составе АД и в сложных метеоусловиях на малых и средних высотах в составе АД и в сложных метеоусловиях в составе АЭ... В результате проведенных мероприятий повысилась боеготовность частей и соединений...»

В тех условиях подготовка китайских и северокорейских лётчиков стала одной из основных задач 64-го авиакорпуса. Подготовка лётчиков для ОВА представляла собой большую и сложную задачу. Главной проблемой являлись кадры. Как отмечалось в работе²⁷, «военная авиация КНДР и КНР начала создаваться лишь после победы народных революций в этих странах, поэтому к моменту эскалации войны в Корее их лётчики отличались недостаточно высоким уровнем



общей и технической культуры и не имели необходимого опыта. Руководящий состав и авиационные штабы комплектовались из начальствующего состава сухопутных войск. Без направляющего воздействия советских военных советников и специалистов они выполнять свои обязанности просто не могли.

Как следует из составленного в ноябре 1952 г. в 64-м иак «Материала по обобщению боевого опыта...», в разделе «Учебный процесс, методика и организация переучивания китайского и корейского лётно-технического состава» отмечалось:

«б) ...Ввиду того, что теоретический курс программы был пройден с китайскими летчиками в [Мукденской и Пекинской] школе и лётный состав на зачетах показал хорошие знания, то в частях по прибытию китайских летчиков была составлена программа практического изучения реактивных с-тов непосредственно на авиационной технике. В программу... включено:

1. Изучение конструкции, дефектов и отказов МиГ-15 с двигателем РД-45ф — 10 часов.
2. Изучение конструкции, дефектов и отказов УТИ Як-17 с двигателем РД-10а — 6 час.
3. Изучение конструкции двигателя РД-45ф — 15 час... РД-10а — 5 час.
5. Изучение вопросов эксплуатации самолёта и двигателя — 10 часов.
6. Изучение радиооборудования — 6 часов.
7. Изучение кислородного оборудования — 12 час.
8. Практическое изучение кабины с-та — 6 часов.
9. Запуск двигателя, уборка и выпуск закрылков, шасси, щитков и т.д. — 18 часов.

Все запланированные занятия проведены непосредственно на авиационной технике...

Для лучшего руководства в организации переучивания в дивизии был создан учебный центр во главе с инженером — начальником учебного центра. В учебный центр были отобраны высококвалифицированные лётчики и инженерно-технический состав, обладающий опытом методики преподавания.

Весь лётный состав был разбит на три группы, для каждой группы был оборудован класс, располагающий необходимыми агрегатами, схемами, макетами с-тов и взлётных полос.

Преподаватели — русские инженеры и техники, по своим темам под контролем инженера центра составляли конспекты, после чего с переводчиками переводили их на китайский язык с тем, чтобы преподавание велось непосредственно на китайском языке.

Преподаватели по составленным и переведенным на китайский язык конспектам в начале проводили методические занятия с китайскими преподавателями и переводчиками. После усваивания темы преподавателями и переводчиками они допускались к занятию с основной группой. Занятия проводил китайский преподаватель в присутствии переводчика и русского преподавателя. Все неясные вопросы, возникшие в процессе лекции со стороны слушателей, «отвечались» через переводчика русским преподавателем.

Контроль усвояемости занятий проводился русскими преподавателями путем опроса через переводчика. Так

как занятия проводились непосредственно на авиационной технике, группа делилась на 2—3 подгруппы, особенно при изучении кабины с-та.

В результате практических занятий каждый лётчик получил необходимый тренаж в управлении с-том, двигателем и органами приземления, в контроле за показанием приборов, а также был научен правильному действию рычагами управления двигателя в кабине самолёта. Методом таких занятий с китайскими лётчиками были изучены УТИ Як-17 и МиГ-15.

Одновременно при проведении теоретической части занятий с лётным составом ежедневно проводились тренажи в кабине. Во время тренажа отрабатывались навыки автоматических действий, точное знание и расположение приборов и их показания. Тренаж проводился с каждым лётчиком отдельно под контролем русского инструктора. При проведении тренажа использовался метод постановки вводных задач, постановки разнообразных вопросов, касающихся эксплуатации с-та, двигателя, спецоборудования и вооружения.

Одновременно с этим, каждому лётчику была представлена возможность индивидуальной тренировки под контролем наиболее подготовленных китайских лётчиков. При этом надо отметить исключительную настойчивость, трудолюбие и хорошую успеваемость в изучении реактивной техники... китайских товарищей.

По окончании программы наземной подготовки от лётчиков был принят зачёт по знанию конструкции и эксплуатации самолёта, двигателя и оборудования. После чего лётчики были допущены к полётам...»²⁸.

Вместе с тем определенные упущения и недостатки были присущи и самому процессу лётной учебы. Как впоследствии отмечалось, «из-за неумения должным образом учесть в своей работе специфику страны пребывания и выработать конструктивные рекомендации для корейской и китайской сторон, советские инструкторы и советники часто механически применяли в своей работе формы и методы работы, использовавшиеся в СССР»²⁹.

Не без участия советских военных советников происходило «забегание вперед» при подготовке корейских и китайских лётчиков. Недостаток образовательного уровня (в среднем китайские лётчики имели 4—6 классов образования) и особенно опыта восполнить было очень трудно. По этой причине нередко случались трагедии. Причём наши советники в экстремальной ситуации стремились сохранить жизнь лётчика, а китайские командиры берегли технику, требуя от подчиненных до конца бороться за спасение боевой машины. Поэтому вместо рекомендаций по выходу из сложной ситуации с пунктов управления подавались противоположные команды на разных языках, а лётчики выполняли указания своих командиров и гибли³⁰.

В конце 1950 г. командир звена Ван Хай получил назначение на должность комэска в 9-м иап 3-й иад. Как он писал, в то время в полку «шла очень напряжённая лётная подготовка. Вставали затемно, ложились очень поздно. Инструктора — советские. Каждый лётчик готовился по индивидуальному плану. Подготовка шла в два этапа: 1-й — 3 месяца, отта-

чивали технику пилотирования МиГ-15. Осваивали взлёт, посадку, полёты парой, включая различные маневры, далее атаки одиночные и парой, высотные полёты парой, полёты в строю звена (4 самолёта) и т.д..

2-й этап — 2 месяца. Главным здесь считалось боевое применение: уход парой из-под атаки четвёрки, одиночный воздушный бой, а также маневрирование восьмёркой, в том числе и на большой высоте, полёт в строю полка, воздушная разведка.

Несмотря на немалые трудности (в мемуарах есть их подробное описание), в среднем каждый лётчик получил налёт 56 час 53 мин (максимальный налёт — 73 час 50 мин, минимальный — 43 час 57 мин.). В результате они получили минимальные навыки техники пилотирования и боевого применения.

В ходе подготовки состоялся инспекторская проверка Главнокомандующего НОАК Пэн Дэхуая. Комэска Ван Хая вызвали к нему для представления.

С 1 февраля по 20 октября 1951 г. на 262 календарных дня вышал всего 171 день с лётной погодой.

Средний налёт составил 68 час 30 мин. План лётной подготовки Ван Хай и его товарищи выполнили полностью³¹.

В процессе обучения в частях нередко случались серьёзные лётные происшествия. Ван Хай отмечал гибель четверых пилотов в своей дивизии. Штаб советской опергруппы, в свою очередь, проинформировал всех командиров авиадивизий: «18 июня в соединении товарища Мациевича китайский лётчик 40 иап Ли Цын'юй на МиГ-9 потерпел катастрофу. После выпуска на посадку не выпускались шасси. Аварийно выпустить шасси лётчик также не смог. При решении садиться на фюзеляж лётчик с пилотированием не справился, пролетев весь аэродром, ударился о земной вал. В результате самолёт разбит, лётчик погиб. Причиной катастрофы явилось растерянность лётчика при создавшемся положении, приведшая его к неправильным действиям»³².

17 августа в части п/п 71347 произошла катастрофа с МиГ-15: «После выполнения пилотажа при вы-

ходе из зоны [китайский] лётчик резко пользовался сектором газа и очевидно не следил за давлением топлива, что привело к остановке двигателя. Находясь на высоте ниже 2000 м, лётчик пытался, но безуспешно, произвести запуск двигателя и потерял при этом время и высоту, необходимые для расчёта на посадку. При ударе левой плоскостью о земельный вал самолёт скапотировал. Лётчик погиб. Причиной катастрофы является: нарушение инструкции по эксплуатации РД-45Ф в воздухе, что привело к остановке двигателя и неправильное решение производить запуск в полёте ниже 2000 м...»³³.

Однако, несмотря на объективные и субъективные трудности в деле подготовки северокорейских и китайских лётчиков, Москва торопила. Нужно было как можно скорее вводить в бой авиационные дивизии ОВА. Ещё в мае 1951 г. Красовский доложил Василевскому и Жигареву, что к концу 1951 г. закончат переучивание и формирование 17 китайских авиационных дивизий, организационно входящих в состав трёх военных округов и одной воздушной армии³⁴. Тем не менее 13 июня 1951 г. Сталин лично направил телеграмму главному военному советнику при НОАК с требованием ускорить подготовку и ввод в бой китайских лётчиков:

«По нашим данным, наши лётчики обучают китайцев очень медленно и спустя рукава. Вы и генерал Белов, видимо, думаете сделать из китайских лётчиков профессоров, а не боевых лётчиков. Мы считаем это перестраховкой со стороны наших... специалистов. Если во время войны русских лётчиков обучали в течение 5—6 месяцев, то почему нельзя заканчивать обучение китайцев в течение 7—8 месяцев? Не пора ли бросить эту вредную перестраховку? Китайские войска не будут драться без авиационного прикрытия. Поэтому надо поскорее создать группу в 8 авиационных истребительных китайских дивизий и направить их на фронт. В этом теперь Ваша главная задача.

Одну дивизию Белова можно направить поближе к китайской границе в Маньчжурии, а две дивизии мо-



Истребитель МиГ-9 в Пекинском авиационном музее Датаншань

жно держать в тылу в Северной Корее, освободив, таким образом, два аэродрома для китайских истребительных дивизий поближе к фронту. Это абсолютно необходимо. Нужно поставить дело так, чтобы китайцы на фронте рассчитывали только на свою авиацию. Исполнение донести. Филиппов (т.е. Сталин)»³⁵.

15 июня 1951 г. генерал Красовский срочно доложил Сталину о состоянии ВВС НОАК и их готовности к военным действиям в Корее:

«1. На 15 июня 1951 г. в ВВС НОА Китая к боевым действиям подготовлено:

— Шесть истребительных авиационных дивизий, из них три на с-тах МиГ-9, две на с-тах МиГ-15 и одна одним полком на с-тах МиГ-15 и одним полком на с-тах Ла-11. Всего лётчиков-истребителей — 307.

— Две штурмовые авиационные дивизии на самолётах Ил-10. Всего экипажей штурмовиков — 107.

— Две бомбардировочные авиационные дивизии на самолётах Ту-2, одна из них материальную часть имеет только на один полк. Всего экипажей бомбардировщиков — 109, из которых 14 летают ночью.

2. Находятся в стадии переучивания:

— Пять китайских истребительных авиационных дивизий — 177 лётчиков. Недостающие... 133 лётчика поступят из лётных школ только к 1 июля.

Из переучиваемых истребительных авиационных дивизий одна на с-тах МиГ-15 будет готова к боевым действиям 15 июля и одна на с-тах Ла-9 к 1 августа.

Остальные 3 истребительные авиационные дивизии в связи с получением с-тов МиГ-15 приступят к переучиванию и закончат программу на них к 1 октября.

— Одна корейская [иад]. Всего 65 лётчиков. Будет готова к боевым действиям 15 августа.

3. Принимаю решительные меры к выполнению Вашей директивы по подготовке к боевым действиям авиационной группы в составе 8 [иад], для чего:

— лётную работу по переучиванию авиационных дивизий перевожу на часовой график;

— для контроля выполнения плана переучивания по срокам и оказания практической помощи на месте корейскую дивизию взял на себя.

В дивизию, заканчивающую переучивание на с-ты МиГ-15 к 15 июля, высылаю начальника штаба авиационной группы и в дивизию, заканчивающую переучивание на с-ты Ла-9 к 1 августа, высылаю группу ответственных офицеров;

— пересматриваю, и 20 июня 1951 года мной будут утверждены программы обучения в строевых частях и школах в сторону их сокращения применительно к опыту Великой Отечественной войны.

Поставлены на разрешение вопросы перед китайским командованием: 1. Об ускорении строительства аэродромов в Корее для базирования их авиации. Темп строительства аэродромов задерживается из-за систематического разрушения американской авиацией построенных полос.

2. Об использовании бомбардировочных и штурмовых авиационных дивизий по аэродромам и войскам противника.

3. Об улучшении работы тыла ВВС НОА Китая, так как с переходом на китайское снабжение с 1 апреля 1951 года обеспечение авиатехимуществом и ГСМ резко ухудшилось.

4. Прошу Вас оказать помощь в обеспечении частей:

— самолётами УТИ МиГ-15 в количестве 12 штук;

— двигателями: РД 10 — 40 штук, РД 20 — 200 штук и АШ 21 — 30 штук;

— покрышками и камерами к самолётам МиГ-9 и МиГ-15 660х160 — 1200 штук и к самолётам Як-17 570х140 — 400 штук;

— ускорить отправку авиатехимущества по заявкам китайского правительства. Красовский»³⁶.

Ответ на донесение генерала Красовского поступил через неделю. 26 июня Сталин, сославшись на мнение китайской стороны, рекомендовал внести определённые изменения в подготовку китайских лётчиков для грядущих воздушных боёв. Китайцы просили советскую сторону о подготовке лётчиков не для МиГ-9, а для современных МиГ-15: «От Мао Цзэдуна получили следующую телеграмму:

«Правительство Китайской Народной Республики намерено послать в Корею для участия в боевых дей-



Слева: Советский пилот принимает доклад техника о готовности истребителя МиГ-15 к вылету. КНР, 1950 г.

На стр. 313: Истребитель МиГ-15бис в Пекинском авиационном музее Датаншань

ствиях истребительные дивизии, вооружённые самолётами МиГ-15, что будет гораздо лучше, чем посылка дивизий, вооружённых самолётами МиГ-9. Поэтому необходимо в течение полутора—двух месяцев 6, 12 и 14-ю истребительные дивизии, вооружённые и обученные на самолётах МиГ-9, переучить на самолёты МиГ-15, с расчётом в сентябре 1951 года послать их на фронт. Правительство Китайской Народной Республики просит Вас дать указание советским товарищам в Китае переучить 6, 12 и 14-ю истребительные дивизии на самолёт МиГ-15 в указанные сроки».

Как видно, Мао Цзэдун не хочет снимать МиГ-9 с китайских аэродромов для переброски их на фронт, а предпочитает оставить их на месте, а для фронта использовать только дивизии МиГ-15. Поговорите с Мао Цзэдуном и, если это наше предположение подтвердится, скажите ему, что Ваши люди займутся переучиванием китайских лётчиков, летающих ныне на МиГ-9, для полётов на МиГ-15. Нам кажется, что для этого двух месяцев не потребуется, но если китайцы будут настаивать, то обучайте их в течение двух месяцев. Исполнение донесите. Филиппов³⁷.

28 июня генерал Красовский сообщил в Москву о том, что им приняты все меры для выполнения указаний Сталина, и переучивании трёх китайских дивизий на МиГ-15. «Докладываю:

Встреча состоялась 17 июня 1951 года в 19 часов 30 минут пекинского времени.

В беседе товарищ Мао Цзэдун высказал мнение о том, что 6, 12 и 14-ю... [иад], подготовленные на МиГ-9, прежде чем посылать на фронт, необходимо переучить на МиГ-15. Срок переучивания установлен полтора—два месяца, с тем, чтобы эти дивизии могли принять участие в предстоящей операции в Корее.

На поднятый мною вопрос о строительстве дополнительно трёх аэродромов для дислокации китайских дивизий товарищ Мао Цзэдун ответил, что Не Жунчжэнь от имени премьер-министра послал телеграмму товарищу Ким Ир Сёну с просьбой подобрать южнее Пхеньяна место и в ближайшее время построить три аэродрома для реактивной авиации.

Присутствующий на беседе командующий ВВС НОА Китая Лю Ялоу заявил, что МиГ-9 в дальнейшем они имеют в виду использовать в школах и системе ПВО страны. Мною дано указание командирам 17, 144 и 324-й ... [иад] немедленно приступить к переучиванию 6, 12 и 14-й китайских [иад] на МиГ-15 согласно утверждённой программе. Красовский»³⁸.

К концу лета 1951 г. на прифронтовых аэродромах Аньдун и Мяогоу появились первые авиасоединения Объединённой воздушной армии (ОВА), которой командовал китайский генерал Лю Чжэнь. Советником при нём

находился советский генерал Д.П. Галунов. Северокорейские ВВС в то время возглавлял генерал Ван Лен, а его советником был полковник А.В. Петрачев.

По просьбе северокорейского и китайского руководства подготовку их частей к воздушным боям и прикрытие на первых порах осуществляли советские лётчики. И уже вскоре две дивизии, которыми командовали Фан Цзан (Цзын) и Си Гуань, имевшие на вооружении самолёты МиГ-15, вступили в боевые действия (об этом — в следующих разделах).

Но вернемся всё же на Ляодунский полуостров, где также участились стычки между советскими и американскими лётчиками. 4 сентября 1950 г. расчет РЛС П-3, расположенной на о. Хайяндао (170 км восточнее Порт-Артура), засек американский эсминец, следовавший к острову. Получив это сообщение, командование ВМБ решило послать на разведку самолёт из 36-го минно-торпедного авиаполка (мтап). На задание отправился экипаж ст. лейтенанта Карпаева в сопровождении пары «Кингкобр» из 405-го иап (ведущий — командир 2-й АЭ капитан Бобенко, ведомый — замюлит эскадрильи капитан Левчук).

Как сказано в одном из хранящихся в Центральном военно-морском архиве России (ЦВМА) документе: «Командирам самолётов было дано указание ближе 15 км к эсминцу не подходить». Когда экипаж «Бостона» обнаружил корабль и приготовился его фотографировать, самолет «был атакован 11 американскими истребителями типа двойной «Мустанг» или «Лайтнинг». В 12 час 44 мин. горящий самолёт А-20Ж упал в море на расстоянии 8 км южнее острова Хайяндао. Экипаж самолёта — старший лейтенант Карпаев Константин Павлович, лейтенант Мишин Геннадий Васильевич и младший сержант Макагонов Александр Афанасьевич — погибли». Это была первая боевая потеря за время нахождения советских авиачастей на Ляодуне. Истребители, сопровождавшие «Бостон», от боя уклонились и вернулись на базу. Позже оба лётчика попали под суд офицерской чести.

По американской версии, виновным стал советский экипаж. Находясь в дозоре, эсминец ВМС США





«Бостоны» А-20 советских ВВС в полёте

DD-833 «Герберт Джей. Томас» в 13.29 зафиксировал на радаре приближение неопознанной цели со стороны советской базы. Об этом сообщили на авианосце CV-45 «Вэлли Фордж». Барражировавшее неподалёку звено «Корсаров» получило команду перехватить неизвестный самолёт, летевший на высоте 4000 м. Истребители, разделившись на две группы, через 6 минут приступили к перехвату незнакомца и взяли его в кольцо. Заметив «Корсары», экипаж «Бостона», по мнению американцев, допустил ряд ошибок. Во-первых, он увеличил скорость и со снижением стал уходить на восток, в сторону Кореи, а не на запад, в направлении Китая. Командир звена «Корсаров» л-т Ричард И. Даунс (Richard E. Downs) пролетел над «гостем» и сообщил, что видит двухмоторный бомбардировщик с красными звёздами на крыле. В это время советский экипаж допустил ещё одну, роковую, ошибку, открыв огонь по американцам. Об этом тут же сообщили на базу.

Получив разрешение на открытие ответного огня, Даунс пошел в атаку, однако промахнулся, так как

занимал невыгодную позицию. Следом за ним стрелял его ведомый, который и подбил советский самолёт. Тот загорелся и вошел в штопор. На эсминце наблюдали всю картину воздушного боя. Приблизившись к месту падения «Бостона», американские моряки подняли на борт тело только штурмана л-та Мишина. Попытки сделать искусственное дыхание ни к чему не привели.

Истребители F4U-4B, атаковавшие самолёт 36-го мтап, входили в эскадрилью VF-53, которая базировалась на борту авианосца «Вэлли Фордж». Победу записали на счёт л-та Эдварда В. Лейни-младшего (Edward V. Laney Jr.)³⁹. В официальной статистике побед ВМС США сбитый самолёт значится как... корейский Ил-4!

О советской реакции на случившееся вспоминал бывший лётчик 1744-й отдельной морской разведывательной авиаэскадрильи (омраэ) Анатолий Ефимович Власов: «На следующий день после этого ЧП у нас была собрана воедино вся истребительная авиация и брошена в «гнилой угол» — так мы называли один из районов Желтого моря, где наиболее активны были американцы и где периодически они устраивали с нами различные инциденты вплоть до воздушных боёв, во время которых гибли и наши, и их самолёты. Задачу истребителям поставили следующую: при встрече с американцами теперь уже самим спровоцировать их на конфликт, завязать воздушный бой и проучить, как следует. Говорили, эту акцию одобрила Москва. Целый полк — около 40 истребителей («Аэрокобры», «Лавочкины») вылетели в заданный район с намерением отомстить за своих погибших товарищей. Схватка обещала быть суровой и беспощадной. Однако эта акция сорвалась: американцы словно предчувствовали что-то недоброе, и в этот день в «гнилом углу» ни один их самолёт не появился... Акт возмездия так и не состоялся». Пришлось советской стороне ограничиться лишь официальной нотой протеста⁴⁰.

Весной 1952 г. возобновились интенсивные полёты авиации ВМС США вблизи Порт-Артура. Их пик пришелся на май, и в этом месяце у экипажей 83-го сак над водами Жёлтого моря произошло несколько боестолкновений с американцами.

11 мая в 15.38 американский «Маринер» в 3 км южнее о. Хайяндао нарушил договорную зону. С аэродрома г. Дальний для перехвата подняли два МиГ-15бис из 252-го иап. В кабинах сидели ст. лейтенанты Пальвинский и Самарский. В районе Хайяндао они



Истребитель F-4U-4B «Корсар» на палубе авианосца «Вэлли Фордж». Такие самолёты сбили советский «Бостон» 4.09.1950 г.

встретили нарушителя и произвели по нему четыре атаки. Были отмечены попадания в хвостовое оперение, фюзеляж, правую плоскость и мотор. Летающая лодка со снижением и дымящим двигателем ушла в восточном направлении. Из-за малого остатка топлива истребители её не преследовали и вернулись на свой аэродром. По всей видимости, это была машина из эскадрильи VP-47 или VP-731.

Ветеран 530-го иап Дмитрий Яковлевич Мельниченко вспоминал, что «после этого инцидента нас собрали в клубе и показывали лётному составу на экране пленки ФКП лётчиков Пальвинского и Самарского. На пленке цель была очень далеко, они стреляли где-то с дистанции 800–1000 м, хотя утверждение было нормальным».

Через две недели янки решили взять реванш. 27 мая в 13.16 вновь в районе о. Хайяндао, в условиях сильных радиопомех, посты ВНОС зафиксировали пролет неопознанного самолёта. В 13.19 с аэродрома Сяньпилину подняли пару МиГ-15бис (ведущий ст. л-т Ахмов, ведомый В. Долматов) из 282-го иап и направили в зону № 2 (о. Хайяндао). Там на высоте 7000 м её атаковала пара F-86. В результате ст. л-т Ахмов был сбит и упал в море. По воспоминаниям Мельниченко, хорошо знавшего Долматова, в этом бою советские летчики не заметили атаку противника и никакой информации о приближавшихся американских истребителях не получали. Долматов увидел неприятеля, «когда самолёт ведущего загорелся и стал падать. Он сделал переворот и со снижением ушел на свой аэродром. Мельком видел пару «Сейбров», больше никого. Его «потаскали» естественно, бросил, мол ведущего и т.д., и т.п... Понятно, чтобы другим неповадно было! А чего от нас требовать, когда палёт наш был на «МиГах» совсем небольшой. Когда молодёжь нашего полка переводили в 37-ю иад в 1953 г., у некоторых лётчиков палёт на «МиГах» был 20 часов».

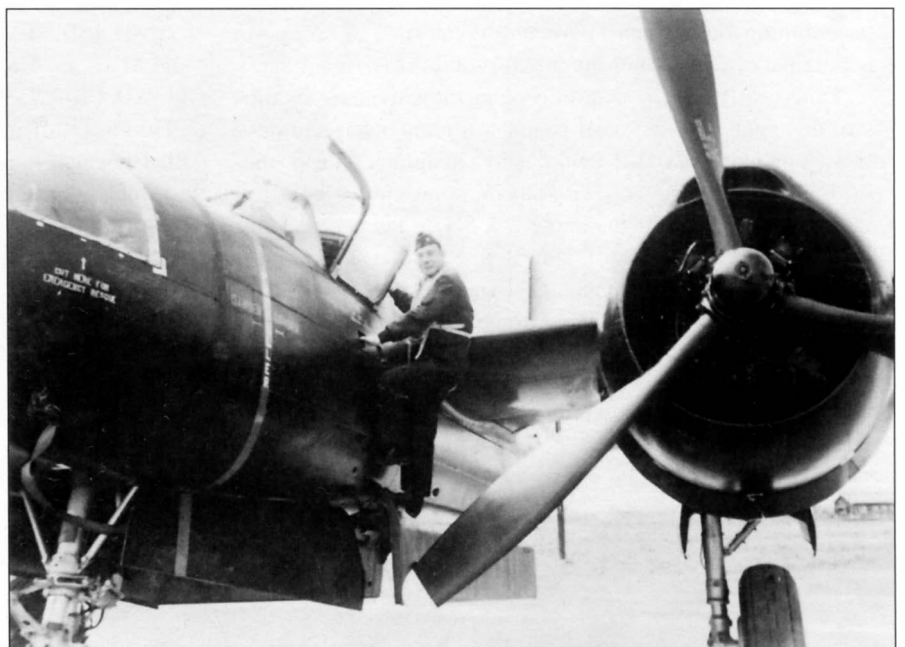
Тело Ахмова так и не нашли. Теперь известно, что сбил его лётчик 16-й эскадрильи (FIS) 51-го истребительного авиакрыла (FIW) с авиабазы в Сувоне (Южная Корея) м-р Дональд И. Адамс (Donald E. Adams)⁴¹.

Учитывая участвовавшие случаи нарушения американскими самолётами воздушного пространства в районе Ляодуна, части 83-го сак усилили патрулирование над территориальными водами КНР, и эти меры дали свои результаты. 16 июля 1952 г. в 7.51 американский В-26 нарушил границу в районе о. Юаньдао (Круглый). Из Дальнего наперехват вылетел на МиГ-15бис ст. л-т Ю.Н. Родионов из 718-го иап. В районе Юаньдао на высоте 2000 м его навели на самолёт-нарушитель, и он атаковал его. По возвращении Родио-

нов доложил, что добился нескольких попаданий 23-мм снарядов, но затем из-за плохой видимости потерял В-26 из виду. По данным американской стороны, инцидент произошел 15 июля над Жёлтым морем. Атаке «МиГа» подвергся метеоразведчик RB-26 из 91-й эскадрильи стратегической разведки. Советский лётчик открыл огонь с довольно приличного расстояния, что позволило RB-26 избежать фатальных повреждений. Самолёт укрылся в облаках, а затем благополучно вернулся на свою базу⁴².

В соответствии с заключённым в феврале 1950 г. Договором о дружбе, союзе и взаимопомощи советские войска должны были уйти с ВМБ Порт-Артур, используемой совместно, а всё имущество и оборудование следовало передать правительству КНР. Как писал впоследствии личный переводчик Мао Цзэдуна Ши Чжэ, не позже конца 1952 г. китайское правительство КНР должно оплатить все расходы за восстановление этого имущества и строительство, начиная с 1945 г. До передачи всего имущества осуществлялось совместное управление. Советский Союз предоставил КНР кредит в 300 млн. ам. долл. на льготных условиях под 1% годовых. Возвращение следовало производить частями (траншами) с 31.12.54 по 31.12.63 в течение 10 лет. При этом Договор и соглашения, заключённые между СССР и Китаем 14 августа 1945 г., считались утратившими силу. Первоначально срок действия договора определили в 20 лет, впоследствии продлили до 30 лет⁴³.

Однако в расчеты политиков вменялась Корейская война, и советские военные покинули территорию КНР только в середине 1950-х годов. К этому времени разразился новый этап Гражданской войны, происходивший, в основном, в воздухе над Тайваньским проливом, о чём речь пойдёт дальше. В свою очередь, «теплые взаимоотношения» между советскими и американскими лётчиками в небе над Ляодуном несколько поутихли, но это тема отдельного исследования, не имеющая прямого отношения к ВВС НОАК.



Бомбардировщик В-26 «Мародёр»
34-й аз ВВС Гоминьдана

ИСТОЧНИКИ И КОММЕНТАРИИ

1. Правда о китайской авиации. Пекин, 1998. С. 32–33, 90.
2. Правда о... Указ. соч. С. 103.
3. Котловский А., Сендов И. На дальнем форпосту // Авиация и Время (АиВ). 2008. № 6. С. 42.
4. Fighting Colors of Chinese Air Force. Taipei. 1995. С. 104.
5. АиВ. 2008. № 6. С. 42–43; Набока В.П. Сталинские соколы в небе Кореи. Краснодар, 1999. С. 18–22.
6. Дополнительные подробности воздушных боев 106–й иад в КНР весной 1950 г. см. журн.: Авиамастер (АМ). 1997. №№ 3, 4/5.
7. Fighting Colors... С. 121.
8. Fighting Colors... С. 64.
9. Ван Сухун. ВВС — период военного похода. Пекин, 2001. С. 104.
10. Ван Хай. Моя боевая жизнь. Пекин, 2000. С. 50–51.
11. См. ст.: Крылов Л., Тенсуркаев Ю. Правительственная командировка // АвиаМастер (АМ). 1997. № 3; № 4/5. С. 46–51.
12. Из фондов ЦА МО РФ.
13. АМ. 1997. № 3; № 4/5. С. 46–51.
14. Ван Хай. Указ. соч. С. 50, 52.
15. Ван Хай. Указ. соч. С. 52–54.
16. Ван Сухун. Указ. соч. С. 106.
17. Ван Сухун. Указ. соч. С. 93–106.
18. Из фондов ЦА МО РФ.
19. Из фондов ЦА МО РФ.
20. До этого 401–й иад летал только на истребителях Ла–7.
21. Из фондов ЦА МО РФ.
22. Поскрёбышев Василий Яковлевич, родился 19 января 1927 г. в деревне Рысево Кировской области. В 1942 г. закончил 7 классов неполной средней школы. В январе 1943 г. пошел работать на районный радиоузел «наблюдателем радиодиффузии».
- В ноябре 1944 г. призван в Красную Армию и направлен в Пермскую область в 44 учебно-стрелковый полк (школа младших командиров) и зачислен курсантом снайперской роты. В марте 1945 г. направлен в Троицкую авиашколу механиков (ТВАШМ), город Троицк Челябинской области. Летом 1945 г. школу перебазировали на станцию Бахаревка Пермской области, где во время войны работала лётная школа лётчиков-штурмовиков.
- В августе 1946 г. в звании сержанта выпущен механиком по авиавооружению II разряда и направлен для прохождения службы в 401 иад, базировавшийся на аэродроме Барнаул (это не город Барнаул, а название аэродрома — прим. А.И. Школьников), в 25 км южнее ст. Борзя Читинской области, и зачислен в 3 авиаэскадрилью механиком по авиавооружению I звена. Полк работал на самолётах Ла–7. Командовал полком капитан Полибин.
- В конце 1946 г. полк принял подполковник Шевченко. В начале 1947 г. полк передислоцировали на аэродром Домна Читинской области, где базировались 938 и 939 полки 297 иад. 938 и 939 авиаполки работали на самолётах Як–9. Весной 1947 г. непосредственный начальник В.Я. Поскрёбышева старший техник АЭ по вооружению ст. лейтенант В.Ф. Подшивайло отбыл в Москву на учёбу, и его назначили старшим техником АЭ по вооружению. С ноября 1947 г. — старший сержант, с ноября 1948 г. — старшина.
- Воспоминания подготовлены специально по просьбе автора и переданы через ветерана ВВС А.И. Школьникова, его же и комментарии в тексте. Стиль и орфография по возможности сохранены. (Рук. в архиве автора.)
23. В.Я. Поскрёбышев постеснялся написать, но А.И. Школьникову он говорил, что за ужином давали бесплатно бутылку неплохого местного пива. За деньги можно было ещё купить пива, но этим никто не увлекался. Потом приехал комдив, увидел такое «безобразие», и запретил выдачу и продажу пива...
24. Составлена по данным ежемесячных отчётов, из фондов ЦА МО РФ.
25. Воспоминания В.Я. Поскрёбышева.
26. Крамаренко С.М. В небе двух войн. М., 2003. С. 159.
27. Попов И.М., Лавренёв С.Я., Богданов В.Н. Корея в огне войны. Жуковский, 2005. С. 247–248.
28. Полностью документ приведен в Приложении 10. Из фондов ЦА МО РФ. Ф. 64 пак.
29. Попов И.М. и др. Корея в огне войны... С. 248.
30. Попов И.М. и др. Корея в огне войны... С. 248. Со ссылкой на: Стародымов Н. Откуда у парня китайская грусть? // Авиация и космонавтика. 1993. № 1. С. 31.
31. Ван Хай. Указ. соч. С. 63, 68–70.
32. Из фондов ЦА МО РФ. Ф. 297 над.
33. Из фондов ЦА МО РФ. Ф. 297 над.
34. Из фондов ЦА МО РФ.
35. АП РФ. Ф. 45. Оп. 1. Д. 339. Л. 47. Цит. по: Попов И.М. и др. Корея в огне войны... С. 249.
36. АП РФ. Ф. 45. Оп. 1. Д. 339. Л. 61–63. Цит. по: Попов И.М. и др. Корея в огне войны... С. 249–251.
37. АП РФ. Ф. 45. Оп. 1. Д. 339. Л. 31. Цит. по: Попов И.М. и др. Корея в огне войны... С. 251–252.
38. АП РФ. Л. Ф. 45. Оп. 1. Д. 339. Л. 35–36. Цит. по: Попов И.М. и др. Корея в огне войны... С. 252–253.
39. Впоследствии, 23 января 1952 г. его сбили над территориальными водами КНДР, и он спасся на парашюте.
40. АиВ. 2008. № 6. С. 42–43.
41. В период корейской войны одержал 6,5 победы.
42. АиВ. 2008. № 6. С. 42–43.
43. Ши Чжэ. Рядом с великой исторической личностью. Пекин, 1991. (На кит. яз.) С. 448–449.

НАЧАЛО БОЕВОГО ПУТИ ВВС НОАК

Спустя всего лишь несколько дней после официального объявления о создании ВВС НОАК, 15 ноября 1949 г., премьер-министр и одновременно министр иностранных дел КНР Чжоу Эньлай сообщил послу СССР в КНР Н.В. Рощину о военных операциях Народно-освободительной армии Китая в Южном и Юго-Западном Китае, планах наступления на Тибет и десантных операциях против Тайваня:

«...2. Военные операции Народно-освободительной армии в Южном и Юго-Западном Китае протекают вполне успешно. Войска НОА под командованием генерала Лю Бочэна взяли столицу пров. Гуйчжоу — Гуйян и далее двинутся в двух направлениях: на Чунцин, с тем чтобы занять его в конце декабря, и на Куньмин, где не предвидится серьёзного сопротивления. Группировка частей НОА в пров. Гуандун должна будет помешать войскам генерала Бай Чунси уйти на территорию французского Индокитая. Сам Бай Чунси, отличаясь крайней недалёковидностью, срочно унаковывает свои богатства в Гуйлине и пока не ренается из него куда-либо двигаться.

После того как войска генерала Лю Бочэна оседлают все дороги между Сычуанью и Юньнанью, войска генерала Хэ Луна выступят против хуцзунапьевской группировки в южной части пров. Шэньси, р-н Ханьчжунской группировки, и пойдут прямо на Чэнду. В это время Лю Вэнькуй, губернатор Сикана, обещает выступить на нашей стороне со своими двумя дивизиями. К январю 1950 года мы намечаем покончить с Гоминьдановскими войсками в Сычуани. Трудно себе даже предположить, куда побегут из Чунцина члены Гоминьдановского «правительства» после того, как на сторону НОА перенли 80 самолётов авиакомпаний КНАК и КАТК.

Сразу после освобождения Сычуани и Сикана мы поведем наступление на Тибет. В марте месяце мы собираемся высадить десант на острове Хайнань, где у нас в течение многих лет действуют крупные партизанские соединения. Дальнейшие планы нашего командования — подготовка в течение весны 1950 года десантных операций против Формозы и проведение десанта летом 1950 г. Мы считаем, что эта операция должна быть проведена лишь после тщательной подготовки комбинированным ударом флота и авиации.

При проведении десантных операций против Формозы мы, безусловно, должны будем извлечь уроки из печального опыта боев за Сватоу, где мы потеряли три

с половиной полка (7 тысяч бойцов) во время одной небольшой десантной операции...»¹.

Чжоу Эньлай не упомянул при этом о грандиозной по тому времени воздушно-десантной операции в Синьцзяне, окончившейся без единого выстрела.

25 сентября 1949 г. гоминьдановская армия из 80 тыс. бойцов, расквартированная в Синьцзяне, капитулировала. Вскоре в провинцию вступила 1-я армейская группа 1-й Полевой армии НОАК.

Интересное описание вступления в Синьцзян солдат Красной Армии оставил американский дипломат Годфри Лиас: «Никто не предполагал, что коммунисты появятся здесь так быстро. Внезапно по всему Урумчи расклеили объявления, приказывающие жителям города выстроиться на следующий день вдоль основной дороги, ведущей к «русскому»² аэропорту... Те, кто после десяти часов утра будет обнаружен на улицах Урумчи или в своих домах без особого разрешения, подлежали немедленному аресту.

Население Урумчи составляло тогда примерно 150 тыс. человек, и пусть часть из тех, кто не побоялся угроз, осталась дома, в назначенный час вдоль дороги выстроилось не менее 130.000 горожан... приветствовать «освободителей». Толпа прождала напрасно целый день, но части НОАК не прибыли. Наконец людям позволили идти домой, и когда они, изнемогая, пришли в город, то получили новое указание: завтра снова явиться в аэропорт. Однако армия коммунистического Китая не прилетела и на следующий день. Лишь на третий день на взлётно-посадочном поле «русского» аэропорта приземлились около 200 самолётов «Дакота» русского типа³ (скорее всего, имелись в виду советские военно-транспортные Ли-2), из них высадились более 4500 солдат НОАК и выгрузили советское вооружение...

Столкновения между частями НОАК, вступившей на территорию Алтайского, Илийского и Тарбагатайского округов Синьцзяна, и пока ещё Национальной Армией (НА) Восточно-Туркестанской Республики не было. После ухода практически всех советских военнослужащих из северо-западной части провинции армия коммунистического Китая организационно и численно превосходила НА ВТР. Военный контроль над территорией «трёх округов» бывшие повстанцы безвозвратно утеряли. Настало время медленного «врастания» [традиционно оппозиционного] Синьцзяна в маоистский Китай»⁴.



Панорама Кандин-Тибетского нагорья. Этот пейзаж лётчикам стал привычным

В начале 1950 г. «1-ю Народную эскадрилью ВВС» перестроили, оставив в её составе только звенья истребителей Р-51, а все транспортные С-47 и С-46 выделили в отдельный авиаотряд. Как известно, после окончания Второй мировой войны США передали ВВС Гоминьдана большую партию С-46 для осуществления воздушных перевозок на Северо-Востоке (подчеркивалось, что для борьбы с коммунистами). По некоторым данным, в тот период 18 С-46 в качестве трофеев попали в Красную армию и стали важной силой, обеспечивавшей военные перевозки у НОАК.

И уже весной 1950 г. транспортным самолётам пришлось заниматься «военными спецперевозками». С-46 «внесли большой вклад во время наступления на Тибет». Вытеснив Гоминьдановцев с острова, в январе 1950 г. ЦК КПК в полном соответствии с «планом Чжоу Энлая» решил «освободить Тибет, объединить Родину». Приказ о наступлении на Тибет появился уже 1 января, а 24 марта 1950 г. войска начали наступление на Кандин. Юго-Западное бюро КПК и Юго-Западный Военный округ вели наступление войсками 18-й сухопутной армии и частью 14-й армии. Северо-Западное бюро КПК и Северо-Западный Военный округ выделили для этого наступления конный отряд из 1-й армии и отдельную конную дивизию 2-й армии, которые объединились с 18-й армией.

Военная операция в Кандин-Тибетском нагорье оказалась чрезвычайно сложной из-за очень отсталой экономики и практически полного отсутствия транспортной сети. Наступающая армия должна была всё снаряжение нести на себе, в редких случаях пользуясь внутренними ресурсами района. Партийное руководство взяло на вооружение следующий принцип: «Политика важнее военного дела. Снабжение важнее войны».

В середине марта — начале апреля 1950 г. наступающие войска одержали победу в битве в Сичане, открывшей путь для наступления на Тибет, но в обеспечении частей встречались большие трудности. В то время шоссейная дорога шла только до Яня. У войск не хватало продовольствия, имелся только корм для

скота (фураж). Когда он кончился, питались лесными животными. Когда и этого не стало, перешли на воду (растопленный лёд и снег). При 20–30-градусных морозах многие бойцы заболели и умерли.

В свою очередь, Гоминьдановцы в марте 1950 г. попытались поддерживать повстанцев, сбрасывая им вооружение, боеприпасы и продовольствие в районе Сикан-Сичан. Так, 8 марта 1950 г. С-46 103-й тэз вылетел с грузом боеприпасов с острова Хайнаньдао, однако потерял ориентировку в Юньнань-Гуйчжоуском нагорье и совершил вынужденную посадку в районе Чжаотун (провинция Юньнань), занятом войсками Красной Армии. Экипаж попал в плен⁵.

29 марта Юго-Западный военный округ запросил Центральный Военный Совет оказать помощь по воздуху. На следующий день Мао Цзэдун дал указание командованию ВВС об отправке самолётов для срочной доставки грузов. Выполнение этой задачи поручили в то время единственному воздушно-транспортному отряду, находящемуся в подчинении Авиационного отдела Северного Военного округа. Там оставалось всего 12 старых С-46 и С-47, у большинства из них был почти выработан весь ресурс, интенсивно использовать можно было лишь некоторые из них.

Командир отряда Сюэ Пайфэн отобрал наиболее крепкие машины и лучшие экипажи. Они немедленно вылетели с аэродрома Сицзяо (по-китайски — «Западная окрестность») и на следующий день утром перебазировались на авиабазу Байшии в Чунцине. 2 апреля они перелетели на аэродром Синьцзинь в окрестностях Чэнду. Вместе с четырьмя самолётами С-46, полученными из района Сичань, а также тремя С-46 из правительства отряда, базировавшегося в Пекине, они составили специальный транспортный отряд, начавший готовиться к десантированию грузов. Все эти десять старых самолётов открыли трассу между Кандином и Тибетом с целью снабжения наступающих наземных войск.

Кандин-Тибетское нагорье называют крышей мира, оно находится на высоте более 4000 м над уровнем моря. Его также называют запретной зоной в

воздухе. Некоторые китайские лётчики говорили, что летать туда — всё равно, что «яйцом долбить камень». На вершинах снег лежит круглый год, низко стелется облака, погода очень переменчива.

Для того, чтобы проложить здесь воздушную трассу и сбрасывать продовольствие, необходимо было летать в очень сложных погодных условиях. Поэтому транспортные самолёты, исходя из реальных трудностей и состояния техники, а также учитывая особенности полётов в высокогорье, совершали пробные полёты, постепенно увеличивая район полётов и длину трассы. Чтобы попасть на нагорье, нужно перелететь Кандинский перевал. Высота горы Кандин — свыше 6000 м, преодолеть её на тяжёло нагруженном самолёте очень нелегко. Перелететь через Кандинский перевал можно было лишь по трассе в долине, где, как правило, очень сложные метеорологические условия.

Командиру отряда Сье Пайфэню в то время исполнилось чуть больше 30 лет. В годы войны с Японией он поступил в Офицерскую авиашколу Гоминьдана, затем учился в США. Потом был начальником авиаотряда в ВВС Гоминьдана, инструктором. Летал на В-24 и на С-46. Коммунист по убеждениям, он тщательно скрывал это у Гоминьдановцев. 3 января 1948 г. он на С-46 перелетел с аэродрома Цзяньцзяо в Ханчжоу в район, контролируемый войсками КПК. 1 октября 1949 г. стал участником воздушного парада.

После тщательной подготовки 3 апреля в первый полёт на С-47 из Яня в Кандин при относительно благоприятных метеоусловиях отправился экипаж Сье Пайфэня. Полетели вдоль русла реки в долине. Встретили туман, выбраться вверх поверх облаков не сумели из-за плохой работы моторов.

На следующий день состоялся повторный полёт. Погода сначала благоприятствовала, но когда само-

лёт взял курс на запад, погода ухудшилась. Выше высоты 4500 м они не могли подняться и вернулись, чтобы не врезаться в горы. Тогда командир отряда решил пересечь на С-46, более высотный и с герметичной кабиной. Через два дня совершили третий полёт. Однако примерно то же самое произошло и в том полёте. В течение нескольких дней напряжение на земле не спадало, так как поставленная боевая задача оставалась невыполненной. Положение наземных войск оставалось критическим.

Затем на С-46 установили дополнительное навигационное и кислородное оборудование. 13 апреля взлетели с Байшии и взяли курс на Кандин. Для накопления опыта командир взял с собой лётчиков — выпускников Дунбэйской школы. На полугути погода стала ухудшаться, облачность увеличилась. Командир решил пробить облака вверх и подняться на 6500 м. Обнаружив, что перед ним высокие горы, он решил перелететь через относительно низкий горный перевал, и лететь по ущелью. Он пытался лететь вперед и, по его расчётам, Кандин был где-то под ними, но закрыт облаками, и обнаружить с воздуха невозможно. Перед собой командир увидел стелющийся туман над точкой сброса и не рискнул сбрасывать груз.

Однако его доклад начальство обрадовало, все поняли, что при хорошей погоде смогут сбрасывать грузы. Наконец, 15 апреля экипаж Сье Пайфэня совершил уже пятый полёт на С-46 борт. № 8003 с кислородным оборудованием. На высоте 5000 м они вошли в ущелье над Кандинским горным перевалом, пролетев между двумя вершинами и открыв «ворота в Тибет». В узком ущелье не было даже возможности повернуть на обратный курс. Наконец, они обнаружили сигналы, обозначающие точку сброса. Радости получивших груз не было предела, оголодавшие солдаты ликовали.



С-46, участвовавший в операции в Тибете, в Пекинском авиационном музее Датаншань. На врезках — экипаж, сбрасывавший грузы в Тибете, слева направо: Сье Пайфэнь, Ван Хунхуй, Ли Сяньминь, И Янци.



Экипаж, летавший на сброс грузов при наступлении на Чанду в Тибете, слева направо: 1-й штурман Янь Люйминь, бортмеханик, 2-й штурман Шэн Чэн'яо, бортрадист Фэн Гои... 2-й справа — командир экипажа Сюй Цзюньин

Успешные полёты разрешили нужды наземных войск и вселили уверенность в возможностях снабжения по воздуху. Войска, наступавшие на Тибет, получили дополнительное снабжение и продолжили победоносное наступление на запад. За ними следовали и снабжение, и обеспечение с воздуха.

28 апреля 52-я дивизия сухопутных войск достигла небольшого города Ганьцзы в северной части Сикана. У одного из лётчиков в последующих полётах появились вибрации мотора, но бортмеханик сумел быстро устранить поломку. В итоге полёт закончился благополучно — «Воздушный мост» заработал.

Начиная с 3 мая 1950 г., экипаж С-46 (борт. № 8003, командир — Ван Хунчжи, второй лётчик — Ли Цзяи) совершил четыре полёта, преодолел снежные горы и через Кандин достигнув Ганьцзы. Вслед за ним самолёты воздушно-транспортного отряда в течение двух дней летали в Ганьцзы и Кандин, сбросили 23 т продовольствия, обеспечив потребности войск. 7 мая 1950 г. тот же экипаж (Ван Хунчжи и Ли Чжян) пересекли перевал Чжедо. В течение месяца экипажи совершили девять полётов⁶.

10 сентября 1950 г. экипаж в составе Сюй Цзюньин и И Янги успешно сбросили грузы в Дэгэ. Все эти полёты способствовали «победоносному продвижению войск в Тибет». В октябре 1950 г. после победы в боях за Чанду, началась подготовка наступления на столицу Тибета Лхасу. Потребность у войск, наступавших на Тибет, с каждым днем увеличивалась, и ВВС осваивали новые маршруты, увеличив интенсивность полётов и объём грузов. В Ганьцзы подготовили аэродром, ставший главной базой для переброски грузов по воздуху и обеспечивший успех наступления.

Весной 1950 г. начались активные боевые действия войск КПК по освобождению от войск Гоминьдана

южного побережья Китая, острова Хайнаньдао и мелких прибрежных островов. Хайнаньдао имел важное стратегическое значение. Расположенный поблизости от побережья провинции Гуандун, он стал крупнейшим авиационным центром ВВС Гоминьдана, сюда на авиабазу Хайкоу после эвакуации с континента в феврале — апреле перебазировали 3-ю, 7-ю, 9-ю, 23-ю аэ, 27-ю и 30-ю аэ (в апреле звенья 7-й аэ находились также и на авиабазе Санья на о. Хайнаньдао). С авиабаз на острове самолёты Чан Кайши при отсутствии противодействия в воздухе (напомним, что «1-я Народная эскадрилья ВВС НОАК» находилась в Пекине, прикрывая его от налётов), Гоминьдановцы полностью господствовали в небе южного Китая. Естественно, что освобождение прибрежных островов являлось самой главной стратегической задачей.

Внезапное предрассветное наступление войск Красной Армии в провинции Юньнань 16 января 1950 г. привело к тому, что с аэродрома Мэнцзы ещё в темноте

срочно поднялись в воздух два «Москито» 1-й аэ. Первый самолёт разбился, погибли три человека — экипаж и летевший с ними штабной офицер Хуан Лян, другой «Москито» сумел приземлиться на о. Хайнаньдао. С тех пор самолёты этой эскадрильи на континент больше не летали. С февраля 1950 г. дислоцировавшаяся на авиабазе Хайкоу на острове Хайнаньдао 3-я аэ, а затем перебазировавшаяся на авиабазе Тайчжун на Тайване, 23 июня потеряла «Москито» борт. № 164. Самолёт получил задание атаковать Сямэнь у побережья провинции Фуцзянь, однако в пути из-за отказа двигателя сел на вынужденную на шоссе в районе Пэнху. Экипаж получил тяжёлые травмы, оказавшиеся смертельными⁷.

Освобождение островов началось с операции по захвату небольшого острова Наньбаодао в провинции Гуандун. Войска Красной Армии заняли его уже к 23 февраля 1950 г. С воздуха гарнизон чанкайшистов на этом острове прикрывала 11-я истребительная авиагруппа, совершившая в ходе боевых действий 81 самолёто-вылет. В ходе этой операции Р-47 «Тандерболт» борт. № 136 из 43-й аэ (лётчик — мл. лейтенант Чу Сяноань), 15 января 1950 г. получивший боевое задание бомбить боевые корабли коммунистов КПК в районе Шаньтоу (провинция Гуандун), упал в море, сбитый зенитчиками. Впоследствии 11-я иаг принимала участие в обороне архипелага Цзиньмэнь⁸.

Другие авиачасти ВВС Гоминьдана также принимали самое активное участие в защите островов, причем потери они начали нести ещё до начала полномасштабной десантной операции, и далеко не все из них можно отнести к разряду боевых. Так, В-25 из 9-й баз, дислоцировавшейся в то время на трех авиабазах — Хайкоу, Тайчжун и Динхай, 10 марта вылетел из Тайваня на Хайнаньдао, но в пути бесследно исчез в

море (экипаж — Ма Чжунбо, Ли Синхуа и Хуан Инцзэ — пропал без вести). 16 марта лётчик Чжао Динь из 23-й аз, атаковавший войска Красной Армии на о. Дасьбадао, был сбит зенитками. 29 марта лётчик У Чжунбо из 27-й аз во время атаки вражеских позиций на полуострове Лэйчжоу обстреляли зенитчики, и он пропал без вести после прыжка с парашютом. На счету зенитчиков НОАК числится также и Р-47 борт. № 126 из размещённой в Биндуне 41-й аз, его боевым заданием являлась атака города Сямэнь в провинции Фуцзянь⁹.

Одна из наиболее тяжёлых потерь произошла 7 апреля 1950 г. С-46 борт. № 291 из 30-й аз возвращался с Хайнаньдао на Тайвань, перевоза из Хайкоу экипажи «бомберов» В-25 из 9-й аз. В пути транспортник врезался в гору, экипаж С-46 (командир — Янь Юйбинь, второй пилот — Су Сяоцан) и все пассажиры (лётчики из 9-й аз Ван Синьшань, Ли Дэхуа, Чжун Чжэнь и другие) погибли¹⁰.

Операция по освобождению Хайнаньдао началась 17 апреля 1950 г., когда Новая 4-я полевая армия успешно высадила десант на остров. Спустя 5 дней, 22 апреля, войска коммунистов освободили город Хайкоу и захватили авиабазу. Срочная эвакуация продолжалась до 29 апреля. 26 апреля в перелёте на Тайвань над морем пропал без вести командир звена 7-й аз Чжао Гуан'яо¹¹.

Менее чем через месяц после вступления частей НОАК на Хайнаньдао, 18 мая 1950 г., 3-я полевая армия заняла архипелаг Чжоушань. Прикрывая отход войск с Хайнаньдао и Чжоушань, самолеты 3-й наг с авиабаз на Тайване совершили 311 боевых вылетов. Аналогичную боевую задачу по прикрытию Хайнаньдао выполняла и 5-я наг на Р-47 и Р-51¹².

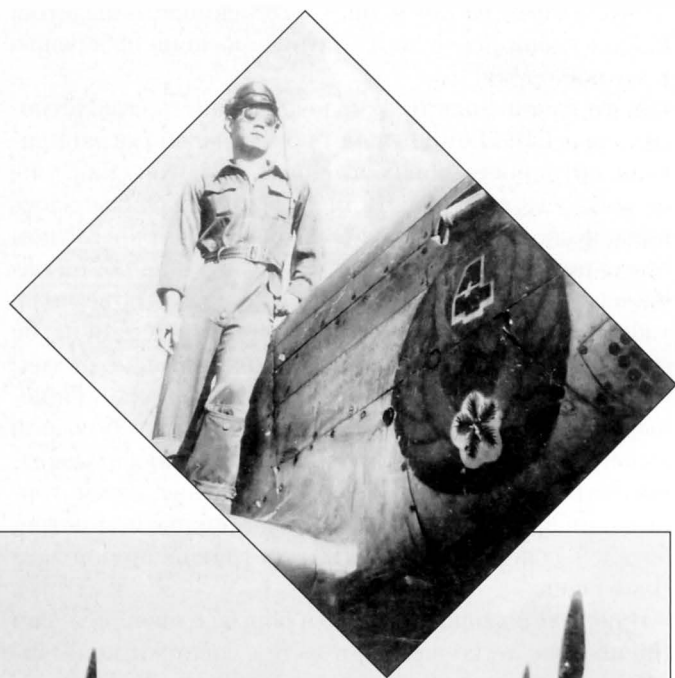
В это время 4-я истребительная авиагруппа «вахтовым методом» эскадрильями дислоцировалась на авиабазе Динхай на о. Чжоушань. Истребители Р-51 (Р-51) использовались для блокирования морских перевозок в районе Шанхая, а также поддерживали наземные войска в районах Цзинмэнь и Сямэнь. До июля 1950 г. «Мустанги» совершили 145 самолёто-вылетов (58-ю группами)¹³.

Тайваньские историки сейчас отмечают единственный воздушный бой 14 мая 1950 г. в ходе прикрытия отступления войск Гоминьдана на Тайвань. В тот день пропал без вести командир звена 21-й аз Го Сунбай¹⁴.

Интересно, а с кем тогда мог воевать «Мустанг» в этом районе? Неужели с каким-нибудь японским лётчиком, сумевшим отсидеться в джунглях и как-то сохранить свой «Зеро» или «Нат» ещё со времён Второй Мировой. (Напомним, что советские лётчики базировались в это время слишком далеко — в районе Шанхая, а китайские истребители 1-й Народной аз — ещё дальше, в районе Пекина.)

Историки из КНР, правда, упоминают, что в мае 1950 г. в военных действиях в провинции Синьцзян, помимо транспортных С-47 и С-46, в качестве лёгких штурмовиков недолго применялись американские тренировочные самолёты АТ-6. Не очень понятно, что это была за авиационная часть, но и это также слишком далеко от упоминаемого района¹⁵.

Следует также отметить, что это не единственное боевое использование широко известного во всём мире УТС. Так, 30 декабря 1952 г. АТ-6 из 23-й аз ВВС Гоминьдана успешно выступил в роли перехватчика (!?), перехватив над морем пассажирский С-47 Филиппинской авиакомпании, который в итоге захватили чанкайшесты¹⁶.



На лётном поле авиабазы Цзян на Тайване перед истребителями Р-47N и Р-51D (слева вдалеке) выстроен личный состав 4-й наг ВВС Гоминьдана. На врезке — эмблема 4-й наг на фюзеляже «Мустанга». 1950 г.

В то же время Гоминьдановские «рабочие верблюды» С-47 и С-46 использовались и как «бомберы». После того, как практически весь континент заняли войска КПК, 10-я таг на С-47 и 20-я таг на С-46 с начала 1950 г. начали осуществлять «ожесточённые» налёты на районы, занятые компартией. Кроме того, в 10-й таг создали небольшой спецотряд, названный «службой спасения на море». На этих С-47 нарисовали красные кресты, и они осуществляли поиск терпящих бедствие лётчиков и сброс им средств спасения.

Как уже говорилось, с 25 июня 1950 г., после начала войны в Корее, правительство США объявило нейтралитет в Тайваньском проливе и потребовало от ВВС Гоминьдана прекратить налёты на континент. Поэтому с 25 июля самолёты 3-й авиагруппы с авиабаз на Тайване лишь патрулировали побережье и летали на разведку. До конца года они совершили 483 самолёто-вылета на F-51 (P-51).

Аналогичную миссию выполняли и другие авиагруппы. Во второй половине 1950 г. самолёты 4-й иаг совершили 58 групповых вылетов на F-51 и один вылет на AT-6. Самолёты 5-й иаг до конца года совершили 48 групповых самолёто-вылетов на F-51 и 125 самолёто-вылетов на F-47 и двух AT-6. Истребители 11-й авиагруппы во второй половине года совершили 235 самолёто-вылетов, а транспортники С-46 и С-47 из 20-й таг — 288 самолёто-вылетов. С 1951 г. они перешли на патрулирование побережья в ночное время¹⁷.

Хотя изношенность и малочисленность самолётно-го парка ВВС Гоминьдана первоначально ограничивала активность обеих сторон в воздухе (как уже отмечалось, в начале 1950 г. в них насчитывалось всего несколько десятков боевых самолётов в лётном состоянии), однако постепенно воздушная война начинала «набирать обороты». Основными объектами ударов бомбардировочной авиации чанкайшистов становились крупнейший экономический центр страны Шанхай и прилегающие к нему районы. Тяжёлые бомбардировщики В-24, обладавшие большой дальностью, действовали с Тайваня, нанося удары, преимущественно, ночью, а более лёгкие двухмоторные бомбардировщики В-25 под прикрытием истребителей совершали полёты с островов архипелага Чжоушань.

В первой половине 1950 г. в борьбе с авиацией Чан Кайши, как легко видеть, вместе с советскими лётчиками принимали участие, в основном зенитчики и сухопутные войска НОАК. Наблюдая за боевыми успехами «друзей», мэр Шанхая Чэнь И уже в конце весны отчётливо осознавал необходимость создания собственных национальных сил ПВО, ведь нельзя же постоянно рассчитывать на помощь «старшего брата». Словно в ответ на его мольбы о помощи, в мае 1950 г. Центральный Военный Совет при ЦК КПК принял кардинальные меры для усиления войск ПВО в Шанхае и принял решение создать 4-ю отдельную смешанную авиабригаду. Её костяком стал лётный состав и техники из досрочно выпущенных курсантов четырёх истребительных авиашкол, после полугодового

«сверхсрочного» обучения овладевших (в основном) управлением истребителем Ла-9. Их доучивали лётчики 106-й иад. Бригаду начали формировать с 19 июня 1950 г. в Нанкине, а 8 августа её передислоцировали под Шанхай.

Сформированная авиабригада стала 1-й боевой авиачастью новых молодых ВВС НОАК. У китайцев часто возникал вопрос, а почему первая авиабригада сразу получила 4-й номер? Существуют две версии ответа. Как писал Ван Хай, на него отвечают так: «Когда Мао Цзэдун в Цзинганшани сформировал Красную Армию, она получила 4-й номер. Поэтому в авиации пошли по тому же пути, следуя заветам Мао и считая, что раз у вождя получилось, то и здесь получится»¹⁸.

По другой версии, изложенной в нескольких источниках, в том числе и в мемуарах у Ван Хая, авторство принадлежит Лю Ялоу. По его предложению самые первые №№ (дивизия, бригада, полк и т.д.) решили не занимать для того, чтобы оставить их наиболее отличившимся в будущих боях частям (некий аналог наших «гвардейских»). Поэтому вся нумерация в авиачастях КНР начиналась с 3-х — 4-х номеров¹⁹.

Командиром 4-й абр назначили достаточно известного в Красной Армии военачальника Не Фэнчжи. Ранее он командовал дивизией в 27-й полевой армии. Комиссаром у него в бригаде стал Ли Шиянь, ранее командовавший 115-й дивизией. Бригада состояла из 4-х полков: 10-й и 11-й — истребители МиГ-15 и Ла-11, 12-й — бомбардировщики Ту-2, 13-й — штурмовики Ил-10. Лю Ялоу отдал приказ всемерно повышать боеспособность, чтобы служить образцом для всех новых формируемых авиачастей.

Командиром 10-го иап стал Ся Босюнь, комиссаром — Ван Сюэу. Зачисленный в этот полк вместе с другими выпускниками механик Тан Цинкунь впоследствии вспоминал, что в момент своего прибытия полк находился в Сучжоу. В состав полка входила одна эскадрилья и три авиаотряда (вероятно, учебных) под №№ 28, 29, 30, а также отряд тылового снабжения. Механик Тан Цинкунь и его друзья попали в 30-й авиаотряд, им командовал Чжоу Дахай. При первой встрече он поставил задачу срочно собирать прибывавшие на аэродром новенькие Ла-9. Часть машин к этому времени уже успели собрать, и механик подробно описал свои незабываемые впечатления от вида линейки новых боевых самолетов.

Однако во время подготовки к сборке полку поставили новую задачу срочно перебазироваться в Тяньцзинь, где их уже ждал новый приказ (как вспоминал Тан Цинкунь — «сверхсекретный»). О степени секретности задания можно судить по такой детали: их даже «замаскировали», приказав снять с головных уборов эмблему полка, указывавшую на их принадлежность к ВВС. Кроме того, по прибытии в Тяньцзинь они в течение двух дней находились в гарнизоне без отлучки в город. Затем командир отряда довёл до сведения личного состава новую задачу: полк срочно передислоцируется под Шанхай, где начнется переучивание на реактивные

самолёты. Особо подчеркивалось, что 10-й иап скоро станет первым авиаполком в ВВС НОАК, освоившим новейшие реактивные истребители.

И в тот же день 15 июля личный состав полка ж/д эшелоном отправили в Шанхай. В пути командование обращало особое внимание на форму и внешний вид авиаторов, поскольку мирные жители Шанхая должны были сразу же увидеть, что у них появились защитники неба в лице собственных лётчиков. На вокзале личный состав полка пересаживали в автоколонну из более чем 10 открытых американских грузовиков и «с шиком» провозили по всему городу. Уставшие после многочисленных бомбардировок жители Шанхая при виде своих будущих защитников бурно радовались и устроили им более чем торжественную встречу.

После краткого пребывания на аэродроме Лунхуа лётчики и техники прибыли на крупную авиабазу (вероятно, в Суйчжоу), где их уже ждали реактивные МиГ-15 и советские инструкторы. (Напомним, что задачу по переучиванию 106-й иад и 29-му гиап поставили 20 июля). Напряжённое переучивание, как уже говорилось в предыдущем разделе, длилось около трёх месяцев. 1 октября, в 1-ю годовщину образования КНР, все китайские офицеры и солдаты вместе с советскими инструкторами стали участниками большого торжества²⁰.

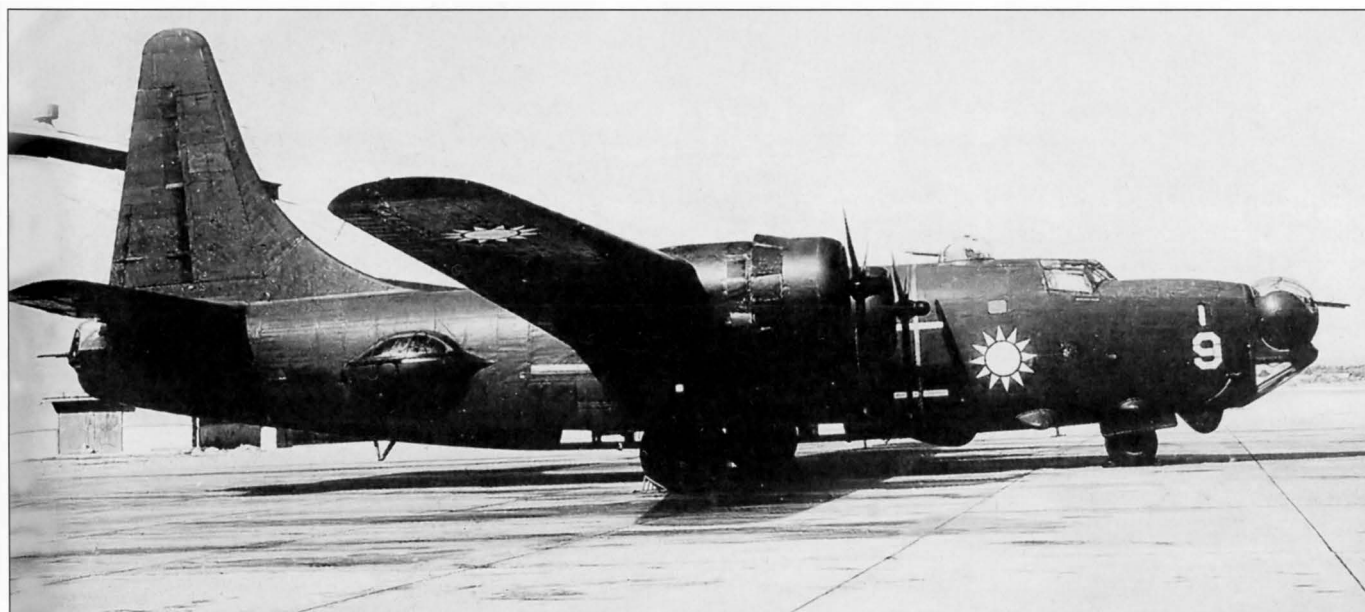
Окончание переучивания завершилось 17 октября воздушным праздником. Вскоре после этого, в соответствии с ранее достигнутыми соглашениями, китайцам передали советские самолёты (в документах фигурируют 119 боевых машин от советских лётчиков, 72 прожектора и 12 РЛС) и авиационное оборудование. Вскоре советские специалисты вернулись на родину²¹, возложив на командование и личный состав 4-й смешанной авиабригады ВВС НОАК более чем ответственную боевую задачу по обеспечению ПВО Шанхая. На боевое дежурство 4-я сабр заступила практически сразу, уже в конце октября 1950 г.

Вслед за формированием 4-й сабр 1 октября 1950 г. в Мукдене создали 3-ю истребительную бригаду в составе 7-го, 8-го и 9-го истребительных авиаполков (иап). Её сформировали на основе штаба 209-й отдельной пехотной дивизии трёхполкового состава (625, 626, 627-й пехотные полки). Командиром бригады стал Фан Цзын, бывший начальник 5-й лётной школы. В последней декаде октября в эту бригаду влились 88 выпускников 4-й, 5-й и 6-й лётных школ («ускоренный» выпуск группы 1-го набора). Все вчерашние курсанты срочно начали готовиться к боевым действиям, только вместо освобождения Тайваня теперь им предстояло защищать КНДР. В НОАК занялись подготовкой и формированием наземных частей из «китайских народных добровольцев».

28 октября 1950 г. 4-ю сабр, выполнившую свою учебную миссию, перебазировали из Шанхая в Ляоян, где её расформировали и преобразовали в 4-ю истребительную авиабригаду ВВС НОАК. Командиром 4-й иабр стал тот же Фан Цзын, переведённый из 3-й иабр. До этого обязанности комбрига исполнял командир 10-го иап. 31 октября 1950 г. по указанию Мао Цзэдуна все авиабригады преобразовали в авиадивизии²².

В это же время на основе 11-го авиаполка 4-й сабр создали две авиадивизии, отвечавшие за ПВО района Шанхая и юго-восточного побережья, обеспечивавшие противодействие самолётам ВВС Чан Кайши. Впоследствии лётчики 2-й иад ПВО в воздушных боях в районе Шанхая неоднократно сбивали самолёты противника.

Одновременно с частями ВВС в НОАК шло создание первых авиадесантных соединений. 17 апреля 1950 г. все Военные округа и полевые армии получили телефонограммы с указаниями Центрального Военного Совета при ЦК КПК срочно отобрать из сухопутных частей руководящий состав для отделений и взводов — военнослужащих, получивших почётные звания



Патрульный самолёт PB4Y-2 «Приватир» (Privateer) ВВС Гоминьдана, сбитый китайскими лётчиками ПВО в сентябре 1952 г. и ошибочно идентифицированный как В-29

«героев», «ударников» и «заслуженных бойцов» (историки в КНР почему-то утверждают, что последних не отбирали), а также надёжных политических солдат с крепким здоровьем и смелых в боях с тем, чтобы из них создать Воздушно-десантные войска (ВДВ). Руководящий состав в первый отряд десантников также отобрали из командиров пехотных дивизий, полков и батальонов, имеющих боевой опыт.

17 июля 1950 г. Центральный Военный Совет официально объявил о формировании Первой (№ 1) десантной авиабригады НОАК. 26 июля в Шанхае на основе 9-го пехотного полка 3-й полевой армии и штаба 89-й дивизии 30-й армии создали штаб десантной бригады. 16 сентября 1950 г. на совещании командования бригады в Кайфыне объявили о рождении первого воздушно-десантного подразделения. Штаб 1-й бригады состоял из собственно штаба, политотдела, штаба артиллерии, технического отдела, медицинской части и отдела снабжения. В их подчинении находились семь батальонов, в том числе: разведчики снайперы, танкисты, минометчики, части ВНОС и т.д., а также семь рот — зенитчики, разведчики, инженерная рота, транспортная, связная, караульная и автомобильная. Кроме того, имелся ещё учебный отряд. Общая численность бригады — более 5000 чел. Этот отряд обладал очень высокой военно-политической подготовкой. В бригаде насчитывалось 88% коммунистов, 93% «героев», «ударников» и «заслуженных бойцов», из них 83% — участники в войне с Японией в сухопутных войсках. Среди 946 человек командного состава имелось 25 «героев», 63 «ударника» и 504 «заслуженных бойца». 27 сентября 1950 г. Центральный Военный Совет принял решение перевести в эту бригаду более 30 офицеров и командиров из отряда парашютистов, обучавшихся в Военно-по-

литической Академии на востоке Китая. Оттуда же взяли 350 курсантов, составивших костяк технических кадров этой бригады. Этот парашютно-десантный отряд Академии ранее был образован из 3-го полка парашютно-десантных войск Гоминьдановцев, перешедших на сторону КПК. Личный состав — в основном молодёжь.

После формирования 1-й бригады 18 сентября 1950 г. началось наземное обучение, 29 сентября состоялись первые парашютные прыжки. Первыми прыгнули 62 человека, выброской из самолёта руководил командир батальона — «герой» Цуй Ханьцзин, все приземлились благополучно. В конце ноября число прыгнувших достигло 2032 человека, а 4 марта 1951 г. совершили прыжки четыре переводчицы той же бригады. Они стали первыми женщинами-парашютистками в Новом Китае. В декабре 1950 г. первую воздушно-десантную бригаду реорганизовали в 1-ю дивизию ВДВ. (Впоследствии в КНР её также называли «парашютной дивизией» и «десантной дивизией».) Сведений об участии этого соединения в десантной операции на о. Ицзяннань в начале 1955 г. обнаружить пока не удалось²³.

Пока шла война в Корее, 7-й авианосный флот США осуществлял миссию «миротворца» в Тайваньском проливе, и авиачасти ПВО занимались, главным образом, учёбой и боевой подготовкой. В это же время входившие в Отдельную группу ПВО радиолокационные станции неоднократно фиксировали пролёты одиночных самолётов между Тайванем и Кореей. По ряду признаков, в том числе и по скорости, их обычно идентифицировали как американские «Сверхкрепости» В-29. В зоне ПВО Шанхая на перехват регулярно поднимались истребители, но нарушений воздушного пространства КНР обычно не происходило.



左: 韩琳 (右) 和领航员史济和 (左) 在 5116 号机 (伊尔-12) 驾驶舱飞行中

Транспортный самолёт Ил-12 борт. № 5116(?) в Пекинском авиационном музее Датаншань.

На врезке: Командир Хань Линь (справа) и штурман Ши Цихэ в кабине Ил-12 борт. № 5116 в полете

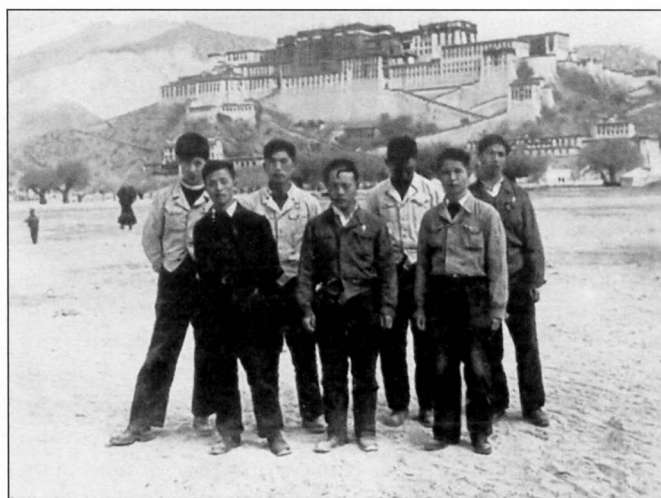
В июле 1952 г. в Шанхае сформировали штаб 4-й воздушной армии, усилив этим противовоздушную оборону региона. Словно в ответ на принятые меры, вскоре к лётчикам ПВО пришёл первый боевой успех. Утром 20 сентября 1952 г. РЛС обнаружили в 133 км к юго-востоку от Шанхая неизвестный самолёт, приближающийся к городу, и вскоре он вторгся в воздушное пространство КНР. В воздух подняли пару МиГ-15 2-й иад. Лётчики (ведущий — Хэ Чжундао, ведомый — Ли Юннъянь) вскоре обнаружили противника — американский В-29, летевший на высоте 4000 м над районом Чэньцзячжэнь. Обнаружив перехватчиков, «Сверхкрепость» первой открыла огонь, лишь после этого МиГи зашли В-29 в хвост и провели семь атак, выпустив пять очередей. В результате В-29 упал в море. В бою самолёт ведущего Хэ Чжундао получил лёгкие повреждения, что не помешало обоим МиГам благополучно вернуться на базу²⁴.

Этот В-29 стал первым американским самолётом, сбитым китайскими лётчиками ПВО. Однако совсем недавно в китайском журнале «Aviation World Monthly»²⁵ появился более чем любопытный комментарий по поводу хорошо известных в настоящее время воздушных боев начала 1950-х годов: «Сегодня, когда многие изучают итоги той (т.е. Корейской — А.Д.) войны, многие боевые эпизоды следует проверять». В качестве одного из примеров авторы статьи приводят как раз воздушный бой 20 сентября 1952 г., утверждая, что «лётчики Хэ Чжундао и Ли Юннъянь в устье Янцзы сбили американский В-29, а фактически якобы сбитый был патрульный самолет Р-4У2S из 28-го авиакрыла, контролировавший (сопровождая) военный корабль. По американским данным, этот самолёт вообще не был даже подбит, он увернулся из-под атаки и спокойно вернулся на базу».

Вместе с тем историки из КНР отмечают, что «после этого [боевого эпизода] американцы многократно совершали налёты своей палубной авиации на районы Шанхая, Нанкина, Ханчжоу, устье Янцзы».

В феврале 1953 г. американцы сняли свой «нейтралитет» в Тайваньском проливе, и вновь начались налёты Гоминьдановской авиации на континент. Одновременно Мао Цзэдун дал указание усилить ПВО Шанхая. В соответствии с его распоряжением в НОАК объединили ВВС и войска ПВО. Отдельный 2-й авиаполк, 54-й полк 18-й дивизии и 2-я авиадивизия продолжали выполнять задачи по прикрытию с воздуха района Шанхая. К июлю 1953 г. 2-я иад сбила три самолёта чанкайшистов, с тех пор налёты вражеской авиации значительно сократились.

Одновременно с этим значительно усилили противовоздушную оборону и других главных городов КНР. Всего в 1951–1953 гг. войска ПВО совершили 539 вылетов на боевое дежурство (3419 самолёто-вылетов). Лётчики сбили пять и подбили три самолёта ВВС Гоминьдана. Историки из КНР отмечают, что войска ПВО только создавались, боевого опыта ещё не было, в воздушных боях они потеряли два самолёта и двух лётчиков. Случались и небоевые потери (аварии и катастрофы), подробностей не приводят²⁶.



Экипаж военно-транспортного самолёта (командир — Цзи Инцзе) на аэродроме в Лхасе

И вновь вернемся на запад Китая. В ноябре 1950 г. в ВВС НОАК на основе «Тибетского» авиаотряда создали транспортный авиаполк. В апреле 1951 г. его преобразовали в 13-ю дивизию ВВС. Для сброса грузов они сначала использовали С-46, затем лётчиков начали переучивать на советские Ил-12. К концу мая первые пилоты уже освоили эту машину, а 16 июня экипаж комэска Ван Хунчжи начал сбрасывать грузы с Ил-12. Зона полётов и выброски грузов постепенно расширялась: 1 мая и 8 февраля 1951 г. поэтапно совершались ознакомительные полёты по новым трассам Синьцзинь — Даньба, Кагун. 24 мая экипаж С-46 открыл трассу Синьцзинь — Чанду. Трасса снабжения по воздуху увеличилась на 280 км. В это время «ударник ВВС» Лю Яоцзун со своим экипажем совершал в день по два вылета, «иногда по несколько дней не спал». 7 июня 1952 г. С-46 (борт. № 8051, лётчики Ли Сяньминь и Ху Минтао) успешно сбросили грузы в районе Тайчжао, тем самым открыв «прямой путь» к столице Тибета Лхасе²⁶.

С апреля 1950 по ноябрь 1952 г. ВВС НОАК открыли в Кандин-Тибетском нагорье 25 новых маршрутов и совершили 1282 самолёто-вылета. 11 ноября 1951 г. экипаж Сье Пайфэня первым приземлился на высокогорном аэродроме. Тем самым появилась возможность летать дальше и сбрасывать грузы войскам в Чанду. Экипажи сбросили и перебросили по воздуху 2326 т грузов наступающим войскам. При выполнении заданий самый большой вклад внесла 13-я авиадивизия, её 24 передовых соединения и 312 человек получили награды. О потерях самолётов и погибших лётчиках сведений нет.

Спустя пять лет, 26 мая 1956 г., экипаж Хань Линя на Ил-12 борт. № 5116 совершил успешный полёт в столицу Тибета Лхасу, впервые открыв воздушную линию Пекин — Лхаса. Накануне несколько разведывательных полётов в высокогорной местности совершил экипаж Ту-4. В результате этих наблюдений появились весьма полезные сведения, в немалой степени способствовавшие прокладке авиалинии в горных районах²⁸.

Впоследствии историки в КНР отметили, что «так появился «золотой мост»... В снежном нагорье появился воздушный коридор. [Этим] опровергнуто суждение иностранцев, что китайцы не могут точно определить «вершину мира»...»²⁹. Впоследствии по этому «золотому мосту» военно-транспортной авиации КНР ещё не раз придётся снабжать войска, подавлявшие контрреволюционные мятежи в Тибете.

В начале 1950-х годов, после того, как правительство Гоминьдана убежало на Тайвань, в ряде провинций — в Сычуани, Юньнани, Ганьсу — всё ещё оставалось много их агентов и баз вооружения. Чанкайшисты постоянно занимались диверсиями. В это же время под контролем у Гоминьдана оставались прибрежные острова, с которых они пытались вести контрнаступление на континент. Для того, чтобы очистить острова и полностью освободить весь Китай, ВВС НОАК действовали совместно с сухопутными и морскими силами. Участвовали в боях, проводя карательные экспедиции и освобождая приморские острова от Гоминьдановцев.

В районе Хэйшуй («Чёрная вода») в Сычуани, где проживали меньшинства, продолжительное время бесчинствовала банда численностью более 3000 человек. Наконец, в июле 1952 г. Военный округ на западе Сычуани получил приказ очистить Хэйшуй от бандитов. Центральный Военный Совет при ЦК КПК, учитывая сложный рельеф местности — высокие горы, лесные массивы, и возможность появления там самолётов Чан Кайши, принял решение направить туда для прикрытия с воздуха наземных войск боевые

самолёты. 5 июля 1952 г. 6 Ту-2 из 8-й дивизии и 5 Ла-9 из 9-й дивизии свели в смешанную авиаэскадрилью и расквартировали на аэродроме Гуанхань. 13-я дивизия выделила транспортные самолёты для доставки и сброса грузов. В задачи авиации входила разведка, бомбардировки и поддержка наземных войск; сброс листовок («политическое наступление»), пренебрежение возможной поддержки с Тайваня. Боевые действия за Хэйшуй начались 20 июля 1952 г., и за месяц банду полностью уничтожили. В ходе боевых действий произвели 17 боевых вылетов, сбросили 72 бомбы и расстреляли более 1300 патронов, сбросили 170 тыс. листовок. Транспортные машины сделали 237 самолёто-вылетов, сбросили 496 т грузов.

После этого Северо-западный военный округ приступил к проведению других «карательных» экспедиций по «очищению» южных районов провинции Ганьсу от остатков Гоминьдановских войск. Транспортные самолёты в них также оказывали помощь наземным войскам, снабжая их боеприпасами и провизией. С апреля по июль 1953 г. 5 Ил-12 из 13-й дивизии сделали более 200 самолёто-вылетов, сбросив 190 т военных грузов.

О том, как малоопытные китайские лётчики в 1951–1953 гг. участвовали в воздушных боях с многоопытными американскими пилотами в небе Кореи, речь пойдёт в следующем разделе. Ещё до её завершения, с середины 1953 г., вновь начал раскручиваться маховик очередного этапа Гражданской войны в XX веке в «Поднебесной империи», теперь — в воздухе над Тайваньским проливом.

ИСТОЧНИКИ И КОММЕНТАРИИ

1. Русско-Китайские отношения в XX веке. Т. 5. 1946–1950. Кн. 2. 1950. М., 2005. С. 222. Док. № 536.
2. В то время в Урумчи существовало три аэропорта, называвшиеся соответственно «китайским», «американским» и «русским». Последний располагался на расстоянии 6 миль к северо-западу от городских ворот. (До войны в Урумчи имелись два аэродрома — авиакомпания «Евразия» («китайский») и авиазавод («русский»). Третий, судя по всему, после войны построили американцы для ВВС Гоминьдана. — Прим. авт.)
3. У войск КПК в тот момент имелось не более сотни транспортников типа DC-3 (С-47) национальных авиакомпаний. Остальные (или даже все 200), вероятно, предоставил СССР. Подробности неизвестны.
4. Цит. по: Обухов В.Г. Перекресток шести империй: битва за Синьцзян. М., 2007. С. 415–417.
5. Fighting Colors of Chinese Air Force. Taipei. 1995. (На кит. яз.) С. 168.
6. Чен Чжаоу, Шень Мэйчжэнь, Мэн Цюэмин. Авиационные сокровища Китая. Пекин, 1998. (На кит. яз.) С. 52.
7. Fighting Colors... С. 81, 85.
8. Fighting Colors... С. 72, 81, 154.
9. Fighting Colors... С. 99, 123, 130, 150.
10. Fighting Colors... С. 99, 135.
11. Fighting Colors... С. 94–95.
12. Fighting Colors... С. 48, 57.
13. Fighting Colors... С. 51.
14. Fighting Colors... С. 118.
15. Ли Шушань, Ван Ехун. История боевых действий ВВС Китая. Гуандун. 1996. (На кит. яз.) С. 91–93; Правда о китайской авиации. Пекин, 1998. С. 43–52.
16. Fighting Colors... С. 123.
17. Fighting Colors... С. 48, 51, 57, 72, 75.
18. Ван Хай. Моя боевая жизнь. Пекин, 2000. С. 49.
19. Ван Сухун. ВВС — период военного похода. Пекин, 2001. (На кит. яз.) С. 21–23.
20. Правда о... Указ. соч. С. 34–36.
21. В китайских источниках также утверждают, что группа ПВО генерала Батицкого вернулась в СССР уже 13.10.50, передав 4-й смешанной бригаде ВВС НОАК 38 МиГ-15. См.: Aviation World Monthly. (На кит. яз.). 2007. № 7. С. 17.
22. Ван Хай. Указ. соч. С. 58–59.
23. Ли Шушань, Ван Ехун. Указ. соч. С. 128–130.
24. Правда о... Указ. соч. С. 90.
25. Aviation World Monthly. (На кит. яз.). 2007. № 7. С. 17–18.
26. Правда о... Указ. соч. С. 89–91.
27. Ли Шушань, Ван Ехун. Указ. соч. С. 46. Чен Чжаоу и др. Указ. соч. С. 52.
28. Чен Чжаоу и др. Указ. соч. С. 32, 128.
29. China Air Force. 2005. № 5–6. С. 19.

«ОРЛЯТА» МАО ЦЗЭДУНА ПРОТИВ МАТЁРЫХ «ЯСТРЕБОВ» ДЯДИ СЭМА

К моменту начала войны в Корее, 25 июня 1950 г., Военно-воздушным силам (ВВС) Народно-Освободительной Армии Китая (НОАК), созданным 11 ноября 1949 г., вскоре после образования Китайской Народной Республики, исполнилось всего лишь 7,5 месяцев (как говорится, ещё в пеленках). Боевой авиацией они не обладали, ибо нельзя же всерьёз считать таковой сформированную летом 1949 г. «1-ю Народную эскадрилью» и только создаваемую 4-ю смешанную учебную авиабригаду. Тем не менее, уже 21 декабря 1950 г. первые китайские лётчики на советских реактивных истребителях МиГ-15 вступили в бой с многоопытными американцами в небе Кореи.

Очевидно, что подобный «реактивный» взлёт стал бы немислим без «огромной помощи» Советского Союза, как впоследствии отмечал Боевой Герой Корейской войны 1-й степени Ван Хай¹.

В сентябре 1948 г. на разделённом политическими амбициями двух ведущих мировых держав Корейском полуострове образовались два новых государства с разным политическим строем — Корейская Народно-Демократическая Республика (КНДР) и Республика Южная Корея. Поставки советской авиатехники в КНДР начались несколькими месяцами раньше, чем в Китай.

Согласно справке советского посла в КНДР генерал-полковника Т. Штыкова «О наличии вооружения в Народной армии [Северной Кореи] и южнокорейской армии по данным на август 1949 г.», у северокорейцев в тот момент имелось истребителей Як-9 — 24, штурмовиков Ил-10 — 24, учебных (учебно-боевых) «Яков» и «Илов» — 18, учебно-тренировочных Як-18 — 8. Кроме того, по Постановлению СМ СССР от июня 1949 г. в КНДР должны были передать ещё 30 Як-9, 30 Ил-10, 16 Як-18, 10 учебно-боевых «Яков» и «Илов» и 4 По-2. В южнокорейской армии в августе 1949 г. имелось всего 24 боевых и 16 учебных самолётов².

Согласно данным ЦАМО РФ, в 1949 г. в Северную Корею отправили 145 самолётов: 12 Як-9, 42 Як-9П, 9 Як-9В, 54 Ил-10, 13 УИл-10, 24 Як-18, 6 Як-11 и 5 По-2. В 1950 г. из СССР поступили ещё 239 самолётов: 80 Ил-10, 8 УИл-10, 72 Як-9П, 6 Як-9В, 40 Ла-9, 22 Як-11, 6 Як-18 и 5 По-2.

Точное количество советских боевых самолётов, успевших попасть в КНДР к началу войны (25 июня 1950 г.) неизвестно, в разных источниках их насчитывают от 120 до 239. Все северокорейские ВВС состояли тогда из одной смешанной авиадивизии, куда входили три полка — истребителей, штурмовиков и транспортно-учебный. Летали на них малоопытные лётчики, в 1949–1950 гг. наскоро обучавшиеся в СССР.

В первую неделю войны в ходе стремительного наступления части КНА звняли до 90% территории Южной Кореи. Одновременно северокорейская авиация провела несколько удачных боевых вылетов, фактически полностью уничтожив на аэродромах Сеула, Кимпо и Сувона авиацию Южной Кореи — 16 американских учебно-тренировочных самолётов: L-4 «Пайнер» (8 машин), L-5 «Стинсон» (5), AT-6 «Тексан» (3). Вместе с ними на аэродромах и в воздухе лётчики КНДР уничтожили более десятка военно-транспортных самолётов ВВС США. Американцы признали потерю 12 своих самолётов, а по данным КНДР это количество занижено вдвое. Потери корейцев — 6 Як-9 и 8 Ил-10.

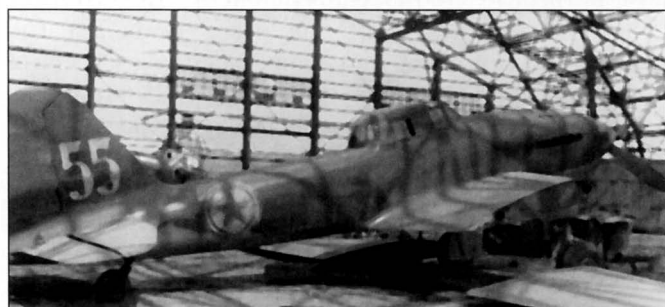
Об одном из таких воздушных боев с Ил-10 27 июня 1950 г. в районе Сеула вспоминал лётчик ВВС США лейтенант Р. Дьювальд, воевавший на реактивном истребителе-бомбардировщике Р-80 «Шутинг Стар»: «Я заметил прямо по курсу тёмно-зелёные поршневые самолёты, летевшие вдоль русла реки... Мы проскочили над подозрительными самолётами выше, развернулись и легли на обратный курс. Я быстро загнал один самолёт в сетку прицела — в том, что это северокореец, у меня сомнений не оставалось. Я идентифицировал самолёты как одноместные истребители. Вдруг от кабины «одноместного истребителя» к моей машине потянулись трассы — там есть воздушный стрелок, и он по мне стреляет! Я выпустил длинную очередь из всех шести пулемётов по кабине самолёта противника. Судя по всему, лётчик не пострадал, так как самолёт уверенно продолжал полёт. Правда, противник не предпринимал попыток уйти маневром из-под удара. Я атаковал во второй раз, теперь огонек на кабине вражеской машины уже не пульсировал. Видимо, очередью я вывел из строя

Печальная
фотогалерея...

На верхнем фото:
В прицеле
американского
«ястреба» — «Ил»
подбит и горит...



Далее, сверху вниз:
Боевые поврежде-
ния штурмовиков
Ил-10 ВВС КНДР
в начале Корейской
войны, лето 1950 г.



стрелка. Мне никто не мешал, благодаря чему я вса-
дил длинную очередь в район расположения двигате-
ля. Я попал, но противник, как ни в чем не бывало,
продолжал полёт: ни дыма, ни беспорядочного паде-
ния самолёта не наблюдалось. Он дразнил меня.
В третьем заходе я подошел на предельную дистан-
цию и вёл огонь, пока это было возможным. Я опять
не видел никаких повреждений. В это время мой ис-
требитель вдруг ни с того ни с сего стал задира-
ть нос, а лобовое стекло залили потоки масла, масло показ-
лась и на предкрылках. Беда! Настроение подняла
брошенная по радио фраза командира: «Ты сбил!»
Я всё-таки смог дотянуть до Итацуки за счёт запаса
высоты и попутного ветра. Проявленная плёнка фото-
кинопулемёта показала, что я сбил штурмовик Ил-10.
Мне эта победа досталась исключительно тяжело».

С конца июня боевая авиация ВВС США, насчи-
тывавшая в том регионе более 1200 самолётов, на-
чала массированные налёты на территорию КНДР,
стремясь в первую очередь, уничтожить её ВВС на
аэродромах. Героическими усилиями северокорейские
лётчики сбили в воздушных боях 7–20 июля более
20 американских самолётов, в том числе один В-29,

Но силы были заведомо неравными. После 10 авгу-
ста самолёты КНДР практически не летали, хотя од-
нажды, 22 августа, совершили успешную штурмовку
вражеских кораблей. К концу августа в распоряже-
нии КНА находился всего 21 исправный боевой само-
лёт — единственный истребитель и 20 штурмовиков³.

Пополнившись прибывшими из СССР новыми само-
лётами, с 1 сентября корейцы возобновили свою ак-
тивность в воздухе. Однако высаженный 15 сентября
в тылу Корейской Народной Армии (КНА) крупный
десант морской пехоты сил ООН при мощной поддер-
жке палубной авиации, ежедневно совершавшей по
500–1000 самолёто-вылетов, привел к тому, что в сен-
тябре—октябре 1950 г. ВВС КНДР лишились почти
всех своих авиационных баз и были просто деморали-
зованы. Фактически произошёл полный разгром авиа-
ции КНДР, а в зенитно-артиллерийских частях КНА
в общей сложности оставалось не более 80 стволов
37-мм и 85-мм зенитных орудий. Они не могли при-
крыть даже самые важные объекты. Стремительное
наступление войск ООН на Северную Корею вскоре
перешло в такую фазу, что возникла непосредствен-
ная угроза территории Китая. Так спустя 13 лет пов-
торился сценарий начала японско-китайской войны.

С 27 августа 1950 г. дальневосточные подразделе-
ния ВВС США, пересекая китайско-корейскую грани-
цу, начали регулярные варварские налёты на объек-
ты Китая. 27 августа в 10–04 два В-29 более 10 ми-
нут летали над районами Цзианьчэн (правый берег
среднего течения реки Ялуцзян), В 10–05 три Р-51
и один «Москито» в течение двух минут обстрелива-
ли ж/д станцию вблизи Далицзы и города Линьцзян-
чэн на берегу р. Ялуцзян. Затем они ещё в течение
двух минут обстреливали ж/д пути и уничтожили
один паровоз. В 11–04 в том же районе четвёрка
американских самолётов в течение 11 минут в районе
моста через р. Ялуцзян уничтожила два паровоза,

пассажирский вагон и теплушку с охраной, ранив машиниста и одного мирного жителя. В 14–30 один В–29 летал (вероятно, с разведывательными целями) над городом Аньдун на берегу реки. В 16–40 два Р–51 обстреляли аэродром Аньдуна, убили двоих и ранили 19 рабочих аэродромной команды, уничтожили два грузовика. Всего лишь за один день состоялось пять пиратских налётов. Спустя два дня американские самолёты вновь дважды вторгались в воздушное пространство КНР, осуществляя разведку и пиратские налёты. Погибли ещё четыре мирных жителя и семеро получили ранения. Интенсивность налётов постепенно усиливалась. С 27 августа по 19 ноября американцы совершили 151 налёт, более 1000 самолётов нарушали воздушную границу КНР.

7 ноября американский обозреватель в Вашингтоне заявил об уничтожении некоей «запретной зоны» для полётов в трёх английских милях северо-восточнее границ Маньчжурии. В тот же день 79 В–29 в сопровождении 300 истребителей появились в воздушном пространстве над р. Ялуцзян. Командующий дальневосточной группировкой ВВС США генерал Маккартур официально заявил, что при необходимости американские самолёты могут непрерывно летать здесь, уничтожая все коммуникации и стратегические объекты, включая заводы и населённые пункты. 8 ноября самолёты ВВС США начали выполнять это указание. Они пересекали воздушную корейско-китайскую границу в районе «большого моста» и своими бомбардировками превратили окрестности в «огненное море»⁴.

24 августа 1950 г. Премьер-министр КНР Чжоу Эньлай направил телеграмму в Совет Безопасности с осуждением действий Сил ООН. 27 августа Чжоу Эньлай выразил серьёзный протест и предупреждение Госсекретарю США. Далее это происходило неоднократно. Нападение войск США на территорию КНР возродило надежды Чан Кайши на скорое возвращение на континент. Он немедленно предложил американцам «помощь»: участие войск Гоминьдана в борьбе против КНР. Однако американские политики на это не пошли и направили свой 7-й флот в Тайваньский пролив в качестве «миротворца».

Руководство СССР и ряда других стран предупредили США о недопустимости подобных действий. В это же время, отвечая на вопросы корреспондентов в Токио, может ли КНР вмешаться в войну в Корею, генерал Маккартур ответил, что такая вероятность очень невелика, поскольку в Маньчжурии размещено всего лишь 300 тыс. войск, из них в районе р. Ялуцзян — 100–125 тыс. При этом в КНР в настоящее время нет ВВС. Как пишут китайские историки, после августа 1950 г. американские лётчики «окончательно обнаглели», и якобы смотрели на боевые вылеты как на «очередное развлечение»⁵.

О том, как принимались политические решения об участии в Корейской войне «китайских народных добровольцев», в их числе и авиационных частей, а также советских авиадивизий, в последние годы появилось значительное количество публикаций⁶. Наиболее подробной и правдоподобной, по-видимому, следует

считать книгу⁷. В ней на документальной основе изложена переписка и ход переговоров в «треугольнике» Пхеньян — Пекин — Москва. Добавить к этому, по существу, можно лишь мелкие любопытные подробности встреч И.В. Сталина с китайскими лидерами, о них вспоминал личный переводчик Мао Цзэдуна Ши Чжэ⁸.

Вскоре после начала Корейской войны ЦК КПК посчитал, что «возникла серьёзная угроза безопасности Китая», и по просьбе правительства КНДР и «справедливого требования китайского народа» принял решение «оказать помощь Корею в сопротивлении американцам» и защите страны. На совещании в июле 1950 г. Мао Цзэдун объявил о создании пограничных войск на Северо-Востоке. Части НОАК общей численностью более 260 тыс. войск срочно перебросили в приграничные районы в провинции Ляонин. «Отмечалось, что в КНР ещё нет боеспособных ВВС, и господство в воздухе захватила авиация сил ООН, что представляет большую опасность для КНР. Чтобы направить в Корею свои войска, необходима помощь СССР, необходимо выяснить точку зрения т. Сталина»⁹.

По мере продвижения войск ООН на север к границам КНР ситуация становилась всё более угрожающей. Китайские историки пишут, что «самолёты ООН постоянно нарушали воздушную границу и вторгались в воздушное пространство Китая, совершали налёты на пограничные города и поселки»¹⁰. Распоряжением Мао Цзэдуна 8 октября пограничные войска Северо-Востока преобразовали в добровольческую армию. Командующим и одновременно политкомиссаром стал Пэн Дэхуай. Армия ждала приказа вступить на территорию КНДР.

В начале октября Ким Ир Сен направил личное письмо Мао Цзэдуну, где подчеркивал мощь американских налётов на корейские войска и просил помощи наземными войсками и авиацией НОАК. В соответствии с ранее подписанными правительственными соглашениями СССР и КНР должны были оказывать военную помощь КНДР. Ранее КНР и СССР также договорились о том, что китайцы направляют войска в Корею, а Советский Союз посылает авиачасти и авиатехнику. За воздушное прикрытие войск отвечал СССР, а за боевые действия на земле — КНР. Но когда китайские войска уже были готовы войти в КНДР, СССР сообщил Чжоу Эньлаю, что ВВС СССР ещё не подготовили свои подразделения, и поэтому возникла задержка с их отправкой. Из-за этого Мао Цзэдун также отсрочил посылку своих войск и телеграфировал Чжоу Эньлаю в Москву для передачи Сталину о трудностях, возникших у китайцев.

Как писал Ши Чжэ, «в середине октября 1950 г. в СССР был тайно командирован Чжоу Эньлай. Сталин с членами Политбюро ЦК КПСС принял его и находившегося в то время в Москве на лечении другого китайского руководителя Линь Бяо в Кремле...» (По другим данным — встреча состоялась в Сочи.) Переговоры с вождём шли очень трудно. По утверждению китайских историков, «Сталин объяснял задержку тем, что из-за невозможности с воздуха точно определить воздушную границу между КНДР и Южной Ко-

реей, нарушение воздушного пространства Южной Кореи может вызвать эскалацию конфликта с США и, в результате, может послужить поводом к третьей мировой войне. В этом разговоре Сталин согласился только содействовать войскам КНР авиатехникой и посылкой советников для обучения китайских ВВС»¹¹.

По воспоминаниям Ши Чжэ, И.В. Сталин подробно интересовался положением в Корее и, выяснив точку зрения Чжоу Эньлая, который не являлся сторонником посылки китайских войск на фронт, сказал, что в нынешней ситуации, когда войска США и сил ООН перешли 38-ю параллель и вступили в Северную Корею, КНДР без военной помощи сможет продержаться не более одной недели. В итоге она будет полностью уничтожена. Не лучше ли пораньше отступить для сохранения оставшихся сил. Тогда можно надеяться, что наступит такой день, когда можно будет вновь прийти к власти.

Выяснив реакцию Чжоу Эньлая на свои слова, Сталин с усмешкой произнес, что «в то время отступление корейской армии при невмешательстве КНР и СССР приведёт к тому, что американская армия может вплотную подойти к границам КНР и СССР, и её присутствие в регионе никак не сможет способствовать сохранению там мира и спокойствия. Ни о каком восстановлении экономики КНР в такой ситуации не может быть и речи. Поэтому целесообразно вывести из Кореи на территорию Северо-Востока КНР боеспособные корейские части, а всех раненых, больных и прочих отправить подальше, в СССР. В нужный момент корейские войска могут быть оперативно переброшены на фронт из Маньчжурии. Это мнение лучше поскорее довести до сведения Ким Ир Сена. Нельзя тянуть время. Линь Бяо был сторонником ведения партизанской войны остатками регулярных частей, но Сталин посчитал это нереальным, поскольку партизаны очень быстро будут уничтожены. Сталин сообщил, что все советские части уже выведены из Кореи, и вернуть их туда мы не сможем. В свою очередь, КНР может послать в район боевых действий свои войска, а мы их снабдим вооружением. Во время конфликта наши авиационные части будут прикрывать наземные войска, но мы ограничим их действия только в тыло-

вых районах, чтобы не дать возможности нашим лётчикам попасть в плен, и чтобы у США не было повода обвинить СССР в участии в войне...»

В заключение «Сталин сообщил китайцам самые общие цифры по количеству вооружения и военной техники, которая может быть передана в китайские войска. Конкретные цифры не обсуждались. Далее беседа непрерывно перешла в банкет...»¹².

19 октября, когда войска ООН заняли Пхеньян и приблизились к границе КНР, первые наземные части «китайских народных добровольцев» на трёх направлениях перешли пограничную реку Ялудзян и вместе с корейскими войсками начали воевать с американцами, хотя «официально» Китай разрешил своим «добровольцам» участвовать в войне только 12 ноября.

В это же время Мао Цзэдун послал в Москву ещё одну телеграмму, где говорилось о том, что даже если СССР не направит своих лётчиков, то они самостоятельно будут действовать в КНДР. Спустя несколько дней Центральный Военный Совет при ЦК КПК постановил создать авиачасти китайской добровольческой армии в КНДР. 4 ноября командиром китайской авиационной группы в Корее был назначен опытный командир 40-летний Лю Чжэнь, хотя в это время он даже ещё не был знаком с авиацией.

В октябре 1950 г. в Пекине, как уже говорилось выше, создали Оперативную группу ВВС СССР в КНР под командованием генерал-полковника авиации С.А. Красовского, в его штаб, помимо начальника штаба генерала Ермохина и его заместителя генерала Простосердова, также вошли генералы П.И. Фоменко и В.М. Лихачев. В задачи опергруппы входило создание национальных кадров лётно-технического состава в КНР, формирование новых авиачастей, строительство аэродромов. Одновременно началась срочная переброска советских авиадивизий, как для участия в боевых действиях против авиации сил ООН, так и для защиты китайской территории от налётов, а также для обучения китайского лётно-технического состава.

В истории Корейской войны 1950–1953 гг., несмотря на появившиеся в последние годы интересные публикации¹³, до сих пор остается довольно большое «белое пятно» в описании воздушных боев северо-корейских и китайских лётчиков. Вследствие этого пилоты Корейской Народной Армии (КНА) и китайские народные добровольцы (КНД), как правило, выступают в роли «мальчиков для битья». На них в 1990–е — 2000–е годы у нас молчаливо «списывали» и фантастическую результативность противника, и свои потери. Особенно этим грешили авторы украинской книги «Красные дьяволы на 38-й параллели», да и наш лучший ас в Корее Е.Г. Пепеляев в интервью «Вестнику Воздушного Флота» вспоминал, что проводил с китайцами занятия по тактике воздушного боя с F-86 вскоре «после того, как китайцы в одном бою потеряли чуть ли не одиннадцать МиГ-15». В журнале «Мир Авиации» в статье о «разборках» МиГ-15 с В-29 ни-



Совещание Госсовета КНР, где принималось решение о направлении войск в Корею. Октябрь 1950 г.

чтоже сумняшеся утверждалось, что для американцев не было большей радости, чем встретиться в воздухе с китайскими лётчиками.

Долгие годы в США описания «первой реактивной» войны следовали принципу «одним махом семерых побивахом». В схватках F-86 «Сейбр» («Sabre», т.е. сабля, клинок) с нашими МиГ-15 американские историки обычно декларировали финальный счёт на уровне около 20 : 1 в свою пользу. В противовес такой «арифметике», и у нас в ряде публикаций стал появляться практически аналогичный «спортивный» счёт, только в нашу пользу.

В качестве примера можно привести утверждения контр-адмирала ВМФ США в отставке Дж.Б. Линдера и американского историка доктора Дж. Грегора, сделанные ими по горячим следам вьетнамо-китайской войны 1979 г.: «...Во время Корейской войны истребители МиГ-15 и лётчики «добровольцы» ВВС НОАК оказались неспособными противостоять своим противникам (здесь и далее выделено авт. — А.Д.) из состава контингента ООН. В воздушных боях пилоты истребителей «Сейбр» F-86 добились замечательных результатов: соотношение потерь составило 10:1. Отсутствие опыта и надлежащей боевой подготовки у лётчиков коммунистического Китая, а также технические недостатки имевшихся в их распоряжении самолётов (главным образом, отсутствие эффективного радиолокационного прицела, к тому времени ставшего одним из основных компонентов оборудования на американских машинах) обернулись для ВВС НОАК серьёзными потерями в личном составе и технике»¹⁴.

Самых китайцев, как правило, и не спрашивали. Сложность доступа к китайским источникам (и языковая, и политическая) не позволяла нам учесть их мнение «в общей дискуссии за круглым столом». Мемуары китайских лётчиков Чжао Баотуна и Ли Ханя, первым в ВВС Китая одержавшего «реактивную» победу над F-84, опубликовали в 1955 г. в Воениздате и в 1958 г. в журнале «Дружба». Однако вместо описания общей картины в них содержались лишь частные героические эпизоды.

Тем интереснее было ознакомиться с появившимися в КНР в 1990-е годы публикациями, описывавшими участие китайских лётчиков в боях в небе Кореи. Сначала очень велик был соблазн опубликовать просто их перевод «без купюр» как своеобразные исторические документы, но по ряду причин, в том числе из-за «китайской специфики», это невозможно. Предлагая здесь «информационную выжимку» из этих публикаций и сопоставляя эти данные с другими источниками, предоставляем читателям право самим сделать вывод, в каком качестве воевали в Корею «орлята» Мао Цзэдуна — «мальчиков для битья» для матерых «ястребов» дяди Сэма, или просто «меньших братьев» «сталинских соколов».

* * *

Начавшие в ноябре участвовать в боевых действиях советские лётчики «добровольцы» уже в первый день воздушных боев, 1 ноября, открыли счёт своим победам. Облечившись в форму китайских народных доб-



Советский истребитель МиГ-15, завоевавший в Корею уважительное прозвище «самолёт-солдат»

ровольцев, связанные в начале боевых действий строжайшим запретом вести по-русски переговоры в воздухе, они быстро сбили спесь с самоуверенных американских лётчиков и лишили их господства в воздухе.

В самом конце 1950 г. первые боевые вылеты в небе Кореи совершили и китайцы, во втором полугодии активно обучавшиеся полётам на МиГ-15. Как уже говорилось, первыми инструкторами китайских «реактивчиков» стали лётчики 29-го гвардейского истребительного авиаполка (гиан) 106-й истребительной дивизии (иад), прибывшие в Китай весной 1950 г.

К декабрю 1950 г. командование ВВС НОАК считало наиболее подготовленной к боевым действиям в Корею 28-ю эскадрилью 10-го полка 4-й дивизии ВВС НОАК. В её состав входили 10 лётчиков, ими командовал 26-летний капитан Ли Хань. Самым молодым являлся зам. комэска 18-летний Ли Сяньган. Командир одного из звеньев Чжао Мин и лётчики Сун Яминь, У Ци, Чжан Хунцин, Сунь Юэжунь, Вэй Мэн'юнь, Чжао Чжицай, Чу Фугянь — это выпускники «старой» Дунбэйской авиашколы, далее учились летать на советских самолётах в ускоренном порядке. Общий средний налёт у них составлял около 200 часов, в очень короткое время они пересели на реактивные самолёты, средний налёт на МиГах — около 15 час. В программу переучивания входило обучение полётам в строю, атака парой, и лишь несколько раз они пролетели в строю «восьмёрки». Между тем все лётчики прошли «обкатку» боем в Гражданской войне и отлично зарекомендовали себя в наземных войсках.

После окончания подготовки 4 декабря 1950 г. командование приказало 28-й аэ перелететь на аэродром Цяньян для участия в воздушных боях на «линии боевого соприкосновения». Ведущим в перелёте стал командир 4-й иад ВВС НОАК Фан Цзыи, опытный лётчик, ещё в 1942 г. обучавшийся в лётной школе в Урумчи. В прифронтовых условиях шла дальнейшая подготовка к боям, осуществлявшаяся в полном соответствии с «указаниями» Мао Цзэдуна, а в бой китайцев вводили их первые инструктора на МиГах, лётчики 29-го гиан. От результатов первых боев 28-й аэ зависело дальнейшее участие китайцев в воздушной войне в Корею. Лётчиков неоднократно предупре-

ждали, что «они должны быть очень осторожны, осмотрительны и делать всё на самом высоком уровне». Для пущей секретности 28-ю аз в документах зашифровали как «в/ч 81041».

О том, какое значение придавало высшее китайское руководство боевым действиям своих лётчиков, свидетельствует то, что накануне 4-ю пад и 28-ю аз в её составе проинспектировали Министр Обороны КНР Чжу Дэ и Главком ВВС Лю Ялоу. 21 декабря 1950 г. командир дивизии Фан Цзын возглавил 28-ю аз в перелёте на аэродром Лянтоу в Аньдуне.

В тот же день 28-я аз под прикрытием советских лётчиков из 29-го гиап вступила в бой. Китайцы противника не обнаружили, а советские лётчики в тот день одержали первую победу над «Сейбрами». Во время вылета в район Сингису шестерка МиГов из 3-й аз 29-го гиап, ведомая комэском капитаном Юркевичем, на встречных курсах неожиданно столкнулась с группой F-86. Только ведущий, единственный из группы, успел дать короткую очередь (всего три снаряда) по вражеским самолётам, другие даже не успели среагировать. Тем не менее один из снарядов 37-мм пушки попал в стык крыла с фюзеляжем, крыло отвалилось, «Сейбр» врезался в землю. Остальные F-86, не вступая в бой, развернулись и со снижением ушли за линию фронта. Впоследствии наши лётчики о первом боевом вылете китайцев не вспоминали.

Сколько ещё боевых вылетов сделали китайцы до конца года, точно неизвестно, иногда упоминают о вылетах 28 и 29 декабря. Сами китайцы утверждают, что «в декабре 1950 г. китайско-корейские войска одержали две победы», вероятнее всего, речь шла о боевых успехах советских лётчиков, поскольку в то время корейцы на МиГах ещё не летали.

В начале января китайцы, главным образом, осваивали район боев, оттачивали групповой пилотаж и изучали тактику воздушных боев противника. Во время регулярных «прогулок» по «Аллее МиГов»¹⁵ их сверху прикрывали советские лётчики 50-й пад. Встреч с противником у китайцев не было, так как в первой половине января американская авиация резко снизила активность. В первой декаде лётчики 29-го гиап и 177-го пиап совершили всего по несколько бо-

евых вылетов, но противника в воздухе не встречали, за исключением одиночного разведчика RB-29 10 января, сбитого лётчиком 1-й аз 177-го пиап. Затем до 19–20 января встреч с противником в воздухе не зафиксировано. Тем не менее, китайцы пишут, что в «течение месяца они практически ежедневно поднимались в воздух, по возвращались, не обнаружив целей. Это приводило их в состояние необычайного волнения. Они даже начали грешить на свое зрение, и обследовались у окулиста. Тогда они договорились в полёте распределить внимание по квадратам»¹⁶.

В словах про окулиста нет никакого юмора. Е. Пенелеев в своих мемуарах обращал особое внимание «на такой важный вопрос, как визуальный поиск и осмотрительность в воздухе». Из-за отсутствия на МиГе радиолокационного прицела и радиолокационного прибора защиты хвоста «лётчикам этих самолётов приходилось визуально, своими глазами искать противника и вдалеке и вблизи, то есть непосредственно заниматься поиском, помня об осмотрительности. Глаза же у человека работают как объектив. Если человек смотрит вдаль и видит там цель, то в это время предметы, находящиеся вблизи, он может не видеть, если они не находятся прямо на луче зрения. И наоборот, наблюдая цель на близком расстоянии, он может не видеть дальние предметы». Пенелеев писал, что лётчики его 196-го пиап обнаруживали и видели самолёты в воздухе неодинаково — одни обнаруживали цель далеко, другие гораздо ближе. Это происходило из-за того, «что существует различие между визуальным поиском самолёта на небольших высотах — 3000–4000 м и поиском самолётов на высотах более 8000–10000 м. Различие в поиске цели визуально на малых и больших высотах сводится к тому, что в полёте, на высотах 3–4 км, лётчик, проводя поиск, одновременно видит цели в воздухе и предметы на земле. Глаз человека в этом случае сам изменяет фокусное расстояние, цепляясь, за видимые объекты на земле. Лётчик в этом случае видит все объекты, которые находятся в поле его зрения на земле и в воздухе.

На высотах более 8000–10000 м лётчик видит вокруг себя чистое небо, а внизу закрытую облаками или дымкой землю. Если он будет искать глазами са-



молёты противника вдалеке, то не увидит их вблизи, а если будет искать самолёт вблизи, то не увидит его вдали. Поэтому важно было обладать умением в чистом неограниченном пространстве искусственно изменять фокусное расстояние своих глаз, чтобы суметь увидеть самолёты, находящиеся и далеко и близко»¹⁷.

В подтверждение его слов комэск Ван Хай вспоминал, как «собственными глазами» видел, что однажды вблизи его МиГ-а пронёсся «Сейбр», а в его кабине американец в бинокль напряжённо всматривался в голубую бездну, пытаясь обнаружить противника. Некоторые наши лётчики также летали с биноклями. Неясно, знали ли тогда эту науку китайцы, но у их молодых лётчиков при отсутствии лётного и боевого опыта совершенно естественно возникали опасения, смогут ли они успешно драться с американцами и насколько эффективно. Ответа на этот вопрос пока ещё не было, а моральная ответственность — очень велика, от результатов их боёв зависело участие в войне и других лётчиков.

20 января противник резко активизировал налёты на район Ансю, бросив туда несколько десятков штурмовиков F-80 и F-84 под прикрытием истребителей F-86 из 27-й и 8-й авиагрупп. Они мелкими группами штурмовали различные военные и гражданские объекты. На перехват взлетели группы МиГов из советской 50-й и 28-й аэ ВВС НОАК, но в бой вступила лишь шестёрка 2-й аэ 177-го иап, атаковав сначала четвёрку «Шутинг Старов», а затем и четвёрку «Тандерджетов». Два F-84 они сбили.

Мечты китайцев об успешной встрече с врагом сбылись 21 января 1951 г., когда в районе Ансю произошло крупное воздушное сражение. Против многочисленных групп штурмовиков несколько раз вылетали группы из всех трёх полков 50-й иап — около 30 МиГ-15. Рано утром 20 F-84 нанесли бомбоштурмовые удары по железной дороге в районе Пхеньян — Синьчжоу (новый Аньчжоу). По сигналу двух зеленых ракет в 7-34 на перехват в воздух поднялись шестёрка МиГ-15 из 3-й аэ 29-го иап и китайские МиГ-15, ведомые комэском Ли Ханем (по другим данным, китайцы поднялись в воздух около 9 часов, а из всей 28-й аэ двое — Вэй Мэн'юнь и Чу

Футянь, в полёт не планировались). Кроме того, по воспоминаниям самого Ли Ханя, из-за ошибки механика у самолёта № 2 лётчика Ю Ци не запустился двигатель, поэтому в строю группы третий самолёт стал вторым. Не взлетел также Сунь Юэкунь, поэтому на задание вместо восьмёрки ушла шестёрка.

Когда группа была над Сюаньчуанем, ведомый второй пары Чжан Хунцин справа обнаружил два F-84, с высоты 1000 м пикировавшие на мост Циньчуаньцзын. К этому моменту группа штурмовиков рассеялась из-за атак советских лётчиков, но китайцы пишут, что «из-за внезапной атаки группы Ли Ханя строй американцев сменился. Ли Хань атаковал слева четвёрку и подбил ведущего». Вторая пара (Ли Сяньган и Чжан Хунцин) обстреляла остающуюся тройку, но безрезультатно. По другим китайским источникам, «Ли Хань увидел противника и сразу бросился в атаку, но сразу попал в гуцу вражеского строя. По-видимому, по нему огня не открывали и, вывернувшись, он вскоре оказался в 400 м от левой четвёрки и открыл огонь по ведущему, повредив его самолёт. Этим воздушный бой и закончился. Ли Хань был и обрадован, и опечален одновременно. Такие результаты его не устраивали. Он хотел не только подбивать, но и сбивать, и не одного. Однако китайское командование было очень обрадовано этой победой, все его поздравляли».

Наши публикации всегда утверждали, что 21 января Ли Хань атаковал и сбил F-84. Авторы «Красных дьяволов...» написали, что из того боя не вернулся один из китайцев, сбитый подполковником У. Бертремом из 523-й аэ 27-й авиагруппы. Эту первую победу 27-й аэ США китайцы не подтверждают¹⁸.

Первая победа молодых китайских лётчиков в Корее над многоопытными американцами вдохновила китайское военно-политическое руководство. Эскадрилья постепенно накапливала опыт, хотя сам Ли Хань отчётливо «понимал, что их опыт и мастерство уступают противнику, единственное, чего им было не занимать, в отличие от американцев — это бесстрашие. Поэтому он пытался в бою атаковать противника, чтобы прежде всего напугать его внезапностью атак».

23 января в небе Кореи в районе Аньдуна произошло самое крупное в январских боях сражение, в нём

На стр. 332: Один из самых результативных советских асов в Корее командир полка Е.Г. Пепеляев

Лётчики знаменитой 28-й иап 10-го иап 4-й иад перед вступлением в бой сфотографировались вместе с комдивом Фан Цзын (2-й слева) и комиссаром Ли Шань (крайний справа), командир эскадрильи Ли Хань — 3-й справа. Аэродром Лантоу в Аньдуэ, 21.12.50 г.

Справа: 28-я иап тщательно готовится к первым боевым вылетам



в нескольких группах сошлись более 80 самолётов с обеих сторон (по другим данным — 28 МиГ-15 против 32–33 «Тандерджетов»). Китайцы подробности этих схваток не сообщают, хотя по нашим источникам лётчики 28-й аэ вместе с группами 29-го гиап совершили, по крайней мере, два боевых вылета. Американцы из 522-й и 523-й аэ 27-й аг заявили о четырёх сбитых МиГах (два — лейтенант Е. Крэгг и по одному — капитаны А. Мак-Гуайр и У.У. Слюутер), и предположительно, ещё о трёх сбитых МиГах. По утверждению в работе¹⁹, китайские лётчики в тот день побед не имели (все восемь F-84 сбили наши лётчики), но из-за отсутствия боевого опыта потеряли два МиГа и одного пилота. По-видимому, речь шла о других лётчиках 10-го иап ВВС НОАК, так как в эти дни «на подмогу» 28-й аэ прибыли 29-я и 30-я аэ 10-го иап, а по китайским данным в январских боях лётчики Ли Ханя потерь не имели.

24 января 28-я аэ осталась без своих первых наставников, так как 29-й гиап перелетел в Аньшань для передачи авиатехники сменившему их другому советскому полку. В тот же день китайцы участвовали в крупном воздушном бою совместно со всеми тремя эскадрильями 177-го иап. Их противниками стали около 30 F-80 и F-84. Наши лётчики сбили по одному F-80 и F-84 при одном повреждённом МиГе. Китайцы побед и потерь не имели.

День 29 января стал для китайцев настоящим праздником, лётчики 28-й аэ провели самый удачный бой за короткий боевой стаж в небе Кореи. В 13–30 РЛС обнаружили в районе Аньчжоу–Диньчжоу группу вражеских самолётов — 16 F-84 (по другим данным — F-86), двумя восьмёрками эшелонированных по высоте и атаковавших железнодорожную станцию Аньчжоу и мост через реку Цинчуаньцзян. На перехват подняли восьмёрку Ли Ханя. После сбора группы в воздухе восьмёрка в на-

боре высоты в тесном строю последовала за ведущим, и в 13–40 они находились к западу от Диньчжоу. В этот момент Ли Хань услышал с земли: «101, будь внимателен, цель на 120°, высота 6–7 км, дальность 80 км». С наземного КП их навели на цель и сообщили, что отметки на экране радара от их группы и от группы противника слились. Лётчик Сунь Юэкунь первым заметил противника и доложил об этом. Ли Хань также их увидел и насчитал две восьмёрки F-84, позже утверждали, что каждую восьмёрку сзади прикрывала пара истребителей F-86.

Пользуясь преимуществом в высоте, Ли Хань с 8 км одной четвёркой спикировал на верхнюю восьмёрку F-84, а ведущий второй четвёрки Ли Сяньган на высоте 5 км атаковал нижнюю восьмёрку американцев. Верхняя восьмёрка противника на высоте 6 км вскоре также разделилась на две четвёрки. Из-за большой скорости сближения Ли Хань не сумел прицелиться в ведущего и атаковал третьего в строю. Остальные F-84 окружили его и попытались отогнать от своей машины, но их атаковали остальные самолёты его четвёрки. Вторая четвёрка Ли Сяньгана вскоре пришла на помощь первой. С дистанции 300–400 м Ли Хань удачно выпустил по F-84 три очереди, и лётчик Вэй Мэн'юнь радостно завопил, что самолёт противника упал на землю. «Откусив» один самолёт, Ли Хань, позже ссылаясь на свою «жадность», пошел в атаку на ведомого второй пары, но безрезультатно. Зайдя точно сзади, он попал в спутную струю и, не успев открыть огонь, был отброшен. Выровняв самолёт, Ли Хань увидел, что сзади его атакует восьмёрка противника, но звено прикрытия отсекло её заградительным огнём. Раздосадованный малой результативностью комэск, развернувшись на 180°, вновь пошел в атаку. Китайцы его атаку почему-то называли «нарфянской стрелой», считая, что американцы не могли себе представить, как китаец, только что выкрутившийся из сложной ситуации, вновь бросится в атаку.

Весьма схематично описывая этот бой, Ван Хай также упоминал, что Ли Хань тремя очередями сбил одного американца, и подбил ещё одного на выходе из боя четвёрки противника²⁰.

Пока лётчики «разбирались» с верхней восьмёркой, восемь F-84 нижнего эшелона рассеяли зенитчики. Преследуя «Тандерджеты», лётчики повредили ещё один самолёт (кто его подбил — данных нет, возможно, это всё тот же самый самолёт, подбитый Ли Ханем). Так китайские лётчики в январских боях накапливали боевой опыт. Позже в КНР написали, что «с этого момента американские «воздушные злодеи» не могли единолично господствовать в небе Кореи».

«В январе 1951 г. эти [американские] лётчики в воздухе в районе Синьчжи (Синьчжоу) внезапно встретились с «удивительными» самолётами, непохожими на поршневые «Яки» ВВС КНДР. Это были реактивные самолёты с эмблемами ВВС КНР (пятью красными звёздами — А.Д.)



Комэск Ли Хань, первым среди китайских истребителей одержавший победу над американским самолётом

Спустя несколько дней, 21 января 1951 г., когда американские самолёты летели на штурмовку, на них напала группа корейских самолётов, и один американец был подбит. В воздушном бою 29 января один американец был сбит и один подбит. Как сказал лётчик из В-29, эти самолёты были советские МиГ-15, на крыльях — пять красных звёзд.

23 января 1951 г. группа В-29 в сопровождении истребителей летела в Наньши с тем, чтобы разбомбить строившийся на территории Кореи аэродром. В 14–45 американцы появились над целью и вышли на боевой курс, и в этот момент их атаковали МиГи, спикировавшие на них с большой высоты. Начался воздушный бой. В воздухе стоял густой дым от стрельбы, летали осколки металла. Воздушный бой МиГов против F-86 китайцы посчитали первым боем между реактивными истребителями. Один МиГ получил небольшие повреждения, 7 F-86 сбиты, ещё один подбит. Существуют записки американцев о том, что далее произошло с В-29:

«В воздухе над Наньши 100 МиГ-15 столкнулись с 34 F-86. В-29 остались без прикрытия, на них напали более 50 МиГов. По завершении боя все В-29 были серьёзно повреждены. Над целью американцы потеряли три самолёта, по меньшей мере, 4 разбились во время посадки на свою базу в Южной Корее. Ещё три были надолго выведены из строя. МиГи имеют все возможности для полного уничтожения В-29. Тогда был срочно подготовлен приказ о том, что В-29 должны совершать боевые вылеты только ночью...»²¹.

Описания этих воздушных боев, конечно, относятся к боевым действиям советских лётчиков, но не будем слишком строги к китайским историкам, которые о достижениях советских «друзей» всё-таки изредка упоминают, хотя и далеко не всегда.

В феврале 1951 г. произошла перегруппировка советских авиачастей. Вслед за 29-м giap 7 февраля из Аньдуна убыла вся 50-я иад. 8 февраля на аэродром Лантоу в полном составе перелетел 28-й giap 151-й giap. Здесь в это время уже совершали боевые вылеты 29-я и 30-я аз 10-го иап и готовились к вступлению в бой эскадрильи 12-го иап 4-й иад ВВС НОАК. Их тренировки проходили с 17 января по 3 февраля 1951 г. С 7 февраля и до конца марта 1951 г. 10-й иап ВВС НОАК временно входил в состав 151-й giap. С декабря китайские лётчики совершили 145 самолёто-вылетов, 28 раз группами слетав на боевые задания. Они поучаствовали в четырёх воздушных боях (24 самолёто-вылета), в целом завершившихся вничью — китайцы сбили один и подбили два F-84 ценой двух потерянных МиГ-15 и одного лётчика.

Пепеляев вспоминал, что на 40-й параллели, где расположен Аньдун, разницы в долготе дня зимой и летом практически не было. Рассветало в 5–6 утра, темнело в 19–20 часов. На аэродроме Лантоу имелась всего одна ВПП с посадочным курсом 30–40° и рулёжной дорожкой с западной стороны, и на удалении около 1 км вблизи гор находились оборудованные стоянки самолётов. В юго-западной части размещались личный состав и самолёты 196-го иап (с весны 1951 г.),



Горит сбитый истребитель-бомбардировщик F-84

в северной части — полки ВВС НОАК, в разное время советские 176-й и 18-й giap. Дислоцировавшиеся на северной стороне аэродрома взлетали с обратным курсом — на юго-запад. За исключением особых случаев (при попутном ветре 5–6 м/с, что бывало очень редко), посадка всех самолётов производилась курсом на северо-восток. Главным достоинством аэродрома было то, что он размещался на китайской территории и не подвергался бомбежкам и обстрелам со стороны противника (в первый год войны).

Готовясь к вводу в бой новых китайских дивизий, в октябре—декабре 1950 г. в ВВС НОАК сформировали 8 авиадивизий двухполкового состава, по три эскадрильи из 10 самолётов, в их числе 5 истребительных, бомбардировочная и штурмовая. В январе 1951 г. приняли решение о ремонте и строительстве аэродромов в Корее. Практически все они были уничтожены или серьёзно повреждены во время осеннего наступления войск ООН.

Китайцы и корейцы быстро договорились между собой о нижеследующих принципах проведения работ:

1) Полностью использовать старые полевые аэродромы.

2) Засыпать на них воронки от бомб и снарядов, отремонтировать ВПП и рулёжные дорожки, создать склады горючего, построить укрытия и защитные сооружения.

3) При наступлении использовать передовые аэродромы. Организовать систему связи, взаимодействия и прикрытия всей сети аэродромов.

4) Не располагать аэродромы на побережье.

5) Создать транспортную и иную инфраструктуру для строительства аэродромов. Максимально использовать подручные средства и материалы. Стремиться к всемерному сокращению сроков строительства и инженерных затрат.

Корейцы свои аэродромы начали ремонтировать с конца марта. В работах принимали участие солдаты Народной армии и ополченцы. К концу мая они отремонтировали все восемь старых аэродромов.

На первом этапе китайцы должны были построить четыре аэродрома силами 47-й сухопутной армии, для этого создали специальный штаб по строительству. Сначала из Китая направили 23 тыс. солдат, но этого было недостаточно, и для ускорения постройки прислали ещё 58 тыс. бойцов. На всех аэродромах

разместили зенитные подразделения ПВО. Строительные работы начали одновременно с корейцами, в конце марта 1951 г. К концу мая на трёх аэродромах работы завершили, на аэродроме Шуньчуань всё закончили к 23 июля. Остальные аэродромы подготовили к 23 августа.

По согласованию с Корейской стороной в районе севернее Пхеньяна и южнее Аньчжоу китайцы создали четыре аэродрома для базирования реактивных самолётов. Два из них — с бетонными ВПП, два — с уложенным на грунт металлическим настилом. Затем к югу от Пхеньяна создали ещё два бетонных аэродрома для «реактивников». Помимо этого, отремонтировали ещё восемь аэродромов для базирования поршневых самолётов. Это были работы первой очереди, а всего предусматривались три этапа работ.

Ван Хай в своих мемуарах также отмечал, что за четыре к северу от Пхеньяна отвечали китайцы, за остальные — корейцы, и упоминает о создании шести новых аэродромов для реактивных МиГов на корейской территории, однако впоследствии с них ушли²².

Выше уже говорилось о результатах осмотра командиром 297-й иад в конце апреля 1951 г. аэродромов и посадочных площадок для поршневых самолётов на территории КНР и КНДР. На корейской территории они осмотрели аэродром города Сингисю (5 км юго-восточнее города Аньдун) и аэродром Идзю (7 км восточнее Сингисю) и две посадочные площадки у Кенгте (200 км северо-восточнее Аньдуна). Из корейских аэродромов пригодным для боевой работы на Ла-9 оказался лишь один Сингисю. Все остальные посадочные площадки забраковали из-за малых размеров и невозможности их расширения, необработанности лётного поля и плохих подходов.

Когда закончилось строительство всех шести аэродромов для реактивных самолётов, из-за их относительной удалённости от аэродромов района Аньдуна, началась вторая очередь строительства ещё трёх аэродромов для реактивных самолётов в районах Самчхан, Течхон и Намси. Их завершили в октябре 1951 г.

Из-за постоянных американских налётов строительство аэродромов шло чрезвычайно тяжело. Когда постройка близилась к завершению, налёты значительно усилились. По неполным данным, за время строитель-

ства шести аэродромов американцы совершили 72 налёта и сбросили 6826 бомб, из них 33% упали на взлётные полосы. Количество убитых и раненых составило 373 бойца и 178 ополченцев. Позже при строительстве трёх аэродромов второй очереди произошло 47 налётов, сброшено 6935 бомб, 22% упало на ВПП и рулежки, убиты и ранены 783 солдата.

Описывая этот прямо-таки «Сизифов труд», Ван Хай также упоминал 119 налётов на строящиеся аэродромы и 13761 сброшенную бомбу, а количество погибших рабочих и солдат, по его данным — 1334²³.

Однако силы и средства, равно как и человеческие потери, оказались напрасными. Хотя построенные аэродромы вполне соответствовали своему назначению, их в дальнейшем не использовали из-за господства американской авиации в воздухе. С 21 октября готовые к приёму самолётов аэродромы стали основными целями «сверхкрепостей». В ноябре 1951 г. на построенный неподалеку от Синьчжоу аэродром Уйчжоу перебазировалась китайская эскадрилья — 12 МиГ-15. Вскоре они попались на глаза четвёрке F-86A 336-й аэ, ведомой капитаном К. Чандлером, 18 ноября возвращавшейся из патрульного полёта по «Аллее МиГов». Пока вторая пара прикрывала их с воздуха, Чандлер с ведомым Рэнгланом проштурмовали стоянки, позже заявив об уничтожении 4 МиГ-15, и ещё столько же они повредили. На счёт Чандлера в тот же день записали и китайский МиГ-9, якобы сбитый в воздушном бою. Это вызывает определенные сомнения, так как китайцы свои МиГ-9, а их к концу 1951 г., как уже неоднократно упоминалось, насчитывалось 372, использовали лишь для обучения в лётных школах и в боевых действиях не задействовали. Однако полностью исключить появление одиночного МиГ-9 в районе боёв нет оснований. На следующий день после штурмовки остатки эскадрильи вернулись на территорию КНР, позже китайские лётчики базировались только на своих аэродромах. Сухонутные войска, строившие в Корее аэродромы, в 1952 г. вернулись в Китай, а для обеспечения добровольцев построили новые аэродромы в районе Аньдуна и Мукдена.

Ранее, ко 2 марта 1951 г., 4-я иад ВВС НОАК в полном составе под руководством 72-го иап завершила подготовку на аэродроме Аньшань и была гото-

ва к боям. Для помощи её командованию из состава 151-й иад выделили 15 советников (старший группы — бывший командир 72-го иап полковник А.И. Волков, советники командиров полков — майоры Н.В. Стройков и В.Д. Боровков, советник начальника штаба иад — подполковник Дорошенко). Одновременно лётчики 151-й иад, 28-й, 144-й и 309-й иад на территории Китая подготовили ещё четыре дивизии ВВС Китая. К февралю 1951 г. в бой готовы были вступить две китайских дивизии на МиГ-15 с РД-45А. Перед их вво-



Китайские военнослужащие ремонтируют полевые аэродромы из металлических полос

дом в бой 15 марта 1951 г. для взаимодействия с корейскими ВВС в Аньдуне создали штаб китайских ВВС во главе с Лю Чжэнем. Вскоре на его основе создали китайско-корейский штаб Объединенной воздушной армии (ОВА), его возглавил тот же Лю Чжэнь. Его заместителями стали начальник Авиационного управления Корейской армии Ван Лянь и Чан Ганькунь, каждый из них возглавлял работников штаба своей национальности. Оба — и кореец Ван Лянь, и китаец Чан Ганькунь — в 1930-е годы учились летать в СССР, были достаточно опытными лётчиками. Остальные «двойные» руководители — генералы наземных войск, имевшие солидный боевой опыт. От китайской стороны начальником штаба ОВА стал Чэнь Цисянь. Для паритета на каждую должность также назначали двоих офицеров — китайца и корейца. Всего в штабе работало более 800 человек. Китайские авиачасти находились в двойном подчинении — штаба ОВА и ВВС НОАК. Руководство боевыми действиями авиачастей ВВС КНДР и КНР, действовавших на Корейских фронтах с территории Китая, штаб ОВА начал осуществлять с 25 апреля.

Первоначально в состав ОВА вошли пять дивизий, в том числе две на МиГ-15 (3-я и 4-я иад) и 2-я иад на Ла-11 (реально подготовили лишь один полк — 30 боеготовых Ла-11 и 6 неисправных). По состоянию на 1 апреля 1951 г. численный состав истребительной авиации ОВА насчитывал 120 боеготовых самолётов и 22 неисправных (6 Ла-9, 11 МиГ-15 в 3-й иад и 5 — в 4-й иад). Большинство из них в боях не участвовало. Кроме того, в ОВА входили ещё 8-я бомбардировочная на Ту-2 и штурмовая дивизия на Ил-10. Скорее всего, это была дивизия ВВС КНДР (или, возможно, смешанная), так как никаких сведений об участии своей 5-й иад в Корейской войне китайцы не сообщают.

В китайских источниках отсутствуют и какие-либо подробности весенних воздушных боев частей ВВС НОАК, кроме первой победы будущего аса Лю Юйди, одержанной «вскоре» после 29 января. Когда он впервые поднялся на перехват, то обнаружил ниже себя четыре вражеских самолёта. Он сникировал с 8 до 7 км, на выводе от перегрузки у него потемнело в глазах, затем он вновь увидел американцев на достаточно большом расстоянии. Он бросился за ними в погоню и внезапно атаковал, сбив один самолёт.

Накопив боевой опыт, Лю Юйди возглавил эскадрилью. Во время крупного воздушного боя 24 МиГов с более чем 40 самолетами противника комэск Лю Юйди первым обнаружил и по радио предупредил группу о противнике. В начавшемся бою китайцы сбили два самолёта и подбили ещё один. О своих потерях не сообщают.

По нашим источникам, подразделения 4-й иад в апреле—мае 1951 г. участвовали в боях в составе 64-го советского истребительного авиакорпуса. Командный пункт ОВА и КП 64-го иак в Аньдуне находились по соседству, в 50 м друг от друга. В первых боевых вылетах лётчики 64-го иак прикрывали китайцев, затем они действовали самостоятельно. Как правило, китай-

ские лётчики вылетали намного реже советских, действуя в основном мелкими группами во втором эшелоне под прикрытием лётчиков 324-й иад.

Во второй половине апреля лётный состав 4-й иад приступил к совместному боевому дежурству совместно с лётчиками 324-й иад И.Н. Кожедуба (зашифрованного во всех документах и переговорах под псевдонимом «Крылов»). И после того, как в течение нескольких дней наши лётчики ежедневно делали по 2–3 вылета, а китайцы безвылазно просидели в кабинах, первые у китайского командования не выдержали, и однажды по сигналу тревоги китайский полк без приказа взлетел и самовольно провёл вылет в район боёв, к счастью, завершившийся благополучно. Лишь после этого командование ОВА стало более активно использовать китайцев в операциях на «Аллее МиГов». Мелкие группы ВВС НОАК действовали по таким же небольшим штурмовым и бомбардировочным группам противника, а бои с «Сейбрами» обычно вели советские лётчики на высотах свыше 8–10 км, китайцы как правило летали на средних высотах — от земли до 6–7 км.

Участие истребительской авиации в боевых действиях в Корее в больших масштабах потребовало совершенно иных принципов подготовки высшего и среднего командного состава ВВС. С 25 по 28 апреля 1951 г. штаб ВВС в Шэньяне (ранее Мукден) организовал тактические учения с показательными полётами, куда пригласили командный состав ВВС КНР, начиная с комэсков. Задачей маневров было продемонстрировать коллективные действия в боях в Корее. Принимавший в них участие Ван Хай позже вспоминал, что «результаты оказались плохие, затем их долго анализировали и устраняли недостатки»²⁵.

С 28 мая по 16 июня 1951 г. китайцы провели лётно-командные тактические учения по взаимодействию самолётов различных типов. В них участвовали 3-я и 4-я иад, 5-я иад и 8-я иад — более 180 самолётов (по данным Ван Хая — два полка на Ту-2 и Ил-10).

Учения проводились в четыре этапа (1 — штабная подготовка, 2 — атаки вражеских аэродромов, 3 — ПВО своих объектов, 4 — взаимодействие с наземными войсками). За 19 дней учений сделали 307 самолёто-вылетов, в их числе 3-я иад совершила 73 самолёто-вылета (тремя группами). Офицеры различных рангов учились руководить боем двух—трёх групп самолётов в обычных (упрощённых) условиях. Операторы РЛС научились работать с четырьмя группами самолётов. Одновременно наземный состав учился значительно сокращать время подготовки самолётов к боевому вылету. Лётчики овладевали способами ведения группового боя в строю. Они начали придавать значение скрытности полёта, используя метеосостояния (туман, облачность) и рельеф местности, повышали умение обнаруживать воздушные и наземные цели. Штурмовики и «бомберы» учились своевременно обнаруживать цели в заданном районе и точно атаковать.

Это были первые маневры с групповыми полётами, ставшие смотрами реальной боевой способности китайских авиачастей. В целом, по мнению Ван Хая, оценка подготовленности оказалась невысокой²⁶.

Как пишут китайские историки, в ходе учений выяснилось, что командиры групп ещё не могли оперативно вникать в воздушную обстановку и грамотно её анализировать. Руководство группами оказалось неквалифицированным, команды недостаточно чёткими. КП нечётко разделял свои функции и недостаточно координировал действия. Связь была слишком многословной, а команды передавались медленно. Действия лётчиков в бою были малоквалифицированными. Точность стрельбы и бомбометания оказалась очень невысокой. От оперативного решения всех этих вопросов напрямую зависел успех или неуспех в бою. После окончания учений оперативно сделали выводы и приняли меры — «усилили подготовку к боям».

По итогам учений в июле 1951 г. создали отдельные штабы (командные пункты) по различным типам самолётов. Но они, как позже написал Ван Хай, оказались ненужными, в конце года их расформировали²⁷.

Подтверждением неутешительной оценки действий китайских лётчиков может служить бой группы лётчиков 4-й иад с группой «Сверхкрепостей» В-29. Огнём стрелков был сбит и погиб один из самых опытных лётчиков командир 12-го иап Чжоу Дахай, в 1949 г. на В-25 перелетевший к коммунистам из ВВС Гоминьдана. Гибель в бою лучшего лётчика и командира очень негативно повлияла на моральный дух лётного состава, вскоре их отвели на отдых и пополнение в Ляоян. В Аньдуне их сменила 3-я иад ОВА.

12-му полку и дальше не везло с командирами. Позже в бою погиб новый командир полка Чань Лян, а сбитого и катанультировавшегося зам. комэска американцы расстреляли в воздухе. Как сами китайцы оценивали свои успехи в боях против В-29, можно судить по мемуарам лётчика Чжао Баотуна:

«Сначала нам никак не удавалось добиться серьёзных успехов в борьбе с тяжёлыми бомбардировщиками. Многие из лётчиков не могли освоиться с определением дистанции открытия огня. Столь большая машина, как В-29, как-то сразу укладывалась в прицеле, появлялись трассы огня, который вели её воздушные стрелки, и пальцы лётчика невольно нажимали на гашетку. Фактически же расстояние было слишком большим, наш огонь был мало действенным, а огонь «Летающих крепостей» почти безвредным...»

Далее Чжао Баотун описывал, как на основе «вдумчивого анализа тактики интервентов» им удалось «добиться серьёзного успеха» в одном из боев против В-29: «Наша лётчики двумя группами вылетели им навстречу. Вражеские бомбардировщики шли в плотном строю на высоте 6000 м. Наша истребительная группа набрала высоту 7000–8000 м. Одна группа наших самолётов ударила по истребителям прикрытия. Те сделали переворот и ушли... под строй своих бомбардировщиков, надеясь, по-видимому, на то, что экипажи «сверхкрепостей» смогут сами отразить атаки с верхней полусферы, и на то, что если наши самолёты прорвутся через строй, их легче будет ловить на выходе из атаки».

Вторая группа наших самолётов хорошо использовала сложившуюся обстановку. Разделившись на звенья, лётчики одновременно атаковали первую и вторую девятки бомбардировщиков. Ведущий второго звена Чжап Дамин, выйдя в атаку сверху, под ракурсом $1/4$ с дистанции 650 м открыл огонь по левому ведомому бомбардировщику. Снаряды сразу легли по цели. На правой плоскости «сверхкрепости» показался дым. В то же время загорелся В-29, шедший в правой девятке. Его поджог лётчик соседней эскадрильи. Стремительная, выполненная на большой скорости, да ещё со стороны солнца, дружная атака наших истребителей серьёзно напугала интервентов. Экипажи уцелевших «сверхкрепостей» высыпали бомбы куда попало и, форсируя моторы, повернули в сторону моря. Ушли и истребители непосредственного прикрытия. Лишь «Сейбры» ещё несколько минут вели воздушный бой, чтобы дать возможность своим бомбардировщикам выйти из опасной зоны.

Несколько дней «летающие крепости» вовсе не появлялись над территорией КНДР. Командование интервентов, как выяснилось позже, вырабатывало новое построение боевых порядков²⁸.

Трудно сказать, речь в данном случае шла о реальном бое китайцев, или же это собирательное описание воздушных боев советских лётчиков. Мемуары Чжао Баотуна написаны в ту эпоху, когда в газетах нередко появлялись сообщения, что «китайские лётчики провели бой, в котором сбили семь самолётов противника из восьми». Как вспоминал участник реального боя Б.С. Абакумов, читая эти заметки, они просто улыбались, «так как мы-то хорошо знали боевые возможности китайцев. Потери у них, по сравнению с американцами, были один к одному. А один раз восьмёрке китайцев зашла в хвост восьмёрка «Сейбров». Пристроились и по команде открыли огонь — семь китайских самолётов были сбиты. Китайцы вели плохую осмотрительность и из-за этого они несли большие по-

тери». Как вспоминал участник реального боя Б.С. Абакумов, читая эти заметки, они просто улыбались, «так как мы-то хорошо знали боевые возможности китайцев. Потери у них, по сравнению с американцами, были один к одному. А один раз восьмёрке китайцев зашла в хвост восьмёрка «Сейбров». Пристроились и по команде открыли огонь — семь китайских самолётов были сбиты. Китайцы вели плохую осмотрительность и из-за этого они несли большие по-

МиГи-15 «китайских народных добровольцев» готовятся к вылету



тери. В азарте боя, когда сбивали самолёт противника, они продолжали его атаковать по всей траектории падения к земле и не оглядывались»²⁹.

Наших лётчиков нередко удивляла и бытовая «китайская специфика». Б.С. Абакумов вспоминал, как однажды наши советники долго убеждали китайское командование, что лётчиков следует кормить по лётной норме, как следует, иначе они не смогут воевать. А китайцы передавали всё довольствие лётного состава техникам, а питание наземного состава — лётчикам, обосновывая это тем, что лётчик в воздухе находится всего меньше часа, и то не каждый день, а техники на аэродроме обслуживают самолёты целыми днями, бывало и круглосуточно. Китайцев еле-еле сумели убедить в обратном. В наших частях техсостав кормили значительно лучше, чем в СССР, это стало одним из решающих факторов, что техники 196-го иап без всякого принуждения и даже с желанием остались в Китае на второй срок с лётчиками 16-го иап. У пилотов также не было претензий к кухне и нередко они на шашлык и боевые 100 граммов приглашали китайских и корейских лётчиков. Когда это удавалось, те с явным удовольствием вместо риса ели русские «фирменные» блюда и в небольших количествах пили коньяк.

Система наказаний и поощрений в НОАК также не могла оставить наших равнодушными. По утверждению Абакумова, однажды советники спасли жизнь малоопытному китайскому лётчику, подломившему на посадке шасси у МиГ-15. За поломку купленного за большие деньги самолёта полагалась смертная казнь — на востоке техника ценилась гораздо дороже человеческой жизни. От смерти китайца спасло вовсе не утверждение, что обучение пилота дороже любого самолёта, а всего лишь обещание помочь в ремонте убедило китайских командиров помиловать пилота.

Самым почётным в ходе боев у китайцев считалось сфотографироваться у МиГа после одержанной победы. Однажды молодой пилот после посадки так громко кричал, вылезая на крыло, что в недоумении сбежали все наши лётчики. Оказалось, что китаец сбил американца и хотел, чтобы его тут же сфотографировали и вывесили портрет, криком он звал фотографа.

К лету 1951 г. сухопутные войска КНА и КНД, участвуя в пяти крупных сражениях, одержали ряд побед и отодвинули войска ООН и Южной Кореи к 38-й параллели. С обеих сторон наступило стратегическое равновесие, фронт стабилизировался. 10 июля 1951 г. американцы были вынуждены вступить в мирные переговоры. Китайцы пишут, что американцы «не были искренними, они вели переговоры и одновременно продолжали новое наступление, пытаясь оказать давление на китайцев и корейцев». По утверждению китайских историков 18 августа, а фактически с начала лета, американцы начали новое летнее наступление для реализации плана так называемой «удушающей» войны (операция «Стренгли»). Разделив территорию КНДР на 11 зон, они наметили 172 основных цели: 12 автомобильных и 45 железнодорожных мостов, 39 перегонов, 63 военных склада и т.п.



В полёте американские истребители-бомбардировщики F-80 «Шутинг Стар»

Главной целью являлось перерезать транспортные коммуникации на Севере Кореи и, тем самым, лишить войска КНА и КНД снабжения. В тот период американцы увеличили количество своих авиационных частей с 14 до 19 объединённых отрядов (авиакрыльев), число боевых самолётов в них превысило 1400. По утверждению китайских историков, они просто «безумствовали» в воздухе. По состоянию на 1 июля 1951 г. ОВА могла противопоставить им всего 157 истребителей — 51 МиГ-15 4-й иад, 45 МиГ-15 3-й иад (плюс 7 неисправных), 30 МиГ-15 (+2) и 31 Ла-11 (+5) 2-й иад. Ещё на 147 МиГ-15 летали советские лётчики, на плечи которых и легла основная тяжесть воздушной войны.

По первоначальному замыслу И.В. Сталина, Мао Цзэдуна и Ким Ир Сена, китайские дивизии, надёжно освоив под руководством советских лётчиков-инструкторов МиГ-15 и МиГ-15бис, к середине 1951 г. должны будут полностью заменить в Корейской войне советские авиачасти. В мае 1951 г. в ВВС НОАК насчитывалось уже 18 авиадивизий — 12 истребительных, две штурмовых, три бомбардировочных и транспортная. По состоянию на 10 июня 1951 г., в Китае находились 358 МиГ-15, ещё 372 МиГ-15 подготовили к срочной отправке из истребительной авиации ПВО и 24-й ВА. Помимо этого, в группе генерала Белова насчитывались 179 МиГ-15бис и 62 МиГ-15. К концу 1951 г. в Китае находились около 800 МиГ-15 и 200 МиГ-15бис.

Но как выяснилось, даже наличие такой «воздушной армады» не могло обеспечить реализацию советского плана хода Корейской войны. Без опеки «сталинских соколов» их «младшие братья» — «орлята» Мао Цзэдуна, не были в состоянии противостоять матёрым американским «ястребам». Поэтому советским лётчикам пришлось воевать в Корее до самого конца войны.

Одновременно с участием в боях на плечи некоторых наших лётчиков легла дополнительная нагрузка по обучению китайцев. С.М. Крамаренко вспоминал, как в сентябре 1951 г. он получил приказ провести занятия с китайскими лётчиками из 4-й дивизии, по-

лучившей боевой опыт весной 1951 г. После пополнения она насчитывала 55 МиГ-15 и 56 лётчиков: «Такие же «МиГи», только в кабинах сидят китайские лётчики. Мне приказали провести с ними занятия. Подъезжаю к дежурному домику на противоположной стороне аэродрома. В этот момент подруливают несколько самолётов. В них китайские лётчики. Один из них, зарулив и выключив двигатель, вылезает из кабины и начинает обнимать и гладить самолёт. Спрашиваю, что случилось. Отвечают, что он сбил американца и теперь благодарит самолёт»³⁰.

Прямо на аэродроме Аньдун, в перерывах между боевыми дежурствами советский лётчик поэскадрильно читал часовые лекции о воздушных боях с «Сейбрами». Ученики ему попались очень способные, один из комэсков (Ван Хай — А.Д.) впоследствии стал Главкомом ВВС НОАК, а командир полка — его заместителем. По мнению инструктора, «китайцы были смелые и даже отважные лётчики, чего не хватало им, так это лётного опыта. Ведь многие из них только недавно стали летать, и вот сразу же в бой и на реактивных самолётах. Конечно, сначала им было очень трудно, и в первых боях с американцами китайские ВВС несли большие потери. Пришлось принимать спешные меры по их обучению и вводу в бой. Мои лекции и были как раз частью этого обучения. Второй частью по вводу их в бой была организация прикрытия китайских лётчиков во время боевых вылетов»³¹.

Подобным образом число обученных китайских лётчиков постепенно увеличивалось, и с сентября 1951 г. они значительно увеличили интенсивность полётов и численность групп.

«Вылет каждой китайской эскадрильи прикрывался, как правило, звеном или эскадрилей наших самолётов, задачей которых было отбивать атаки «Сейбров» по китайцам. Американцы сразу в воздухе видели, что перед ними летят слабые лётчики и буквально набрасывались на них. Нам приходилось довольно трудно отбивать атаки и смотреть, чтобы тебя не сбили.

Зато при встрече со штурмовиками «Таундерджет» и «Шутинг Стар» китайцы на «МиГах» имели полное преимущество, обрабатывали американцев в бегство и, преследуя их, часто добивались убедительных побед. Между прочим, счёт сбитых и потерянных самолё-

тов у китайцев был в свою пользу. Они сбили 271 американский самолёт, правда, потеряли 231 свой МиГ-15. Это был хороший результат...»³².

В воздушные бои вступали новые полки и дивизии, с этого времени ставшие основной боевой единицей у китайцев. Они поочередно «выдвигались на линию аэродромов». Штаб ОВА следовал тактике «сначала разбить слабого, а затем сильного» и уже имел возможность маневрировать подразделениями, объединяя обстрелянных лётчиков с молодыми.

По мере готовности китайских и северокорейских лётчиков их вводили в бой во взаимодействии с лётчиками советского 64-го авиакорпуса. Однако практически сразу стало ясно, что эффективного взаимодействия советской авиации с ОВА установить невозможно, прежде всего, по причине языкового барьера. Лётчикам трудно было общаться в воздухе друг с другом, трудно было руководить действиями самолётов в воздухе и с земли: необходимо было дублировать команды на двух языках.

В результате появилось решение о раздельном использовании советской авиации и ОВА в своих зонах ответственности. Взаимодействие осуществлялось на уровне согласования планов боевого использования авиации. Наиболее сложные задачи решались опытными советскими асами, в то время как китайцы и корейцы обеспечивали прикрытие. Отражение налётов крупных групп бомбардировщиков и истребителей-бомбардировщиков, следовавших под сильным прикрытием F-86, советские авиаторы брали на себя, а лётчики ОВА привлекались только при необходимости парирования усилий. В основном они вели борьбу с мелкими группами, действуя до линии фронта. Для отсечения F-86 при преследовании ими корейских и китайских пилотов поднимались советские истребители. При массированных налётах противника, что было главным способом его действия в прикрываемом 64-м иак районе, истребители ОВА вообще не поднимались в воздух»³³.

4-ю иад вновь направили на фронт в район Аньдуна 12 сентября 1951 г., и с 20 сентября она вступила в бой. Сражались они ровно месяц, 20 октября 4-я иад вернулась в Шэньян на отдых и переформирование. С 12 сентября по 19 октября за 38 дней они совершили 508 самолёто-вылетов, 29 раз вылетая группами на боевые задания. За месяц они провели семь крупных воздушных боев (в октябре — 6), в них приняли участие более 200 самолётов. Особенно тяжёлыми стали бои 5 и 10 октября, за два дня китайцы совершили 80 самолёто-вылетов, сбили 8 американцев и подбили ещё троих. Свои потери — один самолёт. Китайцы утверждают, что всего за месяц сбили 20 и подбили 10 американцев. Гораздо лучше их статистика



Слева: Между боевыми вылетами идёт напряжённая тактическая учёба
На стр. 341: Лётчики 4-й иад приносят клятву перед боями

выглядела при суммировании результатов по известному принципу «50 на 50» — «один рябчик, один конь». Судите сами: «За 5 дней китайцы совместно с советскими и корейскими войсками сбили 26 и подбили 8 американских самолётов». Свои общие потери в данном случае не сообщают, только частные.

Особенно ожесточённым стал первый воздушный бой 25 сентября в районе Аньчжоу. Главной целью являлся стратегический железнодорожно-шоссейный мост Синьяньчжоу на реке Цинчуаньцзян, по нему на фронт непрерывным потоком круглосуточно шли военные грузы. Мост несколько раз разрушали и восстанавливали. Его прикрытие в воздухе, равно как и всего района, имело огромное значение для исхода битвы на земле. Естественно, что американцы всеми средствами пытались заблокировать этот район.

Во второй половине дня посты ВНОС обнаружили в воздухе «армаду» из 112 истребителей и истребителей-бомбардировщиков, пятью группами летевших бомбить мост. В воздух поднялись 16 МиГ-15 12-го иап, ведомые зам. комполка Ли Вэньмо. В воздухе над Аньчжоу на удалении около 1000 м они внезапно столкнулись с более чем 20 американцами и всей группой атаковали противника. Командир 1-й аз Ли Юнтай бросился на летевшую слева восьмёрку F-84, те рассеялись. В это время восьмёрка F-86, разделившись двумя четвёрками, попыталась атаковать их сзади с двух сторон. Ли Юнтай набрал высоту, чтобы выйти из-под удара, но был подбит. Его ведомый Цюань Тайвань отогнал атаковавших «Сейбров», сам Ли Юнтай на подбитом самолёте попытался атаковать ещё одного американца, но из-за повреждений не смог открыть огонь. В это время 4 F-86 окружили его, и он смело вступил с ними, как пишут китайцы, в «рукопашный» бой, сумел уйти от них и вернуться на свой аэродром. На земле в МиГе насчитали 56 пробоин, и хотя он никого не сбил, лётчика поздравляли с успехом и прозвали его «воздушным танком».

Ведущую пару в той схватке прикрывала пара МиГов с борт. №№ 5 и 6 (ведущий — Чэнь Хэн, ведомый — Лю Юнсинь). Увидев, что американцы атакуют Ли Юнтая, они попытались его прикрыть. Лю Юнсинь в одиночку бросился на шестёрку «Сейбров» и одного якобы сбил (скорее повредил), но затем остальные пять атаковали его и сбили, лётчик погиб. В анналы китайской истории записали, что Лю Юнсинь первым в полку сбил F-86.

Наши историки утверждают, что в тот день молодые и малоопытные китайские лётчики вели бои с «Сейбрами» на всех высотах на пределе своих возможностей. Боевого опыта и мастерства им явно не хватало, не говоря уже об осмотрительности и осторожности. Увидев противника, они как правило бросали строй или ведущего и без оглядки атаковали, зачас-

тую попадая под огонь самолётов прикрытия, неся при этом значительные потери. По американским данным, 25 сентября лётчики их 4-й иап заявили об уничтожении пяти МиГов. Поскольку 64-й иап в тот день потерь не имел, в книге³⁴ эти потери относят на счёт 4-й иад ВВС НОАК. (К этой любопытной статистике мы ещё вернемся).

Наиболее ожесточённые воздушные бои с участием китайцев произошли в последней декаде сентября 1951 г. 25-го числа комэск 12-го иап Ли Юнтай во главе восьмёрки вступил в бой с двумя восьмёрками американцев (группу F-84 прикрывали 8 F-86). В итоге китайцы относительно «благополучно» «унесли ноги», а попросту «смылись», получив более 50 (по другим данным — 56) пробоин на всех, за что после боя их также стали называть «воздушными танками». В том бою Лю Юнсинь, защищая командира, вступил в схватку с шестёркой «Сейбров», похоже, сбил (или повредил) один F-86, но и сам был сбит и погиб.

В течение двух последующих дней (26 и 27 сентября) вновь состоялись крупные воздушные бои, за которые они, по словам Ван Хая, удостоились даже похвалы американцев³⁵.

10 октября комэск Хуа Лун'и сбил двоих американцев. 16 октября его подбили и ранили, но он продолжал вести бой и сбил одного и подбил ещё одного противника. В работе³⁶ авторы описывают воздушные схватки 16 октября несколько иначе и утверждают, что «в отместку» за предыдущие неудачи американцы из 4-й иап в тот день одержали 9 побед, в том числе 334-я аз уничтожила 4 МиГ-15, два из них за два боя сбил майор Ф.Л. Фишер. Наши лётчики в тот день потерь не имели, но ветераны 303-й иад вспоминали о разгроме одной китайской эскадрильи при возвращении на аэродром. По их словам, вместо боя произошло настоящее «избиение младенцев», у которых не осталось ни боеприпасов, ни горючего, да и маневрировать на малой скорости перед посадкой они ещё не умели. В итоге «Сейбры» легко сбили 7–8 МиГов и безнаказанно ушли в сторону Жёлтого моря.

Тем не менее, мужество и бесстрашие китайцев в совокупности с мастерством «дружественных войск» (так в китайской литературе нередко называли советских лётчиков, в отличие от советских «друзей»



СХЕМЫ ВОЗДУШНЫХ БОЕВ 4-й ДИВИЗИИ

СХЕМА 1. Воздушный бой 10.10.51 четвёрки (ведущий Хуа Лун'и)

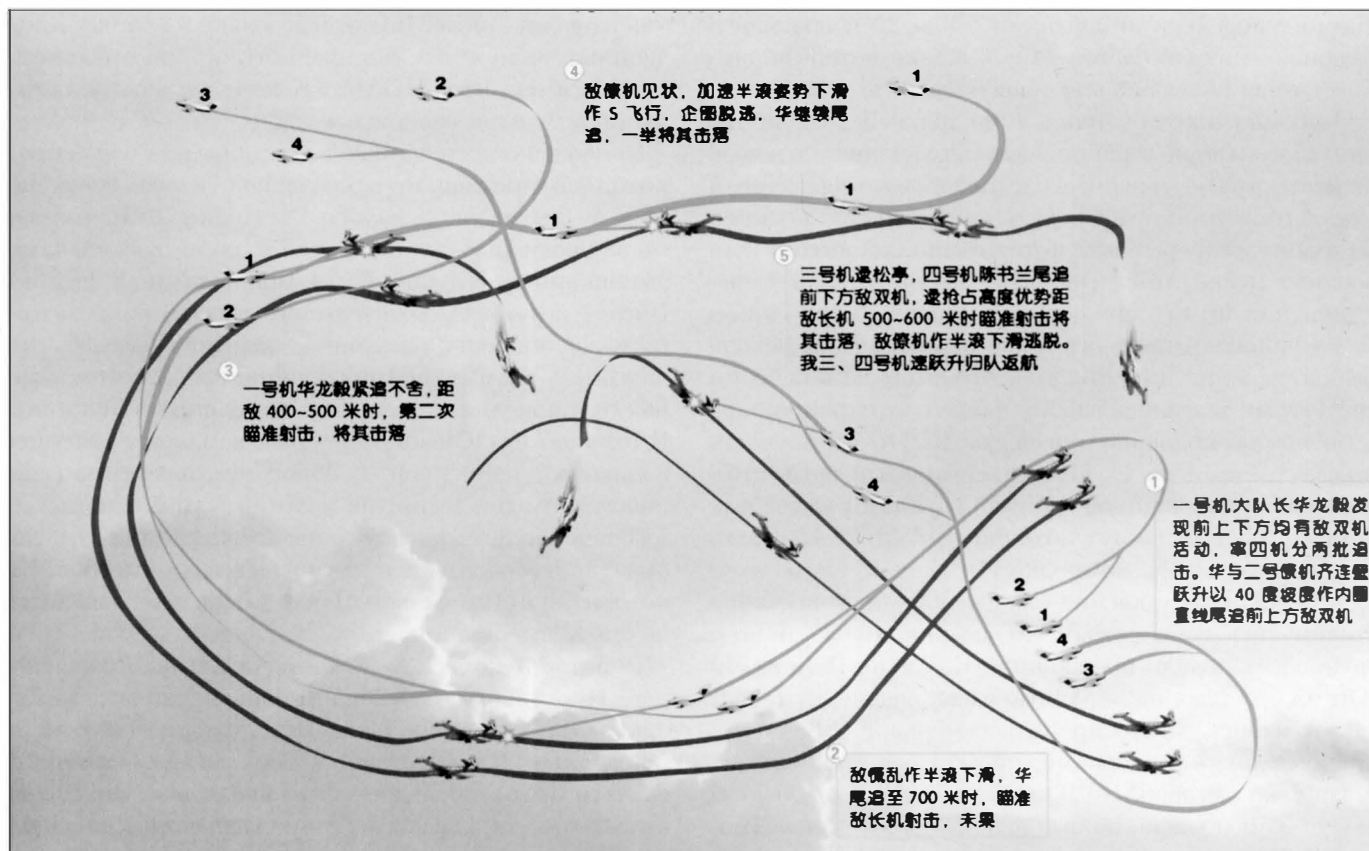


СХЕМА ВОЗДУШНОГО БОЯ 6-й иад

СХЕМА 2. Воздушный бой 22.02.52 пары МиГ-15 с бомбардировщиком В-26 (С. 359)

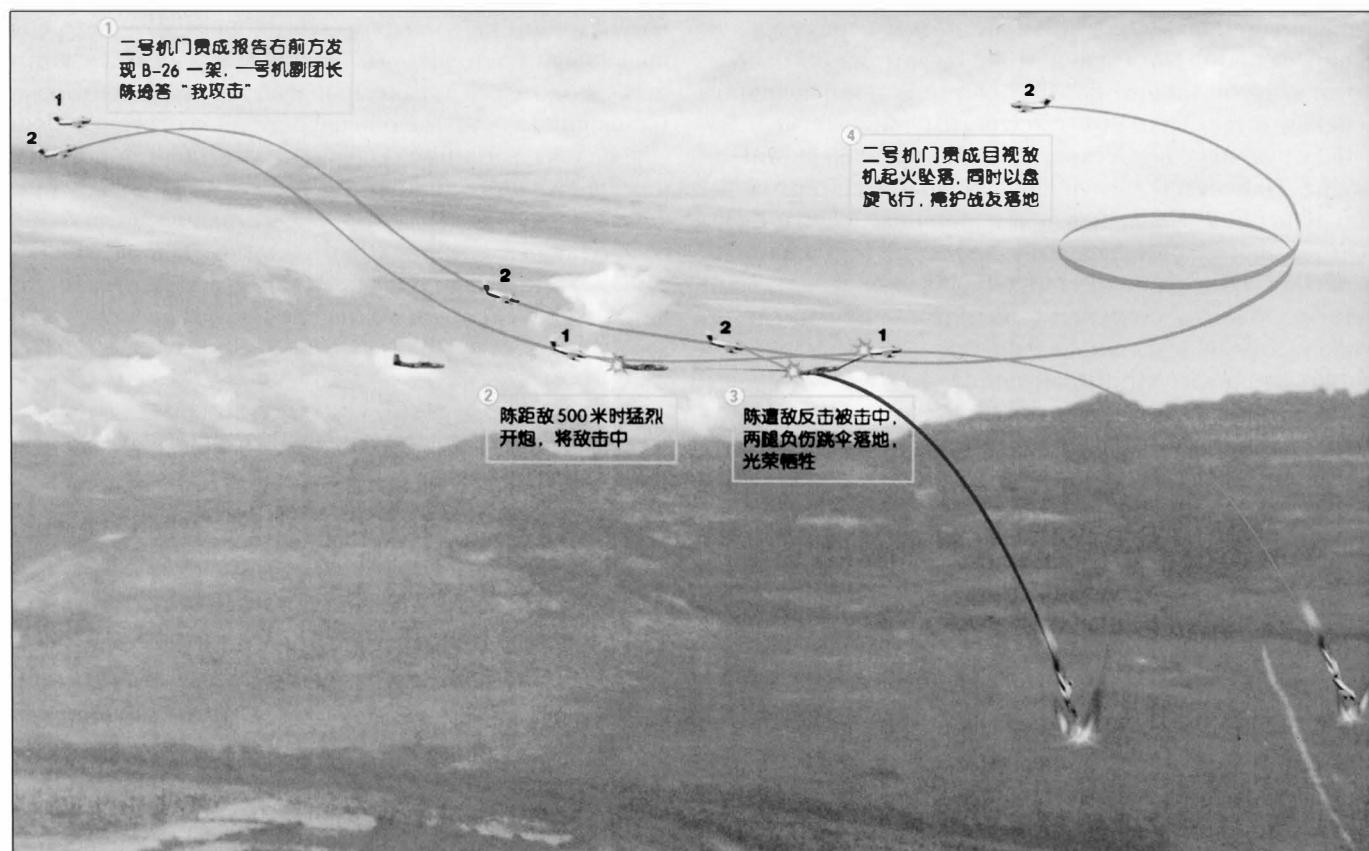
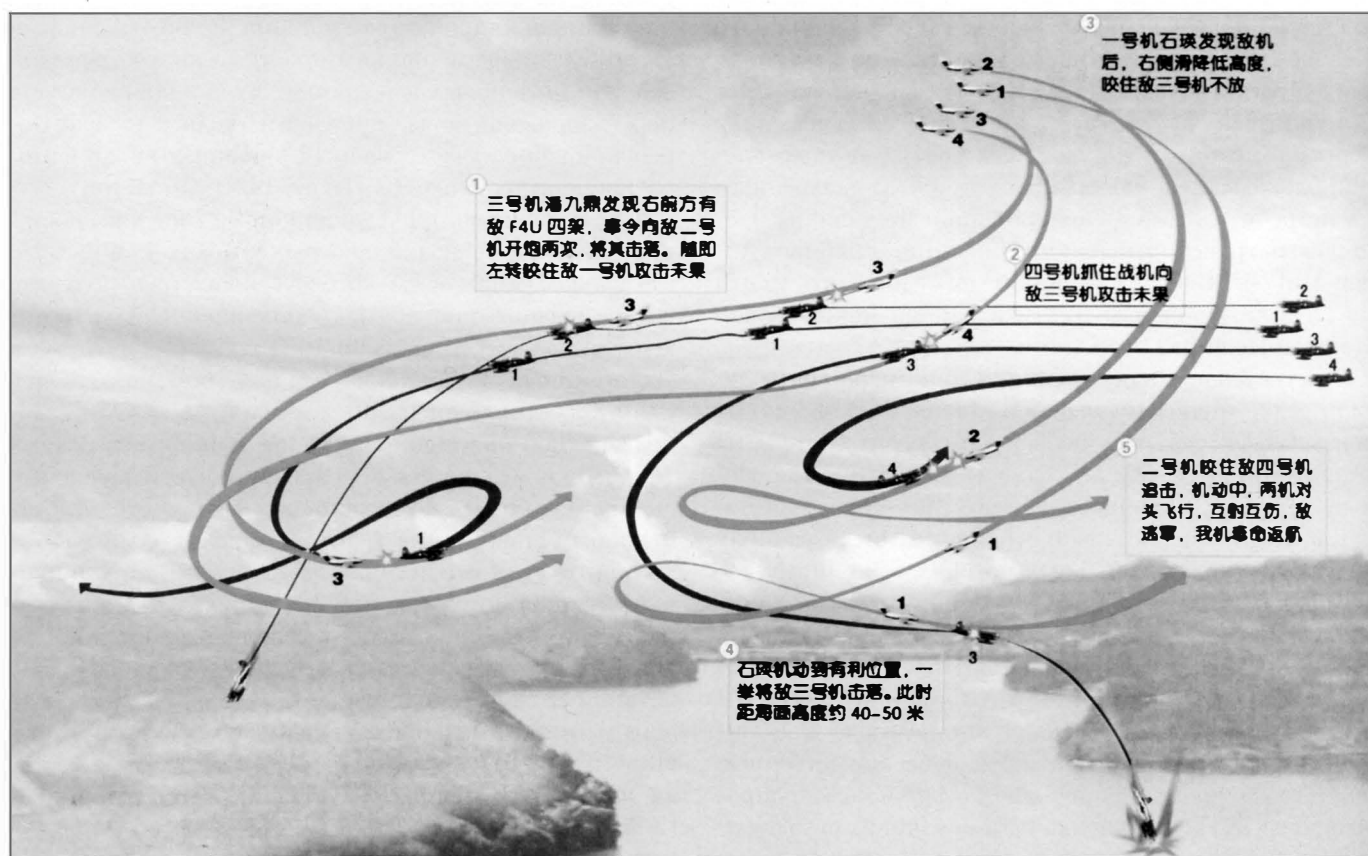


СХЕМА ВОЗДУШНОГО БОЯ 17-й ДИВИЗИИ

СХЕМА 3. Воздушный бой 4.02.53 четвёрки МиГ-15 с четвёркой F-4U (С. 389)



ПОЯСНЕНИЯ К СХЕМАМ ВОЗДУШНЫХ БОЕВ

СХЕМА 1

1 — Ведущий Хуа Лун'и (с-т № 1) обнаружил впереди сверху пару F-84 и двумя парами стал их преследовать. Хуа Лун'и с ведомым (с-т № 2) стали набирать высоту с углом 40°. Далее они преследовали противника, заходя в атаку «сзади-сверху».

2 — С расстояния в 700 м ведущий открыл огонь, но безрезультатно.

3 — Ведущий Хуа Лун'и продолжал преследовать противника и, сблизившись на 400–500 м, вновь открыл огонь и сбил противника.

4 — Ведомый противника попытался уйти, сманивров «змейкой», но Хуа Лун'и «сел у него на хвосте» и сбил его.

5 — Ведущий 2-й пары (с-т № 3) Лу Сунтин с ведомым (с-т № 4) Чэнь Шулань парой с набором высоты стали преследовать вторую пару врага. Ведущий, пользуясь преимуществом в высоте, с дистанции 500–600 м открыл огонь и сбил ведущего пары противника. Ведомый противника маневром вышел из боя.

СХЕМА 2

1 — Лётчик Мэнь Гуйчэн (с-т № 2) доложил, что видит впереди справа бомбардировщик B-26. Замкомполка Чэнь Ци (с-т № 1) передал по радио, что пошел в атаку («Я атакую»).

2 — Когда Чэнь Ци приблизился на дистанцию 500 м, он открыл огонь и повредил B-26.

3 — Ответным огнем с «бомбера» Чэнь Ци был ранен в ноги, выпрыгнул с парашютом и погиб.

4 — Мэнь Гуйчэн увидел, что самолёт противника загорелся и падает, он встал в вираж и проводил его до земли, одновременно защищая парашют ведущего от возможных атак.

СХЕМА 3

1 — Четвёрка, в которой ведущим второй пары летел лётчик Пань Цзюдин (с-т № 3) впереди справа обнаружила четвёрку противника, и он, получив команду открыть огонь, двумя очередями он сбил ведомого. И тут же он развернулся влево и атаковал ведущего, но неудачно.

2 — Самолёт № 4 атаковал противника (ведущего 2-й пары, с-т № 3), но промахнулся.

3 — Ведущий четвёрки Ши Ин (с-т № 1) после обнаружения противника маневром на снижении атаковал с-т № 3 противника,

4 — Маневром Ши Ин зашел «тройке» в хвост и сбил его. В это время он находился на расстоянии 40–50 м от береговой черты.

5 — Ведомый с-т № 2 атаковал с-т № 4 противника в лобовой атаке, оба получили повреждения, однако оба вернулись на свои базы.

корейских лётчиков китайцы называли «братьями») привело к фактическому срыву операции «Удушье». После 16 октября в небе Кореи на короткое время установилось небольшое затишье. Американцы заявили, что эти трёхдневные бои стали самыми ожесточёнными и длительными боями реактивных самолётов и вынуждены были признать, что «китайцы серьёзно препятствуют войскам ООН в осуществлении блокады железнодорожных путей. В дальнейшем их истребители и бомбардировщики не должны блокировать транспортные коммуникации в районе «Аллеи МиГов». Впоследствии они могут наносить удары по железнодорожным путям в районе между рекой Цингуаньцзян и Пхеньяном».

Действительно, в последующие дни американцы летали редко и в воздушные бои старались особенно не ввязываться, стремясь побыстрее сбросить бомбы на «Аллею МиГов» и при встрече с ними уйти в безопасные зоны, запрещённые советским лётчикам для полётов. Китайцы таких запретов не имели, но данных об их успешных длительных погонах тоже нет.

Успехи 4-й иад ВВС НОАК получили высокую оценку самого Мао Цзэдуна, написавшего, что «они боролись героически» и всякие другие хвалебные слова — партийно-политическую работу в армии КНР поставили на должную высоту, и она имела для бойцов едва ли не решающее значение. Торжественные проводы на фронт освоившей Ту-2 2-й бомбардировочной авиационной полка 8-й авиадивизии превратились в огромное политическое мероприятие чуть ли не всеармейского масштаба. «Бомберы» сражались и погибали героически, об их подвигах речь пойдёт дальше. Позже, по словам китайцев, американцы написали, что октябрьские воздушные бои «свидетельствовали об улучшении авиатехники и тактики коммунистов».

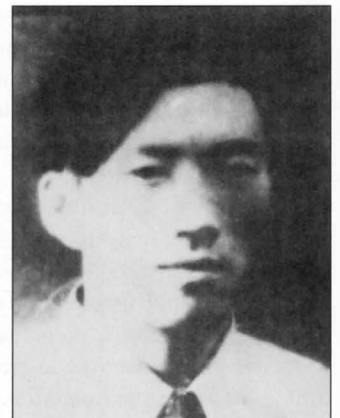
Несмотря на ощутимые потери, американцы, как писал Ван Хай, «тем не менее оставались очень сильны и проявляли большую активность... Они сохраняли свое преимущество в воздухе, ежедневно направляя в район боев от 2–3, а иногда даже до 6–7 смешанных групп (истребители + бомбардировщики), каждая группа совершала 50–70 самолёто-вылетов. Они действовали практически круглосуточно, атакуя, главным образом, мосты, ГЭС и др. стратегические

объекты... Несколько месяцев тому назад у них появился новый Командующий Дальневосточной группировкой, генерал Вэйланд. По его инициативе произошла замена старой модификации F-86A на новый F-86E. Одновременно на Корейском полуострове построили пять новых аэродромов, куда в конце августа перебазировали новые авиачасти. Если в начале Корейской войны участвовали 14 авиакрыльев, то к этому времени их стало 19 (более 1400 самолётов)»³⁷.

В 3-ю дивизию, где служил комэск Ван Хай, постоянно приходили сводки о боевых успехах 4-й иад. По его словам, «нам всем хотелось побыстрее получить боевое задание и покарать американцев. Наконец этот день настал...»: 20 октября 1951 г. 4-ю иад отвели в тыл на отдых. Её сменила 3-я иад (комдив — Юань Линь), состоявшая из 50 лётчиков на 50 МиГ-15. Позже к ней присоединились 2-я и 14-я иад. 22 октября 3-я иад перелетела на фронт аэродром, сменив 4-ю иад, с воздуха прикрывавшую транспортные коммуникации на трассе Пхеньян — Аньдун³⁸.

Практически все лётчики эскадрильи Ван Хая пришли в авиацию из сухопутных войск, некоторые успели принять участие и отличиться ещё в войне с Японией и затем и в гражданской. К осени 1951 г. лётчики едва успели освоить МиГ-15, и налёт каждого из них не превышал несколько десятков часов. Они только-только научились летать строем в составе звена и эскадрильи. Не успели освоить полёты в СМУ, ещё не умели точно стрелять и, естественно, не имели опыта в воздушных боях. Однако накануне вступления в бой они чуть более чем за месяц налетали более чем по 100 часов каждый на МиГ-15бис.

По прибытии на фронт 3-я иад, в первую очередь, изучала накопленный боевой опыт и тактику действий американцев. Лётчики изучали опыт боев мелкими и средними группами... Основными учителями на фронте Ван Хай считает советских лётчиков (почему-то называя их «усики», вероятно многие носили усы), упоминает их комдива легендарного И.Н. Кожедуба и командира 28-й иад 10-го иап 4-й иад ВВС НОАК Ли Ханя. В тот недолгий первый период (13 дней — с 22.10 до 3.11.51) шла очень напряжённая боевая учеба, изучение района боевых действий, полёты — пока ещё учебные³⁹.



Отличившиеся лётчики 4-й иад, слева направо:

Комэски Ли Юнтай и Хуа Лун'и, комзвена Лу Сунтин, пилот Лю Юеши, первым сбивший F-86

Первый налёт малыми силами лётчики ОВА (неясно из какой дивизии — 4-й или уже 3-й) в 20-х числах октября успешно отразили без участия «старших братьев», данных об успехах и потерях нет. Однако уже 22 октября дюжина В-29 с авиабаз в Японии под прикрытием нескольких десятков F-86 и F-84 «прогулялась» по «Аллее МиГов». Советские лётчики из 324-й и 303-й иад немедленно поднялись в воздух и перехватили эту армаду в районе Ансю, в сражении участвовало около 200 самолётов с обеих сторон. Наши источники сообщают о 15 сбитых (3 В-29, 3 F-86 и 9 F-84) при отсутствии своих потерь, не пишут и об участии китайцев в том бою.

В небе Кореи вновь развернулись крупномасштабные бои. Вновь группы В-29 из 5-й ВА США предприняли несколько массированных дневных налётов на территорию КНДР. Их главными целями стали построенные 10 северокорейских аэродромов. В октябре разведка обнаружила на аэродроме Ичжоу 16 МиГ-15, на аэродроме Синьичжоу — 74 Як-9, Ла-9 и Ил-10, вероятно, все из ВВС КНДР.

23 октября в налёте на северокорейский аэродром, по советским данным, участвовало от 22 до 28 В-29 под прикрытием большой группы истребителей, всего до 100 самолётов. С ними сражались 56 МиГ-15 из 303-й иад. Американцы утверждают, что участвовало всего 8 В-29 из 307-й баг под прикрытием 55 F-84 и 34 F-86, которые подверглись атаке лишь 44 МиГов. Ценой сбитого на подлёте к своему аэродрому одного МиГа (погиб лейтенант В.М. Хуртин) и ещё трёх подбитых, наши лётчики «официально» завалили 10 В-29 (на самом деле гораздо больше) и 3 F-84. 24 октября состоялись несколько боёв с участием В-29, F-84 и F-86, а также Глостер «Метеоров» Mk.8 из 77-й аэ австралийских ВВС. По нашим данным, в тот день в двух боях лётчики 303-й иад сбили одну «Сверхкрепость» и по четыре «Сейбры» и «Метеора». Свои потери — один сбитый и один подбитый МиГ, его лётчик получил ранение.

Затем во второй период, продолжавшийся 23 дня (с 4.11 по 26.11) под прикрытием советских «друзей» китайцы из 3-й иад участвовали в мелких стычках и набирались реального боевого опыта.

Насколько успешно воевала в конце октября 3-я иад, в итоге ставшая самой результативной в ВВС НОАК, точных данных нет. Сами китайцы утверждают, что её боевой счет лишь 4 ноября 1951 г. открыл будущий ас Чжао Баотун. В то же время наши лётчики свидетельствовали и об успехах китайцев в октябрьских боях. Так, зам. командира 18-го гиап Герой Советского Союза подполковник А.П. Сморгков (12 побед в Корее), 21 октября возглавивший боевой вылет полка и с первой же атаки «разваливший» один В-29, вспоминал, как вернувшийся с боевого задания китаец бегал по аэродрому и радостно кричал, что сбил одну «крепость»: «...К нам на аэродром как-то шлепнулся (т.е. приземлился) китаец, выскочил из кабины... [и] кричит: «Плёнка! Плёнка!» Разрядили его фотокинопулемёт, плёнку проявили, а там такая «крепостина», хоть заклепки считай!»⁴⁰.



Американские «Сверхкрепости» В-29 бомбят стратегические объекты Северной Кореи

Действительно, китайцы нередко атаковали с предельно близких дистанций, буквально на грани столкновения (об этом чуть позже). В те же дни комэжк 523-го иап В.П. Попов водил в бой «сборную» из советских и китайских пилотов. По его словам, пока наши асы в том бою прикрывали китайских «орлят», один из них сбил В-29, но и сам тут же был сбит.

Позже Чжао Баотун описал несколько воздушных боёв китайцев с В-29. Точные даты не указаны, но понятно, что речь, скорее всего, идет о конце октября:

«Утром две колонны «сверхкрепостей» по 24 самолёта в каждой снова появились над территорией Северной Кореи. Часть В-29, как потом рассказывали пленные лётчики, поднялась с аэродромов острова Окинава, другие — с авиабазы в Токио.

В районе Пхеньяна бомбардировщики встретились с 96 истребителями прикрытия и взяли курс на мост через реку Ялуцзян. Бомбардировщики шли колонной «ромбов». В каждом «ромбе» — четыре машины. Этот строй противник считал более выгодным, чем строй девяток и троек, потому что был более удобен для удара по узким целям и позволял лучше прикрыть заднюю полусферу. В «ромбе» замыкающий самолёт шёл с небольшим снижением, что позволяло всем бомбардировщикам вести огонь по истребителям, атакующим сзади. Если же атака проводилась с фланга, то правый или левый самолёт сразу терял высоту, предоставляя стрелкам остальных трёх машин возможность вести сосредоточенный огонь. Дистанция между «ромбами» равнялась 600–800 м.

Для отражения вражеского бомбардировочного удара поднялась большая группа наших самолётов. Зная, что противник идёт на высоте 6500–7000 м, мы поднялись ещё выше. На этот раз наши лётчики не стали атаковать противника с передней полусферы, ибо солнце светило им в глаза, а прошли над группой вражеских самолётов. Тем самым мы создали у врага впечатление, что не заметили его. Потом вся наша группа развернулась почти на 180° и сверху сзади, в строю вытянутого пеленга, звеньями пошла в атаку. Каждое звено атаковало «свою» четвёрку «сверхкрепостей».

Воздушные стрелки противника открыли яростный огонь. Им приходилось в этот момент рассчитывать лишь на свои силы, ибо их истребители прикрывали проскочили вперед. Большинство наших лётчиков напосило удар по бомбардировщикам под ракурсом $1/4$ и сближалось с ними на минимальную дистанцию. Бесстрашие, с которым наши лётчики вели свои машины в атаку, вызвало растерянность у экипажей «сверхкрепостей». Она ещё больше усилилась, когда от нашего огня в каждом атакованном «ромбе» загорелось по самолёту. Ведущий колонны первым открыл бомболюки. Затем, также не доходя до цели, высыпали бомбы все повреждённые «сверхкрепости». Боевой порядок вражеских бомбардировщиков нарушился. Подожжённые машины отставали от строя, некоторые из них начали валиться вниз. Дым и пыль от сотен сброшенных на сонки бомб и от упавших «сверхкрепостей» закрыли землю и поднялись на высоту до 2000 м.

Разделившись на пары, мы повторяли атаки по «сверхкрепостям», продолжавшим ещё лететь вперед, и заставили врага несколько отвернуть от цели. Тут бы его и добить, но на нас со всех сторон набросились «Сейбры», высланные, видимо, в подкрепление к тому прикрываю, которое успели сковать боем наши товарищи с соседнего аэродрома (здесь речь прямо идет о советских лётчиках — А.Д.). Отбиваясь от атак вражеских истребителей, мы продолжали следить за бомбардировщиками. И это было правильно. «Летающие крепости», несмотря на понесённые потери, продолжали рваться к мосту. Двум звеньям, возглавляемым Ван Дэчапом и Ли Ваньяо, удалось оторваться от «Сейбров» и ударить по бомбардировщикам. Атака была успешной. Каждое звено уничтожило по два В-29. На аэродроме товарищи рассказали, как им удалось это сделать.

Ван Дэчап сверху, строго в хвост, атаковал ведущего «своего» «ромба». Вторая пара в это время атаковала левого ведомого. Огонь открыли с 700 м. Лётчики видели, что он точен. На плоскостях и центропланах «сверхкрепостей» при каждом попадании снаряда появлялись вспышки, похожие на вспышки электриче-

ских лампочек. Повреждённые бомбардировщики сразу отстали от строя. Проскочив после атаки между «летающими крепостями» вниз, Ван Дэчап и его ведомый резко «перелюмили» машины и снова пошли вверх. Ведомый чуть позже вывел свою машину из пике, и ему довелось увидеть редкое зрелище: подбитый В-29 вдруг сразу охватило пламя, он на долю секунды как бы остановился, потом у самолёта отвалилось крыло, и он штопором пошёл вниз».

Воздушное сражение, о котором идёт речь, стало одним из наиболее крупных. Чжао Баотун писал, что «в ходе борьбы интервенты парализовали силы истребителей прикрываю. Наше командование тоже направило в район боя ещё одну группу самолётов. Эта группа довершила разгром колонны «сверхкрепостей» и оказала большую помощь в борьбе с истребителями противника. О характере её действий нам рассказал лётчик Юй Хуачунь, совершивший на своей машине посадку на нашем аэродроме.

Получив преимущество в высоте, Юй Хуачунь на большой скорости ринулся в атаку на замыкающий самолёт предпоследнего «ромба». Все четыре В-29 перенесли огонь на его машину. Интервенты пытались испугать нашего лётчика, заставить его отказаться от атаки. Но наш лётчик не отвернул. Пикируя под углом в 45° , он открыл огонь.

Проскочив сквозь строй самолётов врага, лётчик снова набрал высоту и повторил атаку. По плоскости одной «сверхкрепости» пошёл серый дымок, но она продолжала идти к цели. Юй Хуачунь настойчиво атаковал бомбардировщики и заставил их сбросить бомбы впустую. Последней очередью он добил уже повреждённую им «сверхкрепость».

В этот момент лётчик встретился с неожиданной опасностью. Буквально перед фонарем его машины внезапно раскрылись парашюты двух вражеских пилотов, выпрыгнувших с горящей «сверхкрепости». Даже мгновенно взяв ручку на себя и резко нажав на педаль, пилот с большим трудом сумел отвернуть.

Набрав высоту, Юй Хуачунь огляделся: надо было пристроиться к кому-либо из своих, ибо боеприпасы



Отличившиеся лётчики 3-й иад, слева направо:
Зам комэска 7-го иап Чжао Баотун, комэски Моу Дунькан и Лю Юйди

на его самолёте кончились. И как раз в это время он заметил, что к двум нашим самолётам, выходящим из атаки по «Сверхкрепостям», пристроились сзади два «Тандерджета», а ещё выше готовились к удару два «Сейбра». Наши пилоты, видимо, не замечали врага. Юй Хуачунь сразу понял всю величину опасности, нависшей над товарищами. В какую-то долю секунды он изменил направление полёта и бросился в атаку на американцев. Те тотчас же отвалили в сторону.

Смелой атакой Юй Хуачунь спас товарищей. Но и сам он попал под огонь находившихся выше его «Сейбров». По плоскости машины прошла очередь, вторая. Полубочкой наш лётчик увернулся от огня противника и на высоте 800–900 м от земли на большой скорости повел свой самолёт на аэродром. Наши зенитчики отрезали от израненной машины преследующих «Сейбров», и пилот благополучно приземлился⁴¹.

В приведенном отрывке есть всё для подражания — грамотная тактика и лётное мастерство, большое мужество и героизм, а также незабываемый для советских лётчиков принцип — «сам погибай, а товарища выручай». Сейчас не так уж и важно, кто в этих боях выступал в роли первой скрипки — молодые китайские лётчики или в «борных» группах результат обеспечивали всё же «китайские народные добровольцы» «Ван-Юшин» и «Ли-Сицын». Очевидно, что всё вышеизложенное — не «охотничьи рассказы». Не имея возможности скрывать большие потери (по китайским данным, в тот день более десятка В-29 было сбито, примерно столько же получили тяжёлые повреждения и несколько разбилось при посадке в Сеуле), на пресс-конференции в Вашингтоне генерал Х. Вандерберг сообщил: «23 октября мы... ударили по Намси и столкнулись с ожесточёнными действиями со стороны противника. Нападения были более решительными, чем когда бы то ни было. Некоторые самолёты противника врезались в строй наших бомбардировщиков. Хотя мы уничтожили три... и повредили восемь, сами мы понесли более тяжёлые потери, чем в любом другом бою в ходе корейской войны... три бомбардировщика были сбиты, а пять остальных повреждены». (Явное занижение своих потерь, по крайней мере, в 2–3 раза, в тот день, по нашим данным, Стратегическое бомбардировочное командование США потеряло убитыми и пропавшими без вести 55 членов экипажей В-29, ещё 12 были тяжело ранены.) Американцы в октябрьских боях признали потерянными 5 В-29 и 8 тяжело повреждённых и позже списанных. По советским архивам, среди сбитых в октябре 101 самолётов противника оказалось 16 В-29.

Чжао Баотун упоминал молодого лётчика Ли Аня, в одном из боёв сбившего даже сразу два В-29. По его словам, последний налёт на Намси состоялся «спустя неделю после 23 октября» и стал «чёрным вторником» бомбардировочного командования, потерявшего около десятка самолётов. По нашим данным, в этот день лётчики 18-го гиап встретились с 30 F-84, отвлекавших их от основной группы, работавшей по наземным целям. Разошлись почти «вничью», заплатив несколькими пробитыми в двух МиГах за два сбитых



Американские истребители-бомбардировщики F-84 «Тандерджет»

«Тандерджета». В-29 последний октябрьский налёт сделали двумя днями раньше, в воскресенье 28 октября. Восьмерка В-29 из 98-й баг с авиабазы в Йокоте отбомбилась по железнодорожному мосту Сончхон. Сильное истребительное прикрытие из нескольких десятков «Сейбров» из 4-й и «Тандерджетов» из 136-й ибаг защитило их от атак МиГов ценой пяти истребителей, причем «хэт-трик» из F-86 удался командиру 3-й аэ 17-го иап Н.Г. Дорошенко (всего второй за всю войну в Корее, а первый 6.10.51 удался командиру 196-го иап Е.Г. Пенелёву).

Признав потери В-29 в тех боях неприемлемыми, американцы перешли на ночные налёты соединений «Сверхкрепостей» с применением новой тактики. За исключением отдельных разведполётов, до конца войны В-29 в небе Кореи больше днём не «светились», в этом немалая заслуга и китайцев.

Начало ноября ознаменовалось новыми массированными атаками истребителей-бомбардировщиков F-84G и штурмовиков F-80C на районы КНДР за линией Пхеньяна — Гензан. В первой декаде ноября лётчики 3-й иад провели пять воздушных боёв с небольшими группами американцев, сбив и подбив 8 машин, у самих был слегка повреждён один самолёт. В этих боях одержали первые победы будущие китайские асы — зам. командира 3-й иад 7-го иап Чжао Баотун и командир 1-й аэ 9-го иап Ван Хай, одержавшие по 9 побед. Китайцы пишут, что началом рекордного боевого счёта 3-й иад стали два сбитых и один подбитый Чжао Баотуном 4 ноября 1951 г.

Доведя свой «лицевой счёт» до семи сбитых и двух подбитых (лучший результат в ВВС НОАК), Чжао Баотун получил неофициальное прозвище «дракон» китайских ВВС. Уйдя вскоре после войны в отставку, он написал мемуары, изданные у нас в 1955 г. Китайцы описали его рассказ об одном из первых боёв, когда при возвращении на аэродром его группу со стороны солнца атаковали американцы. Он сначала принял их за своих, а когда убедился в ошибке, было уже поздно. Попытавшись уйти от них, сделал петлю или переворот, но неудачно и потерял скорость. В этот момент его подожгли, и сообщив по радио: «Выхожу из боя, прикройте», — он всё же сумел приземлиться на горящем самолёте на аэродром, МиГ быстро потушили. В русском переводе описание «уроков первых воз-

душных боёв» и накопление «по крохам» бесценного боевого опыта представлено гораздо более «героическими» и успешными воздушными схватками. В предисловии к этому переводу можно прочесть, что всего за один месяц боев эскадрилья Чжао Баотун сбил свыше 30 самолётов, а его ведомый Фань Ваньчжан в паре с ним сбил восемь. К данным об успехах Фань Ваньчжана далее мы ещё вернемся. Чжао Баотун также упоминает и отличившегося «особой активностью» лётчика Дуи Вэня, лично сбившего «больше десятка» вражеских самолётов. В опубликованных в КНР списках китайских асов такая фамилия отсутствует⁴².

Комэск Ван Хай описывал первую победу своего коллеги Чжао Баотун следующим образом:

«4 ноября 7-й пап 3-й над впервые одержал воздушную победу. В тот день с 10-00 до 11-00 они обнаружили американскую армаду — 128 самолётов в составе 6 групп. Первые две группы — 50 самолётов — оказались в районе Цзячуаньнинбянь. В 10-26 7-й пап получил приказ подняться в воздух 22 МиГа. Под прикрытием «друзей» они в районе Цзячуаньнинбянь на высоте 5500 м вступили в бой с 20 F-84.

Комполка Мэн Цзинь приказал 1-й и 2-й аэ идти в атаку, а 3-я должна была их прикрывать. МиГи заняли эшелон 6500 м и начали вести поиск противника в направлении к северо-востоку. В это время американские самолёты находились на удалении 50 км к северо-востоку от города Цзячуань. Комполка решил их не преследовать. Шестёрка прикрывавшей их 3-й пап не услышала по радио приказа комполка о развороте на север и продолжала лететь на юг. В районе Шуньчуань пилоты обнаружили 10 F-84 (а всего их там было 24), летевшие двумя группами на высоте около 4200 м, эшелонируясь по высоте. Командир 3-й аэ Моу Дунькан (Дуйхан), имея преимущество в высоте, повёл свою группу в атаку, разрушил строй американцев и получил тактическую инициативу. В это время 1-я и 2-я аэ возвращались к месту боя и, воспользовавшись неразберихой, вызванной действиями 3-й аэ, также вступили в бой. Лётчики 3-й аэ одновременно открыли огонь по четвёрке янки, но все промахнулись. Затем Моу Дунькан, набрав высоту, в одиночку подбил F-84. После того, как в бой вступил зам. комэска Чжао Баотун (самолёт борт. № 03) с ведомым Фань Ваньчжаном (борт. № 04), американцы вышли из боя и стали уходить. Чжао Баотун преследовал их и поодиночке сбил двух американцев. Таким образом, в этом бою 3-я дивизия открыла свой боевой счёт»⁴³.

Существует ещё одно описание этой воздушной битвы: «В первой половине дня 4 ноября 1951 г. 128 самолётов сил ООН 6-ю группами атаковали районы Цинчуаньцзян, Динчжоу, Бочуань. Более 60 из них двумя группами направились в Цзячуань и по направлению к Нинбянь. В 10-26 7-й пап 3-й над получил приказ на взлёт 22 МиГ-15 и под прикрытием «дружественных» (т.е. советских) войск атаковать 20 F-84 и F-80. Когда группа китайских самолётов появилась над Шочжоу, от комполка поступила команда 1-й и 2-й аэ вступить в бой. Снизившись до

высоты 6000 м, они начали поиск противника. 3-я аэ их прикрывала на высоте 7000 м и она первой обнаружила врага. Китайцы разделились на группы и пошли в атаку. В то момент американцы находились в 50 км к северо-востоку от Цзячуань. Комполка приказал группе развернуться и лететь в тот район. 6 МиГов 3-й аэ, прикрывавшей группу, не поняли приказ и отправились на юг. В воздухе над Шуньчуанем они обнаружили более 10 F-84 (в действительности их было 24). На высоте 4000 м они двумя эшелонами по высоте летели на юг. По приказу [с КП] китайцы их атаковали. Неожданность атаки сменяла строй. В это время 1-я и 2-я аэ возвращались с задания. 3-я аэ, воспользовавшись неразберихой американцев, начала атаку и добилась первой победы, сбив один самолет. Зам. комэска Чжао Баотун вместе с ведомым Фань Ваньчжаном отрезали американцами пути к отступлению. На юго-западе района Юнжоу они сбили два F-84. В итоге бой закончился тремя победами. Это был первый успешный бой Фань Ваньчжана, в котором он одержал первую победу»⁴⁴.

Как и годом ранее, в первых боевых вылетах китайцам было трудно обнаруживать воздушные цели, и они летали «вхолостую», лётчики не смогли даже обнаружить врага. Китайские историки пишут, что «в это время они не могли ни есть, ни спать, только анализировали причины неудач. Но они не испугались и не дрогнули перед сильными американскими лётчиками, налетавшими каждый не менее 1000 часов, говоря, что если мы на земле сумели разгромить врага, то сумеем уничтожить бандитов в воздухе»⁴⁵.

Ван Хай вспоминал, как в то время «мы не очень умели обнаруживать цели. Ежедневно по несколько раз взлетали, но противника не находили. Для нашей эскадрильи наступил очень тяжёлый период. Наши друзья сражались, а мы летали вхолостую». Комэск жаловался, что не мог ни спать, ни есть, всюду ему мерещились американцы: «Кто первым увидел врага, тот и победил. Начало каждого боя было очень напряжённым, и для нас, и для противников». Комэск боялся из-за недосыпания совершить ошибку в воздухе, и даже обратился к врачу за успокоительным. Такое состояние в тот момент было у многих китайских пилотов, и они активно искали причины этих неудач или тактических ошибок. Китайцы начали перенимать способы наблюдения пространства на высоте — ближний и дальний поиск и т.п. Они начали активно тренировать свое зрение (акомодация с близкого расстояние на дальнее, наблюдения с земли за птицами и самолётами и т.д. — вспомните слова Пеняева)⁴⁶.

По утверждению историков из КНР, «прорыв» произошел 8 ноября 1951 г, когда ведомая Ван Хаем эскадрилья, вылетев на боевое задание, в районе боевого патрулирования в 40–50 км от линии фронта своевременно обнаружила вражеские самолёты, по китайским данным, «Метеоры». Бросившись двумя парами в атаку (ведомые — Цзяо Цзиньвэнь, Чжоу Фэнсин, Лю Дэлин) и, по одним данным, сразу же догнав противника, а по другим, преследуя удирающие на юг самолёты более 100 км, Ван Хай первым

открыл огонь и в погоне выпустил из пушек более 200 снарядов, подбив в итоге один самолёт. На радостях он ещё раз нажал на гашетки, но снарядов больше не было. Тогда комэск приказал атаковать своему ведомому Цзяо Цзинвэню, затем открыла огонь и вторая пара. Так они стреляли по американцам и все вместе, и по очереди — вплоть до 38-й параллели, за которую залетать запрещалось. Поэтому они прекратили атаки и вернулись. Сбитый или подбитый американец стал первым на счету 9-го иап⁴⁷.

В наших публикациях участие ОВА в тот день вообще не упоминается, а наши пилоты участвовали в двух крупных воздушных боях, «официально» сбив по четыре «Сейбра» и «Тандерджета», ещё несколько повредили и, вероятно, сбили один «Шугинг Стар». Свои потери — два МиГа и один погибший лётчик.

После этих потерь американцы резко снизили свою активность, и до 18 ноября встречи с противником были редкими, за декаду советские лётчики провели только два локальных воздушных боя, без потерь сбив четыре самолёта днём и один ночью.

Совершенно иначе описал «незабываемый» для себя воздушный бой 8 ноября 1951 г. сам Ван Хай. В первой половине дня группа американцев прилетела в район Цинчуаньцзян. 9-й полк получил приказ на вылет поэскадрильно. 1-я аз шла впереди, осуществляя поиск, и в районе Цюаньчуань лётчики сначала увидели в воздухе впереди справа черную точку, а приблизившись, обнаружили группу из 12 F-86.

После получения приказа атаковать 1-я аз Ван Хай бросилась в атаку. Из-за очень высокой общей скорости сближения они просто не успевали открыть огонь. И когда 1-я аз уже была готова их преследовать, последовал приказ комполка этого не делать в соответствии со сложившейся в воздухе обстановкой.

Однако в это время американцы правым разворотом попытались зайти нашей группе в хвост. Обстановка усложнилась. Замыкающий группу лётчик Ма Баотан (МиГ-15 борт. № 07) бросился в атаку на американцев и, как писал Ван Хай, «увидев атакующий МиГ прямо перед собой, из-за угрозы столкновения американцы нарушили строй».

Пара американцев атаковала МиГ командира звена Чжан Цзы. Ма Баотан, прицелившись открыл огонь по американцам, пытаясь сорвать их атаку. Они прервали атаку комзвена, но большим количеством (более десятка «Сейбров») стали зажимать в кольцо Ма Баотана. Тот попытался отвлечь американцев от своей эскадрильи и, когда американцы должны были вот-вот открыть огонь, воспользовавшись прекрасными маневренными характеристиками МиГа, он горкой ушел от них на большую высоту. Затем китаец спикировал на американскую группу и провёл несколько атак. Американцы, не готовые к его тактическим приёмам,

в итоге остались «без добычи» и ушли на базу, а китаец также благополучно вернулся. Так безрезультатно закончился этот бой⁴⁸.

Лишь на следующий день, 9 ноября, эскадрилья Ван Хая отметилась первой победой. В 9-44 с наземного КП сообщили, что к югу от Пхеньяна обнаружены 8 F-84, и в 9-51 в воздух поднялись 18 МиГов. Однако после прилёта в указанный район противника не обнаружили, но при возвращении поступило сообщение, что в 40 км летит одиночный английский двухмоторный разведчик F Mk.8. По команде с земли китайская группа бросилась за ним. Патрулировавший в том районе разведчик, увидев МиГи, с большой скоростью бросился на юг.

Далее Ван Хай написал, что его четвёрка самолетов со значительно лучшими лётными данными не могла упустить такую добычу и бросилась в погоню. Она продолжалась более 100 км, и в конце концов в районе Чжэньнань разведчика догнали. Первым открыл огонь сам Ван Хай, это были его первые выстрелы по реальному противнику. Очереди снарядов впились в разведчика. Он снова нажал на гашетку, но звука выстрелов не услышал, снаряды кончились.

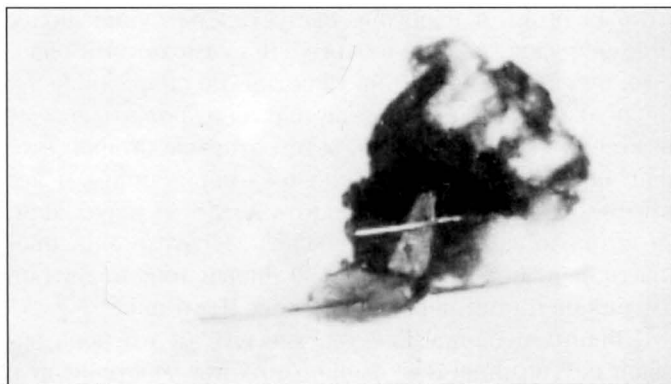
Тогда он дал команду атаковать всей своей группе. Трое открыли огонь, но разведчик продолжал лететь, стремясь пересечь 38-ю параллель. Лётчик, стрелявший по нему как по мишени, Лю Дэлинь, постоянно менял направление атаки, заходя, то справа, то слева, то строго в хвост. После посадки все спрашивали его, сбил он всё-таки разведчика или нет. Лю Дэлинь махнул кулаком и сказал: «Я получил истинное наслаждение, видя, как тот горел и падал. Я выместил на нём всю свою злобу».

Впоследствии они установили между собой, что по англичанину стреляла вся четвёрка, и победу следует считать коллективной. Но сами лётчики не получили удовлетворения от этого боя. Ван Хай позже не раз говорил своим лётчикам, что из этого боя «следует извлечь уроки».

Основной смысл урока состоял в том, что во время атаки не было никакого взаимодействия, не говоря



Слётанная пара — комэск Ван Хай (слева) и его ведомый Цзяо Цзинвэнь



В прицеле американского истребителя МиГ-15. Ещё мгновение — и он горит

уже о прикрытии. Речь также шла о тактике группового воздушного боя — кому стрелять, кому прикрывать, экономить боеприпасы, как по очереди вести огонь по одиночному самолёту и т.д. Затем в эскадрилье провели занятия по тактике⁴⁹.

Любопытно, что спустя много лет в статье, посвященной юбилею ВВС НОАК, этот случай приведен как показательный пример ошибочной идентификации самолётов противника. Утверждалось, что в том бою они атаковали не английский F Mk.8, а разведчик RB-45C из 81-го авиакрыла армии США. Ко всему, записанный китайцами как сбитый, фактически он был лишь подбит и благополучно вернулся на базу⁵⁰.

Подробности крупного воздушного боя 18 ноября 1951 г. в описании на китайском и на русском языках существенно отличаются, поэтому есть смысл изложить обе версии. Китайские историки пишут, что 184 американских самолёта девятью группами действовали в районе Цинчуаньцзян — Аньчжоу. 16 МиГ-15 9-го иап 3-й иад двумя группами вылетели на перехват. Вскоре первая группа обнаружила более 60 F-84, готовившихся сбросить бомбы на мост на реке Цинчуаньцзян. Летевший во главе шестёрки Ван Хай, зная, что МиГ-и на пикировании развивают большую скорость, чем «Сейбры» (на самом деле наоборот), по радио передал приказ набрать высоту и атаковать с пикирования. Его самолёты на пикировании открыли огонь и рассеяли вражескую группу. После нескольких атак его шестёрка сбила пять F-84 и два из них лично сам Ван Хай. Скоротечный бой продолжался очень недолго, всего в том бою 9-й иап сбил шесть американцев.

Сам Ван Хай также особо выделил успешный бой своей эскадрильи 18 ноября: «Примерно в 14-00 184 американских самолёта 9-ю группами начали бомбить и штурмовать цели, в т.ч. ж/д в районе Юнчжоу, Цинчуаньцзян, Аньчжоу. В 14-24 КП поднял в воздух 24 МиГа нашего полка. В воздухе мы присоединились к 88 самолётам «друзей».

Наша группа (ведущий — Линь Ху) поднялась в воздух, и тут обнаружили неполадки у 4 из 22 взлетевших самолётов, ещё два отстали. В район боя ушли только 16 машин. В районе Сучуань они обнаружили более 20 F-84, летевших вдоль западного побережья на север. Линь Ху решил атаковать противника,

пользуясь его невнимательностью. Сликеровав на них с высоты 8 км, они разрушили строй американцев».

Во время атаки Ван Хай обнаружил на небольшой высоте слева впереди над рекой Цинчуаньцзян основную группу противника, более 60 самолётов, бомбивших мост. Американцы китайцев ещё не увидели, и создался благоприятный момент для внезапной атаки. Шестёрка Ван Хая с высоты 6000 м спикировала на большую группу противника на высоте около 1500 м. Комэск вспоминал, что «началась свалка. Хотя американцев было намного больше, но к воздушному бою они не были готовы. Наскоро и нецельно сбросив бомбы, они приняли бой.

Американцы оказались более опытными боевыми лётчиками. Учитывая, что характеристики МиГов лучше, восьмёрка F-84 встала в оборонительный круг, где каждый прикрывал хвост впереди идущего. Мы быстро придумали ответный тактический ход и набрали высоту, пользуясь преимуществом в скороподъёмности. Наша шестёрка атаковала с пикирования, «врезавшись» в этот круг. Атакуя сверху и снизу, мы разорвали это кольцо, и стали атаковать одиночные машины...»

Ван Хай с дальности 500 м прицелился в F-84, но когда он уже был готов открыть огонь, другой F-84 атаковал его. Ведомый Цзяо Цзиньвэнь тремя очередями обстрелял американца, и тот загорелся. Сам Ван Хай открыл огонь и сбил своего противника. Затем комэск набрал высоту и атаковал ещё один F-84, нападавший на его ведомого, сбив того тремя очередями. Ведомый командира также проявил себя ещё раз, на высоте 600 м атаковав и сбив ещё один самолёт.

В ходе боя лётчик Сунь Шэнлу (самолёт борт. № 04) попал под атаку восьмёрки F-84, но сумел выскользнуть из-под атаки и, в свою очередь, у самой земли на высоте около 300 м атаковал F-84 и сбил его. «Так, — отмечал довольный Ван Хай, — всего за несколько минут боя мы без потерь сбили 5 F-84»⁵¹.

В недавно изданной в КНР статье, посвященной «Небесному орлу» (под таким прозвищем вошел в историю авиации КНР знаменитый ас Корейской войны Сунь Шэнлу), можно встретить дополнительные подробности его первой победы в том ноябрьском бою.

Впервые попав на фронт в составе 3-й иад в октябре 1951 г., Сунь Шэнлу летал командиром звена 1-й иад, 9-го иап, 3-й иад. (По-китайски — «командовал

группой ведомых у Ван Хая, специально прикрывая его группу»).

«18 ноября 1951 г. противник послал более 100 самолётов бомбить мост через Цинчуаньцзян. Появившись в районе моста, группа Ван Хая обнаружила группу вражеских самолётов, бомбивших мост. Бомбы падали рядом с мостом в воду, поднимая столбы брызг. Сунь Шэнлу увидел, что часть моста уже разрушена и бросился на американцев «мстить». На глазах Сунь Шэнлу своя шестёрка врезалась в строй противника, затем вертикальным маневром резко набрала высоту и оттуда вновь бросилась в атаку. После нескольких подобных маневров американцы стали спешно выходить из боя, а китайцы в этих атаках сбили четыре самолёта.

Вскоре Сунь Шэнлу увидел впереди себя одиночный самолёт противника и атаковал его, но из-за большого желания одержать победу и излишнего волнения открыл огонь с большой дистанции и промахнулся. Враг ушел безнаказанно. Вслед за этим Сунь Шэнлу увидел ещё одного противника — F-84, и атаковал его уже хладнокровно и с близкой дистанции. На удалении около 300 м он открыл огонь, враг загорелся и упал. «К началу 1952 г. в своей дивизии он считался воздушным снайпером»⁵².

По описаниям наших лётчиков, 18 ноября американцы предприняли крупный налёт на участок шоссе в районе Аньсю. Участвовали до 50 «Тандерджетов» под прикрытием 30–40 «Сейбров». На перехват взлетел 18-й гиап в полном составе и 18 МиГов 176-го гиап. В том бою наши лётчики, рассыпавшись на мелкие группы и пары, без потерь сбили и повредили 4 F-84 (2 — Л.К. Щукин, по одному — А.А. Астаповский и А.Ф. Мазнев) и 1 F-86 (П.С. Милаушкин, официально не засчитан). Американцы утверждали, что в том бою пара F-84E из 111-й эс 136-й ибаг (К. Кулей и Дж. Хеветт) сбили один МиГ-15. Об уничтоженных в тот день на аэродроме Юйчжоу китайских МиГов уже упоминалось. Не берусь судить по этим описаниям одного боевого дня, шла ли речь о двух различных групповых боях, или это две «национальные» версии одного и того же сражения.

После этого боя несколько дней стояла неблагоприятная погода, а далее китайцы сообщают, что 23 ноября 116 американских самолётов в составе шести групп прорывались на север. В воздушном бою с 20 F-84 участвовали 20 самолётов 7-го иап 3-й над, они сбили 8 американцев, свой один был легко повреждён. И вновь предоставим слово «эксперту» Ван Хаю:

«23 ноября в 12–45 с КП сообщили, что 116 самолётов (6 групп) на высоте 7000 м летят в их район. После того, как они достигли линии Сучуань — Цинчуаньцзян, часть американцев снизилась до высот 500–2000 м и начала атаковать наземные объек-

ты. В 12–53 20 МиГов 7-го полка с 76 самолётами «друзей» поднялись в воздух. Произошло «разделение труда»: «друзья атаковали «Сейбров», а мы — F-80 и F-84. По команде с КП мы снизились с 8000 до 5000 м и, когда мы находились к югу от Сучуаня, развернулись влево и перешли в атаку. Над Сучуанем мы обнаружили более 20 F-84. Командир полка Мэн Цзинь приказал 1-й и 2-й иап атаковать, а 3-й иап — прикрывать их на высоте 8000 м. Командир 1-й иап Лю Юйди начал атаковать американцев и под прикрытием своего ведомого Ван Чжаомина последовательно сбил четыре F-84, установив личный (и не только — А.Д.) рекорд результативности. Командир 2-й иап Сунь Цинхуа снизился с 6000 м до 2000 м и под прикрытием ведомого атаковал убегавшего над морем американца и сбил его. Командир 3-й эскадрильи Моу Дунькан на высоте 8000 м вместе с «друзьями» прикрывал атакующих китайцев. Далее, получив разрешение с земли, он снижировал и атаковал четвёрку выходящих из боя американцев, летевших над устьем реки Цинчуаньцзян. С первой атаки комэск сбил одного из них. Чжао Баотун, атакуя группу F-84, сбил по очереди двух американцев. Он хотел продолжать атаки, но увидел на своем хвосте самолёт противника и вышел из боя. Всего в этом бою [мы] сбили и подбили 8 вражеских самолётов, свои потери — один самолёт. Этот результат вдохновил китайцев»⁵³.

Под мощными атаками «друзей» и китайцев американская авиация утратила своё тактическое преимущество в районе Ялуцзян — Цинчуаньцзян и вынужденно отказалась от бомбардировок железной дороги Сюаньчуань — Синьаньчжоу. В конце концов командование ВВС США признало, что «в течение ноября МиГи коммунистов постоянно летали над Северной Кореей и имели преимущество в количестве, поэтому инициатива была на их стороне. Лётчики сил ООН должны были, главным образом, обороняться».

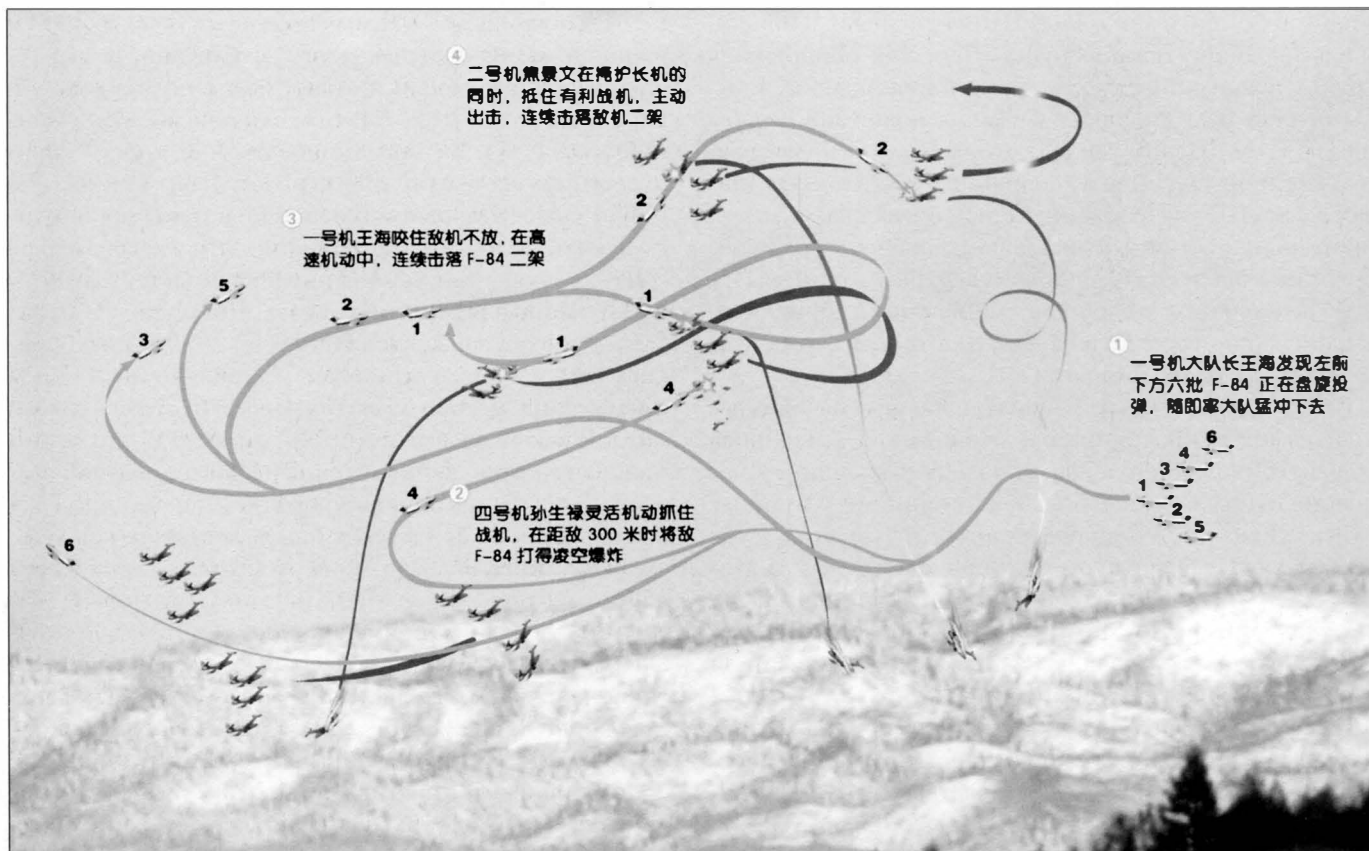
После выполнения боевой задачи 2-го этапа (с 4.11 по 26.11) в 3-й над обобщили боевой опыт, и командование посчитало, что в ведении боевых действий произошёл определенный прогресс в тактике группно-



«Воздушный снайпер» 3-й над Сунь Шэнлу

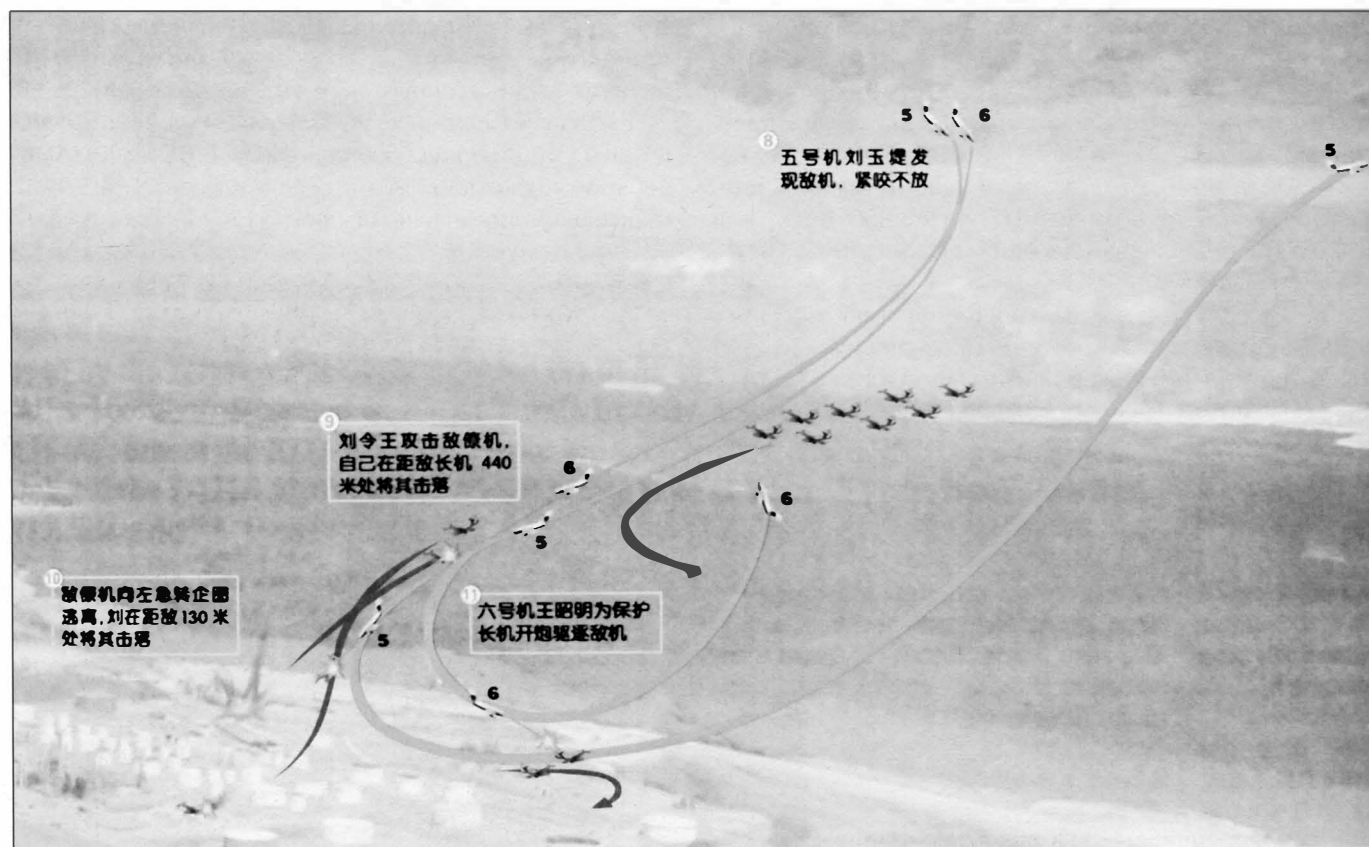
СХЕМЫ ВОЗДУШНЫХ БОЕВ ЭСКАДРИЛЬИ ВАН ХАЯ (1-я аэ 7-го иап 3-й иад)*

СХЕМА 4. Воздушный бой шестёрки 18.11.51 (ведущий — Ван Хай)

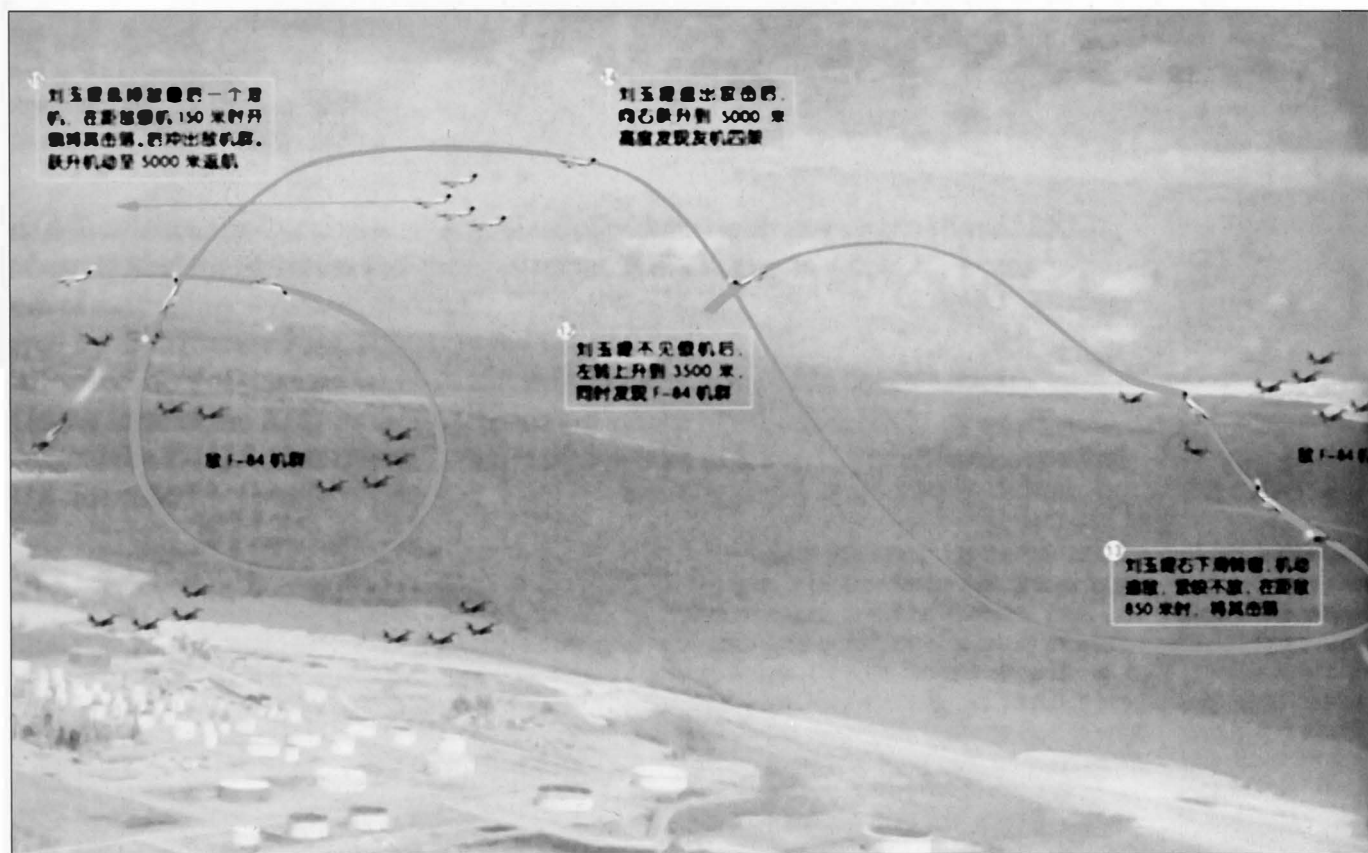


СХЕМЫ ВОЗДУШНЫХ БОЕВ ЭСКАДРИЛЬИ ВАН ХАЯ (1-я аэ 7-го иап 3-й иад)

СХЕМА 5. Воздушный бой 23.11.51 группы Лю Юди с группой F-84



СХЕМЫ ВОЗДУШНЫХ БОЕВ ЭСКАДРИЛЬИ ВАН ХАЯ (1-я аз 7-го иап 3-й иад) СХЕМА 6. Воздушный бой 23.11.51 группы Лю Юйди с группой F-84 (продолжение)



ПОЯСНЕНИЯ К СХЕМАМ ВОЗДУШНЫХ БОЕВ

СХЕМА 4

1 — Ведущий Ван Хай (с-т № 1) обнаружил впереди внизу слева 6(!) групп F-84, бомбивших позиции наземных войск и всей группой пошел в атаку.

2 — Сунь Шэнлу (с-т № 4) удачным маневром зашел в хвост и на дистанции 300 м расстрелял F-84, тот взорвался в воздухе.

3 — Ван Хай вцепился в хвост противника и, удачно маневрируя на высоте, по очереди сбил два F-84.

4 — Ведомый Ван Хая Цзяо Цзинвэнь (с-т № 2) сначала прикрывал командира, а затем, увидев удачный момент для атаки вражеского самолёта, по своей инициативе оторвался от ведущего и пошел в атаку, последовательно сбив два самолёта противника.

СХЕМА 5

8 — Лю Юйди (с-т № 5) обнаружил противника и крепко «вцепился» в него.

9 — Лю Юйди приказал своему ведомому Вану Чжаомишу атаковать ведомого противника, сам же с дистанции 440 м от ведущего противника сбил его.

10 — Ведомый противника развернулся влево, пытаясь уйти, Лю Юйди в итоге сбил и его с дистанции 130 м.

11 — Ван Чжаомиш (с-т № 6), чтобы прикрыть ведущего, открыл заградительный огонь.

СХЕМА 6

12 — Лю Юйди, потеряв ведомого, развернулся влево и, набрав высоту 3500 м, тогда обнаружил группу F-84.

13 — Лю Юйди развернулся вправо и на снижении стал энергично преследовать противника, на дистанции 850 м одного сбил.

14 — После выхода из атаки Лю Юйди с правым разворотом набрал высоту 5000 м и обнаружил четверку «дружеских» МиГов (с советскими лётчиками)

15 — Лю Юйди вновь увидел противника и атаковал замыкающую пару, с дистанции 150 м открыл огонь по ведомому противника, и сбил его. Позже атаковал остальные самолёты в строю, затем набрал высоту 5000 м, маневром оторвался от преследовавшего противника и ушёл домой.

Внизу слева 6/№ — группа Ф-84.

* — World Flight. 2006. № 8-9. С. V-XVI (вклейка).

СХЕМЫ ВОЗДУШНЫХ БОЕВ ЭСКАДРИЛЬИ ВАН ХАЯ (1-я аз 7-го иап 3-й иад)
СХЕМА 7. Воздушный бой 23.11.51 группы Мэн Цзинь — Лю Юйди с группой F-84

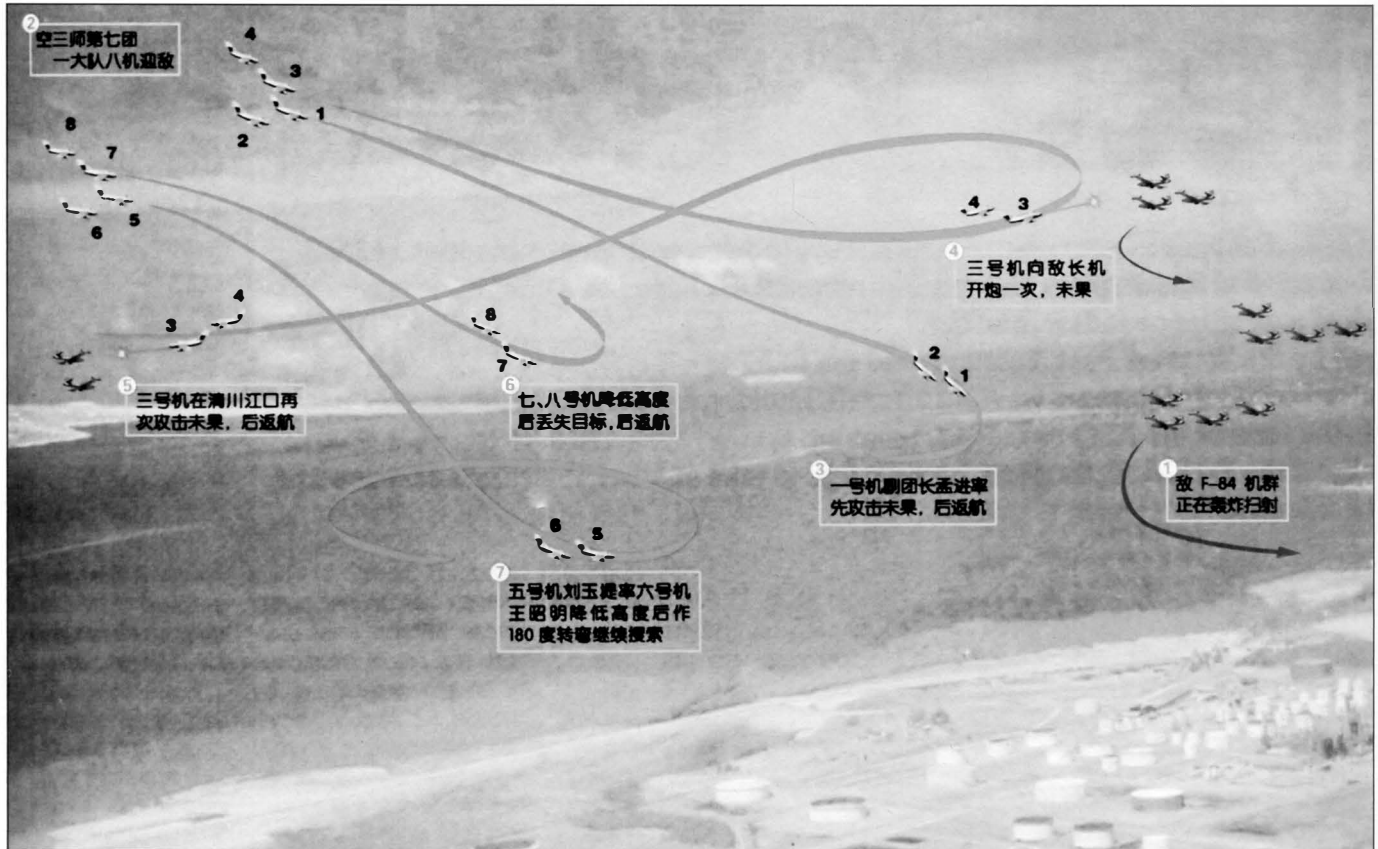


СХЕМА ВОЗДУШНОГО БОЯ 2-й эскадрильи 7-го иап 3-й иад
СХЕМА 8. Воздушный бой 23.11.51 группы Сунь Цзинхуа

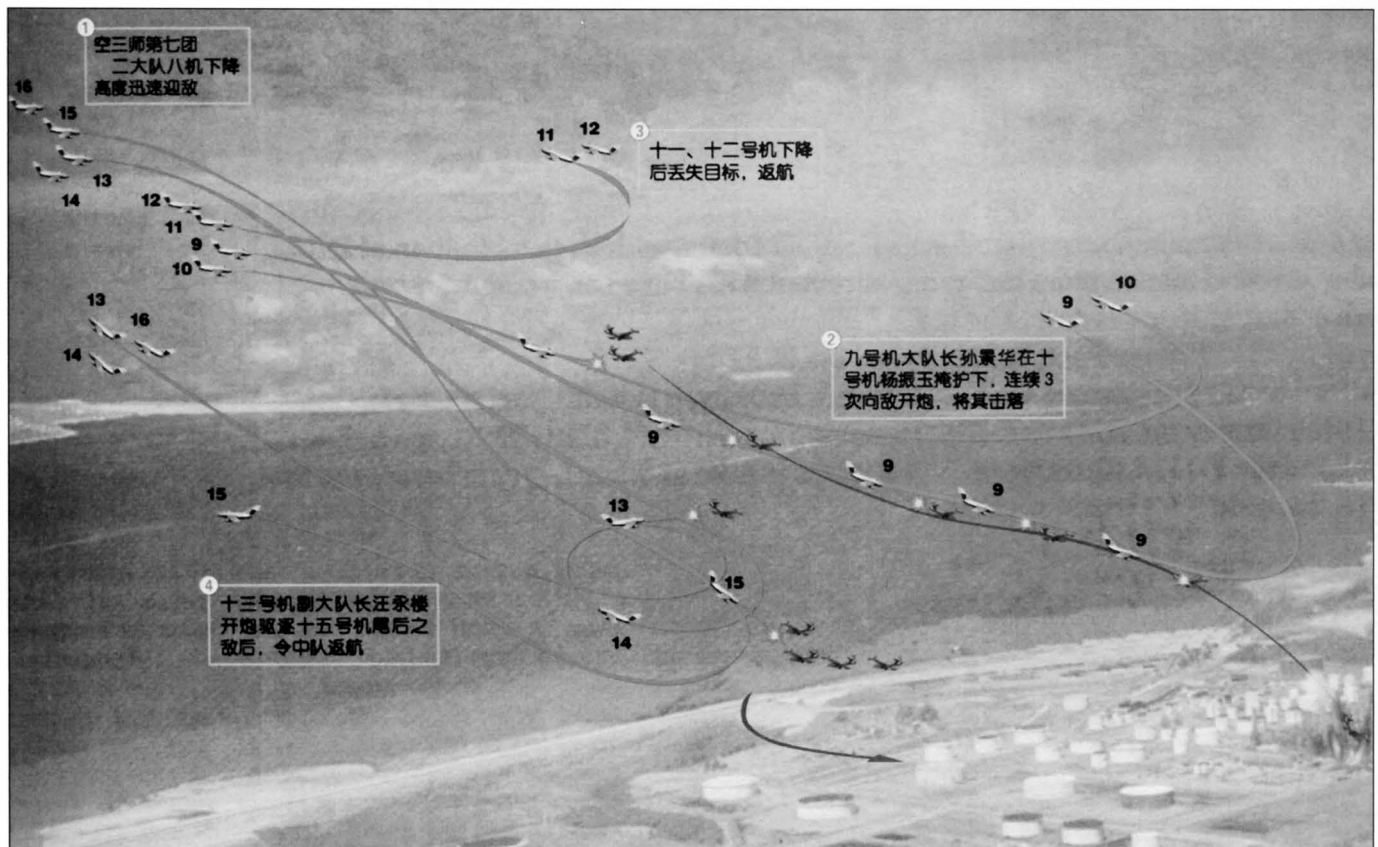
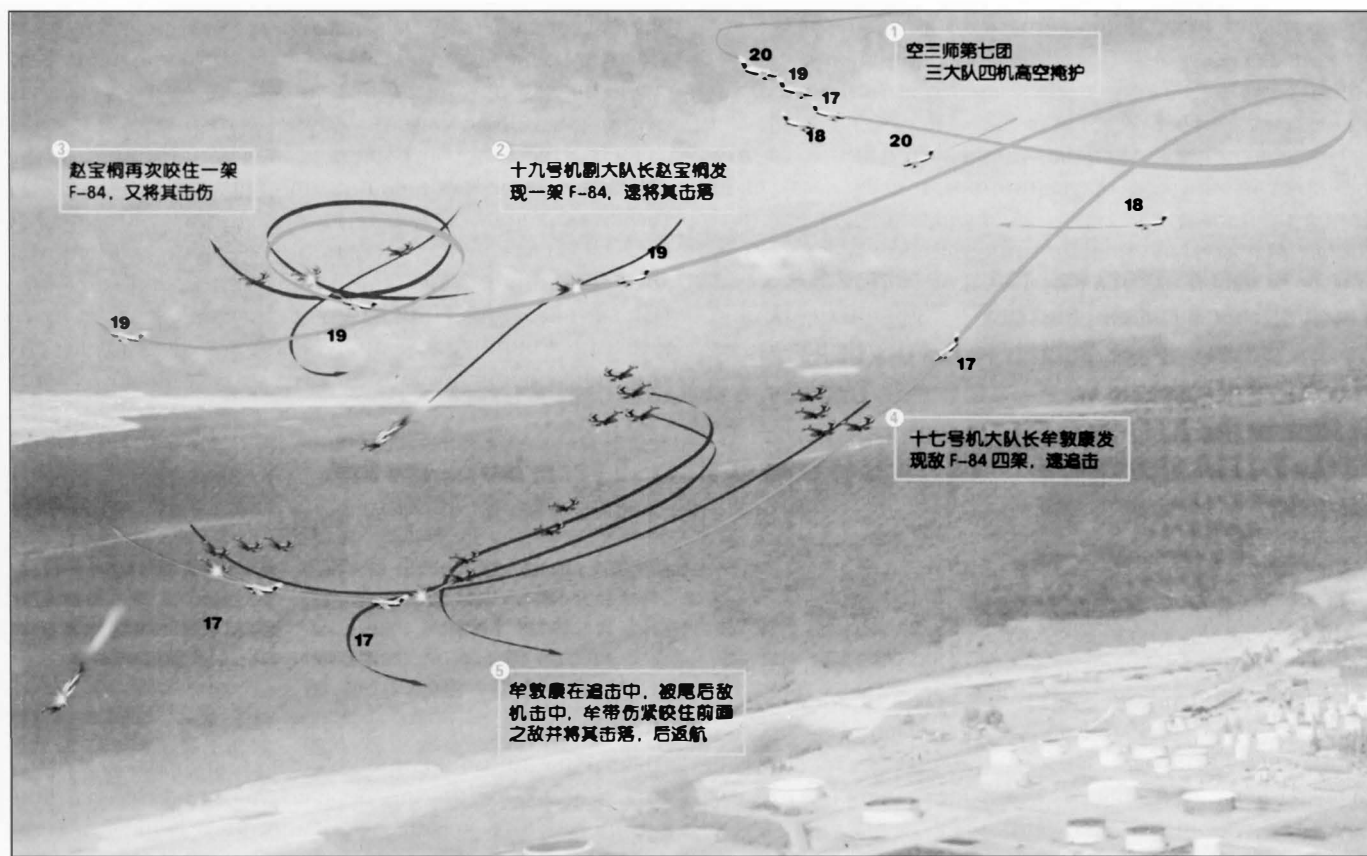


СХЕМА ВОЗДУШНОГО БОЯ 3-й эскадрильи 7-го иап 3-й иад СХЕМА 9. Воздушный бой 23.11.51 группы Моу Дунькана — Чжао Баотуна



ПОЯСНЕНИЯ К СХЕМАМ ВОЗДУШНЫХ БОЕВ

СХЕМА 7

- 1 — Группа F-84 бомбит и обстреливает наземные объекты.
- 2 — Восьмерка МиГов 1-й аз 7-го иап 3-й иад взлетела наперехват.
- 3 — Ведущий группы зам. комполка Мэн Цзинь повел группу в атаку, оказавшуюся в итоге безрезультатной, затем вернулся на базу.
- 4 — Самолёт № 3 атаковал и обстреливал ведущего группы противника, но также безрезультатно.
- 5 — Самолёт № 3 в районе Синчуаньцзянкоу еще раз атаковал противника и вновь безрезультатно.
- 6 — Самолёты борт. №№ 7 и 8 снизились, но потеряли цель из виду, также вернулись.
- 7 — Лю Юйди на самолёте № 5 с ведомым Ван Чжаомином (с-т № 6) снизился, развернулся на 180° и продолжал вести поиск.

СХЕМА 8

- 1 — Восьмёрка 2-й аз 7-го иап 3-й иад на небольшой высоте преследовала противника
- 2 — К-р группы Сунь Цзиньхуа на с-те № 9 (ведомый Ян Чжэньюй, с-т № 10) трижды атаковали и обстреливали противника. В итоге того сбили.
- 3 — Самолёты №№ 11(?) и 12 потеряли цель и вернулись.
- 4 — Зам. командира группы Ван Юнлоу (с-т № 13) с ведомым после атаки противника, который атаковал самолёт № 15 из его группы, приказал своей четвёрке (звену) возвращаться.

СХЕМА 9

- 1 — Четвёрка 3-й аз 7-го иап 3-й иад осуществляла прикрытие в воздухе.
- 2 — Зам. ведущего группы Чжао Баотун на самолёте № 19 обнаружил самолёт противника и с ходу сбил его.
- 3 — Чжао Баотун атаковал ещё один самолёт противника и подбил его.
- 4 — К-р группы Моу Дунькан (с-т № 17) обнаружил четвёрку F-84 и стал их преследовать.
- 5 — Во время атаки Моу Дунькана другая группа противника зашла ему в хвост и обстреливала. Получив ранение, Моу Дунькан тем не менее не вышел из атаки и сбил самолёт перед собой. Затем сам вернулся на базу.

вого боя: «Бои стали вести парами, используя преимущество в маневренности МиГов, повысилась точность стрельбы. Однако отдельные лётчики недооценивали врага, шли в атаку напролом, очертя голову, не думая о защите хвоста и собственной обороне — и о других недостатках. В итоге попадали под атаки врага, не умея маневрировать и т.п...»

Производился детальный анализ тактики с учётом прикрытия «друзей», изучали строй в воздухе — свой и противника. В воздухе требовалась боевая дисциплина, оперативное исправление ошибок и т.п. Ведущих обязывали не терять ведомых, летать эшелонировано, минимальная скорость — 800 км/ч. В бою последовательно проводить три атаки. Следовало проводить разные атаки с учётом разных типов самолётов противника, при этом его нельзя недооценивать. При выходе из боя и возвращении на свой аэродром — сохранять особую осмотрительность⁵⁴.

В течение 14 дней (с 27.11 до 10.12.51 г.) 3-я иад находилась «на передовой линии» и активно участвовала в боях. Готовность лётчиков требовалась такая, чтобы одновременно можно было поднять в воздух всю дивизию, поскольку они воевали вместе с «друзьями», у тех в бою основная боевая единица — авиаполк.

Главным противником китайских лётчиков сначала являлись F-80 и F-84, а затем всё чаще — F-86. Они начинали с одиночных и мелких боев, а затем переходили к групповым. Ван Хай отмечал, что «это был этап упорных и жестоких боёв».

Наши историки отмечают ожесточённые бои на «Аллее МиГов» 26–27 ноября, когда лётчики советского 64-го иак неоднократно отражали налёты многочисленных групп F-80 и F-84 под усиленным прикрытием F-86. Всего в небе встречались более сотни американцев и около 80 советских МиГов. Ван Хай позже рассказывал, что в тех крупных воздушных боях с двух сторон участвовало до 200 самолётов, и в небе часто образовывалась свалка. Времени на раздумья и грамотные боевые действия не оставалось.



27 ноября 1951 г. для обеспечения выполнения боевой задачи в Аньдун прибыл Командующий ВВС НОАК Лю Ялоу и вместе с командованием советских частей руководил боями, по ходу обобщая опыт реальных боёв. По словам Ван Хая, он «придавал особое значение организации реальных боёв и считал, что руководство воздушным боем — это очень сложная задача. Необходимо обращать внимание на действия врага и избегать попадания под внезапные атаки. Он также обращал особое внимание на действия наземных КП и требовал, чтобы они в полном объёме владели ситуацией и особо тщательно вели наблюдение. Вследствие этого Лю Ялоу дал указание усилить разведку противника и активнее работать передовым НП с передачей информации на КП. Командование «друзей» срочно приняло меры и направило в районы Фу-чан (северо-западнее Пхеньяна) и к северу от Бочуаня офицеров-наведённых для создания трёх НП. Они вместе с группами «друзей» должны были осуществлять наведение и самолётов 3-й иад. В районе Пхеньяна также развернули РЛС»⁵⁵.

Китайцы утверждают, что «после того, как противник провёл несколько неудачных боёв, он сменил матчасть». Осенью 1951 г. 51-е авиакрыло сменило самолёты, пересев с F-80 на F-86, и с 1 ноября вновь вступило в бой. Одна эскадрилья 116-го истребительно-бомбардировочного авиакрыла, расквартированного в Японии, перелетела на авиабазу Дацю в Корею. В это время у противника в Корее уже появилось достаточно «Сейбров», имелось достаточно авиачастей, действовавших в районе Аньчжоу. Налёты осуществлялись большими группами более 100, а иногда и более 200 самолётов. Группами менее 10 машин американцы вообще не появлялись. К северу от Пхеньяна обычно вылетали группы более 30 самолётов. Кроме того, американцы изменили тактику, перестали летать шестёрками и вернулись к боевому строю четвёрок. Они постоянно вели воздушное патрулирование районов боевых действий, при этом часто меняя время вылетов и высоту.

В то же время, по мнению Ван Хая, «если сравнивать наши силы и силы противника, то увеличение боевой мощи шло в нашу пользу. Количественно значительно увеличивались силы наших (т.е. китайских — А.Д.) добровольцев. К ноябрю 1951 г. также значительно усилились и ВВС НОАК». Если раньше в боях принимали участие только 4-я и 3-я иад, то в ВВС НОАК уже насчитывалось ещё 15 дивизий (в их числе 10 истребительных, по две бомбардировочных и штурмовых, и одна транспортная). Из них четыре истребительных дивизии и два полка бомбардировщиков также вошли в состав группировки, воюющей в Корее, и были готовы по приказу вступить в бой. Молодые лётчики горели желанием принять участие в боях и громить американцев»⁵⁶.

2, 5 и 8 декабря 1951 г. 3-я иад участвовала в трёх очень крупных воздушных боях, всего в них задейст-

Слева: Самолёты асов 4-го авиакрыла на авиабазе Кимпо готовят к очередному авлету
На стр. 351: Антенна РЛС в районе боевых действий

вовали около 300 самолётов с двух сторон, из них много новых «Сейбров». По данным Ван Хая, китайцы воевали отважно, сбили 9 F-86 и 4 F-84, подбили ещё 2 F-86. Своих потерь не указывают и отмечают, что получили опыт крупных групповых боёв с F-86⁵⁷.

По другим китайским данным, 2 декабря 1951 г. американцы в составе шести групп направили более 120 F-84 и F-86 для налёта на ж/дороги в районе Тайчуань, Бочуань и Шуньчуань. 3-я иад подняла 42 МиГ-15. В небе над устьем реки Цинчуаньцзян и Сучуань МиГи вступили в бой с 20-ю американцами, сбили три и подбили один самолёт.

В описании Ван Хая эта воздушная битва проходила следующим образом:

«2 декабря в 14-33 в 3-й иад впервые в воздух подняли сразу все самолёты — 42 МиГ-15, они должны были вместе с четырьмя полками «друзей» атаковать большую группу американцев, летевших в районы Тайчуань, Бочуань и Шуньчуань. Перед вылетом командиры групп четко спланировали свои действия: 22 МиГа 7-го иап (ведущий — зам. комполка Мэн Цзинь) должны были атаковать первыми, 20 Мигов 9-го иап (ведущий Линь Ху) должны были их прикрывать. МиГи должны были барражировать в зоне боевых действий на высоте 8000–9000 м, но, когда они подлетели к району Сучуань и к устью реки Цинчуаньцзян, то внезапно столкнулись с 20 F-86. Начался ожесточённый воздушный бой.

Группа 7-го иап бросилась в атаку и нарушила строй противника. Командир 1-й аэ Лю Юйди приказал своему 2-му звену (четвёрке) преследовать нару противника, но те промедлили и, несмотря на три проведенных атаки, результата не добились. Командир 2-й аэ Сунь Цзинхуа тоже пошёл в атаку. Внезапно зам. комэска Ван Юнлоу (МиГ борт. № 05) увидел сзади и ниже атакующую их четвёрку F-86 и приказал своему ведомому Гу Юаньтаню (борт. № 06) отсечь их от китайцев. В этот момент с высоты 10000 м на них спикировала другая четвёрка «Сейбров». Чтобы не попасть в клещи, китайские самолёты (борт. №№ 05 и 06) перешли в атаку с набором высоты. В это время другие американцы напали на Гу Юаньтаня. Ван Юнлоу резким разворотом бросился на защиту ведомого и отогнал противника. Эта пара воевала вместе, взаимодействуя как и подобает, используя преимущество в вертикальном маневре, и в течение 10 минут трижды они атаквали противника, в том числе и в лобовой атаке. В это же время Го Юйци (борт. № 07) атаковал противника, летевшего ниже и справа. В конце концов он сбил своего первого «Сейбра». Но при этом он оторвался от своей группы, остался один и в результате атаки противника был сбит и погиб. Исполнявший обязанности командира 3-й иад Чжао Баотун сбил два F-86, но позже попал под атаку и был сбит, выпрыгнув с парашютом. Ещё один F-86 сбил Фань Ваньчжан (борт. № 02)»⁵⁸.

Приведем также описание очередной победы уже известного лётчика Фань Ваньчжана, за твердость духа и надёжность прикрытия ведущего получившего прозвище — «ведомый железная палка»:

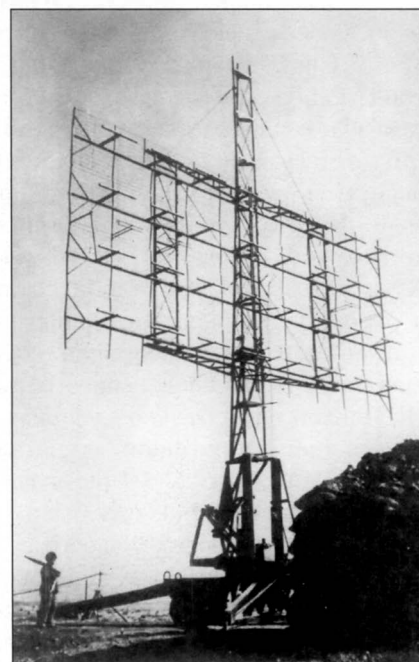
«Во второй половине дня 2 декабря 1951 г. группа возвращалась с боевого задания, где они одержали очередную победу. Фань Ваньчжан летел замыкающим и охранял группу от атак сзади. Спереди справа он увидел несколько чёрных точек, они приближались. Вскоре он понял, что это три F-86, выходящие из-под атаки «соседей», американцы летели на юг. Доложив обстановку ведущему, он по его приказу ринулся в атаку. Атаковав замыкающего, лётчик прицелился, открыл огонь и увидел, что тот унал в море. Остальные два «Сейбра» уклонились от его атаки и ушли домой. Фань Ваньчжан понимал, что горючее на исходе и вернулся на аэродром. Там его ждали поздравления с победой»⁵⁹.

В том бою пилоты 7-го иап 3-й иад сбили 3 и подбил 1 F-86. Свои потери — 2 сбитых МиГа и 1 подбитый, один лётчик погиб. В свою очередь, 9-й иап, выполнявший боевую задачу прикрытия, очень тщательно наблюдал за воздухом. Отмечалось, что «победа далась дорогой ценой. В то же время факты свидетельствовали о том, что и F-86 уязвим, с ним также можно бороться»⁶⁰.

«Красные дьяволы...»⁶¹ также отмечают крупный воздушный бой 2 декабря, где активно участвовали китайцы и относят на их счёт четыре сбитых МиГа из пяти заявленных американцами как сбитые в том бою.

Необходимый комментарий. Читая эту интереснейшую хронику Корейской войны, пожалуй, одну из лучших и наиболее полную публикацию на русском языке, тем не менее, не устаешь удивляться авторской «бухгалтерии». Ежедневно сводя «сальдо» с «бульдо» (сличая по архивным и иным источникам победы и потери с обеих сторон), авторы с завидным постоянством результат вычитания американских заявленных побед и наших официальных потерь представляют как предположительные потери лётчиков ОВА. В конце книги, когда с осени 1952 г. авторы стали использовать в статистическом анализе ежемесячные данные ЦАМО РФ по победам и потерям лётчиков ОВА, «сальдо» с «бульдо» сходиться перестало, и тогда авторы стали утверждать, что американцы в число уничтоженных стали записывать подбитые самолёты⁶².

5 декабря 1951 г. в крупном воздушном бою теперь уже 9-й иап стал «ядром атаки», а 7-й иап его прикрывал. В бою с истребителями F-86 и «бомберами» F-84 сбили 4 самолёта.





В полёте американские истребители-бомбардировщики F-94 «Старфайр»

И вновь рассказывает Ван Хай: «5.12.51 в 14–15 НП обнаружил 5 групп (около 100 самолётов), летевших в районы Сучуань, Динчжоу и Сюаньчуань. В 14–43 получили приказ на подъём в воздух всей дивизии — 42 самолёта, они должны были взаимодействовать с пятью полками «друзей». 20 МиГов 9-го иап считались атакующими, 22 МиГа 7-го иап должны были их прикрывать. Они должны были занять эшелон 8000–9000 м. Подлетев к районам Тайчуань и Гуйчэн, они внезапно обнаружили 12 F–86. Разделившись на две шестёрки, они «сзади-снизу» заходили в атаку на 1-ю и 3-ю иаэ 9-го иап.

Самолёты полка, сбросив подвесные баки, развернулись влево и вступили в бой одиночными звеньями. В том бою лётчик 2-й иаэ Шао Цзюньфэн первым сбил «Сейбр», но затем и его сбили, он спасся, выпрыгнув с парашютом. Комэск Линь Чжао, увидев, что F–86 сел ему на хвост, приказал своей группе развернуться влево и уходить с пикированием. Его ведомый отстал и остался один, был сбит и погиб. После того как самолёты борт. №№ 03 и 04 (лётчики Ай Хуа и Ло Цанхай) попали под атаку восьмёрки F–84 в районе устья реки Цинчуаньцзян, они разделились и атаковали одну из четвёрок спереди и сзади. Противник со снижением вышел из-под атаки. Ведомый Ло Цанхай внимательно следил за обстановкой в воздухе и, когда противник попытался уйти в сторону солнца, МиГ борт. № 04 оказался на удалении около 800 м от противника, ему было удобно атаковать, и он по радио запросил у своего ведущего разрешения на атаку. Ведущий Ай Хуа также находился в удобной позиции и тем не менее скомандовал: «Атакуй, я прикрою». Ло Цанхай с переворота атаковал ведуще-

го четвёрки противника, с дистанции 340 м открыл огонь, и тот взорвался, Китаец продолжал атаковать, переноса огонь на ведомых, и с дистанции 240–140 м последовательно сбил ещё двоих ведомых. Таким образом, в одной атаке он сбил сразу троих, отомстив этим за комэска Линь Чжао. 7-й иап на высоте 6000 м прикрывал 9-й иап, но сам в бой не вступал»⁶³.

После этого боя командующий ВВС Лю Ялоу провел в 9-м иап разбор полётов и сказал: «В этом бою атакующая группа вела себя правильно, но ведущий комюлка потерял управление, и во время сближения группа нарушила строй и развалилась. Все наши потери связаны с нарушением строя, лётчиков сбивали поодиночке. Из этого следует извлечь урок. Необходимо, чтобы пара всегда оставалась вдвоем, вместе. Лётчики в боях вели себя храбро. 15 человек атаковали противника, вели огонь. Это победа! Два полка в бою должны держаться вместе, Прикрывающий должен действовать под прикрытием атакующего. Лучше вести бой четвёрками, Обязательно внимательно наблюдать за задней полусферой и флангами, чтобы не пропустить внезапную атаку противника».

8 декабря лётчики 3-й иад совершили два боевых вылета, сбив два и подбив один F–86. В этих воздушных боях с обеих сторон также участвовало около 300 самолётов. Историки в КНР пишут, что «в воздушном бою, где участвовали F–86 с превосходными лётными данными, китайские лётчики, проявляя героизм, сбили и подбили 9 самолётов и приобрели опыт боев с F–86...», а по мнению Ван Хая, «это свидетельствовало о том, что 3-я иад набралась боевого опыта и могла на равных вести бои и побеждать самые современные самолёты противника...»

Затем в течение 34 дней, с 11.12.51 по 13.01.52 главной задачей 3-й дивизии являлось «вести и прикрывать боевые действия «братьев», впервые принимавших участие в боях (скорее всего, здесь Ван Хай имеет в виду новые китайские авиачасти), а также самостоятельно вести бои, сражаясь, главным образом, с F–84 и F–86. К этому времени китайские лётчики приобрели боевой опыт и закалку, Если раньше самих китайцев обязательно прикрывали «друзья», то теперь китайские эскадрильи научились тактически грамотно вести крупные бои, без ненужных потерь, и они уже могли воевать самостоятельно и даже сами прикрывать менее опытные авиачасти.

С 28 ноября по 10 декабря 1951 г. 6-й иап 2-й иад и 14-я иад, воспользовавшись малой активностью противника, изучали район полётов и прикрывали аэродромы. Кроме того, их группы постепенно учились вести бои против малых групп противника.

13 декабря 14-я иад совершила свой первый боевой вылет. 21 МиГ 42-го иап и 16 МиГов 9-го иап Ван Хая полетели в район боевых действий. Над рекой Цинчуаньцзян они обнаружили более 10 самолётов противника и атаковали. Несмотря на то, что 42-й иап воевал впервые, его лётчики сбили 2 и подбили 1 F–86, потеряв по одному МиГу в каждом полку.

В тот же день около 14–00 к северо-востоку от Пхеньяна НП обнаружил 16 F–84. Большими силами

китайцы готовились к вылету. К 14–29 «друзья» подняли в воздух первый эшелон — три полка. На высоте 8000 м они вступили в бой с F–86. 40–й иап 14–й иад и 8–й иап 3–й иад считались третьим эшелоном большой общей группы. На высоте 5000 м они вступили в бой с F–80 и F–84, поскольку считались «авангардом» в бою вместе с «друзьями».

После взлёта три полка «друзей» обнаружили 116 самолётов противника, т.е. обстановка оказалась намного серьёзнее по сравнению с первоначальным планом. Неопытные лётчики 14–й иад ещё не были подготовлены к ведению боя большими группами. Кроме того, только что назначенное новое командование «друзей» также ещё не имело боевого опыта управления крупным воздушным боем. В 14–34 в воздух подняли 18 МиГов 40–го иап 14–й иад (ведущий — зам. комполка Лю Ин). Их назначили атакующей группой. Затем взлетели ещё 18 МиГов 9–го иап 3–й иад. Опытные лётчики должны были прикрывать новобранцев. В воздухе над Синьчжоу группы объединились, и бой шёл на высотах от 8000 до 9000 м.

Строй, по словам Ван Хая, был в форме змеи (не очень понятно, как это), но в итоге в правом развороте 40–й иап растянулся на 3 км, причём первые самолёты оказались на высоте около 9000 м, а замыкающие самолёты — ниже, что в воздушном бою является неблагоприятным. Ван Хай приказал им срочно набрать высоту, но они не сумели этого сделать. И только в окрестности Гуйчэна с НП Бочуань передали, что противник находится выше их, и приказали 40–му иап набирать высоту 11000 м и через Бочуань лететь в Аньчжоу. Когда группа находилась в 20 км северо-западнее Бочуань, с НП передали приказ развернуться вправо и снижаться до 5000 м, и в районе Аньчжоу атаковать штурмующую наземные войска группу F–80 и F–84. НП Бочуань, с одной стороны, напомнил приказ 40–му иап оставаться на высоте 11000 м, а кто-то (вероятно, с другого пункта наведения) ещё повторял прежнее указание снизиться и атаковать F–80 и F–84, добавив при этом, что за группу F–86 должны отвечать «друзья».

В конце концов 40–й иап юго-западнее Бочуань снизился примерно на 500 м, и в это время из-за плохого наблюдения за воздухом (свели в основном за оставшими ведомыми) они пропустили атаку со стороны солнца более 40 F–86, летевших двумя группами. Из-за внезапности китайцы не успели даже сбросить дополнительные баки. Лётчики дрались отважно, но переломить ситуацию в свою пользу не смогли. В этом бою 40–й иап сбил 2 и подбил 1 F–86, потеряв 5 сбитых и 2 подбитых.

Ван Хай писал, что несмотря на прикрытие и поддержку 40–го иап, из-за растянувшегося строя реальную помощь оказать им не смогли. Линь передовая четвёрка успела сбить три F–86. Когда китайцы сумели перегруппировать свои самолёты,

противник уже улетел за море. «Друзья» тоже не могли ни прикрыть, ни помочь, поскольку сами были связаны боем с другими группами⁶⁴.

После неудачного воздушного боя советские советники вместе с Лю Ялоу провели неллицензияный «разбор полётов», куда пригласили комэсков 3–й и 14–й иад. «По полной программе» досталось и Ван Хаю. Однако, по его воспоминаниям, Лю Ялоу не считал Ван Хая ответственным за эту неудачу и даже похвалил 40–й иап за упорство, поскольку 13 пилотов в группе смело атаковали и вели огонь, так проходила закалка новичков. Далее шла обстоятельная накачка на будущее.

14 декабря 1951 г. вместе 9–м иап 3–й иад в воздушном бою впервые участвовали лётчики 6–го иап 2–й иад. Бой стал удачным. В 9–10 НП обнаружили восьмёрку, среди них 4 F–86, (и еще, по-видимому, 4 F–80) летевших со стороны Пхеньяна. В 9–20 взлетели 24 МиГа 6–го иап (ведущий — Сюй Дэнькунь) и под прикрытием группы 9–го иап пошли в атаку. В районе устья Цинчуаньцзян с НП подтвердили, что в небе, кроме этой восьмёрки, других самолётов противника нет. В атаку пошла группа 6–го иап, а лётчики 9–го иап их прикрывали. Одна из 6–го иап с высоты 7000 м снижировала на противника на высоте около 4000 м. В этой стремительной атаке двумя очередями они сбили сразу два F–80. На обратном пути замыкающие лётчики Ян Муи и Сье Инчуань из 3–й иад к северу от Пхеньяна обнаружили одиночный B–26 и моментально его атаковали. Они взяли его в кленци и последовательно начали расстреливать. Добил его Ян Муи. Этот «Мародер» стал первым «бомбером» на боевом счету китайцев. Как пишет Ван Хай, в тот день 6–й иап 2–й иад получил удачное боевое крещение — без потерь сбили три самолёта⁶⁴.

Бой 15 декабря стал ещё удачнее. В 6–58 52 американских самолёта (истребители-бомбардировщики) четырьмя группами появились в небе над Пхеньяном. Спустя 10 минут поступил приказ поднять в небо 18 МиГов из 42–го иап 14–й иад. Ведущим атакующей группы полетел зам. комполка Бянь Фэнцзи. Задачу их прикрытия возложили на 20 МиГов 9–го иап 3–й иад (ведущий — зам. комполка Линь Ху). После взлёта выяснилось, что в их строю осталось все-



Лётчик 3–й иад Лю Цанхай

го 16 машин, остальные четыре или не взлетели, или вернулись из-за неисправностей.

Когда группа оказалась над районом Цинчуаньцзян, Линь Ху приказал 42-му иап снизиться до 4000 м, чтобы новички могли удачно атаковать, а своей группе 9-го иап прикрывать их на высоте 7000 м. Обнаружив противника, 42-й иап пошёл в атаку. Стрельбу вели 8 пилотов, сбивших в группе 2 F-84.

В ходе боя они увидели, что один МиГ из «новеньких» оказался в кольце четвёрки американцев. Ему на помощь бросилась четвёрка МиГов. Американцы, увидев эту четвёрку, отказались от атаки одиночки и переклюнулись на четвёрку. Как только завязался бой, ведомый Цзяо Цзинвэнь обнаружил и доложил ведущему, что сзади справа на них заходит восьмёрка противника. К этому моменту остальные китайцы уже возвращались на базу, и оставшейся четвёрке пришлось воевать с дюжиной американцев. Положение стало очень серьёзным, и тогда ведущий приказал паре самолётов атаковать замыкающих. Под прикрытием ведомого Цзяо Цзинвэнь ведущий Линь Ху стал быстро сближаться с противником, открыл огонь и первой же очередью подбил американца. Примерно в это же время ведомый Цзяо Цзинвэнь тоже открыл огонь по самолёту, атакующему ведущего.

По радио ведомый предупредил ведущего, что его атакуют, а он сам атакующего врага ещё не «отцепил». Стрельба стала неточной, противник тоже не попал, снаряды прошли под правым крылом.

Выходя из боя, ведущий увидел попадания в самолёт ведомого. Когда из кабины появился сноп огня, он приказал Цзяо Цзинвэню прыгать. Пока ведомый спускался на парашюте, ведущий, прикрывая его от расстрела американцев, шесть раз отгоняя пытавшихся атаковать «ястребов».

Одновременно лётчики Ма Баотан и Лю Дэлинь парой атаковали американца, с другой стороны атакующего Цзяо Цзинвэня. Ведущий, невзирая на плотный огонь шести самолётов противника, сбил один самолёт. Те, в свою очередь, попытались зажать Ма Баотана в кольцо. Его ведомый постарался отвлечь американцев от ведущего, открыл огонь и стал наби-

рать высоту, а затем спикировал на них. Он дал несколько очередей по двум американцам, те загорелись и вскоре упали в реку Цинчуаньцзян.

В результате этого боя 42-й иап сбил 2 самолёта, 9-й ап сбил 7 и два подбил. 1-я иаэ прекрасно выполнила боевую задачу по прикрытию «новичков», одержав общую победу со «спортивным» счетом 6:1, сбив 5 и подбив один американский самолёт. Ван Хай писал, что он лично сбил и подбил 4-й и 5-й самолёты противника и должен был бы радоваться, но на сердце у него было беспокойно. Оставалась тревога за судьбу Цзяо Цзинвэня. Однако в конечном итоге тот благополучно вернулся на аэродром⁶⁵.

6 января 1952 г. в удачном бою вновь отличился Фань Ваньчжан: «В 10–10 в районе Гуйчэн и Аньчжоу на севере Кореи НП обнаружил несколько групп самолётов, атакующих наземные войска. В воздухе подняли 7-й иап 3-й иад. В воздухе над Гуйчэном Фань Ваньчжан обнаружил два «Сейбра», приближавшихся к ведомому самолёта ведущего группы комэска. Доложив по радио, Фань Ваньчжан атаковал эту пару. Длинной очередью он подбил один F-86, американцы вышли из-под атаки и скрылись. Фань Ваньчжан вернулся в строй, тут в наушниках прозвучала команда атаковать 8 самолётов над Гуйчэном.

Лётчик направился в тот район и вновь увидел несколько чёрных точек. Из-за большого расстояния он не сразу понял, чьи это самолёты. Приблизившись, он различил 4 F-84, атакующие наземные войска. Американцы тоже его обнаружили. Когда он понял, что остался один против вражеской группы и что надо действовать хитростью, он развернулся в сторону солнца в надежде, что ослеплённые лучами враги его потеряют. Спикировав с высоты 10000 м на четвёрку, он внезапно атаковал группу и разогнал её. Затем Фань Ваньчжан начал преследовать одного из них и открыл огонь. F-84 загорелся и упал, остальные ушли в сторону моря. Далее китаец вернулся в строй и занял место за своим ведущим. Группа полетела в Боучуань, затем в Аньчжоу. Там он опять нашёл четверку F-84, атакующую наземные цели. Спикировав на них с высоты 9000 м, он открыл огонь и подбил одного. Остальные три набрали высоту и пошли на него в атаку. Фань Ваньчжан успешно сманеврировал и уклонился от трасс, направленных в его МиГ. В этот момент он обнаружил, что атакующий им F-84 загорелся и упал»⁶⁶.

Как сейчас пишут о «железном» ведомом историки из КНР, «его победы следовали одна за другой... В двух боях, проявив смелость и смекалку, лётчик сбил четыре и подбил один самолёт противника». За боевые заслуги его отметили и наградили медалью КНДР.

14 января 1952 г. 3-ю иад вывели из боевого состава и отправили на отдых и переформирование. В течение 86 дней — с 21.10.51 по



Торжественные проводы первой китайской эскадрильи бомбардировщиков Ту-2 на Корейский фронт

14.01.52 они совершили 2318 самолёто-вылетов, участвовали в 21 воздушном бою, всего «сбили и подбили» (так китайцы всегда отмечали свои победы) 64 самолёта противника, свои потери — 16 сбитых и 7 подбитых МиГов. За всю войну в небе Кореи 3-я иад добилась самой высокой результативности в ОВА, сбив и подбив 114 самолётов врага. Свои потери — 43 сбитых и 18 подбитых МиГов, погибли 18 пилотов.

Наибольшей результативности в дивизии достигла 1-я аз 9-го иап (комэск Ван Хай), она сбила и подбила 15 самолётов. В дивизии очень отличились (историки из КНР считают, что совершили подвиги) 8 лётчиков, трое из них — из эскадрильи Ван Хая. Сам он лично сбил и подбил 5 самолётов, его ведомый Цзяо Цзинвэнь — 4. Лётчик Лю Дэлинь сбил 3 самолёта. Среди китайских лётчиков эта эскадрилья стала именоваться «героической аз Ван Хая»⁶⁷.

Всего в конце 1951 г. — начале 1952 г. 2-я, 3-я и 14-я дивизии вместе совершили 3808 самолётов, участвовали в 28 крупных воздушных боях, сбили и подбили 79 вражеских самолётов различных типов. Свои потери — 34 сбитых и подбитых МиГ-а.

30 января 1952 г. командование ВВС НОАК доложило Мао Цзэдуну об успехах лётчиков. 1 февраля вождь ознакомился с рапортом и написал, что он рад и поздравил 3-ю иад с боевыми успехами. Для китайских лётчиков это стало высшей наградой.

В декабре 1951 г. и январе 1952 г. на фронт прибыли китайские 6-я и 15-я иад. Они, главным образом, вели воздушные бои большими группами, пытаясь лишить противника преимущества в воздухе в районе междуречья Ялуцзян и Цинчуаньцзян. Историки из КНР не забыли отметить, что «Командующий ВВС США на Дальнем Востоке генерал-лейтенант Вэйланд признал, что им становится всё труднее осуществлять блокаду»⁶⁸.

Успехи реактивных МиГов — как «друзей», так и китайцев, вынудили американцев сменить тактику. Они даже были вынуждены признать, что их истребительно-бомбардировочная авиация (ИБА) не должна самостоятельно действовать на территории, впоследствии обозначаемой как «Аллея МиГов» без мощного истребительного прикрытия больших групп «Сейбров»⁶⁹.

Рассказ о «первой реактивной войне» стал бы неполным без описания действий в 1951 г. поршневой авиации. Одновременно вместе с 3-й иад на МиГ-15 осенью — зимой 1951 г. в боевых действиях участвовала и 2-я иад ВВС НОАК на Ла-11.

В нескольких километрах от устья реки Ялуцзян расположен небольшой архипелаг,

китайцы его называют Хэдао (дао — остров), состоящий из островов Большой и Малый Хэ и других (по-китайски — Дахэдао, Сяохэдао, Дуаньдао и Тяньдао, в переводах с корейского и китайского у нас их ещё называли Тайке-до, Сонми-до, Симби-то). Несмотря на различные названия, везде речь идёт об одном и том же небольшом клочке суши, который стал «костью в горле» и у наших авиационных командиров, и у руководства ОВА. Это был важный передовой НП противника: на островах находилась мощная радиотехническая база с новейшими РЛС и пункт наведения, контролирующей практически всю «Аллею МиГов». Даже визуально в стереотрубу или в бинокль оттуда было видно очень много.

По словам Ван Хая, «на этих островах находились части войск Южной Кореи, называемые «Белая лошадь», а также разведывательные посты южнокорейских войск. Гарнизон составлял более 1200 солдат. На острове находились РЛС, вышка для визуального наблюдения, аппаратура радиоразведки. С архипелага также удобно было забрасывать шпионов и диверсантов...». В первую очередь, командование сил КНА и КНД беспокоила так называемая «психологическая война» (т.е. «подрывная» деятельность), которой непрерывно занимались радиотехнические войска. «В достаточной близости от архипелага (около 70 км) находились несколько аэродромов в КНР, их боевую работу легко могли контролировать с архипелага»⁷⁰.

20 июня 1951 г. командование КНА решило провести десантную операцию и захватить острова. Высадку десанта с воздуха поддерживала авиация ВВС КНДР. Штурмовики Ил-10 из 1-й смешанной авиадивизии совершили несколько палётов на острова, пытались разбомбить РЛС и радиостанции. Одну восьмёрку сумели перехватить «Мустанги» F-51 из 18-й истребительно-бомбардировочной авиагруппы, сбившие, по их утверждению, два Ил-10, и ещё три они якобы повредили. На прикрытие штурмовиков подняли 1-й иап ВВС КНДР на Як-9. Одна шестёрка провела бой с четвёркой «Мустангов», по американским данным лётчик 67-й аз Дж. Харрисон сбил один Як-9.



Лётно-технический персонал
1-й баз 24-го бат 8-й бад
перед вылетом 30.11.51 г.

Как обычно бывает в детских дворовых стычках, на подмогу позвали «старших братьев». Десятка МиГов из советского 176-го гиап прилетела на «разборку» с опозданием и увидела, как «Мустанги» штурмовали корейский десант. Пока им как следует «всыпали» (хотя и не без проблем, обломками сбитого F-51 был повреждён один МиГ), и с другой стороны тоже причались «старшие братья» — «Сейбры». Короткая схватка МиГ-15 с F-86 закончилась повреждением одного МиГа, на обратном пути слетка «отлупили» четвёрку F-51 и сбили ещё один «Мустанг», а всего в том бою сбили шесть F-51 ценой трёх подбитых МиГов.

Однако главная задача — высадка десанта и захват островов — оказалась сорванной, вторую попытку предприняли только в ноябре. Для уничтожения противника и захвата островов Главный штаб китайских войск в Корее вместе с командованием ВВС в конце октября 1951 г. принял решение провести высадку десанта и захватить архипелаг Хэдао силами 50-й армии сухопутных войск КНД при поддержке 2-й, 3-й, 8-й и 10-й авиадивизий. Десантники должны были очистить архипелаг от войск противника и вывести из строя всё радиотехническое оборудование.

Начало операции решили подгадать к юбилею Октябрьской Революции в СССР и, возможно, преподнести захват Хэдао советскому руководству в качестве подарка, поскольку всю подготовку командование ОВА вело самостоятельно, для личного руководства из Пекина прилетел Главком ВВС НОАК Лю Ялоу.

29 октября Командующий китайскими ВВС в Корее Лю Чжэнь вместе с Командующим 50-й армии согласовали план боевых действий, и определили, что задачей авиации являются: авиаразведка, обеспечение прикрытия с воздуха наземных частей, уничтожение с воздуха разведывательной инфраструктуры противника на островах и группы кораблей противника в непосредственной близости от архипелага, содействие наземным войскам в захвате двух наиболее крупных островов (Дахэдао и Сяохэдао).

Штабы срочно разработали план взаимодействия авиационных и наземных частей. Группу бомбардировщиков Ту-2 с земли должны были наводить с наземного пункта на аэродроме Лантоу (Аньдун). Истребителями командовал командир 3-й иад Юань

Линь, находившийся там же, он же осуществлял общее руководство действиями авиации. Высадкой десанта командовали с КП 50-й армии⁷¹.

1 ноября 1951 г. командование отдало приказ о начале операции. 2 ноября по плану над островами должны были пролететь фоторазведчики. В тот день в 10–11 восьмёрка МиГ-15 2-й иад 7-го иад (ведущий — зам. комэска Ван Юнлоу) поднялись в воздух. Ведущий разделил группу на две четвёрки: первая осуществляла аэрофотосъёмку, вторая её прикрывала. В 10–44 группа благополучно вернулась на базу. В 12–13 в воздух поднялась четвёрка Ла-11 из 4-го иад 2-й иад (ведущий — комэск Сюй Хуайфан) и провела повторную разведку. В 13–23 лётчики благополучно приземлились. Удачей стало то, что ПВО противника, не обратила на эти пролёты никакого внимания, зенитная артиллерия огонь не открывала.

Бомбардировщики 2-й аз 22-го иад 8-й бад, которым предстояло впервые выполнить боевой вылет, тщательно готовились, вместе с планом операции изучая цитатники с указаниями Мао Цзэдуна. Похоже, что мудрый вождь абсолютно правильно указал боевой курс, первый вылет прошёл успешно и без потерь.

Ночью 5 ноября наземные войска высадились на острове Дуаньдао, на следующий день по плану «бомберы» нанесли первый удар по о. Дахэдао. Девятка Ту-2 (ведущий — комэск Хань Мин'ян), загрузив в самолёты по восемь соток и одной «зажигалке», 6 ноября в 14.35 поднялась в воздух с аэродрома Мукден.

Ту-2 в плотном строю звеньев полетели на остров Большой Хэ. Их прикрывали 16 Ла-11 из 1-й и 2-й иад 4-го иад 2-й иад и 24 МиГ-15 (ведущий «Лавочкиных» — зам. комполка Чжан Жюа). Поршневые истребители взлетели в 14–41 с аэродрома Фэнчэн. 7-й иад выделил 24 МиГа, взлетевших в 15–21 с аэродрома Лантоу. В их задачу входила защита поршневых самолётов от реактивных «Сейбров». В воздухе МиГи разделились на две группы — прикрытия «бомберов» и защиты своих истребителей.

Похоже, что из-за внезапности налёта американцы китайцев просто прозевали, противника в воздухе не оказалось, но в дело вступили зенитчики. Их своевре-



Слева: Экипаж Ту-2 24-го бап 8-й бад комэска Гао Юэмин (справа). 30 ноября 1951 г.

На стр. 357, слева направо: Гао Юэмин, командир экипажа Ту-2 Би Убинь, истребитель командир звена 4-го иад 2-й иад Ван Яньчжоу

менно подавили, по-видимому, «Лавочкины». В 15–23 «бомберы» появились над Дахэдао, и прицельно сбросили бомбы. Над островом поднялось «море огня», основные цели были поражены.

Штурман ведущего Ту–2 оказался достаточно опытным, и все бомбы пошли точно в цель. Китайские историки пишут, что из 81 бомбы 72 (90%) удачно попали по намеченным объектам, под бомбежку попали более 60 человек командного состава войск ООН, и были поражены все намеченные цели. Когда несколько десятков F–86 всё же появились в небе, бомбардировщики уже уходили от цели.

Командир одного из экипажей Ту–2 Ся Ваньпин позже рассказывал, что «в течение нескольких минут от их взрывов десятки сооружений врага, его радиолокационные установки и одна из радиостанций были сожжены и разрушены. Особенно смело действовал сам Хань Мин'ян. Он взял на себя важнейшую цель и пикировал на неё через завесу зенитного огня до минимальной высоты. Все бомбы, сброшенные этим самолётом, легли по цели. Попытка вражеской авиации прийти на помощь вражескому гарнизону была решительно пресечена нашими истребителями. Они не подпустили вражеские самолёты к острову...»

Удачный полёт воодушевил китайское командование. Позднее китайцы написали, что «6 ноября 1951 г. над островами прозвучали взрывы и они превратились в огненное море. Сильная бомбардировка островов потрясла всю Америку. В тот вечер все Американские информационные агентства сообщили, что полёт не мог быть совершен из Китая...» (почему — неясно).

Тем не менее, несмотря на значительные повреждения радиолокаторов, их вывели из строя не полностью, так как НП продолжал действовать. Позже разведка донесла, что противника этот полёт очень обеспокоил, и началась усиленная подготовка к защите островов. Три боевых корабля сил ООН круглосуточно патрулировали акваторию в непосредственной близости от больших островов архипелага, и обстреливали десант, высадившийся на Дуаньдао⁷².

Чтобы окончательно уничтожить противника, 50-я армия начала готовить продолжение десантной операции по захвату всех островов архипелага. Её начало

назначили на 23–00 30 ноября 1951 г., с чем связана такая задержка — до конца непонятно.

Накануне операции 29 ноября в 23–15 28-й бат 10-й бад поднял с аэродрома Ляоян десятку Ту–2 (ведущий — комэск Яо Чжанчуань) с заданием разбомбить корабли противника у островов и подготовить благоприятные условия для высадки десанта. Это был первый ночной боевой вылет китайских «бомберов». Первые экипажи сбросили осветительные бомбы для прицельного бомбометания, но из-за отсутствия опыта цели не поразили.

30 ноября на море стоял полный штиль. В задачу наземных войск в тот день входила последняя подготовка к высадке десанта. Они ждали бомбового удара с воздуха, чтобы действовать под его прикрытием. В 14–20 по сигналу зелёной ракеты десятка Ту–2 1-й баа 24-го бат 8-й бад (ведущий — комэск Гао Юэмин) ушла на задание. «Бомберы» взлетели очень компактно (что было редкостью у китайцев) и в результате ушли по маршруту на 5 минут раньше запланированного времени, не сообщив об этом на землю. Тем не менее прикрывавшая их группа из 16 Ла–11 4-го бат 2-й над (ведущий — комполка Сюй Чжаовэнь) в конце концов их настигла в воздухе и они встретились над морем.

По другим источникам, их также должна была прикрывать эскадрилья МиГ–15 3-й над (ведущий Тэн Дайсу). Судя по всему, они просто опоздали и были ещё достаточно далеко от «бомберов», когда над морем на них неожиданно напали более 30 F–86.

«Туполевы» в сопровождении «Лавочкиных» героически пробивались к цели, одновременно отражая непрерывные атаки «Сейбров». Практически сразу F–86 сбили трёх крайних ведомых: первым сбили замыкающего в 3-м звене, затем ещё один Ту–2, остальные сначала рассеялись, но потом по приказу то ли ведущего, то ли с земли опять собрались в группу и пошли на цель, сохраняя строй и отбиваясь от истребителей. Ведущего тоже сбили, его место в строю занял следующий самолёт, так происходило несколько раз. Китайские историки позже написали, что раненый начальник связи эскадрильи (или полка) Лю Шаоцзи, летевший в 3-м звене за стрелка-радиста, истекая



кровью, якобы сбил один «Сейбр», тем самым «положив начало уничтожению реактивных самолётов» (вероятно, повредил). Считают, что это была первая победа поршневого Ту-2 над реактивным «Сейбром».

У Ту-2 борт. № 06 лётчика Чжан Фугяня от попадания в мотор возник пожар, но, объятый пламенем «бомбер» продолжал идти на цель ещё более 3-х минут, и стрелок вел огонь по противнику. Однако до цели долететь они не смогли и, в конце концов, упали в море, экипаж погиб. «Удачливее» оказался экипаж лётчика Би Убиня. Его Ту-2 борт. № 04 получил пробойны и загорелся чуть позже, когда остров оказался уже практически под ними. Несмотря на приказ экипажу прыгать, они продолжали лететь на цель и сбросили бомбы. Не совсем ясно, то ли они затем целенаправленно врезались в землю, то ли взорвались топливные баки, и весь экипаж погиб.

Сколько всего Ту-2 сумели всё-таки долететь до цели, точно неизвестно, вероятно, меньше половины, но в 15–20 уцелевшие китайцы сбросили бомбы на Дахэдао, и они легли в цель, по утверждению историков, вновь превратив Большой Хэ в «огненное море». Над объектами радиоразведки появились столбы огня. В тот же вечер десант 50-й армии высадился на всех островах и полностью очистил их от войск противника.

Пока «бомберы» сражались на пути к цели, 16 Ла-11 отважно пытались их защитить и вели тяжёлый бой с «Сейбрами», стараясь не допускать их к Ту-2 ближе чем на 1000 м. Китайские историки утверждают, что «Лавочкины» сбили 4 F-86 и подбили три: «Это послужило прецедентом побед поршневых истребителей над реактивными». На личный счёт зам. комэска Ван Тяньбао они относят сбитый «Сейбр» и два подбитых. Гораздо позднее американцы признали в том бою потерю двух F-86, а майор Маршалл, действительно попавший под пушки Ла-11, вернулся на аэродром с полностью разбитой кабиной. Самое любопытное, что «поршневою» победу Ван Тяньбао над реактивным «Сейбром» признали даже заклятые враги китайских коммунистов — Гоминьдановцы.

Лишь после того, как Ту-2 и Ла-11, «зализывая раны», потянулись в сторону Китая, на помощь китайским МиГам по тревоге пришли лётчики 523-го нап. Они прилетели «к шапочному разбору», но ком-

полка майор Оськин всё же успел сбить один F-86. Вот как позже описывал конец того боя Чжао Баотун:

«Воздушный бой распался на несколько очагов. Наиболее ожесточённой была схватка над самим островом. Здесь нашим лётчикам пришлось встретиться с рядом трудностей. Дело в том, что американцы, стремясь уничтожить наш десант, бросили на него до полусотни машин. Эти самолёты держались на малой высоте. И наши самолёты держались на малой высоте. И наши лётчики, обеспечивавшие непосредственное прикрытие десанта, вынуждены были действовать в необычных условиях. Надо сказать, они сумели быстро приспособиться к обстановке. Применяв военную хитрость, они разорвали оборонительный круг самолётов противника, а затем атаками с задней полусферы начали уничтожать замыкающие самолёты врага. Во время одной из таких атак ведущий группы поджёл вражеский самолёт. Его ведомый — лётчик Сунь Эр в это время атаковал вторую машину, но с такого близкого расстояния, что сам чуть не погиб. Подбитый им самолёт внезапно взорвался, и кусочки обшивки машины врага впились в плоскости самолёта Сунь Эра».

В том, что китайцы нередко атаковали с предельно малых дистанций, нет никакого преувеличения. Свидетельствует лётчик-инспектор 147-й над подполковник Г.Н. Урвачев, проверявший плёнки фотокинопулемётов (ФКП) своей дивизии, которые лётчики привозили из боя, и определявший результативность их стрельбы: «Китайцы, которые стояли на одном с нами аэродроме, попросили помочь. Их лётчики, вернувшись из боевого вылета, доложили о воздушном бое и сбитых самолётах американцев, но на плёнках ФКП, якобы, ничего не было. Я в их штабе посмотрел плёнки и подтвердил, что на них действительно ничего нет, кроме серого фона и сетки прицела».

Через короткое время китайцы опять обратились с такой же просьбой. На этот раз я поехал не в штаб, а на стоянку самолётов к китайским лётчикам, которые вернулись из вылета. Показали мне лётчика, который, как он утверждал, сбил американца. Чтобы разобраться, спросил его: «С какого маневра пошел в атаку, с какой дистанции и под каким ракурсом открыл огонь, как вышел из атаки?»

Китаец отвечал толково, только о дистанции говорил как-то невразумительно: «Близко, тунжа (товарищ), совсем близко. Моя стрелял, американ взорвался, его обломки попали мой самолёт». На обшивке МиГа действительно были явно не пулевые отметины и меня вдруг осенило. Я попросил лупу, через которую снова просмотрел кадры ФКП и увидел... заклепки. Я не поверил своим глазам. То, что в кадре выглядело как серый фон, на самом деле было бортом американского самолёта. То есть китаец стрелял в упор, потому, что при стрельбе даже с близ-



Участники почной бомбёжки Хэдао. На фото комэск Яо Чжанчуань (2-й слева) и его штурман Чжан Чжичжи (4-й слева)

кой, по нашим меркам, дистанции в 50–100 метров, атакуемый самолёт целиком виден в прицеле.

Видимо, у китайца не хватало опыта, чтобы при ведении огня с большой дистанции брать упреждение и, тем более, работать с подвижной сеткой прицела. Но как он смог так близко подойти к американцу, чтобы атаковать его без этих ухищрений с прицелом, мне, как лётчику, трудно было понять. Вот уж, действительно, «китайская работа»...»⁷³.

В ходе боя одной из групп врага удалось всё же занять выгодную позицию для удара по нашему десанту. Это заметил Тэн Дайсу, находившийся со своей группой на малой высоте. Не теряя времени на набор высоты, наши лётчики снизу ударили по врагу. Атака была неожиданной для противника, ибо средства радионаведения, имевшиеся на острове и обычно предупреждавшие о наших действиях, были уже выведены из строя бомбардировщиками. Он нарушил боевой порядок врага, и два его самолёта загорелись. Атаки снизу не позволили противнику увертываться от огня уходом под наши самолёты. Последовательными ударами эту группу отогнали от острова»⁷⁴.

Трудно сказать, насколько это описание воздушной схватки соответствует истине: оборонительный круг «Сейбров» на малой высоте — это что-то новое. Однако Сунь Эр действительно привез обломки F-86, и два «Сейбра» официально записали на счет 3-й иад.

Потери китайцев в тот день, по разным источникам, оценивают в 4–8 Ту-2, 3 Ла-11 и МиГ-15, погибли 15 членов экипажей. В свою очередь, Ван Хай впоследствии также утверждал, что «лётчики на Ла-11 в ожесточённом воздушном бою сбили и подбили 7 F-86». По его мнению, «в воздушном бою победа «Туполевых» и «Лавочкиных» над «Сейбрами» (отнесём это к образчику китайской пропаганды — А.Д.) досталась очень дорогой ценой... [и] это произошло потому, что группа прикрытия на реактивных МиГах не была своевременно оповещена и опоздала». Главными виновниками, по мнению Ван Хая, оказались, в основном, наземные пункты наведения, где какой-то дежурный командовал группами в воздухе лозунгами: «Решительно вперед, выполняйте задачу!». Ко всему, «бомберы» вовремя не распознали F-86 и МиГ-15»⁷⁵.

Китайские лётчики из других авиачастей не могли скрыть горечи поражения. По их опечаленным лицам информация о неудаче дошла и до наших пилотов, сочувствовавшим своим товарищам по оружию. Командир 64-го иак генерал Г.А. Лобов вспоминал, что на КП ОВА предстоящий налёт китайцы широко обсуждали: «Мне не нравилась вся эта болтовня, как будто сердце подсказывало беду...» И к горькому сожалению, как говорится, «предчувствия его не обманули»: «Перехватить Ту-2 по данным РЛС американцы не могли, оставалось одно, они получили агентурные данные».

С.М. Крамаренко вспоминал: «В конце ноября как-то встречаюсь на аэродроме с китайскими лётчиками. Вижу их опечаленные лица. Спрашиваю, в чём дело. Они нехотя сообщают, что их товарищи, летавшие на Ту-2, понесли большие потери, и хотя они прикрывали бомбардировщиков, но не смогли защитить их от атак «Сейбров». Тогда я посочувствовал своим товарищам по оружию, но только впоследствии узнал все подробности этого боя.

В нескольких десятках километров от устья реки Ялущан находился занятый южнокорейской армией остров Синби-то (Хэдао). На хорошо укрепленном острове находились американские РЛС и пункт наведения, сообщавший американскому руководству обо всех вылетах наших самолётов.

За несколько дней до конца ноября китайские бомбардировщики, 18 Ту-2, совершили налёт и, сбросив бомбы, нанесли значительные повреждения радиолокаторам, но, видимо, не полностью вывели их из строя, так как КП продолжал действовать.

Решено было налёт повторить, и в последний ноябрьский день 12 Ту-2 повторили налёт на остров. Их прикрывали 16 Ла-9 и 15 МиГ-15. Все самолёты были китайских ВВС, и вся операция проводилась китайским командованием.

При подходе к острову бомбардировщиков атаковали более чем 30 «Сейбрами». В ходе боя они сбили 8 Ту-2, 3 Ла-9 и один МиГ-15. Китайцам удалось сбить двух «Сейбров».

Несмотря на непрерывные атаки «Сейбров» и сильный зенитный огонь, бомбардировщикам удалось прорваться к острову и сбросить бомбы на РЛС, значительно их повредив. На некоторое время все передачи американского командного пункта с этого острова прекратились, и информацию о вылетах наших истребителей и их местонахождении перестали сообщать американским лётчикам»⁷⁶.

По мнению советских лётчиков, основной причиной потерь стало плохое взаимодействие китайского и советского командования. Как-то раз возвращаясь из боя, Пепеляев со своей группой встретил китайцев на МиГах, но с земли ему приказали «не вмешиваться» в дела «соседей» и выполнять свою задачу. То же самое вспоминал и Б.С. Абакумов: «...Мы возвращаемся с



Начальник связи 1-й баз 24-го бап 8-й бад
Лю Шаоци, подбивший один «Сейбр»

боевого задания и видим, ниже нас на пересекающихся курсах идет девятка бомбардировщиков. По конструкции определяем, что наши самолёты Ту-2, но мы знаем — в этом районе бомбардировщиков нет, и тем более наших. Запрашиваем по радио КП, нам сообщили, что это наши соседи, то есть китайцы, пошли бомбить прибрежные острова, на которых была американская система наведения. С КП нам приказали следовать домой. Мы приземлились... и вдруг видим, к нам на аэродром (Мяогоу — А.Д.) садятся изрешеченные три Ту-2 с китайскими опознавательными знаками, а их было девять!... Оказалось, что шесть наших сбили «Сейбры», атаковавшие их над морем в момент бомбёжки. Ну что стоило китайскому командованию связаться с нашим КП и запросить прикрыть район действия китайских бомбардировщиков? Это было ещё одним доказательством, что китайцы всячески игнорировали нашу оперативную помощь ещё в самом начале своего становления»⁷⁷.

Сейчас единственным оправданием командования ОВА по поводу операции на Хэдао может служить лишь то, что советским лётчикам категорически запрещалось пересекать береговую черту. Несмотря на эти потери в воздухе, сухопутные войска 50-й армии в тот же вечер высадились на архипелаг Хэдао, и на некоторое время все передачи с американского командного пункта оттуда прекратились.

Героические действия лётчиков в КНР стали образцом мужества, а подвиги Би Убиня и Ван Тяньбао навечно занесли в анналы истории китайской авиации. Получив столь кровавый боевой опыт, китайское командование до конца Корейской войны, насколько мне известно, свои поршневые бомбардировщики в боевых действиях больше не использовали.

За исключением двух схваток летом 1952 г., бой 30 ноября 1951 г. стал единственным крупным воздушным боем «Лавочкиных» и «Сейбров». Когда корейцы стали готовиться к переучиванию на реактивную технику, в Аньдун на Ла-9 (или Ла-11) прилетела четвёрка их самых опытных боевых лётчиков, участников летних боев 1950 г., ко всему мастеров

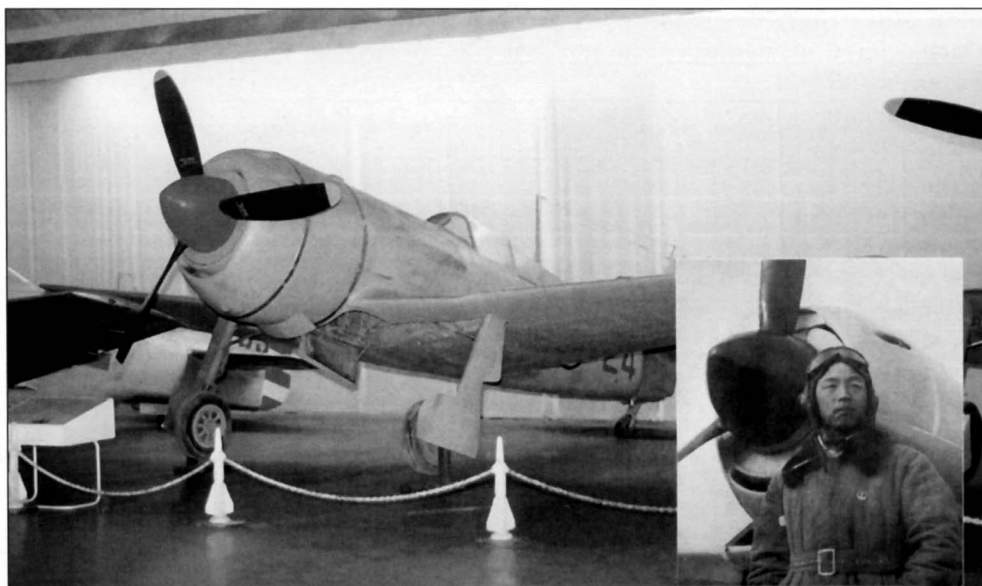
высшего пилотажа. Основной задачей являлось изучение тактики воздушных боёв последней смены наших лётчиков, поскольку в ближайшем будущем они сами должны были водить в бой группы МиГ-15.

20 июня 1952 г. во время тренировочного полёта в зоне аэродрома пару Ла-9 атаковала десятка «Сейбров». Согласно заявлению командования КНА, используя лучшую маневренность и завязав бой на виражах, корейцы сбили два F-86, но на базу вернулся только ведущий Герой КНДР майор Пак Ки Рак. Ведомого отнесли на счёт капитана Ф. Близе из 334-й аэ. В тот же день в таком же полёте вторую пару корейцев вновь атаковала эскадрилья «Сейбров». Корейцы опять заявили, что их лётчики сбили по одному F-86, при этом ведомый был сбит и погиб, а ведущий сумел сесть в поле на горящем самолёте. Суммировав результаты двух боев, командование КНА заявило о трёх сбитых «Сейбрах» и попавшем в плен американце Фарлере, сами потеряли три «Лавочкина» и двух лётчиков. Американцы, естественно, о своих потерях в тот день не сообщают.

По поводу взаимодействия советских военных советников с командованием ОВА в последнее время появились интересные публикации. Отметим среди них, прежде всего, работу⁷⁸, где, в частности, отмечалось, «что деятельность советских военных советников и специалистов в период войны в Корее не ограничивалась только Северной Кореей. Вместе с северокорейской армией в боевых действиях принимали участие войска Китайских народных добровольцев — группировки Китайской Народно-Освободительной армии, введенной в Корею в октябре 1950 г. В китайских штабах и войсках действовали советские военные советники и специалисты.

Советская военная помощь КНДР и КНР в годы войны в Корее затрагивала, естественно, не только подготовку кадров и поставки вооружений и боевой техники. Советские военные советники оказывали определённую помощь командованию войск китайских народных добровольцев.

Вопрос о направлении группы советских военных советников в штаб Китайских народных добровольцев в Корее начал обсуждаться с китайским руководством с сентября 1951 г., и в октябре пять советских советников под руководством генерал-лейтенанта Шалина выехали в штаб КНД к Пэн Дэхуаю: «Советские военные советники действовали в штабе КНД вплоть до конца 1952 г. Они имели очень жёсткие инструкции, ограничивавшие свободу их деятельности. Их главной



Ла-11 в Пекинском музее.
На врезке Ван Тяньбао

задачей являлось информирование Москвы о том, что делалось в штабе КНД, и о планах китайского командования. Реально что-нибудь советовать они не имели права без санкции Москвы. Однако военная обстановка фактически исключала возможность связаться с Москвой для получения инструкций тогда, когда ситуация требовала мгновенного вмешательства. И всё же руководство СССР считало необходимым держать группу своих военных советников при штабе Пэн Дэхуая»⁷⁹.

30 декабря 1952 г. военный министр Маршал Советского Союза А.М. Василевский доложил заместителю председателя Совета Министров СССР:

«В связи с телеграммой тов. Стрельбицкого от 14 декабря 1952 г. за № 2996 на имя тт. Маленкова и Василевского докладываем:

В октябре 1951 г. в Главный штаб китайских добровольцев в Корее выехала группа военных советников в составе пяти генералов.

Старший группы генерал-лейтенант т. Шалин при выезде получил задачу:

- докладывать Генеральному штабу Советской Армии о положении на фронте и в штабе Пэн Дэхуая;
- никаких рекомендаций по оперативным вопросам без разрешения Генштаба Советской Армии не давать;
- работу группы строго ограничить рамками штаба китайских добровольцев;
- выезд из штаба в войска советникам запрещён.

Военные советники в соответствии с полученными указаниями оказали Пэн Дэхуаю помощь в организации и укреплении обороны, в решении вопросов работы штаба, в организации управления, разведки, боевой подготовки войск и др.

В связи с отзывом т. Шалина и выездом в отпуск по болезни т. Крамара временно старшим советником при штабе китайских добровольцев в Корее остался генерал-лейтенант артиллерии т. Стрельбицкий.

Просим: 1. Группу советников при Главном штабе китайских добровольцев в Корее сохранить.

Ускорить оформление кандидатов, представленных нами в ЦК КПСС, на замещение должностей военных советников при Главном штабе китайских добровольцев в Корее: генерал-майора Можаяева — начальника оперативного управления Одесского военного округа; генерал-майора танковых войск Малыгина — командующего бронетанковыми войсками Киевского военного округа. Василевский, Малинин»⁸⁰.

Положение советских военных советников не могло не оказывать негативного воздействия на отношения с китайскими «подсоветными» (т.е. «подопечными»). И хотя Военное министерство и Генштаб СССР считали необходимым сохранить группу советников при штабе КНД, уже в январе 1953 г. стало ясно, что советским военным советникам при Пэн Дэхуае делать просто нечего. 17 января военный министр вновь доложил Сталину соображения об их отзыве.

«Докладываем соображения об отзыве группы наших военных советников при командовании китайскими добровольческими войсками в Корее.

В связи с тем, что командование китайскими добровольческими войсками в Корее во главе с генера-

лом Пэн Дэхуае выехало в Пекин, и дальнейшее директивное руководство боевыми действиями частей Китайских народных добровольцев осуществляется из Пекина, становится нецелесообразным пребывание в Корее группы наших военных советников, посланных туда в свое время во главе с т. Шалиным.

После того, как по Вашему разрешению был отозван из Кореи т. Шалин, в составе группы осталось три человека — генерал-майор Крамар, генерал-лейтенант артиллерии Стрельбицкий и подполковник Петров.

В сложившейся обстановке, когда все принципиальные решения по руководству КНД исходят из Пекина через находящегося там Пэн Дэхуая, было бы удобнее обязанности по поддержанию связи с командованием китайскими добровольцами возложить на главного военного советника в Китае.

Что же касается получения необходимой нам информации о положении на корейском фронте, то такая информация будет по-прежнему осуществляться т. Разуваевым, а также главным военным советником в Китае. Просим Вашего разрешения об отзыве из Кореи указанной группы наших военных советников. Василевский, Соколовский»⁸¹.

О разногласиях между китайским командованием и советскими военными советниками упоминают и китайские источники. Показательны в этом смысле мемуары Ши Чжэ: «Во время войны в Корее между советскими военными советниками нередко возникали разногласия и недопонимание с Пэн Дэхуае. Наши [советники] не понимали китайских планов ведения военных действий и не хотели ими руководствоваться. В свою очередь Пэн Дэхуай, по китайскому мнению, опытный и даже «великий» военачальник, привык принимать самостоятельные решения». Как пишет китаец, «советские специалисты были связаны западными догмами, но они не годились для китайских реалий. О противоречиях всегда докладывалось И.В. Сталину, хотя о конкретных ошибках Пэн Дэхуая докладывалось не всегда... В докладе Сталину отмечалось:

1 — на ж/д станциях от Читы до китайской границы скопилось большое количество всякого имущества и военных грузов, так как китайцы перегружают их на свою дорогу очень медленно. Это влияет на поставки фронту.

2 — китайские части, направляемые в Корею, перевооружаются и идут в бой по «вахтовому методу», но воюют там очень недолго, затем их меняют. Это наших советников не очень устраивало.

По п. 1. Сталин распорядился ускорить поставки. По п. 2. Сталин посчитал действия китайцев мудрыми и дальновидными, таким образом можно достаточно быстро перевооружить все части. Таким образом, быстро накапливается боевой опыт, и выявляются все проблемы»⁸².

Вместе с тем некоторые советские военные советники оставались в КНР и после окончания Корейской войны. Показательна в этом смысле спецкомандировка Героя Советского Союза майора В. Михалёва, в годы Великой Отечественной войны сбитого лично 23 и в группе ещё 13 немецких самолётов.

В ноябре 1951 г., сразу после праздников, в часть, где он служил в должности заместителя командира полка, пришла телеграмма — 12 декабря прибыть в Москву. По приезде в столицу военную форму запаковали в посылки и отправили по домам, переоделись в гражданское и сели в поезд, идущий в Китай. Правительственная командировка растянулась на два года. Служить боевому лётчику-истребителю пришлось в Пекине, в должности советника инспектора по лётной подготовке управления боевой подготовки ВВС НОАК. В круг обязанностей Михалёва входило составление различных наставлений и методик, а также выезд в составе совместных аварийных комиссий в китайские авиачасти и для перенимания опыта — в советские, принимавшие непосредственное участие в боевых действиях. Срок китайской командировки закончился лишь в самом конце 1953 г.⁸³

С начала 1952 г. характер воздушных боёв в небе Кореи изменился. Это связано как со сменой лётного состава у всех воюющих сторон, так и с изменением тактики боёв. У советских лётчиков на смену «парадным» истребительным дивизиям МВО, имевшим солидный боевой опыт ещё с Великой Отечественной войны, и немалый полёт на реактивной технике, пришли дивизии ПВО, в которых лётный состав с фронтовым опытом составлял всего лишь около 10%. На МиГ-15 многие части переучились лишь в начале 1951 г. и к февралю 1952 г. имели реактивный полёт в среднем 50–60 часов, в последующем на пополнение лётного состава по инициативе генерала Е.Я. Савицкого стали направлять совсем молодых лётчиков с полётом 20–30 часов, к этому времени у многих китайцев лётная практика на МиГ-15 и МиГ-15бис уже была больше. Такие действия командования ВВС СССР, иногда прямо называемые «ошибкой Главкома», немедленно сказались на ходе и результатах воздушных схваток. Существенно возросли потери, к тому же с марта 1952 г. американцы перешли на тактику блокирования аэродромов на территории КНР. Они их не штурмовали, это было чревато международным скандалом и санкциями, но группы «Сейбров» постоянно выступали в роли «дежурных по аэродрому» и, отслеживая МиГи на взлёте и посадке, нередко их сбивали. Деблокирование путем вызова групп «чистильщиков» с соседних аэродромов отнимало немало сил и средств. Сбитые при этом и попавшие в плен американцы считались уже не военнопленными а, по китайским меркам, политическими преступниками.

Тем не менее говорить о том, что к весне 1952 г. мастерство китайских лётчиков поднялось до уровня советских, было ещё рано. Штаб ОВА и ВВС НОАК последовательно вводили в бой свои новые подразделения, которые постепенно набирались опыта у своих уже обстрелянных товарищей и у наших лётчиков. И пилоты, и командование учитывали основные ошибки — ещё не было чёткой координации действий, своевременно не получали информацию о появлении в воздухе американских самолётов, чтобы в результате строй группы оперативно готовился к отражению атак. Всего с сентября 1951 г. по март 1952 г. китай-

цы в боях в небе Кореи использовали полки и эскадрильи из девяти истребительных и двух бомбардировочных дивизий. Они заявили о 123 сбитых и 43 подбитых самолётах врага, при этом о своих потерях, как правило, умалчивают. Своей главной задачей штаб ОВА считал борьбу за частичный контроль воздушного пространства к северу от реки Цинчуаньцзян.

Вместе с тем советские лётчики продолжали выполнять наиболее сложные задачи даже тогда, когда самолётный парк ОВА на передовых аэродромах Аньдун, Мяогоу, Дану и Дагушань превысил количество МиГов в 64-м истребительном авиакорпусе.

О таком своеобразии «разделении труда» знали в Москве. Свидетельство тому — распоряжение военного министра СССР о порядке плановой замены соединений и частей 64-го иак от 14 апреля 1952 г., в котором Маршал А.М. Василевский констатировал:

«Следует доложить также, что китайцы, имея в этом районе пять истребительных дивизий, очень осторожно их используют, действуя главным образом против самолётов F-80 и F-84, а с американскими самолётами F-86 в бой, как правило, не вступают. Корейская истребительная дивизия на МиГ-15 вообще не действует, имея запрет своего правительства.

Таким образом, из имеющихся в районе Мукден, Аньдун 10 авиадивизий против американской авиации фактически действуют только две наши дивизии, вследствие чего американцы в боях имеют, как правило, численный перевес и наши лётчики вынуждены действовать в очень невыгодных для себя условиях»⁸⁴.

Об относительном «выравнивании» боевого мастерства наших и китайских лётчиков может служить история с описанием уничтожения 10 февраля опытного американского лётчика-аса, командира 334-й аз 4-го авиакрыла майора Дж. Дэвиса. К последнему бою на его счету уже было 7 побед в небе Второй мировой и 12 побед в Корее (лучший результат в ВВС США). К тому же накануне Дж. Дэвис, по некоторым данным, сбил молодого лётчика ст. лейт. И. Троицкого — первая с начала боёв потеря в 16-м иап и в 97-й иад.

И вновь здесь просто необходимо изложить несколько версий этого боя. «Красные дьяволы...»⁸⁵ сообщают, что 10 февраля сначала на боевое задание ушли лётчики 2-й аз 16-го иап, ведущий — комэск Г.К. Зенов. Они вступили в бой с группой «Сейбров» в районе Анжу. По воспоминаниям зам. комэска П.В. Минервина, «воздушный бой возник неожиданно. Группа самолётов противника, видимо, шла за облаками и решила выйти под облака. «Сейбры» последовательно стали выходить в «окно» парами, а тут как назло для них внизу под облаками оказалась наша группа. Хочешь не хочешь, а вступить в бой надо — завязалась «карусель». Высота была средняя тысяч 7000–7500. Сначала я поблизости не видел «Сейбров», потом вдруг из-за или из-под облаков пара F-86 вышла впереди моего самолёта. Причём у одного из них были выпущены тормозные щитки, видимо, лётчик гасил скорость. Я добавил газу и увеличил скорость, сблизился с ним и одним залпом из трех пушек под ракурсом 1/4 дал длинную очередь. «Сейбр» резко опустил нос и с

чёрным шлейфом дыма пошёл к земле. Недалеко от береговой черты Корейского залива он ударился в землю и взорвался...» В том же бою ещё один F-86 подловил под облаками ст. лейт. А.Н. Иванов.

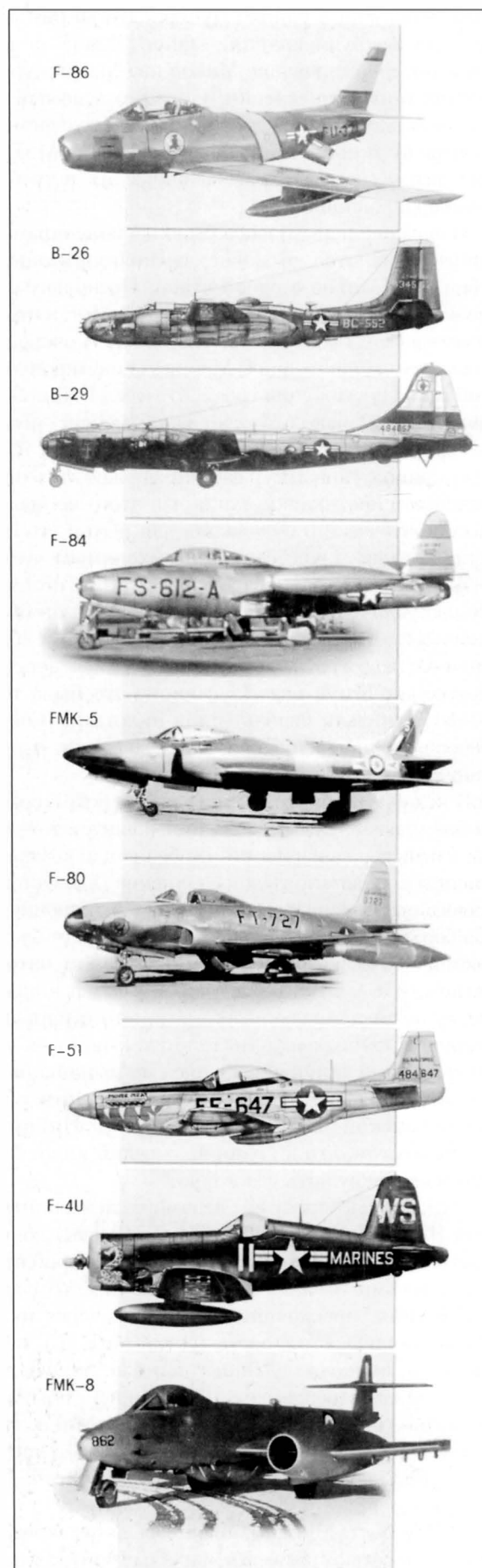
В тот же день бой с группой Дж. Дэвиса провели лётчики 148-го гиап. По рассказу участника боя командира 2-й аэ капитана Л.И. Савичева, «всего в составе группы было 22 экипажа. Летели «этажеркой», ниже всех летела 1-я аэ капитана Моторина, чуть выше шла шестёрка моей 2-й аэ, а ещё выше летела 3-я аэ майора Дудниченко. Вёл всю группу заместитель командира полка подполковник Замарашкин. Летели мы на прикрытие Сунхун ГЭС под облаками. Неожиданно из облаков выскочила пара «Сейбров» и, не видя выше себя самолёты моей 2-й аэ, пошла в атаку на самолёты 1-й аэ, которая шла ниже всех. Тут же на помощь я повёл свою шестёрку и зашёл в хвост удачно подвернувшихся «Сейбров» и метров с 800 стал бить по ведущему «Сейбру». Вдруг я увидел падающие возле меня гильзы от снарядов откуда-то сверху, подняв голову увидел, что чуть впереди и выше меня летит МиГ моего замполита старшего лейтенанта Аверина Михаила и тоже бьёт по «Сейбру». Его огонь был более точен — от килей «Сейбра» полетели обломки, и он перешел в пикирование, вскоре врезался в землю, а его ведомый удрал. Через два дня пришло подтверждение об уничтожении аса Джорджа Дэвиса, и победу над ним засчитали Михаилу Аверину»⁸⁶. Группа вернулась в Аньдун без потерь. Как позже выяснилось, в кабине упавшего на землю F-86E № 51-2752 погиб известный американский лётчик-ас из состава 334-й аэ майор Джордж Дэвис (George A. Jr. Davis)⁸⁷.

В новой книге, посвященной боевым действиям советских лётчиков в Корейской войне⁸⁸ рассказ о победе, одержанной 10 февраля 1952 г. лётчиком 148-го гиап старшим лейтенантом Михаилом Акимовичем Авериным, выглядит следующим образом: «Утром этого дня на перехват самолётов противника вылетела группа в составе 22 экипажей 148-го гиап, которая имела задачу охраны с воздуха района ГЭС Сунхун. Внезапно из находящихся выше облаков выскочила пара «Сейбров» и атаковала нижнюю группу полка, не заметив шедшую чуть выше и сзади группу капитана Савичева.

Эта невнимательность дорого обошлась пилотам двух «Сейбров». Савичев находился сзади этой пары «Сейбров» на дистанции 800 м и перешёл на них в атаку, но открыть огонь не успел. Его опередил замполит его эскадрильи ст. лейт. Аверин, который, набрав большую скорость, стремительно сблизился с этой парой «Сейбров» и открыл точный огонь по ведущему. Ведущий F-86 загорелся, со шлейфом дыма устремился к земле, где вскоре наши лётчики наблюдали взрыв». За эту победу над американским асом советское командование наградило Михаила Акимовича Аверина орденом Ленина⁸⁹.

Американцы утверждали, что в тот день Дэвис во главе 18 F-86A сопровождал группу истребителей-бомбардировщиков, атаковавших железнодорожную линию в районе Кунгури. На его группу внезапно напали 12 китайских МиГов, двоих он якобы успел сбить перед своей гибелью. «Обидчиком» своего лучшего пилота они посчитали китайского лётчика Чжан Цихуя, у которого это была всего лишь первая победа над F-86. Впоследствии они так описывали гибель своего аса:

«Согласно отчётам ВВС США, майор Дэвис утром 10 февраля вёл свою эскадрилью в составе восемнадцати F-86 на север, чтобы оградить от нападения МиГов истребители-бом-



Основные типы американских самолётов, «визави» китайских истребителей

бардировщики в районе Кунури. Когда они достигли района патрулирования, майор Дэвис обнаружил большое формирование МиГов над Маньчжурией, летящих в их направлении. Он и его ведомый оставили остальную часть своей группы и устремились к Ялцзяну в попытке воспрепятствовать МиГам прорваться к соединениям союзнических истребителей-бомбардировщиков.

Нападение пары Дэвиса было неожиданным для китайских пилотов, и Дэвис, воспользовавшись этим, сбил двух МиГов в одной атаке. Поскольку он добивался третьей победы в бою, другой МиГ в это время, атаковал его сзади и сбил смертельной очередью, посылая его «Сейбр» вниз. Майор Дэвис героически погиб после достижения своей 13-й и 14-й побед, сбив два МиГа. Однако этот счёт не объясняет, почему командир эскадрильи оставил свою группу в воздухе и предпринял [попытку] самостоятельно, в одиночку атаковать противника, когда для этого не было никакого критического положения для него и его группы.

Даже если Дэвис считал необходимым «устранить враждебную угрозу в зародыше», это не стоит, чтобы безрассудно бросаться на врага, и он обязан был взять некоторых своих ведомых, если не все «Сейбры» его группы, и повести их за собой, чтобы перехватить вражеские МиГи над Ялцзяном. Это была тактика, последовательно используемая пилотами «Сейбров» в течение войны. Что случилось с Дэвисом, в тот день, таким образом, остаётся неясным.

В недавно выпущенной книге о корейской воздушной войне отмечается, что действия Дэвиса в тот день были «очень неординарными», особенно для командира эскадрильи. Безответственное решение Дэвиса приписывалось его индивидуалистическому отношению к стилю боя, которое, вероятно, было опрометчивым. Ему, возможно, было скучно в этом обычном патрульном полёте, и ему хотелось скорее ввязаться в драку, поэтому он взял только своего ведомого и направился в одиночку к Ялцзяну. Было это так или нет, но пара F-86 не имела никакого шанса на выживание в сражении с большой группой МиГов. Таким образом, американский ведущий ас был сбит МиГами, уверенный в том, что ни один вражеский пилот МиГа не способен сокрушить его в бою.

Согласно рассказу его ведомого, лейтенанта Уильяма Литтлфильда (William I. Littlefield), они тогда наткнулись на группу из десяти МиГов приблизительно на восьми тысячах футов ниже них, и Дэвис сбил два из них, проскочив на скорости через их строй. Дэвис собирался атаковать третий МиГ-15, который, казалось, выскочил из ниоткуда ниже и сзади ведущего «Сейбра». Прежде чем Литтлфильд смог крикнуть по радио, прозвучала очередь пушки МиГа, снаряды которой разворотили фюзеляж «Сейбра» Дэвиса и кабину, посылая американского аса в последнее пике с неба в «Аллее МиГов».

Трагедия, возможно, была вызвана «чрезмерной фанатичностью» Дэвиса и «нахальством», а также его «преувеличенным презрением к коммунистическим пилотам и навязчивой идеей о собственной непобеди-

мости», которая поддерживалась числом побед над МиГами. Однако американцы первоначально не сообщали ни о каких союзнических потерях в тот день, но утверждали, что сбит один МиГ и ещё три, вероятно, сбиты, и ожидали подтверждения фотоконтроля.

ВВС США публично не признавали потерю Дэвиса до 12 февраля, когда в число его побед в тот день, когда его сбили, внесли два сбитых и ещё один, вероятно сбитый, самолёт противника. Майору Дэвису записали уничтожение этих двух МиГов даже при том, что никаких свидетельств, подтверждающих его победы, как, например, данные фотоконтроля, просто не было.

Это означает, что заявки на победу, представленные другими пилотами в тот день, были, вероятно, проигнорированы из-за отсутствия хороших данных фотоконтроля.

Получив запрос конгресса и требование жены Дэвиса о полном расследовании инцидента, командование ВВС США не сообщило, что комэск допустил недисциплинированный поступок, закончившийся его смертью. Так как на пилотов «Сейбров» обращалось большое общественное внимание, командование ВВС США полагало, что случившееся в тот день в «Аллее МиГов» не должно иметь общественной огласки. Оно предпочло, чтобы майор Дэвис погиб национальным героем, и его за боевые действия в тот день посмертно представили к награде Почетной медалью Конгресса, сделав тем самым единственным пилотом «Сейбра», удостоенным этой награды⁹⁰.

Китайцы, естественно, против победы своего лётчика над американским асом возражать не стали и, расписав достоинства Дэвиса — он налетал более 3 тыс. часов, считался непревзойдённым на реактивных самолётах, по их выражению, «в 100 боях не уставал», сообщили также, что Чжан Цзихуй на разных самолётах налетал более 300 часов, на реактивных — 30. Китаец сбил F-86 с дальней дистанции (около 600 м) со второй атаки, а первая была неудачной, так как Дэвис удачно сманеврировал и увернулся. «Сейбр» упал в нескольких метрах от позиций пехоты.

В свою очередь, автор «Советских асов...» также не забыл указать, «что на победу над Дэвисом также



Слева: Майор Джордж Дэвис после удачного боя 13.12.51, в котором он одержал две победы

На стр. 365: Лётчик Чжан Цзихуй, «обидчик» Дэвиса. На правом снимке: Механик У Чунси поздравляет Чжан Цзихуя с очередной победой

претендует командир 3-й аэ 12-го иап 4-й иад ВВС НОАК Чжан Цзихуй (Zhang Jihui), заявивший, что в тот день сбил два F-86, после чего его и его ведомого сбили другие «Сейбры»⁹¹.

Своя версия о боевых успехах комэска Чжан Цзихуя 10 февраля 1952 г. есть и у Ван Хая: «...Чжан Цзихуй в паре с ведомым Дань Чжиной в бою против восьмёрки F-86 с удаления 600–400 м открыл огонь по паре F-86. Оба были сбиты. Один из них упал в горном районе на склон горы. Второй самолёт развалился в воздухе. После завершения боя наземные части в обломках самолёта обнаружили документы и значок командира 334-го авиакрыла полковника-аса Дж. Дэвиса»⁹².

Русская версия рассказа Чжао Баотуна об этом бое выглядела так: «...Мой друг Чжан Цзихуй сбил известного американского аса — майора Джорджа Дэвиса. В этот день свыше сотни вражеских истребителей прикрывали сверху большую группу лёгких бомбардировщиков, готовившихся к атаке позиций наших наземных войск. Ведущий Ли Вэньмо приказал эскадрилье Чжан Цзихуя нанести удар по подхлывшей... группе вражеских самолётов. Дымка позволила нашим лётчикам скрытно сблизиться с противником и затем на полной скорости нанести удар. Атака была молниеносной. Группа вражеских самолётов раскололась. Чжан Цзихуй зашёл в хвост ведущему группы. Противник был опытный. Он легко выполнял одну за другой сложнейшие эволюции. Но как только трасса снарядов, выпущенных Чжан Цзихуем, прошла близ самолёта врага, он начал нервничать. Вражеский самолёт был подожжён. Американец скольжением сбил пламя, но Чжан Цзихуй снова атаковал его. Наши наземные войска нашли этот «Сейбр» недалеко от Пхеньяна. По надписи на шлеме и документам убитого лётчика было установлено, что это был командир группы, мастер пилотажа майор Джордж Дэвис. Его пистолет пехотинцы передали потом Чжан Цзихую...

Увидев гибель ведущего, остальные пилоты этой группы сразу разделились на пары и стали уходить из района боя. Но несколько самолётов попыталось всё же пробиться к высоте 1211. Они сразу попали в сто-

ропу солнца и этим поставили наших лётчиков в невыгодное положение. Возникла опасность потери противника. Тогда Чжан Цзихуй повел группу курсом, параллельным курсу вражеских самолётов. Таким образом, наши лётчики смогли вести наблюдение за врагом и, используя высокие качества своих машин, постепенно сблизились с ним и после резкого разворота атаковали его. Выполнив первую задачу, группа Чжан Цзихуя включилась в общий бой. Атакой с хода она трассирующими очередями разогнала группу «Шутинг Старов», готовившихся штурмовать позиции нашей артиллерии. Помешав врагу нанести сильный удар по нашим войскам, мы уничтожили в тот день более десятка самолётов противника»⁹³.

Китайцы позже с нескрываемым удовольствием цитировали газету «Жэньминьжибао», по горячим следам написавшую, что командующий авиацией США на Дальнем Востоке генерал-лейтенант Вэйланд вынужден был признать, что гибель аса-реактивщика Дэвиса «создала среди личного состава американской авиации, действующей в Корее, мрачное настроение».

Легко видеть, что претендентов на победу над лучшим американским асом несколько, и до конца так и неясно, кто же всё-таки раньше вступил в схватку с группой Дэвиса — китайцы или группа 148-го иап. Но единственная деталь все же бросилась в глаза: рассказы Чжао Баотуна записал корреспондент «Красной Звезды» подполковник П. Старостин, похоже, поднаторевший в изложении воздушных боёв Второй мировой. Вот и в данном случае всё как-то очень напоминает схватку над головами пехоты «у безымянного посёлка, на безымянной высоте...» (здесь — высота 1211).

Не хочу хоть как-нибудь поставить под сомнение заслуги Чжан Цзихуя, вместе с ведомым уничтожившего в двух февральских боях пять самолётов. По словам Чжао Баотуна, в те дни «в многочисленных воздушных боях... десятки наших лётчиков, такие как Лу Минь, Ли Вэньмо, Ли Чуншэнь, Чжан Цзихуй, показали образцы мужества, отваги и мастерства». Среди других побед Чжан Цзихуя была и «двойная», когда сначала он, расстреляв все боеприпасы и сбив один истребитель-бомбардировщик, получил три пули в



плоскость, а затем фактически безоружный, пошёл в атаку на «вредителя» и стал гоняться за ним, имитируя атаки. Кончилось всё тем, что американец на выходе из пикирования врезался в сопку. После войны на итоговом счету Чжан Цзихуа оказалось четыре сбитых, таких «почти асов» среди китайских лётчиков набралось 27 человек — около полка. Тем не менее единственному из них Чжан Цзихуа вместе лишь с некоторыми из 12 китайских асов присвоили звание Военного Героя Первой Степени — вот что значил для китайцев сбитый американский ас Дж. Дэвис. А среди наших 22 асов, ставших Героями Советского Союза за Корейскую войну, фамилии М.А. Аверина нет.

Интересных подробностей воздушных схваток первой половины 1952 г. сами китайцы не сообщают, а из других источников следует, что в первой декаде марта 1952 г. в ожесточённых воздушных боях над Сайсеном на реке Ялудзян, где главным стратегическим объектом являлась Центральная ГЭС, лётчики ОВА потеряли до двух десятков МиГов, в том числе 5 и 7 марта — по семь машин. В бою 12 марта китайцы сбили лётчика 4-го авиакрыла Г.С. Хульса, пропавшего без вести. Пилоты 335-й и 336-й аэ за-явили об уничтоженных в тот день четырёх МиГах. Спустя три дня китайцы «украли» (т.е. пронал без вести) летавшего на разведку австралийца Дж. Болдуина (стажировался в 4-м авиакрыле).

В конце марта потери ОВА значительно возросли, что связано с вводом в бой новых китайских дивизий. Явная путаница в наших источниках не позволяет однозначно установить, о каких конкретно частях идет речь, но, судя по мемуарам Ван Хая, вновь прибывшего на фронт в составе 3-й иад 1 мая 1952 г., вероятно, это 4-я, 6-я и 15-я иад ВВС НОАК: «С ними вместе воевали по два полка из 12-й, 17-й и 18-й иад, а 4-я, 6-я и 15-я иад в это время базировались в Шэньяне и Ляояне, находясь на отдыхе и переформировании и отвечая также за ПВО территории КНР»⁹⁴.

В марте 1952 г. все части 64-го иак сменили «копей» — с заводов получили новые МиГ-15бис с ВК-1, а все изношенные или побывавшие в ремонте МиГ-15 и МиГ-15бис передали в ОВА и в наши авиачасти, базировавшиеся на Ляодунском полуострове. И при этом, передавая китайцам новейшую авиатехнику, наши авиаторы всё равно бдительно сохраняли свои военные секреты, даже в экстремальных условиях. Показательной в данном случае является посадка на горящем МиГ-15бис лётчика 913-го иап И.И. Карпова 25 декабря 1952 г., описавшего конец боя так: «Однако этот пахальный «Сейбр» попал мне куда-то в самолёт и он задымился. Я на максимальной скорости с неустойчиво работающим двигателем развернулся на запад, в Аньшань. В общем, я пролетел на горящем МиГе 100–150 км и мягко посадил его на полосу, но тут в кабину пошёл дым и сзади ворвалось пламя. На рулёрке я уже не выдержал жара пламени и на ходу выпрыгнул из самолёта на бетонку, отбежал от самолёта в сторону, а самолёт вскоре охватило пламя... Китайцы бросились его тушить, но я не допустил их к самолёту, так как там был двигатель ВК-1А»⁹⁵.

По утверждению Г.Н. Урвачева, «модифицированные истребители внешне были такими же, как и МиГ-15, но с улучшенной аэродинамикой, новой пушкой с увеличенным боезапасом и, главное, с другими двигателями повышенной тяги: ВК-1А вместо РД-45. Эти самолёты обладали несколько большей скоростью, высотностью и дальностью... Технические особенности новых самолётов долгое время держались от китайцев в тайне».

В это трудно проверить, но в разговоре с сыном он также утверждал, что «на двигателях их самолётов стояли пиропатроны, которые лётчик должен был подорвать нажатием специальной кнопки в кабине в случае угрозы нападения этого двигателя в чужие руки, в том числе и китайцев... Тем не менее, китайцы, видимо, заподозрили, что от них что-то скрывают... Однажды, когда... [Урвачев] сидел в кабине своего МиГ-15бис на стоянке, к нему подошел китайский лётчик:

— Тунжа (товарищ), можно посмотреть твой самолёт?

— Смотри.

Обойдя и внимательно осмотрев самолёт, китаец достал из кармана веревочку и тщательно измерил диаметр сопла двигателя, сделав в нужном месте на веревочке узелок... [Лётчик] рассмеялся:

— Ну, что, зад у моего такой же, как у твоего?

— А почему так быстро летаешь?

— Больше тренируйся — также будешь летать.

...Вскоре и китайские авиадивизии перевооружили на МиГ-15бис»⁹⁶.

20 марта шестёрка китайских МиГов атаковала восьмёрку австралийских «Мустангов», штурмовавших железную дорогу Сучон — Каундонг, и сбила один F-51D, пилот Д. Тейлор погиб.

К апрелю 1952 г. МиГ-15 сумели освоить и корейцы — в бои в составе ОВА вступила одна дивизия ВВС КНДР на реактивных самолётах. Полных данных об их участии в боях нет, но в мастерстве они, по-видимому, уступали даже китайцам. Однако существуют и другие оценки их лётного мастерства. Как уже говорилось, С.М. Крамаренко писал о корейских курсантах, что «в воздушных боях с американцами они показывали чудеса. Один из них над сеульским аэродромом сбил несколько американских самолётов».

Уничтоженные американцами весной поршневые истребители, главным образом, на аэродромах, скорее всего, относятся к ВВС КНДР. Так, 4 мая 12 «Сейбров», ведомые сбитым вскоре командиром 4-го авиакрыла полковником У. Махуриным, нанесли бомбоштурмовой удар по аэродрому Синьичжоу. Пара Э. Харрис и И. Кинглюе уничтожила на земле 5 Як-9 из 2-й иад ОВА, другая пара сбила ещё пару Як-9 на взлёте. Речь в данном случае идет именно о дивизии ВВС КНДР, так как 2-я иад ВВС НОАК к этому времени уже переучивалась с Ла-9 на МиГ-15, на «Яках» они вообще никогда не летали. Американцы утверждали, что в майских боях лётчики 4-го и 51-го авиакрыла сбили 27 МиГ-15, Як-9 и Ту-2, уничтожив на земле ещё 3 Як-9. Большинство поршневых самолётов (если не все) принадлежали корейцам.

Большие потери МиГов можно объяснить тем, что в мае командование ОВА ввело в бой ещё три новых китайских дивизии — 12-ю, 17-ю и 18-ю, по 45 МиГ-15⁹⁷. Без боевого опыта в первых же схватках с «Сейбрами» они понесли ощутимые потери, в том числе 15 мая — три МиГа, два из них на счету Дж. Каслера из 335-й аэ. 20 мая лётчики этой же эскадрильи успех повторили, сбив ещё три китайских МиГа, «отметился» и новый командир 4-го авиакрыла Г. Тинг. В те же дни китайцы в районе Пхеньяна «не поладили» с австралийцами из 77-й аэ. 4 и 8 мая «Метеоры» сбили по одному МиГу, сами признали потерю одного «Метеора», сбитого 16 мая.

И вновь обратимся к мемуарам Ван Хая, в начале 1952 г. назначенного на должность заместителя командира полка 3-й иад, из-за чего после возвращения на фронт ему совмещать лётную работу со штабной, занимаясь «организацией крупных сражений в воздухе и тактикой группового воздушного боя». По его словам, в течение апреля—мая 1952 г. противник продолжал удерживать военнопленных в нарушение принципов добровольной репатриации и/или подписанных конвенций. Осуществлялась «наглая» (т.е. принудительная) агитация пленных «китайских народных добровольцев» перебраться на Тайвань:

«Эти действия затягивали и срывали переговоры о перемирии и завершении военного конфликта. В этой обстановке ЦК КПК решил продолжать военные действия силами китайских добровольцев. По приказу Командующего ОВА 3-я иад 1 мая 1952 г. вновь отправилась на фронт...

Активная фаза боёв началась 10 мая. Первое время часть лётчиков ещё не осознала и не почувствовала на себе все изменения, произошедшие в боевой работе, и переоценивала свои возможности. Результатом стали серьёзные потери. 13 и 15 мая они дважды попадали под мощные удары противника. 13 мая в воздух подняли восьмёрку МиГов из 34-го иап 12-й иад. Над районом Шуньань при подлёте к району боевых действий из-за неосмотрительности они подверглись атаке группы F-86. При внезапной атаке (они даже не успели сбросить подвесные баки) американцы сбили два и подбили один МиГ.

15 мая с КП приказали поднять в воздух восьмёрку (1-ю аэ) 34-го иап Ван Хая. Они должны были перехватить небольшую группу самолётов противника севернее Пхеньяна, однако в воздухе над городом Юншань из-за ухудшения метеоусловий решили вернуться. На обратном пути им с земли сообщили о двух четвёрках F-86, летевших в горный район, где «Сейбры», по-видимому, собирались блокировать наши аэродромы. Ведущий получил приказ одной четвёркой прикрыть посадку других самолётов. Одно звено 1-й аэ на высоте 8000 м должно было прикрыть посадку 2-го звена. После посадки 1-го звена противник, находившийся в

воздухе над рекой Ялуцзян, наблюдал за нашими МиГаами и ждал удобного момента для атаки.

В этой ситуации НП должен был приказывать своей четвёрке отогнать противника и после этого приземлиться на любом неболокированном аэродроме. А вместо этого они получили приказ «поскорее садиться здесь» и попали под атаку. Ведущий выполнил приказ, и его четвёрка перед посадкой рассредоточилась. Когда ведущий уже катился по полосе, его ведомые по очереди летели по «коробочке» на малой высоте и скорости, и пара F-86 беспрепятственно атаковала 2-й и 3-й самолёты. В результате 2-й самолет сбили, пилот Лю Дэлинь погиб. Лётчик Ма Баотан успел выпрыгнуть из 3-го МиГа, получив серьёзные ранения. 4-й МиГ попытался прикрыть своего ведущего и подбил F-86. Затем он сам повергся атаке другого F-86 и был сбит, лётчик погиб. Итог глупости НП очевиден...»⁹⁸.

И далее: «В тот период воздушные бои стали чрезвычайно ожесточёнными. Некоторые лётчики погибали, другие прыгали с парашютом. В некоторые дни лишь самые опытные лётчики на должностях зам. комэска и выше восьмёрками летали на боевые задания. Количество самолёто-вылетов и количество самолётов уменьшилось, активность воздушных боёв спала.

Рядовые лётчики и командование полков и дивизий стали активно изучать новую тактику противника и извлекать уроки из проведённых боёв...» Далее идёт длинное перечисление своих огрехов и ошибок, а Главком ВВС Лю Ялоу постоянно напоминал, что основой боевой единицы должна стать четвёрка⁹⁹.

Китайские историки утверждают, что «после поражения американских войск в «удушающей войне» с лета 1952 г. они сменили тактику» и, вместо разрушения коммуникаций, перешли на тактику точечных бомбардировок стратегических объектов и крупных населённых пунктов, стремясь при этом оказать и политическое давление. 19 июня 1952 г. президент США Г. Трумэн утвердил новый план уничтожения электроэнергетической инфраструктуры региона.

В июне 1952 г. авиация сил ООН осуществила более 300 налётов на крупные электростанции на китайско-корейской границе и другие энергетические объекты на севере КНДР. Китайское командование в штабе ОВА считало, что их главной задачей явля-



Замена двигателя на МиГ-15бис

ется ПВО стратегических объектов на корейской территории (ГЭС, мосты на реке Ялуцзян, авиабазы и транспортные коммуникации к северу от Пхеньяна и Юаньшань). Американцы, по китайским подсчётам, ежедневно производили по 300–600 самолёто-вылетов на бомбардировку и штурмовку важных целей. Несмотря на плохие метеоусловия (в Корее начался сезон дождей), китайцы «концентрировали свои силы» и активно вели бои над рекой Цинчуаньцзян.

3-я иад Ван Хая начала новый период крупных воздушных боёв, а именно, днем в любую погоду они вместе с корейцами патрулировали в воздухе, прикрывая стратегические объекты. Однако в сложных метеоусловиях (СМУ) китайцы не летали, и в такую погоду 23 июня палубная авиация США совершила крупный налёт (более 30 самолёто-вылетов) на Сунхун ГЭС на р. Ялуцзян, частично её разрушив¹⁰⁰.

Ван Хай утверждал, что «противник изменил тактику. Раньше летали большими группами, теперь стали «просачиваться» мелкими — по 4–8 самолётов. При этом использовалась тактика приманки и свободная охота в воздухе. Матчасть у американцев при этом существенно улучшилась, в больших количествах стали использовать F–86 последних модификаций, в том числе F–86E/F». Ван Хай считал, что эти «Сейбры» по лётным характеристикам превосходят их МиГи–15¹⁰¹.

Новая смена советских дивизий в начале июня и пополнение воевавших полков совсем молодыми пилотами со средним налётом на реактивной технике 20–30 час не способствовала боевым успехам. 2 июня группа F–84 7-й аз 49-й ибаг во время налёта на ж/д Синьчжоу — Чонгчжоу подверглась атаке четвёрки китайских МиГов, в бою один МиГ сбили. Всего за один день 6 июня над Аньдуном «Сейбры» сбили 8 МиГ–15, причём число потерь у китайцев и у «друзей» оказалось равным — по 4. После этого нашу 97-ю иад отправили в Мукден дополнительно тренировать прибывшее пополнение. Китайцев оставили воевать, и уже 11 июня в бою они потеряли три МиГа, сбитых «Сейбрами» 335-й аз. Дважды отличился Дж. Лоу, 15 июня он также «отметился» в бою с китайцами.



По состоянию на 1 июля 1952 г. в составе истребительной авиации ОВА насчитывалось 6 полнокровных китайских дивизий — 3-я, 4-я, 12-я, 15-я, 17-я и 18-я (275 боеготовых МиГ–15 и МиГ–15бис, и ещё 28 неисправных). В составе советских дивизий насчитывалось ещё 302 МиГа. Из них 37 МиГ–15 и 56 устаревших МиГ–9 из 15-й иад в бой не вводили, они вместе со 2-й и 14-й иад, в основном, осуществляли охрану с воздуха тыловых объектов на Северо-Востоке КНР и занимались тренировками лётного состава.

В мае (иногда утверждают, что в июле) 1952 г. лётчики ОВА впервые встретились в воздухе с английской палубной авиацией. В отличие от самолётов советского 64-го иак, которым строго-настрого запрещалось действовать над морем или пересекать линию фронта, китайцы и корейцы не имели подобных ограничений. Поэтому из китайских лётчиков сформировали специальную «морскую» группу, предназначенную для борьбы с палубной авиацией противника.

26 мая 1952 г. четыре МиГ–15 из состава этой группы встретились с четвёркой английских палубных штурмовиков «Фэйрфлай», взлетевших с авианосца «Оушн». В результате воздушного боя двух англичан китайцы уничтожили и один тяжело повредили, но он сумел дотянуть до палубы своего авианосца.

27 июля в районе Чиннампо МиГи атаковали две группы англичан — по четыре «Си Фьюри» и «Фэйрфлай» с авианосца «Оушн». О потерях среди МиГов и «Си Фьюри» данных нет, а «мотылькам» досталось «на орехи»: один «Фэйрфлай» упал в Жёлтое море, другой сел на вынужденную на сушу, третий, сильно повреждённый, сумел дотянуть до авианосца. Позже англичане заявили, что потерь среди экипажей нет — всех лётчиков спасли.

Впоследствии в КНР опубликовали дополнительные подробности этого боя: «Утром 51-й иап 17-й иад послал четвёрку МиГ–15 (ведущий — Ли Хунцинь), и к северу от Лунгана они обнаружили четвёрку F–4U палубной авиации. Они перешли в атаку. Лётчик Ван Шиин сбил один самолёт, остальные трое уклонились от боя...»¹⁰².

Историки из КНР сейчас называют действия в воздухе небольшими группами самолётов «партизанскими». Они нападали на малые группы противника и нередко добивались побед. Таким способом на фронте, в основном, действовала 17-я иад, добившись немалых успехов в воздушной «партизанской» войне.

В августе лётчики ОВА начали вести активную войну с палубной авиацией ООН в Желтом море. Мелкие группы МиГов регулярно патрулировали прибрежные воды, произошло несколько воздушных боёв.

Однако далеко не всегда боевые столкновения с английскими и американскими морскими самолётами заканчивались для китайских лётчиков победами. 9 августа в районе Ханчон —

Штурмовик Хоукер «Си Фьюри» 805-й аз готовится к взлёту с палубы авианосца «Сидней»

Чиннампо — Пхеньян звено МиГ-15 атаковало четвёрку «Си Фьюри» 802-й аз. Разошлись «вничью» — по одному подбитому. Утром того же дня севернее Чиннампо ещё одну четвёрку 802-й аз атаковала восьмёрка МиГ-15. Англичане, по их словам, одержали «полную победу» — лейтенант Флота Ее Величества П. Кармайкл сбил МиГ-15, взорвавшийся в воздухе над о. Чодо (первая «поршневая» победа сил ООН над МиГами), и кроме того, повредили ещё два или три МиГа. Свои потери — два подбитых «Си Фьюри», один дотянул до авианосца, второй сел на вынужденную на о. Чодо.

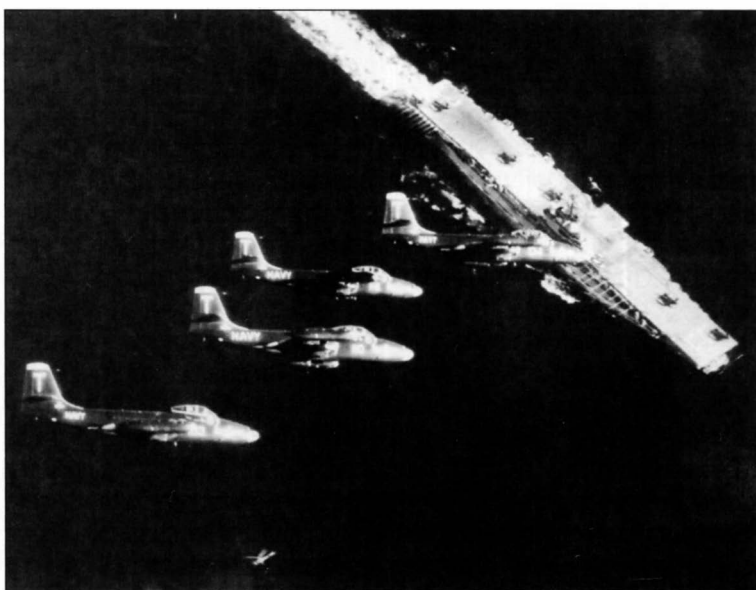
По другой версии, 9 августа 1952 г. два звена МиГ-15 попытались перехватить звено «Си Фьюри». В ходе завязавшегося воздушного боя один китайский истребитель сбили, ещё два получили повреждения (два англичанина также вернулись из боя повреждёнными).

10 августа четвёрка П. Кармайкла вновь встретила с восьмёркой МиГ-15, повредив в бою два самолёта, один из них якобы загорелся. Но при этом «главного обидчика» тоже сбили, он сел на воду и был спасён.

Последняя встреча МиГов с «Фэйрфлаями» 825-й аз состоялась 11 августа. Потерь с обеих сторон не было, по-видимому, и боя как такового тоже. Англичане, увидев МиГи, сразу прекратили налёт и «вовремя унесли ноги». Китайцы эти бои никак не упоминают, а такая явная беспомощность в борьбе с поршневыми палубниками невольно наводит на мысль, что это были всё же корейцы. А 10 сентября того же года пять МиГ-15 китайских ВВС встретились с двумя поршневыми «Корсарами» из состава авиации корпуса морской пехоты США, в результате обе стороны потеряли по одному самолёту.

Вместе с тем несколько неожиданных атак лётчиков ОВА на МиГ-15 по английским ударным машинам с авианосца «Оуши» летом 1952 г. вынудили командование сил ООН в районе действия 77-го оперативного соединения постоянно держать в воздухе «радарный пикет», предупреждавший корабли о приближении самолётов противника. В этом качестве фигурировали палубные самолёты дальнего радиолокационного обнаружения (ДРЛО) AD-3W и AD-4W. Последние оснащались мощной РЛС AN/APS-20A со значительно лучшими характеристиками по сравнению с РЛС AD-3W. Мощность передатчика у РЛС с AD-4W, по американским источникам, составляла около одного мегаватта, что кажется весьма сомнительным, учитывая то, что мощность большинства современных наземных РЛС (без ограничений по размерам и массе) практически не превышает нескольких сот киловатт. Более полутора сотен AD-4W широко использовались в Корее, несмотря на то, что вибрации громоздкого обтекателя и затенение обзора фюзеляжем и крыльями сильно уменьшали дальность и качество обнаружения целей.

Об одном из воздушных боёв с использованием самолётов ДРЛО речь пойдет дальше, а на смену палуб-



Ударные самолёты F2H-2 возвращаются с боевого задания на свой авианосец «Кирсардж» (CVA-33). Корея, 1952 г.

ной «экзотике» вскоре опять пришла «рутина» — борьба с истребительно-бомбардировочной авиацией.

С июля по октябрь 1952 г. на ТВД наступил сезон дождей, и часто бывала нелётная погода. Количество боевых вылетов уменьшилось вдвое. Командование ОВА усиливалокрытие стратегических объектов на р. Ялуцзян, и одновременно много внимания уделялось наземной подготовке. Пользуясь нечастой хорошей погодой, командование посылало усиленные патрули в район Цинчуаньцзян, стараясь перехватить группы F-86 и не допустить их в район Ялуцзян.

4 июля 70 истребителей-бомбардировщиков под прикрытием группы F-86 попытались разбомбить ГЭС в Лагушао. Восьмёрка МиГов 12-й китайской дивизии под прикрытием «друзей», по словам Ван Хая, «разогнали и F-86, и штурмовиков».

3 августа после обеда 24 F-84E из состава 69-й аз 49-й ибаг под прикрытием F-86 4-го авиакрыла штурмовали железнодорожную станцию Сапйонг. На перехват взлетели китайцы из ОВА вместе с нашими лётчиками из 518-го и 676-го иап 216-й иад. Как обычно, нашим достались «Сейбры», а китайцам — «Тандерджеты». Результаты боя неизвестны.

4 августа большая группа противника осуществила массированный налёт на коммуникации в районе Цичуань. 24 МиГа из 12-й и 3-й иад их вновь «разогнали»¹⁰³. По другим данным, 8 августа китайцы в подобном бою потеряли три МиГа.

В тот день погиб знаменитый «железный» ведомый Фань Ваньчжан. Его потерю сейчас описывают следующим образом: «8 августа 1952 г. Фань Ваньчжан провёл ещё один воздушный бой, и после его окончания при возвращении на базу группу атаковала сзади четвёрка F-84. Фань Ваньчжан их обнаружил поздно и начал бой в одиночку, не успев доложить ведущему. В этом бою он сбил одного, остальные трое отказались от атаки группы и ринулись на него. Во время боя он снизился с 10000 м до высоты менее

1000 м. Здесь его сбили, он погиб. Ему исполнилось только 25 лет...»¹⁰⁴.

В начале августа китайцы совершили 442 самолёто-вылета (летали 58 групп), из них 15 больших групп сделали 122 самолёто-вылета. Они сбили и подбили 21 самолёт. Противник в это время расширил зону боевых действий к югу от Пхеньяна. Однако к северу от реки Цинчуаньцзян американцы проводили боевые вылеты средними и большими группами только в СМУ, когда не было противодействия. За 19 дней (13–31.08.52) китайцы сделали 80 самолёто-вылетов 12-ю группами. В районах Аньчжоу и Цзячуань, где действовали 3-я и 12-я иад, 20 и 22 августа провели три крупных воздушных боя¹⁰⁵.

Лишь во второй декаде августа на «Аллее МиГов» наступило временное затишье, с небольшим боевым «антрактом» 20–22 августа, продолжавшееся почти до конца лета. По некоторым признакам, только в те дни к китайским лётчикам пришло понимание необходимости ведения чётких групповых действий и знание тактики. Молодой пилот Ли Ланьмао позже вспоминал о проведенных в конце августа воздушных боях, и как они наконец-то восприняли уроки основных учителей — опытных советских лётчиков, учивших ещё Гоминьдановцев, американцев и других. Лишь от врага они переняли, что нельзя летать в одну линию. Стали эшелонировать строй по высоте, освоили полёты в боевом порядке эскадрильи и тактику построения в воздухе звена МиГов «фронт», «клин пар», «змейка пар». Постепенно научились всей группой связывать боем истребителей противника, блокировать и деблокировать аэродромы и т.п. О «дружественных войсках» (наших лётчиков) в китайских источниках, за исключением мемуаров Ван Хая, как правило, почти не упоминают, но это, скорее всего, политические наскобления недавнего прошлого. С накоплением боевого опыта приходили победы, менее чем за три месяца они сбили более 30 американских самолётов.

Американцы также постепенно осознали, что МиГи с китайскими лётчиками превратились в грозную силу. Китайцы к этому времени достаточно хорошо освоили МиГ–15 и МиГ–15бис, историки пишут, что «используя гибкую и разнообразную тактику, [они] активно вели наступление и уничтожали американские самолёты». Сбитый в те дни американский лётчик с В–29, летевшего с 10 т бомб на железнодорожный мост в Синьяньчжоу, позже описал встречу с китайскими МиГами. По его словам, все члены его экипажа с напряжением ожидали возможной атаки истребителей. Внезапно приборы показали наличие вблизи вражеских самолётов, к его «Сверхкрепости» протянулись две огненные очереди и их сбили.

В течение всего сентября, несмотря на плохую погоду, китайские дивизии продолжали воевать, сорвав четыре (по другим данным — шесть) массированных налётов на ГЭС в Лагушао и мост на р. Ялуцзян. Китайцы, уничтожая «крупные» бомбардировщики (по видимому, речь идет о В–26 или В–29), регулярно направляли по 4–8 самолётов из 3-й, 12-й, 17-й, 18-й дивизий в районы к югу от Пхеньяна, нападая на аме-

риканские самолёты и рассеивая их. Этими активными боевыми действиями они сковывали действия американских ВВС к северу от реки Цинчуаньцзян, обеспечивая движение на двух главных железнодорожных магистралях в северной части Кореи. Таким образом, они сбили 30 самолётов и подбили 6.

4 сентября с 14–14 до 14–50 более 100 истребителей-бомбардировщиков под прикрытием более 80 F–86 атаковали ГЭС с двух направлений — с востока и с запада. Китайцы совместно с «друзьями» также разделились: пока «друзья» «разбирались» с противником на западе, китайские лётчики (7-й иап 3-й иад и 36-й иап 12-й иад) воевали с восточной группой. 16 МиГов 7-го иап 3-й иад (ведущий — зам. комполка Сунь Цзинхуа) в облаках столкнулись с 32 F–86. В результате яростного и краткосрочного боя один сбили и один подбили. Свои потери в 7-м иап — 6 самолётов. Тут Ван Хай утверждает, что несмотря на большие потери, они отогнали группу F–86 и «таким образом прикрыли ГЭС» (не очень понятно, как — А.Д.). 9, 15 и 17 сентября большие группы истребителей-бомбардировщиков вновь атаковали ГЭС и мост. Китайцы их снова отогнали¹⁰⁶.

Продолжались и «морские прогулки» в Жёлтое море на «свидания» с палубной авиацией сил ООН. 7 сентября «Корсары» с авианосца «Сицили» встретились с МиГами над о. Чодо, но встреча осталась «без последствий». Через два дня двум звеньям «Корсаров» встретившиеся 16 МиГ–15 чем-то «не приглянулись», и они отбились без потерь. 10 сентября «парочку» «Корсаров» сначала МиГи «обхаживали» парой, затем появились ещё три, а в довершение ещё одна пара. На повреждённом «Корсаре» ведущий капитан Дж.Дж. Фолмар умудрился поймать в прицел одного «ухажёра» и сбил его, но на обратном пути сказались «последствия» назойливого «приставания» — пришлось прыгать с парашютом.

По американским данным, в сентябре коммунисты потеряли 63 МиГ–15. Примерно половина из них принадлежала ОВА, однако точный «вклад» в это «достижение» китайцев и корейцев неизвестен.

Подтверждением того, что летом над морем летали всё-таки корейцы, служит сентябрьский бой эскадрильи МиГов ВВС КНДР (ведущий Тен Дю Хо) с шестёркой палубных бомбардировщиков под прикрытием истребителей (вероятно, «Си Фьюри» и «Фэйрфлай»). Командование КНА объявило, что ведущий сбил одного «бомбера», ведомые — прикрывавшегося его истребителя. Остальных просто отогнали от побережья.

11 сентября 1952 г. совершил подвиг командир звена 2-й аэ 36-го иап 12-й иад Цюй Жусин. Историки уточняют, что он по национальности кореец, однако ранее перебрался вместе с отцом в Китай и вступил там в Красную армию. В воздушном бою он сбил один самолёт противника, затем начал преследовать другой. В ходе преследования над морем его МиГ обстреляла корабельная ЗА, самолёт загорелся, лётчик получил ранения. Тем не менее, отважный пилот продолжал преследование и вновь попал под обстрел ЗА. Судя по всему, его «визави» удалось уйти от преследо-



Комзвена Цой Жусин

вания, а сам китаец (или всё же кореец), понимая, что далеко не улетит, пошел в атаку на корабль, выпустив по нему все снаряды. Совершил ли Цой Жусин в завершение своей атаки огненный таран, историки из КНР не сообщают. Вместе с тем его подвиг отмечен как один из самых ярких боевых успехов 12-й иад. Всего лётчик сбил и подбил три самолёта, награжден посмертно¹⁰⁷.

В октябре «морские свидания» продолжились. 5 октября тройка северокорейских МиГов на побережье Японского моря в районе порта Хамхин и над населенным пунктом Ренпхо перехватила шестёрку палубных штурмовиков (по некоторым данным — AD-1 «Скайрейдер») под прикрытием истребителей. Позже корейцы заявили, что без потерь сбили пять самолётов и подбили ещё два. Самым результативным оказался ведущий Кан Чон Док (сбил два и подбил один). Учителями этих лётчиков в 1951 г. в Циндао являлись советские лётчики 139-го иап 28-й иад. 12 октября пилоты ОВА перехватили в районе Самдонг — Ковон четвёрку «Мустангов» F-51D из южноафриканской 2-й аз «Чита». Четвёрка МиГов сбила штурмовик лейтенанта Т.Р. Фрейера.

Ван Хай уточняет: «Авиачастей в Корейской Армии было немного, но у них тоже были боевые заслуги. Конкретные цифры неизвестны (даже китайскому командованию!? — А.Д.), но о боевых победах сообщалось. В начале октября 1952 г., чтобы рассеять вражескую авиацию, один полк корейцев выполнял задачи на Восточном фронте и сражался в районе побережья с морской авиацией противника. Первую победу он одержал 4 октября. В тот день в 8–40 в воздух подняли четвёрку МиГ-15. Над побережьем они обнаружили дюжину F-4U. В бою они без потерь сбили пять и подбили ещё одного. 7 и 11 октября группы самолётов, ведомые корейцем Не Хуанчжи, за два воздушных боя сбили 4 и подбили 5, своих потерь нет. Всего за несколько октябрьских дней корейцы сбили и подбили 15 вражеских самолётов. Их военные успехи этими победами, конечно, не ограничиваются»¹⁰⁸.

В октябре 1952 г. американские ВВС в районе Юаньшань прикрывали высадку двух больших групп десанта (по утверждению Ван Хая — только имитировавших высадку десанта), 14 октября

начавших и в итоге осуществивших крупномасштабное вторжение на позиции китайских сухопутных войск в районе Шанганьин. Лётчики сил ООН снизили активность в районе р. Ялуцзян, зато активно разрушали транспортные коммуникации и усиливали блокаду по р. Цинчуаньцзян. Но в то время ВВС НОАК уже значительно усилились: к маю 1952 г. сформировали ещё 7 дивизий, из них три истребительные иад и два отдельных разведывательных полка. В течение сентября—октября китайских истребителей, в основном, перевооружили (первыми — 7-й и 9-й иап из 3-й иад) на МиГ-15бис «с прекрасными лётными характеристиками» — они стали достойными противниками новейших F-86F.

Китайские источники утверждают, что в ноябре—декабре в воздушных боях участвовали 238 самолётов, совершивших 2463 самолёто-вылета, сбивших 52 американских самолёта и подбивших 11, тем самым они «резко ограничили активность американских истребителей-бомбардировщиков в районе к югу от р. Цинчуаньцзян». В конце 1952 г. вновь отличились «орлы» майора Ван Хая, теперь уже командира полка. В ноябре лётчики ОВА одержали 15 побед, в том числе 11 ноября — три, когда нара Ван Хай и Цзяо Цзинвэнь внезапно атаковала группу «Сейбров» и с первой же атаки сбила трёх (два — ведущий, один — ведомый). Затем они оторвались от «опешивших» F-86.

Любопытно, что ноябрьские бои сам Ван Хай, в том месяце назначенный командиром 9-го полка (самым молодым комполка в ВВС НОАК — в 26 лет) никак не комментирует, указывая только, что в начале ноября 1952 г. 3-й иад получила приказ на участие вместе с «друзьями» в крупных воздушных боях, защищая мост в Лагунао, коммуникации к северу от реки Цинчуаньцзян и важные промышленные районы на территории Маньчжурии. Перед этим, 25 октября 1952 г., командующий КНД Пэн Дэхуай провел в Аньдуне большое совещание посвященное новым боевым задачам, боевой учёбе, партполитработе и т.п.¹⁰⁹.

В КНР недавно опубликовали подробности воздушного боя 15 ноября 1952 г.: «В тот день Сунь Шэнлу



Восстановленный мост через реку Цинчуаньцзян — объект постоянных атак авиации сил ООН



F9F-2 «Пантера» в воздухе над авианосной флотилией

печной очередью F9F лейтенанта Ровландса, задымил и скрылся в облаках.

Уже через пять минут в район боя на помощь «Пантерам» подлетели ещё восемь палубных реактивных истребителей, но МиГи ушли в сторону побережья. Этот бой стал самым удачным для истребителей F9F «Пантера» за всю войну благодаря AD-4W «Скайрейдер».

Декабрьские схватки на «Аллее МиГов» отличались не меньшим ожесточением. 2 декабря МиГи ОВА и «Сейбры» выясняли отношения «тет-а-тет» (в остальных боях 3, 4 и 7 декабря — с участием советских лётчиков). Американцы утверждали, что в тех четырёх боях сбили 11 МиГ-15, в том числе 7 декабря — 7. По китайским данным, 2 и 3 декабря 3-я и 12-я иад провели пять воздушных боев с F-86, сби-

ли и подбили 8 самолётов. Особо отличились «орлы» Ван Хая, за декабрь сбив более десятка самолётов. 2 декабря героем стал лётчик Сунь Шэнлу ещё из первой эскадрильи Ван Хая, сбивший два самолёта. Затем его подбили (в МиГе насчитали 12 пробоин), и на последних каплях горячего он приземлился на «дружеском» аэродроме. На следующий день он вернулся в свою часть и в тот же день вновь участвовал в бою.

Сам Ван Хай так вспоминал этот успешный воздушный бой: «2 декабря противник направил две группы F-86, блокировавших аэродром Синьчжоу, не давая этим возможности взлететь и атаковать свои истребители-бомбардировщики, штурмовавшие позиции КНД к югу от Цинчуаньцзян. 12 МиГ-15бис 1-й иад 9-го иап (ведущий — Ван Хай), взлетели им навстречу». После того, как его группа появилась над Гуйчэном, с земли передали, что противник впереди справа. Ведущий развернул группу направо, при этом 2-я и 3-я четвёрки, вероятно, из-за повышенной скорости его опередили. При этом он заметил, что слева с превышением более 1000 м его атакует четвёрка F-86. Ведущий приказал 2-й четвёрке развернуться влево и атаковать противника в лоб, но из-за помех те его не услышали и продолжали разворот вправо. Пользуясь удобным моментом, противник зашёл в хвост 2-й четвёрке. Ван Хай, чтобы прикрыть 2-е звено, сам развернулся влево и пошёл в атаку на четвёрку F-86. Однако он увидел ещё четыре F-86, атаковавших 3-е звено. Обстановка накалилась до предела.

Ван Хай увидел выход только в том, чтобы разделить попарно свою четвёрку и второй парой атаковать «Сейбров», зашедших в хвост 3-му звену. Сам он с ведомым атаковал четвёрку, атаковавшую 2-е звено.

После того, как ведущий второй четвёрки Сунь Шэнлу получил приказ, он немедленно развернулся вправо и атаковал четвёрку американцев, атаковавшую третью четвёрку. В это время появились ещё 4 F-86, атаковавшие самого Ван Хая. Расстояние было небольшим, и опасность попасть под огонь противника была очень велика. Чтобы снять противника с хвоста Ван Хая, Сунь Шэнлу немедленно развернулся влево и открыл заградительный огонь, этим он «рассеял» противника. Затем он вновь развернулся

с ведомым Ма Ляньюй патрулировали район боёв над рекой Датунцзян. Когда горячее уже заканчивалось, впереди справа они увидели пару F-86, ещё с подвешенными баками. Китайцы поняли, что враг их пока не обнаружил и решили внезапно атаковать. Однако, когда Сунь Шэнлу уже заходил в атаку, ведомый доложил, что их сзади атакует ещё одна пара F-86.

Сунь Шэнлу предположил, что все эти пары противника являются частью большой группы и решил воспользоваться их разобщённостью. Учитывая, что от своего ведомого его отделяло некоторое расстояние, он решил продолжить атаку первой пары, а затем переклеститься на тех, кто в хвосте. Ведущий открыл огонь, первая пара «Сейбров» сбросила баки, а он с ведомым далее сманеврировал для атаки второй пары.

В первой атаке Сунь Шэнлу сбил «Сейбр», второй ушёл. После этого ведущий сделал маневр и атаковал вторую пару, находившуюся у него в хвосте. В это время его ведомый попал под атаку второй пары и, чтобы его защитить, Сунь Шэнлу открыл заградительный огонь, возможно повредив противника. Вторая пара F-86 также вышла из боя¹¹⁰.

Итоги боевой учебы китайские лётчики реализовали на практике в крупных воздушных боях 2-3 декабря, а за первую половину ноября ОВА потеряла всего два МиГа, зато в бою 17 ноября американцы отыгрались, сбив сразу шесть. 18 ноября они заявили о двух победах, 20-го — о пяти. За период с 22 по 29 ноября лётчики 39-й аэ сбивали ещё один самолёт ОВА.

Бой 18 ноября 1952 г. стал наиболее показательным случаем успешного использования самолётов ДРЛО. Во второй половине того дня, когда 77-е оперативное соединение в составе авианосцев «Эссекс», «Бон хом Ричард», «Кирсардж» и «Орискани» находилось в 110 милях к югу от Владивостока, оператор РЛС AD-4W доложил о приближении к эскадре восьми неопознанных самолётов, позже классифицированных как МиГ-15. Когда МиГи подлетели к кораблям на дальность 50 миль, с авианосца «Орискани» на перехват поднялись «Пантеры» из VF-781. Наводимые с самолётов и кораблей, они скрытно сблизилась с МиГаами и внезапно атаковали. Лейтенанты Мидлтон и Уильямс сбивали два самолёта, ещё один МиГ, подбитый пу-

вираво и открыл огонь по «Сейбрам», атаковавшим третью четвёрку. Этим он отогнал группу F-86, они отказались от атаки 3-го звена, быстро снизились и ушли влево. В то же время Сунь Шэнлу не вышел из атаки, и когда группа F-86 стала набирать высоту для продолжения боя, он резким маневром пристроился к одному из ведомых американской четвёрки, и с расстояния 800 м атаковал его и сбил. Следующего из этой четвёрки «Сейбра» он обстрелял тремя очередями на дальности 600 м и тоже сбил. Завершив атаку, Сунь Шэнлу в одиночку повернул на базу, и во время пролёта над городом Чанчэн его внезапно атаковала пара F-86. Китаец не успел уклониться от внезапной атаки, и в крылья и кабину его самолёта попали несколько снарядов, вышла из строя радиосвязь. Попытки выйти из-под атаки и самому контратаковать на повреждённом самолёте успеха не имели, ему пришлось выйти из боя. Пилот благополучно приземлился на аэродроме «друзей»¹¹¹.

Другая версия этого боя выглядит так: «2 декабря 1952 г. группа американцев сбрасывала бомбы на берега реки Ялуцзян и полуостров Тьешань (по-китайски — «Железная гора»). Основные цели — мост и ГЭС. В задачу звена Сунь Шэнлу входило прикрытие группы Ван Хая. Когда его группа попала в атаку, на них справа зашла четвёрка F-86. Сунь Шэнлу это чётко увидел, в это время в наушниках прозвучал приказ Ван Хая оказать помощь его группе.

Резким вертикальным маневром, рискуя сорваться в штопор, Сунь бросился на эту четвёрку. Его ведомый Ма Ляньюй не обладал такой же высокой техникой пилотирования и, повторяя маневр ведущего, сорвался в штопор. Сунь Шэнлу остался один против 4 F-86, и те сразу же переключились на него. В этой схватке противники маневрировали, пока китаец не увидел в своем прицеле один из «Сейбров». Он нажал на гашетку, и враг взорвался.

Остальная троица, пользуясь численным преимуществом, бросилась в атаку на самолёт Сунь Шэнлу, тот сделал вид, что их потерял и продолжал полёт по прямой. И когда противник подошел совсем близко и готов был открыть огонь, Сунь резким маневром со снижением вышел из-под атаки, а затем с набором высоты пристроился в хвост одному из противников.

Тот всгал в вираж, чтобы выйти из-под атаки, но китаец «ценко» сидел на хвосте и атаковал один F-86. Тот развалился от огня, остальные вышли из боя.

Собираясь уходить на базу, Сунь вдруг увидел ещё одну пару «Сейбров», заходившую на него в атаку. Противник открыл огонь и попал в него, повредив плоскости и кабину, прервалась радиосвязь. МиГ стал терять высоту, поток воздуха слепил лётчика. Его в этой ситуации, прежде всего, обеспокоило то, что надо спасти дорогой самолёт. Он вышел из-под атаки и на небольшой высоте сумел вернуться на соседний аэродром. На земле в машине обнаружили 27 пробоя. На следующий день Сунь Шэнлу вернулся в часть». Ему предложили отпуск, но он отказался.

На следующий день, 3 декабря, комполка Ван Хай, по нашим источникам, лично сбил три «Сейбра» и подбил ещё три, а его ведомый Цзяо Цзиньвэнь — ещё два. По воспоминаниям самого Ван Хая, «3.12.52 противник направил две группы самолётов атаковать объекты в устье Ялуцзян. 24 F-86 налетели как раз во время обеда. 12 МиГ-15бис срочно вылетели в район Луняньпу. После сближения с противником строй американцев нарушился. Воспользовавшись неразберихой, Сунь Шэнлу сбил один F-86. Остальные китайцы преследовали противника, открыв по нему огонь. Группа F-86 боя не приняла и ушла в свою сторону. У китайцев потерь не было...».

По другим данным, «на следующий день с утра в 11-00 с КП выпустили три сигнальных ракеты — на взлёт. Сунь Шэнлу с ведомым Ма Ляньюй в составе эскадрильи Ван Хая поднялись на перехват и в воздухе над Луняньпу обнаружили противника. Американцы пошли в атаку на самолёт ведущего Ван Хая. Сунь Шэнлу и Ма Ляньюй атаковали противника и, открыв [заградительный] огонь, отбили атаку на Ван Хая. Ведущий, воспользовавшись этим, открыл огонь по другому американцу, и тот взорвался в воздухе. Сунь Шэнлу решил не отпускать «своего» американца и стрелял по нему, пока не сбил»¹¹³.

Ван Хай далее вспоминал, что «как только они вернулись в столовую, в 14-50 снова прозвучал сигнал боевой тревоги. Противник атаковал наземные цели в районах Пхеньяна, Цинчуаньцзян и Юнжоу большой группой — 72 F-86 прикрывали 56 истребите-



Победную поступь лицевого счёта Ван Хая можно проследить по числу звёздочек на фюзеляже его МиГа

СХЕМЫ ВОЗДУШНЫХ БОЁВ ГРУППЫ ВАН ХАЯ (3-я иад)

СХЕМЫ 10-12. Воздушный бой 2.12.52 Сунь Шэнлу

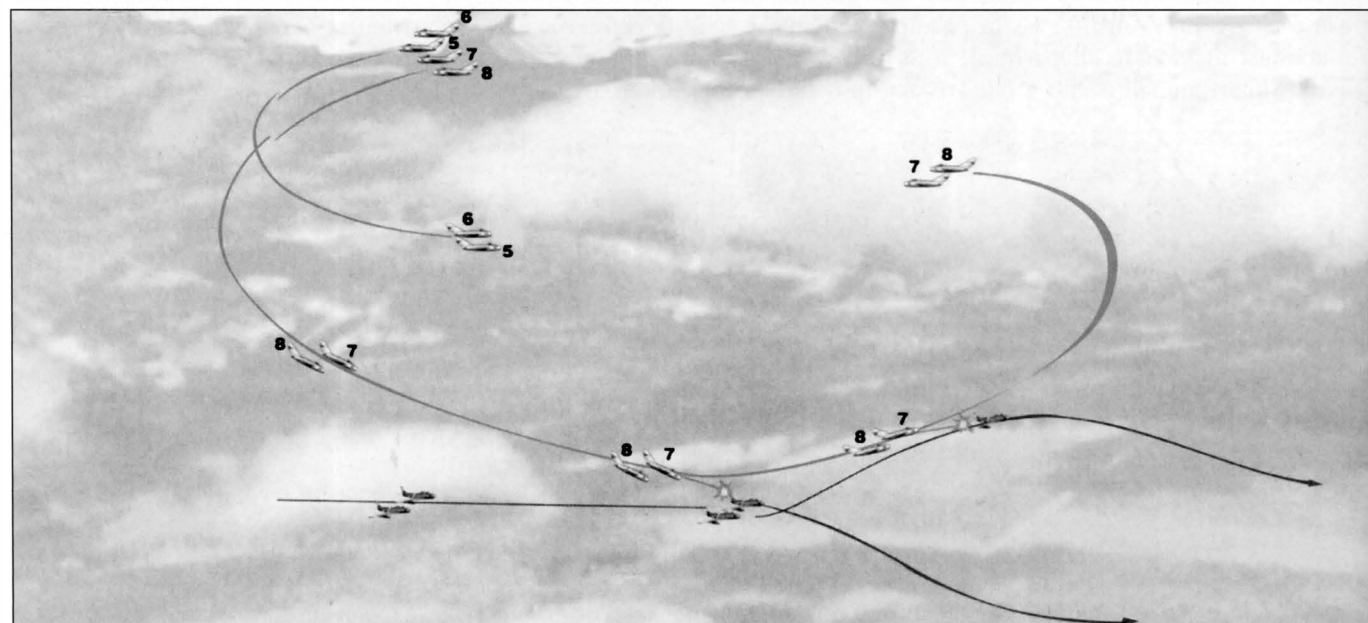
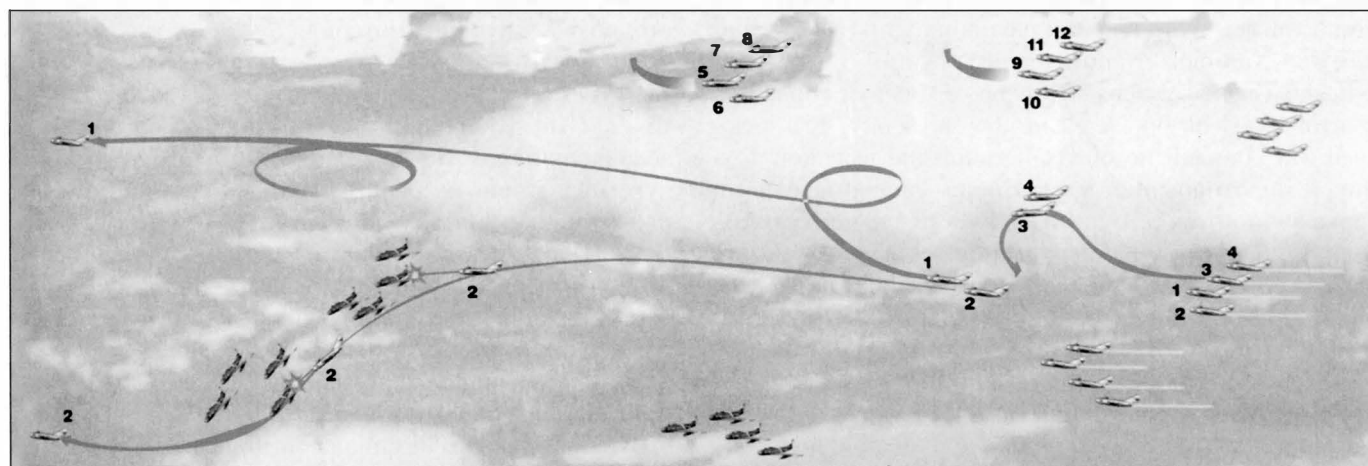
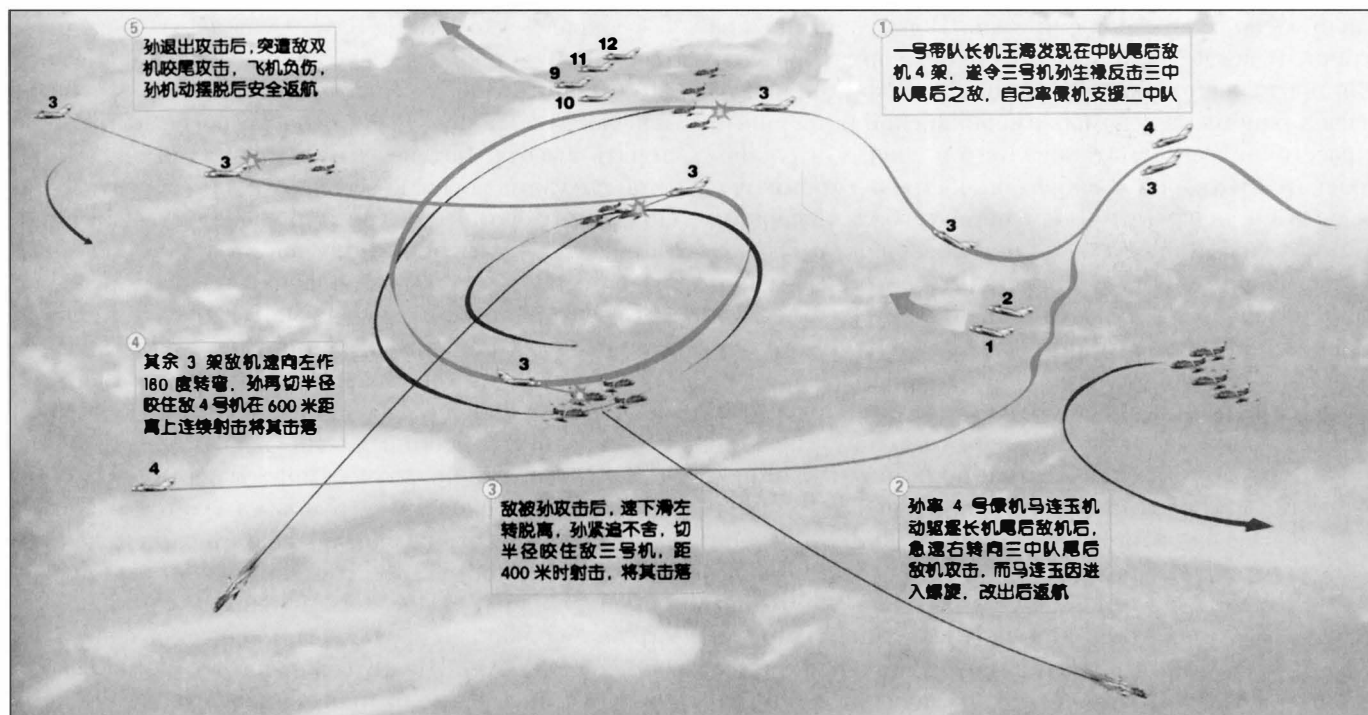
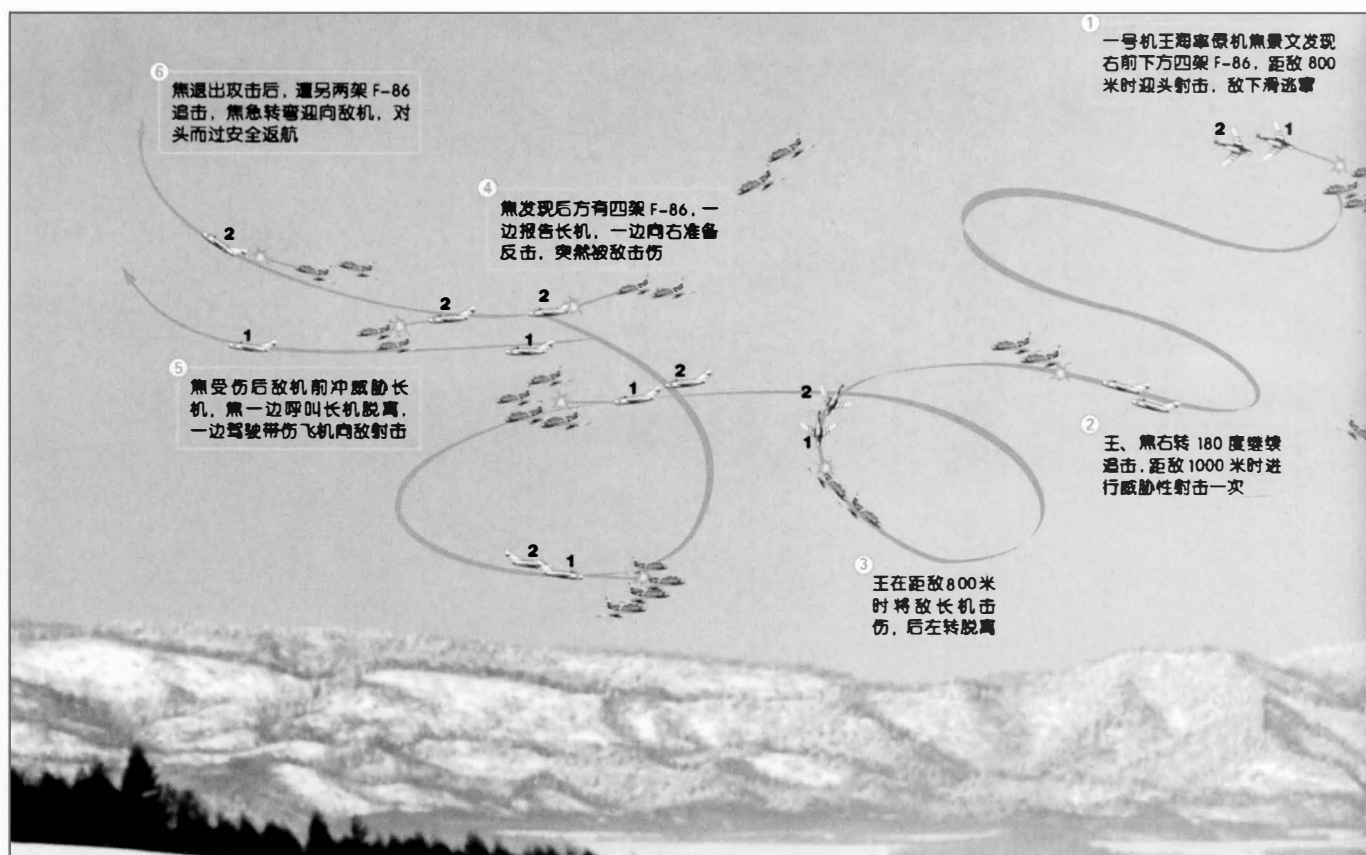


СХЕМА ВОЗДУШНОГО БОЯ ГРУППЫ ВАН ХАЯ (3-я иад) СХЕМА 13. Воздушный бой 3.12.52 (пара Ван Хай и Цзяо Цзинвэнь)



ПОЯСНЕНИЯ К СХЕМАМ ВОЗДУШНЫХ БОЕВ

СХЕМА 10

1 — Ведущий Ван Хай (с-т № 1) обнаружил четвёрку противника, заходившую в хвост его четвёрке, и приказал Сунь Шэнлу (с-т № 3) отразить атаку, своей парой прикрывая 2-е звено.

2 — Сунь Шэнлу с ведомым Ма Ляньчжоу (с-т № 4), маневрируя, преследовал противника, заходившего в хвост ведущей паре, резко развернувшись вправо для того, чтобы атаковать противника, заходившего в хвост 3-й четвёрке (с-ты №№ 9–12). В это время Ма Ляньчжоу (с-т № 4) крутой спиралью вышел из боя и ушел на базу.

3 — После того, как противник попал под атаку Сунь Шэнлу, группа развернулась влево и со снижением попыталась выйти из боя, но китаец их не отпускал и продолжал преследование. «Срезав» радиус виража, он зашел в хвост 3-му самолёту противника и с дистанции около 400 м сбил его.

4 — Остальные три самолёта противника левым разворотом на 180° попытались выйти из боя. Сунь Шэнлу снова «срезав» радиус и с дистанции 600 м атаковал 4-й самолёт и сбил его.

5 — После того, как Сунь Шэнлу вышел из атаки, его самого атаковали две пары противника, МиГ был повреждён, но он сумел вернуться на базу.

СХЕМЫ 11–12*

Воздушный бой 2.12.52 1-го и 2-го, 7-го и 8-го самолётов группы Ван Хая.

СХЕМА 13

1 — Ван Хай со своим ведомым обнаружили внизу справа четвёрку «Сейбров» и с дистанции 800 м обстреляли, но безрезультатно. Противник маневром по высоте ушел из-под атаки.

2 — Ван Хай со своим ведомым маневром вправо на 180° продолжали их преследовать, и с 1000 м нанесли ещё один «угрожающий удар».

3 — Затем с дистанции 800 м Ван Хай подбил ведущего (на схеме показано, что ведомого), далее он развернулся влево и ушел.

4 — Ведомый Цзяо Цзинвэнь обнаружил на хвосте четвёрку F-86, он доложил ведущему, а сам резким маневром вправо попытался сам их атаковать, но был подбит противником.

5 — После того, как Цзяо Цзинвэнь был ранен, противник начал атаковать ведущего, в это время ведомый по радио кричал Ван Хая, чтобы тот уходил, а сам на повреждённом самолёте стрелял по врагу.

6 — Когда Цзяо Цзинвэнь вышел из атаки, его самого атаковали два F-86. Он резким маневром попытался зайти в лобовую, и в итоге благополучно ушел и вернулся на базу.

* — Подписей на китайском языке в оригинале нет.

СХЕМА ВОЗДУШНОГО БОЯ ГРУППЫ ВАН ХАЯ (3-я иад)
СХЕМА 14. Воздушный бой 3.12.52 2-й четвёрки (9-й иап) с группой F-86

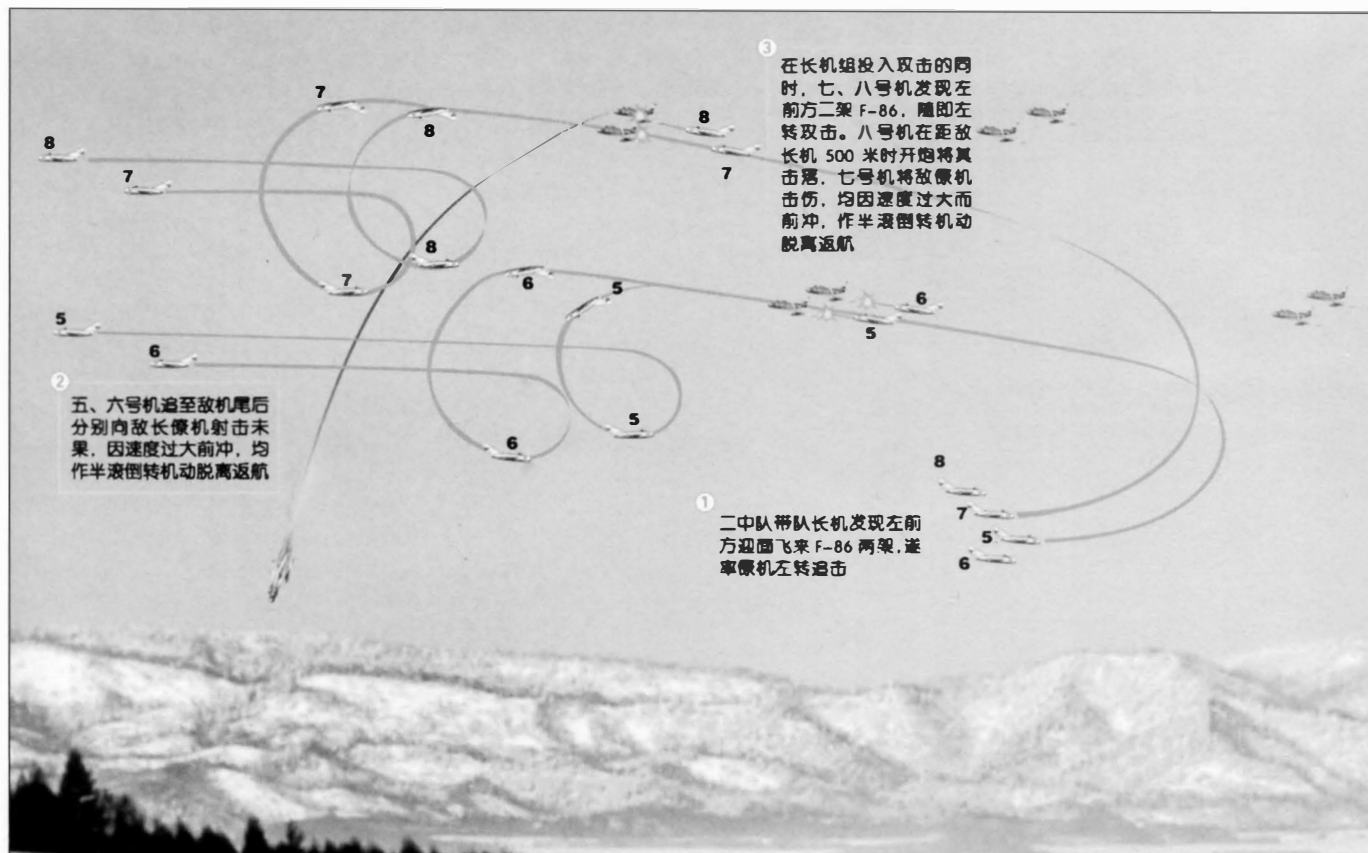


СХЕМА ВОЗДУШНОГО БОЯ ГРУППЫ ВАН ХАЯ (3-я иад)
СХЕМА 15. Воздушный бой 3.12.52 3-й четвёрки (9-й иап) с группой F-86

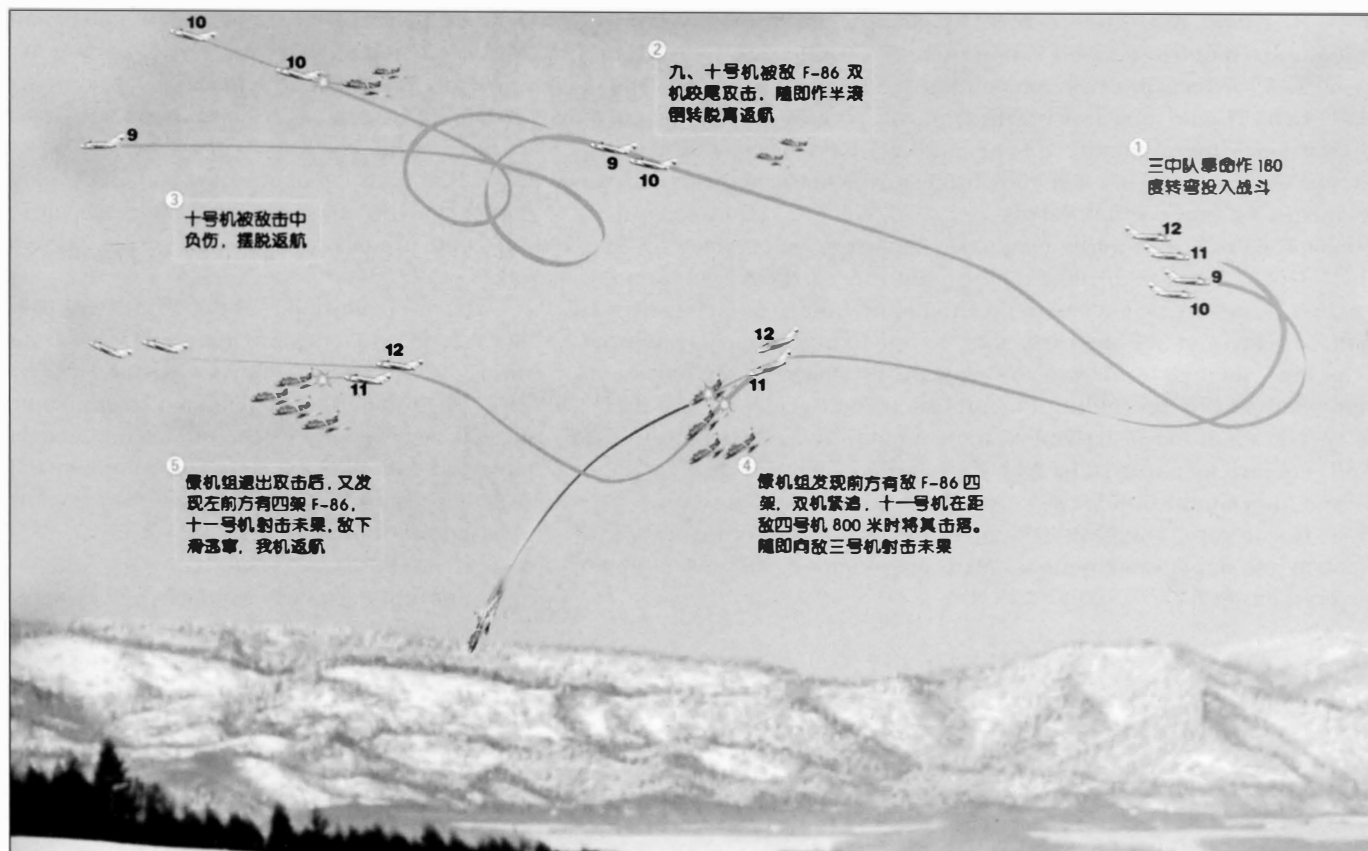
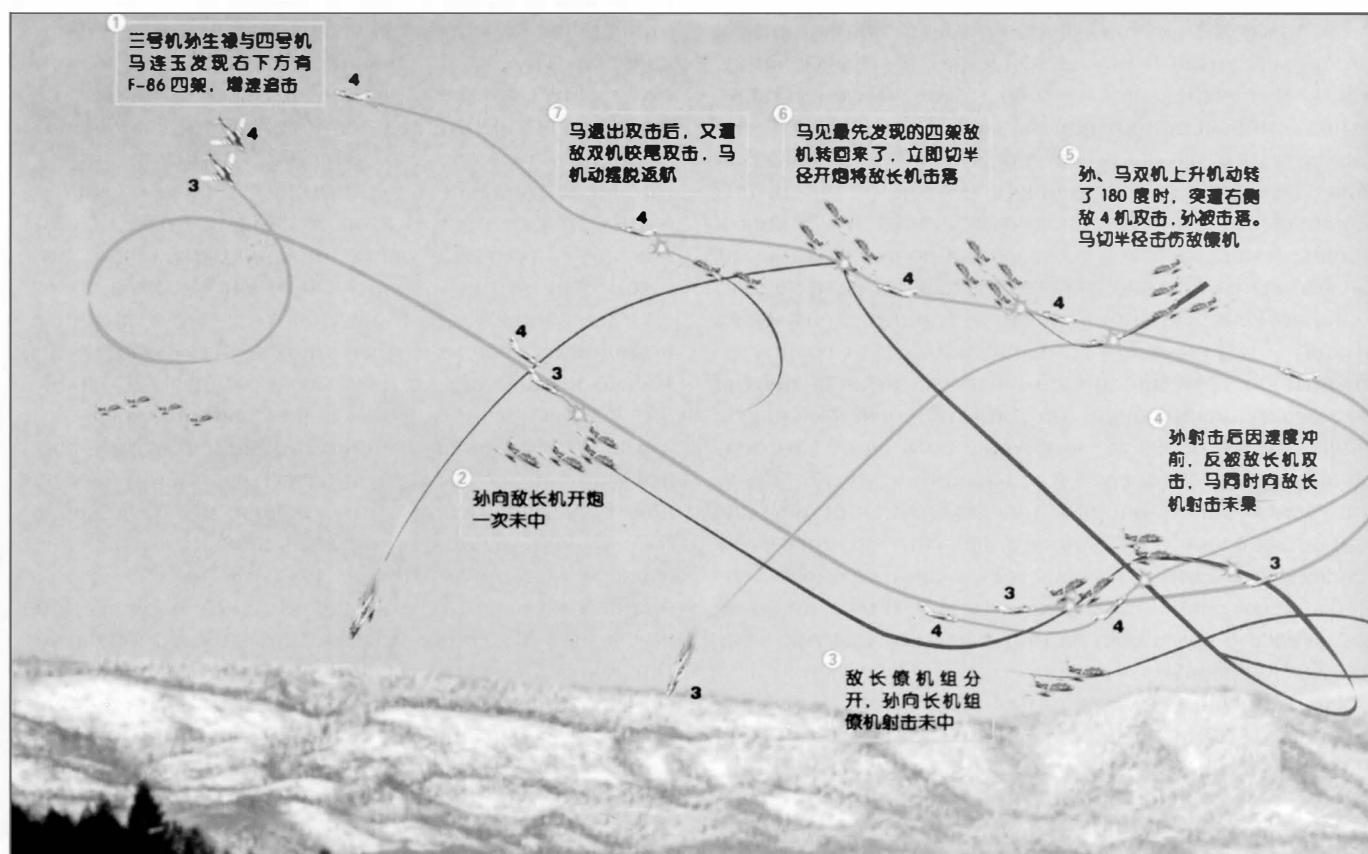


СХЕМА ВОЗДУШНОГО БОЯ ГРУППЫ ВАН ХАЯ (3-я иад)

СХЕМА 16. Воздушный бой 3.12.52 Сунь Шэнлу и Ма Ляньюй с четвёркой F-86



ПОЯСНЕНИЯ К СХЕМАМ ВОЗДУШНЫХ БОЁВ

СХЕМА 14

1 — Ведущий группы 2-го звена (с-т № 5, фамилии лётчика нет) обнаружил впереди слева на встречных курсах пару F-86 и попытался зайти в атаку

2 — Самолёты №№ 5 и 6 зашли в хвост паре противника и открыли огонь по обоим «Сейбрам», но безрезультатно. Скорость была велика, и они переворотом вышли из боя.

3 — Ведущий 2-й пары (с-ты №№ 7 и 8) обнаружил впереди слева пару F-86, с левым разворотом и набором высоты они парой пошли в атаку. С-т № 8 с дистанции 500 м открыл огонь по ведущему и сбил его, с-т № 7 подбил ведомого. После атаки они аналогичным переворотом вышли из боя и ушли домой.

СХЕМА 15

1 — По команде 3-я четвёрка развернулась на 180°, чтобы вступить в бой.

2 — С-ты №№ 9 и 10 подверглись атаке пары F-86 с хвоста. Они полупереворотом вышли из боя и ушли на базу.

3 — 10-й с-т получил при этом повреждения, но вернулся на базу.

4 — Вторая пара (с-ты №№ 11 и 12) увидела впереди четвёрку «Сейбров» и начала их преследовать. С-т № 11 с дистанции 800 м атаковал замыкающего и сбил его. Затем они попытались атаковать и следовать с-т (3-й), но безрезультатно.

5 — По выходе из этой атаки они обнаружили впереди слева ещё одну четвёрку. Ведущий (с-т № 11) вновь атаковал противника, но безрезультатно.

СХЕМА 16

1 — Сунь Шэнлу (с-т № 3) и Ма Ляньюй (с-т № 4) обнаружили справа внизу четвёрку противника и пошли в атаку.

2 — Сунь Шэнлу открыл огонь по самолёту ведущего, но промахнулся.

3 — Четвёрка F-86 разделилась на пары, Сунь Шэнлу открыл огонь по одной из пар, и вновь неудачно.

4 — Ведущий противника атаковал с-т Сунь Шэнлу, а Ма Ляньюй открыл огонь по этому ведущему, и тоже неудачно.

5 — Развернувшись на 180°, МиГи стали набирать высоту. В это время их справа атаковала ещё одна четвёрка противника и сбила Сунь Шэнлу. Ма Ляньюй открыл огонь по ведомому четвёрки и подбил его,

6 — Ма Ляньюй увидел перед собой четвёрку противника, открыл огонь по ведущему и сбил его.

7 — После выхода из атаки он сам подвергся атаке четвёрки «Сейбров», но сумел сманеврировать и вышел из боя. Затем вернулся на базу.

лей-бомбардировщиков. 12 китайцев, оставив свои чапки с рисом, вместе с «друзьями» в районе р. Цинчуаньцзян вновь вступили в воздушный бой.

Группа из 12 «бисов» вела воздушный бой в плотном строю, никто не отрывался. Пикируя с высот около 12000 м «почти до земли» (около 1500 м), они непрерывно атаковали противника, огонь вели 9 из 12 лётчиков, в итоге сбили и подбили 3 F-86. Ведомый Ван Хая Цзяо Цзинвэнь, защищая ведущего, попал под мощный огонь противника, получил 24 пробоины в кабине и крыльях, тем не менее на повреждённом самолёте сумел благополучно вернуться на базу¹¹⁴.

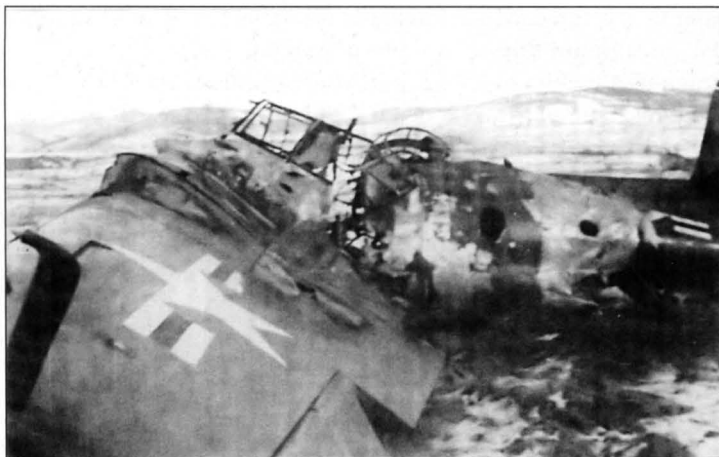
Далее Ван Хай пишет, что «ставший асом Сунь Шэнлу с ведомым Ма Ляньюй прикрывал группу то ли китайцев, то ли «друзей», вдвоём воевали против восьмёрки американцев. Ма Ляньюй в бою прикрывал своих коллег от вражеских атак, но в итоге его подбили, самолёт загорелся и упал, лётчик погиб. Ведущий сбил двоих, однако при возвращении на базу попал под атаку противника и был сбит, выпрыгнул с парашютом. Когда он вернулся на свой аэродром, командование решило предоставить ему отдых, но он не согласился и настаивал на продолжении участия в боях. Командование согласилось...»¹¹⁵. Так течение 2–3 декабря китайцы в воздушных боях сбили 9 F-86 и подбили 3. Свои потери — 2 сбитых, три подбитых. Погиб один пилот.

В статье, посвященной Сунь Шэнлу, гибель аса в том бою описана иначе: «Сунь Шэнлу с друзьями возвратились на базу и сели обедать, обсуждая пережитый проведенного боя. В этот момент вновь раздался сигнал тревоги, они бросили свои палочки и помчались на аэродром. В воздух поднялись все три звена эскадрильи Ван Хая — 12 самолётов. Над рекой Цинчуаньцзян они вступили в бой с более чем 40 F-86. Вскоре в неравном бою они увидели ещё четвёрку «Сейбров», внезапно появившуюся из-за облаков и атаковавшую сзади ведущего — Ван Хая. Сунь Шэнлу своим звеном попытался защитить командира, американцы не стали продолжать атаку на МиГ Ван Хая и ушли. Сунь Шэнлу ценко «ухватился» за один самолёт и, когда уже был готов открыть огонь, сам попал под атаку справа пары противника, открывшей по нему огонь. Это не остановило Сунь Шэнлу, он не пре-

кращал погони и атаки врага, но при этом сам попал под огонь ещё одной пары F-86. Пытаясь уйти из-под атаки, он увидел справа ещё одну четвёрку F-86, атакующую китайцев. Невзирая на опасность, он атаковал эту группу, пытаясь их отвлечь. Попад под огонь уже шести самолётов, он получил изрядную долю пробоин, его повреждённый самолёт загорелся. Ведомый Ма Ляньюй кричал ему «Прыгай!», но он решил, невзирая на опасность, уничтожить врага и атаковал группу противника. В итоге погиб в 24 года. Ведомый Ма в этом бою сбил один и подбил один F-86. Всего в том бою китайцы сбили и подбили 6 самолётов»¹¹⁶.

О том, какая путаница присутствует в китайских источниках, свидетельствуют прежние работы, и не только китайские, но и мои собственные. В одной из них¹¹⁷ на основе китайской информации написано следующее: «15 декабря вновь отличился Сунь Шэнлу, прозванный самими китайцами «ударником воздушного боя» (снайпером). Утверждали, что из-за первого перенапряжения после возвращения с очередного боевого задания он не мог ни есть, ни спать, но по приказу на вылет он мгновенно взлетал. Сунь Шэнлу и ведомый Ма Ляньюй встретились с группой самолётов врага, и ведущий «откусил» одного. Спустя несколько дней (16 или 18 декабря) эта пара в бою прикрывала пару Ван Хая и в схватке с атакующей командиром четвёркой «Сейбров» Сунь Шэнлу с одной атаки сбил два F-86. До конца декабря этот лётчик сбил ещё два и подбил один самолёт противника. В свой последний воздушный бой он вступил 25 или 28 декабря, когда лётчики полка Ван Хая (по китайским данным, совместно с 12 «дружественными», т.е. советскими самолётами) вступили в бой с более чем 40 F-86 и сбили шесть. Сунь Шэнлу в паре с ведомым Ма Ляньюем сбил один «Сейбр» (всего шестой по счёту и один подбитый). После этого 10 американцев взяли его «в клещи» (по-китайски — «окружили кольцом») и расстреляли. Посмертно «ударник воздушного боя» Сунь Шэнлу стал Военным Героем Первой Степени.

И в заключение о «Небесном орле» ещё несколько строк из его биографии. Родился в 1928 г. в бедной крестьянской семье в провинции Хэбэй. В 17 лет Сунь Шэнлу вступил в Красную Армию, и в апреле 1947 г. вступил в члены КПК. В ноябре 1949 г. его



На корейской земле лежат обломки сбитых китайскими истребителями американских самолётов

за отличную службу откомандировали в 6-ю лётную школу в Наньюань. Здесь его научили летать советские инструкторы¹¹⁸.

7 декабря Ван Хай во главе группы 12 МиГ-15 вступил в бой на высоте 12000 м с 44 F-86. В той схватке комполка сбил один «Сейбр», доведя общий счёт своих побед до 9 (по китайским данным, 4 сбил и 5 подбил), а его ведомый Цзяо Цзинвэнь также сбил один F-86 (третья победа).

3-я дивизия, где полком командовал Ван Хай, участвовала в боевых действиях до 26 января 1953 г., затем «они с почётом вернулись на отдых на свою базу в Шэньяне». 10 января на аэродроме Лаптоу в Аньдуне 3-я над отпраздновала своеобразный юбилей — 100-й сбитый вражеский самолёт. Их очень тепло поздравляли «друзья» и «братья». Эмоции били через край, но юбилей оказался рабочим, в тот же день общий счёт побед достиг 102. После торжеств за декаду они сбили и подбили ещё более десятка американцев.

С 25 января 3-ю над на фронте сменили 6-я и 16-я над. 12-я над воевала до 31 марта, затем её на фронте сменила 4-я над. Всё это время продолжали воевать 15-я и 17-я над. В Шэньяне 3-я над заступила на боевое дежурство, выполняя задачи ПВО и продолжая боевую учёбу, снепенно готовилось пополнение, которому передавали боевой опыт. При этом они усиленно готовились к воздушным боям при отражении высадки десантов¹¹⁹.

Ван Хай писал, что «зимой 1952/53 г. по-прежнему продолжалось военное противостояние, американцы затягивали мирные переговоры. В начале декабря вновь избранный Президент США Д. Эйзенхауэр приезжал в Корею с инспекцией и заявил, что ситуацию, зашедшую в тупик, должны разрушить военные действия, а не слова. Американцы выработали план крупномасштабного наступления. Они решили совместно с широким наступлением по фронту одновременно высадить два десанта на западном и восточном побережье. Правительства КНДР и КНР, проанализировав ситуацию, решили воспрепятствовать этому и начали оперативную подготовку. Готовились и лётчики ОВА...

В результате, поняв, что десантные операции не обещают стратегического успеха, американцы от них отказались. Американцы в воздухе в то время действовали очень агрессивно, стараясь блокировать коммуникации, в начале 1953 г. они решили нанести с воздуха серию мощных и быстрых ударов по ж/д коммуникациям. С 10 по 15 января 1953 г. большая часть «бомберов» и истребителей-бомбардировщиков атаковали стратегические объекты и коммуникации, пытаясь завоевать господство в воздухе. В феврале—марте они продолжали налёты, совмещая их с авиаразведкой. F-86 использовались как прикрытие групп истребителей-бомбардировщиков и для блокады аэродромов на китайской территории. Стандартной тактикой американцев ста-

ли «приманки», когда F-86 находились на удалении до 100 км от истребителей-бомбардировщиков. В апреле 1953 г. на фронте появились новые истребители F-86F. Они могли использоваться и как истребители-бомбардировщики. Атаки американцев наземных объектов начали распространяться и на пограничные районы г. Янши и Тьенань»¹²⁰.

По данным Ван Хая, с 1.05.52 по 26.01.53 3-я над совершила 338 боевых вылетов в составе 141 группы, всего 1147 самолёто-вылетов. Пилоты провели 31 воздушный бой, сбили 32 самолёта, подбили 18. Свои потери — 27 сбитых и 11 подбитых МиГов. Погибли 12 лётчиков, пятеро ранено.

В этих боях участвовали 63 лётчика, из них 45 пролили две «вахтовки». Всего за 13 месяцев 3-я над совершила 255 боевых вылетов, 3465 самолёто-вылета, провела 52 крупных воздушных боя (776 самолёто-вылетов). В атаках противника (т.е. вели огонь по американцам) непосредственно участвовали все 45 лётчиков дивизии (71,4% от их общего числа). Сбили и подбили 114 (87+27) самолётов: 7-й нап — 58, 9-й — 56. За всё время войны в 3-й над сбито и подбито 63 (44+19) МиГа, погибли 18 пилотов¹²¹.

Подводя итоги боев дивизии, молодой комполка не забыл упомянуть о трудностях и боевых потерях. Они летали почти ежедневно, бывали дни с двумя и даже тремя боевыми вылетами. Из-за потерь в самолётах и лётном составе в некоторые дни авиаполк мог поднимать в воздух только восьмёрку, тем не менее они всегда выполняли боевую задачу. Все лётчики его первой эскадрильи из 9-го нап 3-й над имели результативные бои, на всех самолётах по примеру «друзей» стали рисовать красные звёздочки.

В итоге эскадрилья Ван Хая стала самой результативной в ВВС НОАК в Корейской войне. Всего она участвовала в более чем 80 воздушных боях, сбила и подбила 29 самолётов врага, победы на своём личном счету имел каждый из 10 лётчиков. Но достигли этого они не за месяц и 80 воздушных боев, как позже написали историки в КНР, а за всю войну, когда многие пилоты эскадрильи ушли на повышение, в том числе и сам Ван Хай, сбивший и подбивший 9 самолётов.

В течение всего 1952 г. китайские лётчики посменно участвовали в боях. «Вахтовым методом» по 1–2



Легендарная эскадрилья Ван Хая, самая результативная в ВВС НОАК в Корее

месяца две авиадивизии вели боевые действия, затем их сменяли новые. С середины 1952 г. ОВА задействовало на фронте 5 дивизий, к концу года их число увеличилось вдвое. Зимой 1952–1953 гг., по утверждению самих китайцев, в течение нескольких месяцев ВВС НОАК пополнялись матчастью (к марту 1953 г. сформировали ещё две истребительные дивизии — 26-ю и 27-ю), при этом «боевая активность американских ВВС постоянно снижалась». (По нижеприведённой таблице это как-то не очень заметно.) Более того, несмотря на отмеченный в начале 1953 г. спад боевых действий из-за плохих метеословий, в которых якобы не могло летать большинство лётчиков ОВА, количество боевых вылетов китайцев в январе увеличилось почти вдвое. 2, 13 и 14 января пилоты ОВА потеряли несколько МиГов, однако в крупном бою 15 января обошлось без потерь.

16 января впервые отличился У Шэнкай, вошедший в анналы истории китайской авиации как «героический командир воздуха». В тот день он впервые участвовал в боевом вылете. В 9–25 в воздух поднялись 16 МиГов, ведомых У Шэнкаем, и ушли в заданный район. Через 15 минут ему с КП приказали начать поиск противника в районе Чанчэн — Динчжоу. Вскоре слева впереди его группы они обнаружили 8 F–86. Однако по команде «Атака» первое звено его группы противника не обнаружило и в бой не вступило. Тогда ведущий приказал 1-му, 3-му и 4-му звеньям прикрывать 2-е с обеих сторон, а сам повёл 2-ю четвёрку в атаку. Американцы из-за внезапности боя не приняли и попытались скрыться.

У Шэнкай атаковал ведущего американцев и попытался «зажать его в клещи». Точной атакой он подбил F–86, и тот упал. В это же время его ведомый Ци Цзяньцзюнь «сел на хвост» ведомому противника и тоже сбил его. Прикрывавшие их звенья отогнали американцев, пытавшихся атаковать их самих.

Для У Шэнкая этот бой стал первым, проведенным в качестве ведущего большой группы. Историки из КНР отмечают две победы за счёт его смекалки и умелого руководства.

20 января 1953 г. три звена (12 МиГов) получили приказ на перехват вражеских «бомберов». Американцы тремя группами летели в район Чанчэна. Историки из КНР сейчас утверждают, что «из-за высокой скорости» [сближения] МиГов и американцев трудно было точно осуществить перехват. У Шэнкай на ходу (в уме) провел штурманский расчёт и понял, что когда американцы окажутся над Чанчэном, они должны ходить там змейкой и ожидать врага. Однако, когда его группа сделала разворот вправо, они обнаружили три группы американцев (всего 12 машин), причём две группы (8 машин) оказалась прямо по курсу первого звена, третья группа — сбоку второго звена. Судя по всему, американцы их не обнаружили. Тогда он приказал своему первому звену атаковать, второму — их прикрывать, а третьему — наблюдать за воздухом. Начался ожесточённый бой. Первое звено по возможности скрытно приблизилось к противнику и открыло огонь, тут же сбив один самолёт.

Командир 2-го звена с ведомым попытались «тайно» атаковать пару F–86 и, несмотря на их попытки самим «контратаковать», сбили обоих. В это же время лётчики, наблюдавшие за обстановкой, тоже ввязались в бой. Американцы, как пишут китайские историки, «в панике» убежали. Весь бой длился не более 5 минут, китайцы сбили троих, сами потерь не понесли. Когда об этом доложили командующему ОВА, он поднял большой палец и стал хвалить У Шэнкай¹²².

Отметим, что к этому времени У Шэнкай уже получил немалый боевой опыт в сухопутных войсках. Он родился в октябре 1928 г. в провинции Цзянсу. В армию вступил в июне 1944 г., и за участие в боевых действиях против японцев дважды был отмечен наградами. После образования КНР его направили в 6-ю авиашколу, её он окончил в июле 1951 г. и получил направление в Действующую Армию.

В середине января на неделю наступило затишье с мелкими стычками, в них участвовало до десятка самолётов с обеих сторон. В боях 21, 22 и 24 января по американским данным, пилоты ОВА потеряли, соответственно, шесть, пять и четыре МиГа, но так как суммарные победы за январь завышены почти вдвое (см. Таблицу 1), то эти цифры, по-видимому, сильно преувеличены.

Насколько правдива американская статистика, могут служить сведения ЦА МО РФ о боевых действиях лётчиков ОВА с ноября 1952 г. до конца войны, опубликованные у «Красных дьяволов...» (Однако по мнению авторов, активно воевать подразделения ОВА начали лишь с ноября 1952 г., что вряд ли в полной мере соответствует истине). Сведенные в Таблицу 1, эти, увы, далеко не полные данные служат весьма наглядным подтверждением, что на завершающем этапе Корейской войны китайские лётчики ни в коем случае не являлись «мальчиками для битья».

Из Таблицы легко видеть, что число заявленных американцами побед существенно превосходит фактические суммарные потери советских лётчиков и ОВА. В лучшем случае их данные примерно совпадают с суммой сбитых и подбитых МиГов, большинство из которых вернулись на свои базы и были восстановлены. К тому же май–июнь 1953 г. очень напоминает американские «охотничьи рассказы». Помимо этого, обращает на себя особое внимание тот факт, что в некоторые месяцы потери китайцев, а они совершили львиную долю боевых вылетов в ОВА, были едва ли не меньше, чем у наших лётчиков. Сравнивая эти цифры с публикуемыми по тексту данными китайских источников, можно убедиться, что в КНР печатают, как правило, несколько завышенные данные, но некоторые показатели по неясным причинам оказались существенно ниже. Впрочем «белое пятно» корейской статистики в любом случае оставляет простор будущим историкам для дальнейших поисков и уточнений.

В начале 1953 г. силы ООН по аналогии с 1950 г. одновременно с западного и восточного побережья попытались высадить с моря десант и рассеять войска Северной Кореи. Историки в КНР пишут, что «Военный Совет ЦК КПК вовремя подготовился к отраже-

нию этого десанта. В задачи добровольцев входило также и прикрытие с воздуха наземных войск. Свою задачу они выполнили». В этот период у китайцев в боях участвовали новые части, занимаясь ПВО основных объектов и прикрывая наземные войска.

Начиная со второй половины 1952 г., китайские лётчики начали вести бои на больших высотах и в стратосфере, что стало свидетельством их возросшего боевого мастерства. Чжао Баотун писал, что «при полёте на больших скоростях и высотах в 11000—12000 м лётчику-истребителю очень трудно вести поиск противника, определять точно расстояние до него, курс вражеских самолётов. Яркий солнечный свет на этих высотах раздражающе действует на глаза, они быстро утомляются, устаёт и весь организм...» (это вполне естественно и для менее сильных физически по сравнению с нашими лётчиками китайцев).

Нелишне отметить, что в Корейской войне у многих советских лётчиков начались проблемы со здоровьем, и по возвращении из «правительственной командировки» их нередко отстраняли от полётов на реактивных истребителях, переводили в транспортную авиацию и, в конце концов, списывали с лётной работы.

В ряде случаев это было связано с болезнью уха. Так, лётчик Г.Н. Урвачёв, по его рассказу, в Корею не раз возвращался из вылета в окровавленном подшлемнике. Кровь текла из ушей из-за энергичного маневрирования с колоссальными перегрузками и перенадом высот от 14 тыс. метров почти до земли. А противоперегрузочных костюмов (ППК) тогда у советских лётчиков ещё не было.

Возможно, с Урвачёвым случилось то же, что и с Пенелеевым, писавшим, что «после полётов с невероятными перегрузками в моей голове, как объяснили врачи, лопнул кровеносный сосуд рядом со слуховым нервом ...и он потерял свои свойства. С тех пор мое правое ухо почти ничего не слышит... Лечение закончилось, и мне пришлось отказаться не только от высшего пилотажа, но и от полётов на боевых самолётах вообще». По-видимому, это профессиональное.

Лётчик 196-го иап Б.С. Абакумов тоже вспоминал: «Сильно нас выматывали 8—10-кратные перегрузки ...МиГи их выдерживали, а мы иногда теряли сознание. У американцев на каждый «Сейбр» было 2 человека сменных лётчиков. Работали они в противоперегрузочных костюмах. Наша повседневная экипировка напоминала парад трактористов»¹²³.

Советских лётчиков очень дожимали также тяжёлые климатические условия, высокие температура и влажность. Примечательна оценка состояния здоровья лётчиков одной из дивизий в докладе командира 64-го иак: «16% нуждаются в срочном направлении на госпитальное лечение, 22% подлежат направлению в госпиталь или санатории, 40% имеют признаки утомления и только 22% признаны здоровыми... Учитывая изложенное... после 3-х месячной боевой работы целесообразно предоставлять лётному составу отдых в течение одного месяца»¹²⁴.

По словам Чжао Баотуна, среди сбитых им самолётов почти половина уничтожена в боях на больших высотах, поскольку ему «чаще всего приходилось быть в составе группы прикрытия. Действия такой группы своеобразны — в любом бою надо быть выше противника, чтобы не дать ему возможности атаковать наши самолёты, действующие на меньших высотах. На группы прикрытия, естественно, возлагалась и борьба с вражескими «охотниками», стремившимися держаться на самой «крыше» воздушного боя, т.е. на 500—1000 м выше самого верхнего эшелона боевого порядка.

Освоение полёта и тактики воздушного боя на высотах от 10000 м и выше шло у нас одновременно с выполнением боевых заданий. Каждое возвращение с перехвата бомбардировщиков врага или с барражирования над линией фронта мы стремились использовать для выработки навыков пилотирования самолёта в нижнем слое стратосферы. Затрата сил и энергии на эти тренировки оправдала себя сторицей. Мы избавились от долго преследовавшего нас опасения свалиться в штопор при чуть более резком маневре на большой высоте. В движениях органами управления

Таблица 1.

БОЕВЫЕ ДЕЙСТВИЯ ОВА НА ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНОМ ЭТАПЕ КОРЕЙСКОЙ ВОЙНЫ

ОВА	11.52	12.52	01.53	02.53	03.53	04.53	05.53	06.53	07.53	Суммарно
Боевые вылеты (китайцы/корейцы)	800 56	886 24	1520 12	1226 352	1438 376	1256 216	1158 96	1026 п/д*	380 226	9690 1358(1 м-ц*)
Групп. воздушн. бой	22	29	31	42	30	30	35	26	16	261
Победы (сбитые/подбит.)	15 7	17 2	15 2	10 4	17 4	14 11	19 7	15 4	17 6	139 47
Потери (сбитые/подбит.)	7 4	6 12	12 п/д	7 10	13 11	15 п/д	27 п/д	11 п/д	17 п/д	115 37(5 м-цев*)
Погибшие лётчики	2	п/д	4	5	п/д	3	10	7	9	40(2 м-ца*)
Потери 64-го иак (сбитые/подбит.)	8 7	6 3	5(?) п/д	8 п/д	8 п/д	4 п/д	12(?) п/д	22 п/д	13 п/д	86 10(7 м-цев*)
Американские победы	28	27	37**	26	35	26	56	77	33***	345

* — нет данных

** — плюс 1 Ту-2

*** — плюс 1 Ил-12 27.07

появилась необходимая плавность, но не медлительность. Постепенно у каждого росла уверенность, что на любой высоте сумеет выполнить необходимый маневр».

Далее Чжао Баотун описал воздушный бой летом 1952 г., когда 16 F-86 на высоте около 11000 м со стороны Корейского залива направились в район Анчжоу для прикрытия большой группы истребителей-бомбардировщиков. Китайцы поняли план врага: «воздушный заслон» должен был не допустить МиГ-и к бомбардировщикам, а те, сбросив бомбы, превращались в «подмогу» истребителям и вступали в воздушный бой. МиГ-и разделились на две группы — большая атаковала основную группу, а меньшая, куда вошла пара Чжао Баотуна, связывала боем «воздушный заслон»: «Враг первым заметил нас. Развернувшись, его самолёты с набором высоты поплыли навстречу. Во время сближения они разделились на четвёрки и веером справа и слева начали выходить на наши флажки. Враг хотел взять нашу группу «в клещи». Хорошо зная возможности наших самолётов, мы тоже начали разворот с набором высоты. Звено Чжан Даминна развернулось в сторону первой восьмёрки врага, наше — в сторону второй восьмёрки, так, чтобы как можно дольше удерживать встречный курс. Такой маневр, повидимому, был неожиданным для противника, и это наложило определённый отпечаток на весь ход боя.

Во время боевого разворота с набором высоты, который выполняла близкая к нам пара вражеских машин, Ли Ваньбао и его ведомый, находясь несколько выше их, ввели свои МиГ-и в вираж. Затем Ли Ваньбао ещё чуть повернул влево и с дистанции 500 м открыл огонь. Несколько снарядов попали в стёкла крыла и фюзеляжа «Сейбра», покончив с этим самолётом врага. В это же время Чжан Дамин сумел зайти в хвост ещё одной машине противника и сбил её.

В ходе боя интервентам удалось повредить один наш самолёт. На машине заклинило элероны, а затем и рули. Я стал прикрывать его, ибо к подбитому самолёту кинулись сразу четыре «Сейбра». Один из них оказался в хвосте моей машины. Он шёл на большой скорости. Резкий маневр на такой большой высоте выполнить было нельзя. Заметив, что наш лётчик уже покинул свой самолёт, я выпустил тормозные щитки, чтобы вражеский пилот проскочил мимо, а я смог бы зайти ему в хвост. Вражеский лётчик сделал попытку отвернуть в сторону. Однако его самолёт перестал слушаться управления и столкнулся с нашим ещё державшимся в воздухе подбитым и покинутым лётчиком самолётом. Потеряв три самолёта, вражеские лётчики вышли из боя».

По примеру наиболее опытных лётчиков в полётах на больших высотах Чжао Баотун и его ведомые перешли от восьмёрок к шестёркам: «При этом мы сблизил пары самолётов друг к другу, уплотнили весь строй, так как на больших высотах отпала необходимость иметь превышения между парами, а всякий пагон требовал много времени. Строй шестёрки облегчил маневрирование и обеспечил достаточную осмотрительность (чего китайцам всегда не хватало — А.Д.), в том числе и при выполнении разво-

ротов на большой высоте. Новый боевой порядок облегчил и борьбу с «охотниками противника», применившими довольно эффективный приём. Получив небольшое превышение над нашими самолётами, группа таких «охотников» сближалась на встречных курсах. Затем в 1,5–2 км от наших головных машин вражеские пилоты переворачивали свои самолёты на спину и, пропуская нас вперёд, сразу заходили нам в хвост. После того, как и этот приём перестал приносить интервентам успех, они сами стали применять на больших высотах строй шестёрок».

В другом бою осенью 1952 г. группа наших самолётов, в составе которой был молодой лётчик Мэн Дайсу, впервые участвовавший в бою, на высоте 11000 м подходила к линии фронта. Обнаружив чуть ниже «Сейбры», мы с небольшим принижением поплыли в атаку. В это время шестёрка «Сейбров» отделилась от общего боевого порядка и стала набирать высоту. Достигнув высоты 11000 м, четыре из них развернулись и, выполнив переворот, оказались за хвостом самолёта молодого лётчика. Ведущий заметил опасность и скомандовал: «Спокойно! Увеличьте скорость. Идите за мной в сторону солнца!» Молодой лётчик не учел особенностей пилотирования на большой высоте. В результате слишком резкого маневра он сразу потерял высоту и оказался под огнём вражеских самолётов. Чтобы выручить товарища из беды, ведущему пришлось тоже идти вниз. Искусственным маневром он врезался в строй вражеских самолётов и открыл огонь. Удачной очередью ему удалось попасть в снарядный ящик одного из «Сейбров», который тут же взорвался. Произошло это настолько быстро, что ведущий группы вражеских машин даже не успел заметить исчезновения своего самолёта. Он продолжал преследовать машину Мэн Дайсу, который снова стал набирать высоту. В это же время наш командир звена, используя запас скорости, стремился быстрее сблизиться с противником. Ведущий вражеских самолётов видел, что за ним идёт какая-то машина, но принял её за свою. Между прочим, такие ошибки допускались довольно часто и не только вражескими, но и нашими лётчиками.

Наш командир звена упорно шёл за противником. Он знал, что за хвостом его машины находится вторая пара самолётов интервентов. Но уйти от них маневром было нельзя — ведущий противника уже готовился открыть огонь по нашему самолёту. Несколько секунд вся цепочка — самолёт Мэн Дайсу, преследующий его ведущий вражеской группы, машина нашего командира звена и преследующая её вторая пара самолётов противника — без единого выстрела шла на 11-км высоте. Сблизившись, наконец, на дистанцию действительного огня, комзвена дал очередь по врагу. Тот сразу прекратил преследование нашей машины и начал маневрировать. В то же время оба вражеских истребителя, следовавших сзади, открыли огонь по самолёту нашего комзвена. Но он всё же продолжал преследовать врага и двумя очередями сбил его. Одержав эту победу ему помог Мэн Дайсу, который заградительной очередью отсек преследовавшие

командира самолёты врага. Так, благодаря взаимной выручке оба наших лётчика благополучно вернулись на базу, уничтожив два самолёта противника».

Чжао Баотун отмечал, что «ведя бои в стратосфере, мы всё время учились. Каждый лётчик лично убедился, что на высоте 14000 м нельзя действовать так же, как на высоте, скажем, в 10000 м. Там, в стратосфере, меньший диапазон скоростей, поэтому нельзя допускать большие крены при виражах и разворотах. Вообще самолёт в стратосфере становится более инертным, маневр в горизонтальной и вертикальной плоскости осложняется. Отсюда и сам бой уже не может носить такого энергичного характера, как на меньших высотах. На первых порах во время боёв в стратосфере некоторые наши лётчики при попытке зайти в хвост самолёта противника или уклониться от атаки сваливались на крыло и попадали в штопор. Таким образом, эти лётчики невольно на некоторое время покидали район боя и ослабляли группу. «Проваливались» вниз при потере скорости и пары самолётов, если ведущий, а за ним и ведомый забывали о том, что на большой скорости надо действовать управлением плавно, но, конечно, достаточно энергично. Побеждает в воздушном бою тот... [кто] знает и трезво оценивает качества не только своего самолёта, но и самолёта противника. Нам пришлось решительно поправлять иных лётчиков, которые переставали учитывать некоторые сильные стороны самолёта типа «Сейбр» и превратили высоту в фактор, якобы сам по себе уже обеспечивающий успех в бою. Нежелание считаться с тем, что «Сейбр» на высотах 10000–12000 м имеет меньший радиус виража, иной раз ставило некоторых лётчиков в трудное положение».

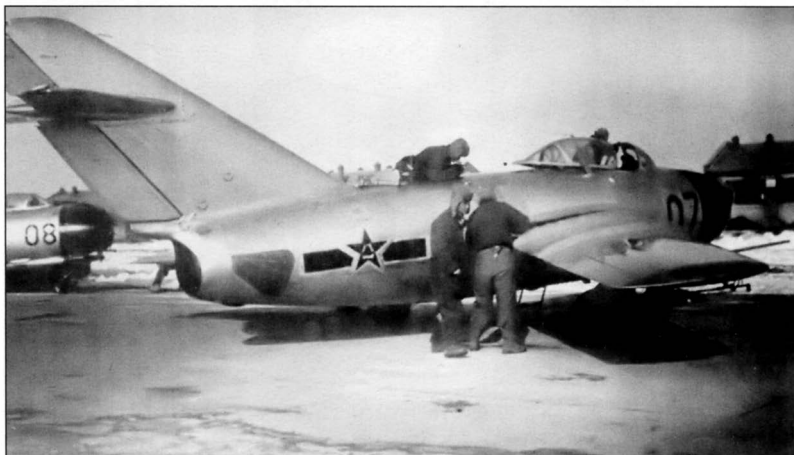
Вместе с тем бои в стратосфере оставались уделом немногих наиболее опытных и хорошо подготовленных китайских лётчиков, остальные воевали на средних высотах, главным образом, с группами истребителей-бомбардировщиков F-80, F-84, F-94, «Метеорами» и т.п. 25 ноября 1952 г. Военный Совет ЦК КПК издал постановление о продолжении участия китайцев в боях с тем, чтобы «воздушный фронт продвинулся на юг». Сейчас не вполне ясна политическая подоплека появления этого решения, то ли на каком-то этапе Корейской войны у высшего китайского руководства возникли сомнения в целесообразности дальнейшего участия в боях «китайских народных добровольцев», то ли речь шла о перемещении арены воздушных схваток с «Аллеи МиГов» в южные районы КНДР ближе к 38-й параллели для грядущего наступления.

Февраль 1953 г. начался вялыми боевыми действиями в воздухе, обе стороны действовали мелкими группами друг против друга. Однако действия авиации ОВА активизировались, в определённой степени компенсируя спад боевой активности частей 64-го иак — на отдых в Аньшань направили 518-й и

676-й иап 216-й иад. По американским данным, в боях 2 и 15 февраля они сбили 6 МиГов, якобы все из ОВА. 12 февраля китайцы сбили «Сейбр» П. Якобсона, до сих пор он числится пропавшим без вести. Резко активизировали боевую активность корейцы, что связано, скорее всего, с улучшением погоды. В феврале они вновь вели борьбу с палубной авиацией, 6 февраля звено МиГов перехватило пару «мотыльков» с авианосца «Глори», в результате англичане недосчитались одной машины.

17 февраля 1953 г. на свободную охоту «партизанить» вылетели три четвёрки из 17-й иад. Первое звено на высоте 4000 м обнаружило 6 F-4U. Ведомый первой пары лётчик Чжан Голун бросился в атаку, но на большой скорости не рассчитал сближения и промахнулся. Когда американцы обнаружили МиГи, они встали в оборонительный круг и попытались уклониться от боя. Тогда Чжан Голун набрал высоту, левым переворотом перешёл в пикирование и сбил один «Корсар». Третья четвёрка также обнаружила четвёрку F-4U и сразу пошла в атаку. Лётчики Чэнь Тайцзюй, Гэн Дунцин и Ли Чунмэн каждый сбили по одному самолёту. Всего в воздушных боях в Корее 17-я иад сбила 23 и подбила 3 самолёта противника¹²⁵.

Мартовские воздушные бои в целом протекали так же, как и февральские — нечастые ожесточённые схватки сменялись недельными затишьями. Как вспоминал Ван Хай, «в марте противник атаковал наши самолёты, прикрывавшие стратегические объекты на севере Кореи. Так, например, 13 марта с 12–09 по 12–55 с передовых НП наблюдали взлёт 152 самолётов противника, часть из них взлетала с авианосцев. Двумя большими группами они полетели на север. Первая группа — 32 F-86, от неё четвёрка пошла вдоль восточного побережья в районы Цзянцзе и Чушань. За ними 12 F-86 на высоте 11000 м пошли в районы Бэйчжэнь и Чанчэн. Они блокировали аэродромы в этом районе. 16 F-86 прикрывали 18 F-84, с высоты около 3000 м бомбивших мост на реке Аньдунцзян. Еще 40 F-86 шли во втором эшелоне и выполняли ту же задачу. Остальные 44 самолёта действовали в районе к югу от Цинчуаньцзян. Кроме того, 16 палубных самолётов действовали в районе Юаньшань. Когда первая группа F-86 оказалась в небе над районом Юнжоу, а истребители-бомбардировщики —



Подготовка эскадрильи китайских МиГ-15 к очередному боевому вылету

в районе Чжэньпаньху, китайцы подняли в воздух 64 МиГа (5 групп). Они рассредоточенно вступили в бой со смешанной группой ИБА американцев, и те сбросили бомбы нецелись. 45-й иап 15-й иад поднял 12 МиГов, чтобы деблокировать аэродромы Гуйчэна, 49-й иап 17-й иад — 16 МиГов, они вступили в бой с истребителями-бомбардировщиками. 12 МиГов из 36-го иап 12-й иад прикрывали своих от внезапных атак и во взаимодействии с МиГаами 49-го иап 17-й иад вели воздушный бой. В этой же воздушной битве участвовали 9-й иап 3-й иад и 34-й иап 12-й иад — оба подняли в воздух по 12 машин, поддерживая 36-й и 49-й иап. 49-й иап постоянно «наскоками» врезался в большие группы истребителей-бомбардировщиков и непрерывно их атаковал. Восемь своих лётчиков участвовали в атаках со стрельбой, сбили 3 F-84. Остальные «Гандерджеты» сбрасывали бомбы аварийно и удирали из-под их атак. 36-й и 45-й иап сражались с F-86, сбили два «Сейбра», тем самым сорвали боевую задачу противника и заставили выйти из боя и уйти»¹²⁶. Этот бой Ван Хай приводит в качестве примера удачного взаимодействия больших групп МиГов.

26 марта 1953 г. вновь отличился «героический командир воздуха» У Шэнкай. Будучи ведущим группы из 12 «МиГов», вскоре после взлёта он получил сообщение с земли, что несколько больших групп вражеских самолётов следуют в их направлении. У Шэнкай ещё не успел собрать всю группу, когда на них напали первые вражеские самолёты. Ведущий приказал развернуться влево и с набором высоты оторваться от противника. Обойдя противника, над городом Чанчэн он всё-таки сумел собрать группу и обнаружил вторую колонну противника. У Шэнкай приказал ведущему первого звена Ли Чуньгуй атаковать противника в ракурсе «сзади-слева», а сам повел второе звено в атаку «сзади-справа», третье звено их прикрывало. Сблизившись, оба звена одновременно начали активно атаковать противника, тот вышел из-под удара и направился на юг. Сразу после этого китайцы слева обнаружили ещё одну вражескую четвёрку, сиккировавшую на их строй. В ответ У Шэнкай атаковал третий самолёт противника, открыл огонь и сбил его.

Выйдя из второй атаки, выше себя он обнаружил ещё одну группу самолетов врага. Положение становилось угрожающим, так как противник имел преимущество в высоте и скорости. Однако китаец не испугался, вспомнив китайскую поговорку «на узкой дорожке побеждает храбрейший» и зная, что лётчикам Сил ООН, в отличие от них самих, самопожертвование не присуще. Воспользовавшись секундной заминкой противника, он сумел занять выгодную позицию для атаки, а враги, наоборот, упустили инициативу. В итоге У Шэнкай тремя очередями сбил один F-86, остальные самолёты вышли из боя. Таким образом, командуя своей группой, У Шэнкай отогнал три группы (всего 12 самолётов) противника. Всего в том бою МиГи сбили и подбили 4 F-86, своих потерь не было. В ходе Корейской войны У Шэнкай последовательно воевал командиром, зам. командиром и командиром, его подчинённые «несколько десятков раз одерживали победы», сбив 17 F-86 и подбив 6¹²⁷.

27 марта в ходе воздушных боев «на второй линии» (т.е. над территорией КНР) впервые «потерпел поражение» командир Ван Хай. К этому моменту его эскадрилья в Корейской войне уже «побеждала со спортивным счетом 15:0», «но этот рекорд не продержался до конца войны...».

После отвода с «передовой линии аэродромов» 3-я иад, базируясь в Шэньяне, одновременно с переформированием, пополнением и боевой учёбой выполняла задачи ПВО тыловых районов Шэньяна, Аньшаня, Бэйси, Фунюня и др. С февраля по апрель дивизия совершила 55 боевых вылетов (на боевое дежурство), участвовала в 4 воздушных боях¹²⁸.

Как вспоминал Ван Хай, 27 марта 1953 г. примерно в 15-00 8 самолётов противника оказались в окрестностях района Тяньшифу, позже полетели на юго-восток. Спустя 6 минут 6 F-86 двумя группами пролетели через города Чанчэн (Корея), Чандиньхэ (Китай) и направились в направлении Куаньдянь (Китай). Появились и другие сообщения о группах противника в воздухе: от 12 до 16 F-86 (3-4 группы) пролетели над корейской территорией (Ичжоу, Чанчэн) и были перехвачены китайцами над городами Дабао и Куаньдянь (Китай). Затем все группы F-86 ушли на юг.



Одни из наиболее результативных китайских лётчиков Корейской войны, слева направо: У Шэнкай (5 побед), Лю Чжиянь (6), Лу Минь (5), Фан Фуган (4)

В 15–19 8 МиГ–15бис 9–го иап 3–й иад (ведущий Ван Хай) поднялись на перехват и с разворотом налево ушли в сторону г. Цинхэчэн. Над городом они поднялись на 10000 м. К северу от района Куаньдянь ведущий приказал сбросить подвесные баки, и тогда они поднялись на 12000 м. Над г. Куаньдянь они по команде ведущего начали правый разворот. Погода стояла безоблачная, однако следов противника они не увидели. Восьмёрка разделилась на две четвёрки. Когда они подошли к юго-восточной окраине города Дабао, пилот Чжоу Чжэньфан (самолёт № 4, замыкающий звена) обнаружил впереди слева 4 самолёта и доложил командиру 2–го звена Вэй Шуанлу, что это другое их звено (Ван Хая) и на одном из самолётов он якобы увидел борт. № 105 (самолёт Ван Хая). Но на самом деле это были не китайцы, а противник. Далее Ван Хай написал, что «из-за этой ошибки произошли неприятные события. Спустя некоторое время самолёт № 3 (ведущий его пары Чжоу Цзинь) сообщил ведомому, что его атакуют 4 американца в ракурсе «слева-сзади». Когда комзвена Вэй Шуанлу обнаружил атаку на свою пару, он доложил о противнике Ван Хаю. Тот приказал своим ведомым (вероятно, всем троим — А.Д.) идти на помощь: «Вы атакуйте, я буду прикрывать». Он в одиночку стал набирать высоту с разворотом вправо. Но как только Ван Хай повернул на 90°, ему сообщили, что за ним идёт самолёт противника.

Командир группы оглянулся и увидел атакующий его самолет, но не ощутил угрозы. Однако по нему тут же открыли огонь. Затем этот самолёт противника снизился и улетел. После этого Ван Хай обнаружил справа внизу ещё два вражеских самолёта и открыл по ним огонь, но обе очереди прошли мимо.

Во время своей атаки Ван Хай пропустил атаку на себя четвёрки противника. На помощь пришел Ло Цанхай с ведомыми. Но они действовали медленно, и противник ускользнул из-под атаки. МиГ Ван Хая был уже подбит: повреждено правое крыло, самолёт трясло, но он ещё был управляем. Ведущий сообщил ведомым, что будет садиться неподалеку на аэродром Дабао. На высоте 6000 м его трижды безрезультатно обстреляла пара самолётов противника. Чтобы выйти из-под атаки, он решил с правым разворотом набрать высоту, но при этом потерял скорость. Воспользовавшись его ошибкой, противник атаковал снизу. У Ван Хая был поврежден двигатель и левое крыло, в кабине появился дым, он плохо видел. Его ведомый Фэн Цюаньминь атаковал противника с запозданием, но всё же отогнал его и стал кричать по радио: «Прыгай!». Когда самолёт Ван Хая полностью потерял управление, пришлось выпрыгнуть с высоты около 8000 м.

Между тем воздушный бой продолжался. Китайцы продолжали сражаться, в то время как Ван Хай спус-



Уникальный кадр: МиГ–15 атакует повреждённый F–86 «Сейбр», за которым потянулся шлейф дыма. Как и когда это снято — неизвестно

кался под «зонтиком» в полубессознательном состоянии, и окончательно пришел в себя лишь на 3000–4000 м.

Ван Хай приземлился в деревне Баолинь в 15 км северо-восточнее аэродрома Дабао. На земле его сначала приняли за американца и чуть не избили, но потом, когда нашли документы ВВС НОАК, крестьяне успокоились и оказали восторженный приём.

Позже командир узнал, что его 2–я четвёрка по приказу «Атака» развернулась влево, но действовала неумело, и успеха не добилась, несмотря даже на погоню за одиночным самолётом.

Ведомые 2–го звена, в том числе ведущий 2–й пары Чжоу Цзинь вслед за ведущей парой развернулся вправо и увидел, что четвёрка противника разделилась на две пары, причём одна из них заходит ему в хвост. Он приказал ведомому развернуться вправо и атаковать их, но не успел. В это время комзвена Вэй Шуанлу с ведомым обнаружили противника у себя на хвосте. Чжоу Цзинь открыл огонь, и противник со снижением вышел из боя. Но в момент атаки он сам попал под огонь противника, спикировал, но противник оставался у него на хвосте. Серия маневров сначала не давала результата, но в конце концов он всё же умудрился выйти из-под атаки. Затем он в одиночку всё-таки попал «в клещи» пары противника. С небольшими повреждениями он вырвался и благополучно вернулся на базу¹²⁹.

Как итог боя, Ван Хай отмечает три атаки противника. Китайцы обстреливали его 17–ю очередями 37–мм пушек и 21–й очередью 23–мм пушек, но вся стрельба оказалась неточной. В свою очередь, противник сбил один и подбил ещё один самолёт. На «разборе полётов» подробно проанализировали допущенные ошибки — «расслабились, много летая на патрулирование и ПВО, но не встречая противника».

Много лет спустя в США Ван Хай попытался найти своих противников из 67–го авиакрыла в том бою. В результате нашёл двух или трёх американцев, их звали... (фамилии в переводе с китайского уточнить не удалось — А.Д.). Главком ВВС НОАК отметил, что «по старости (т.е. по прошествии стольких лет — А.Д.) все старые разборки превратились в почти дружбу»¹³⁰.

Небольшая ремарка о приземлявшихся на парашютах сбитых лётчиков. Советские пилоты — участники тех событий — вспоминали, что «всех спасшихся на парашюте лётчиков на первых порах корейские или китайские солдаты принимали за американцев и нещадно били». Поэтому, по словам Г.Н. Урвачёва, им ещё выдали сапоги со стельками внутри, на которых иероглифами было написано, что владелец этих сапог свой. Кроме того, каждый лётчик имел небольшой серебряный значок в виде красного знамени с портретами Сталина и Мао Цзэдуна, а на обороте — личный номер его владельца.

Упоминание о таком значке встретилось и в воспоминаниях Б.С. Абакумова (5 побед в Корее). 7 января 1952 г. он был сбит, тяжело ранен и катапультировался. По его словам, к нему подбежал человек, «по виду кореец. Ощупал мои карманы, увидел приколотый над карманом тужурки у меня значок-флажок и крикнул что-то вдаль, замахал рукой».

Убедившись по значку, что лётчик не «трумэн» (американец), а «сулян» (советский), корейцы оказали ему помощь, но медлили с отправкой в часть. Абакумов предполагал, что они опасались китайцев, которые по дороге могли отбить его, чтобы вместо корейцев получить полагающееся за спасение советского лётчика вознаграждение. Такие случаи якобы были. Абакумов также писал и о том, о чём иногда вспоминал и Урвачёв — об исторической неприязни между китайцами и корейцами¹³¹.

Все это, впрочем не объясняет, как китайские крестьяне даже поначалу могли принять своего соотечественника Ван Хая (не европейца) за «трумэна».

28 марта, наконец-то, проявили себя корейские лётчики на МиГ-15, показав, что они тоже не «мальчики для битья». Эскадрилья 1-го гиап ВВС КНДР в бою на высоте около 12000 м с группой «Сейбров» неподалёку от Сенчёна сбила три F-86 и один подбила, потеряв один МиГ. Ведущим группы летел Хан Мен Гвон, сбитые на счету пары Ким Хен Нак — Но Ги Бок, но нет полной уверенности, что там летали именно корейцы. Сохранились лишь отдельные свидетельства наших лётчиков, выступавших в корейских частях в качестве очень засекреченных «советников» и в бою возглавлявших корейские группы в составе звена, эскадрильи и даже полка. Командир корейского звена «советник» И.Т. Рублев из 119-го иап вспоминал, что из трёх эскадрилий полка ВВС КНДР командирами двух были наши лётчики, и только третьей — кореец, вскоре погибший. Он также упомянул комэсков Остросаблина, Барсукова, Корягина, комполка Зайцева и Пашкова. Все они воевали ещё более нелегально, чем советские авиачасти (со значительно большими ограничениями на зону полётов), и сведений об их участии в боях почти нет. Нет данных и о том, что наши советники летали на боевые задания в составе китайских групп, за исключением редких упоминаний о «сборных» группах.

По китайским данным, с января по март 1953 г. штаб ОВА задействовал в боях 399 китайских самолётов, совершивших 4093 самолёто-вылета, они сби-

ли 50 и подбили 16 самолётов. 123 американских самолёта участвовали в групповых налётах, 97 из них не смогли пробиться к цели в районе к югу от реки Цинчуаньцзян. Нетрудно видеть, что общее количество боевых вылетов практически совпадает с нашими данными, а победы слегка завышены.

Апрельские воздушные бои по аналогии с мартовскими начались достаточно вяло и без особого напряжения с обеих сторон. Первое крупное сражение авиации состоялось 7 апреля, когда американцы предприняли очередную массированную «прогулку» по «Аллее МиГов» — налёт своей истребительно-бомбардировочной авиации под усиленным прикрытием «Сейбров». В тот период американцы, по данным Ван Хая, использованы более 320 самолётов: «Они создали группу для свободной охоты из наиболее опытных лётчиков-асов с опытом боев Второй мировой войны. Американские охотники блокировали аэродромы китайцев. Сначала китайцы, знакомые с этой тактикой, несли неоправданные потери, затем ввели поправки в тактике взаимодействия»¹³².

Кульминацией 7 апреля стал бой над аэродромом Дапу, в котором был сбит «дважды ас» (10 побед) Г. Фишер из 39-й аз 51-го авиакрыла. «Коллективная» победа китайских и «дружественных» лётчиков вновь диктует необходимость изложения разных версий этого события.

Непосредственный участник того боя лётчик Г.К. Берелидзе вспоминал, что они «возвратились с задания на несколько минут раньше запланированного, и при подходе к аэродрому я взял разрешение у командира аз майора П.С. Миронова остаться парой в воздухе над аэродромом (на всякий случай), а остальные пошли на посадку. Когда последний самолёт нашей группы выпустил шасси и пошел на посадку, откуда-то из-за сопки на малой высоте выскочил «гость» и начал атаковать наш МиГ. В это время я находился над аэродромом в паре с Львом Колесниковым и слышу с КП полка команду по радио: «Кто в воздухе! «Сейбр» бьет наш МиГ на кругу, помогите!» Услышав передачу, я посмотрел вниз и увидел силуэты самолётов и естественно определил, что самолёт противника тот, который сзади. С высоты 9000 м сделал переворот и начал выводить МиГ из пикирования на малой высоте. После перегрузки, как прояснилось в глазах, я увидел, что оказался, как и рассчитывал, сзади противника на дистанции 3 км. На большой скорости после пике стремительно приближался к нему. У ведомого от перегрузки тоже потемнело в глазах, поэтому после выхода из пике он потерял на время меня из виду. Как только я приблизился на дистанцию огня, [противник], бросив свою «жертву», резко развернулся. Наш же подбитый самолёт, по которому вели огонь, приземлился на одной «ноге», но благополучно. Сбитый мною противник оказался дважды ас американских ВВС капитан 1925 г. р. Гарольд Эдуард Фишер. За этот бой меня наградили охотничьим ружьём»¹³³.

Из комментария в «Красных дьяволах...» следует, что когда на аэродром садилась шестёрка МиГов 1-й аз 224-го иап, в воздухе над аэродромом оставались

ещё самолёты 3-й аз майора П.С. Миронова и китайские МиГи. Фишер ворвался на аэродром Дапу в одиночку (ранее он отослал ведомого домой из-за неполадок в двигателе) и первым атаковал лётчика К. Угрюмова из 1-й аз 224-го иап. Его МиГ получил 22 пробоины. Посчитав схватку законченной, Фишер устремился к центру аэродрома. Угрюмов сообщил о подбившем его «Сейбре» и, выпустив парашют, благополучно приземлился. Фишер в это время атаковал пару заходивших на посадку китайских МиГов (ведущий — замполит эскадрильи Хань Дэцай, ведомый — Хан Цзыцзе) и подбил ведомого, разбив ему гидросистему и «выпустив пар». С белым шлейфом вытекающей жидкости, на одной ноге (вторая не вышла) китаец также благополучно приземлился.

В новой работе о наших лётчиках в Корее есть дополнительные подробности этого примечательного по многим аспектам боя. В оперативном рапорте № 0097 из Штаба 64-го иак, представленном генералом Лобовым в Москву за период 24 часов, 7 апреля 1953 г., отмечалось следующее:

«В 16–10 шесть МиГ–15 из состава 224-го иап во главе со старшим лейтенантом Анисимовым, провели бой с четырьмя F–86 в районе Кидзио на высоте 13000 м. В 16–40 после подхода к аэродрому Дапу пара старшего лейтенанта Берелидзе напала на одиночный F–86, который преследовал самолёт старшего лейтенанта Угрюмова на высоте 1000–1500 м. Старший лейтенант Берелидзе сбил этот одиночный F–86 с дистанции 400 м под ракурсом 1/4. Пилот, капитан Гарольд Эдвард Фишер, личный номер A02204126, командир звена 39-ой эскадрильи 51-го авиакрыла был взят в плен»¹³⁴.

Далее И. Сендов пишет, что «Капитан Фишер был ведущим звена «Питон» по зачистке от вражеских истребителей в районе реки Ялудзян 7 апреля 1953 г. У самолёта ведомого возникли технические проблемы, и он вернулся на базу. Оставшись один, Фишер продолжил полёт и решил совершить «набег» на китайский аэродром Дапу. Сначала ему удалось подловить на посадке пару китайских МиГов и повредить самолёт комэска 43-го иап 15-й иад ВВС НОАК Хань Дэцай, по тому удалось благополучно посадить свой повреждённый МиГ на полосу аэродрома.

Затем Фишер обнаружил подход ещё одной группы МиГов — это как, оказалось, были самолёты из состава 224-го иап. Он выбрал для атаки одиночный МиГ, им оказался самолёт замполита 1-й аз ст. лейт. Угрюмова, который неожиданно

подвергся атаке одиночного «Сейбра». Когда по обшивке самолёта Угрюмова застучали крупнокалиберные пули пулемётов «Сейбра», он стал по радио кричать о помощи, и его крик был услышан». О том, что произошло дальше, в книге воспроизведён всё тот же рассказ Григория Берелидзе с небольшими уточнениями: «...Как только я приблизился на дистанцию огня, противник заметил меня и, бросив свою «жертву», резко развернулся и встал в вираж. Началась настоящая схватка на высоте 500 м. Снизу, с аэродрома за нами наблюдали все, кто был на земле. И здесь мне помогло самолюбие и лётное мастерство. Сбил я его...»¹³⁵.

Так 7 апреля Григорий Берелидзе одержал четвертую личную победу в небе Северной Кореи, первые три состоялись в марте 1953 г. Всего в апреле Берелидзе удалось одержать две победы, однако одну из них признали только как повреждение самолёта противника и записали как подбитый «Сейбр».

Тем не менее, в анналы китайской истории попала совсем иная версия этого воздушного боя, озвученная в книге об авиационном музее Пекина¹³⁶: «Хань Дэцай возвращался после воздушного боя. Когда он уже был над аэродромом и прикрывал с воздуха посадку группы, внезапно из облаков, как из засады, выпрыгнул «Сейбр» и подбил самолёт командира группы борт. № 3, уже погасивший скорость перед посадкой. Увидев подбитый самолёт ведущего, Хань Дэцай атаковал противника и «съел» его. Лётчик «Сейбра» выпрыгнул с парашютом и попал в плен».

Позже и в КНР, и в США утверждали, что «7 апреля лётчик из 15-й дивизии Хань Дэцай, прикрывая посадку группы, сбил американский самолёт, управляемый национальным героем Америки командиром группы Гарольдом Эдвардом Финнером». Как у нас принято говорить в таких случаях, «то ли он украл, то ли у него украли — но всё равно причастен». И теперь именно ас Хань Дэцай (5 сбитых) известен во всем мире как победитель «двойного аса» Г. Финнера.

Спустя 44 года эта история имела неожиданное продолжение, когда в октябре 1997 г. Фишер вместе с делегацией «Летающих Тигров» приехал в Китай и



**Лучшие американские асы
39-й аз 51-го авиакрыла Дж.
Маккошел (слева) Г. Фишер.**

**В начале апреля 1953 г. оба
будут сбиты...**

в Пекинском авиационном музее изъявил желание встретиться с Хань Дэцаем. Там выяснилось, что Фишера отпустили из плена лишь в июне 1955 г., и уже в США в журнале «Советская Авиация» Фишер прочитал, «что сбившему его китайскому лётчику Хань Дэцаю в то время было всего 20 лет. В 17 лет он окончил лётную школу и отправился участвовать в боях в Корее. Когда он столкнулся с американцем, его палёт составлял всего около 100 часов». Восхищённый своим соперником «дважды ас» все эти годы хотел с ним познакомиться. Любопытно, что когда Фишер был в плену, нередко во время ужина Хань Дэцай его видел, но они не были знакомы и не общались. Сам же американец и не подозревал, что этот молодой человек в лётной форме и есть его «визави».

Сделаем небольшое отступление о секретности пребывания советских лётчиков в Китае. Американцы действовали в Корее на основании решения Совета Безопасности ООН, постоянным членом которого являлся и Советский Союз. Поэтому советское участие в конфликте тщательно скрывалось.

Китайцы не являлись членами ООН и, тем не менее, с их стороны в Корее воевала, якобы, не кадровая Народно-Освободительная армия Китая, а некие формирования «китайских народных добровольцев». Под видом этих китайских добровольцев в Корее воевали и советские лётчики, одетые в соответствующую форму — кепку «маоцзэдуновку», синие китель и брюки, заправленные в красные сапоги. На самолёты нанесли корейские опознавательные знаки,

Однако участие в конфликте советских лётчиков для американцев не было секретом. Первыми их появление в 1950 г. в Корее почувствовали «на своих боках» американские пилоты. В одном из исследований по истории корейской войны приведены слова командира 51-го авиакрыла полковника Джона Митчелла: «Мы делим пилотов МиГ-15 на две категории — «хончо», т.е. профессионалы высокого класса, и «учеников». Относительно «учеников» американцы не ошибались — это были китайские и корейские пилоты — ученики советских лётчиков.

Очень скоро стало понятно и кто такие «хончо», когда отменили приказ нашим лётчикам вести радиооб-

мен в полёте только на китайском языке по наколенным планшетам и выданным разговорникам. Он был отменен из-за его явной пелепости, которая, как это водится на войне, привела к потерям лётного состава. Поэтому американские пилоты вскоре смогли познакомиться в воздухе с красотами русской речи и, в том числе, с её ненормативной лексикой, которую сталинские соколы использовали в воздушном бою.

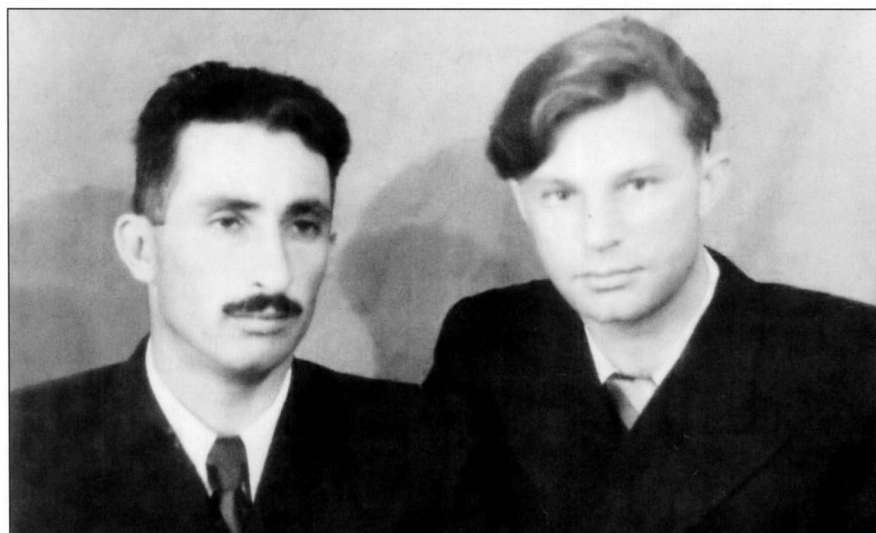
Писатель доктор исторических наук А.С. Орлов, участвовавший в корейской войне как офицер-разведчик Генштаба, писал: «Несмотря на все меры секретности, вплоть до приказа Сталина ни в коем случае не допустить попадания в плен наших военнослужащих, который был выполнен, американцы всё знали. Но официальный Вашингтон все три года войны хранил молчание. ...Это диктовалось опасением, что возмущенная общественность Америки потребует ответных действий... Обе сверхдержавы не хотели и боялись разрастания конфликта, грозящего обернуться ядерной войной».

Об осведомлённости противника свидетельствует случай, о котором как-то рассказал сыну Г. Урвачёв: «Командир полка, вернувшись из отпуска, отправился на облёт района. По радию с американской стороны он услышал русскую речь: «Как съездил домой, отдохнул? Почему дочка не поступила в институт, мало помогал?»

Командир вернулся взбешённый: «То, что они знают о моем отпуске, я понимаю — разведка работает. Но как они узнали, что дочка поступала в институт?»

При всей лукавости секретности участия советских лётчиков в корейской войне, сохранение её для некоторых плохо кончилось. Урвачёв рассказывал, что один из наших лётчиков был сбит и приземлился с парашютом в тылу у китайцев, однако, попал в руки южнокорейских «партизан». Они сразу потащили его на юг через фронт за 38-ю параллель. Для предотвращения этого и выполнения приказа Сталина, китайцы сняли с фронта пехотную дивизию и плотно окружили южнокорейскую банду. Все они были поголовно уничтожены, но перед этим успели зарезать лётчика.

Впоследствии сын Г.Н. Урвачёва также озвучивал легенду, согласно которой, по словам отца, из-за это-



го режима пострадал американский пилот Г. Финнер: «Катапультировавшись, американец приземлился на аэродроме в расположении советского авиаполка. Однако, как это было заведено, в плен он был взят китайцами, которые стояли на том же аэродроме.

Китайцы обычно допрашивали сбитых американских пилотов, материалы допроса передавали советским товарищам, а американцев отправляли в лагерь для военнопленных. Однако, в этот раз, на запрос о результатах допроса сбитого американца было сообщено, что его после пленения сразу расстреляли без допроса. На вопрос: «Почему?», китайцы ответили: «Потому, что он видел советских товарищей». В одном из исследований о Корейской войне также отмечалось, что «китайцам, которые его допрашивали, американец сказал, что при пленении видел двух европейцев. В результате эти «европейцы» получили от командования по взысканию за нарушение режима секретности. А капитан Финнер отсидел в одиночке 27 месяцев, пока не был отпущен»¹³⁷.

В авиационном музее, стоя перед знаменитым участником тех боёв — МиГ-15, Г. Финнер сначала встретился с ветераном Корейской войны — бывшим лётчиком Лу Вэйгэнем, который его в свое время допрашивал. Хотя они не сразу узнали друг друга, встреча оказалась радостной, и тогда Финнер сказал, что хотел бы встретиться ещё и со своим соперником.

И 18 октября 1997 г. в Шанхае произошла такая встреча Финнера с генерал-лейтенантом авиации в отставке Хань Дэцаем и его семьей. Как пишут китайцы, это был волнующий момент. В разговоре о том самом бое стали всплывать подробности, которые китаец особенно не комментировал, упирая на политическую подоплёку той войны, лишь подчеркнул, что в момент боя его налёт на МиГ-15 составлял всего чуть более 20 часов. Узнав, что лишь двумя годами ранее китайский генерал-лейтенант ушел в отставку, отставной полковник Финнер констатировал, что и по службе Хань Дэцай его обогнал. Бизнесмен Финнер сообщил, что его деловые интересы простираются до Вьетнама, Гватемалы и Австралии. Хань Дэцай предложил Финнеру инвестировать капитал в его родину — провинцию Аньхуй, и они даже пришли к какому-то

соглашению. В процессе обмена подарками и сувенирами об охотничьем ружье Березидзе похоже, никто так и не узнал.

Чжао Баотун в русском переводе этот бой не комментировал, а о других более ранних боях Хань Дэцай известно, что «уверенно выполнив сложный маневр (речь шла о боевом развороте — А.Д.), самый молодой лётчик нашей эскадрильи девятнадцатилетний Хань Дэцай вышел в лоб ведущему восьмёрки врага и одной удачной очередью поджёг самолёт противника. Пилот этой машины даже не пытался сбить пламя, а сразу катапультировался».

Общий итог боёв 7 апреля — два сбитых и один подбитый «Сейбр». Потери — один сбитый и один — два подбитых. Американцы заявили, что сбили 3 МиГ-15, ещё три МиГа они объявили сбитыми в бою с китайцами 11 апреля «тет-а-тет». 24 и 30 апреля состоялись ещё несколько боёв МиГов из ОВА с «Сейбрами», якобы сбитыми три МиГ-15.

Спустя всего пять дней после потери Финнера американцы получили очередную «пощёчину»: в воздушном бою сбили ещё одного «раскрученного» аса. И снова у победы оказалось «двойное гражданство» — вот в каком виде попала эта победа в анналы истории советской авиации в Корейской войне:

«Свою пятую официальную победу С.А. Федоренц одержал в сражениях 12 апреля 1953 г., и она стала одной из самых известных побед наших лётчиков в корейском небе, так как в этом бою ему удалось «искупать» в Жёлтом море не кого-нибудь, а самого результативного аса ВВС США капитана Джозефа Макконнелла (Joseph M. McConnell). О том, как это произошло, подробно рассказал сам лётчик:

«12 апреля я вылетел своим звеном минут на 30 позже всей дивизии для прикрытия отхода основных сил из района боя и охоты за самолётами противника. Вышел в район боя, где в гигантском клубке сошлись более сотни самолётов с обеих сторон. Бой шёл на высоте 14000 м южнее ГЭС на 50–70 км. С нашей стороны в бою участвовали все три полка нашей дивизии. С этой высоты мне была отлично видна вся панорама воздушного боя. Наблюдал трассы от пулемётов и пушек, плейфы дыма от подбитых самолётов.



Слева: Китайцы допрашивают пленного пилота Г. Финнера. 1953 г.

Справа: Встреча Финнера и Хань Дэцай в Пекинском авиационном музее. 1997 г.

На стр. 394: Слётанная пара — ведущий Г.Н. Березидзе и ведомый Л.Л. Колесников. Справа — Хань Дэцай

Вдруг по радио слышу тревожный голос нашего лётчика, вызывающего о помощи: «Помогите мне, меня подбили...» Оглядевшись, вижу, справа под 90° и ниже 1500–2000 м МиГ–15 идёт по горизонту со шлейфом чёрного дыма с курсом на север, а его преследует «Сейбр» и без конца строчит по нему. Я, не раздумывая, резко сбросил самолёт виравом со снижением и начал сближение... С дистанции 300–100 м дал две очереди. После второй «Сейбр» клюнул вниз и виравом на крыло и пошёл пикированием к земле. Ведомая пара Александров и Шорин во время резкого маневра оторвалась и потеряла меня, а мой ведомый Ефремов был на своем месте. Во время сближения с F–86 я слышал команду Ефремова: «Сзади звено «Сейбров». Передав эту информацию, Ефремов отвалил влево, и я остался один без прикрытия. Только я оторвался от прицела и осмотрелся, как по мне справа сверху ударила короткая очередь из пулемётов, удар пришёлся по кабине. Я резко бросил самолёт виравом под «Сейбр» и вышел из-под удара. «Сейбр» проскочил меня и оказался впереди, справа от меня. Американский лётчик повернул голову в мою сторону, посмотрел на меня, выпустил закрылки, погасил скорость и пропустил меня вперед, чтобы в упор расстрелять. Я понял его замысел, резко бросил самолёт влево и павскидку дал очередь по «Сейбру». Очередь припала по правому крылу, ближе к фюзеляжу. В крыле «Сейбра» заметил большую рваную дыру до 1 кв. м. «Сейбр» перевернулся через правое крыло и пошёл к земле. Это был мой второй сбитый в бою самолёт...

Только я вывел свой самолёт из атаки, как по мне снизу сзади ударили из пулемётов. Я резко отдал ручку от себя и вышел из-под удара. Кабина наполнилась дымом и пеной от керосина, приборная доска разлетелась вдребезги. Вскоре та же пара «Сейбров» перебила мне управление самолётом, я триммером выравнивал самолёт и принял решение катапультироваться. С трудом, сбросив фонарь, я с высоты 11000 м благополучно покинул свой подбитый самолёт¹³⁸.

А вот официальный рапорт о действиях группы капитана Федорца в этом бою в итоговом рапорте командующего 64-го иак о боевой деятельности корпуса

за 12 апреля 1953 г, посланного в Главный Штаб ВВС СА в Москву:

«В 08–07 звено из состава 913-го иап (во главе с капитаном Федорцом) в районе Сюдзю на высоте 11000 м встретило 8 F–86. Капитан Федорец после выполнения некоторых «косых» петель зашёл в «хвост» ведущего первой пары звена F–86 и в атаке с задней полусферы с дистанции 200 м сбил один F–86.

Продолжая сражение, капитан Федорец напал на вторую пару F–86, но сам был одновременно атакован другой парой F–86. Это нападение F–86 было отражено огнём возвратившегося к нему ведомого ст. лейт. Ефремова. Несмотря на это, в результате нападения самолёт капитана Федорца был серьёзно повреждён, в том числе рулевое управление... Пришлось покинуть подбитый самолёт, после чего спасшийся пилот был госпитализирован с ранением ноги. Трое из наших пилотов вели огонь по самолётам противника. В этом сражении ст. лейт. Шорин был атакован F–86, самолёт ст. лейтенанта имеет одну пулевую пробойну¹³⁹.

Жертвой С.А. Федорца, как теперь известно, стал капитан Джозеф Макконнелл (Joseph M. McConnell) из состава 39-й аз 51-го авиакрыла. На 12 апреля на счету капитана Макконнелла было уже 7 личных побед в небе Кореи. В бою 12 апреля Макконнелл добился восьмой победы, после чего его самолёт F–86F № 51–12971 был сбит Федорцом, и американскому асу пришлось покинуть подбитый самолёт над Жёлтым морем, где его сразу подобрал спасательный вертолёт ВМС США. Впоследствии капитан Макконнелл стал самым результативным пилотом ВВС США в Корее, одержав в конечном итоге 16 личных побед¹⁴⁰.

А теперь приведём китайскую версию этой победы. В 2004 г. в журнале «China Air Force» появилась статья «Сбили первого в США «трехкратного» (т.е. трижды — А.Д.) аса», в ней можно было прочесть следующее: «7 апреля 1953 г. два МиГа сбили Фишера, а 12 апреля 51-я авиагруппа США потеряла ещё одного аса — Макконнелла. Он выпрыгнул на парашюте над Жёлтым морем и был спасён вертолётom. Кто подбил этого американца, сейчас достоверных данных нет.



Вертолёт Н–19 поднимает из воды сбитого Макконнелла (на врезке)



С.А. Федорец

В 2000 г. во время празднования 50-летия с начала войны в Корее появились сообщения, что «после того, как сбили Финнера, и он попал в плен, его сбил Хань Дэцай, а 12 апреля сбили «тройного» аса Макконнелла». Лишь спустя почти полвека начали разбираться и искать китайца, кто его сбил. В конечном итоге «нашли» победителя — Цзян Даопин: «Он в то время был молодым лётчиком, палет на МиГе — чуть более 20 часов. 22 января 1953 г. он совершил первый боевой вылет и вступил в воздушный бой. В этот день примерно в 15–00 он в составе группы возвращался из района Чанчэн, летел в строю замыкающим. После того, как восемь самолётов уже приземлились, и он сам уже приготовился выпустить шасси, его самолёт задрожал, и в кабине с обеих сторон появились красные вспышки — его атаковали два «Сейбра». Его ранили, ни высоты, ни скорости уже не было, но он всё же сумел маневрировать и увернуться от очереди. Один из «Сейбров» зашел в лобовую, второй атаковал с задней полусферы. Тем не менее, ему удалось благополучно приземлиться.

Следующий памятный боевой эпизод случился 12 апреля 1953 г. Американцы направили 76 самолётов, главным образом, F-86 (13 групп) и 36 истребителей-бомбардировщиков (8 групп). Их обнаружили в 7–09, а в 7–35 на перехват взлетели 12 МиГ-15бис. На высоте 10 тыс. м им передали с КП, что американцы летят в сторону р. Ялуцзян и г. Чанчэн. В воздухе один из лётчиков заметил восьмёрку, «пускающую дым». Командир группы приказал сбросить дополнительные баки и подготовиться к бою. В это время пара лётчиков ведущий Жун Ичунь и его ведомый Цзян Даопин справа на высоте 7 тыс. м обнаружили один самолёт. Еще два слева пытались приблизиться к их группе и атаковать ведущего. Тогда Цзян Даопин сообщил Жун Ичуню, что сам будет атаковать, а тот пусть его прикрывает. Он бросился на вражеский самолёт и с короткой дистанции не более 100 м открыл огонь, но неудачно. Тут Жун Ичунь сообщил Цзян Даопину, что два американца пытаются зайти ему в хвост. Он вышел из-под атаки и открыл предупредительный огонь. В беспорядочном бою он остался один

и, поняв это, решил, не теряя высоты, найти группу и пристроиться к своему ведущему. Над городом Гуйчэн он заметил ниже себя четыре самолёта и атаковал их. На удалении около 600 м он открыл огонь по ведущему, это был F-86 Макконнелла. Самолёт загорелся, и лётчик выпрыгнул над морем. Спасательные команды имелись только у сил ООН, поэтому взять в плен лётчика не было никакой возможности. Никто не предполагал, что менее чем через 5 дней после сбития Финнера, событуют ещё и «трижды» аса»¹⁴¹.

Далее китайцы пишут, что «это потрясло американский конгресс и весь мир». Перечисляют боевые заслуги лётчика — в воздушных боях в Корее он сбил пять самолётов и подбил два, больше всех в ВВС НОАК добился побед над «Сейбрами» (шесть).

Далее историки из КНР сообщают, что Цзян Даопин родился в 1931 г. в пров. Аньхуй. В 1946 г. добровольцем вступил в Красную Армию, в октябре 1947 г. — в члены КПК. За бои в Корее получил много почетных званий — Боевой Герой 2-й степени, «воздушный снайпер», и т.п. Награжден Орденом КНДР «Государственное Знамя». Аса восемь раз принимали руководители КПК и государства — Мао Цзэду, Чжоу Эньлай и т.д. Следствием его боевых заслуг стал впечатляющий послужной список: командир полка, зам. комдива, командир дивизии, заместитель Командующего Воздушной армией.

Как видим, совсем не случайно считают, что «у победы много отцов, только поражение — всегда сирота». Не хочется думать, что всем победам советских лётчиков впоследствии «назначили» китайских «соавторов», хотя невольно такие мысли и приходят на ум... Давайте считать эти три случая просто совпадениями.

По данным Ван Хая, с января по апрель 1953 г. китайцы сбили 70 и подбили 21 самолёт. «Они прикрывали землю в районе от западного побережья и устья Ялуцзян до р. Цинчуаньцзян. В течение апреля — мая 1953 г. американцы усилили боевую активность в бассейне реки Цинчуаньцзян, пытаясь разбомбить плотину водохранилища и залить посевы риса»¹⁴².

Историки из КНР также пишут, что в апреле — мае 1953 г. в воздушной обстановке произошли изменения: «Американские ВВС увеличили количество своих самолётов и изменили тактику. Они совершали ежемесячно до 20.000 самолёто-вылетов и, одновременно с разрушением стратегических объектов, начали бомбить пригационные сооружения и водохранилища на севере Кореи, также усилив разведку в районе реки Ялуцзян. Они блокировали аэродромы и нападали на самолёты во время взлета и посадки. После того, как китайцы понесли некоторые потери, они перестроились и усилили систему оповещения. Очень быстро положение изменилось...»

В Корейской войне в ОВА фактически не применялись радиолокаторы, а погода часто была нелётной или очень плохой. В это время противник, как пишут китайцы, часто применял разные уловки. Американцы создали из своих асов несколько групп, регулярно вылетающих на свободную охоту. Они охотились за одиночными самолётами и, главным образом, блоки-



Лётчик Цзян Даопин

ровали аэродромы, сбивая одиночные самолёты на земле, на взлёте и посадке. Утром 9 мая 1953 г. известный китайский ас У Шэнкай должен был вести 12 МиГов на задание. Во время взлёта последней пары над аэродромом появилась группа «охотников» — 12 F-86. У Шэнкай приказал всем сбросить дополнительные баки и вступить в бой. Скорость и высоту они набрать ещё не успели. Ситуация оказалась очень сложной, инициатива была у противника. «Сейбры» атаковали два первых звена (У Шэнкай летел во втором). Увидев, что его друг Чжан Цзунмин сбит, он бросился в атаку. В это же время сбили его ведомого Чжан Дэжуна (тот выпрыгнул с парашютом). Оставшись без ведомого, вскоре сам У Шэнкай был подбит, но из боя не вышел. Увидев перед собой F-86, он начал неприцельную стрельбу и в итоге с небольшой дистанции (около 180 м) сумел его подбить. На повреждённой машине он попытался атаковать ещё одного «Сейбра» и подбил его. В этот момент оставшегося без прикрытия У Шэнкай зажала в клещи шестёрка F-86. Отбиваясь и уворачиваясь на подбитом МиГе от их атак, он всё-таки пытался продолжать руководить своей группой, когда бой фактически превратился в свалку.

Историки написали, что «После боя на «разборе полётов» У Шэнкай не говорил о своих личных победах, а наоборот занимался критикой и самокритикой за утерю руководства группой. Основной смысл — командир не имеет права терять нить руководства и выпячивать личные достижения. Будучи требовательным, в первую очередь, к себе и к своим подчинённым, он постоянно совершенствовал свое лётное и командное мастерство». При этом даже утверждали, что якобы «противник его боялся, и даже отличал по позывному «Кунчэнцзи» (по-китайски — «воздушный город»), стремясь не встречаться с его группой в воздухе»¹⁴³.

За время войны У Шэнкай лично сбил четыре и подбил один самолёт, получил звание «Военный Герой 2-й степени», награждён Орденом «За заслуги» 1-й степени и дважды награждён орденами КНДР («За свободу и независимость» и «Государственное Знамя»). После войны лётчик стал командиром авиакорпуса и впоследствии советником Главкома ВВС.

Начало мая ознаменовалось жаркими схватками перехватчиков, проходившими, главным образом, в южной части «Аллеи МиГов» и даже над морским заливом. Лётчики ОВА проявляли в этих боях наибольшую активность, причем наши источники отмечают, в первую очередь, корейских лётчиков, несмотря на то, что число их боевых вылетов в мае сократилось более чем вдвое. В мае в составе ОВА попарно, сменяя каждый месяц друг друга, сражались 3-я, 4-я, 6-я, 12-я, 15-я и 17-я иад ОВА (все китайские) и два северокорейских полка. Однако в мае резко возросли потери МиГов, почти вдвое по сравнению с предыдущим месяцем. Так, в бою 26 мая, где наши лётчики 64-го иак работали по штурмовикам, а с «Сейбрами» воевали пилоты ОВА (свидетельство взрослого мастерства китайцев), американцы, по их данным, одержали 12 побед. На следующий день китайцы взяли реванш, сбив известного аса Ф. Милле-

ра из 4-го авиакрыла. В конце мая китайцы одержали первую ночную победу, 29 мая зам. комполка 4-й иад Хоу Шуцзюнь сбил американский самолёт (тип не указан, по нашим данным, в нескольких удачных ночных перехватах лётчики ОВА сбили один F-94).

В начале лета китайцы вновь отличились, сбив двух известных американских лётчиков: 4 июня — Дж. Кинга, 6-го — Дж. Созерленда, в итоге пропавшего без вести. Несмотря на начавшиеся в Пханмунджоне переговоры о перемирии, продолжались ожесточённые воздушные бои как днём, так и ночью, в них участвовало 7 дивизий ОВА (3-я, 4-я, 6-я, 12-я, 15-я, 16-я и 17-я). По состоянию на 1 июня в них числилось 214 МиГ-15бис и 98 МиГ-15 и ещё 23 неисправных. Однако число потерь в ОВА значительно снизилось (в 2,5 раза — 11 вместо 27 в мае), хотя сами китайцы почему-то заявили, что имешю в июне в СМУ, к которым их пилоты ещё не были как следует подготовлены, потеряли 20 сбитых машин, ещё 18 подбито.

Они также утверждали, что в июне «одержали победу» (по нашим данным, 15 сбитых при 11 потерянных), хотя «американцы, несмотря на близкое завершение войны, в сложных метеоусловиях летнего сезона дождей, совершали большое количество вылетов, усилив попытки разрушения стратегических объектов на севере Кореи. Китайцы, испытывая большие трудности в СМУ, продолжали совершать полёты малыми группами и вели ожесточённые воздушные бои». К концу июня в составе 80 групп они совершили 628 боевых вылетов, сбили 21 самолёт и подбили 3 (сравните с данными Таблицы 1), это «сыграло важную роль» в защите стратегических объектов.

В начале июня 1953 г., когда близилось завершение войны, в Корею начался сезон дождей, метеоусловия часто оказывались сложными. Ван Хай отмечал, что американцы умели летать в СМУ, а китайцы — ещё нет, и налёты врага в СМУ продолжались. Китайцы также пытались летать в СМУ мелкими группами.

В июле погода ещё ухудшилась, и фактически до 11 июля продолжалась затяжная пауза в боях. На своем заседании Партком ВВС НОАК отметил, что хотя война длится уже более двух лет, надо её продолжать, изучая при этом боевой опыт коллег. В те дни американские самолёты неоднократно пытались разрушить ГЭС в Лагушао и мост через Ялуцзян, избегая зоны действия МиГов, но безуспешно. Свои последние бои китайцы провели 16 и 19 июля, в эти дни 54 МиГа из 6-й, 4-й и 17-й дивизий вели воздушные бои с большими группами американцев, сбили четыре самолёта и подбили два. По нашим данным, лётчики ОВА (вероятно, корейцы) встретились с «Сейбрами» 25-й аз ещё 22 июля. Американцы заявили о трёх сбитых Мигах, их записали на счёт Г. Буттельмана (7-я победа), стажера 25-й аз, будущего знаменитого американского астронавта Дж. Гленна (единственная победа) и С. Янга. С середины июня до конца войны китайцы из ОВА совершили 994 самолёто-вылета (летали 117 групп). Провели 39 воздушных боёв, в них участвовали 338 самолётов, сбили 25 и подбили 5 самолётов¹⁴⁴.



Недавно в КНР составили «колоду» американских «тузов» в Корее и выше поместили китайцев, их «обыгравших». Справа — советские «джокеры»...



М.А. Аверин (предположительно)



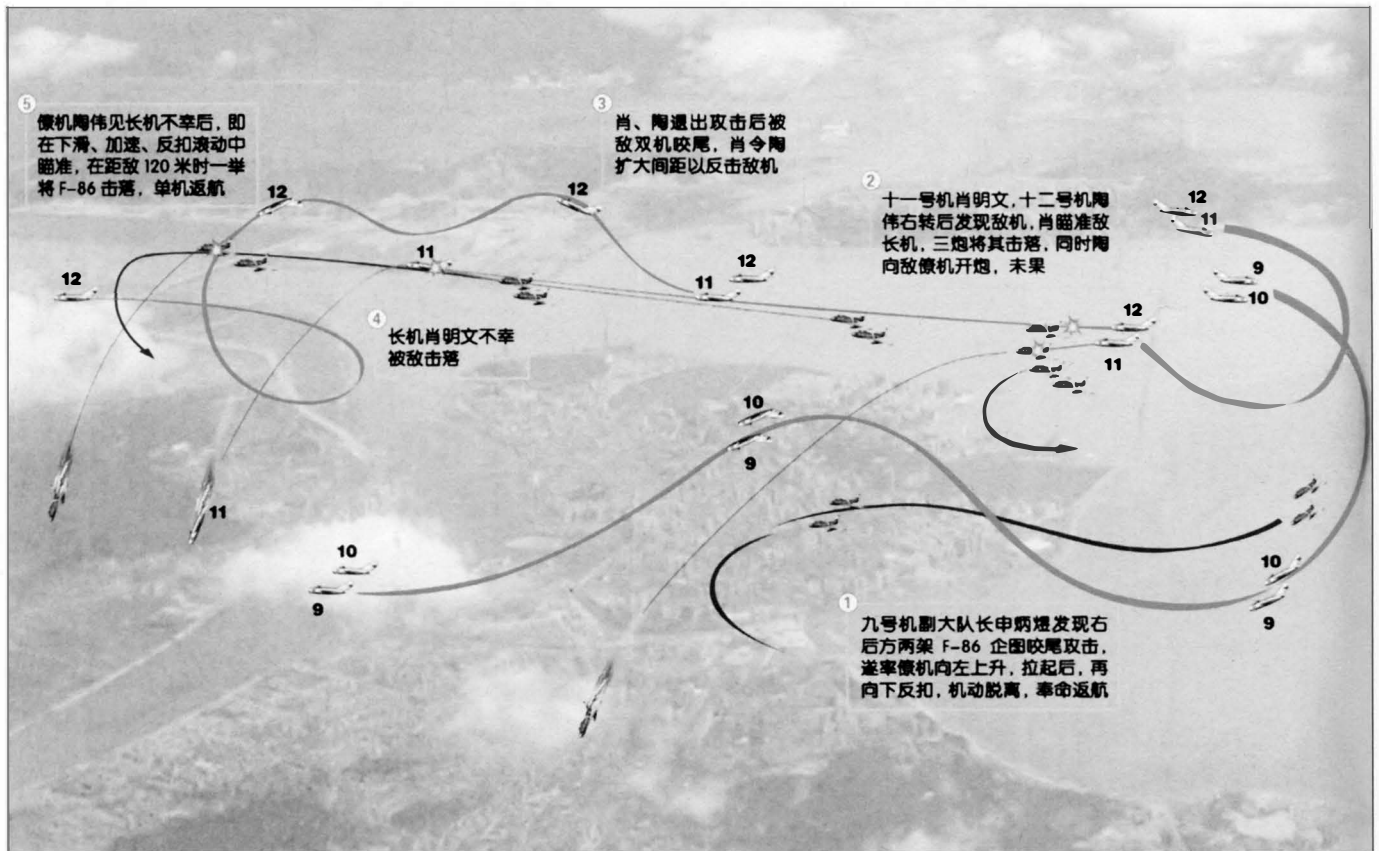
Г.К. Берелидзе



С.А. Федоренко

СХЕМЫ ВОЗДУШНЫХ БОЕВ 4-й ДИВИЗИИ

СХЕМА 17. Воздушный бой 17.5.53 3-й четвёрки МиГ-15 с F-86 (10-й иап)



СХЕМЫ ВОЗДУШНЫХ БОЕВ 4-й ДИВИЗИИ

СХЕМА 18. Воздушный бой 17.5.53 1-й четвёрки МиГ-15 с F-86 (10-й иап)

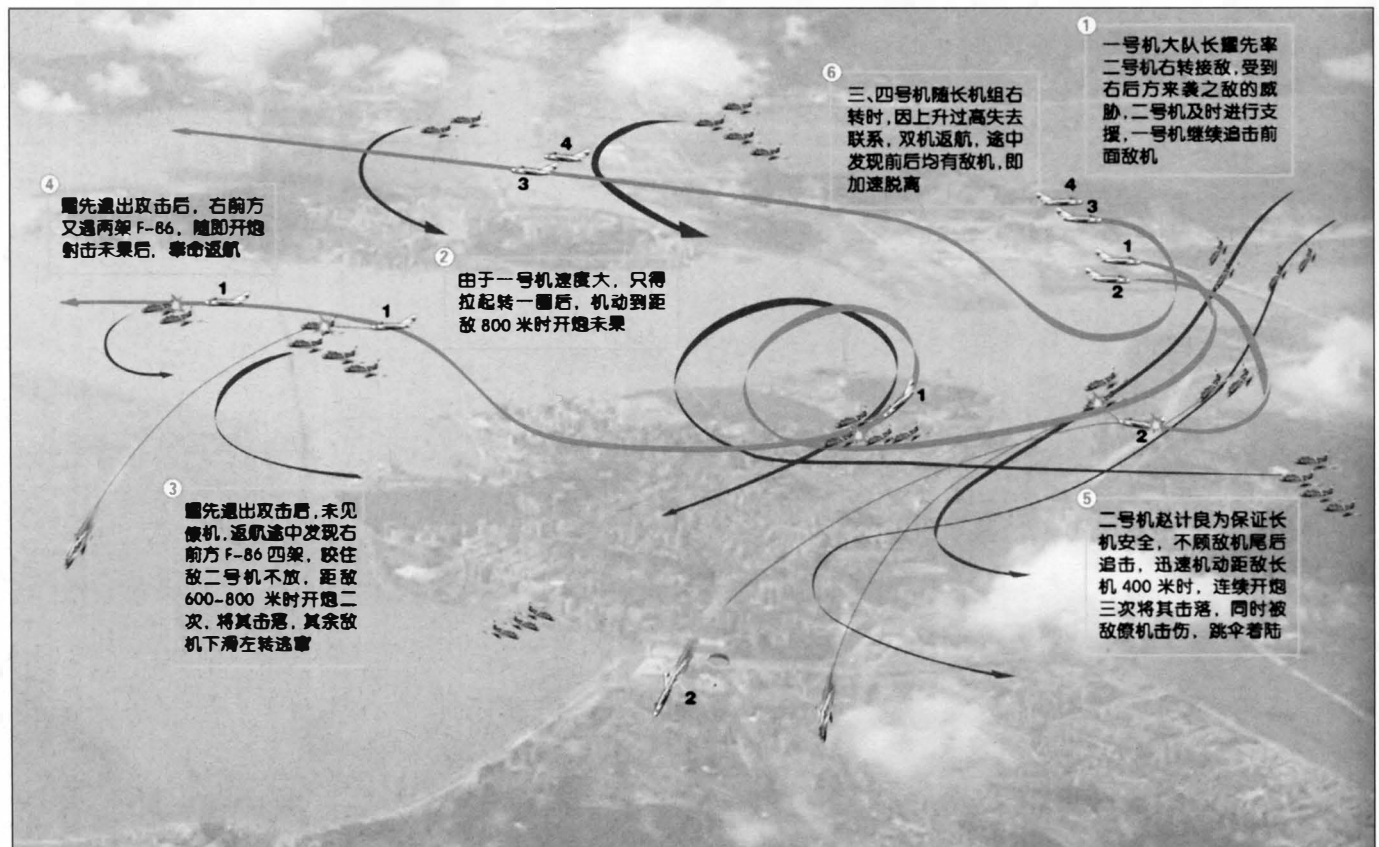
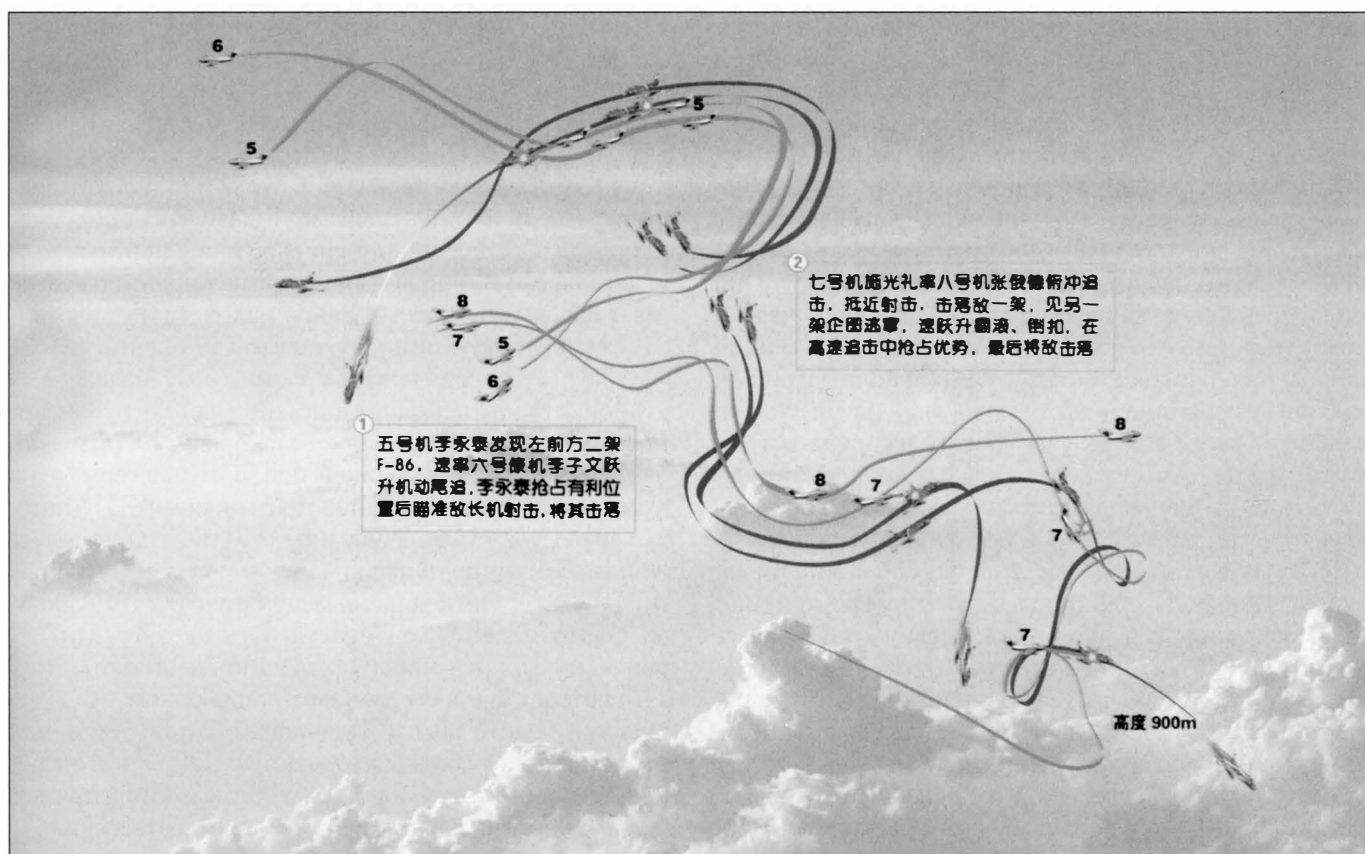


СХЕМА ВОЗДУШНОГО БОЯ МиГ-15 С F-86

СХЕМА 19. Воздушный бой 19.06.53 (лётчики Ши Гуанли и Ли Юнтай)



ПОЯСНЕНИЯ К СХЕМАМ ВОЗДУШНЫХ БОЕВ

СХЕМА 17

1 — Зам. командира группы Шэнь Бинхой (с-т № 9) обнаружил справа за собой пару «Сейбров», заходивших в атаку. Ведомый маневром вышел из боя.

2 — Пара Сю Минвэнь (с-т № 11) и Тао Вэй (с-т № 12), развернувшись вправо, обнаружили противника. С-т № 11 открыл огонь по ведущему, тремя очередями сбил его. С-т № 12 атаковал ведомого противника, но безрезультатно.

3 — После выхода из атаки они сами попали под атаку пары F-86, и тогда ведущий приказал ведомому «рассредоточиться», чтобы самим зайти в атаку.

4 — Атака F-86 оказалась удачной, с-т № 11 был сбит и погиб.

5 — Ведомый № 12, видя гибель ведущего, маневром с переворотом атаковал ведущего пары противника и с дистанции 120 м сбил его, затем сам вернулся на базу.

СХЕМА 18

1 — Ведущий группы Яо Сянь (с-т № 1) вместе с ведомым Чжао Цзилан (с-т № 2), развернувшись вправо, пошел на сближение с противником, но попал под атаку в ракурсе «справа-сзади». С-т № 2 пошел на выручку ведущему, а тот продолжал преследовать F-86 впереди.

2 — На большой скорости с-т № 1, маневрируя, с удаления 800 м открыл огонь, но безрезультатно.

3 — Яо Сянь, выйдя из атаки, не обнаружил рядом ведомого и, выходя из боя, увидел впереди справа четверку F-86. Он атаковал ведомого первой пары, с удаления 600–800 м двумя очередями сбил его, остальные самолёты маневром на снижении с левым разворотом вышли из боя.

4 — Яо Сянь (с-т № 1), выйдя из последней атаки, вновь увидел впереди справа пару «Сейбров», открыл огонь, но безрезультатно.

5 — Ведомый Чжао Цзилан, прикрывая ведущего, невзирая на атаку сзади на себя, быстро сманивировал и с удаления 400 м тремя очередями сбил сво-

СХЕМА 19

1 — Ли Юнтай (с-т № 5) обнаружил слева впереди пару «Сейбров». Он вместе с Ли Цзывэнь (с-т № 6) вертикальным маневром стали заходить им в хвост. Ли Юнтай занял выгодную позицию, открыл огонь по ведущему и сбил его.

2 — Ши Гуанли (с-т № 7) с ведомым Чжан Э (с-т № 8) спикировали и начали преследовать врага. Сблизившись, они открыли огонь и в итоге сбили один самолёт противника. Видя, что второй пытается уйти, Ши Гуанли маневром зашёл тому в хвост и его уничтожил.

* Высота — 900 м

его «визави». Сам был подбит и ранен его ведомым. Выпрыгнул с парашютом и удачно приземлился.

6 — Вторая пара (с-ты №№ 3 и 4) после разворота вправо за ведущей парой, потеряли первую пару. Они начали выходить из боя, возвращаясь на базу, наскочили на противника, но сумели «увернуться».

27 июля 1953 г. Ким Ир Сен и Пэн Дэхуай опубликовали приказ о прекращении военных действий с 22–00 27 июля. На этом бои лётчиков ОВА официально закончились, а затем наступило время «зализывать раны» и подводить итоги. В недавно изданной в КНР книге «История боевых действий ВВС Китая» раздел, посвященный итогам Корейской войны, помпезно назван «Блеск китайских ВВС». В нём отмечено, что «китайцы, ведя войну в течение двух лет и восьми месяцев, успешно выполнили поставленные боевые задачи по прикрытию объектов в тылу, транспортных перевозок и прикрытия наземных войск. Они закалились при ведении реальных воздушных боёв, и [прошли путь] от неумения вести воздушный бой до накопления богатого опыта, не только выдержали серьёзные испытания, но и очень окрепли в боях и добились блестящих результатов. К их военным заслугам можно отнести победу над американскими агрессорами. Китайские ВВС своими победами способствовали началу переговоров о прекращении войны»¹⁴⁵.

После войны китайцы обратили особое внимание на неоправданные потери при катапультировании, отмечая необходимость ручного, а не только автоматического отделения пилота от кресла. Кроме того, они до сих пор не могут простить американцам атаки (по существу, расстрелы) по раскрывшимся на большой высоте парашюты малоопытным лётчикам. Так погибли несколько сбитых советских и китайских пилотов.

У китайцев (также, как и у наших) лётчиков бывали случаи, когда кресло при отделении наносило пилоту тяжёлые травмы. Так, в воздушном бою 22 апреля 1952 г. был сбит и катапультировался командир звена 1-й ав 45-го иап 15-й иад Сунь Чжунго, успевший до этого завалить одного американца. Судя по всему, кресло раздробило ему правую ногу. Пилота нашли на земле достаточно быстро и отправили в госпиталь. Лечение проходило долго, больше года, и несколько раз возникала речь об ампутации. В конце концов после нескольких операций ногу удалось собрать по косточкам и сохранить, но при этом она стала короче на 3 см. После госпиталя лётчик вернулся в свою дивизию. Китайцы не пишут, каких трудов и мытарств

стоило ему возвращение в строй, и это в конечном итоге ему удалось, а в китайской истории за ним навечно осталась кличка «безногий летающий генерал»¹⁴⁶.

Руководство советских добровольцев обратило внимание на хорошую постановку дела в аварийно-спасательной службе (АСС) США, эвакуировавшей сбитых лётчиков, раненых или окружённых солдат с помощью вертолётчиков. Особое внимание уделялось спасению лётчиков, сбитых над территорией противника. Американцы имели компактный, но тщательно продуманный комплект аварийного снаряжения с портативным радиомаяком. Как правило, его сигнал принимал самолёт и наводил вертолёт в район нахождения пилота.

В такой ситуации вертолёт Сикорский S-51 (HO3S-1) становился не просто лучом надежды, а солидной гарантией спасения. Каждый боец или пилот, зная, что в случае чего его не бросят на поле боя, сражался с удвоенной энергией и мужеством. При этом, несмотря на активное применение S-51, потери вертолётчиков были небольшие... Маневренные «вертушки» без труда уворачивались от огня реактивных МиГов. Многочисленные легенды гласят, что однажды флотский HO3S-1 спасся от атак трёх МиГов, ловко маневрируя между складками местности. Другой вертолёт с простреленным лонжероном одной из лопастей более 100 км уклонился от атак МиГа, так и не сумевшего сбить свою «лёгкую добычу». Северокорейцы попытались бороться со «стрекозами» при помощи «небесных тихоходов» По-2, но безуспешно.

В те годы АСС ВВС СССР только зарождалась, и её руководители, очень интересовавшиеся аналогичной организацией американцев, особенно желали заполучить трофейный S-51. И здесь им неоценимую помощь оказали китайцы, но не лётчики, а пехотинцы. Для «отлова» спасателя S-51 разработали спецоперацию. Китайцы засекли место приземления американского лётчика со сбитого истребителя, тот включил радиомаяк и подал сигнал о помощи. Китайцы скрытно окружили пилота, и когда за ним прилетел спасательный вертолёт, выскочили из засады. Вертолётчик попытался срочно взлететь, но колёса шасси и верёвочную лестницу китайцы превратили в «живые гирлян-



дь». Под непосильным весом вертолёт закачался, лопасть чиркнула по кустам, и машина перевернулась. Операция удалась. Вертолёт доставили в СССР, разобрали на части и тщательно изучили. Сравнение с аналогичными нашими Ми-1 и Як-100 дало советским специалистам ценные сведения по повышению качества проектирования. Удивительно, но для улучшения АСС ВВС США в итоге почти ничего так и не сделали.

Итоги успешной деятельности американской АСС, в свою очередь, нанесли «моральный ущерб» статистике побед и потерь американских лётчиков в Корее. Историк М.Ю. Мухин так прокомментировал гомерические победы американской авиации: «...американцы пиннут (со ссылкой на «Энциклопедию авиации», Нью-Йорк, 1977 г.), что их лётчики во время войны в Корее сбили 2300 «коммунистических» самолётов, а потери американцев и их союзников составили всего 114 самолётов. Соотношение 20:1». При этом, отмечает он, «служба спасения 5-й американской воздушной армии, воссавившей в Корее, сообщает, что ей с территории Северной Кореи удалось выхватить более 1000 человек лётного состава американских ВВС. А ведь это только те, кто не погиб в воздушном бою и кого не успели пленить северные корейцы... Это что, со 114 самолётов столько лётного состава нападало?»¹⁴⁷.

Не исключено, что одной из причин завышения американцами количества своих побед в воздухе являлась необыкновенная живучесть МиГ-15, о которой докладывал командир 64-го иак: «В воздушных боях с американскими самолётами, вооружёнными крупнокалиберными пулемётами, самолёт МиГ-15 устойчив против разрушения и возникновения пожара в полёте. Двигатель продолжает работать безотказно при серьёзных повреждениях его агрегатов. Отдельные самолёты в боях получали до 30–50 пулевых пробоин и благополучно возвращались на аэродром»¹⁴⁸.

Примером служит воздушный бой 16 сентября 1952 г., в котором открыла боевой счёт советская 32-я иад. Лётчик 224-го иап майор П.И. Каратаев, прикрывая аэродром Аньдун, сбил F-86, но и сам попал под удар двух «Сейбров». У его самолёта оказалось повреждённым управление, заклинило в выпущенном состоянии тормозные щитки, взорвался керосиновый бак, половина лопаток турбины были выщерблены, остекление кабины выбито. Самолёт превратился в мишень для противника и получил 120 (!) пробоин. Тем не менее Каратаев не покинул самолёт и потом объяснил: «Летит. Не падает. Зачем прыгать? В бронезаголовник,

правда, стучат [пули], но не пробивают...» Он посадил самолёт с пробитыми и спущенными покрышками на аэродроме Дашу¹⁴⁹.

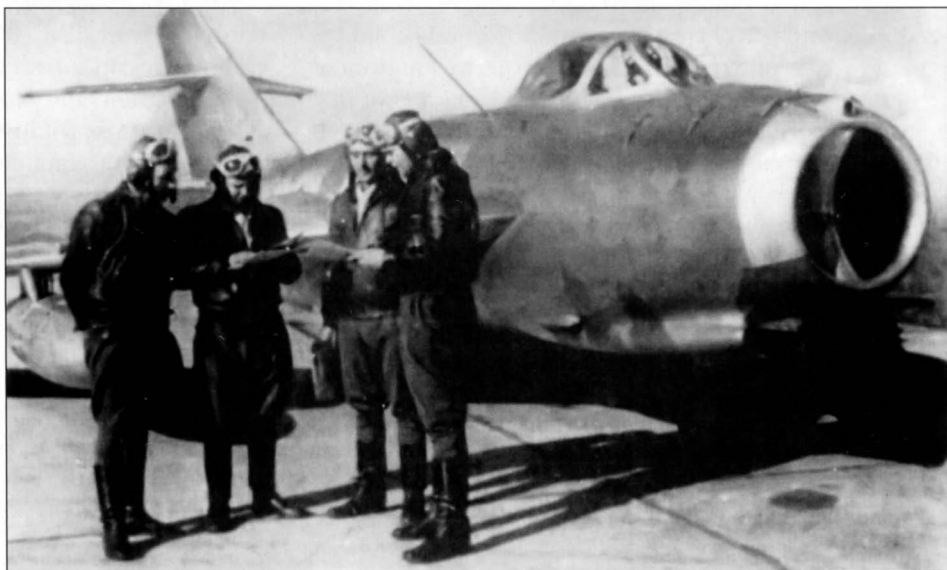
Можно представить, сколько побед записали на счета американцам, привозившим из боя плёнки ФКП, где ясно было видно, как от атакуемого МиГа «ключья летят». А советский, китайский или корейский лётчик на этом МиГе возвращался на аэродром и через несколько дней после ремонта опять вылетал в бой.

Всего за три года войны советская авиация, т.е. лётчики 64-го иак сбили 1097 самолётов противника, потеряв 319 МиГов и 109 лётчиков. Ещё около 153 самолётов сбила зенитная артиллерия 64-го иак.

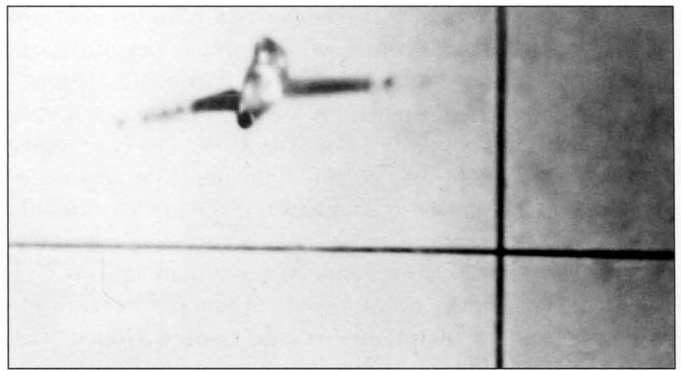
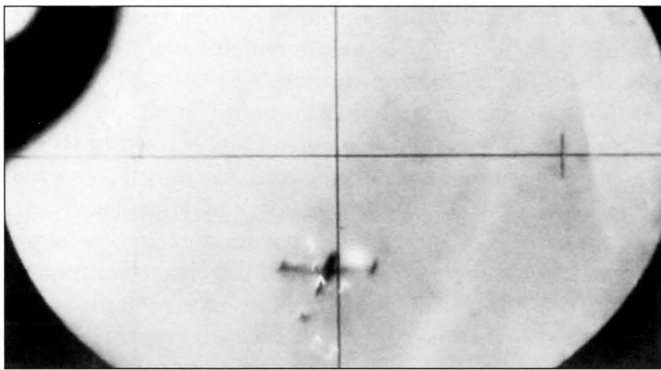
Таким образом, авиация США, имея значительное численное и оперативно-тактическое преимущество, проиграла воздушную войну в Корее «сталинским соколам». И не только по соотношению побед и поражений (3:1 в пользу 64-го иак), но и потому, что главной боевой задачей советской авиации являлось прикрытие объектов на территории Северной Кореи и Маньчжурии, которую она выполнила. Командир 64-го иак в последний год войны генерал-лейтенант С.В. Слюсарев докладывал, что действия корпуса «несмотря на явное превосходство в силах ВВС США, не дали им возможности разрушить основные прикрываемые объекты и нанесли противнику значительные потери во всех родах авиации».

Одной из основных причин такой убедительной победы стали воздушные бои с численно превосходящим противником. Таким, в частности, стал бой 13 апреля 1952 г., когда восемь МиГ-15 атаковали в три раза превосходящую по численности группу F-86, сбили одного из них, а остальные уклонились от боя. Об этой особенности поведения противника писал Пенелаяев: «Лично я неоднократно наблюдал, когда после уничтожения их самолёта в групповом воздушном бою американцы бой срочно заканчивали и выходили из него».

По докладу генерал-лейтенанта С.В. Слюсарева: «Истребители противника, встречая активные действия наших истребителей, вступали в бой только при наличии выгодных тактических условий или при явном превосходстве в силах». А советские лётчики



На стр. 402: «Безногий летающий генерал» Сунь Чжунго
У Шэнкай со своими
боевыми друзьями
Справа: Постановка боевой
задачи перед вылетом



Фотогалерея «от фотокинопулемётов» МиГ-15: горит F-84 (слева), падает уже «бесхвостый» F-86...

«смело ввязывались в воздушную схватку, даже когда могли избежать её, будучи в меньшинстве». Однако, по словам Пепеляева, «мы вступили в бой с хорошо подготовленными к боевым действиям лётчиками»¹⁵⁰.

А теперь перейдем к китайской статистике. У них воевали 10 (или 12) истребительных дивизий (21 авиаполк, 672 лётчика), и 28 экипажей в трёх эскадрильях из двух бомбардировочных дивизий, всего 784 человека лётного состава. К концу войны в ОВА входило семь дивизий — почти 900 самолётов, в том числе 635 МиГ-15 и МиГ-15бис. В боевых действиях также принимали участие 59733 солдат из наземного персонала ВВС, не считая авиачастей и органов управления, непосредственно не принимавших участия в боях — тыловой персонал, руководящие и лётные кадры авиашкол. Всего, по китайским данным, совершено 26491 боевых самолёто-вылетов, на задания вылетали 2457 групп. Они провели 366 групповых воздушных боев, в них участвовало 4872 самолёта. По данным Ван Хая, 373 лётчика открывали огонь по противнику, 212 имеют на своем счету воздушные победы (сбитые и подбитые самолёты противника)¹⁵¹.

По данным ЦА МО РФ (значительно более точным и достоверным, чем «открытая» американская статистика) за войну лётчики ОВА (китайцы и корейцы) сделали более 22000 боевых вылетов (без учета поршневой авиации), в том числе с ноября 1952 г. по июль 1953 г. — 11028, провели 250 воздушных боев, в них стрельбу по противнику вели 598 лётчиков. В воздушных боях сбили 139 самолётов и 45 подбили. Свои потери в этот период — 155 МиГ-15 и 45 пилотов.

Ван Хай уточняет: «...Победы дались нелегко, были немалые жертвы и потери. В боях китайцы потеряли сбитыми 231 самолёт различных типов, в том числе 224 МиГ-15 и МиГ-15бис, 3 Ла-11, 4 Ту-2, Подбито (повреждено) — 151 МиГ-15 и МиГ-15бис. Погибло 116 лётчиков и наземного персонала. Среди них восемь командиров полков и их заместителей — Чжао Дахай, Мэн Цзинь, Чэнь Лян, Чжао Вэньцюань, Чэнь Ци, Цзя Гуанхэ, Фань Юйсян, Сун Гэсю, три начальника наземной службы полка (в том числе и начальник штаба), 9 комэсков и их заместителей, 14 командиров звеньев и их заместителей (помощников), 82 рядовых лётчика и техника»¹⁵².

Китайские данные о количестве побед и потерь ВВС НОАК за прошедшие десятилетия существенно не из-

менились: ещё в 1960 г. лучший китайский ас Ван Хай, дослужившийся к этому времени до звания генерал-лейтенанта, заявил, что китайцы за всю войну сбили и повредили 425 вражеских самолётов. В последние годы в КНР уточняют, что китайские лётчики из 12 дивизий ВВС НОАК, воевавших в Корее, сбили 330 самолётов и подбили 95. По данным архива нашего Генштаба и ЦАМО РФ, всего лётчики ОВА (китайцы и корейцы) сбили 271 самолёт. Собственные потери: по китайским источникам — 231 сбитый и 151 подбитый самолёт, при этом погибли 116 лётчиков (по нашим данным — 126). Таким образом, китайские и корейские лётчики ОВА имели положительный баланс побед и поражений в воздушной войне в Корее. Они провели, в общей сложности, 366 воздушных боев, в ходе которых уничтожили 271 самолёт противника потеряв при этом 231 свою машину и 126 пилотов. По мнению Героя Советского Союза Крамаренко, лётчики ОВА «показали хороший результат».

Любопытные сведения об итогах Корейской войны недавно опубликовали в тематической выпуске китайского журнала «World Flight»¹⁵³. На цветных вклейках приведены 38 фото лётчиков (см. с. 408), сбивших три и более самолётов, рядом — ещё 143 таблички с именами пилотов, одержавших, по крайней мере, одну победу (из них 28 — по две). Суммарный подсчёт их боевых успехов дает общее количество сбитых самолётов противника — 315. И в то же время далее на стр. 126 в таблице приведены (по дивизиям) имена авторов всех 425 (330+95) побед. Интересно, а какие данные сами китайцы сейчас считают правильными?

В комментариях историков из КНР относительно побед и потерь китайских лётчиков можно прочесть: «Продолжая славные традиции НОАК, они вели героическую борьбу против американских ВВС и добились блестящих результатов... Учитывая, что китайские ВВС воевали в тяжёлых условиях и победы давались им нелегко, они заплатили за них большой ценой. С ожесточением воздушных боев увеличивались и потери. Они оставили след в сердцах близких. Каждый раз, когда МиГи разбегались по ВПП, им всегда желали счастья, так как все понимали, что многим из них вернуться уже не суждено. Когда самолёты возвращались, все техники бежали им навстречу, чтобы приветствовать. Когда техник видел, что его самолёт не вернулся, то с тоской смотрел на небо».

По типам сбитых самолётов сил ООН статистика выглядит следующим образом: F-86 — 181 (из них F-86F30 — 5), F-84E и F-84G «Тандерджет» — 27, F-80 «Шутинг Стар» — 30, F-94 — 1, F-51 «Мустанг» — 12, F-82 — 1, F4Y5 «Корсар» — 15, F Mk.8 — 2, B-26 — 1 и ещё один неопознанный. (Всего — 271, но странно, что сюда не попали сбитые B-29.) Зенитчики сухопутных войск КНДР и КНР общими усилиями сбили ещё 1284 самолета.

Ван Хай в своих мемуарах приводит другую «раскладку» на 330 сбитых самолетов сил ООН, в их числе: F-86 — 211, F-84 и F-80 — 72, F-94, F Mk.5, F Mk.8, F Mk.24, F-4B, F-51, B-26 — 47. И здесь тоже нет сбитых B-29. Подбито 95 самолётов, в том числе F-86 и F-84¹⁵⁴.

В своих мемуарах будущий Главноком ВВС НОАК не забыл отметить, что «ВВС США также опубликовали сводку своих боевых успехов...» и приводит эти цифры «на суд самого китайского читателя». Далее он цитирует работу историков из Научно-исследовательского института ВВС США, на которую часто ссылаются¹⁵⁵:

«С 25.06.1950 по 31.7.53 авиация Сил ООН на Дальнем Востоке имела в среднем 19 «эскадрилий» (по-китайски — «дадуй», т.е. «большой отряд», судя по всему, авиакрыло — А.Д.), 62 «звена» (по-китайски — «джундуй», т.е. «средний отряд», судя по всему, авиаэскадрилья — А.Д.), куда входили два авиакрыла морской авиации наземного базирования (7 эскадрилий), и три эскадрильи Сил ООН — союзников США.

В течение 37 месяцев боев эти авиачасти в среднем имели 1248 самолётов. Среди них, в среднем, 839 самолётов находились в постоянной боевой готовности. Наибольшее количество авиачастей имелось летом 1950 г. (с июля по сентябрь), всего насчитывалось 16 «дадуев» (44 «чжундуй», 657 самолётов). Наибольшее количество авиатехники находилось летом 1952 г. (20 «дадуев», 70 «чжундуев», 1441 самолёт). На момент окончания войны в состав группировки входили 19 «дадуев», 69 «чжундуев», 1536 самолётов»¹⁵⁶.

Далее, цитирует Ван Хай, «если оценивать эту авиационную группировку по меркам нескольких мировых войн, то Объединённые силы ООН нельзя считать очень крупным авиасоединением, тем не менее, эти авиачасти совершили 720980 боевых вылетов, в том числе выполнили: 66997 — подавление ПВО. 192581 б/вылетов — блокаду транспортных коммуникаций, 57665 б/вылетов — прикрытие наземных войск, 151659 б/вылетов — транспортировку военных грузов. 222078 — иные боевые задания. Помимо этого, 107303 б/вылета совершила морская авиация, в том числе: 2096 — против ПВО, 47873 — блокада коммуникаций, 32482 — поддержка наземных войск, 24852 — иные задачи, такие как разведка, боевая учёба и подготовка лётного состава и т.д.

Авиация Сил ООН (союзники США) совершила 44873 вылета: ПВО — 3026, блокада — 15359, поддержка наземных войск — 6063, сопровождение транспортной авиации — 6578, иные задачи — 13848.

211	72					
		F-86				
46	8					
		F-84				
26	9					
		F-80				
1						
		F-94				
8	1					
		FMK-8				
4	1					
		FMK-5				
2						
		FMK-24	F4U	F-51	B-26	
330	95		2	2		
合计			18	12	2	

Китайская статистика сбитых (тёмный фон) и подбитых американских самолётов (по типам машин)

В ходе Корейской войны авиация ВМС США совершила 167.552 вылета, Таким образом, авиация Сил ООН всего выполнила 1.040.708 вылетов. Самолеты Дальневосточной авиационной группировки (ДВАГ) сбросили на врага 476 тыс. т бомб и др. боеприпасов. Авиация ВМС США сбросила около 120 тыс. т бомб. Морская авиация наземного базирования (МАНБ) — 82 тыс. т бомб, союзники — около 29 тыс. т бомб».

Среди израсходованных боеприпасов: 386.037 т — фугасные и осколочные авиабомбы, 32.357 — зажигательные бомбы, 313.600 — «ракетные бомбы» (реактивные снаряды — А.Д.) и т.д.¹⁵⁷.

Ван Хай с нескрываемой иронией относится к утверждению, что «Войска сил ООН имели в воздухе заметное преимущество, имели больше сил и средств. Войска коммунистов несли большие потери», особо подчеркивая — «с точностью наоборот». И далее: «С 25.6.50 по 27.7.53 американцы вместе с союзниками сбили 976 самолётов, уничтожили 1327 танков, 82920 машин, 963 паровоза, 10407 ж/д вагонов, 1153 моста, 118231 здание, 65 тоннелей. 8663 пулёмётных точек... повредили 28621 км ж/д путей и т.д. Они также убили 184808 солдат.

ДВАГ потеряла 1456 самолётов, МАНБ — 368, союзники — 152. Из общего числа потерь (сумма — 1986) 945 — небоевые потери, боевые — 1041 самолёт, в т.ч. в воздушных боях — 147, от огня ЗА — 816, 78 — причины неизвестны. В ходе боевых действий ДВАГ потеряла 1729 офицеров, из них убито — 1144, ранено — 306, пропали без вести — 30, попали в плен и возвращены после войны — 214. На июнь 1954 г. 35 человек ещё находились в плену. В ходе боевых действий на земле ДВАГ потеряла 112 офицеров, убиты — 36, ранены — 62, 8 — пропали без вести (первоначально), затем вернулись из плена, ещё 6 — также вернулись из плена. В воздушных боях и на земле общие потери составили 1841 человек...»

Выводы американцев Ван Хай не цитирует, отвечая только, что «лжёт крокодиловы слезы насчёт своих потерь...». Комментируя их данные, он считает, что в них много лжи: «Откуда они могли точно сосчитать число наших убитых?» Он посчитал все это лпой¹⁵⁸.

В ходе «боевого сосоревнования» у китайских лётчиков выявилась большая группа особо отличившихся подразделений и героев-лётчиков («Ударников»), а всего более 8 тыс. чел. и 300 подразделений были награждены знаками отличия различной степени (3-й и выше), в том числе 16 — «особыми» наградами. Наиболее результативной оказалась 3-я иад — 114 сбитых и подбитых. Собственные потери — 43 сбитых и 18 подбитых, погибло 18 пилотов. В дивизии 8 лётчиков получили «Особые» награды, 27 — награды 1-й степени, 106 — 2-й ст., 972 — 3-й ст. Всего награждены 1113 (или 1118) чел.¹⁵⁹. В ряде источников отмечены также 12-я и 14-я иад — 47 сбитых.

Среди других авторов «коллективных побед» рекорсменом оказалась 1-я аэ 9-го иап 3-й иад, сбившая и подбившая 29 самолётов, его командовал Ван Хай, впоследствии — Командующий ВВС НОАК. Позже утверждали, что этого результата они достигли за 80

воздушных боев, но, судя по всему, сюда включили и последующие личные победы лётчиков эскадрильи в составе других подразделений. На счету самого Ван Хая 4 сбитых и 5 подбитых (с 9 победами он делит 1–2 место вместе с Чжао Баотунгом — 7+2). «Боевыми героями» Первой Степени стали Ван Хай, Чжао Баотун, Лю Юйди и посмертно Сунь Шэнлу (7 побед). Ведомый комэска Цзяо Цзинвэнь с четырьмя победами и Ян Чжэньюй стали «Боевыми Героями» Второй Степени. Остальные лётчики эскадрильи — Лю Дэлинь (3), Чжоу Фэнсин (2), Ма Баотан, Чжан Цзы, Ма Ляньюй и Янь Цзюнью (все по одной победе) стали Заслуженными Народными Военными Деятелями различных степеней. Все лётчики эскадрильи получили также и корейские награды. Впоследствии эскадрилья получила коллективную награду 1-й степени, ей было присвоено почетное имя Ван Хая.

В КНР также особо отмечены достижения других героических коллективов: 3-я аэ 10-го иап 4-й иад сбивала и подбила 20 самолётов, 2-я аэ 9-го иап 3-й иад — 12. Эскадрилья Чжао Баотуна сбивала и подбила 17, получила почетное звание «Героическая эскадрилья» в ВВС Военного округа Северо-Востока.

Среди звеньев наивысшего результата достигло 7-е звено 3-й аэ 7-го иап 3-й иад (16), чуть-чуть отстало 2-е звено 1-й аэ 45-го иап 15-й иад (14). Особо выделено 9-е звено 3-й аэ 9-го иап 3-й иад (8), как «действовавшее умело» и без своих потерь.

Довольно любопытно высказались китайцы по поводу личных побед и появления китайских асов: «Воздушные бои в Корее стали первыми крупномасштабными боями с участием реактивных самолётов. Значительное увеличение скорости самолётов и, соответственно, изменение тактики воздушного боя привело к тому, что считать большим успехом случайное уничтожение одного самолёта противника стало невозможным. Воздушные бои реактивных самолётов изменили сам критерий понятия аса. Повсеместно всем стало понятно, что исключается критерий случайности. Асом мог стать только прекрасный лётчик, хорошо владеющий техникой пилотирования и тактикой и сбивший не менее 3–4 самолётов».

По китайским данным, у США в Корее воевало 39 асов, сбивших не менее 5 самолётов. Хотя китайскую авиацию они считали «младенческой», по тем не менее в ВВС НОАК за войну стало не менее 12 лётчиков, сбивших 5 и более самолётов, а также 27 человек, сбивших и подбивших 4 самолета. В результате 68 человек в ВВС НОАК были отмечены наградами 1-й степени, среди них 21 получил звание «Военного Героя» («Ударника»). Сами китайцы выделяют прежде всего Чжао Баотуна, получившего личную благодарность Мао Цзэдуна, и Ван Хая (по 9 побед). Далее следуют Лю Юйди (8 побед, из них четыре в одном бою, что сомнительно) и Сунь Шэнлу (7). «Мастером по сбитию F–86» китайцы прозвали Лу Миня (5), Чжан Цзихуй (4) прославился победой над асом Дэвисом. Все они получили звание Военного Героя Первой Степени и отличия «За особые заслуги».

Среди остальных своих асов китайцы особо отметили Хашь Дзая с пятью победами, в том числе и над «двойным асом» Финшером, а также Ли Хая — первым сбитым американский самолёт, Ван Тяньбао — «сбитого «Сейбр» на поршневом Ла-11, и «китайского Гастелло» Би Убиня — во время бомбардировки Хэдао направившего горящий самолёт с экипажем на цель. Все эти герои-лётчики навечно остались в китайской истории.

В целом в период войны в Корее огромную роль сыграла советская помощь в подготовке кадров для ВВС КНА и НОАК. Советские военные советники и специалисты подготовили полностью боеспособные китайские и северокорейские истребительные авиационные дивизии. Ван Хай особо подчеркивал: «Говоря об успехах в войне в Корее, нельзя забывать об успехах ВВС СССР. Советские авиачасти вели воздушные бои, занимались боевой учёбой [с китайцами], обеспечивали ПВО [Маньчжурии], руководили боевыми действиями китайской авиации. В начале войны китайцы были неопытными. В боях, главным образом, участвовали советские лётчики, потом участвовали совместными группами, в том числе, в боях против F-86. Поскольку китайцы не имели опыта ночных полётов, это возлагалось на советских лётчиков. Развитие ВВС НОАК не могло развиваться без [помощи] ВВС СССР. Своим победам обязаны им...»¹⁶⁰.

Китайский ас особо выделяет легендарного советского аса И.Н. Кожедуба, нередко с земли по радио руководившего воздушными боями китайских и совместных групп МиГов. Весьма любопытно замечание китайского Главкома о том, что «раньше [в КНР] участие советских лётчиков в боях, мягко говоря, не

афишировалось, и не публиковались достигнутые ими боевые успехи. Неизвестно точное количество сбитых ими самолётов...» И далее он цитирует нашу газету «Красная звезда» за 21 марта 1995 г., опубликовавшую статью об участии наших лётчиков в Корейской войне, где сообщались данные (разумеется, далеко не полные) о победах основных советских асов. Когда Ван Хай их просуммировал, то у него получилось мизерное количество: «...Если все суммировать, советские лётчики сбили 171 (меньше китайцев!? — А.Д.) самолёт. Корейцы сбили немного...»¹⁶¹. Нет никакого смысла комментировать эту российско-китайскую статистику, кроме как очередной раз вспомнить о пресловутом языковом барьере.

Однако, несмотря на то, что по уровню боевого мастерства и китайские, и корейские лётчики не могли сравниться с советскими асами, с окончанием военного конфликта в Корее они уже были в состоянии взять на себя ответственность за поддержание баланса военных сил в регионе. Авиационные дивизии ВВС НОАК имели на вооружении самые современные по тем временам реактивные истребители, главным образом, легендарные МиГ-15, ни в чём не уступавшие, а по некоторым характеристикам даже превосходившие новейшие самолёты противника — «Сейбры» самой последней модификации F-86F-30.

При этом долго «почивать на лаврах» китайским асам после Корейской войны не удалось. Вскоре вместо «Аллеи МиГов» им пришлось срочно «протоптывать» новую «тропу МиГов» в небе над Тайваньским проливом. Начинался новый этап Гражданской воздушной войны с Гоминьдановцами.



Для китайских военных наивысшая награда — сфотографироваться с великим вождём. В сентябре 1951 г. Мао Цзэдун и Чжу Дэ встретились с делегатами — участниками торжества по случаю 2-й годовщины КНР.

В последнем ряду в центре в фуражке с кокардой — комэск 34-го иап 12-й иад Лю Хуаньци



Героические «оперившиеся орлы» Мао Цзэдун, сбившие в Корее не менее трёх вражеских самолётов

ИСТОЧНИКИ И КОММЕНТАРИИ

1. Ван Хай. Моя боевая жизнь. Пекин, 2000. С. 291.
2. Попов И.М., Лавренев С.Я., Богданов В.Н. Корея в огне войны. Жуковский, М., 2005. С. 70.
3. Там же. С. 120.
4. Ван Сухун. ВВС — период военного похода. Пекин, 2001. С. 4–5.
5. Ван Сухун. Указ. соч. С. 6–7.
6. См., напр.: Герман А.А., Сендов И.А. Красные дьяволы на 38-й параллели. — Киев, 1998; Набока В.П. Натовские ястребы в прицеле сталинских соколов. Советские лётчики на защите неба Китая и Кореи (1950–1951). Краснодар, 1999; Абакумов Б.С. Неизвестная война. Курск, 1997; Пенеляев Е.Г. «МиГи» против «Сейбров». Воспоминания лётчика. М., 2000; Война в Корею 1950–1953. СПб, 2000; В небе Северной Кореи. Рассказы героя первой степени китайских народных добровольцев лётчика Чжао Баотун. М., 1955.
7. Попов И.М., и др. Указ. соч. С. 74–97.
8. Ши Чжэ. Рядом с великой исторической личностью. Пекин, 1991. (На кит. яз.) Со С. 498.
9. Ши Чжэ. Указ. соч. С. 498.
10. Правда о китайской авиации. Пекин, 1998. (На кит. яз.). С. 53; Ли Шушань, Ван Ехун. История боевых действий ВВС Китая. Гуандун. 1996. (На кит. яз.). С. 72.
11. Правда о... Указ. соч. С. 54–55.
12. Ши Чжэ. Указ. соч. С. 499–500.
13. Пенеляев Е.Г. // ВВФ 1999. № 5–6. С. 51; Дёмин А. В небе Кореи. «Орлы» Мао Цзэдуна против «ястребов» дяди Сэма // АнК. 2004. №№ 9–12; Крылов Л. и др. МиГ–15 против В–29 // Мир Авиации. 1997. № 2.
14. Дж.Б. Линдер, Дж. Грегор. «ВВС коммунистического Китая в «Карательной» войне против Вьетнама» // Интернет-сайт (Пер. с англ. А.В. Шишлова)
15. Историки в КНР сейчас достаточно своеобразно описывают район полётов, отмечая, что «полёты реактивных истребителей были очень ограничены по дальности. Все бои происходили в небе Кореи, а основные авиабазы — Цзинью (Kishro) и Шуйюань (Suwan) — находились в окрестностях Ханьчэн. В ходе патрульных полётов постоянно ощущался дефицит подвесных баков, что приводило к уменьшению боевого радиуса действия. Китайцы могли воевать только в определённых окрестностях этих двух баз. В районе Кундан — Аньдун и границы между КНР и Кореей сложился некий треугольник, в результате названный «Аллеей МиГов». В свою очередь, F–86, попадая в этот район, не имели достаточно горючего и оказывались здесь в невыгодном тактическом положении. Если добавить, что в этом районе активно действовали советские лётчики, американцы не слишком стремились летать по «Аллее МиГов». Используя это преимущество, китайцы смело вступали в бой и быстро набирались опыта...». См.: Aviation World Monthly. 2007. № 7. С. 17.
- Наши источники границы «Аллеи МиГов» определяли несколько иначе: «Основной задачей советской авиации было прикрытие расположенных на реке Ялуцзян ГЭС Сунхун и стратегических мостов через эту реку, по которым шло всё снабжение и пополнение китайских и корейских войск. Прикрытию советской авиации подлежали также другие объекты до 100 км к югу от реки Ялуцзян, вглубь территории Кореи. Этот район размером, примерно, 100 на 100 км, расположенный на северо-западе Кореи между рекой Ялуцзян и берегом Жёлтого моря, американцы называли «Аллеей МиГов»...» См.: АнК. 2010. № 11. С. 35.
16. Правда о... Указ. соч. С. 56–57.
17. Пенеляев Е.Г. «МиГи» против «Сейбров»...
18. Красные дьяволы... Указ. соч. С. 44–45.
19. Красные дьяволы... Указ. соч. С. 45, 51.
20. Ван Хай. Указ. соч. С. 73.
21. Цит по: Ван Сухун. Указ. соч. С. 7–8.
22. Ван Хай. Указ. соч. С. 67.
23. Ван Хай. Указ. соч. С. 68.
24. Ван Хай. Указ. соч. С. 65–66.
25. Ван Хай. Указ. соч. С. 70–71.
26. Ван Хай. Указ. соч. С. 72.
27. Ван Хай. Указ. соч. С. 67.
28. Чжао Баотун. Указ. соч.
29. Абакумов Б.С. Указ. соч.
30. Крамаренко С.М. В небе двух войн. М., 2003. С. 182.
31. Крамаренко С.М. Указ. соч. С. 182.
32. Там же.
33. Попов И.М., и др. Указ. соч. С. 253–254.
34. Красные дьяволы... Указ. соч. С. 117–119.
35. Ван Хай. Указ. соч. С. 74–75.
36. Красные дьяволы... Указ. соч. С. 123–124.
37. Ван Хай. Указ. соч. С. 76–77.
38. Ван Хай. Указ. соч. С. 75–76.
39. Ван Хай. Указ. соч. С. 78.
40. Урвачёв В. Лётная книжка отца // АнК. 2010. № 12. С. 40.
41. Чжао Баотун. Указ. соч.
42. World Flight. 2006. № 8–9. С. II–III (вклейка).
43. Ван Хай. Указ. соч. С. 79–80.
44. China Air Force. 2004. № 4. С. 57.
45. Правда о... Указ. соч. С. 58.
46. Ван Хай. Указ. соч. С. 80–81.
47. Правда о... Указ. соч. С. 66–67; Ли Шушань, Ван Ехун. Указ. соч. С. 77.
48. Ван Хай. Указ. соч. С. 82–83.
49. Ван Хай. Указ. соч. С. 83–85.
50. Aviation World Monthly. 2007. № 7. С. 17.
51. Ван Хай. Указ. соч. С. 87–91.
52. Aviation World Monthly. 2008. № 6. С. 71–72.
53. Ван Хай. Указ. соч. С. 91–92.
54. Ван Хай. Указ. соч. С. 92–94.
55. Ван Хай. Указ. соч. С. 94–95.
56. Ван Хай. Указ. соч. С. 95–96.
57. Ван Хай. Указ. соч. С. 96.
58. Ван Хай. Указ. соч. С. 97–98.
59. China Air Force. 2004. № 4. С. 57.
60. Там же.
61. Красные дьяволы... Указ. соч. С. 152–153.
62. В 2010 г. появилась новая книга И. Сендова о войне в Корею «Советские асы Корейской войны» (М., 2010), где выводы о потерях уже не так однозначны.
63. Ван Хай. Указ. соч. С. 98–99.

64. Ван Хай. Указ. соч. С. 101–103.
65. Ван Хай. Указ. соч. С. 105–107.
66. China Air Force. 2004. № 4. С. 57–58.
67. Ван Хай. Указ. соч. С. 112–115.
68. Правда о... Указ. соч. С. 68.
69. Ван Хай. Указ. соч. С. 113.
70. Ван Хай. Указ. соч. С. 107.
71. Ван Хай. Указ. соч. С. 108.
72. Ван Хай. Указ. соч. С. 109–111.
73. Урвачёв В... // АнК. 2010. № 12. С. 40.
74. Чжао Баотун. Указ. соч.
75. Ван Хай. Указ. соч. С. 110–112.
76. Крамаренко. Указ. соч. С. 184–185.
77. Абакумов Б.С. Указ. соч.
78. Попов И.М. и др. Указ. соч. С. 242.
79. Там же.
80. Из фондов ЦАМО РФ... Д. 157. Л. 102–105. Цит по: Попов И.М. и др. Указ. соч. С. 242–243.
81. Из фондов ЦАМО РФ... Л. 106–107. Цит. по: Попов И.М. и др. Указ. соч. С. 255–257.
82. Ши Чжэ. Указ. соч. С. 503–504.
83. Пекарш А. Василий Михалев — лётчик-истребитель Второй мировой // История Aviации (ИА). № 26. С. 49.
84. Из фондов ЦАМО РФ... Д. 125. Л. 13. Цит. по: Попов И.М. и др. Указ. соч. С. 254.
85. Красные дьяволы... Указ. соч. С. 178.
86. Там же.
87. Сендов. И. Советские асы Корейской войны. М., 2010. См. ссылку 9 на стр. 322.
88. Советские асы... Указ. соч. С. 321–322.
89. Советские асы... Указ. соч. См. ссылку 10 на стр. 323.
90. Цит. по: Советские асы... Указ. соч. С. 321–322.
91. Советские асы... Указ. соч. С. 322.
92. Ван Хай. Указ. соч. С. 115.
93. Чжао Баотун. Указ. соч.
94. Ван Хай. Указ. соч. С. 117.
95. Модифицированный ВК–1А внешне не отличался от базовой модели ВК–1, но при той же тяге 2700 кгс (2646 даН) имел значительно больший ресурс и был технологически более совершенным — А.Д.
96. Урвачёв В... // АнК. 2010. № 11. С. 34.
97. По данным Ван Хая, по два полка из каждой дивизии. См.: Ван Хай. Указ. соч. С. 117.
98. Ван Хай. Указ. соч. С. 118–119.
99. Ван Хай. Указ. соч. С. 119–120.
100. Ван Хай. Указ. соч. С. 117.
101. Ван Хай. Указ. соч. С. 118.
102. World Flight. 2006. № 8–9. С. 137.
103. Ван Хай. Указ. соч. С. 120–121.
104. China Air Force. 2004. № 4. С. 58.
105. Ван Хай. Указ. соч. С. 121.
106. Ван Хай. Указ. соч. С. 121.
107. World Flight. 2006. № 8–9. С. 138.
108. Ван Хай. Указ. соч. С. 152.
109. Ван Хай. Указ. соч. С. 122–123.
110. Aviation World Monthly. 2008. № 6. С. 72.
111. Ван Хай. Указ. соч. С. 124–125.
112. Aviation World Monthly. 2008. № 6. С. 72–73.
113. Aviation World Monthly. 2008. № 6. С. 73.
114. Ван Хай. Указ. соч. С. 125–126, 128.
115. Судя по всему, в мемуарах Ван Хая и других источниках есть целый ряд расхождений в датах декабрьских боев, поскольку в ряде источников упоминается участие пары Сунь Шэнлу и Ма Ляньюй и в последующих схватках. См.: Ван Хай. Указ. соч. С. 128.
116. Aviation World Monthly. 2008. № 6. С. 73.
117. См.: Дёмин А. В небе Кореи. «Орлы» Мао Цзэдуна против «ястребов» дяди Сэма // АнК. 2004. № 9. С. 42–48; № 10. С. 30–37; № 11. С. 30–38; № 12. С. 24–33.
118. Aviation World Monthly. 2008. № 6. С. 70–71.
119. Ван Хай. Указ. соч. С. 133–134.
120. Ван Хай. Указ. соч. С. 133, 135.
121. Ван Хай. Указ. соч. С. 128–132.
122. China Air Force. 2004. № 6. С. 60–61.
123. Это обстоятельство объясняет настойчивые попытки нашего командования захватить исправный «Сейбр», чтобы изучить и впоследствии скопировать автомат давления для ППК. Подробности и результаты этой «охоты» см. в кн.: Пепеляев Е. «МиГи» против «Сейбров».
124. Цит. по: Урвачёв В... // АнК. 2010. № 12. С. 39–40.
125. World Flight. 2006. № 8–9. С. 137.
126. Ван Хай. Указ. соч. С. 138–139.
127. China Air Force. 2004. № 6. С. 60–61.
128. Ван Хай. Указ. соч. С. 136.
129. Ван Хай. Указ. соч. С. 144–146.
130. Ван Хай. Указ. соч. С. 147–148.
131. Цит. по: Урвачёв В... // АнК. 2010. № 11. С. 35.
132. Ван Хай. Указ. соч. С. 139.
133. Красные дьяволы... Указ. соч. С. 272.
134. Цит. по: Советские асы... Указ. соч. С. 384–385.
135. Советские асы... Указ. соч. С. 384–385.
136. Чен Чжаоу, Шень Мэйчжэнь, Мэн Цюэмин. Авиационные сокровища Китая. Пекин, 1998. С. 70.
137. Урвачёв В... // АнК. 2010. № 11. С. 35–36.
138. Советские асы... Указ. соч. С. 399.
139. Цит. по: Советские асы... Указ. соч. С. 399.
140. Советские асы... Указ. соч. С. 400.
141. China Air Force. 2004. № 4. С. 58–59.
142. Ван Хай. Указ. соч. С. 139.
143. China Air Force. 2004. № 6. С. 60–61.
144. Ван Хай. Указ. соч. С. 140.
145. Ли Шушань, Ван Ехун... Указ. соч. С. 83.
146. World Flight. 2006. № 8–9. С. 66.
147. Цит по.: Урвачёв В... // АнК. 2010. № 12. С. 41.
148. Цит по.: Урвачёв В... // АнК. 2010. № 12. С. 41.
149. Цит по.: Урвачёв В... // АнК. 2010. № 12. С. 41.
150. Цит по.: Урвачёв В... // АнК. 2010. № 12. С. 41.
151. Ван Хай. Указ. соч. С. 149.
152. Ван Хай. Указ. соч. С. 150.
153. World Flight. 2006. № 8–9.
154. Ван Хай. Указ. соч. С. 149.
155. Оригинал на английском найти пока не удалось.
156. Ван Хай. Указ. соч. С. 153.
157. Ван Хай. Указ. соч. С. 154.
158. Ван Хай. Указ. соч. С. 153–155.
159. Ван Хай. Указ. соч. С. 131.
160. Ван Хай. Указ. соч. С. 150–151.
161. Ван Хай. Указ. соч. С. 151–152.

ФОРМИРОВАНИЕ И БОЕВАЯ ПОДГОТОВКА АВИАЧАСТЕЙ ВВС НОАК

Военно-воздушные силы Народно-Освободительной армии Китая (ВВС НОАК) официально образованы 11 ноября 1949 г. К этому моменту в качестве единственной боевой единицы авиация КНР имела всего лишь «1-ю Народную эскадрилью», отвечавшую за противовоздушную оборону (ПВО) новой столицы Нового Китая — Пекина. Матчасть составляли около десятка потрёпанных «Мустангов» Р-51 периода Второй мировой войны. Никакой реальной боевой мощью она, естественно, не обладала.

На одном из совещаний в декабре 1950 г. Командующий ВВС Лу Ялоу впервые заявил, что для создаваемых на основе сухопутных войск ВВС НОАК примером должны служить советские ВВС, и главная задача — создание в КНР мощных ВВС для разгрома врага (ВВС Гоминьдана). Ранее, ещё в августе 1950 г. китайское руководство выработал план строительства ВВС с учётом возможностей экономического развития страны и боевых задач. В течение четырёх лет, с 1950 г. по 1953 г., требовалось подготовить 254 тыс. человек авиационно-технического персонала, создать 97 авиаполков, отремонтировать и подготовить 107 аэродромов, построить 11 авиастроительных заводов. Всего на вооружении рассчитывали иметь 4507 самолётов, а общая численность ВВС должна составить 290 тыс. человек. Этот 4-летний план развития авиации стал основой её создания в начальный период. К концу 1953 г., за исключением некоторых корректировок, его, в основном, выполнили и заложили основу для дальнейшего развития ВВС НОАК¹.

Уже с конца 1949 г. началась спешная подготовка строевых лётчиков и формирование авиачастей и соединений, которую «подхлестнуло» начало Корейской войны. К середине лета руководство ВВС НОАК только-только начало формирование и укомплектование 4-й смешанной учебной авиабригады (сабр). Лётно-технический состав бригады составили выпускники всех шести вновь образованных в КНР лётно-технических школ, причём все новоиспечённые пилоты готовились «сверхускоренным» выпуском. Бытовавшее среди наших боевых лётчиков в годы Великой Отечественной полшутливо-полунасмешливое прозвище подобных «полуфабрикатов» — «взлёт-посад-

ка» как нельзя более точно обозначало уровень их лётной подготовки. К реальным боевым действиям они, разумеется, ещё не были готовы.

На плечи личного состава советских строевых авиачастей Оперативной группы ВВС СССР в КНР, помимо обеспечения ПВО китайской территории и ведения боевых действий в Корее, легла ещё одна очень ответственная задача: доучивать и переучивать неопытных китайских пилотов на реактивные боевые самолёты и вводить в строй формируемые авиачасти. При этом боевая учеба становилась действительно боевой — доучивание и накопление опыта происходило в реальных воздушных боях с численно превосходящим противником — опытными американскими лётчиками, многие из них хорошо новосвали ещё с японцами.

Первые китайские строевые авиачасти — истребительные авиадивизии двухполкового состава — после начала Корейской войны срочно формировали в ВВС НОАК с ноября 1950 г. До конца 1950 г. создали 8 авиадивизий, 16 авиаполков и соответствующее количество тыловых служб. В числе этих авиадивизий: истребительные — 2-я, 3-я, 4-я, 6-я, 7-я, 9-я иад; бомбардировочная — 8-я бад, штурмовая — 5-я шад. Структура каждой дивизии — 2 полка по 3 эскадрильи (впоследствии они стали трёхполковыми). Две из них, сформированные на основе 4-й сабр, обеспечивали ПВО юго-восточного побережья КНР, а одна эскадрилья 4-й иад уже с конца декабря 1950 г. принимала участие в боевых действиях в Корее².

Обучение и переучивание китайских лётчиков-истребителей осуществлялось на советские реактивные самолёты МиГ-9 и МиГ-15 при помощи советских авиаторов. Судя по вышеприведённым документам, первоначальный замысел И.В. Сталина заключался в «передаче» (т.е. продаже) китайцам нескольких сотен (около 400) реактивных истребителей первого поколения МиГ-9 с прямым (нестреловидным) крылом. По его плану, после недолгого обучения (вспомните цитируемую фразу вождя — «не надо делать из китайских лётчиков профессоров») авиадивизии ВВС НОАК на МиГ-9 должны были полностью сменить на театре военных действий (ТВД) в Корее советские авиачасти 64-го истребительного авиакорпуса (иак),

летавшие на современных МиГ-15. В «оправдание» Сталина следует отметить, что авиацию Сил ООН в начале войны в значительной степени составляли «ровесники» МиГ-9 — реактивные истребители F-80 «Шутинг Стар» и F-84 «Тандерджет» с прямым крылом.

Однако китайское правительство, руководствуясь принципом «наращивания сил, накопления опыта и постепенного участия в боях», не спешило активно действовать на Корейском ТВД свои авиачасти и, ко всему, отказалось использовать в боях дивизии, вооружённые морально устаревшими МиГ-9, что было достаточно дальновидно. Ко времени появления на фронте китайских дивизий на МиГ-15 у американцев в больших количествах появились новейшие реактивные истребители F-86 «Сейбр», осуществлявшие прикрытие больших групп истребителей-бомбардировщиков, роль которых отвели также морально устаревшим F-80 и F-84.

Ранее уже отмечалось, что в феврале 1951 г. Чжоу Энлай направил И.В. Сталину телеграмму, изъявив желание дополнительно закупить ещё пять МиГ-15 для того, чтобы создать четыре полноценных авиаполка для участия в Корейской войне. По мнению китайского руководства, «МиГ-9 к этому времени устарели и не могли противостоять американским самолётам»³.

Советскому руководству пришлось спешно менять свои планы и организовывать «сверхсрочное» переучивание ряда китайских истребительных дивизий с МиГ-9 на МиГ-15 и одновременно вводить в бой свои новые, но малоопытные авиачасти (с мизерным реактивным налётом, нередко даже меньше, чем у китайцев) вместо опытных, но отработавших свою «вахтовку» «парадных» дивизий. Именно этим объясняется значительно снизившаяся эффективность боевой работы частей 64-го иак на завершающем этапе Корейской войны.

О том, как происходил постепенный ввод в боевые действия вновь сформированных китайских авиадивизий, подробно речь уже шла в предыдущем разделе. Дополнительной иллюстрацией может служить китайская схема на этой странице, основные данные из неё сведены в Таблицу 1.

Китайские истребительные авиадивизии также воювали на Корейском ТВД «вахтовым» методом. Приобретавшие боевой опыт части выводились из «передовой линии аэродромов» и перебазировались в «тыловые» районы Северо-Востока Китая, продолжая при этом выполнять боевую задачу, как выразился Ван Хай — «участвовать в боях на второй линии»⁴.

Так, 3-я иад, в которой Ван Хай командовал полком, после второй боевой «вахтовки» вернулась в Мукден 25 января 1953 г. В тот же день на фронт, сменив 3-ю иад, прибыли 6-я и 16-я авиадивизии. 12-я иад вышла из боев 31 марта, а на фронте ее сменила 4-я иад. И всё это время продолжали участвовать в боевых действиях 15-я и 17-я иад.

В тылу 3-я иад выполняла боевую задачу ПВО Мукдена, Аньшаня, Бэньси, Фушуня и других районов Маньчжурии. Одновременно происходило переформирование частей, пополнение лётного состава и боевая учёба.

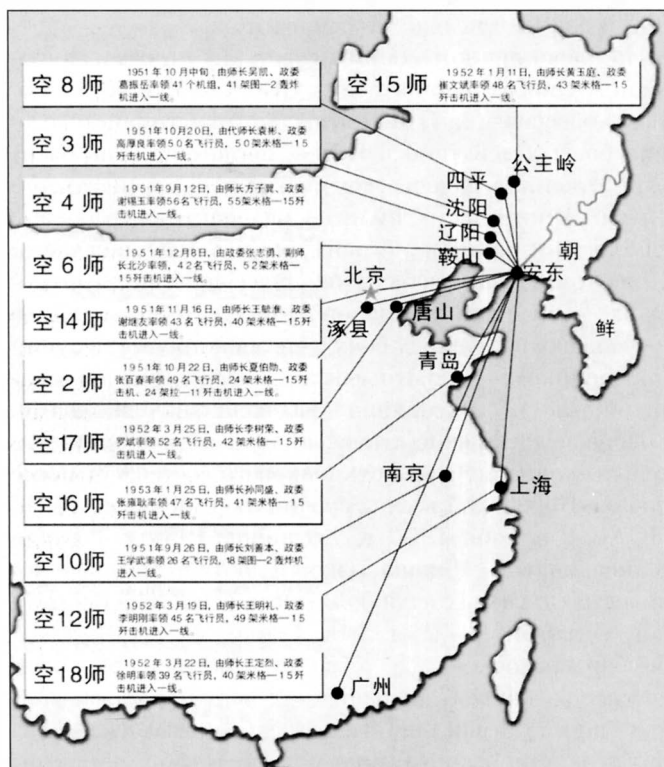


Таблица 1

ВВОД В БОЕВОЙ СТРОЙ АВИАЦИОННЫХ ЧАСТЕЙ ВВС НОАК					
Авиачасть	Дата вступления в бой	Дислокация	Матчасть	Л/состав	Руководство
8-я бад	октябрь 1951 г.	Сыпин	41 Ту-2	41 пилот	У Кай, Гэ Чжэньюэ
3-я иад	20 октября 1951 г.	Шэньян	50 МиГ-15	50 пилотов	Ио Юань Бинь, Гао Хоулянь
4-я иад	12 сентября 1951 г.	Ляоян	55 МиГ-15	56 пилотов	Фан Цзын, Сье Цинюй
6-я иад	8 декабря 1951 г.	Аньшань	52 МиГ-15	42 пилота	Зам.комдива Вэй Ша, Чжан Чжунюэ
14-я иад	16 ноября 1951 г.	Пекин	40 МиГ-15	43 пилота	Ван Юйхуай, Сье Цинюэ
2-я иад	22 октября 1951 г.	Чжэньцзинь	24 МиГ-15	49 пилотов	Ся Боюнь, Чжан Байчунь
			24 Ла-11		
17-я иад	25 марта 1952 г.	Таншань	42 МиГ-15	52 пилота	Ли Шужун, Ло Бинь
16-я иад	25 января 1953 г.	Циндао	41 МиГ-15	47 пилотов	Сунь Туншань, Чжан Юнган
10-я бад	26 сентября 1951 г.	Нанкин	18 Ту-2	26 пилотов	Лю Шаньбэнь, Ван Сюэу
12-я иад	19 марта 1952 г.	Шанхай	49 МиГ-15	45 пилотов	Ван Минли, Ли Минган
18-я иад	22 марта 1952 г.	Гуанчжоу	40 МиГ-15	39 пилотов	Ван Динле, Сюй Мин
15-я иад	11 января 1952 г.	Гунчжоу	43 МиГ-15	48 пилотов	Хуан Юйтин, Хуань Вэньбинь

План боевой подготовки, по словам Ван Хая, состоял из четырёх пунктов:

- скорейшее переучивание лётчиков, ранее освоивших МиГ-9, на МиГ-15бис;
- изучение тактики и передача боевого опыта, ожидание американского наступления и высадки десантов, лётная подготовка;
- изучение боевого опыта;
- подготовка новых и ремонт выведенных из строя аэродромов⁵.

После освобождения континента ВВС НОАК получили в наследство от старого Китая 542 аэродрома. Взлётно-посадочные полосы (ВПП) на них — либо грунт, либо щебёнка. Их размеры не соответствовали необходимым требованиям для реактивных самолётов. Необходимо было их срочно достраивать и перестраивать, этим и занимались в начале 1950-х годов.

В 1949–1953 гг. в КНР заново подготовили 94 аэродрома — расширили старые и построили новые. Работы шли в трёх направлениях: 1 — аэродромы для лётных школ, где использовались в основном поршневые самолёты; 2 — аэродромы для реактивных истребителей ПВО. В этом случае под реактивные самолёты переоборудовались аэродромы вблизи больших городов; 3 — аэродромы для подготовки к высадке на Тайвань и для участия в Корейской войне. В начале 1950-х годов срочно отремонтировали три аэродрома в Шанхае для ПВО. Одновременно, с августа по октябрь 1951 г. создали 8 аэродромов на Северо-Востоке, чтобы с них могли летать китайские добровольцы в Корейской войне. Чтобы гарантировать качество инженерных сооружений при строительстве аэродромов и одновременно экономить государственные средства, в КНР в 1950–1952 гг. создали шесть инженерно-строительных отрядов — первые строительные части ВВС НОАК⁶.

Впоследствии, став Главкомом ВВС, Ван Хай отмечал ограниченность боевой эффективности реактивной авиации в Корее в зависимости от состояния стационарных аэродромов. Он писал, что бетонные ВПП для МиГов должны быть длиной не менее 2 км, что гарантирует одновременный взлёт и посадку достаточно больших групп истребителей. В то же время бетонки очень уязвимы, их быстро восстанавливать очень трудно. Также очень трудно быстро подготовить новые бетонные ВПП при масштабном наступлении. Боевой радиус реактивных самолётов при этом оказывался слишком мал, время патрулирования и воздушного боя сокращалось. В то же время травяные и грунтовые полосы сильно ограничивали деятельность авиации. Вспоминал Ван Хай также и о мобильных ВПП из железных полос.

По словам Ван Хая, подготовить аэродромы на севере Кореи за несколько лет войны так и не удавалось. МиГи могли работать только с китайских аэродромов к северу от реки Ялуцзян, достаточно далеко от основного района боёв. Даже при наличии подвесных баков они сражались только в районе Ялуцзян — Цинчуаньцзян, и господство в воздухе завоевать не удавалось. Для эффективной защиты коммуника-

ций и поддержки наземных войск боевого радиуса не хватало⁷.

По воспоминаниям будущего Главкома ВВС, к ним в 3-ю иад двумя партиями 27 января и 7 февраля прибыли 30 лётчиков, ранее уже освоивших МиГ-9. После проверки их техники пилотирования двоих из них, как неспособных к освоению МиГ-15бис, отсеяли, ещё двоих отправили на лечение. Началось переучивание 26 пилотов: 1-ю группу — 16 человек, разделили на две учебные эскадрильи, оставшиеся 10 пилотов образовали 3-ю эскадрилью. В каждую учебную иад назначили комэска и его помощника, одновременно они же стали лётными инструкторами. Срочно осуществили проверку теоретических и технических знаний новых лётчиков, оценили их общий уровень подготовки и выявили индивидуальные ошибки в управлении самолётом. С учётом этой информации началась ускоренная подготовка.

Переучивание завершили к 10 апреля. Средний налёт составил 14 час 26 мин, новички сделали по 62 посадки. 25 апреля новых лётчиков распределили по 7-му и 9-му авиаполкам, там их продолжали обучать опытные боевые пилоты. В полку, которым командовал Ван Хай, шесть новых лётчиков начали немедленно вводить в строй, усиленно тренируя в полётах на МиГ-15бис. Новичков распределили по звеньям (четвёркам) и парам ведомыми в каждую пару.

Выполняя боевую задачу, с февраля по апрель лётчики 3-й иад совершили 55 групповых вылетов на боевое дежурство, поучаствовав при этом в 4 воздушных боях. В одном из них в конце марта американцы над китайской территорией сбили и самого Ван Хая. Он благополучно выпрыгнул с парашютом и вскоре после этого в апреле 1953 г., после пяти месяцев успешного командования авиаполком, получил очередное повышение, заняв должность заместителя командира дивизии⁸.

В ходе Корейской войны ВВС НОАК развивались очень быстро, и из трех иад, вступивших в бой в начале войны, к середине 1953 г. сформировали 12 истребительных, по две штурмовых и бомбардировочных, а также одну транспортную дивизию. Кроме того, командование ВВС создало два штаба ВВС, подготовив для них большую группу руководящих кадров⁹.

С 1950 г. и до начала 1953 г. в связи с необходимостью участия в Корейской войне, противовоздушной обороны своей территории, содействию наступательной операции в Тибете и уничтожению бандформирований (остававшиеся на континенте войска Гоминьдана) в ВВС НОАК в три этапа создали ещё 19 дивизий и 4 отдельных полка.

С конца декабря 1950 г. по май 1951 г. создали: иад — 10, шад — 11, транспортные авиадивизии — 13, истребительные — 12, 14, 15, 16, 17, 18.

С ноября 1951 г. по май 1952 г. создали: иад — 19, 21, 24; бад — 20, 23, 25, шад — 22, разведывательные — отдельные 1 и 2 полки.

С декабря 1952 г. по март 1953 г. создали: иад — 26, 27, шад — 28, 3-й отдельный транспортный полк, 4-й отдельный бомбардировочный полк.

Одновременно с этим в каждой дивизии добавили по 3—му полку. Кроме того, в конце 1953 г. — начале 1954 г. создали ещё 29—ю иад и 5—й отдельный разведывательный полк.

Таким образом, с октября 1950 г. по начало 1954 г. авиация в КНР участвовала в боях и одновременно занималась строительством собственных ВВС. Создали 28 авиадивизий и 70 полков, у них насчитывалось свыше 3 тыс. самолётов. Одновременно создали парашютно-десантный отряд¹⁰.

После окончания Корейской войны Центральный Военный Совет при ЦК КПК решил превратить НОАК из «китайских народных добровольцев» в современную регулярную армию, и с 1954 г. для ВВС наступил период интенсивного развития — в авиачастях произошли кардинальные изменения «во многих смыслах». С конца 1954 г. в ВВС начали проводить обязательный призыв на военную службу. В ВВС ввели звания и знаки отличия, появилась система выплаты жалования, стали платить «пайковые» деньги. Лучшим солдатам стали присваивать звания младших офицеров.

27 сентября 1955 г. в Пекине произошла торжественная церемония по присвоению новых званий командному составу армии КНР. В ВВС НОАК 80 человек получили генеральские звания (генерал-майор, генерал-лейтенант и генерал-полковник). 284 человека получили ордена «День рождения армии 1 августа», «Свобода и независимость», «Освобождение». После октября 1955 г. началось награждение и присвоение воинских званий командному и рядовому составу армии. Осуществление системы «трёх» (введение воинской повинности, выдача зарплат, присвоение званий) оказало существенное влияние на создание регулярной современной армии. Однако в мае 1965 г. звания отменили (началась «Культурная революция»), и лишь в августе 1988 г. их ввели снова¹¹.

Следует отметить, что тактическая подготовленность китайских истребителей в ходе Корейской войны находилась на начальной стадии подготовки. Анализируя тактику воздушных боев, Главком ВВС Ван Хай отмечал, что «начальный этап боевых действий в воздухе характеризуется отсутствием опыта как у рядовых лётчиков, так и у командиров. При этом все лётчики горели желанием сбить противника и вели воздушные бои в одиночку, не имея никакого представления о тактике ведения группового боя. Обнаружив противника, все скопом бросались на него, не слушали команд, не соблюдали строй. Не хватало умения обнаруживать противника. Не умели распределять внимание по секторам, не умели обнаруживать врага на средних и дальних дистанциях. Лишь когда противник уже заходил в атаку, его обнаруживали, находясь при этом в тактически проигрышном положении.

Китайцы не понимали особенности тактики противника, не знали особенностей лётных характеристик — как самолётов противника, так и своих машин. Они просто не были доучены и не могли даже использовать преимуществ лётных данных своих МиГов»¹².

Командующий ВВС НОАК Лю Ялоу и командующий ОВА Лю Чжэнь, часто бывая в войсках, всемер-

но пытались устранить эти пробелы в тактике и техническом образовании. Лю Ялоу особенно обращал внимание на слётанность в строю четвёрки и больших групп самолётов из четверок, необходимость эшелонирования по фронту и высоте.

Особое внимание, как указывал Лю Ялоу, следовало обращать на действия ведущих в группах — они должны следить за всей группой, а не действовать в одиночку. Необходима тщательная подготовка на земле перед боевым вылетом. Требовалось тщательно разобрать все возможные варианты всех отдельных этапов воздушного боя — обнаружение, сближение, переход в атаку, выход из боя и т.д. Во время ведения боевых действий строем следовало обратить особое внимание на слётанность пар, не действовать напролом, избегать рассыпания строя. В воздушном бою основная тактическая единица — пара, нельзя летать в одиночку¹³.

Далее Ван Хай писал о гибкой многовариативной тактике, постепенно выработанной в его подразделении на основе опыта воздушных боев с реактивной авиацией противника: «Они стали использовать наиболее эффективную тактику, причём оперативно изменяли многие приёмы воздушного боя.

Китайцы летали в основном на средних высотах. Группы «Сейбров» зачастую перехватывали их и не подпускали к своим истребителям-бомбардировщикам, атаковавшим наземные объекты. Китайцы понимали значение преимущества в высоте и зачастую специально залетали на большие высоты, причём инверсионный след играл роль приманки. В это же время другие группы резким набором высоты шли к ним на подкрепление, а третьи атаковали группы истребителей-бомбардировщиков.

Патрулирование групп МиГов в районе р. Ялуцзян продолжалось в течение 20—30 мин. Затем приходила новая группа и, таким образом, они пытались перехватывать группы «Сейбров». Некоторые группы китайцев пытались летать курсом противника и на параллельных курсах обнаруживать и перехватывать врага. Пытались они взаимодействовать группами с разным временем взлёта таким образом, чтобы перехватывать «Сейбров» на отходе из района цели и связывать боем (Ван Хай пишет, что «брали в клепки» — А.Д.) тогда, когда у них заканчивалось горючее. В итоге у некоторых F—86 в бою кончилось горючее, и на свои базы они уже не возвращались.

Китайцы старались бить по замыкающим ведомым группы и замыкающим группам. Применяли тактику «приманок» и ударов «из засады». При этом передовые группы противника проскакивали и зачастую не успевали оказать поддержку атакуемому арьергарду. Таким образом, нередко достигался успех.

Исходя из лучшей высотности и скороподъёмности МиГа относительно F—86, китайцы в боях передко имели тактическое преимущество и умело этим пользовались... [Использовались] способы незаметного нападения — под прикрытием солнца, облаков и т.д...»¹⁴.

В то же время некоторые аспекты его рассуждений не могут не вызвать удивления. В частности, Ван Хай

пишет применительно к F-86 об оборонительном круге, который китайцы прорывали только вертикальным маневром. Тогда «противник мог только убежать». Утверждает также, что китайцам запрещалось вести воздушные бои над морем. Получается, что с палубниками боролись только корейцы в одиночку, что в целом не соответствует истине¹⁵.

Во время изучения и обсуждения тактики боевых действий ВВС НОАК и противника «орлы» Ван Хая обратили внимание на следующие особенности поведения американцев и изменения:

«В результате увеличения масштабов воздушных боёв с реактивными околозвуковыми истребителями, появившимися на Корейском фронте, выявились новые особенности и отличия в использовании авиации, особенности боевых порядков и сферы их использования. Однако, ввиду того, что Корейская война являлась локальной (территориально), боевые действия в воздухе носили достаточно ограниченный характер. Так, например, используемые реактивной авиацией обеих сторон аэродромы для истребителей и бомбардировщиков находились в пределах эффективной досягаемости противника, и боевая деятельность, как правило, велась в пределах базовых аэродромов. Китайская сторона фактически не атаковала аэродромы противника, осуществляя лишь ПВО своих аэродромов. Поэтому способ боевых действий истребителей, в основном касался методов, сложившихся в ходе Второй мировой войны: патрулирование в воздухе, перехват противника, свободная охота и т.д. Несколько этапов воздушных боев истребителей — поиск, сближение, атака, выход из атаки — это всё не изменилось, лишь только повысились требования к внезапности атаки. Значительно увеличилась скорость и высота воздушных боёв, и в этих условиях внезапность становилась едва ли не решающим фактором. Решающими факторами также стали дальность обнаружения, внезапность атаки, обзор за воздухом и т.д.

В связи с сокращением времени полёта бои стали более скоротечными, после нескольких атак нужно выходить из боя и уходить. На повторные атаки часто не бывало времени. Очень часто бои состояли из одной атаки, после которой следовал выход из боя и возвращение на базу. Главными изменениями в тактике истребителей, проявившимися в ходе Корейской войны, являлись:

1) — боевые действия малыми группами. Большие высоты и скорости полёта, большой расход горючего приводили к особым способам поиска противника. Отпала необходимость в ведении боёв большими группами в несколько десятков и даже сотен самолётов — они очень неманевренные. На практике стало ясно, что боевые действия небольшими группами более эффективны для реактивной

авиации. Поэтому обе стороны постепенно перешли на бои малыми группами — около 10 самолётов. Основной боевой единицей в них стало звено — четвёрка (2 пары). Так, китайцы широко использовали группы, кратные четвёрке. Между четвёрками могло быть достаточно большое расстояние, в том числе и по высоте, но в пределах видимости. Это необходимо и для атаки, и для защиты атакующей группы.

2) — увеличилось время полёта на больших высотах, более 10 км. Реактивные истребители первого поколения были ограничены высотой до 15 км. Максимальная скорость не превышала $M=0,92$, иногда на пикировании число M приближалось к 1. Обе стороны боролись за господство в воздухе, боролись за тактическое преимущество, сохраняя большие высоты и скорость полёта. Пример. МиГи в полёте часто летали на высотах 12–14 км. Как правило, на многих стадиях полёта их скорость составляла около 900 км/ч, а при преследовании противника, пикировании и т.д. их скорость нередко достигала 1100 км/ч. Воздушные бои протекали на всех высотах — малых, средних, больших, при уходе на базу нередко использовались большие высоты. Этим резко расширилась сфера деятельности реактивных истребителей. Вследствие увеличения скорости и маневренности самолётов концентрировать их большие группы в определённом районе стало затруднительно. Это значительно повысило требования к организации взаимодействия отдельных небольших групп. В связи с увеличением скорости резко сократилось время боестолкновения, сократилось время обнаружения и время для маневра. Следовало гораздо быстрее принимать решения, иначе группа оказывалась пассивной...» Далее опять шли рассуждения о скоротечности боя и важности внезапного сближения и первой атаки, а также как значения взаимодействия — важного фактора победы в бою.

«3) — Разделение функций реактивных истребителей и бомбардировщиков. Вследствие того, что китайцы в больших количествах стали использовать МиГ-15, противник был вынужден применять в воздушных боях последние модификации F-86, а F-80



и F-84 использовать для бомбардировок наземных объектов. Таким образом, происходило явное «разделение труда».

Китайцы часто наносили мощные удары МиГами по В-26 и В-29, и противник был вынужден использовать эти самолёты в районах, [относительно] удаленных от «Аллеи МиГов». К северу от Пхеньяна и к северу от реки Цинчуаньцзян они в большом количестве использовали большие группы F-80 и F-84 под прикрытием F-86. В районах, где всегда возникало интенсивное противодействие МиГов, противник обычно использовал реактивные истребители-бомбардировщики вместо поршневых лёгких тактических бомбардировщиков¹⁶.

Весь этот тактический «ликбез» китайским лётчикам пришлось срочно осваивать уже после окончания Корейской войны, когда боевая авиация КНР продолжала интенсивно развиваться и совершенствоваться. В 1954 г. ВВС НОАК насчитывали в своем составе уже 28 авиадивизий, из них 18 истребительных¹⁷.

Символом могущества своего Воздушного флота во многих странах мира во все годы становились воздушные парады в дни национальных праздников. Не стал исключением и Новый Китай. Традиция, заложенная в день образования КНР 1 октября 1949 г., продолжалась и во все годы войны в Корее. О том, как это происходило, свидетельствуют воспоминания советского военного советника генерала Г.Г. Семёнова¹⁸.

Ему не довелось быть на самом первом параде в Пекине: «...По словам генерала П.М. Котова, тот парад резко отличался от всех последующих. Тогда на параде войска НОАК представляла преимущественно пехота, так как других родов войск ещё не было. Основным оружием являлась винтовка, захваченная с боем у врага. Трофейными были и немногие орудия и танки, участвовавшие в параде. Такое же положение наблюдалось и с автомобильным транспортом.

Не лучше, отмечал Павел Михайлович, обстояли дела и с авиацией. В воздушном параде участвовали всего 27 самолетов¹⁹. Это были машины самого различного назначения. Накануне парада даже высказывались

опасения, что авиация при заходе на основной курс ошибётся и пройдет в стороне от трибун...»²⁰.

В 1950 г. наши советники уже принимали участие в подготовке войск к параду, и тогда «для китайцев это дело было новым и сложным. Да и нашим товарищам приходилось нелегко. Очень много времени уходило на то, чтобы подготовить к прохождению через площадь части и подразделения, в которых строевая подготовка находилась на очень низком уровне...» Летом Народно-Революционный Военный Совет КНР, выполняя указания правительства, принял решение для подготовки войск к параду, про китайскому обычаю, создать два временных штаба. Первый организовывал подготовку сухопутных войск, а второй штаб, отвечавший за подготовку авиации, возглавил начальник штаба ВВС НОАК.

В параде предполагалось участие до 200 самолётов. Курсанты авиационных училищ в те годы на всех парадах ходили в пешем строю. На подготовку отводилось 1,5 месяца: «В течение первых двух недель занятия проводятся в местах постоянной дислокации. К 1 сентября, то есть за месяц до парада, все части будут сосредоточены в районе Пекина...» На вопрос генерала, будут ли предусмотрены совместные тренировки и репетиции на завершающем этапе», — китайский начальник сообщил, что «...мы намечаем во второй половине сентября провести несколько таких тренировок. Часть из них — на Западном аэродроме Пекина, а часть — непосредственно на площади Тяньаньмэнь...»

На параде 1 октября 1950 г. «последние танки ещё не успели пройти Западные ворота, как воздух наполнился сплошным гулом моторов и над площадью Тяньаньмэнь появилась авиация. Воздушный парад открыл флагманский самолёт Ту-2, сопровождаемый двумя истребителями. Затем в четком строю «углом вперед» (клином — А.Д.) проходили три девятки бомбардировщиков. За ними с небольшими интервалами времени шли, прижимаясь к земле, четыре эскадрильи штурмовиков Ил-10. Вслед за «Илами», но повыше, пролетали три эскадрильи истребителей Ла-11 и Ла-9. Наступила небольшая пауза, и вдруг совершенно не-

ожиданно над трибунами на непривычно огромной скорости проскакивали — не успеваешь оглянуться — реактивные истребители МиГ-15. Они мчались звено за звеном, оставляя за собой резкий сухой грохот.

В целом воздушный парад в Пекине по сравнению с минувшим годом представлял внушительное зрелище. Приятно было отметить, что китайские лётчики соблюдали в воздухе установленные интервалы и дистанции. Всего в этом параде принимали участие 134 самолёта...»²¹.

При подготовке следующего парада «кавалерия и артиллерия оставались примерно в том же составе...



Авиаторы в пешем строю на параде

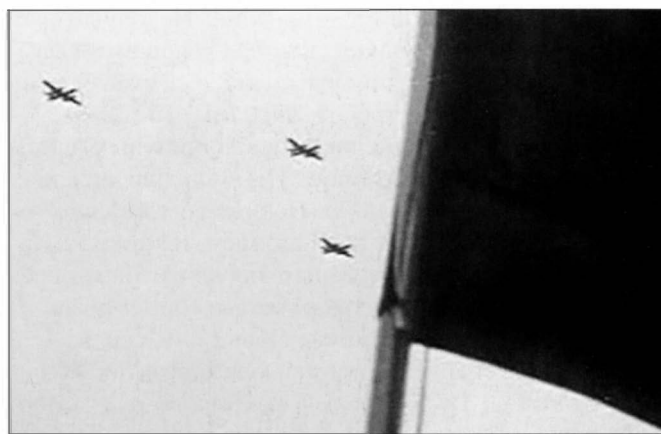
В танковых и механизированных частях намечалось увеличение числа мотоциклов и средних танков. Общее количество танков и самоходных орудий планировалось довести до 100 единиц против 60 в прошлом. Предполагалось и некоторое увеличение в авиации: вместо 134 самолётов в воздух поднимется 156.

Китайцы сообщили генералу Семёнову, что подготовка авиации к параду будет проходить самостоятельно от сухопутных войск. Также выяснилось, что «Мао Цзэдун ещё в прошлом году высказал мнение, что оркестр в 750 человек для такой великой страны, как Китай, мал и что старые музыкальные инструменты следовало бы заменить. Поэтому численность оркестра в этом году доведена до 1000 человек, а инструменты полностью закуплены в Чехословакии.

— Сейчас в срочном порядке, — продолжал [начальник штаба округа], — добиваемся получения из Москвы двух первоклассных легковых автомашин с открытым верхом для командующего и принимающего парад. В прошлом году для этих целей использовались ваши обычные «газики» (ГАЗ-67 — А.Д.), и поэтому эффектного впечатления не было. Кажется, уже получена телеграмма, что машины будут отправлены по железной дороге «зеленой улицей»... Тан Янцзе сообщил также, что исходя из пожеланий, высказанных руководством в прошлом году, пехотные части, выделенные для парада, несколько сокращены, а технические, такие как танки и авиация, увеличены...»²².

Любопытно, что из-за неудобства проезда и необходимости перестроения танковых колонн в 3–4 ряда при въезде на площадь Тяньаньмэнь китайские коммунисты (по аналогии с советскими) не попадали древний памятник архитектуры и снесли Восточные Золотые ворота на площади.

«...Тренировки авиации начались ещё в августе и проводились в местах её постоянного базирования. В начале сентября все лётчики перелетели на аэродромы парада, где и отрабатывали элементы действия в масштабе частей и общей воздушной колонны. При подготовке к параду не обошлось и без происшествий. При перебазировании разбился самолёт командира



штурмовой дивизии. С ним на борту находился и штурман полка. Причина катастрофы состояла в недисциплинированности командира, который вопреки приказу штаба парада вылетел при ограниченных метеоусловиях. Другая катастрофа произошла в процессе тренировок. В воздухе столкнулись два самолёта, в результате чего погибли восемь человек...»

Накануне парада, 30 сентября, руководство КПК по случаю юбилея КНР устроило в бывшем Императорском дворце пышный приём. Очевидно существенное отличие от СССР, советские руководители обычно давали подобные приёмы в день юбилея сразу после парада (судя по всему, чтобы утром в день парада все командиры управляли войсками на трезвую голову).

«Когда камни площади ещё содрогались от поступи тяжёлой военной техники, в небе, как и в прошлом году, появились первые боевые самолёты. Воздушный парад открывал самолет Ту-2 в сопровождении двух истребителей. На борту флагманского самолета находился командир бомбардировочной авиационной дивизии Лю Шаньбэнь. Вслед за флагманом на дистанции 1000 м шла колонна бомбардировщиков Ту-2 в строю, как пишут китайцы, «девятки — в клину звеньев, а звенья — в клину самолётов». Дистанции между эскадрильями (девятками) поддерживались в 500 м.

За бомбардировщиками мчалась колонна штурмовиков Ил-10 — они привлекали всеобщее внимание.



Лётчики застыли в парадном строю в ожидании команды «На взлёт». Слева — бомбардировщики Ту-2 (1950 г.), справа — истребители МиГ-15 (1953 г.). Вверху — в полёте звено Ил-28 (1954 г.)

Небо не затихало ни на мгновение. Не успели растаять в дымке штурмовики, как над головами, вызывая всплески оваций, промелькнула звеньями первая группа реактивных истребителей МиГ-15. За ней — вторая, третья... Не смолкал гул авиационных двигателей в голубоватой вышине. Не смолкали аплодисменты на земле. Трудящиеся Пекина восторгались совершенством советской авиационной техники... Парад завершился торжественным прохождением перед трибунами сводного оркестра в составе 1000 человек»²³.

Уже упоминавшаяся лётчица Чэнь Сяньжэнь из 1-й женской лётной группы участвовала в воздушном параде 1 октября 1951 г. в качестве правого ведомого 2-го звена. К этому времени её налёт едва превышал 100 лётных часов. Судя по всему, она летала на «воздушном танке» Ил-10, его пилотирование вызывало наибольшие сложности. В параде участвовали четыре девятки — 36 машин. Ведущим общей группы штурмовиков летел зам. комдива Мэн Ли. В 11–20 они пролетели над трибунами на площади Тяньаньмэнь.

В следующем году эта же лётчица снова участвовала в воздушном параде, в нём участвовал уже на 21 самолёт больше. По воспоминаниям лётчицы, 45 Ил-10 образовали строй из пяти групп, якобы эшелонированных по высоте (что сомнительно). Чэнь Сяньжэнь опять летела ведомой в третьем звене в первой группе и хорошо выполнила поставленную задачу.

По её словам, из-за плохой погоды после пролёта над площадью Тяньаньмэнь при возвращении погибли комдив Ма Юн, у которого она летела чуть ли не ведомой, и лётчик Цуй Сяодун²⁴.

В наступившее после войны в Корею относительно «мирное» время (в кавычках нет никакой иронии, поскольку вся история развития ВВС НОАК — это практически непрерывная череда войн и воздушных конфликтов) основные цели и задачи у китайских авиаторов, как ныне пишут историки в КНР, «принципиально отличались от целей и задач ВВС США». Во главу угла ставилась «оборона страны, а не агрессия». Как впоследствии отмечали историки, началось «капитальное строительство ВВС в огромных масштабах».

Одновременно с созданием большого количества авиашкол и строевых авиачастей в ВВС НОАК началось широкомасштабное капитальное строительство, создание сети аэродромов, новых систем вооружения, совершенствовалось техническое обслуживание авиатехники... Авиационное вооружение в начальный период создания ВВС НОАК закупалось исключительно в СССР. Развитие собственной авиапромышленности в 1950-е годы позволило достаточно быстро перейти от ремонта к созданию собственных самолётов. По мнению историков, они использовали иностранные самолёты «достаточно короткий срок» и «очень быстро перешли от копирования к собственным разработкам». С 1956 г. началось постепенное перевооружение на самолёты собственного производства. К середине 1970-х годов на вооружении ВВС НОАК стояли уже, главным образом, отечественные самолёты и зенитные ракеты. Первые отечественные самолёты, поступившие на вооружение китайских ВВС — учебные

поршневые самолёты по типу советских Як-18, построенные в июле 1954 г. на Наньчанском заводе. Они назывались СД-5 («самолет начального обучения тип 5»). «Таким образом, быстрыми темпами осуществлялся переход от ремонта к созданию собственных самолётов в [национальной] авиапромышленности»²⁵.

Общая численность авиации НОАК к началу 1954 г. превысила 1500 боевых машин — истребители Ла-9, Ла-11, МиГ-15, бомбардировщики Ту-2, штурмовики Ил-10. Начались поставки новейших истребителей МиГ-17 и бомбардировщиков Ил-28 (первые полки, оснащённые этими машинами, развернули в Манчжурии ещё в конце Корейской войны, однако в боевых действиях участия они не принимали). В свою очередь, авиация чанкайшистов начала усиливаться после мая 1951 г., когда с США было достигнуто соглашение о военно-технической помощи. Тайвань получил, в частности, реактивные истребители Рипаблик F-84G «Тандерджет», реактивные разведчики Норт Америкэн RT-33, а также ещё остававшиеся на базах хранения устаревшие поршневые истребители-бомбардировщики Рипаблик F-47D «Тандерболт».

К концу 1955 г. военная авиация КНР насчитывала уже две тысячи боевых самолётов. МиГ-15 и МиГ-17 постепенно вытесняли поршневые истребители, а бомбардировочная авиация получила из СССР первые дальние бомбардировщики Ту-4, значительно расширившие зону досягаемости китайских ВВС. Активно создавалась и морская авиация НОАК.

Уже во время Корейской войны и при решении задач ПВО китайцы стали отчётливо осознавать необходимость противодействия противнику в ночное время и в любых метеоусловиях. В начале 1950-х годов китайские лётчики ещё не имели достаточной подготовки, в то время как они по очереди готовились к предстоящим воздушным боям, они могли летать только днём и в простых метеоусловиях. Противник, учитывая эти слабости китайцев, нередко использовал сложные метеоусловия (СМУ) для массированных атак территории Кореи. В этих случаях американцам могли противодействовать только зенитчики. Кроме того, в СМУ интенсивно летали советские «друзья».

Ван Хай отмечал, что иногда и китайцы пытались вылетать на перехват днём в СМУ, но часто за это приходилось платить дорогой ценой. Сразу после войны началось массовое переучивание, хотя планировать обучение ночным полётам начали уже с ноября 1951 г. (после налётов на Хэдао). Прежде всего, начали готовить инструкторов в летавшем на поршневых Ла-11 4-м иап 2-й иад. Отбор начали с руководящих кадров — зам. комполка, комэска и зам. комэска и т.д. Первую четвёрку — Чжан Хуа, Цянь Хуаньчжан, Янь Лэй и Тань Ханьчжоу — направили на «выучку» к советским пилотам, базировавшимся в Аньшане. Переучивание на «ночников» и подготовка из них инструкторов заняла около двух месяцев. Впоследствии они сами обучали весь полк ночным полётам. К концу 1952 г. «ночниками» стали 28 пилотов.

4-я иад на МиГ-15, в апреле 1952 г. отправленная с фронта на отдых и переформирование в Ляоян, с

начала августа также приступила к переучиванию на «ночников». Командование запросило помощь у «друзей», и те оперативно подготовили двух китайских инструкторов. Одним из них стал одержавший первую китайскую победу в Корее Ли Хань, вторым — зам. командира 9-го иап 3-й иад Линь Ху. После того, как эти двое завершили свою переподготовку, они вместе с «друзьями» составили группу инструкторов для переучивания остальных лётчиков. В её состав также вошли пять лётчиков из 4-й иад и двое из 3-й иад. Основной целью являлось подготовка группы инструкторов для дальнейшей переподготовки всех остальных пилотов. После переподготовки этой группы в 4-й иад занялись подготовкой самостоятельно, к концу 1952 г. «ночниками» стали 25 пилотов.

Из лётчиков-ночников во 2-й и 4-й иад сформировали несколько ночных эскадрилий, принимавших участие в боевых действиях в Корее на завершающем этапе войны. Во 2-й иад ночью на Ла-11 летали 8 лётчиков, среди них легендарный Боевой Герой 2-й ст. Ван Тяньбао, однажды на поршневом «Лавочкине» одолевший реактивный «Сейбр». Восьмёрка «ночников» из 4-й иад летала на МиГ-15бис (ими командовал зам. комполка Хоу Шуцзюнь). С 1 января и по март 1953 г. эти две эскадрильи летали и с фронтовых аэродромов, и с тыловых. В их боевую задачу входило отражение ночных налётов в районах к северу от реки Цинчуаньцзян и пресечение полётов над китайской территорией — обеспечение ПВО, прикрытие объектов к северу от реки Ялуцзян. Первую ночную победу в 2-00 30 мая 1953 г. одержал Хоу Шуцзюнь, сбивший американский самолёт над Аньчжоу²⁶.

Обучение полётам в СМУ началось во втором квартале 1953 г. В то время противник оставался ещё довольно агрессивным: американцы, получая ощутимые удары от китайцев, их «друзей» и «братьев», перешли на тактику интенсивных налётов в СМУ. В конце апреля 1953 г., чтобы что-то противопоставить американцам, командование ОВА срочно занялось переучиванием пилотов на полёты в «сложняке» (СМУ). Оперативно создали группу, куда вошли и подчинённые зам. комдива Ван Хая. Первоначально в боях участвовали лишь небольшие группы из наиболее подготовленных пилотов, об их боевых успехах данных нет. 5 июля 1953 г. две эскадрильи из 7-го и 9-го иап (всего 17 пилотов) и одну иад из 12-й иад направили на переучивание для организации отдельного полка, полностью подготовленного для полётов в СМУ. В конце августа они, как пишет Ван Хай, «закончили обучение, и четыре самолёта могли летать в облаках».

Обучение всей 3-й иад полётам в СМУ началось сразу после подписания мирного договора о прекращении боевых действий в Корее, и дивизия Ван Хая официально приступила к переучиванию 10 августа 1953 г. Они занимались лётной учёбой круглосуточно, начинали летать с инструкторами сначала на УТС Як-11, затем переходили на УТИ МиГ-15.

К декабрю 1953 г. в 3-й иад одиночно могли летать на МиГ-15бис днём в СМУ 52 пилота, из них 32 летали парами, 26 — в составе звена (четвёрки) и 12 — звеном в облаках. Метеоминимум лётчиков доходил до 3000×400 м. К сожалению, в 3-й иад не обошлось без потерь в учебных полётах: опытный боевой лётчик командир 9-го полка Ло Цанхай при быстром снижении в облачности врезался в гору и разбился.

В итоге срочной переподготовки 3-я иад, которой с конца 1953 г. командовал Ван Хай, стала первым подразделением в ВВС НОАК, летавшим в СМУ²⁷.

В то же время к концу 1953 г. лишь 2,94% авиачастей были обучены летать днём в СМУ, и 7,05% — летать ночью в простых метеоусловиях (ПМУ). В 3-й иад Ван Хая, научившись летать лишь днём в СМУ, в тот момент ещё не умели летать ночью. Как подчеркивал комдив, «летать на перехват не могли, стрелять ночью не обучены, боеспособность невысокая»²⁸.

В декабре 1953 г. Пэн Дэхуай заявил, что раньше лётчики «учились на поле брани, а сейчас надо организовать настоящее обучение». Так в феврале 1954 г. появился приказ об обучении полётам ночью в СМУ. Обучение китайские авиачасти, как правило, совмещали с боевым дежурством.

После окончания Корейской войны обстановка на Корейском полуострове постепенно нормализовалась, прекратились военные действия на Северо-Востоке Китая. Однако обстановка на Восточном побережье континента оставалась довольно напряжённой. Некоторые острова вдоль побережья пр. Чжэцзян оставались занятыми войсками Гоминьдана. Акваторию около них патрулировали корабли ВМС Гоминьдана, создавая угрозу рыболовству, мореплаванию, развитию народного хозяйства КНР в этом регионе. Чан Кайши при «моральной» поддержке американских политиков всё время «кричал» о скором наступлении на континент. Над побережьем КНР постоянно летали разведчики, нередко наносились бомбовые удары.



После окончания Корейской войны китайское руководство поставило задачу НОАК готовиться к освобождению островов у побережья с целью подготовки плацдарма для вторжения на о. Тайвань. Для этой цели строились новые аэродромы, главным образом, на юго-востоке КНР. С декабря 1953 г. и по май 1956 г. создали семь аэродромов в прибрежных районах провинций Фуцзянь и Чжэцзян. Их ВПП подходили для приёма реактивных истребителей и бомбардировщиков. Примерно в то же время построили высотный аэродром на Тибетско-Цинхайском нагорье (его ещё называют «Крышей мира») на высоте 4230 м над уровнем моря. Строительство этого аэродрома имело важное стратегическое значение для обеспечения оперативной связи с пограничными районами, Тибетом и внутренним Китаем²⁹.

В 1954 г. 3-ю над Ван Хая из Мукдена перебазировали на новый аэродром в окрестности города Цзясин в провинции Чжэцзян. Такое перебазирование дивизии, как вспоминал комдив, было сопряжено с определёнными трудностями, прежде всего, моральными. Авиадивизия формировалась на Северо-Востоке (в Маньчжурии), и основу личного состава образовали выходцы из северных районов Китая — так называемые «пекинцы». Боевые действия с аэродрома Аньдун и базирование в Мукдене — это всё равно родные и близкие им места. В ходе войны сложилось боевое братство и крепкая дружба с местным населением. Передислоцирование дивизии на юго-восток приводило к необходимости приспосабливаться к другим местным условиям. Но приказ есть приказ... В ходе непрерывной боевой учебы шла интенсивная подготовка к выполнению новых боевых задач³⁰.

Перебазирование дивизии на юг вместе со всем авиационно-техническим хозяйством заняло довольно долгое время, хотя командование, как могло, поддерживало боеготовность. Непрерывным потоком по ж/д отправлялись эшелоны с имуществом и личным составом. Перелёт всех самолётов дивизии состоялся 5 марта 1954 г. По воспоминаниям комдива, погода стояла отличная. МиГи взлетели в Мукдене, и строем пошли курсом на Цзясин, лётных происшествий не было³¹.



Цзясин — это небольшой городок на юго-востоке Китая, край риса и рыбы, расположен примерно на полпути из Шанхая в столицу провинции Чжэцзян Ханчжоу. Передислоцировавшись в Цзясин, 3-я над должна была тесно взаимодействовать с истребительными частями, расквартированными в районе Шанхая, а также с авиацией флота в Нинбо и Луцзяо. Их боевой задачей являлся перехват одиночных самолётов и малых групп в районе Шанхай — Ханчжоу.

Общее руководство истребительной авиацией осуществлялось из Штаба ПВО Нанкинского военного округа, отсюда же приходила оперативная информация о полётах противника. При этом командование дивизии также имело право самостоятельно оперативно руководить полётами на перехват, с последующим обязательным докладом наверх. Дивизии определили район полётов над целым рядом небольших городов, а также и над морем, но только над своими территориальными водами. При этом от командования требовалась оперативная организация боевого взаимодействия групп истребителей из нескольких дивизий при отражении налётов средних и крупных групп бомбардировщиков.

Вскоре после перебазирования 3-я над заступила на боевое дежурство днём. Непрерывное командование посменно осуществляли комдив Ван Хай и его заместитель (нередко исполнявший обязанности комдива) Юань Линь, сразу же распределившие между собой командно-административные функции. Любопытно, что несмотря на перманентные призывы и приказы о бдительности, соблюдении режима секретности и т.п., тайваньцы очень скоро вычислили их появление в Цзясине³².

После того, как Гоминьдановцы в 1949 г. эвакуировались на Тайвань, они начали регулярные налёты на континент, главным образом, ночью. Они снабжали по воздуху группы оставшихся на континенте войск Гоминьдана, забрасывали диверсантов, сбрасывали листовки. До 1954 г., пока у ВВС НОАК имелось ещё мало подготовленных лётчиков для ночного перехвата, ежегодно до 100 самолётов Чан Кайши появлялись над континентом, нарушая воздушное пространство КНР.

После появления самолётов 3-й над в Цзясине тайваньцы значительно уменьшили количество налётов вглубь континента и, наоборот, увеличили активность вдоль морского побережья. Полёты днём на перехват самолётов противника, поддерживавших свои сухопутные войска в ходе десантных операций НОАК, стали регулярными. В середине 1954 г., взаимодействуя с частями авиации флота, лётчики 3-й над открыли свой боевой счёт в качестве авиачастей ПВО. Об этом пойдёт речь в следующем разделе.

Для китайских перехватчиков основными целями в воздухе являлись американские и Гоминьдановские самолёты. В ВВС Чан Кай-

У перехватчиков идут ночные полёты

ши насчитывалось 7 авиагрупп, примерно 400 боевых самолётов, при этом основу истребительной авиации составляли реактивные F-84 и древние поршневыми F-47, однако в тот период их уже начали перевооружать на F-86. В то же время Гоминьдановские лётчики были достаточно опытными, более 40% могли вести воздушные бои ночью и днём в СМУ. Американские пилоты по сравнению с Гоминьдановскими были гораздо лучше подготовлены. И хотя истребители МиГ-15бис по своим лётным данным были значительно лучше самолётов Гоминьдана и соответствовали современным американским самолётам, однако большинство китайских лётчиков были подготовлены недостаточно, они могли нести боевое дежурство лишь днём в простых и далеко не все — в сложных метеословиях. Летать ночью они по-настоящему тогда ещё не умели, и их нужно было срочно доучивать.

Как известно, одним из важных показателей боееспособности ВВС всего мира является умение летать в СМУ. Первоклассными (всепогодными) боевыми единицами являются лишь те, кто может сражаться в нескольких видах метеословий: днём при хорошей погоде, днём в СМУ, ночью в ПМУ и ночью в СМУ. В самом начале создания 3-й иад лётный состав не имел возможности пройти полный курс обучения и они кое-как освоили лишь начальный курс техники пилотирования днём в ПМУ. После окончания Корейской войны, завершения курса обучения полётам в СМУ и перебазирования в провинцию Чжэцзян для обеспечения ПВО района Шанхая — Ханчжоу, в начале 1955 г. началась подготовка лётного состава 3-й иад для действий ночью в ПМУ и СМУ³³.

По сложившейся традиции в начале года для переучивания китайцев в часть прибыли советские инструкторы. К этому времени создали особые лётные группы, и в них стали готовить китайских инструкторов, а те впоследствии самостоятельно переучивали остальной лётный состав. Из 3-й иад в такую группу включили трех наиболее опытных лётчиков — Линь Ху, Чэнь Дуншань, Ван Чжаоин. В то время аэродром Цзясин ещё не был полностью подготовлен к ночным полётам, его срочно снабдили необходимым радио- и осветительным оборудованием, и лишь затем советские инструкторы начали переучивание.

Переподготовка проходила по стандартным советским методикам, главная проблема заключалась в том, чтобы пилот в воздухе доверял показаниям приборов, а не своим ощущениям. Все, кто по каким-либо причинам не следовал этому «золотому» правилу, как правило, разбивались. В качестве примера Ван Хай упоминал «братьев» — корейцев. Те довольно часто не верили приборам, и происходили катастрофы. Китайцы из этого извлекли необходимые уроки.

Другой проблемой при освоении ночных полётов стал частый срыв в штопор. МиГ-15 имел неприятную особенность пилотирования: в крутой спирали от лётчика требовалось в первую очередь убрать крен и только затем тянуть ручку на себя. Все, кто инстинктивно делал наоборот, попадали в штопор, и высоты для вывода из него хватало далеко не всегда.

Параллельно с техникой пилотирования китайцы также интенсивно тренировались в точности стрельбы. Ван Хай пишет, что в результате интенсивного обучения точной стрельбе в 1955 г. точность попаданий увеличилась по сравнению с 1954 г. в два раза, однако «Искусство не имеет предела» — заключил он³⁴.

Комдив Ван Хай прилежно переучился вместе с остальными лётчиками. Он отчетливо осознавал — чтобы грамотно руководить лётчиками, самому обязательно надо летать больше и лучше других, упоминая о руководящих кадрах, пришедших в авиацию из «сухопутчиков», обязательно надо уметь летать³⁵.

После того, как советский инструктор подготовил группу китайских инструкторов, вскоре после его отъезда они самостоятельно переучили всю дивизию. Первым в 3-й иад ночью и в СМУ стал летать 7-й иап, комдив также летал с ними.

После того, как все полки дивизии освоили полёты ночью в ПМУ, их сразу же поставили на ночное боевое дежурство, а после того, как освоили полёты ночью в СМУ, их стали считать всепогодными. 3-я иад отвечала за круглосуточную ПВО района Шанхай — Ханчжоу.

В 1950-е годы китайцы не забывали упомянуть добрым словом советских инструкторов, обучавших их ночным полётам и полётам в СМУ. В частности, подполковник ВВС НОАК Ли Хань написал очерк (или рассказ) «Мой советский друг», опубликованный в начале 1958 г. в советском журнале «Дружба». В нём шла речь о советском лётчике Потасьеве (или Протасьеве), готовом работать с китайцами «все 24 часа в сутки»: днем он «контролировал учёбу китайских лётчиков в аудиториях, а ночью уходил на аэродром». Ли Хань утверждал, что перед окончанием программы обучения этот советский инструктор ночью совершил подряд пять инспекторских полётов с разными пилотами, не вылезая из кабины³⁶.

С 1955 г. в ВВС НОАК начали интенсивно готовить ночников, и более эффективно стали работать наземные пункты наведения. Эффективность перехвата резко повысилась. Статистика свидетельствует, что в 1955 г. состоялось 246 ночных самолёто-вылетов на перехват, в 5 раз больше по сравнению с 1954 г. Около 20 раз лётчики сумели обнаружить в воздухе противника, несколько раз даже открывали огонь. Всё это становилось немалым прогрессом. Причин «неудач» (когда противник уходил неповреждённым), тем не менее, оказывалось довольно много. Главной из них являлось неумение обнаружить противника ночью. На большинстве летавших ночью МиГ-15 и первых МиГ-17 радиолокационных прицелов ещё не было, а там, где они уже были, вероятно, лётчики толком не умели пользоваться. Противника ночью обнаруживали визуально, главным образом, по выхлопам пламени из патрубков коллекторов. Дальность правильно, скорее всего, определять не умели, и много стреляя по противнику, как правило, не попадали.

К 1956 г. количество «ночников» значительно увеличилось. Они уже были обучены визуальному обнаружению противника, научились точно стрелять. Появи-

лись первые радиолокационные прицелы, в КНР создали наземную сеть пунктов наведения. В том году китайцы сбили ночью первые 3 самолёта противника³⁷.

В июне 1956 г. 3-я иад базировалась в Цзясине, обеспечивая ПВО района Шанхай — Ханчжоу. Шла непрерывная подготовка к боевым действиям. В конце ноября 1956 г. по приказу командования 9-й иад перебазировали из Цзясина в Луцяо, сменив там на боевом дежурстве соседей. Вместе с авиацией флота лётчики 3-й иад боролись с противником, с моря проникавшим на континент. Они прикрывали район побережья в провинции Фуцзянь и морские базы ВМС КНР Луцяо, Саньчжао и Чжоушань³⁸.

В мае 1957 г. в НОАК произошло объединение подразделений ВВС и ПВО, до этого части противовоздушной обороны существовали как отдельный род войск. Части ВВС сохранили свои «номера», а части ПВО влились в состав ВВС. После слияния по составу и количеству личного состава ВВС начали очень интенсивно развиваться и расширяться. В объединённый род войск вошли зенитные войска, радиолокационные, радиосвязь, прожектористы, зенитно-ракетные комплексы и десантники.

Главными, разумеется, оставались авиаторы, в состав которых входили соединения истребителей, штурмовиков, бомбардировщиков, разведчиков, транспортных самолётов и части спецназначения. Эти войска создавались ещё в 1950—1954 гг., и в дальнейшем они непрерывно переформировывались, пополнялись и очень быстро развивались. Зенитные войска — один из важнейших родов войск для ПВО, во время слияния насчитывали 11 дивизий, в дальнейшем их число увеличивалось. Однако в 1975 г. их число значительно сократилось. Ракетчики «земля-воздух» — новый вид войск, созданный в октябре 1958 г., сначала сформировали три батальона, постепенно их развернули в полки и дивизии, предварительно создав

руководящие структуры. Они стали очень важной силой для ПВО. Во время слияния уже существовали войска РЛС, позже их число увеличилось. Во всей стране создали мощную радиолокационную сеть. В её задачи входило обеспечение информацией в масштабах всей страны. Они стали важной составной частью в системе ПВО и ВВС в масштабах всей страны.

Прожектористы использовались, главным образом, для борьбы с самолётами противника в ночное время. Во время слияния их насчитывалось шесть полков. В дальнейшем, поскольку самолёты-перехватчики оснащались РЛС, появились новые виды боевой техники, и роль их значительно сократилась, окончательно прожектористов расформировали в октябре 1975 г.³⁹.

Процесс создания в ВВС НОАК всепогодной ПВО совпал по времени с периодом, когда самолёты США и Гоминьдана В-17G, Р-2V и др. часто ночью вторгались на территорию КНР и вели шпионские операции, в том числе аэрофотосъёмку стратегических объектов. Для борьбы с этими самолётами в КНР стали разрабатывать новые приёмы перехвата, в том числе появились Ту-2 и Ту-4 с радаром. Использовались также Ту-4 — командные пункты с РЛС.

Сейчас китайские историки пишут, что «новые методы перехвата давали хорошие результаты, но возникало много проблем. С одной стороны, они оснащались довольно габаритными радаром, что в совокупности с возможностями самолётов и недостаточной энерговооружённостью приводило к малым скоростям полёта, и они уступали в скорости новым разведчикам врага. С другой стороны, скоростные МиГ-15 имели массу проблем при обнаружении врага на фоне земли, а снижаться до малых высот становилось весьма небезопасно. Позже на вооружение ВВС НОАК поступил МиГ-17ПФ — всепогодный перехватчик. В это же время авиазавод № 132 в Чэнду стал копировать МиГ-17ПФ (J-5).

11 ноября 1964 г. истребитель J-5-1-02 (2-й экз. — А.Д.) успешно совершил первый опытный полёт, и в следующем году пошел в серию. Однако МиГ-17ПФ — дозвуковой перехватчик, и к этому времени устаревал, поэтому китайцы стали ввозить перехватчики МиГ-19. При этом точка зрения китайцев сильно отличалась от западной, и ВВС НОАК полностью осознали важность всепогодных перехватчиков. Они очень рано стали принимать решение о копировании МиГ-19П. Уже в феврале 1958 г. МиГ-19П с РЛС ввезли в КНР. Одновременно завод № 112 в Шэньяне и авиабаза № 011 в Гуйчжоу начали подготовку к производству нового перехватчика⁴⁰.

В 1958 г. в период «большого скачка» копирование МиГ-19П шло своеобразно. Обращали прежде всего внимание на скорость, о других характеристиках и не думали. В результате эти самолёты оказались негод-



Прожектористы китайских частей ПВО

ными для поступления на вооружение ВВС, их возвращали на завод для ремонта. В тот период авиазавод № 112 на основе МиГ-19П разрабатывал дневной перехватчик без РЛС, и всё равно оставались проблемы качества постройки. Кроме того, начали ввозить МиГ-19С, дневной перехватчик, ранее строившийся в СССР. После постройки 33 экземпляров МиГ-19П прекратили их производство⁴¹.

В первой половине 1958 г. в ВВС НОАК для пресечения полётов над континентом тайваньских самолётов-шпионов, для ночного перехвата попытались использовать поршневые «бомберы» Ту-2. Китайцы, главным образом, предполагали использовать ряд конструктивных особенностей этого самолёта, обладавшего в то время относительно малой скоростью и большой продолжительностью полёта. По китайским данным, без бомбовой нагрузки и, по-видимому, с подвесными баками самолёт мог находиться в воздухе до 8 часов. Ту-2 в таком варианте мог долгое время преследовать уходящего противника, в отличие от быстрорходных реактивных истребителей с очень коротким временем полёта. Однако у «бомбера» отсутствовала система предупреждения столкновения с землей при ночных полётах на малой высоте. Кроме того, «его система вооружения не соответствовала новым задачам».

В итоге по решению руководства ВВС в июне 1958 г. в 25-й дивизии, расквартированной на аэродроме Линьтун в провинции Шаньси, занялись модернизацией Ту-2. Все работы проводили специально прикомандированные специалисты из авиапромышленности. Доработка машины заключалась в следующем:

1 — в нос Ту-2 поставили радиолокационный прицел РП-5 от МиГ-17ПФ;

2 — в пилотской кабине установили кресло с управлением самолётом для второго пилота, туда же перенесли управление вооружением и приборы от РЛС; во время вылета на перехват самолётом управлял первый пилот, после обнаружения цели управление брал на себя второй пилот, осуществлявший слежение, наведение самолёта на цель, прицеливание и стрельбу; в средней кабине оставался стрелок-радист; из хвостовой кабины убрали второго стрелка, посадив на его место штурмана с навигационным оборудованием;

3 — в крыльях вместо пулемётов установили две 23-мм пушки с боезапасом 200 снарядов на ствол.

Переоборудование первого ночного перехватчика, в котором участвовал весь экипаж, закончили в конце августа 1958 г. Провели лётные испытания и посчитали, что они прошли успешно. Первый такой самолёт обозначили как Ту-2П.

Особое внимание уделялось подготовке пилотов, которым предстояло летать ночью на малой высоте, на такие машины отбирали лучшие экипажи. В итоге выполнение новой боевой задачи возложили на вторую эскадрилью 74-го полка 35-й дивизии. В 1956 г. эта эскадрилья по итогам армейского соцсоревнования за достигнутые успехи в боевой подготовке была признана лучшей в ВВС. Комэска Шан Дэцзань наградили.

В сентябре 1958 г. Штаб ВВС признал, что модернизация Ту-2 и подготовка первой группы лётчиков

соответствует поставленной задаче, и они готовы заступить на боевое дежурство. В середине сентября комэск Шан Дэцзань вместе с первой группой подготовленных экипажей на Ту-2П перелетел на аэродром Гучэн в пров. Хэбэй для ПВО столицы КНР во время национального праздника 1 октября.



Комэск Шан Дэцзань

В январе 1959 г.

их перебазировали на аэродром Шади в пров. Гуандун. Они начали осуществлять боевое дежурство южного региона КНР наравне с перехватчиками МиГ-17. В этот период на аэродроме Линьтун переоборудовали ещё два Ту-2. Лётчики из 2-й аз полностью освоили новую модификацию машины. В июне 1959 г. все они на новых машинах перелетели в Шади, где сосредоточилась вся эскадрилья. В результате все три звена 2-й аз имели по одному полностью модифицированному Ту-2П и ещё по два подготовленных неполностью (всего у них имелось 9 машин). Личный состав имел все возможности нести боевое дежурство и одновременно готовить самолёты и выполнять учебные полёты. В августе 1959 г. все три звена 2-й аз заступили на боевое дежурство на разных аэродромах — Яньчэн и Шофан (пров. Цзянсу), Ляньчэн (пров. Фуцзянь), Сянтан (пров. Цзянси).

Ту-2П и МиГ-17ПФ, базировавшиеся на разных аэродромах, неоднократно взлетали на перехват «в одной упряжке». Однако противник летал очень низко, и наземные радары не могли его увидеть. Поэтому перехватить цель одними бортовыми локаторами не удавалось.

В начале 1960 г. 2-я аз полностью вернулась на аэродром Линьтун, там выполнили профилактический ремонт самолётов и оборудования. Одновременно провели анализ неудачных перехватов и тактики действий в течение двух предыдущих лет.

В сентябре 1960 г. 2-я аз вновь заступила на боевое дежурство. 9 экипажей на трёх Ту-2П под командованием комэска Шан Дэцзань перебазировались на аэродром Чжэнчжоу в провинции Хэнань. Они начали нести ночное боевое дежурство, в воздухе ими управляли с пункта наведения 19-й иад. Зонай ответственности стала равнина Чжунчжоу в Хэнани — один из наиболее важных стратегических районов в КНР. Сюда очень «любили» залетать самолёты-шпионы, и здесь их было относительно удобно перехватывать. С помощью Ту-2П очень хотели компенсировать тактические недостатки скоростных реактивных перехватчиков.

На аэродроме Чжэнчжоу боевое дежурство одновременно несли несколько экипажей. При обнаружении противника в воздух поднимались несколько самолётов, пытаясь перехватить цель сразу в нескольких районах. С тех пор, как 2-я авиационная боевая эскадрилья, за более чем два года полётов она не добилась никаких успехов, они ни разу даже не обнаруживали цель в воздухе, не говоря уже о выходе на дистанцию прицельного огня. У личного состава, конечно, общее настроение было подавленным.

Ночь на 19 ноября 1960 г. выдалась очень тёмной, время от времени начинался мелкий дождь. Экипажи 2-й авиационной боевой эскадрильи несли боевое дежурство. Вопреки ожиданиям, разведчик Р-2В в 18-46 вторгся на континент со стороны Пин'яна (пров. Чжэньцзян). Пролетев над побережьем, он полетел из пров. Аньхой в пров. Хэнань и затем вернулся на Тайвань.

На перехват командование подняло целую «воздушную армаду»: МиГ-17ПФ, МиГ-15бис, Ту-4П, а также пару Ту-2П. Всего в ту ночь они совершили 10 самолётных вылетов, из них 4 боевых вылета — 2 Ту-2П 2-й авиационной боевой эскадрильи полка 25-й дивизии.

Сигнал тревоги в Чжэнчжоу прозвучал около 20-50. С наземного КП приказ на вылет получили два экипажа — комэска Шан Дэцзэн и его помощника Ли Сюэцзэн. После взлёта машины должны были взять курс на Чжоукоу, и ловить вражеский самолёт в воздухе над Сюйчаном.

Вскоре после того, как второй самолёт вошёл в заданный район патрулирования, наземный пункт наведения начал вести его по направлению к цели. Когда он, преследуя противника, сблизился с целью до 4 км, противник поставил радиоэлектронные помехи, и цель была потеряна. Когда радары вновь обнаружили цель, противник уже находился в небе над Сюйчаном. В этой ситуации с КП поступила команда экипажу Ли Сюэцзэна прекратить преследование и попытаться перехватить противника в районе Синьсян, а с КП в это время стали наводить на цель

самолёт комэска. Спустя некоторое время комэск по командам оператора наведения зашел разведчику в хвост и находился от него на удалении около 2 км. Бортовой локатор захватил цель, и комэск Шан Дэцзэн доложил об этом на землю, откуда ему «мудро посоветовали»: «Не выпускай его из прицела!».

Обнаружив преследование, разведчик опять поставил электронные помехи, но готовый к такому повороту дела комэск сумел как-то различать сигналы от помех и от цели на своем экране. Цель он не потерял. Видя, что постановка помех не помогает, разведчик стал энергично маневрировать, но это не помогло. Ту-2 не отставал. Постепенно перехватчик приближался и выходил на дистанцию прицельного огня. В этот момент РЛС кругового обзора спасла разведчику жизнь. Увидев на экране РЛС приближение по курсу горного массива, пилоты взяли курс строго на пик. На минимальном удалении они стали резко набирать высоту и «перепрыгнули» через эту гору. В свою очередь, экипаж комэска преследовал противника по радиолокационному прицелу РП-5 и на его экране горы не увидел. Ту-2П столкнулся с горой, экипаж погиб.

Разведчик продолжал свой полёт к западу от Саньмэнься, позже вернулся к себе на базу. В 23-07 наземный КП приказал экипажу Чжао Юншюу взлететь на перехват, взять курс 200°, по направлению в район Лушань. Позже подняли ещё Ту-2П (командир экипажа — Вэн Вэньхуай, второй пилот — Тань Го-сы). Когда Чжао Юншюу по наведению с земли зашел в хвост противнику и сблизился на расстояние около 1 км, его прицел из-за помех цель не захватил. С КП поступил приказ открыть огонь по визуальному наведению, фактически вслепую. Открыв огонь, экипаж потерял связь с наземным КП. Гораздо позже обнаружили, что Ту-2П разбился, упав на небольшую гору. По «горячим следам» подробно обстоятельства катастрофы так и не выяснили.

Позже, когда обстоятельно занялись расследованием, то обнаружили, что на самолёте израсходовали

весь боезапас, а угол встречи с землей не превышал 20°. Самолёт упал на землю и весь рассыпался. По результатам расследования предположили, что в момент стрельбы огонь пушек ослепил лётчика, и к тому же они преследовали противника с превышением по высоте, значит, они должны были лететь со снижением. В прицел также обязательно попадали сигналы, переотраженные от земли. В итоге экипаж не справился с управлением и врезался в землю.



Бомбардировщик Ту-2 в Пекинском авиационном музее Датаншань

Две катастрофы за одну ночь, потеря двух «спец-самолётов» Ту-2П, гибель двух экипажей (все 8 человек погибли) поставили перед командованием ВВС вопрос, а пригоден ли модифицированный данным образом самолёт для решения поставленных задач? Лётчики очень хотели «отомстить», однако в эскадрилье оставался всего один подготовленный Ту-2П. В конце концов всю эскадрилью вернули в Линьтун, и впоследствии Ту-2П как перехватчики больше не использовали⁴².

Впрочем, такова уж «китайская специфика»: нередко китайцы, экспериментируя, предлагали нечто настолько необычное, что только диву даешься, как это могло прийти им в голову. К одной из подобных новаций относятся и необычные варианты тактического построения в бою. Анализируя ход воздушных боев в ходе Корейской войны, высшее командование ВВС вместе с командованием авиачастей в Фучжоу внесло предложение о реформировании тактики ведения боевых действий. Принявший в этом самое непосредственное участие Ван Хай считал это вполне своевременным и разумным:

«Строй должен выражать тактическую гибкость в бою, и группы самолётов не должны быть связанными догмами неизменности строя. Необходимо, чтобы строй более соответствовал требованиям высокоскоростного высотного боя. Не следует отказываться от всего старого, но, как считал Ван Хай, следует отказаться от старых догм и преклонения перед иностранными понятиями и тенденциями. Целью реформирования боевого строя является более успешное уничтожение врага и собственная безопасность. Новый боевой строй должен полнее отвечать новым задачам. Противник производит много изменений и нововведений, на всё это надо быстро реагировать. Например: если противник обнаруживает наши 8 самолётов, он быстро подтягивает свои силы и бросает в бой 12 самолётов». Поэтому Ван Хай полагал, что в отношении боевого строя им надо произвести реформу.

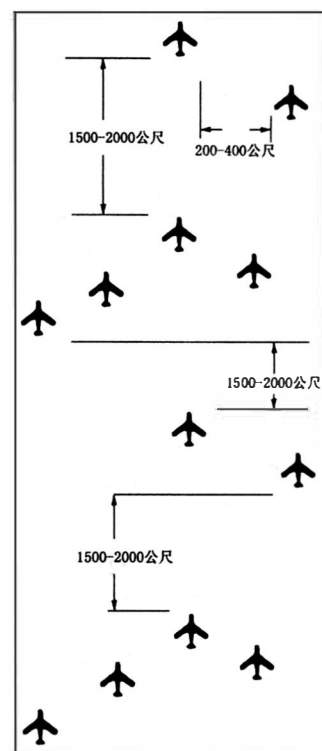
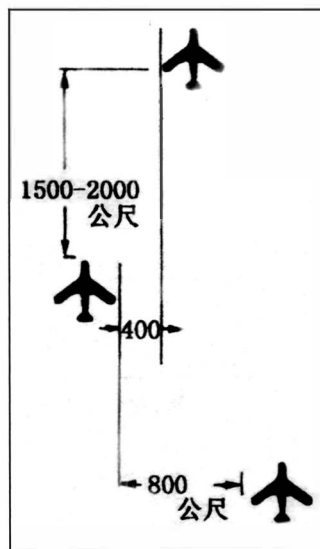
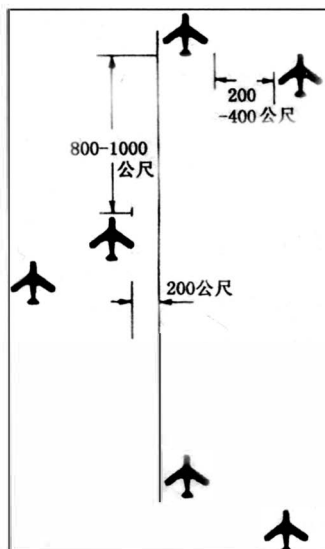
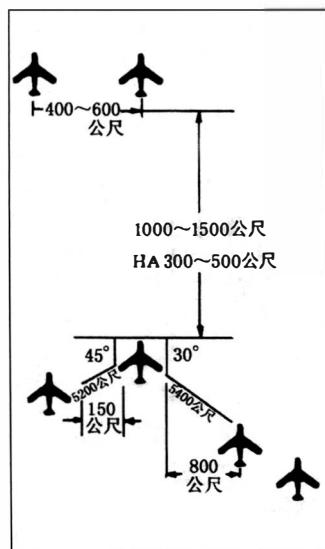
В течение длительного времени обдумывая существующий строй 4—8—16 самолётов, Ван Хай предложил изменить интервалы и дистанции между самолётами и ввести новый строй из 6 и 12 самолётов. Эти построения следовало обсуждать и, по его мнению, их можно использовать в двух вариантах:

1. Основным достоинством строя из 6 машин является большая маневренность и гибкость тактики, выгодное тактическое расположение. Это выгодно в бою против четвёрки — Ван Хай перечисляет преимущества при поиске, взаимодействии в бою, страховке (т.е. боевом охранении) и т.д. Такая группа имеет ряд преимуществ при полётах на свободную охоту. Он пишет, что несмотря на расхождение суждений по поводу такого построения, даже при ошибке в 2 раза количества самолётов противника, всё это не катастрофично. Такой строй сулит определенные тактические преимущества. Строй из 6 машин более удобен при атаке средних «бомберов» и транспортных.

2. Строй из 12 самолётов (2 шестёрки) также имеет 2 варианта. В нём есть ряд тактических преимуществ, поскольку такое построение позволяет разумно распределять средства для атаки и защиты. Основные достоинства проявляются при развороте группы, здесь удобнее маневрировать и обороняться. 12 самолётов имеют преимущества перед 16 по причине удобства управления, большей гибкости маневра и т.д. По опыту учебных полётов, в дивизии Ван Хая подсчитали, что строй из 12 лучше, чем 16, а 6 — перед 8.

Строй из 12 машин позволяет осуществить взаимное прикрытие при разворотах. Каждое последующее звено и в разворотах прикрывает хвост предыдущего, как показано на приведенных схемах. На схемах мера длины — $чм=0,3 м^{43}$.

Эти рассуждения молодого комдива опубликовали в китайском журнале «Авиация», № 16 за 1958 г. Сведеньи, насколько эти тактические новинки вошли в практику боевого ис-



Варианты строя из 3—6—12 самолётов, разработанные Ван Хаем:
«Интервалы и дистанции в указанном строе — определяющие, по их можно варьировать в соответствии со сложившейся боевой обстановкой...»

пользования частей истребительной авиации, обружить не удалось. Впрочем, вести воздушные бои большими группами китайцам практически не приходилось, над Тайваньским проливом в 1950-е годы шли схватки, главным образом, пар и четвёрок.

В те годы в авиачастях непрерывно шла боевая учёба, подготовка к грядущим боям, лётные и тактические учения. Политическое руководство постоянно напоминало личному составу о необходимости самосовершенствования, поскольку повышение индивидуального мастерства — залог повышения общей боеготовности.

Весной 1957 г. части ПВО проводили тактические учения по срочному перебазированию на другие аэродромы. В ходе учений 7-й иап 3-й иад (23 МиГ) по тревоге за 4 час 25 мин перелетел из Цзяньцяо в уезд Тунсянь в районе Пекина. На следующий день они совершили плановые учебные дневные и ночные перехваты.

Летом 1958 г. в Тайваньском проливе создалась напряжённая военно-политическая обстановка. Чан Кайши объявил о «наступлении на континент». Начался военный конфликт на архипелагах Цзиньмэнь и Мэнцзу. Участились полёты авиации Гоминьдана. В июле 3-я иад перебазировалась из Цзяньцяо в Гуанчжоу. На следующий день после прилёта начались боевые вылеты. Спустя три дня они прибыли на аэродром Шади и сразу заступили на боевое дежурство. Вскоре их перебазировали в Гуйян, а затем в Шаньтоу. В течение 9 месяцев они практически ежедневно совершали боевые вылеты. Встреч с противником не было, так как самолёты Гоминьдана, уклонялись от боев и уходили в море. В это время военной политикой ЦК КПК являлось не ввязываться в схватки над морем, а лишь уничтожать нарушителей, вторгшихся на континент. После начала артобстрела Цзиньмэнь активность армии Чан Кайши резко снизилась, о наступлении на континент речи уже не было, также существенно снизилась активность в воздухе. Поэтому воздушных боёв практически не было. Обстановка в проливе заметно улучшилась. В апреле 1959 г. 3-я

иад вернулась в Цзяньцяо из Шаньтоу. Они продолжали нести боевое дежурство и занимались плановой лётной учебой⁴⁴.

Именно в такие периоды относительного затишья Ван Хаю удалось написать статью о тактике. Также весьма любопытны его воспоминания о культурной жизни личного состава, встречах с высшим руководством страны.

Во время боевой подготовки 3-й иад в Цзяньцзю комдив Ван Хай по приказу командования иногда уезжал из своей части и отправлялся в Дальний и Порт-Артур для встречи, а чаще для проводов советских авиачастей. В тот период в НОАК организовали специальную команду из героев Корейской войны разных частей, в неё и входил Ван Хай. Происходили встречи в частях и с населением, многочисленные выступления. Иногда такие мероприятия продолжались до 40 дней. В такие периоды мысли о своей дивизии, разумеется, не покидали его.

После одной из таких встреч Ван Хай ездил в Пекин с докладом Главному ВВС Лю Ялоу. Тот приказал ему посетить в Пекине выставку ЧССР в КНР. Комдив сдал билет на поезд и позже улетел самолётом. На аэродроме Наньюань стоял спецсамолёт командующего — Ли-2, пассажирами оказались высокие военачальники, среди них Начальник Генерального штаба НОАК Ло Жуйляо.

По пути в Ханчжоу комдива в полёте пригласили в передний салон, где состоялся памятный разговор с Ло Жуйляо. Ван Хая поразило искреннее внимание со стороны военачальника и то, что они обсуждали проблемы женитьбы лётчиков и самого Ван Хая. На ответ лётчика, что идёт интенсивная боевая учёба, и им далеко до мыслей о девушках, Ло Жуйляо пообещал и о них позаботиться. Задуманный разговор имел очень скорые последствия, в частях ВВС значительно увеличилось количество женщин-военнослужащих.

Демократические традиции высокого руководства поразили и растрогали лётчика, особенно после посадки на аэродроме Цзяньцяо в Ханчжоу. Ло Жуйляо, выходя из самолёта, поблагодарил экипаж и приказал довести Ван Хая до Цзяньцяо⁴⁵.

Ван Хаю как старшему воинскому начальнику в регионе нередко приходилось исполнять представительские и даже дипломатические обязанности. В Ханчжоу в те годы не имелось гражданского аэродрома, и все спецсамолёты садились на военном аэродроме Цзяньцяо. Порядок и охрану обеспечивал Ван Хай как комдив. Так в Цзяньцяо Ван Хай впервые увидел Мао Цзэдуна, прилетевшего к ним на спецсамолёте Ли-2. Комдив вспоминал, что салон был отделан очень просто. Свита Мао



Одна из многочисленных встреч комдива Ван Хая с населением

Цзэдуна состояла из одного Главкома ВВС Лю Ялоу, и тот держал над ним зонтик.

Как впоследствии написал Ван Хай, Мао Цзэдун его «слегка приласкал», затем Главком и вождь на автомобиле уехали с аэродрома. Позже комдив очень пожалел, что не догадался сфотографироваться на память с вождём. Жалеет и до сих пор...

На этом же аэродроме Ван Хай тоже впервые увидел Чжоу Эньлая. Проходили проводы «одного из важных советских гостей», на спецсамолете Ил-14 летевшего из Ханчжоу в Гуанчжоу. Чжоу Эньлай провожал его лично. После взлёта «Ил» на небольшой высоте сделал круг над аэродромом и лёг на курс. В это время провожающие уже разошлись, чем вызвали резкую критику Чжоу Эньлая, увидевшего в этом нарушение дипломатического этикета и устроившего всем присутствовавшим и лично комдиву хорошую выволочку. Тем не менее, сразу после этого Чжоу Эньлай мирно пообщался с Ван Хаем и командованием 3-й над, сфотографировался с ними, выказал искреннее радушие и объявил благодарность.

Ещё одна встреча с Чжоу Эньлаем в Цзяньцзяо завершилась резкой критикой Ван Хая за инцидент с бойцом, внезапно выскочившим на дорогу перед кавалькадой Бирманского посла. Водитель тормознул, посла с беременной женой тряхнуло, к счастью, без последствий. Несмотря на то, что аэродроме в таких случаях вводилось «особое положение», Премьер потребовал существенно повысить уровень обслуживания иностранных гостей⁴⁶.

Забота высшего командования о лётчиках проявилась и в начале 1960-х годов, когда Ван Хай серьёзно заболел, температура поднялась до 40°C. Вылечить его местным врачам не удавалось, и за 6 дней он потерял 3 кг. Тогда позволили в Пекин Лю Ялоу, и тот срочно прислал на самолёте опытного врача. Пилулями температуру удалось сбить, и затем на этом же самолёте комдива вывезли в Пекин в Центральный госпиталь, там долечили.

С конца 1950-х годов и до середины 1960-х годов во всех районах Китая началось ширококомасштабное строительство аэродромов для ПВО и со стратегическими целями. Создавалась сеть аэродромов для оперативной передислокации строевых авиачастей и авиашкол в случае ядерного нападения. Сеть аэродромов включала их возможное использование в боевых действиях во Вьетнаме и Лаосе. Одновременно построили две бетонных ВПП для приема тяжёлых транспортных машин, построили новые аэродромы в провинциях Ганьсу и Синьцзян. В конце 1960-х годов сеть аэродромов ВВС усовершенствовали, главным образом, на Северо-Востоке (Маньчжурин), севере и северо-западе КНР. Появились «особые» аэродромы с укрытием авиатехники в пещерах. Помимо этого, на Тибетско-Цинхайском нагорье создали ещё один аэродром на высоте 4300 м.

Одновременно с созданием сети аэродромов придавалось большое значение улучшению аэродромного оборудования. С начала 1960-х годов на аэродромах «главного направления» создали так называемые

«площадки для рассредоточения» — взлётные полосы, рулётные дорожки, подземные пункты управления, подземные помещения для укрытия лётчиков, подземные склады с горючим, подземные укрытия для аэродромной техники. Повсеместно начали создавать подземные ангары и т.д. К концу 1960-х годов в ВВС НОАК в основном создали разветвленную сеть аэродромов по всей стране⁴⁷.

В период с 1961 г. по 1964 г. 7-й и 9-й иап 3-й над поочередно направлялись в Фучжоу на боевое дежурство, одновременно вместе с комдивом занимаясь плановой учёбой. К этому времени 3-я над, пройдя через горнило боев Корейской войны, после переучивания на советские МиГ-21 (затем J-7) стала всепогодной. Командование ВВС считало её наиболее боеспособной и передовой. И её часто перебазировали в наиболее важные районы страны.

С начала ноября 1964 г. мелкие группы МиГ-21 из 9-й иап 3-й над направлялись в районы Наньнин, Сянган, Куньмин, Синьин и Мэнцзы для возможных боевых действий в ограниченных масштабах. В тот период боевые столкновения в воздухе переместились в провинции Юньнань и Гуанси. В начале августа 1964 г. началась война во Вьетнаме, а «Китай — это тыл Вьетнама».

В середине 1960-х годов китайские лётчики, как пишут сейчас историки, «многократно вступали в воздушные бои с американцами, сбили достаточно большое количество американских самолётов, сами обогнулись без потерь». В ходе этих воздушных боев китайцы осознали, что бои происходят, преимущественно, на малых и средних высотах, поэтому ВВС НОАК стали необходимы новые типы истребителей, обладавшие высокой маневренностью на малых высотах.

С середины 1950-х годов в Китае успешно скопировали (организовали лицензионное производство): реактивный истребитель J-5 (МиГ-17), транспортный самолёт Y-5 (Ан-2) и бомбардировщик H-5 (Ил-28). На них постепенно перевооружали авиачасти. В декабре 1963 г. скопировали истребитель J-6 (МиГ-19), на длительное время ставший основным истребителем ВВС Китая. Одновременно с копированием начали переходить на собственное конструирование и создание самолётов. Как утверждают историки, «был сделан исторический прорыв в развитии авиационного вооружения». Первым создали реактивный самолёт для начального обучения JJ-6 (УТС на основе МиГ-19, в СССР такой модификации не создавали).

По требованию ВВС НОАК 112-й завод в 1968 г. на базе J-6 создал новый маневренный истребитель J-6III. На нём поставили форсированные двигатели «6-Цзя» с форсажной камерой. Входной конус в центре воздухозаборника в носу самолёта увеличили, несколько изменили форму крыльев, добавили две ракеты класса «воздух-воздух». К 5 августа 1969 г. он успешно прошёл испытания. ВВС признали значительное повышение маневренности истребителя. Однако из-за недостаточной программы испытаний и торопливости с запуском в серию, в машине нашлись дефекты. После выпуска 303 экз. все их пришлось возвра-

щать на завод для доработок. Одновременно на самолёте подвесили ракеты на законцовках крыла. Также установили контейнер с тормозным парашютом. В таком виде машины пошли в войска. Вскоре ВВС признали, что характеристики J-6III очень хорошие, и на его основе следует продолжать модификацию семейства. В то же время, как пишут историки, вызывает сожаление то, что 1 августа 1975 г. ВВС отказались от этого самолёта, успешно прошедшего испытания, и новый J-6III так и не пошёл в серию⁴⁹.

В декабре 1969 г. создали сверхзвуковой штурмовик Q-5. Им вооружили войска, и после модификации и успешных испытаний в январе 1972 г. он стал экспериментальным самолётом — носителем тактического ядерного оружия. В декабре 1980 г. построили первую партию истребителей J-8, их стали передавать в войска⁵⁰.

С начала 1954 г. и до 1969 г. в Китае, в основном, построили самолёты для начального обучения, истребитель, транспортный самолёт, вертолёт, реактивный самолёт для начального обучения, истребитель J-5-1, истребитель J-6, истребитель J-7, учебный истребитель JJ-5, бомбардировщики Н-5 и Н-6.

В 1969 г. командование ВВС предложило закупить истребители для воздушного боя на малых высотах на замену J-6. На совещании 25 августа 1969 г. решили, что 112-й завод должен продолжать свои эксперименты и исследования. К этому моменту 112-й завод уже запустил в серию J-6, разработал три проекта и предложил в конечном итоге выпускать по третьему проекту самолёт J-11, считая, что риск в данном проекте будет минимальным и срок выпуска довольно короткий. В тот же период 320-й завод также занялся исследованиями и разработками. Они предложили создать лёгкий сверхзвуковой истребитель J-12. 26 декабря 1970 г. первый самолёт совершил свой первый полёт. В 1971 г. НИИ «601» получил заказ от ВВС армии и флота и предложил самостоятельно разработать и создать тяжёлый истребитель J-13 с форсажными ТРД Р-29 от МиГ-23МС.

В конечном итоге все три типа истребителей не пошли в серию. Проект J-11 вообще отклонили. J-12 в 1978 г. был прекращен разработкой, хотя на разработку истратили около 23,5 млн. юаней, потери про-

изводства составили ещё 16 млн. юаней. После 10 лет работы над проектом J-13 в марте 1981 г. работы прекратили. На него истратили 12,21 млн. юаней в ценах того времени⁵¹.

29 августа 1964 г. американский самолёт C-130, взлетев с японской авиабазы, выпустил беспилотный разведчик, тот пролетел над Южно-Китайским морем и вторгся на территорию КНР на расстояние 200–300 км. Затем он пролетел над о. Хайнаньдао, через Наньнин, Синьнин, Чжанчжоу, Амой и вернулся на Тайвань. Вслед за первым беспилотником, нарушившим воздушное пространство Китая, с августа по октябрь 1964 г. американские беспилотники совершили ещё девять полётов в небе КНР. Они летали над побережьем провинций Гуандун, Гуанси, Фуцзянь, Чжэцзян, а также в приграничных районах Китая и Вьетнама. Максимальная высота полёта достигала 17–18 км. Такие шпионские полёты и авиаразведка создавали серьёзную угрозу безопасности КНР.

Беспилотные разведчики летали на высотах около 18000 м с крейсерской скоростью 1200 км/ч. Для пресечения разведюлётов китайцы с конца сентября 1964 г. попытались использовать J-6 (МиГ-19), но безуспешно. Наиболее эффективным средством уничтожения самолётов-шпионов, по мнению китайцев, являлась авиационная пушка, но его надо было ещё достать, поскольку истребители J-6, ограниченные потолком 17,5 км, явно были не в силах эффективно перехватывать разведчики на высотах более 18 км.

29 сентября 1964 г. беспилотник пролетал над провинциями Фуцзянь и Чжэцзян. На перехват поднялся одиночный J-6. В окрестностях Нинбо он обнаружил цель на удалении 30–40 км и с дистанции около 7 км выпустил ракету, но из-за большой дальности и слабого сигнала ракета потеряла цель и не поразила беспилотник. Китайцы подняли ещё пару J-6, один из них произвёл ещё две атаки, но также безрезультатно.

13 октября 1964 г. беспилотник летал над о. Хайнаньдао и над Наньнином. Зам. комэска Цзоу Гуанжу на J-6 на высоте 17600 м трижды атаковал разведчик, но не смог даже его повредить, весь боезапас ушел впустую. В бессильной ярости Цзоу Гуанжу был полон решимости его таранить, но при сближении на предельной высоте потерял скорость и сорвался в штопор. Выйти из него он не смог и катапультировался. Самолёт был потерян, что для китайцев в те годы было ощутимее, чем потеря лётчика. От своей беспомощности китайцев распирала злость, но главная проблема — не хватало высоты.

15 октября 1964 г. Командующий ВВС НОАК Лю Ялоу созвал техническое совещание в Чжуси (Гуандун), где с лётчиками обсуждал все проблемы высотного перехвата. Шла речь о возможности перехвата на динамическом потолке с предварительным набором статического, о необходимости существенного повышения точности наведения перехватчика с КП. Происходил неловкий разбор полётов и ошибок, а основной вопрос стоял прямо по Н.Г. Чернышевскому — что делать?



Взлетает «маневренный» истребитель J-6III

В течение месяца после этого разбора полётов проходили интенсивные тренировки на больших высотах. Так китайские лётчики, на первых порах не до конца осознавая особенности полёта и перехвата на предельных высотах, в конце концов, постепенно набирались опыта и начинали совершать успешные перехваты.

18 ноября 1964 г. командир звена из 1-й иад Сюй Кайтун впервые сбил высотный разведчик. После этого авиачасти одновременно с боевым дежурством перенимали опыт и далее успешно их сбивали (подробности — в следующем разделе).

Одновременно для эффективного перехвата разведчиков на больших высотах авиазавод № 112 получил приказ модифицировать J-6 и сделать из него высотный перехватчик. Для этого увеличили площадь крыльев на 0,6 кв. м, машину по возможности облегчили — сняли бронеспинку, пристрелочный пулемёт и две пушки, и даже облегчили один из топливных баков, уменьшив толщину его стенок до 0,5 мм. Этим удалось уменьшить взлётный вес на 485 кг, а потолок увеличился до 18,5 км. Когда в 1966 г. эту модернизацию завершили, машину стали обозначать J-6I.

После выпуска 12 подобных машин 112-й завод на основе этой модификации продолжал разрабатывать новые машины с увеличенной высотностью, и в 1969 г. усовершенствовал и создал самолёт J-6II. Здесь ещё больше увеличили площадь крыла, и предельно облегчили — сняли тормозные щитки, пристрелочный пулемёт и фотокинопулемёт, а также все пушки, бронеспинку, бронезащиту двигателя, уменьшили запас кислорода на 9 баллонов. Получился ракетный перехватчик с пятью ракетами класса «воздух-воздух». Его специально использовали для перехвата высотных беспилотников. 25 марта 1969 г. его успешно испытывали, но в серию не запустили, построив всего два экземпляра.

Между тем китайцы не преминули отметить, что когда отношения между СССР и КНР ухудшились, советский лидер Н.С. Хрущёв по-прежнему поставлял Китаю передовую авиатехнику, такую как МиГ-21Ф-13 и ракеты класса «воздух-воздух» Р-13. Высота полёта МиГ-21 достигала 19 км, а китайцы впоследствии на основе J-7 создали истребитель-перехватчик J-8 с потолком 20800 м.

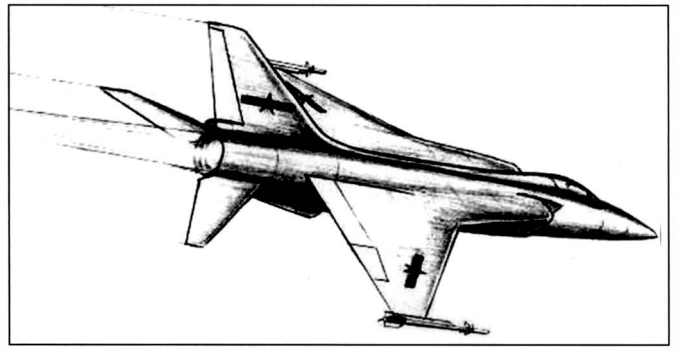
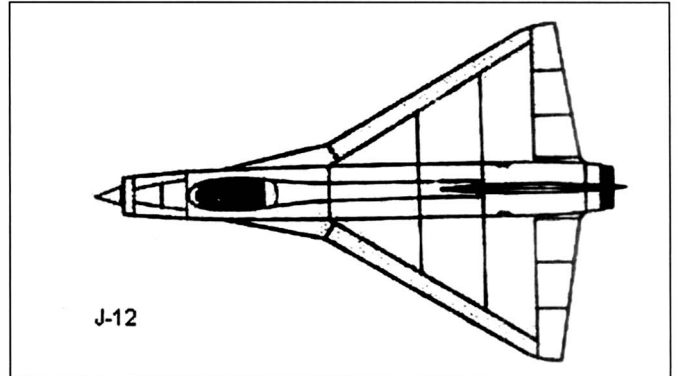
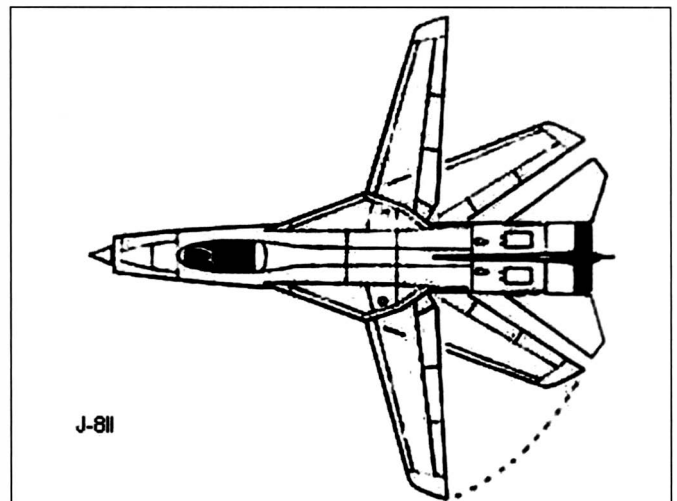


Рисунок сверхзвукового истребителя J-13



J-12

Проект сверхзвукового истребителя J-12



J-8II

Проект сверхзвукового истребителя J-8II с крылом изменяемой геометрии



Сверхзвуковой истребитель-перехватчик J-8I



Сверхзвуковой истребитель J-12

ВВС НОАК начали осваивать высотные перехватчики, но пресечь все разведполёты не могли, поскольку в США появился высотный разведчик SR-71 с потолком, достигавшим 25900 м. Хотя в КНР в ответ начали разрабатывать высотный самолёт «Дунфэн 109» с потолком 35 км, но создать его так и не смогли. В это время появилась информация, что SR-71 усовершенствуется, но в крупносерийное производство не пошёл. Поэтому китайцы пошли по пути закупок современных скоростных перехватчиков⁵².

К началу войны во Вьетнаме на вооружении ВВС НОАК наиболее совершенным являлся истребитель МиГ-21, но его освоила лишь 3-я иад Ван Хая, на неё, по его словам, и возложили почетную и ответственную задачу контроля воздушного пространства на юго-западе КНР и уничтожения беспилотников. Отметим вскользь, что первые победы к лётчикам 3-й иад пришли в начале 1966 г., к этому времени пилоты других дивизий ВВС НОАК на J-6 сбили не менее пяти высотных шпионов. Всего с августа 1964 г. по декабрь 1971 г., в годы «расцвета» Культурной Революции китайцы сбили 20 разведчиков.

Также отметим, что успехи 3-й иад появились тогда, когда комдив сдавал дела своему преемнику. Прослужив в 3-й иад с осени 1950 г. около 15 лет и последовательно пройдя все должности от рядового лётчика до комдива, в ноябре 1965 г. Ван Хай получил назначение на должность заместителя командующего 5-й Воздушной Армией. После службы в должности комдива в течение более 10 лет ему очень не хотелось покидать свою дивизию и, кроме того, ему очень не хотелось вникать в круг новых для него проблем, не связанных непосредственно с лётной работой — административно-хозяйственная, штабная деятельность и т.п. Немалую роль в его отрицательных эмоциях играли и предстоящие «отношения» с новыми партийными органами. У себя в дивизии, по-видимому, он всё давно «отладил». Но приказ есть приказ...

До весны 1966 г. он сдавал дела новому комдиву, а затем 15 марта 1966 г. убыл в Ханчжоу, где находил-

ся Штаб 5-й ВА и прибыл, как говорится, «с корабля на бал». В стране начиналась Культурная Революция. 4 апреля 1966 г. состоялся пленум парткома 5-й ВА. Ван Хай выступил на нём и, как говорится, попал «не в масть». В ВВС НОАК уже больше думали о политике, о классовых чистках, о поисках «врагов», чем о технической оснащённости авиации и повышении боеготовности. Этому и посвящалась большая часть всех выступлений.

Ван Хай получил слово почти в самом конце и, не «врубившись», стал говорить только о технических и тактических аспектах истребительной авиации, обучению лётчиков и повышению боеготовности авиачастей, анализу недостатков в полётах и т.п. По его словам, необходима высокая требовательность и устранение всякой расхлябанности. О политике в тот день он не сказал ни слова. Как выяснилось, это была его явная «политическая близорукость», но в тот момент она ещё не имела негативных последствий, поскольку Ван Хай только вступил в новую должность, а кроме того, времени для прений в регламенте практически не оставалось, и оперативно публичную критику в тот день он не услышал⁵³.

Боюсь, что многие читатели станут упрекать автора в том, что он постоянно цитирует Ван Хая. Резон в этом, безусловно, есть, однако другого такого источника, позволяющего «изнутри» посмотреть на многие процессы, происходившие в ВВС НОАК в течение нескольких десятилетий, всё равно нет, а годы Культурной Революции существенно повлияли на развитие китайской авиации.

Вскоре после пленума Ван Хай вместе с группой командиров и штабных работников инспектировал авиачасти — 12-ю иад, расквартированную в пров. Чжэцзян и воочию наблюдал, как последние директивы сверху внедряются в войска. Во время Корейской войны 12-я иад проявила себя очень хорошо и считалась образцовой частью. Ван Хай заслушал отчёт командира, встретился с лётчиками, наземным техническим персоналом и выявил следующее:

«1. 32-я иад (до реорганизации — 32-й иап), в 1 кв. 1966 г. имела средний налёт лётчиков — менее 1 часа (52 мин), в 35-й иад — в 1 кв. только четыре дня шла техническая учёба (теория авиации), матчасть учили ещё меньше. Остальное время уходило на партполитучёбу.

2. Ван Хай провёл всего один лётный день в части. Выяснилось, что на разборе полётов очень мало говорят о технике, в основном, идеология и политика. На авиацию смотрят сквозь призму идеологии, авиатехнику досконально не изучают.

Ещё в начале 1960-х годов китайские авиаторы были прилежными учениками, старательно изучая советскую авиационную и ракетно-космическую технику...



3. Некоторые лётчики даже избегают глубоко вникать в технические аспекты, боясь обвинений в апатичности со всеми вытекающими последствиями.

4. Лётный состав готов и хочет как можно глубже вникать во все технические проблемы, но на это не хватает учебного времени, а комэск по той же причине боится его выделять, всё плановое учебное время уходит на политику.

Кроме того, все подразделения хотели, чтобы было больше полётов, поскольку основное время уходило на политмероприятия — партийные собрания. Всё это негативно сказывалось на боеготовности и безопасности лётных происшествий⁵⁴.

Отвечая в 5-й ВА за боевую подготовку, Ван Хай решил всё увиденное изложить в рапорте командиру 5-й ВА У Фасянь. Однако в это же время (14 апреля 1966 г.) в газете «Жэньминьжибао» напечатали передовую статью, из которой следовало, что «политика является самой главной».

Ван Хай поделился своими выводами по инспекции, обсудив тезисы рапорта с работниками штаба. Он хотел, чтобы его выводы стали тезисами другого рапорта или доклада, составленного в штабе. Содержание рапорта сводилось к вышеизложенным четырём пунктам, дополненным конкретными примерами:

«1. Проверка 4-х лётчиков из 12-й над показала, что они фактически потеряли лётные навыки, хотя раньше довольно успешно летали в передовой 1-й наа.

2. В частях нередко не летают по два месяца со всеми вытекающими негативными последствиями, в двух над произошли катастрофы...

Особенно много возникает проблем при пересучивании на новую технику. Главное — все бояться обвинений в апатичности»⁵⁵.

В начале мая 1966 г. Ван Хай отправил свой рапорт командиру 5-й ВА и никак не мог подумать, что этот рапорт навлечёт на него большую беду. 25 июня ему ответили прямо из Политотдела ВВС НОАК, и это письмо ему показали в парткоме 5-й ВА после того, как он 3 июля вернулся из служебной командировки в авиачастях.

В письме Ван Хай подвергся разгромной критике. Отмечались две основные ошибки:

1. Он не разбирается во взаимоотношениях политики и военного дела.

2. Он не понимает важности политики и знаний, внедряемых в войска.

Вывод сделали такой: Ван Хай должен всерьёз заняться повышением личных политзнаний и усугублённо заниматься самокритикой.

По обычаю тех лет Ван написал короткое покаянное письмо, но и это не

...Но очень скоро они превратились в могучую «воздушную армию».

Что они так яростно скандируют?

Клятву профессиональному долгу или политические лозунги?...

помогло. Ему приклеили соответствующий ярлык, с 6 по 9 августа 1966 г. проходил партком Воздушной армии, и в течение всех четырёх дней его критиковали и заставляли самого заниматься публичной самокритикой. Опустим завесу милосердия и не станем пересказывать подробности «публичной порки». В конце концов Ван Хай «огрызнулся», пытаясь отстоять свою точку зрения. Партком вскоре закрыли, причём резолюцию по его «личному делу» не выработали. Но история этим отнюдь не закончилась...⁵⁶.

Ван Хай никак не мог подумать, что его справедливая критика состояния дел в боевой авиации аукнется ему даже спустя пять лет. С 18 мая 1966 г. по 20 июля 1966 г. партком 5-й ВА проводил 4-й расширенный пленум, в нём участвовали более 80 человек командного состава армии. В течение двух месяцев с трибуны непрерывным потоком лилась критика. Основными мишенями стали Ван Хай и ещё несколько руководителей, отвечавших за военное строительство в ВВС. К этому времени Ван Хай находился в должности зам. командующего 5-й ВА всего около 2–4 месяцев, и основное время из этого периода ушло на его критику. Ван Хая обвиняли в выступлениях против Линь Бяо (тогда министр обороны), жены Мао Цзэдуна Цзян Цин, называли шпионом, придумывали всякие небылицы и т.д., и т.п...

Ван Хай объяснял, что в то время он даже не был знаком с Линь Бяо, и никаких «отношений» не могла быть, как и критики с его стороны. В Цзяньцзяо он только встречал и провожал спецсамолёт Цзян Цин и позже что-то обсуждал с друзьями — о её высокомерии и т.п. Он опровергал все эти домыслы и другую чушь... Все тщательно проверялось, но в итоге не подтверждалось⁵⁷.

Руководство Нанкинского Военного округа хорошо знало Ван Хая и старалось не давать его очень сильно в обиду. Командование 5-й ВА посчитало, что лучше всего его убрать из Воздушной Армии и найти более подходящее место службы. У Фасянь предложил назначить его 2-м начальником (т.е. заместите-





Генерал Ван Хай, 1960-е годы

лем) Отдела боевой подготовки при Штабе ВВС. Это назначение после длительного изучения в парткоме утвердил Центральный Военный Совет при ЦК КПК. В итоге получилось, что он просидел в 5-й ВА четыре года, где фактически не работал, его только «самоchinно критиковали». Лишь 5 ноября 1969 г. его утвердили в новой должности.

Вспоминая об отъезде из Ханчжоу в Пекин, Ван Хай писал, что его «никто не провожал, хотя люди к нему хорошо относились. Это была эпоха Культурной Революции». Новые коллеги встретили его радушно. Основной своей работой Ван Хай, независимо от должности, считал лётную. На новом месте все знали, что Ван Хай штрафной, и с ним никто не хотел сближаться. Но в то же время и не вредили, и не конфликтовали, соблюдая нейтральную позицию. Он сам сторонился коллег.

Будучи заместителем, Ван Хай разделил должностные обязанности с начальником и стал отвечать за боевую подготовку. В тот период из-за Культурной Революции она была фактически разрушена, значительно сократилось и всячески урезывалось время лётной учёбы, постоянно случались тяжёлые лётные происшествия. Ван Хай всеми путями пытался выправить ситуацию. Позже он со своими подчинёнными проинспектировал авиачасти и лётные школы, много общался с командирами частей и школ. Он насчитал три основные причины сложившейся ситуации:

1. Засилье политики, времени на всё остальное просто не оставалось; в 1964 г. перед революцией истребители по учебной программе должны были налетать 122 час. 30 мин, к 1970 г. учебный полёт сократился более чем вдвое (55 час), да и это, как правило, не выполнялось. Курсант-лётчик в среднем налётывал 30–40 час.

2. Сократился срок обучения в лётных школах. После 1954 г. авиашколы, готовившие специалистов по одной специальности, перешли к комплексной подготовке по многим специальностям. От ускоренной подготовки в школах перешли к фундаментальному обучению. К 1965 г. в ВВС насчитывалось 29 высших учебных заведений, в их числе авиационные институты, авиационно-инженерные институты, 4 авиашколы — высших лётных училища, 10 авиашкол для подготовки лётчиков и членов лётных экипажей. 5 авиашкол для подготовки наземного персонала и

различных служб, и ещё по одной специализированной авиашколе — политическая, тыловая, зенитная, радиолокационная, связисты и медики. Также имелись две подготовительные школы⁵⁸.

Первоначальный срок обучения составлял 2 года 4 месяца, затем в ходе Культурной Революции его сократили до года, а в некоторых случаях — ещё короче. Всё это происходило за счёт сокращения авиационной теории. В ряде случаев теорию сокращали до нескольких дней, и начинались полёты. На самолётах первоначального обучения летали всего около 100 часов. В школах основными стали всего три дисциплины: взлёт и посадка, полеты одиночные и в строю. На этом обучение заканчивалось. Затем эти «полуфабрикаты» направлялись в боевые части. Результат такой подготовки лётчиков был очевиден — аварии и катастрофы, небоеготовность подразделений.

3. В начале 1960-х годов под руководством Лю Ялоу создали уставы и наставления по лётной и боевой подготовке («голубые книжки»). Они тоже стали жертвами Культурной Революции: их просто сжигали в частях и школах. Аварийность с 1964 г. к 1970 г. повысилась вдвое, за год в сумме погиб целый полк⁵⁹.

В одиночку ни Ван Хай, ни даже весь его учебный отдел переломить ситуацию не мог. Тем не менее Ван Хай, невзирая на опасность опять попасть под лавину критики, говорил об этом где только мог. Он неоднократно докладывал об этом новому командующему ВВС У Фасяню. Он даже не боялся говорить, что в некоторых авиачастях ведётся не боевое, а идеологическое дежурство. Начальство понимающе кивало головой, но мер не принимало. Ван Хай считал себя правым.

Неимоверными усилиями, начиная с 1970 г., существенно увеличили количество лётных часов, а с 1972 г. «полуфабрикатов» стали возвращать группами в лётные школы для доучивания.

Самой важной задачей стало обеспечение безопасности полётов, это стало основой работы учебного отдела Ван Хая. Он с сотрудниками отдела часто выезжал в части, изучая постановку вопросов безопасности и расследуя лётные происшествия. Выбатывались всевозможные меры безопасности. Кроме того, Ван Хай принимал активное участие в разработке первого китайского катапультного кресла.

До 1960-х годов в ВВС НОАК использовалось советское катапультное кресло. Оно было тяжёлым и плохо подходило для шумных китайцев. Кроме того, особенно много неудачных катапультирований происходило на малых высотах и больших скоростях, что естественно, так как катапульт класса «0–0» в мире ещё не было. Много лётных происшествий происходило у новых истребителей J-6 и J-7, лётчики часто погибали при катапультировании. В результате китайцы потеряли веру в катапульты и называли их «живыми гробами». Лётчики даже боялись прыгать, когда это было необходимо и погибали. Когда Ван Хай был комдивом, он неоднократно сталкивался с подобными случаями. Став зам. командующего ВА, он неоднократно приезжал в части по подобным случаям и по-

считал эту проблему очень серьёзной. Чтобы как-то изменить ситуацию, с 17 по 21 ноября 1969 г. прошло совещание, на котором приняли решение о создании рабочей группы сотрудников трёх организаций — НИИ, авиазавода и воинской части. Их основной задачей являлась разработка новой катапульты. Основным в частях в то время являлся истребитель J-6, катапульту решили делать под него.

16 мая 1970 г. разработку проекта разделили на два основных этапа.

1 — Кабину J-6 следовало оставить неизменной, но при этом требовалось усилить мощность заряда пиропатрона, стабилизировать кресло на выходе из самолёта, снизить скорость спуска лётчика на парашюте.

2 — Создать принципиально новую катапульту.

Этой проблемой долго занимались специалисты, проходили многочисленные совещания, т.е. нормальный рабочий процесс. В процессе испытаний совершили более 3000 катапультирований — шли многочисленные эксперименты с животными и манекенами. В конце концов новое кресло создали. Наконец, 28 февраля 1973 г. первое опытное катапультирование совершил парашютист-испытатель Чжан Цзюйцзянь. Он прыгал с Ил-28 (Н-5). Травм не было, всё прошло гладко. Эта катапульта работала в режиме спасения с нулевой высоты при скоростях 250–850 км/ч. 29 октября 1973 г. катапульту приняли на вооружение ВВС и запустили в серию⁶⁰.

Впоследствии на её основе разработали и запустили в серию катапульты «тип 2» и «тип 3», а также «стандартную» (универсальную). Ими оборудовали истребители J-6, J-61, учебный JJ-6, J-7, J-8, штурмовик Q/A-5. Внедрение этих катапульт существенно повысило боеспособность и безопасность полётов частей ВВС НОАК.

В 1970–1971 гг., когда Ван Хай служил зам. начальника учебного отдела ВВС, ему пришлось фактически заново восстанавливать всё утраченное в годы Культурной Революции. В отделе он проработал почти 6 лет. Сделать он практически ничего не мог, зато, как он писал, познакомился со многими вещами, и получил новый опыт командной работы⁶¹.

Отметим, что, несмотря на все «особые достижения» Культурной Революции, к 1971 г. в составе ВВС НОАК насчитывалось уже 50 дивизий (из них — 35 истребительных)⁶².

Обстановка вокруг «штрафного» Ван Хая, впрочем и во всех ВВС НОАК, как и во всём Китае, стала меняться в лучшую сторону лишь в начале осени 1971 г. Это было связано с бегством Линь Бяо на самолёте в Монголию и с авиакатастрофой.

Ван Хая, конечно, удивило выступление Линь Бяо против Мао Цзэдуна, но ему самому это было на руку, поскольку за ним в последние годы прочно утвердился ярлык противника Линь Бяо. После этого крити-

ка Ван Хая со стороны руководства постепенно прекратилась, и обстановка вокруг него со временем нормализовалась⁶³.

В тот период Главком ВВС НОАК У Фасянь являлся одним из сторонников Линь Бяо и, тем не менее, «расследование» его деятельности прекратили спустя всего 10 дней после инцидента. Затем он пригласил к себе Ван Хая и вручил ему от Чжоу Эньлая много фотографий, сделанных военным атташе КНР в Монголии, приказав создать и возглавить рабочую группу для расследования причин катастрофы.

После бегства Линь Бяо в НОАК, как водится в таких случаях, началась чистка. Ван Хай писал, что «кто-то поплатился должностью, а кто-то и свободой». В то же время оказались и реабилитированные и восстановленные на прежних должностях. С самого Ван Хая сняли все обвинения и ярлыки. Сам он «легко отделался» «всего лишь» пятью годами оштрафованности. Отправить в деревню «на перевоспитание» Боевого Героя 1-й ст. всё-таки не посмели.

Ван Хай, разумеется, был коммунистом, но, по его словам, его самого не слишком интересовали политические реформы и кампании в КНР. Будучи профессионалом, он в первую очередь хотел уделять внимание строительству ВВС, проблемам лётной учебы и боевой подготовки. Однако в годы культурной революции, когда основные усилия в стране направлялись на идеологию, а не на техническое обучение, его неосторожное высказывание на пленуме парткома в штабе 5-й ВА, оказалось репанающим в его опале. По поводу значения и смысла Культурной Революции много лет спустя Ван Хай высказывался о ней «нейтрально-отрицательно».

После разгрома «клики Линь Бяо» в стране продолжала «бесчинствовать» жена Мао Цзэдуна Цзян Цин, её Ван Хай в своих мемуарах презрительно называет «Актрисой»⁶⁴.

В 1974 г. Мао Цзэдун стал менять и «укреплять» руководство КНР. Дэн Сяопин стал первым заместителем Премьер-министра, заместителем Председателя ЦК КПК и Начальником Генштаба НОАК. В 1975 г.



В полку истребителей-перехватчиков J-6 идёт напряжённая лётная и боевая учёба

серьёзно заболел Чжоу Эньлай, его функции также стал выполнять Дэн Сяопин.

14 июля 1975 г. состоялось расширенное заседание Центрального Военного Совета при ЦК КПК. На нём с большим докладом «О наведении порядка в Армии» выступил Дэн Сяопин. По его словам, Линь Бяо и его клика нанесли огромный вред, ослабили руководящие кадры в армии и т.д. В преддверии этого заседания, 11 июля 1975 г. Ван Хай получил новое назначение на должность Командующего ВВС Гуандунского Военного округа.

По словам Ван Хая, этот округ наиболее сильно пострадал во время Культурной Революции, поскольку здесь находились основные сторонники Линь Бяо, основная опора, а четырёх высших военных руководителей округа, их предшественников, при Линь Бяо репрессировали. После Линь Бяо здесь «шуровала Актриса», в результате боеспособность авиачастей округа оказалась резко снижена. В этих условиях свою работу в округе Ван Хай начал с наведения элементарного порядка, сначала среди высшего и среднего командного состава — армии, дивизии, полка, предъявляя серьёзные требования. На первое место в плане боевой подготовки он поставил лётную учёбу и повышение боеспособности авиачастей. В то же время в начальный период своей деятельности новый Командующий практически постоянно сталкивался с серьёзным сопротивлением, «идущим от креатуры Актрисы»⁶⁵.

До начала Культурной Революции технический уровень и боеготовность авиачастей находились на относительно высоком уровне. Некоторые авиадивизии во время схваток с авиацией Гоминьдана имели существенное преимущество в сбитых, до 3 раз, при этом обходясь без потерь, но в течение 10 лет из-за произвола Культурной Революции и засилья идеологии общее положение резко ухудшилось.

По неполным подсчётам, средний налёт в 1968—1971 гг. составлял всего 37 час. 17 мин., а в целом ряде дивизий и того меньше — до 29 час. Многие лётчики вообще летать не умели, и даже многие достаточно опытные пилоты утратили свою квалификацию.



В 1967—1970 гг. пилоты истребителей J-6 при стрельбе по наземным мишеням имели 9% попаданий, а по воздушным — всего 1,6%. Лишь 17% пилотов по своей подготовке могли участвовать в воздушных боях. Пилоты J-6, даже находясь на боевом дежурстве в дневное время, стрелять практически не умели. За 10 лет до середины 1970-х годов в округе произошло 38 тяжёлых лётных происшествий (из 60 по всем ВВС НОАК), т.е. 63%⁶⁶.

В январе 1976 г. состоялся расширенный пленум парткома Округа, посвященный организации плановой боевой учёбы. Всем частям предписывалось резко увеличить время на лётную и боевую учёбу. Такая учёба должна была стать постоянной, несмотря на огромное количество времени, выделяемое на политическое обучение. В то же время лётные часы никак не урезывались, полётам уделялось всё большее и большее внимание.

В октябре 1976 г., вскоре после смерти Мао Цзэдуна, разгромили «банду четырех». Но в округе «залечивали раны» достаточно продолжительное время⁶⁷.

Уделяя основное внимание лётной и боевой подготовке, Ван Хай, стал одновременно и заместителем секретаря парткома округа, и больше не проявлял «политической близорукости», совмещая боевую учёбу и политическую. Он часто бывал в войсках, и за год, по собственным подсчётам, провёл в частях 110 дней.

Как следствие деятельности нового Командующего ВВС округа, в 1977 г. средний налёт составил 80 час 17 мин, на 30% больше по сравнению с прошлым годом. Все подразделения округа досрочно выполнили план лётной и боевой подготовки: «За всю историю ВВС округа в том году летали больше всего». При этом некоторые полки перевыполнили план на 200—300%. С мая по декабрь 1977 г. они реализовывали лозунг «за 100 дней безаварийных полётов». Показатель аварийности снизился с 0,88 до 0,24. Вскоре округ стал передовым по авиации среди частей НОАК. В декабре 1977 г. их деятельность отметили на заседании Центрального Военного Совета.

За следующий год средний налёт в частях округа — 105 час 47 мин — на 32% выше по сравнению с прошлым годом, стал самым большим в истории ВВС НОАК. В итоге план боевой подготовки перевыполнили на 17%. Средний налёт командного состава — от комдива и выше — составил 105 час 43 мин, на 44% выше по сравнению с прошлым годом. Все полки на J-6 достигли 1-го класса подготовки.

Повысились и темпы подготовки новых лётчиков. 10 молодых пилото-

Слева: Сверхзвуковой штурмовик Q/A-5, первый самолёт в КНР с боковыми воздухозаборниками
На стр. 435: Бомбардировщик-торпедоносец Q-5Z, 1980-е годы

тов одного из полков прошли переучивание на новый для них истребитель J-6 за 4,5 месяца вместо года по плану. В другой дивизии срок переучивания 11 пилотов на J-6 составил чуть более 5 мес.⁶⁸.

Приграничный Гуанчжоуский военный округ располагался в трёх южных провинциях Китая — Гуандун, Гуанси, Хунань. Здесь регулярно происходили провокации с Тайваня и следовало всегда быть готовыми к стычке с врагом. Как писал Ван Хай, он «постоянно натягивал тетиву боевой подготовки». Древняя китайская поговорка про подготовку к боям говорит так: «Войска готовят тысячу дней, а используют в одном сражении». Проработав в округе более семи лет и часто бывая в войсках, Ван Хай всегда призывал не терять бдительности и укреплял веру в победу.

В то же время Командующий проявлял заботу о войсках, проверял и улучшал бытовые условия личного состава. Несмотря на тяжёлое финансовое положение в стране в те годы, с 1975 г. по 1982 г., для решения хозяйственно-бытовых вопросов Ван Хаю удалось изыскать 15,8 млн. юаней, из них 12,47 млн. ушли на капитальное строительство жилья для лётно-технического состава. Большое внимание уделялось спортивной подготовке — строились спортзалы и другие сооружения, проводилось озеленение авиагородков и т.п.

Здесь следует на время отступить от перечисления несомненных достижений Ван Хая во время работы в Военном округе Гуанчжоу и привести «независимую» оценку развития ВВС НОАК в годы «Великой Пролетарской Культурной Революции», данную американскими историками и специалистами на рубеже 1970—х — 1980—х годов:

«В течение двух последних десятилетий накопилось значительное количество свидетельств, указывающих на попытки улучшить технические возможности самолётов ВВС НОАК. Однако, столь же очевидным представляется и тот факт, что к середине 1960—х годов военное руководство КНР остановилось на такой стратегии ПВО, которая предусматривала создание ВВС, состоящих из большого количества относительно дешёвых и технологически несложных самолётов. При

ограниченных финансовых и технических возможностях, с которыми столкнулась авиационная промышленность материкового Китая, было решено сосредоточиться на производстве самолётов МиГ-17 и МиГ-19 (J-5 и J-6). Считается, что к концу 1970—х годов самолётный парк ВВС НОАК включал в себя около 4000 таких истребителей-перехватчиков.

В количественном отношении, истребители МиГ-19 представляют собой важнейший компонент современных ВВС материкового Китая. Несмотря на то, что конструкция и технология [производства] этой машины относится к 1950—м годам, МиГ-19 всё ещё остаётся эффективной платформой для размещения пушечного вооружения, неся на себе три 30-мм пушки НР-30, превосходящие свои английские и французские аналоги. Однако характеристики бортовой РЛС советской конструкции («Изумруд») делают машину малопригодной для действий в качестве всенного истребителя-перехватчика и снижают боевую эффективность самолёта в целом.

По-настоящему действенные радиолокационные системы управления огнём бортового оружия являются стандартным компонентом оснащения истребителей советских и американских ВВС на протяжении четверти века, и их отсутствие на самолётах, составляющих основу истребительной авиации ВВС коммунистического Китая, наносит большой ущерб их боеспособности. В 1960—х годах была предпринята попытка повысить их боевые качества путем модификации МиГ-19 и выпуска его варианта, известного под названием Q/A-5. Самолёт Q/A-5 получил обновлённую носовую секцию, которая добавила приблизительно 60 см к его общей длине, заменив при этом имеющийся на МиГ-19 один носовой воздухозаборник на два геометрически простых устройства, расположенных в крыльевых основаниях. Судя по всему, такая удлинённая носовая часть конической формы была сконструирована для размещения в ней РЛС, дававшей самолёту возможность достаточно эффективно поражать как воздушные, так и наземные цели. Однако самые чёткие и самые последние фотографии



этой машины не раскрывают установки соответствующих радаров, хотя и имеются свидетельства того, что некоторые боевые самолёты оснащены устройствами для подвески спаренных ракет русской конструкции «Атоль» класса «воздух-воздух».

Остается неизвестным, сколько таких самолётов находится сейчас на вооружении ВВС НОАК и насколько эффективными они могут оказаться для выполнения той или иной боевой задачи, но конфигурация некоторых из них явно указывает на то, что они предназначаются для поражения наземных целей и оказания поддержки с воздуха. Можно предположить, что в настоящее время в строю находится не более 300 машин. По сообщениям многочисленных источников, производство этого самолёта было прекращено по целому ряду причин — причём, среди одной их важнейших отмечался тот факт, что удлинение носовой части фюзеляжа и дополнительный вес самым неблагоприятным образом отразились на лётных характеристиках машины по сравнению с базовым МиГ-19. Очевидно и то, что непродолжительный срок производства указывает на серьёзные трудности, связанные с изготовлением самолётов данной модификации.

Единственным самолётом, который в настоящее время состоит на вооружении ВВС НОАК и может считаться современным, является китайский вариант русского истребителя МиГ-21 (обозначаемого как Шэньян J-7). Разработка этих машин сопровождалась многочисленными проблемами, и вполне возможно, что их производство было прекращено после принятия на вооружение приблизительно 80 единиц. Учитывая возможные конструктивные недостатки, их боевая эффективность также представляется сомнительной⁶⁹.

Эти оценки приводились по итогам вьетнамско-китайского конфликта 1979 г., и вскоре после него, с 28 октября по 21 ноября 1980 г. на юге провинции Гуанси прошли крупные лётно-тактические учения, в них приняли участие, помимо всех родов авиации, зенитная артиллерия, зенитно-ракетные комплексы, другие части ПВО и т.д.

В ноябре 1980 г. провели соревнования по точности стрельбы и бомбометания — первые в истории ВВС НОАК. Всего в них участвовали 3282 лётчика, в 18 видах конкурсов задействовали 607 человек. В итоге они превысили 966 прежних лучших достижений. Учения наглядно продемонстрировали возросший уровень боевой подготовки частей авиации округа. С 1977 г. по 1980 г. количество передовых «всеногодных» полков в округе выросло в 5 раз⁷⁰.

Подготовка полка по подобным критериям, как писал Ван Хай, должна отвечать следующим требованиям: лучшие полки истребителей и штурмовиков летают днём в простых и сложных метеоусловиях (ПМУ и СМУ). Истребители ночью в ПМУ летают одиночно по маршруту. Бомбардировщики — днём и ночью (одиночными) в ПМУ, также днём в СМУ. В лучших полках количество подготовленных подобным образом лётчиков должно быть не меньше, чем количество исправных самолётов в полку.

Выработав достаточно высокий уровень требований по боевой подготовке, Ван Хай постоянно добавлял ещё и ещё новые требования к уровню подготовки. В конце 1983 г. лётчики в ВВС НОАК совместно с другими частями и подразделениями совершили более 650 совместных учений, выполнили около 13 тыс. самолёто-вылетов.

В 1984 г. каждый авиаполк должен был подготовить 1–2 всеногодных звена (4–6 лётчиков). В дальнейшем каждое звено должно по уровню подготовки (число пилотов) «стать полком». Особое внимание при этом всегда уделялось тактической подготовке⁷¹.

К этому времени Ван Хай получил назначение на должность заместителя командующего ВВС НОАК, приказ появился 17 ноября 1982 г. С этого времени он отвечал за боевую подготовку всех китайских авиачастей и соединений. Переехав в Пекин, в Главный штаб ВВС, он сразу же захотел по уровню подготовки поднять все авиачасти до самых передовых полков.

Началась выработка новых форм обучения. В апреле 1982 г. появилось указание высшего китайского руководства создать в ВВС систему учебных центров



Награждение советского военного советника генерал-майора В.А. Протопопова, организатора Военно-воздушной академии в КНР. На правом снимке, слева направо: зам. главкома ВВС, Чжоу Эньлай, В.А. Протопопов, переводчик. Конец 1950-х годов

с учётом всех аспектов и современных реалий развития мировой военной авиации. На выполнение этого приказа и направлялись основные усилия Ван Хая в течение более двух лет. Для создания мощной и современной армии требовалась принципиально новая система лётно-технической учёбы.

Авиационное обучение в ВВС становилось двухэтапным, как и в самом начале 1950-х годов. Система учебных центров становилась продолжением обучения в лётных школах. Возникали новые требования к обучению в школах — срок 4 года, появилась острая необходимость в подготовке научных кадров. Особое внимание при этом уделялось подбору кадров для руководства центров. После переподготовки в учебных центрах планировалась стажировка в частях — год. Получилось нечто вроде аналога академии. Создавались специализированные авиацентры перевооружения, открывались новые технические вузы. ВВС требовался эффективно действующий комплекс авиаремонтных предприятий. Армия и ВВС должны были стать компактными и передовыми.

К 1985 г. в ВВС НОАК создали систему штурманского обучения, внедрялись системы моделирования реальных полётов с имитацией условий реального воздушного боя. Регулярно проводились тактические учения протяжённостью в неделю, на которых главным фактором являлось взаимодействие различных родов войск. В тот период в ВВС НОАК создали специальные подразделения (так называемые «голубые войска»), на учениях имитирующие противника.

Реорганизация лётного обучения и повышение боевой подготовки в первой половине 1980-х годов стали основой профессиональной деятельности нового зам. Главкома ВВС. Он постоянно инспектировал авиачасти и контролировал оперативное внедрение всех новшеств в войска. Шло срочное восстановление боеспособности китайской авиации после «провала» 1963–1977 гг. из-за культурной революции. 5 июля 1985 г. Ван Хай получил назначение на должность Главнокомандующего ВВС НОАК⁷².

Дальнейшие рассуждения нового Главкома о дальнейшем строительстве ВВС НОАК, совершенствовании структуры военного руководства, описания процедуры принятия решений по боевой авиации, оптимизации количества звеньев управления, повышении требований к подготовке и квалификации лётчиков-реактивщиков, повышении технического и тактического уровня подготовки к современной войне, об улучшении авиационного вооружения, о захвате инициативы в воздушном бою, об обеспечении безопасности полёта и т.п., в целом гораздо менее интересны и не заслуживают детального обсуждения.

Любопытными показались лишь два момента.

1. Говоря об авиационной технике и тактике в воздушных боях, Ван Хай отчётливо и достаточно откровенно заявлял о возможности воздушной войны между СССР и КНР, ибо в 1960-е — 1970-е годы основу истребительной авиации КНР составляли J-6 (т.е. МиГ-19), а в СССР — МиГ-21. И далее вновь цитируем мемуары Ван Хая:

«...Слышал, что некоторые лётчики опасаются, что характеристики наших самолётов (J-6) уступают лётным характеристикам МиГ-21. Я полагаю, что плохие свойства самолётов нельзя возводить в абсолют, нужно тщательно анализировать и хорошо знать свойства своих самолётов и противника. Тогда можно будет не опасаться воздушных боёв в большом количестве. Наш J-6 и [советский] МиГ-21 имеют свои преимущества, и J-6 может противостоять МиГ-21 при соответствующей квалификации и моральных свойствах наших лётчиков. Например, ниже 8 км J-6 оказывается более маневренным. МиГ-21 имеет хорошие высотные характеристики, но при воздушных боях на средних и малых высотах его преимущества не так очевидны...». Далее, говоря о «противнике № 1» — ВВС Гоминьдана, он пишет, что «маневренные характеристики F-5 и A-37 с подвесным вооружением не слишком хороши, следует обратить внимание на их уязвимые места, тогда их легко будет атаковать... F-5 и A-37 — это угроза наземным войскам, с ними нужно усиленно бороться»⁷³.

2. С середины 1980-х годов в китайской военной авиации, как и во всем Китае, началось значительное расширение и укрепление международных связей. Ван Хай пишет, что если в начальный период всё поступало только из СССР — и авиатехника, и советники, и инструкторы, то с 1980-х годов обстановка изменилась, китайцы стали широко перенимать международный опыт, и Главкому пришлось самому активно заниматься дипломатической деятельностью. Этому он непрерывно учился в поездках за рубеж и у делегаций из-за рубежа...

Модернизация авиатехники должна производиться в тесной связи с реальными возможностями экономики. Необходимо создавать новые образцы, хотя бы в небольших количествах, и не надо слепо копировать иностранные образцы. Говоря о подготовке к будущей войне, он пишет о необходимости, чтобы высшее руководство КНР постоянно ориентировало национальный авиапром на выпуск современной авиатехники. Следует также оперативно закупать лучшие зарубежные образцы для изучения.

Переооружение китайских ВВС на новые типы боевых самолётов, существенно отличавшиеся от советских аналогов, началось в 1970-е годы. В частности, современные историки в КНР отмечают: «В 1970-е годы на западе началось перевооружение на многие типы новых современных истребителей. Так, в СССР



Главком ВВС НОАК Ван Хай

на вооружение приняли МиГ-23. В КНР также началась разработка новых типов истребителей, предназначенных для будущих воздушных боёв.

НИИ «601» и завод № 112 предложили на основе истребителя J-8 разработать новый истребитель с радаром, способный вести воздушный бой при любой погоде на малых и средних высотах. Чтобы установить в носу радар «тип 208» с 700-мм антенной, изменили форму носовой части, перенесли на борта воздухозаборники (тип J-8II), в хвосте установили рядом два ТРД «тип 13А». Вооружение — 4 ракеты класса «воздух-воздух». Утверждают, что в результате повысилась маневренность на малых высотах.

12 июня 1984 г. J-8II совершил успешный первый полёт. В процессе дальнейшей модификации самолёт получил прекрасные возможности сражаться с противником на средней дистанции и стал высотным скоростным перехватчиком, одновременно воюя и на малых и средних высотах... В это же время истребитель J-9, разработкой которого в 1970 г. занималось НИИ «601», прошёл большое количество испытаний. По требованию ВВС его лётные качества определили как соответствующие требованиям проекта «2626». Возможно, существовали даже два проекта разной аэродинамической схемы — один из них типа «утка». В 1975 г. истребитель J-9 официально обозначили как «2626». Это был проект двухкилевого самолёта, а также был и проект «2525» с ухудшенными показателями: «утка» однокилевая, с центральным воздухозаборником прямоугольного сечения. Новый J-9 предполагали построить и испытать к 1980 г., однако вскоре из-за начала разработки истребителя J-7III в 1980 г. работу над этими проектами прекратили. В 1980-е годы ВВС НОАК потребовался лёгкий истребитель для боев на малых и средних высотах, поэтому также прекратили разработку истребителей J-11, J-12, J-13. В тот период НИИ «611» на основе J-9 (проект «2525»), используя достижения интегральной аэродинамики, вновь начал работу над проектом J-10. После долгой напряжённой работы J-10 пока-

зал великолепные результаты и стал гордостью ВВС.

Вместе с тем по состоянию на 1991 г. в составе ВВС НОАК ещё находились около 2500 истребителей-перехватчиков J-6 различных модификаций⁷⁴.

В 1990-е годы в КНР появились два прекрасных истребителя ПВО: высотный скоростной перехватчик, истребитель J-8II для боёв на малых и средних высотах, а также истребитель-перехватчик J-10 для боёв на больших высотах. «В комплексе они способны перехватывать большинство воздушных целей... Три типа взаимно дополняли друг друга. С этого времени ВВС стало грозным родом войск... Появление новых типов самолётов привело к изменению концепции их применения и действий ВВС»⁷⁵.

Далее историки из КНР утверждают, что «появление новых типов самолётов с большими возможностями стало диктовать необходимость пересмотра концепций боевых действий — от перехвата одиночных целей до завоевания господства в воздухе. Во Вьетнамской войне и в войне в Заливе американские самолёты F-105, F-111, F-15E оказали большое влияние на разработки тактики ВВС КНР. Ранее у китайцев не было необходимости в разработке истребителей-бомбардировщиков. Им требовались [только] стратегические бомбардировщики. Позже с началом активного развития экономического строительства появилась потребность в стратегической авиации (дозаправка и т.д.). Подняли вопрос о геостратегии и положении КНР в мире (теперь требовались крупные истребители-бомбардировщики, заправщики (чтобы «не хуже, чем у людей»). Планировали создать ВВС нового поколения с прицелом на войну на чужой территории».

В 1975 г. в КНР стали разрабатывать самолёт нового типа — «Летающий леопард» (или пантера, по китайски — «цойбао»). ВВС предложили двухместный самолёт (сиденья пилотов — плечом к плечу), в носу — штурман, в хвосте — оборонительная пушка, увеличенная чуть ли не в 7 раз бомбовая нагрузка, но потом от заказа и проекта отказались. В 1990-е годы эту машину разработали для морской авиации. Од-

новременно ВВС также предложили сделать выбор. После того, как несколько подобных машин закупили за рубежом, свои «пантеры» приняли на вооружение⁷⁶.

В отличие от ВВС Военно-морским силам вместе с авиацией флота необходимо было решать задачи ПВО вдоль побережья, и в этом они добились довольно больших успехов. Главной задачей флота являлась оборона морских рубежей КНР. Главной задачей морской авиации, созданной в 1950 г.,



Сверхзвуковой истребитель-перехватчик J-8II

являлось развитие зенитно-артиллерийских частей и ракетных комплексов — так сейчас утверждают историки.

В начале образования КНР флот на весьма протяжённой береговой линии имел лишь в некоторых укрепрайонах 130-мм морские пушки. В октябре 1956 г. в КНР создали 5-й НИИ МО, он специализировался на изучении и разработке ракет. 4 февраля 1958 г. КНР и СССР подписали соглашение, по которому СССР должен был передать Китаю 542 ракеты берегового базирования и 544 корабельных ракеты, а также 1060 ракет «скрытого» (шахтного) базирования. 542 ракеты — это, по-видимому, крылатые ракеты КС-1, 544 ракеты типа «Минхэ» («Глубокая река»). 1060 ракет стали называться «Цзюйлан» («Большая волна»).

В 1960 г. СССР продал первые два типа ракет, образцы и техническую документацию. Позже китайцы начали их копировать, но в августе—сентябре 1960 г. из-за ухудшения отношений всех советских специалистов отзывали на родину. В июле 1961 г. Центральный Военный Совет при ЦК КПК принял решение о прекращении копирования ракеты «первого типа» (береговой).

Чтобы впоследствии расширить огневую мощь атак на корабли, морская авиация потребовала переделать бомбардировщик Н-5 (Ил-28) в торпедоносец. Под самолёт должны были подвешивать три торпеды, либо две торпеды и один подвесной бак. Позже авиация флота получила 35 торпедоносцев Н-5. Этот самолёт — околозвуковой, и торпеды могли быть только «вертикального полёта» (свободнопадающие). Такие торпеды уже не могли обеспечивать эффективную атаку кораблей. Поэтому флотское командование потребовало, чтобы на этих самолётах подвешивались ракетные торпеды класса «воздух-корабль» «Рыба-2» (или «Юй-2», китайская копия советской ракеты-торпеды РАТ-52). В 1971 г. их официально приняли на вооружение авиачастей флота. После сброса открывался парашют, они медленно приводнились, включался ракетный двигатель (скорость достигала 60–70 узлов). Её дальность составляла всего 5000 м, но из-за боль-

шой скорости корабль уклониться не успевал. По первоначальному плану таких торпед должны были произвести 2000 экземпляров, но впоследствии из-за усиления мер борьбы с атакующей корабли авиацией, торпедоносцу не удавалось войти в зону сброса, и контролировать боевой курс с требуемой точностью не удавалось. Эффективность оказалась низкой. Их выпуск прекратили, сделав всего 200 экз.

В 1966 г. завод № 320 по требованию командования флота переоборудовал штурмовик А-5 в торпедоносец, торпеды подвешивались под крыльями. Такие машины стали поступать на вооружение морской авиации. В 1968 г. завод № 320 стал выпускать модификацию А-5-2. 29 сентября 1970 г. успешно прошли лётные испытания. Для удобства наблюдения за кораблями лётчику приподняли кабину и опустили на 5° вниз носовую часть самолёта. Также поставили оборудование радиолокационной разведки, усовершенствовали электронику. Однако из-за Культурной Революции разработка затянулась, а усиление мощи корабельной ПВО сделало самолёт устаревшим. Машину выпустили малой серией.

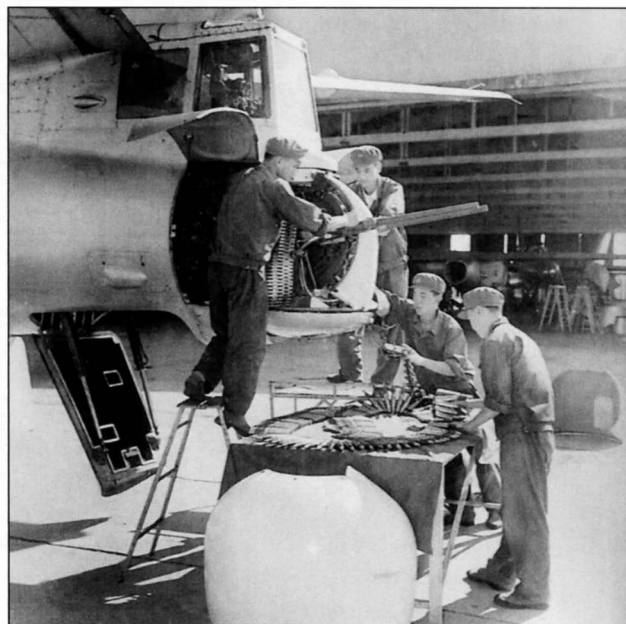
Вскоре после испытаний А-5-2 на него навесили ракеты «Удар Орла» (по-китайски — «Инцзи 8К»). В августе 1978 г. этот проект утвердили. В 1978–1980 гг. появился макет такой машины. Пробная стрельба оказалась удачной, но технические проблемы оставались, и этот проект так и не реализовали⁷⁷.

В начале 1970-х годов в КНР отчетливо выявилась необходимость создания ударного противокорабельного самолёта. Поводом к этому послужил морской инцидент в сентябре 1973 г., когда власти Южного Вьетнама открыто заявили, что более 10 островов из архипелага Наньша (южная часть архипелага Сиша) переходит в управление Южного Вьетнама. Вслед за этим ВМС Южного Вьетнама, как пишут китайцы, «бесцеремонно» организовали некую провокацию в том районе. Китайские военные сразу же приняли ответные военные меры, значительно усилив патрулирование боевых кораблей в том районе, чтобы обеспе-



Сверху: Подвеска торпеды под бомбардировщик Н-5 (Ил-28) авиации ВМФ НОАК

Справа: Китайские техники по вооружению снаряжают 30-мм снарядами кормовую установку Ил-28



чить неприкосновенность китайской территории на островах Шипа. В начале 1974 г. ВМС КНР в районе Шипа добились «блестящей победы», потопив и повредив 4 патрульных катера ВМС Южного Вьетнама, при этом в плен попали 49 флотских офицеров.

Однако вместе с этим появились и новые проблемы. Несмотря на весьма ограниченный боевой радиус скоростных катеров, более крупные корабли из-за малой скорости не могли оказывать им непосредственную поддержку. К этому следует добавить, что и китайские миноносцы двигались слишком медленно, также не успевая следовать за катерами в район боевых действий. Это привело к тому, что общий тоннаж принимавших участие в конфликте кораблей, составляя 1760 т водоизмещения, примерно равнялся тоннажу всего лишь одного миноносца (1770 т). В итоге ВМС КНР потеряли катер борт. № 274, погибли 18 офицеров и матросов, 67 получили ранения. Катер борт. № 389 получил тяжёлые повреждения⁷⁸.

В такой обстановке китайской морской авиации срочно требовался тяжёлый скоростной противолодочный самолёт с большим радиусом действия. На совещании в 1975 г. китайские военные решительно потребовали разработать противокорабельный самолёт, отвечающий требованиям будущей войны. Командование ВВС отмечало, что «бомберы» Н-5 и Н-6 (наши Ил-28 и Ту-16) имеют недостаточную скорость и устарели для современной войны. Сверхзвуковой штурмовик А-5 не имел достаточной дальности — всего 1500 км, а его бомбовая нагрузка (2 т) слишком мала. Это сказывалось на военных действиях на достаточном удалении от побережья КНР. Морские лётчики надеялись на появление самолёта, способного эффективно уничтожать морские цели. Его боевой радиус действия должен быть, по крайней мере, в 2,5 раза больше, чем у А-5, а боевая нагрузка — в 2–3 раза больше. У него должна быть возможность при некоторых условиях ведения воздушных боёв вдали от баз. Даже при отсутствии прикрытия истребителями он должен входить в зону ПВО кораблей и поражать их ракетами.

В соответствии с требованиями ВВС определили ТТХ нового перспективного самолёта. Для решения разных боевых задач должен был быть создан универ-

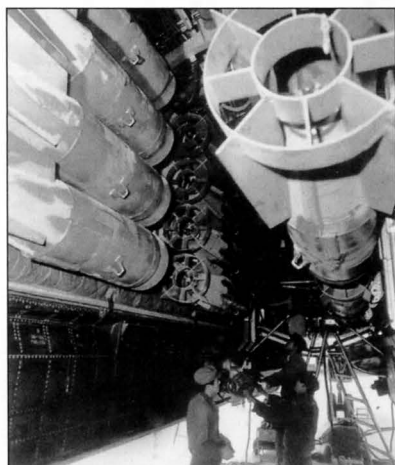
сальный самолёт, отличающийся вариантами вооружения и оборудования. ВВС предложили трём разным организациям создать самолет, в котором должны были быть удовлетворены требования и ВВС, и ВМС. От разных организаций потребовали выработать свой проект. Проект истребителя-бомбардировщика J-8, предложенный 601-м НИИ, и созданный на основе истребителя J-8, прекратили разработкой на начальном этапе. Также отказались от проекта штурмовика «тип 6» завода № 320 из-за проблем с аэродинамикой и с двигателем «тип 9». В конечном итоге утвердили проект НИИ-603 «Летающая пантера» (леопард).

Однако лишь в августе 1988 г. утвердили первоначальный проект, и 14 декабря 1988 г. созданный по нему самолёт успешно прошел лётные испытания. Самолёт запустили в крупную серию, в больших количествах он стоит на вооружении авиации флота. Впоследствии постоянно модифицировался⁷⁹.

В отличие от ВВС и морской авиации Авиация сухопутных войск (АСВ) чрезвычайно молодой род войск. Хотя раньше в НОАК имелись вертолётные части, взаимодействовавшие с сухопутными войсками, они относились к ВВС. При этом возникали определенные проблемы при взаимодействии командования, соподчинённости, организации боевых действий и т.д.

В мае 1961 г. Центральный Военный Совет принял решение 15-ю сухопутную армию, имевшую заслуги в Освободительной Гражданской и в Корейской войне, преобразовать в 15-ю армию ВДВ. 1-я авиадесантная бригада (дивизия) вошла в её состав. Её постоянно пополняли людьми, вооружением и боевой техникой, включили также вертолётный полк. После слияния эту часть многократно расширяли и реформировали. В тот период части ВДВ побатальонно придавались различным подразделениям наземных войск. Считалось, что в плане вооружения, формирования и т.д. основной является пехота. Главным считалось лёгкое вооружение. С конца 1969 г. постепенно происходило пополнение ВДВ и улучшение вооружения. В их состав вошли полки вертолётчиков. Впоследствии они стали самостоятельной ударной силой⁸⁰.

Авиацию сухопутных войск начали создавать в 1986 г., когда в НОАК началось сокращение численности на



Загрузка бомб в бомбоотсеки стратегического бомбардировщика Н-6 (Ту-16) ВВС НОАК
На левом снимке — бомба калибра 3000 кг, однако в отсеке помещалась и 9000-кг бомба

1 млн. бойцов. Тогда в октябре 1986 г. в окрестностях Пекина и началось создание АСВ. В 1988 г. первые части включили в разряд войск постоянной готовности и стали принимать участие в различных учениях.

Историки сейчас отмечают, что в начале формирования АСВ бытовые условия были скверные, на вооружении имелся всего один тип вертолёта, не хватало технического руководства, инфраструктура и оборудование аэродромов — устаревшие. Обучение шло с большими перерывами. В некоторых полках просто не было мест постоянного базирования (аэродромов), и очень трудно было обеспечить полёты. В ряде подразделений не имелось даже казарм.

Однажды при «захвате» ущелья в Цинхай—Тибетском нагорье, N-й полк потерял 7 членов экипажей вертолётов, в том числе и зам. нач. штаба полка Го Фэнжэнь. В конечном итоге ценой невероятных усилий они пробили «дорогу смерти» в отвесной скале, где расстояние в самом узком месте — 70 м. После сбора информации о возможности полётов в «запретном районе» Синьцзянского нагорья, где высоты пиков превышают 6 км, китайские пограничники стали патрулировать по воздуху эти районы, контролируя границу общей протяженностью 6700 км.

В настоящее время АСВ имеет на вооружении новейшие вертолёты, они могут эффективно выполнять боевые задачи в горных районах, работая в самых труднодоступных ущельях⁸¹.

Подводя итог развитию ВВС НОАК в последние десятилетия, уместно привести оценки самих китайцев, сделанные на рубеже третьего тысячелетия⁸²:

«После завершения «Великой Пролетарской Культурной Революции» ВВС НОАК начали делать шаги по превращению своих ВВС в современный Воздушный флот. В 1980-е годы 100% лётчиков оканчивали высшие авиационные школы и ежегодно более 10000 авиаспециалистов приходили в войска. 85% офицеров высших рангов (от комполка и выше) повышали образовательный и специальный учебный уровень. 33% составляли лётчики, подготовленные к полётам в СМУ. Подготовка лётного состава находилась на мировом уровне. Ещё в 1986 г. для тренировочных полётов использовался лазер (судя по всему, советская лазерная система посадки «Глиссада» — А.Д.) и другое современное электронное оборудование... В последние годы ВВС НОАК регулярно проводили совместные учения с другими родами войск — наземными и морскими силами»⁸³.

Далее они отмечали, что усиление ВВС НОАК не могла не вызвать обеспокоенности в США, Японии и на Тайване. В июле 1995 г. Пентагон направил двух своих офицеров-агентов (потомки хуацяо) для проникновения на аэродром на юго-восточном побережье и сбора там информации. По их данным и информации со спутников, Китай, возможно, размещал вдоль побережья провинции Фуцзянь самую совершенную авиатехнику. В январе 1996 г. два сотрудника посольств Японии и США в КНР под видом туристов проникли в запретную зону на побережье и были там



Стратегические бомбардировщики Н-6 на учениях

задержаны. Из допросов стало ясно, что в их задачи входила оценка скорости разворачивания и мобильности авиачастей (т.н. оперативная готовность) и, в особенности, дислокация подразделений, вооруженных перехватчиками Су-27. Эксперты в Китае и других странах считают, что по лётным данным Су-27 превосходит и американский F-16, и французский Мираж 2000-5.

Далее китайцы приводят реальную оценку ВВС НОАК в публикациях экспертов из США, Англии и Германии: «Общая численность китайских ВВС составляет около 470 тыс. военнослужащих. Боевых самолётов — 5700. По количеству они на втором месте после США. ВВС НОАК расквартированы в 7 военных округах — Пекинский, Шэньаньский, Цзинаньский, Нанкинский, Гуанчжоуский, Чэндуский и Ланьчжоуский. По боевым задачам ВВС НОАК подразделяются на следующие подразделения:

— истребители-перехватчики (ПВО) — насчитывается 4000 самолётов J-5, J-6, J-7, J-8 различных модификаций;

— тактические подразделения — примерно 1000 машин (J-5, H-5, Q/A-5);

— стратегические бомбардировщики — около 120–140 единиц H-5, H-6, H-7. Они могут нести 120–150 ядерных зарядов;

— вертолётные части — более 400 машин.

Из более чем 5700 летательных аппаратов наиболее современными являются следующие: 50 Су-27МКК (J-11)⁸⁴, более 200 J-8⁸⁵, 360 J-7М, неизвестное количество истребителей неуказанного типа (Цзянь-III, возможна подвеска 6 авиабомб по 250 кг, 10 узлов подвески), FB(FH)-7 — первый китайский истребитель-бомбардировщик (боевой радиус — до 900 км, скорость — до 1,6М, подвеска ракет «воздух-земля», общий вес боеприпасов до 5 т), истребитель-бомбардировщик FH-7 для морской авиации (возможна подвеска 4-х противокорабельных (ПКР) ракет типа S802 или S801). Он может быть использован как против морских, так и против различных наземных целей.

ИСТОЧНИКИ И КОММЕНТАРИИ

1. Ли Шушань, Ван Ехун. История боевых действий ВВС Китая. Гуандун. 1996. (На кит. яз.) С. 124.
2. Ли Шушань, Ван Ехун. Указ. соч. С. 126.
3. Aviation World Monthly. 2007. № 7. С. 17.
4. Ван Хай. Моя боевая жизнь. Пекин, 2000. С. 133.
5. Ван Хай. Указ. соч. С. 136.
6. Ли Шушань, Ван Ехун. Указ. соч. С. 133.
7. Ван Хай. Указ. соч. С. 320–321.
8. Ван Хай. Указ. соч. С. 136–137.
9. Ван Хай. Указ. соч. С. 140.
10. Ли Шушань, Ван Ехун. Указ. соч. С. 127–128.
11. Ли Шушань, Ван Ехун. Указ. соч. С. 130–131.
12. Ван Хай. Указ. соч. С. 310–311.
13. Ван Хай. Указ. соч. С. 311–312.
14. Ван Хай. Указ. соч. С. 315–316.
15. Ван Хай. Указ. соч. С. 316.
16. Ван Хай. Указ. соч. С. 317–319.
17. Aviation World Monthly. 2007. № 7. С. 17.
18. Семёнов Г.Г. Три года в Пекине. М., 1978. С. 174–199.
19. Это свидетельствует о том, что повторный пролёт девятки «Мустангов» для имитации массовости сыграл свою роль. Как известно, в параде участвовали всего 17 самолётов, а истребители прошли над площадью дважды.
20. Семёнов Г.Г. Указ. соч. С. 174–С. 175.
21. Семёнов Г.Г. Указ. соч. С. 185–186.
22. Семёнов Г.Г. Указ. соч. С. 188–190.
23. Семёнов Г.Г. Указ. соч. С. 199.
24. «Два незабываемых полета» // Газета «Жэньминьжибао», в/д нет.
25. Ли Шушань, Ван Ехун. Указ. соч. С. 132.
26. Ван Хай. Указ. соч. С. 157–159.
27. Ван Хай. Указ. соч. С. 160–161.
28. Ван Хай. Указ. соч. С. 182.
29. Ли Шушань, Ван Ехун. Указ. соч. С. 134.
30. Ван Хай. Указ. соч. С. 162, 183.
31. Ван Хай. Указ. соч. С. 163.
32. Ван Хай. Указ. соч. С. 164–165.
33. Ван Хай. Указ. соч. С. 172.
34. Ван Хай. Указ. соч. С. 185.
35. Ван Хай. Указ. соч. С. 174–175, 184.
36. Красовский С.А. Жизнь в авиации. М., 1968. С. 351.
37. Ван Хай. Указ. соч. С. 175–176.
38. Ван Хай. Указ. соч. С. 188.
39. Ли Шушань, Ван Ехун. Указ. соч. С. 130.
40. Aviation World Monthly. 2007. № 7. С. 18–19.
41. Aviation World Monthly. 2007. № 7. С. 19.
42. «Потеря двух самолётов» // Китайский источник (неизв.) С. 160–166.
43. Ван Хай. Указ. соч. С. 326–329.
44. Ван Хай. Указ. соч. С. 189–190.
45. Ван Хай. Указ. соч. С. 186–188.
46. Ван Хай. Указ. соч. С. 191–194.
47. Ли Шушань, Ван Ехун. Указ. соч. С. 133–134.
48. Ли Шушань, Ван Ехун. Указ. соч. С. 132.
49. Aviation World Monthly. 2007. № 7. С. 21.
50. Ли Шушань, Ван Ехун. Указ. соч. С. 132.
51. Aviation World Monthly. 2007. № 7. С. 21. Подробно о китайском опытном самолетостроении будет рассказано в специальном отдельном томе, посвященном развитию китайского авиапрома.
52. Aviation World Monthly. 2007. № 7. С. 19.
53. Ван Хай. Указ. соч. С. 202.
54. Ван Хай. Указ. соч. С. 205.
55. Ван Хай. Указ. соч. С. 207–208.
56. Ван Хай. Указ. соч. С. 208–210.
57. Ван Хай. Указ. соч. С. 212–213.
58. Ли Шушань, Ван Ехун. Указ. соч. С. 126.
59. Ван Хай. Указ. соч. С. 217–218.
60. Ван Хай. Указ. соч. С. 221–223.
61. Ван Хай. Указ. соч. С. 214–215.
62. Aviation World Monthly. 2007. № 7. С. 17.
63. Ван Хай. Указ. соч. С. 229–230.
64. Известно, что в молодости Цзян Цин действительно некоторое время была актрисой, и, тем не менее, в 1949 г. на прямой вопрос молоденькой советской переводчицы, правда ли, что она актриса, Цзян Цин гордо заявила, что «представлялась актрисой в годы подпольной работы».
65. Ван Хай. Указ. соч. С. 236–239.
66. Ван Хай. Указ. соч. С. 243–244.
67. Ван Хай. Указ. соч. С. 240.
68. Ван Хай. Указ. соч. С. 244–245.
69. Дж.Б. Линдер, Дж. Грегор. ВВС коммунистического Китая в «Карательной» войне против Вьетнама // Интернет-сайт (Пер. с англ. А.В. Шипилова)
70. Ван Хай. Указ. соч. С. 245–248, 250.
71. Ван Хай. Указ. соч. С. 253–254.
72. Ван Хай. Указ. соч. С. 252, 255–259, 263.
73. Ван Хай. Указ. соч. С. 337–338.
74. Якубович Н.В. Истребитель МиГ–19 // Авиаколлекция. 2003. № 1. С. 28.
75. Aviation World Monthly. 2007. № 7. С. 20.
76. Aviation World Monthly. 2007. № 7. С. 21–22.
77. Aviation World Monthly. 2007. № 7. С. 22.
78. Aviation World Monthly. 2007. № 7. С. 22.
79. Aviation World Monthly. 2007. № 7. С. 22–23.
80. Ли Шушань, Ван Ехун. Указ. соч. С. 128.
81. Aviation World Monthly. 2007. № 7. С. 23.
82. Ван Сухун. ВВС — период военного похода. Пекин, (На кит. яз.) 2001. С. 367–369.
83. Ван Сухун. Указ. соч. С. 367.
84. Ван Сухун. Указ. соч. С. 368.
85. Китайцы очень подробно расписывают их лётно-технические данные и тактические возможности.

«ГОРЯЧИЙ» ОСТРОВ «ХОЛОДНОЙ ВОЙНЫ»

Незадолго до завершения Корейской войны, в феврале 1953 г., 7-й американский флот прекратил патрулирование в Тайваньском проливе, перестав выполнять взятую на себя миссию «миротворца» и тем самым «развязав» Чан Кайши руки в стремлении организовывать всё новые военные стычки и многочисленные провокации на территории КНР.

Новым театром воздушной войны, пусть не столь масштабной и драматической, как Корейская, зато значительно более продолжительной во времени, стала борьба с авиацией националистов генералиссимуса Чан Кайши, базировавшейся на острове Тайвань, отделённом от континентального Китая широким Тайваньским проливом.

В 1951 г. Гоминьдановцы разделили всё юго-восточное побережье КНР на пять разведывательных районов (зон), в 1952 г. число таких разведрайонов увеличилось до шести. Все боеспособные авиагруппы с Тайваня в тот период вели постоянное воздушное патрулирование в прибрежной акватории и наблюдение прибрежных районов Нового Китая.

Войска Гоминьдана, все эти годы «окопавшиеся» небольшими гарнизонами на многих прибрежных островах (или тайком высаживавшиеся на них), после окончания войны в Корее, пользуясь прикрытием и поддержкой авиации и флота США, продолжали совершать агрессивные действия в Тайваньском проливе, не давая возможности КНР осуществлять нормальное судоходство и рыболовство в своих территориальных водах. Самолёты ВВС Гоминьдана также регулярно бомбили Шанхай. В целом острова являлись трамплином для ведения шпионажа и подрывной деятельности на континенте.

Вот только некоторые эпизоды воздушных боев, проходивших одновременно с военными действиями в Корее.

В конце 1952 г. 4-й авиагруппе ВВС Гоминьдана поставили боевую задачу еженедельного патрулирования 4-й и 5-й разведзон. К началу ноября они стали регулярно выделять два самолёта АТ-6 для полётов в районе Цзиньмэнь. Не очень понятно, как это связано между собой, но историки с Тайваня пишут, что «к несчастью, 30 декабря [1952 г.] один пассажирский С-47 был захвачен» коммунистами. Возможно, речь шла не о пассажирском, а о патрульном самолёте.

В течение всего 1953 г. в 4-й и 5-й наг на вооружении оставалось всего 11 F-47 и 34 F-51, и фактически в

военных действиях участвовали только перебазировавшиеся в Цзиньмэнь АТ-6. 13 февраля 1953 г. они прикрывали высадку десанта на о. Мэйчжоудао, а 7 и 10 мая 1953 оказывали помощь флоту, сражавшемуся с кораблями КПК¹.

20 апреля 1953 г. в 6-13 американский самолёт-разведчик Р-2V вторгся в воздушное пространство КНР юго-восточнее Шанхая. В 7-37 с аэродрома Хунцяо под Шанхаем взлетела пара МиГ-15 (лётчики Сун Чжунвэнь и Линь И), над морем они обнаружили и сбили вражеский самолёт².

В июне 1953 г., за несколько недель до завершения боёв в Корее, отряды Гоминьдана попытались высадиться на о. Юйхуандао. Историки с Тайваня сейчас называют их действия «партизанскими» и упоминают поддержку с воздуха и помощь партизанам, осуществлённую самолётами 5-й и 19 июня.

16 июля Гоминьдановцы начали атаковать о. Дуншаньдао, совершая воздушные налёты. 5-я и 11-я иаг прикрывала выброску парашютного десанта с транспортных С-46, одновременно прикрывая отступление кораблей ВМС Гоминьдана. В тот день после обстрела с земли (или корабельной ЗА) в районе о. Дуншаньдао упал в море подбитый F-47 борт. № 335 из 41-й аэ. В эти же дни, 16-17 июля, помощь «партизанам» при атаках Дуншаньдао оказывала и 11-я иаг³.

25 июля 1953 г. в период с 8-54 до 10-10 командование ВВС ГМД направило с Тайваня три пары F-47 в район Шанхая, поставив им задачу атаковать гражданские объекты в жилом районе города. РЛС обнаружили пару F-47, на высоте 2500 м летевшую на север. На перехват в 9-52 взлетела пара МиГ-15 (ведущий — Сун Чжунвэнь). В районе над Цзиньшань (по-китайски — «Золотая гора») они перехватили одну пару. Обнаружив противника, Сун Чжунвэнь приказал ведомому подготовиться к атаке.

Когда «Тандерболт» был у него уже в прицеле, он случайно оглянулся и обнаружил, что ведомый справа над ним тоже целит в этот же самолёт. Одновременно он также увидел, что другой американец зашёл в хвост ведомому и вот-вот откроет огонь. Тогда ведущий приказал ведомому продолжить атаку, а сам начал его прикрывать. Когда Сун Чжунвэнь зашёл в атаку на второго американца, тот грамотно уклонился и попытался скрыться.

В это время ведомый доложил, что у него в самолёте возникли неполадки. Ведущий приказал ему вый-

ти из боя и возвращаться, и тот пехотя выполнил приказание. В это время пара F-47 стала грамотно обороняться, чтобы выйти из боя. Пока Сун преследовал ведущего, ведомый противника зашёл ему в хвост. Невзирая на опасность, китаец продолжил атаку и наконец поймал ведущего в прицел. В это время ведомый противника открыл огонь, пули стали попадать в плоскости его самолёта. Открыв огонь, Сун Чжунвэнь обнаружил, что из правой плоскости ведущего F-47 пошёл белый дым. Тот начал падать, и с разворотом на малой высоте попытался скрыться и уйти на свою базу. Невзирая на приказ с земли выйти из боя и возвращаться, Сун Чжунвэнь продолжал преследовать противника, «не желая возвращаться с пустыми руками». Бой длился достаточно долго, горючее у МиГа кончалось, но китаец попеременно атаковал обоих противников, те оба активно «огрызались». Невзирая на повреждения от вражеского огня, китаец, наконец-то, сумел приблизиться к одному из противников достаточно близко, занял выгодную позицию и с удаления около 140 м открыл огонь (чуть ли не в лобовой атаке). Враг раскололся (или взорвался) и упал в море в окрестностях восточнее острова Цзиньшань. Затем Сун Чжунвэнь атаковал ведомого и либо подбил, либо второй «Тандерболт» всё-таки сбежал (данные расходятся). Сун Чжунвэнь благополучно вернулся на базу⁴.

Война в Корее на какое-то время отвлекла внимание высшего военно-политического руководства КНР от проблемы Тайваня. Однако после её окончания авиационную группировку на юго-востоке страны значительно усилили за счёт частей, переброшенных из Маньчжурии. В планах китайского руководства «освобождение» (или «захват» Тайваня, с какой стороны посмотреть) по-прежнему оставалось одним из первоочередных пунктов, выпущенно отложенных из-за конфликта в Корее.

В октябре 1953 г. градоначальник (мэр) Шанхая Чэнь И выступил на Центральном Военном Совете: «Пользуясь нашими успехами в Корее, следует немед-

ленно подготовить пять армий для освобождения [архипелага] Цзиньмэнь («Золотые ворота»). Мао Цзэдун утвердил это предложение, поручив начальнику штаба Восточного Военного округа Чжан Айпину укомплектовать такую армейскую группировку и провести военную кампанию. Однако вскоре Мао Цзэдун, всесторонне обдумав этот план, отменил его, решив не торопиться. Основной причиной являлось то, что с 1949 г. архипелаг Цзиньмэнь сильно изменился, в первую очередь, в военном отношении. Кроме того, 7-й авианосный флот США и 13-е американское авиакрыло находились неподалеку, на входе в Тайваньский пролив, и в любой момент могли вмешаться. Для захвата Цзиньмэнь необходимо было осуществить крупную военно-морскую операцию с участием и взаимодействием трёх родов войск — армии, авиации и флота. Однако к этому времени у НОАК ко всему ещё и не было опыта такого взаимодействия — не имелось мощной дальнобойной артиллерии, а также поддержки и прикрытия десанта с воздуха и с моря. В провинции Фуцзянь не имелось нормальной транспортной сети и не было ни одного аэродрома. Авиации просто негде было базироваться в районе конфликта.

Мао Цзэдун сказал, что сперва надо подготовить наступление на остров Дачэнь (Дачэньдао), и до этого нужно решить проблему с прибрежными островами в пров. Чжэцзян. Он посчитал, что здесь американцы не должны вмешиваться. Артиллерию следовало сосредоточить на побережье провинции Фуцзянь, чтобы она могла обстреливать архипелаг Цзиньмэнь. Началась подготовка к высадке десанта на Дачэньдао. Командовать операцией назначили Чжан Айпина, ему подчинялись оперативный штаб по проведению десантной операции, а также командование ВВС и ВМС⁵.

В тот период Чан Кайши и подчинённые ему войска Гоминьдана на Тайване ещё не могли «смириться» со своим «поражением» (отступлением с континента) и готовили ответный удар. Авиация и флот постоянно демонстрировали свою военную активность по всему



Лётчик позирует у разведчика F-10 (некогда грозный «Митчелл»). Не случайно корреспонденты снимают Главнокомандующего ВВС Гоминьдана Ван Шумина в кабине B-25J перед «мирным вояжем» на Филиппины. 1953 г.

побережью КНР. Боевые самолёты F-47 (P-47) и F-51 (P-51) имели возможность длительное время находиться в воздухе и летать над чужой территорией на малых высотах. Во взаимодействии с боевыми кораблями лётчики регулярно осуществляли «варварские налёты» на районы восточного побережья пров. Чжэцзян. Их боевые действия, по мнению историков из КНР, отличались «особой наглостью (разнузданностью)», авиация противника просто «бесчинствовала».

В июле 1953 г. всю 11-ю иаг ВВС Гоминьдана перебазировали на а/б Синьчжу. В их боевую задачу входила «оборона фронта Дачэнь» (оказание помощи с воздуха в военных действиях на Дачэньдао). 16 июля под прикрытием истребителей с 16 С-46 20-й транспортной аг высадили десант на о. Дуншань⁶.

В свою очередь, войска НОАК оборонялись, как могли, иногда достаточно умело. Так, 17 декабря 1953 г. зенитчики сбили F-47 борт. № 193 из 26-й аэ, во время патрулирования в районе о. Дачэньдао, лётчик и самолёт пропали без вести. Ещё один F-47Н борт. № 267 из 27-й аэ, летавший на патрулирование 9 февраля 54 г., также сбили зенитки⁷.

К началу 1954 г. войска Гоминьдана удерживали ряд небольших прибрежных островов в пров. Чжэцзян, — Дачэньдао, Цзиньшаньдао, Юйшань, Пишань, Мачжудао, Дунцилэдао и др. Центром архипелага являлся Дачэньдао. На этих островах находился НП ПВО, базировалась одна авиагруппа и шесть ударных эскадрилий. Они контролировали морское пространство и прикрывали с воздуха 8–12 кораблей, постоянно крейсировавших вблизи побережья КНР.

Хотя после окончания Корейской войны обстановка на континенте считалась относительно мирной, но война в воздухе носила всё более напряжённый характер. Самолёты Гоминьдана при активной поддержке США рассматривали прибрежные районы на юго-востоке континента как объекты для разведки и бомбоштурмовых налётов, забрасывали диверсантов, корабли блокировали морские коммуникации, препятствуя развитию народного хозяйства КНР. В марте в разгар путины самолёты чанкайшистов постоянно «висели» над морем и наводили свои боевые корабли в район интенсивного лова Маотоуян.

Всего, по данным КНР, с начала 1954 г. до июня 1958 г. Гоминьдановская авиация совершила более 1100 самолёто-вылетов и более чем 400 раз совершала налёты на важные военно-промышленные объекты вдоль побережья. Чанкайшисты совершили более 3100 самолёто-вылетов, вторгаясь в воздушное пространство КНР и ведя разведку вдоль побережья. Поэтому главной задачей ВВС и ПВО НОАК являлось противодействие в воздухе Гоминьдановцам⁸.

В 1954 г. Чан Кайши, продолжая борьбу с КНР, подписал с США договор «О совместной обороне Формозы и других прибрежных островов»⁹.

Острова оставались удобным плацдармом для высадки на континент, они были хорошо укреплены против высадки десанта с континента. Гарнизон войск Гоминьдановцев насчитывал более 20 тыс. бойцов — 21 пехотный полк и другие части. Исполь-



На перехват взлетает пара «МиГов» ВВС НОАК

зуя занятые острова, они во взаимодействии с авиацией постоянно атаковали рыболовецкие суда и сторожевые корабли ВМФ КНР. Сторожевые корабли Восточного военного округа КНР также постоянно патрулировали этот район.

Ранним утром 18 марта 1954 г. два корабля ВМС НОАК и часть сторожевых катеров приняли участие в перестрелке с минным тральщиком «Юн» и канонерской лодкой ВМФ Гоминьдана. Удачным выстрелом красные моряки попали в корму тральщика «Юн». В ходе боя корабли ВМС КНР обнаружили, что Гоминьдановцы вызвали поддержку с о. Дачэньдао — ещё два корабля. Тогда корабли коммунистов по своей инициативе вышли из боя.

В тот же день в 14–10 на аэродроме истребителей-перехватчиков 6-го полка авиации ВМС НОАК прозвучала боевая тревога. Выяснилось, что сторожевые корабли КПК, патрулировавшие залив Саньмэнь, подверглись атаке шести истребителей-бомбардировщиков F-47. Штурмовки продолжалась около 25 минут, все самолёты также сбросили по 500-кг бомбе. Морские артиллеристы открыли ответный огонь и подбили один самолёт. Однако ввиду того, что сторожевые корабли КПК не успели быстро рассредоточиться, в результате бомбежки и обстрела два из них (борт. № 12 и № 505) получили повреждения. Морская база Чжоушань запросила помощи у морской авиации.

В тот момент на аэродроме сложилась достаточно напряжённая ситуация. Постоянные налёты мелких групп самолётов Чан Кайши на побережье привели к тому, что части морской авиации КПК на восточном побережье были вынуждены постоянно отбивать атаки противника. В воздухе над восточным побережьем пров. Чжэцзян находились 10 мелких групп (более 30 самолётов) чанкайшистов, а на аэродроме оставалось всего лишь одно дежурное звено (или только пара) для прикрытия самого аэродрома.

Командованию пришлось решать непростую задачу: если отпирать парю в воздух, то аэродром остаётся без прикрытия, и защитить его в случае атаки будет невозможно. Кроме того, на море видимость была не более 2–3 км (СМУ). Если же направить самолёты в Наньтянь, то дальность превысит установленный боевой радиус действия с этого аэродрома в 60 км. При этом наземное радиотехническое оборудование на аэродроме было далеко от совершенства: РЛС устаревшие, наводить самолёты с земли было очень сложно. Но если быстро не взлететь, то корабли окажутся незащищёнными. А главной задачей авиации ВМФ являлось обеспечение прикрытия боевых кораблей и рыболовных судов. В ВВС НОАК считалось, что «самая лучшая оборона — вылет по своей инициативе», и если не обращать внимания на нормы инструкции по боевому радиусу, то в итоге «можно одержать победу». КП на аэродроме запросил указаний от командования авиации ВМФ, базировавшегося в Шанхае и Ханчжоу, и получил разрешение на вылет.

В 14–38 с КП поступил приказ паре на взлёт. В воздух на МиГ–15бис поднялись зам. комэска Цуй Вэй и командир звена Цзян Кай. Оба считались достаточно опытными лётчиками. Цуй Вэй воевал с американцами в Корее, имел личные победы. Цзян Кай к этому времени имел налёт чуть более 200 часов, но в Корее он также воевал и даже принимал участие в воздушных боях с американцами. С февраля 1952 г. 21-летний Цзян Кай и его боевые друзья на МиГах базировались на одном из аэродромов к северу от р. Ялудзян, прикрывая перевозки войск и военных грузов. Цзян Кай летал ведомым в паре. Их полк сбил и подбил 12 самолётов противника, его также поощрили. Позже, в начале 1954 г., его вместе с группой лётчиков перевели в авиацию ВМФ, так он стал морским офицером, впоследствии дослужился до зам. начальника штаба авиадивизии ВМС КНР.

Тот памятный бой стал первым воздушным боем авиации ВМС. На командование морской авиации и на лётчиков, как пишут в настоящее время историки, «легла большая ответственность». Спустя много лет военный пенсионер 71-летний Цзян Кай с удовольствием поделился своими воспоминаниями о том бое,

длившимся всего две минуты, а рассказывал он о нём во всех подробностях достаточно долго.

МиГи направились в район Наньтянь на малой высоте. Вследствие плохой видимости они противника обнаружили не сразу. Цзян Кай рассказал журналистам, что перед полётом их как следует «накачали» политруки, что первый бой надо обязательно выиграть, это прославит авиацию ВМС и т.п. Естественно, лётчиков бил мандраж. Сделав два круга над Наньтянем, они с КП получили информацию, что перед ними в воздухе на высоте 1500 м курсом 20° идёт четвёрка противника. Их постоянно наводили с земли, и в конце концов на высоте около 2000 м они обнаружили вдалеке четвёрку противника, летевшую по направлению к Дачэньдао. МиГи бросились в атаку, и на дистанции около 1000 м противник их ещё не обнаружил. Лётчикам казалось, что самолёты Гоминьдановцев вот-вот окажутся над Дачэньдао, и оттуда их прикроют зенитным огнём. Командир Цуй Вэй приказал сбросить подвесные баки и идти в атаку. Это же подтвердила и земля. Цуй Вэй снизился, чтобы его не заметили раньше времени, и чтобы отсечь пути отхода, а Цзян Кай стал заходить в хвост противнику. Установили, что противниками была четвёрка F–47, но лёгкую победу можно было также легко упустить.

Отметим, что на F–47 летали очень опытные пилоты с налётом до 2 тыс. часов, они хорошо знали район боевых действий, часто атаковали цели с малых высот. При попытках перехвата они умело уходили на бреющем полёте. В то же время лётчики ВМС НОАК на МиГ–15бис с боевым опытом из Кореи имели определённое преимущество, но его ещё надо было уметь реализовать.

Цуй Вэй первым открыл огонь по противнику, Гоминьдановцы обнаружили МиГи и попытались уйти правым разворотом. Когда один из F–47 развернулся на 45°, Цуй Вэй начал быстро с ним сближаться и с дистанции 400 м открыл огонь на поражение. В результате ведущий группы противника был сбит и рухнул в море. Другой самолёт, увидев гибель ведущего, вышел из боя и скрылся. Сбив один самолёт, Цуй Вэй увидел сзади пару противника, заходящую ему в хвост. Цзян Кай это также увидел и бросился защи-



щать командира, пытаясь отогнать пару F-47 от своего ведущего. Получив приказ командира атаковать, а тот будет его прикрывать, он бросился в атаку на 4-й самолёт противника (ведомого второй пары). С удаления около 700 м он открыл огонь, пытаясь попасть тому в левое крыло. Но не попал. В это время один из противников попытался уйти, и ведущий МиГ стал его преследовать на высоте 70–80 м от поверхности моря, ниже Цуй Вэй на своем МиГе побоялся лететь и решил прижать его сверху, возможно, даже спутной струей. Противник вывернулся и стал лететь ещё ниже, вероятно, сбросил скорость. Атаковать его с пикирования ведущий также опасался, боясь зацепить за воду при выходе. В конце концов противник потерял его из виду и уже не опасался МиГа, решил, что тот «нырнул». В это время МиГ-15 Цзян Кай летел на высоте около 100 м и поджидал другой F-47. С удаления около 450–460 м Цзян Кай открыл огонь и выпустил три очереди. Теперь он попал. Другой F-47 стал выходить из боя. В это время Цуй Вэй вновь обнаружил своего ведомого на очень малой высоте. Помимо этого, он увидел, что за F-47 появился дымный след, затем он упал в воду и взорвался. Тогда ведущий приказал ведомому возвращаться на базу, оба МиГа приземлились в 15–16. Так двумя победами окончился первый бой морской авиации над Наньтянем¹⁰.

Тайваньцы, в свою очередь, подтверждают потерю 18 марта 1954 г. самолёта F-47 борт. № 219 из 26-й аз. По их словам, это был ведущий восьмёрки, атаковавшей корабль ВМС НОАК в гавани Саньмэнь (провинция Чжэцзян). Группу «Тандерболтов» якобы атаковала четвёрка МиГ-15, сбив ведущего, и это был первый боевой успех морской авиации НОАК, сбившей самолет Гоминьдана¹¹.

После этого противник изменил тактику, совершая налёты ночью и в СМУ. Командование ВВС НОАК, проанализировав сложившуюся ситуацию, решило, что более эффективной защитой континента станет уничтожение противника не в воздухе, а на его аэродромах. Авиация КНР к действиям в воздухе против малых групп противника просто ещё не была готова. В то же время китайцы понимали, что необходимо захватить господство в воздухе. Чтобы не допустить про-

тивника на континент, его надо перехватывать на большом удалении от побережья КНР. Противника они собирались уничтожать севернее Дачэньдао и Цзяншань. По мнению Ван Хая, после того, как его 3-ю иад расквартировали в Цзясине, тайваньцы значительно уменьшили количество налётов вглубь континента и, наоборот, увеличили активность вдоль побережья. 28 апреля 1954 г. С-46 борт. № 250 из 11-й аз после завершения патрулирования прибрежной полосы на обратном пути в сумерках пропал без вести над морем, все восемь членов экипажа погибли¹².

11 мая 1954 г. пара F-47, прикрываясь облачностью и постоянно меняя высоту (китайцы пишут — «как маятник или волна») прилетела в районы Дачэнь и Сунмэнь. На перехват с аэродрома на удалении 220 км взлетела пара МиГ-15. По наведению с земли они перехватили противника в 15 км юго-западнее Дачэньдао. Ведомый Дун Шижун с дистанции 400 м открыл огонь и подбил один F-47. В это же время ведущий Бао Симин быстро занял удобную позицию для атаки и сбил второй F-47. Однако первый «Тандерболт» умудрился достать его очередью, легко повредив самолёт и ранив лётчика. Тем не менее, оба МиГа благополучно приземлились.

14 мая 1954 г. из-за аварии (на победу в тот день историки из КНР, похоже, не претендуют) разбился F-47 борт. № 282 из 17-й аз. 15 мая 1954 г. штурмовые отряды НОАК заняли архипелаг Дунцзи, и с 16 по 20 мая самолёты с Тайваня, штурмуя высадившихся на островах архипелага десантников и корабли, совершили 78 самолёто-вылетов. 18 мая командир 11-й иад Чжэн Юнда на F-47 потопил корабль КПК «Жуйдин». В тот же день лётчики Хэ Цзяньби и Лянь Тинхуа 44-й иад из его авиагруппы на двухместном F-47Н во время атаки кораблей КНР попали под зенитный огонь, самолёт был сбит и утонул в районе острова Дунцзиледао. 19 мая 1954 г. в воздушном бою китайцы на МиГах сбили три самолёта ВВС Чан Кайши и подбили ещё один. Тайваньцы признали потерю в воздушных боях в тот период двух «Тандерболтов» из 11-й иад (один сбитый и один подбитый) и пару F-47 из 5-й иад, точные даты не указывают. Сами они якобы подбили один МиГ-15. 26 мая при выпол-

Во второй половине 1950-х годов противостояние между ВВС Гоминьдана и ВВС НОАК достигло своего апогея.

На стр. 446: Общий вид авиабазы Биндун на Тайване.

Стоят «армады» «Сейбров»

F-86F, «Старфайтеров»

F-104A, реактивных УТС

T-33A.

Справа: На аэродромах КНР дивизии МиГ-17 (J-5) в полной боевой готовности...



нении спецоперации на континенте на границе провинции Фуцзянь пропал без вести В-17 со смешанным экипажем из лётчиков 33-й и 34-й аэ¹³.

К 1 июня 1954 г. на аэродром Нинбо перебросили всю 1-ю и 7-го и 3-й иад и часть самолётов 2-й иад. Они заступили на боевое дежурство в СМУ. И в тот день, как вспоминал Ван Хай, его лётчики совместно с частями авиации флота перехватили группу противника, сбили 6 и подбили 3 самолёта¹⁴.

3 июня 1954 г. Гоминьдановцы потеряли F-47 борт. № 222 из 26-й аэ, сбитый поршневым Ла-11¹⁵. 6 июня четверка Гоминьдановцев прилетела на малой высоте. МиГи перехватили их к северу от Цзяннаня, китайские историки пишут, что «результаты были поразительные!» — всех нарушителей уничтожили.

6 июля 1954 г. четверка F-47 попыталась атаковать корабли в бухте Динхай. С аэродрома Нинбо подняли две пары эскадрильи 7-го иад. Комэск Ли Жуйфан, лётчики Дин Пиньгуй (1-я пара), Чжоу Най и Сун Йоучэнь (2-я пара) атаковали противника в небе над Чжоушань (гора Чжоу). Гоминьдановцы встали в оборонительный круг, но силы были неравны. Далее всего за 17 сек комэск Ли Жуйфан сбил один F-47 и подбил ещё один. Ван Хай утверждал, что именно этим боем 3-я иад открыла свой боевой счёт, решая задачи ПВО¹⁶.

Историки с Тайваня полностью подтверждают успех «орлов» Ван Хая. Они пишут, что в тот день четверку F-47 43-й иад при патрулировании побережья атаковала группа МиГов. Сбитый «Тандерболт» борт. № 313 упал в море, другой (борт. № 353) получил 51 пробойну, но всё же вернулся на базу¹⁷.

Всего за четыре месяца боёв над проливом, чтобы захватить господство в воздухе, авиация НОАК провела 122 групповых вылета на перехват (279 самолёто-вылетов), совершив более 10 воздушных боёв. Без потерь они сбили 11 и подбили 5 самолётов Чан Кайши.

Таким образом, в середине 1954 г. авиация НОАК стала полностью контролировать воздушное пространство к северу от Дачэньдао и Цзяннань. Этим они сняли опасность налётов на Шанхай¹⁸.

В тот период высшее руководство КПК, наконец-то, решилось приступить к постепенной реализации давно вынашиваемого плана «объединения Китая», предусматривавшего захват прибрежных островов и далее Тайваня. Для того, чтобы «осуществлять оборону на море», ЦК КПК дал указание, что сначала «нужно решить вопрос о прибрежной зоне провинции Чжэцзян и о прибрежных островах». В июле 1954 г. Центральный Военный совет при ЦК КПК поставил задачу Восточному Военному округу всеми имеющимися войсками совместно с ВВС и ВМС подготовить и осуществить десантную операцию по освобождению этих прибрежных островов¹⁹.

Первым по плану войска должны были высадиться на о. Ицзяннань (Ицзяннаньдао). Он должен был послужить плацдармом для высадки и захвата последующих островов. Ицзяннань площадью всего 1,7 кв. км состоит из двух островов и находится в 13 милях от побережья, и в 7,5 милях к северо-востоку от Дачэньдао. Ицзяннаньдао являлся передовым форпостом всего архипелага. На Ицзяннаньдао дислоцировался гарнизон общей численностью около 11000 солдат: пять пехотных батальонов, две дальноточные батареи и зенитные. На острове создали достаточно мощную систему фортификационных сооружений с сильной огневой поддержкой. Этот остров следовало захватить в первую очередь.

2 августа 1954 г. Пэн Дэхуай провел в Генштабе НОАК совещание о будущих военных действиях по освобождению островов в Чжэцзяне и Фуцзяни. В совещании приняли участие начальник Генштаба Су Юй, Командующий войсками Чжан Чжэнь, министры путей сообщения и связи, зам. командующего флотом Фан Цян, зам. командующего ВВС Ван Бинчжан, зам. командующего военным округом в Шэньяне Дэн Хуа и др. Большинство руководителей выразили уверенность в победе, но были и сомневающиеся, считавшие, что острова находятся довольно далеко от побережья КНР и поэтому посылать корабли и высаживать десант — проблематично. В итоге появилось мнение, что в боевых действиях обязательно участие ВВС.



Линейка истребителей F-86F «Сейбр» 11-й иад

На стр. 449: Сбив МиГ-15, пилот Сунь Сывэнь в 1954 г. первым нарисовал на своём истребителе звёздочку

Военные, в течение нескольких десятилетий воевавшие на суше, не имели опыта проведения крупных морских десантных операций, и считали, что взаимодействие трёх родов войск не обязательно, но начальник Генштаба заявил о необходимости такого взаимодействия: «Такого опыта нет, но его нужно обязательно накопить».

На совещании разгорелся жаркий спор — с чего начинать. Мнения разделились, но окончательное решение принял Пэн Дэхуай. Надо начинать с о-ва Инцзяншань, об этом доложили в ЦК КПК²⁰.

В августе 1954 г. Восточный Военный округ (ВВО) создал в Нинбо фронтальной штаб для руководства десантной операцией. Командовал всей операцией начальник Штаба ВВО Чжан Айпин. В его подчинении находились штабы всех трёх родов войск. Создали систему оперативного единого командования всеми видами войск в операции, её осуществлял штаб ВВС. Командующим ВВС группировки назначили Не Фэнчжи. Приказом Штаба ВВО основной ударной силой предстоящей операции определили 60-ю стрелковую дивизию 20-й армии. Под прикрытием авиации её бойцы на небольших судах должны были высадиться на этот остров.

27 августа 1954 г. Мао Цзэдун и Центральный Военный Совет утвердили создание штаба группировки войск и назначили командующим войсками Чжан Айпина, 30 августа тот созвал новое совещание с участием всех трёх командующих группировками отдельных родов войск. Штурм наметили начать с о. Инцзяншань, а затем перейдут к атаке о. Дачэньдао.

В десантной операции должны были также принимать участие части ВВС: 20-я бад, 11-я пиад, 3-я, 12-я и 29-я пиад, 1-й и 2-й оран, транспортные авианосцы, а также отдельные подразделения 1-й и 2-й и 4-й пиад авиации флота (в случае необходимости морскую авиацию переподчиняли единому командованию группировки). В сумме это составляло около 200 разнотипных самолётов, их разместили на авиабазах и аэродромах Нинбо, Линшэ, Цзяньцзяо, Цзясин, Дуншэ и Дачан в Шанхае.



Чжан Айпин поставил перед ВВС следующие задачи:

1 — подавить ПВО противника для захвата господства в воздухе и беспрепятственной высадки;

2 — разбомбить военные суда в гавани о. Дачэнь с тем, чтобы перерезать водные пути переброски подкреплений с Тайваня на архипелаг Дачэньдао;

3 — обеспечить массированные бомбардировки для уничтожения военных объектов на островах;

4 — тайно предпринять (обеспечить) высадку десанта на о. Инцзяншань;

5 — непрерывно вести воздушную разведку²¹.

Как уже отмечалось, у всего командного состава, задействованного в десантной операции, отсутствовал боевой опыт её проведения, поэтому подготовку к началу операции совмещали с изучением мирового опыта и командно-штабными и войсковыми учениями для отработки взаимодействия. Впервые использовалась столь большая авиационная группировка («воздушная армада»), и в первый раз авиационному командованию пришлось организовывать взаимодействие с другими родами войск.

Многие из рядовых лётчиков, намеченных к участию в конфликте, приобрели опыт крупных воздушных боёв в Корее. Однако, хотя они там и «разгромили» американскую авиацию, но в то же время проводить воздушные бои против небольших групп и отдельных самолётов противника им было непривычно. Кроме того, некоторые лётчики, не имевшие опыта полётов над водной поверхностью, после первых боевых вылетов жаловались, что не всегда могут определить линию горизонта и отличить небо от моря. Тем не менее они быстро учились ориентироваться в полёте над морем. Их боевое мастерство по перехвату самолётов Гоминьдана и фотографированию непрерывно росло. Для бомбардировочной авиации прозвучало требование существенно увеличить точность бомбометания и стрельбы по наземным целям. Регулярно проводились тренировки «бомберов» по стационарным и движущимся морским целям.

При подготовке операции и в процессе воздушной разведки района высадки десанта авиация НОАК совершила 60 боевых вылетов 17-ю группами, самолёты постоянно вели аэрофотосъёмку. В итоге собрали достаточно большое количество различной развединформации. В то время, когда войска Красной Армии готовились к захвату островов, корабли 7-го флота ВМФ США постоянно осуществляли «провокационные действия» в районе Дачэньдао. С 1 июля по 19 августа 1954 г. в этом районе наблюдалось 9 проходов американских военных кораблей, зафиксированы 294 самолёто-вылета палубной авиации с пролётами над территориальными водами КНР.

В свою очередь, Министерство Обороны Тайваня 16 августа создало особый район ПВО о. Дачэнь. С этого времени экипажи 8-й баг на новых морских патрульных самолётах RB4Y-2 в дневное и ночное время постоянно патрулировали этот район с подвешенными осветительными бомбами M-26²².

В результате значительного увеличения количества разведывательных и патрульных полётов участились

и воздушные бои истребителей противоборствующих сторон. По отечественным данным, с 1 января по 20 декабря 1954 г. ПВО и ВВС НОАК над юго-восточным Китаем уничтожили, в общей сложности, 39 тайваньских самолётов. Активизация воздушной войны над Тайваньским проливом привела и к усилению американской военной помощи режиму Чан Кайши: в конце 1954 г. в ВВС Гоминьдана началась замена поршневых самолётов F-47 «Тандерболт» на реактивные истребители Норт Америкэн F-86F «Сейбр».

Политикой КНР в тот период являлось «не проявлять излишней военной активности и не поддаваться на провокации (т.е. не оказаться зачинщиком военного конфликта)», но и не «демонстрировать слабость». В соответствии с указаниями Центрального Военного Совета и фронтового штаба решили использовать тактику — «справедливость, выгода, и знать меру применения силы». Полёты над островом временно запретили²³.

В сентябре 1954 г. фронтовой штаб выработал план операции: высадка на Инцзяншань должна проводиться в два этапа: 1-й этап — завоевание господства в воздухе над районом боевых действий; 2-й этап — осуществление высадки десанта и захват островов.

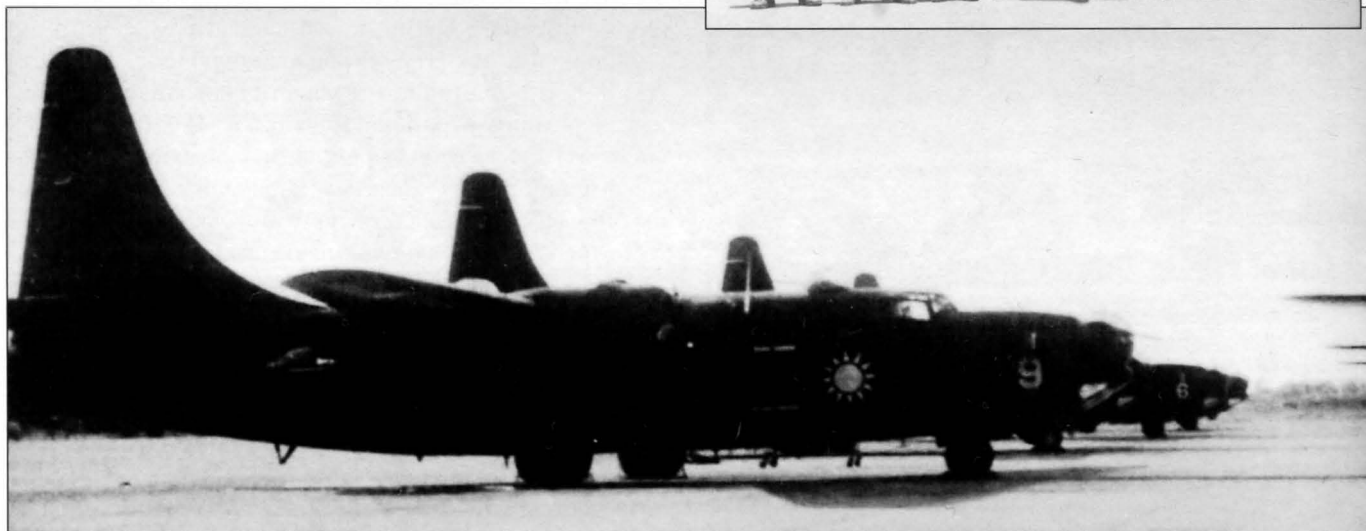
3 сентября 1954 г. вспыхнула так называемая «артиллерийская война». Китайское командование, стянув на побережье провинции Чжэцзян дальнобойные артиллерийские установки — реактивные залпового огня и ствольные, начало массированный обстрел близлежащих островов в архипелаге Цзиньмэнь (по-китайски — «Золотые ворота»). Естественно, что командование ВВС Гоминьдана получило срочный приказ подавить артиллерию «расноясавшихся коммунистов». В тот же день группы по 10–12 истребителей-бомбардировщиков F-47H из 1-й, 3-й и 5-й иаг совершили боевые вылеты, остальные с подвешенными бомбами находились в готовности № 1.

Морские патрульные самолёты PB4Y-2 8-й тбаг, с 1950 г. пришедшие на смену устаревшим тяжёлым «бомберам» B-24 «Либерејтор»

На врезке: У B-24 8-й тбаг позирует его экипаж, вскоре потерянный в одном из боевых вылетов

На следующий день, 4 сентября, вновь были направлены самолёты 3-й иаг для «отмщения». Впоследствии выяснилось, что два «Тандерболта» были сбиты, ещё один пошёл на вынужденную, два лётчика погибли. В самолёт лётчика Ёу Чжанпин 28-й аэ понал снаряд, и раненый он сел на вынужденную на о-в Цзиньмэнь. И сразу же попросился воевать на земле. В тот же день зам. командира 8-й иаэ Хуан Чжэнчан на F-47 борт. № 369 бомбил артиллерийские позиции врага и понал под зенитный огонь. Лётчик попытался приземлиться на Цзиньмэнь, но не дотянул около 2 км и утонул в море. 9 сентября 1954 г. F-47 борт. № 320 из 28-й аэ после выполнения боевого задания на обратном пути пропал без вести на юссе у Пэнхудао. 5-я иаг до конца сентября совершила 102 самолёто-вылета, своих потерь не было²⁴.

Основной «ударной силой» ВВС Гоминьдана в тот период являлась 8-я тяжёлобомбардировочная авиационная группа (тбаг) в составе 33-й, 34-й и 35-й тбаэ. Вместо изношенных «Либерејторов» B-24, с которыми нередко случались аварии и катастрофы (так, 13 сентября 1950 г. из-за отказа двух двигателей погиб B-24 борт. № 27, а 13 мая 1953 г. из-за пожара в двигателе в тренировочном полёте разбился B-24 борт. № 15), она только что получила новые четырёхмоторные самолёты PB4Y-2 для патрулирования морских районов. Во время артобстрела 3 сентября 1954 г. 33-я аэ бомбила позиции войск КПК в районе Цзиньмэнь. 12 сентября PB4Y-2 борт. № 12 из 35-й аэ (командир экипажа — Ван Цзяньсюнь, второй пилот — Чжан Бинлу) был подбит во время сброса бомб на



артиллерийские позиции в окрестностях Сямэнь. На обратном пути самолёт упал в море, весь экипаж погиб. 17 сентября на вновь полученном РВ4У-2 борт. № 15 во время патрулирования над морем пропал без вести экипаж из 34-й аз²⁵.

Истребительные авиачасти ВВС Гоминьдана в середине 1954 г. вместо «допотопных» «Мустангов» и «Тандерболтов» только осваивали американские реактивные истребители F-86F и истребители-бомбардировщики F-84G. В ходе «артиллерийской войны» новые самолёты ещё не были по-настоящему освоены, и их разместили вне досягаемости авиации КПК. Тогда же произошла и первая небоевая потеря «Тандерджетов» — 18 октября пара F-84G борт. № 325 и борт. № 450 из 21-й аз столкнулись в полёте строем, лётчики погибли. Лишь к концу 1954 г. — началу 1955 г. они были готовы к боевому применению. Поэтому в сентябре 11-я аз и другие авиачасти были вынуждены летать только на древних F-47, а в 4-й иаг, получившей 77 F-84G, на вооружении оставались всего лишь два F-51²⁶.

Подготовку всех боевых сил завершили к октябрю 1954 г., и начался постепенный захват господства в воздухе над районом высадки. Вскоре авиация Гоминьдана под мощными атаками авиации КНР вынужденно прекратила разведполёты и прикрытие архипелага с воздуха. Одиночные разведывательные полёты в ночное время также пресекались. Началось осуществление блокады с воздуха района островов.

15 октября 1954 г. в разведполёте у о-ва Тайшань-ледао пропал без вести F-47H борт. № 227 из 27-й аз. Историки с Тайваня утверждают, что в тот же день, 15 октября, только что освоенный F-86F при патрулировании побережья впервые вступил в воздушный бой с несколькими МиГами. Лётчик якобы даже сбил один МиГ-15, одержав первую победу чап-кайинистов над реактивным самолётом ВВС НОАК.

Редкое фото: Чан Кайши лично проводит очередной смотр своим авиачастям, вдохновляя их на новые подвиги в борьбе с коммунистическим Китаем.

Но желанной победы даже с помощью новейших американских самолётов достичь так и не удалось...

20 октября 1954 г. F-47 борт. № 244 из 7-й иаэ летал на разведку в районе Сямэнь — Шаньтоу. Во время полёта над Дуншаньдао его подбила зенитка, самолёт упал в море где-то рядом с островом²⁷.

31 октября 1954 г. на Тайване отмечали 68-летие Чан Кайши. В воздухе его приветствовали 18 самолётов. Генералиссимус поинтересовался, какое общее количество самолётов имелось в тот момент в ВВС Гоминьдана. В 1949 г., когда они эвакуировались на Тайвань, у них насчитывалось всего около 400 боевых самолётов. Позже численность авиапарка ВВС значительно увеличилась за счёт закупок самолётов в США и за счёт их «подарков». В то же время, по разведанным, в ВВС НОАК после окончания войны в Корее насчитывалось около 3 тыс. боевых самолётов, они вышли на третье место в мире после США и СССР. Как отмечают историки из КНР, Чан Кайши никак не мог поверить, что молодая авиация КНР превосходит его собственную, и отметил, что «даже в самые тяжёлые для страны годы он не жалел денег на авиацию и посылал лётчиков в США на переподготовку»²⁸.

Однако самый «весомый» и глубоко символический «подарок» от ВВС НОАК ждал генералиссимуса уже на следующий день — 1 ноября 1954 г., когда авиация КНР начала массированные бомбардировки островов Дачэнь и Ицзяншань. Погода в тот день стояла ясная. Около 11 часов утра все виды авиации — истребители, «бомберы», штурмовики — поднялись со своих аэродромов. Зам. комэска из 11-й шад Ван Юй-фэн, преодолевая плотный зенитный огонь, повел четвёрку Ил-10 в атаку позиций реактивной артиллерии



и РЛС на Дачэньдао. Утверждают, что точность попаданий составила 90%. Впоследствии историки отмечали, что всего двумя месяцами ранее многие китайские лётчики об этом не могли даже мечтать, в воздухе они не могли даже различать корабли и мелкие острова.

В тот же день чуть позже девятка Ту-2 60-го бап (ведущий — зам. командира 20-й бад Чжан Вэйлян) атаковала береговые сооружения и корабли в бухте Дачэньдао. Боевой вылет прошёл успешно, но в основную цель — корабли Гоминьдана — они не попали.

В этот же день, возможно воспользовавшись общей суматохой и неразберихой, а может быть и по заранее подготовленному плану, от чанкайнистов к коммунистам попытка перелететь перебежчик на учебно-боевом самолёте АТ-6. Командир 5-й наг Чэнь Кан получил приказ вылететь в Туань в провинции Фуцзянь, чтобы перехватить и уничтожить предателя. Свою задачу, по словам историков с Тайваня, он выполнил, но в итоге был сбит зенитками²⁹.

12-я отдельная разведэскадрилья ВВС Гоминьдана с 1953 г. стала получать от американцев реактивные самолёты РТ-33. 17 ноября 1954 г. самолёт борт. № 2 летал на разведку в провинцию Цзяси и был перехвачен МиГом-15. Ударяя от него на малой высоте, пилот погиб, врезавшись в гору. 19 ноября 1954 г. два F-51 летали на разведку в пров. Фуцзянь. Ведущий пары Лу Шэндин (самолёт борт. № 147) вскоре после взлёта потерпел аварию, лётчик выпрыгнул с парашютом и пропал без вести в море³⁰.

Контролируя воздушное пространство к северу от архипелага и блокируя острова с воздуха, бомбардировщики и штурмовики ВВС НОАК малыми группами неоднократно атаковали корабли чанкайнистов вблизи архипелага и цели на островах. Со 2 ноября по 21 декабря состоялось ещё пять (по другим данным — семь) бомбштурмовых ударов по тайваньским кораблям в морском районе в окрестностях островов Ицзянпай, Юйшань, Пишань и Дачэнь, но безрезультатно. Одновременно на островах лётчики сумели разрушить несколько важных военных объектов. После 21 дека-

бря ВВС НОАК ещё несколько раз бомбили противника, вызывая огромную ярость у чанкайнистов, особенно когда воздушные и морские силы наносили удары по кораблям в районе Дачэньдао.

Анализируя причины относительных неудач бомбардировок, командование фронтового штаба постепенно выработывало меры по увеличению боевой эффективности. В то время бомбардировочная авиация ВВС НОАК ещё не имела навыков ночных полётов. Ко всему, 14 ноября 1954 г. от ВМС пришла победная реляция о том, что в 7-42 торпедный катер ВМС НОАК потопил сторожевой корабль ВМС Гоминьдана «Тайпин». Ранее это был корабль ВМФ США, незадолго до этого подаренный Чан Кайши. Водоизмещение — 1430 т, максимальная расчётная скорость — 21,5 узлов. Вооружение — 76,2-мм пушка, 3 (или 4) 40-мм пушки, а также 10 крупнокалиберных пулемётов. Экипаж — более 200 моряков. В тот период это был один из наиболее крупных кораблей ВМС Гоминьдана.

После потопления этого корабля флот чанкайнистов, находившийся в бухтах Дачэньдао и на рейде, в дневное время не стоял на рейде, а уходил от островов в открытое море. В бухты Гоминьдановские корабли заходили лишь на ночь и в очень плохую погоду, когда на море разыгрывался сильный шторм. В результате днём им приходилось обороняться от налётов авиации, а вечером и ночью — от торпедных катеров ВМС НОАК. Одновременно с боевыми действиями в воздухе торпедные катера совместно с дальноточной реактивной артиллерией на побережье также начали активно атаковать корабли противника, а артиллерия обстреливала острова³¹.

Ранним утром 26 ноября массированным атакам войск КПК подвергся остров Уцодэ и был окружён кораблями ВМС НОАК. Для защиты гарнизона 1-я наг впервые направила восьмёрку новых F-84G, прикрывавших F-47, остальные ждали приказа на участие в боях. Гоминьдановский Министр Обороны заявил, что «Ицзянпай — это ворота в Дачэнь, а Дачэнь прикрывает Тайвань. Если не защитить Ицзянпай, то трудно будет удержать Дачэнь, а это смертельно опасно для Тайваня»³².

2 января 1955 г. во фронтовом штабе созвали совещание, на нём Чжан Айпин доложил высшему командованию, что высадка десанта должна начаться 18 января. Задача ВВС оставалась прежней — сохранить господство в воздухе над районом боевых действий. Бомбардировщикам и штурмовикам накануне высадки предписывалось «перепыхать» острова дважды. Штурмовики должны были при-



Слева: Идёт срочная подготовка эскадрильи Ту-2 к боевому вылету

На стр. 453: Подразделения штурмовиков Ил-10 сыграли едва ли не решающую роль в десантной операции

крывать высадку десанта, в воздухе должны постоянно «висеть» от одного звена до 3-х штурмовых аз³³.

10 января 1955 г. на восточном побережье провинции Чжэцзян стояла штормовая погода: дул сильный ветер в 7 баллов с порывами до 15 м/с. Гоминьдановцы полагали невозможной высадку коммунистов на островах в такую погоду, а Фронтальной Штаб ВВО решил, что именно в такую погоду корабли ВМС Тайваня в открытое море выходить не смогут и останутся в гаванях. Оперативно приняли решение там их и разбомбить. С 6–38 до 16–43 авиация НОАК совершила 130 самолёто-вылетов, потопив и повредив 5 кораблей. Отличился 31-й полк 11-й шад. Во время непрерывных атак Ил-10, несмотря на сильный зенитный огонь, повредили три корабля. Молодой лётчик 31-го шап 11-й шад Лю Цзяньхань сбросил четыре 100-кг бомбы, из них три сотни попали в корабль «Хэншань» севернее Дачэньдао. Корабль потонул, за этот успех лётчик стал «Боевым Героем 2-й степени». К сожалению, успешно начавшись, боевая карьера этого несомненно талантливого лётчика оказалась недолгой. 12 августа 1955 г. во время тренировочного полёта у него в воздухе произошел какой-то отказ, на снижении самолёт разбился, экипаж погиб³⁴.

В 12–00 28 Ту-2 (ведущий — зам. командира 20-й бад Чжан Вэйлян), несмотря на низкую облачность, поднялись в воздух и под прикрытием истребителей на малой высоте взяли курс на Дачэньдао. Погода стояла «мерзкая», и первый заход на цель оказался неудачным, они промахнулись.

Китайские историки подробно описали переживания ведущего после неудачного вылета. Летавший ранее другой ведущий группы подробно рассказал ему особенности обнаружения движущихся на море целей, и как их отличать на фоне островов. Во время следующего вылета Чжан Вэйлян пролетел Ицзяншань и приблизился к Дачэню, начав поиск морских целей.

На море был сильный шторм, а в гавани у 3-го причала они обнаружили большой десантный корабль «Чжунцюань» (длина — 107 м, водоизмещение — более 4 тыс. т, экипаж — 130 чел.), загруженный лёгкими танками (более 20 единиц, у 5-го причала — миноносец «Тайхэ» и вблизи него ещё шесть сторожевых катеров. Ведущий скомандовал всем ведомым эскадрильям приготовиться к атаке и затем отдал приказ 1-й и 2-й аз бомбить десантный корабль, а 3-й — миноносец.

В первом заходе удалось повредить «Чжунцюань», крупнокалиберные бомбы попали в его середину и в корму. (По другим данным, 250-кг бомба, сброшенная экипажем ведущего, попала в носовую часть десантного корабля, а бомбы экипажа лётчика Сун Цзунчжоу попали в правый борт.) Корабль задымил и вскоре превратился в огненный шар, а затем от полученных повреждений затонул. «Тайхэ» у 5-го причала также не удалось

избежать попаданий, в него точно сбросила бомбы 3-я эскадрилья, ведомая зам. комполка Нин Фухуем, однако корабль всё же остался на плаву. В тот же день штурмовики Ил-10 серьёзно повредили три катера. Оба командира экипажей Ту-2, попавших в корабли, позже стали «Боевыми Героями 2-й степени».

Вечером в тот же день, когда десантный корабль «Чжунцюань» ещё горел, десантный корабль ВМС НОАК под прикрытием темноты, вышел из Дачэньского пролива и взял курс на остров Тайвань. Навстречу для прикрытия прибрежного района Гоминьдановцы направили канонерку «Тунтин», но вскоре её потопил миноносец ВМС НОАК. Таким образом, авиация и флот «Восточного фронта пров. Чжэцзян» всего за день потопили и повредили пять кораблей³⁵.

Во время блокады островов ВВС и морская авиация НОАК совершили 297 самолёто-вылетов, сбросив более 1600 бомб, потопили и повредили пять вражеских кораблей. В результате удачных налётов корабли ВМС Гоминьдана прекратили боевое патрулирование в районе Дачэньдао, тем самым облегчив проведение десантной операции. Лётчики успешно выполнили поставленную задачу — завоевали господство на море и в воздухе, тем самым создав благоприятные условия по овладению Ицзяншаньдао. Этим закончился первый этап подготовки высадки десанта.

12 января 1955 г. командующий операцией генерал Чжан Айпин окончательно приказал начать высадку на Ицзяншаньдао 18 января. Давая последние указания авиации, он сказал, что во всей этой операции ключевым моментом является высадка десанта, и критерием их действий станет обеспечение успешного десантирования войск на острова. Этим будет обеспечена победа наземных войск. Генерал провел специальное совещание по взаимодействию различных родов войск и предупредил, что в дальнейшем должно неукоснительно выполняться следующее правило: «Войска НОАК должны громить войска Гоминьдана, но никак не должны ударить по своим». До высадки десанта авиация должна точно определить цели, лётчи-



ки должны, прежде всего, подавить артиллерию, огневые точки, штабы, пункты и узлы связи. Во время самой операции они должны контролировать воздушное пространство над районом высадки и своевременно перехватывать вражескую авиацию³⁶.

В совещании принимал участие советский военный советник, его фамилию китайцы не называют. Он предложил воспользоваться мировым опытом крупных десантных операций, в первую очередь, в Нормандии в 1944 г., но китайцы, ссылаясь на особые местные условия, решили идти своим путём. Вся разница заключалась в том, что советник предлагал пересечь пролив ночью и высаживаться на рассвете, а китайцы решили плыть днем и высаживаться под вечер. Окончательное время высадки, в зависимости от метеоусловий, наметили в период от 17 до 19 января. В те дни за военно-политической ситуацией очень внимательно следили и на Тайване, ожидая возможного противодействия не только войск Гоминьдана, но и кораблей ВМФ США. В то время в Тайваньском проливе в окрестностях Дачэньдао в составе 7-го американского флота, находились 83 боевых корабля — 6 авианосцев, 3 тяжелых крейсера, 25 миноносцев, 4 тральщика и 19 десантных кораблей³⁷.

18 января 1955 г. ожидалась непогода, но в день высадки, вопреки прогнозам, облачность на востоке провинции Чжэцзян оказалась небольшой, на море наблюдалось слабое волнение и легкий туман.

Операция началась затемно в 04–11, когда в воздух поднялись первые группы истребителей. От них требовалось «расчистить воздух» над кораблями десанта, и они патрулировала воздушное пространство в заданном районе. В 7–40 восьмёрка Ла–11 прикрывала корабли, а всего в тот день истребители мелкими группами поочередно совершили 168 самолёто-вылетов.

С 8–00 до 8–15 три (или 4) эскадрильи Ту–2 и три эскадрильи Ил–10 поднялись в воздух и под прикрытием истребителей появились над о. Дачэнь и Ицзяншань. Уже в 8–00 зам. командира 20-й бад Чжан Вэйлян приказал все 27 т бомб, подвешенных к 27 Ту–2, сбросить «как дождь» на Ицзяншань и корабли на побережье. Это стало началом высадки десанта.

В течение 15 минут лётчики совершили первые боевые палёты, атаковав район высадки и разрушив фортификационные сооружения противника и по-



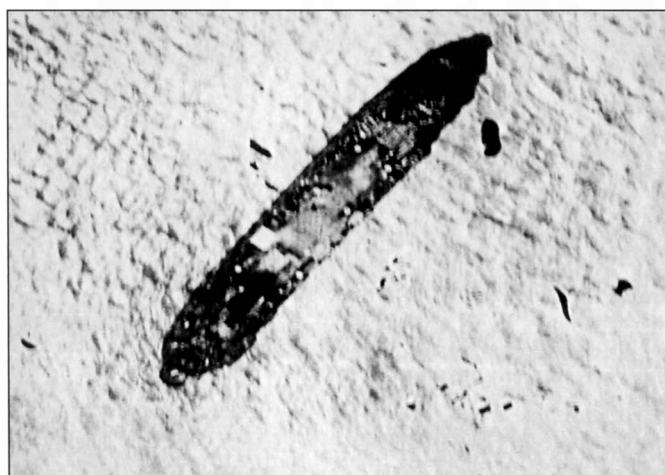
зиции тяжёлой дальнобойной артиллерии в северной части острова на высоте 160. Два звена «бомберов» (ведущий — зам. командира 60-го бап Нип Фухуй) разрушили главный опорный пункт противника на высоте 190. Другое звено «бомберов», ведомое лётчиком Сун Чжунчжоу, преодолевая сильный зенитный огонь, разбомбило «6-й объект» — дот.

Одновременно штаб ВВС послал «бомберы» и штурмовики атаковать КП на о. Дачэнь и позиции тяжёлой артиллерии, чтобы нарушить связь и управление войсками. Они проштурмовали и пробомбили КП и артпозиции чанкайшистов, в результате нарушив связь между войсками. После бомбёжки всё на острове «превратилось в хлам». Лётчик морской авиации Ма Ляньчэн очень удачно разбомбил стратегические объекты на о. Дачэнь, попав крупной бомбой в штаб противника. К этому времени десантный флот НОАК уже полностью подготовился к операции.

В 12–15 5000 десантников на кораблях и различных десантных плавсредствах (всего более 70 единиц) под прикрытием истребителей и боевых кораблей начали высадку на о. Ицзяншань.

С 14–00 до 14–14 прошла вторая бомбёжка самолётами Ту–2 (из прежних 4-х аз взлетели 3 аз и два звена), а также одна аз Ил–10. Во время второго палёта они «одним махом» уничтожили все казармы и пункты связи штаба войск, парализовав управление войсками, разбомбили артпозиции, линии окопов. В период от 14–00 до 14–33 две аз штурмовиков Ил–10, поддерживая высадку десанта, атаковали позиции противника на Ицзяншаньдао. В 14–33 первая группа десантников под сильным огнём противника высадилась на остров. В решающий момент, когда десантники залегли под сильным огнём противника, два полка Ил–10 оказали им огневую поддержку.

Как впоследствии выразился генерал Чжан Айпин, «штурмовики выполнили роль пушек, подавлявших огневые точки противника, сметавших все препятст-



Вверху: Штурмовики Ил–10 заходят на цель
Слева: Бомбы падают на десантный корабль
ВМС Гоминьдана

На стр. 455: Радостный лётчик делится с боевыми друзьями впечатлениями после успешного вылета

вия для продвижения наземных войск. Когда они пикируют, то пехота идет в атаку и может продвигаться вперед». Группа из двух аэ Ил-10 (ведущий — комэск Лю Дун), прикрывая десант, произвела пять заходов на войска Гоминьдана, подавив при этом все огневые точки. Когда уже кончались снаряды и топлива на обратный путь оставалось в обрез, ведущий получил приказ ещё на один заход. Тогда он лично на сверхмалой высоте «пробрил» войска чанкайшистов. Некоторые самолёты летали очень низко, практически огibая рельеф местности и маскируясь во впадинах между высотами 190 и 203 (местные обозначения по карте). При этом сильный шум мотора Ил-10 создавал психологическое воздействие на пехоту. Гоминьдановцы в испуге начинали прятаться, и десантники в итоге прорвали линию обороны. Этот бой показал пример успешного продвижения пехоты под прикрытием огня штурмовой авиации. В конечном итоге штурмовики во время возвращения на базу все успешно долетели до своего аэродрома, и хотя у двоих горючее кончилось ещё в воздухе, но и они, планируя, дотянули до ВПП. Впоследствии пехота говорила, что авиация поддерживала их не только огнем, но и морально.

В ходе боев 18 января за овладение Ицзяншаньдао лётчики совершили 288 самолёто-вылетов (в т.ч. истребители — 168, «бомбёры» — 72, штурмовики — 48). На противника сбросили 851 бомбу общим весом 127 т, истратили 3741 снаряд и патрон. Как потом подсчитали дотошные статистики, 93,69% бомб упало на Ицзяншань. После окончания военных действий выяснилось, что лётчики уничтожили 15 огневых точек, один КРП, и одну РЛС, а также ещё более 25 различных целей (казармы, постройки и много различных оборонительных сооружений), обеспечив высадку десанта. Гоминьдановские генералы дали такую оценку боям: «18 [января] ваши самолёты атаковали не так как раньше, а в этот раз атаковали многократно, по очереди и т.д...» Линии связи нарушились, над островом поднимался дым, управление войсками и корректировка артогня оказались невозможны.

Боевые действия десантников при активной поддержке авиации прошли по утверждённому плану. Первая группа десанта высадилась в 14–30, и к 17–30 (по другим данным — к 17–10) они достаточно быстро овладели всем островом, выбив оттуда остатки

гарнизона противника. Потери чанкайшистов составили 519 солдат и офицеров убитыми, пленных взяли 567 человек, в т.ч. командира 4-й ударной группы генерала Ван Фуби. Над островом, как полагается в таких случаях, сразу же водрузили красный флаг КНР, причём даже утверждают, что первое красное знамя воткнули на высоте 190 на о. Ицзяншань уже в 14–15, что маловероятно. Тем не менее, в 16–48 красное знамя уже «гордо реяло» на главной вершине острова. Так «непотопляемый корабль» Гоминьдана перешёл «в объятия китайского народа»³⁸.

Успешное начало операции явилось залогом её дальнейшего успешного развития. После освобождения Ицзяншаньдао войска Гоминьдана на островах Дачэнь, Юйшань, Пинань и др. поняли, что удержать их всё равно не смогут. В итоге 5 февраля 1955 г. остатки войск Гоминьдана удалось эвакуировать с Дачэньдао. С 8 февраля 1955 г. начался отвод войск Гоминьдана с других островов архипелага, эвакуацию прикрывал 7-й флот и палубная авиация США. Всего американские лётчики совершили 2024 боевых вылета с целью морального воздействия на части НОАК. В один из дней в начале февраля палубные самолёты США 28 раз вторгались в воздушное пространство о-вов Ицзяншань и Тоумэнь. На перехват взлетали самолёты ВВС НОАК и американцы улетали, боевых схваток не зафиксировано. Командовавший операцией Чжан Айпин гордо ответил «по-китайски» — «мы не испугались и, если надо, ответим им...»³⁹.

С 12 по 14 февраля десантники освободили ряд мелких островов в этом архипелаге, территориально входившем в провинцию Чжэцзян. К 25 февраля 1955 г. войска НОАК при участии ВВС и ВМС полностью освободили весь архипелаг, и вся провинция была полностью очищена от войск Гоминьдана⁴⁰.

О том, как действовала авиация Гоминьдана в день высадки 18 января, точных данных нет. Известно лишь о двух катастрофах накануне, но в какой степени они связаны с непосредственным отражением высадки десанта, сказать трудно. Так, 11 января 1955 г. F-84G борт. № 15 из 3-й аэ вылетел в Биндун на полигон для отработки атак по наземным целям и на обратном пути столкнулся с C-47 борт. № 333 3-й аг, все находившиеся на борту погибли. 17 (по другим данным — 27) января 1954 г. C-46 2-й аэ (борт.



№ 263, пилоты Чэнь Юнчэнь и Ао Сифу) перевозил из Таююаня 26 десантников на ночные учения. В 5 км к юго-востоку от аэродрома у деревни Гаопиншунь самолёт разбился, столкнувшись с горой⁴¹.

С 18 января 1955 г. лётчики Чан Кайши проявляли определённую активность, но вернуть себе господство в воздухе над районом боевых действий не смогли. 11-я иаг сразу же получила приказ оказать помощь с воздуха наземным войскам. В течение трёх дней она сделала 46 самолёто-вылетов на F-47H. С 6 по 13 февраля 1955 г. лётчики 11-й иаг ежедневно четырьмя группами поочередно прикрывали отступление кораблей с Дачэньдао. Одновременно осуществлялись разведполёты всех ближайших портов.

Вместе с ними в середине февраля 1955 г. за островами Фэнхэдао и Мэйчжоувань вели наблюдение две группы F-47H 3-й иаг. (Всё побережье между этими островами — это многочисленные гавани и, ко всему, район военного аэродрома в Фучжоу). Основной задачей являлось прикрытие группы кораблей, которые с Дачэньдао эвакуировались на Тайвань.

19 января разведчик F-51 борт. № 478 из 12-й раз направился в гавань Мавэй для фотографирования находившихся там кораблей КПК. Из-за плохой погоды самолёт пропал без вести в Тайваньском проливе. В тот же день из-за аварии упал в море F-47 борт. № 296 43-й аз, летевший из Таююаня на Дачэньдао. 21 января корабельной ЗА удалось сбить F-47 борт. № 209 из той же эскадрильи. Это произошло северо-восточнее залива Динхай⁴².

С 18 января «бомберы» 8-й тбаг три ночи подряд бомбили войска НОАК, сделав 23 самолёто-вылета на RB4Y-2 и три — на B-25. С 6 по 13 февраля экипажи совершили 34 самолёто-вылета на RB4Y-2, проводя одиночными самолётами непрерывный поиск на море во время эвакуации с Дачэньдао.

Тем не менее, несмотря на все усилия, по крайней мере один из самолётов на море обнаружить не удалось. 25 февраля 1955 г. три C-46 30-й аз вылетели из Тайчжуна на острова Цзиньмэнь для ночного десантирования отряда парашютистов. Над целью борт. № 117 сообщил о какой-то неисправности с

приборами. Самолёт вышел из строя и далее пошел в одиночку, в результате над морем пропал без вести с экипажем и с так и не выброшенным десантом⁴³.

Как уже говорилось, в конце 1954 г. началось перевооружение авиачастей Гоминьдана с устаревших самолётов эпохи Второй Мировой войны на современные американские реактивные самолёты. Однако некоторые авиачасти, перевооружённые на новейшие истребители F-86F, такие как, 43-я аз, ещё не были готовы к боевому применению, а 5-я иаг первые F-86F начала получать лишь с 29 декабря 1954 г.

В то же время все 75 F-84G 1-й аг к началу 1955 г. были готовы вступить в бой. 7 февраля лётчики совершили 38 самолёто-вылетов на защиту кораблей, с 9 по 13 февраля подразделения на F-84G совершили ещё 155 самолёто-вылетов. Свой первый реактивный самолёт Гоминьдановцы потеряли уже 19 января 1955 г.: F-84G борт. № 315 из 1-й аз, совершавший налёт на корабли в гавани Сямэнь (провинция Фуцзянь), пропал без вести после обстрела с земли. 20 февраля 1955 ещё один F-84G борт. № 44 из 3-й аз, атаковавший корабли КПК у Тайшаньледао, сбили зенитчики НОАК⁴⁴.

Успешное проведение десантной операции на Ицзиншань, в ходе которой три рода войск НОАК, впервые взаимодействуя, отбили у Гоминьдановцев ряд стратегически важных островов у побережья континентального Китая, имело важное значение для дальнейшего военного строительства в КНР. Ещё очень молодые части ВВС НОАК впервые в масштабных боевых действиях сумели полностью завладеть господством в воздухе и нанесли сокрушительный удар по врагу, что сыграло ключевую роль в успехе боевых действий. По нашим сведениям, в ходе операции войска НОАК уничтожили и повредили 160 самолётов противника, потопили и повредили 20 кораблей и малых судов (пять из них — ударами с воздуха).

Вспоминая об историческом значении этого боевого эпизода, которое и сейчас трудно переоценить, в КНР не преминули съязвить, что «когда ВВС НОАК объявили о победе в военном конфликте, этим был нанесен тяжёлый удар по войскам Чан Кайши»⁴⁵.



Одержав «полную» победу «на Дачэньском фронте», войска КНР продолжали планомерную подготовку к дальнейшему «объединению Родины», теперь на очереди стоял архипелаг Цзиньмэнь. Чан Кайши оставалось лишь с помощью американских союзников укреплять оборону прибрежных островов и самого Тайваня.

Оборонительный пакт, заключенный в марте 1955 г. между Тайванем и США, привел к резкому расширению американской военной помощи режиму Чан Кайши. Авиационная группировка националистов на Тайване достигла 450 самолётов (в том числе и современных реактивных истребителей, истребителей-бомбардировщиков и разведчиков F-86F, F-84G, RF-84F и RT-33A). Для поддержки Чан Кайши на остров прибыли и американские истребительные соединения, оснащенные новейшими самолётами F-86H «Сейбр».

Американские машины, более современные и с лучше подготовленными, чем в ВВС НОАК, лётчиками, стали для молодой китайской авиации весьма серьёзным противником. Военные конфликты и боевые столкновения в Тайваньском проливе продолжались...

В 1954–1955 гг. ПВО НОАК считалась достаточно слабой, а Гоминьдановская авиация постоянно совершала обстрелы и бомбардировки районов Шанхая, Наньчана и Ханчжоу. Необъявленная воздушная война относительно «малой интенсивности» между КНР и Республикой Тайвань продолжалась с переменным успехом и в последующие 1956–1957 гг.

Чанкайшисты непрерывно осуществляли разведывательную деятельность. В результате в указаниях Центрального Военного Совета при ЦК КПК об усилении войск ПВО и ВВС предприняли ряд мер. Прежде всего, истребительную авиагруппу перевели на восток Китая, а в Ханчжоу и в Наньчане расквартировали зенитные войска. Командование 5-й Воздушной Армии дислоцировали в Ханчжоу, а в Наньчане разместили командование частей ПВО. Лётчики постепенно начали осуществлять мощные удары по налетавшим самолётам Гоминьдана. В течение 1956 г. в пров. Чжэцзян, на востоке пров. Гуандун и в пров. Фуцзянь построили ряд стационарных аэродромов. 15-ю, 18-ю, и 9-ю иад разместили на аэродромах

в Люцяо, Хуйяне, Синчене. Боевой радиус действия истребителей достигал окрестностей Шанью и острова Фанхоледао. Этим создали условия для противодействия вражеским налётам на континент.

В 1956 г. 15-я иад в окрестностях о. Мэнцзудао (Мацзудао) провела достаточно много воздушных боев с Гоминьдановскими самолётами. В результате китайцы сбили один самолёт чанкайшистов и подбили ещё четыре, несколько раз заставляли вражеские самолёты сбрасывать бомбы в море. С июля 1954 г. по июнь 1958 г. в прибрежных районах юго-восточного Китая 15-я, 18-я, 2-я и 9-я иад неоднократно одерживали победы, сбив 5 самолетов RF-84, F-84 и подбив 11 ещё самолётов⁴⁶.

С весны 1955 г. ВВС Гоминьдана существенно усилили патрулирование морских районов на дальних подступах к Тайваню, причем патрулирование стало глубоко эшелонированным — одновременно летали три группы. При этом усиливалась и ПВО столицы — Тайбэя. В тот период в 8-й тбаг ощущался острый дефицит запчастей к RB4Y, и экипажам поручили вместе с 10-й и 20-й транспортными авиагруппами вести патрулирование на изношенных C-46. Каждые три месяца лётчики меняли район полётов, а в важные праздники вместе с ними на боевое дежурство также посылали и истребителей⁴⁷.

Полёты на патрулирование сопровождалась нередкими лётными происшествиями. 4 апреля 1955 г. RB4Y-2 борт. № 04 34-й аэ вылетел с а/базы Цзян на патрулирование побережья. После выполнения боевого задания при посадке разбился. 21 мая 1955 г. F-84G борт. № 166 3-й аэ при вылете на боевое дежурство с а/базы Таоюань на разбеге умудрился столкнуться с препятствием, самолёт разбит, пилот погиб. 13 июля 1955 г. лётчик Сунь Хуаньтин, исполнявший должность офицера отдела боевой подготовки 6-й аг на реактивном RT-33 борт. № 3 готовился вылететь на разведку в район Лунъянь (пров. Фуцзянь). Однако при взлёте с а/базы Цзян самолёт (один из всего двух имевшихся в группе RT-33) разбился, пилот получил тяжёлое ранение. Второй RT-33 борт. № 7 12-й аэ сбил МиГ-15 27 июня 1955 г. во



Американские истребители F-84G 4-го объединённого отряда (на стр. 456) и F-86 1-й иад ВВС Чан Кайши

время аэрофотосъёмки кораблей у о. Тайваньледао. 17 августа 1955 г. F-84G борт. № 145 23-й аз во время патрулирования над морем пропал без вести в районе о. Пэнхуадо⁴⁸.

Передкими становились боевые столкновения самолётов КПК и Гоминьдана. 14 апреля четвёрка F-84G 9-й аз в пров. Фуцзянь столкнулась с группой МиГов. 4 июля командир 1-й аг Цзан Силань во главе четвёрки F-84G (лётчики — Лю Хуанин, Лю Сучжун и Люй Тинвэнь) совершал воздушную разведку кораблей ВМС КНР. В районе Сяну произошел воздушный бой с четырьмя МиГ-15. Историки с Тайваня утверждают, что в обоих случаях их «Таидерджеты» сбили по одному МиГу. Данных «с другой стороны» по этим боевым эпизодам нет⁴⁹.

10 мая 1955 г. восьмёрка F-86 в 10-00 вторглась в воздушное пространство к югу от Аньдуна (пров. Ляонин на Северо-Востоке КНР), где располагался крупный военный аэродром. На перехват поднялась восьмёрка МиГ-15бис и вступила в ожесточённый бой с «Сейбрами». Китайские лётчики, прикрывая друг друга, внезапно атаковали противника. В это время ведомый Эр Сичун обнаружил, что один F-86 атакует его ведущего. Тогда он зашёл ему в хвост и выпустил четыре очереди, «Сейбр» загорелся и упал. Одновременно лётчик Юй Шэнхун подбил ещё один вражеский самолёт. В бою МиГ Эр Сичуна получил 24 пробоины, но он благополучно вернулся на базу⁵⁰.

«История умалчивает», являлись ли пилоты этой группы, прилетевшей с территории Южной Кореи, Гоминьдановцами или американцами (по нашим источникам, это были «Сейбры» ВВС США, и в завязавшемся воздушном бою один F-86 был уничтожен и ещё два получили повреждения). Неясна также основная цель этого «визита» — разведывательная или «вызов» на боевое столкновение. Во всяком случае, пилоты ВВС США, самонадеянно считая себя лучшими в мире, нередко терпели поражения от ВВС НОАК.

5 июня 1955 г. четвёрка F-47 7-й аз ВВС Гоминьдана полетела в Шаньтоу (пров. Гуандун) атаковать корабли ВМС НОАК. Лётчик Чжу Динъюу на F-47

борт. № 161 попал под зенитный огонь, самолёт получил серьёзные повреждения. Ведущий приказал ему прыгать, но пилот отказался, не желая попасть в плен, и погиб. Вскоре последовала награда от Генералиссимуса за героизм⁵¹.

16 июля 1955 г. зам. командира 1-й аз Ян Чунхэ повёл четвёрку F-84G на патрулирование в районе Цзиньмэнь. К западу от острова Уюй они обнаружили три корабля (судя по всему, канонерки). Когда они с пикирования начали атаку, самолёт ведущего борт. № 118 серьёзно повредили зенитчики. При посадке на свой аэродром он взорвался⁵².

Не прекращались и небоевые потери самолётов Чан Кайши: тяжёлые лётные происшествия происходили в тренировочных, демонстрационных, рейсовых и иных полётах. Так, 20 сентября 1955 г. в демонстрационном полёте столкнулись F-84G борт. № 147 1-й аз с F-47 борт. № 403 28-й аз, лётчик Ян Юаньмо погиб. Здесь как говорится, «связался черт с младенцем».

17 июня 1955 г. в 26-й аз во время тренировочных полётов по стрельбе по воздушным мишеням столкнулись два F-86F (борт. №№ 27 и 25), лётчики погибли. Ещё один F-86F борт. № 107 43-й аз 9 декабря 1955 г. во время стрельбы по воздушным мишеням потерял управление и разбился. Несколькими днями ранее, 5 декабря, F-86F 27-й аз в тренировочном полёте в строю столкнулся с однопоточным самолётом борт. № 43. «Сейбр» упал в море и утонул. Судьбы пилотов тайваньцы не сообщают. При этом к концу 1955 г. лётчики 5-й аз уже имели возможность использовать в боях с МиГами до 75 F-86F⁵³.

31 января 1956 г. разведчик RF-86F борт. № 002 12-й аз проводил аэрофотосъёмку в провинции Гуандун. Когда его перехватила четвёрка МиГ-15, он вынужденно сел на аэродром Гонконга. Спустя 42 дня, благодаря долгим дипломатическим переговорам лётчика зам. комэска Ли Шэнлинь освободили и тайно переправили на Тайвань⁵⁴.

20 июня 1956 г. во время патрулирования побережья произошла авария с F-84G, разбившимся при посадке. 8 сентября 1956 г. во время патрулирования и разведки побережья КНР лётчик 9-й аз Ляо Гочан на «новом» (как подчеркивают тайваньцы) F-84G упал в море вблизи острова Мэнцзу. Имели ли место боевые столкновения, неясно⁵⁵.

21 июля 1956 г. два RF-86F вели разведку и аэрофотосъёмку территории континента, далее произошёл воздушный бой с группой МиГ-15, после которого 5-я аз заявила о двух победах. Подробности нет⁵⁶.

В свою очередь, из источников КНР следует, что 21 июля 1956 г. командир 45-го полка Цзи Чанкуй в 10-46 повёл восьмёрку МиГ-15бис на прикрытие кораблей ВМС в районе Сандуао. В 11-20



С 1954 г. 12-я разведкадрилья использовала самолёты РТ-33А

группа возвращалась на базу и над морем столкнулась с группой «Сейбров». В воздушном бою лётчик Лю Ечэнь сбил один F-86, упавший в море в районе о. Мэнцзу⁵⁷. Идёт ли речь об одном и том же воздушном бое, или о разных, до конца неясно.

Существует и ещё одна версия воздушного боя 21 июля 1956 г. В тот день четвёрка F-84G 22-й аэ (4-я иад) атаковала корабли КПК. Над морем Гоминьдановцев перехватила семёрка МиГ-15, и произошел воздушный бой, в котором самолёт № 3 (ведущий второй пары) не смог уклониться от атаки, а его ведомый (самолёт № 4), защищая ведущего, сумел сбить двух противников и впоследствии получил награду⁵⁸.

1 октября 1956 г. четвёрка F-47 осуществляла налёт на населенные пункты в районе Шаньтоу в пров. Гуандун. Комэск Чжао Дэань поднял четвёрку МиГ-17 на перехват. В воздушном бою они «без особых проблем» сбили один и подбили ещё один «Тандерболт».

С начала 1950-х годов Гоминьдановские самолёты начали регулярно вторгаться на континент ночью. По данным китайских статистиков, до 1954 г. они ежедневно в ночных налётах на КНР совершали около 100 самолёто-вылетов⁵⁹. Вследствие того, что в ВВС НОАК в то время имелось очень мало ночных истребителей (в первую очередь — подготовленных лётчиков), чанкайшисты летали практически безнаказанно. Пришлось срочно ускорить подготовку лётчиков-ночников, увеличить интенсивность тренировок.

В 1956 г. количество «ночников» среди истребителей-перехватчиков ВВС НОАК значительно увеличилось. Лётчиков обучили визуальному обнаружению противника, они наконец-то научились точно стрелять. На самолётах появились радиолокационные прицелы, на побережье создали наземную сеть пунктов наведения. В том году появились первые победы в ночных боях, китайские части ПВО сбили ночью три самолёта противника.

22 июня 1956 г. В-17G ВВС Гоминьдана появился примерно в 23-00 к югу от Луцяо в пров. Чжэцзян на высоте около 2000 м. Он пересёк воздушное пространство пров. Фуцзянь и начал вести авиаразведку над пров. Цзянси. Впоследствии выяснилось, что в «Летающей крепости» находились сотрудники Разведуправления Главного штаба Гоминьдана, проводилась очередная спецоперация.

На перехват на МиГ-17Ф взлетел командир 34-го иад 12-й иад майор Лу Минь, известный ас Корейской войны. По командам наземного штурмана наведения он очень быстро обнаружил цель и зашёл слева сзади в ракурсе $3/4$. Ван Хай утверждал, что около 01-00 23 июня он сбил нарушителя всего двумя очередами. Все 8 человек на борту «Летающей крепости» погибли. По другим источникам, первые снаряды



В полёте истребители F-86F 5-й иад ВВС Гоминьдана

попали в законцовку левого крыла. В-17G открыл ответный огонь и начал быстро снижаться. МиГ-17Ф его преследовал и неоднократно атаковал с задней полусферы. В конце концов подбитая «Летающая крепость» упала в районе Шаньбао в уезде Гуанфэн⁶⁰.

Рассказывая о первой ночной победе перехватчиков КНР, комдив Ван Хай не смог скрыть личных переживаний о неудачах своей 3-й дивизии и ревность к более удачливым коллегам. А спустя два месяца в 3-ю иад вновь пришла победная реляция: поздней ночью на 23 августа 1956 г. американский самолет Р4М-1Q летел на юг над провинцией Цзянсу с тем, чтобы вторгнуться в воздушное пространство провинции Чжэцзян. В 0-20 23 августа старший штурман 6-го иад 2-й иад Чжан Вэнь поднялся в воздух и сбил американца над морем в районе о-ва Цюйшань. Командование 3-й иад опять очень расстроилось. Они весьма тщательно стали изучать опыт более удачливых коллег⁶¹.

Наконец, и на «их улице» пришел праздник». Вечером 10 ноября 1956 г. лётчики заступили на боевое дежурство. Данные метеосводки обещали достаточно плотную облачность с верхней кромкой около 6000 м, видимость по горизонту до 10 км. Такая погода в ту пору считалась полётной, и всё обещало, что прилёт незваных тайваньских гостей в ту ночь не состоится.

Однако вскоре после наступления темноты в 20-43 в Тайваньском проливе над о. Наньжидо наземные пункты РЛС зафиксировали появление достаточно крупного самолёта на высоте около 2000 м. Курс — 300°. В 21-11 он вошёл в воздушное пространство КНР в 28 км к северо-западу от Фучжоу. Скорость — 330-350 км/ч. В 21-55 он оказался в 20 км к северу от Чжоунина. Комдив Ван Хай дал команду срочно приготовить к взлёту пару МиГ-17Ф.

В боевой готовности находился известный лётчик Чжан Цзы, ветеран Корейской войны. Он сражался ещё в первой знаменитой эскадрилье Ван Хая, сначала в должности командира эвена, позже стал зам.

комэска. Получил китайские и корейские награды за один сбитый и один подбитый самолёты.

В 22-07 МиГи подготовили к вылету. В это время неопознанный самолёт продолжал лететь на север. Он двигался в направлении Ханчжоу, судя по всему, собираясь выбросить парашютистов-диверсантов в заданном районе. В 22-16 он появился в 26 км к северу от Юнкана (пров. Чжэцзян). Курс — 19°, высота — 3000 м, скорость — 300 км/ч. В 22-16-30 взлетел сам Ван Хай, самолёт вошел в облачность на высоте 3000 м. С 22-25-05 его наводили с наземного КП, первоначально определив курс 220°, и постоянно давая ему новые скорость и курс. В 22-36-30 поступила новая команда, однако, несмотря на все усилия КП, навести комдива на нарушителя не удалось.

В 22-37-45 взлетел МиГ-17Ф пилота Чжан Цзы. Тому повезло больше, он практически сразу обнаружил противника по бортовым огням и обстрелял его, за 30 сек выпустив очередями 15 снарядов. После первой же атаки уже в 22-38-15 левое крыло нарушителя охватило пламя, и он начал падать. Чжан Цзы сразу доложил на землю, что у нарушителя горит левое крыло, и самолёт теряет высоту. Он упал на рисовое поле в 3 км юго-восточнее населенного пункта в уезде Сюшань. В 22-41-15 Чжан Цзы благополучно вернулся на базу.

Позже на земле обнаружили сбитый самолет-нарушитель С-46, и среди останков вместе с экипажем из четырёх человек нашли ещё девять трупов диверсантов и ящик с 74 серебряными юанями. Весьма вероятно, что готовилась к заброске шпионская группа⁶².

Тайванцы подтвердили гибель экипажа зам. командира 6-й аз Ли Сюэсю с лётчиком Цю Вэньдао, летевших сбрасывать грузы и диверсантов в пров. Чжэцзян. Утверждали, что это была первая потеря транспортного С-46 в тылу врага. В том году в ВВС Гоминьдана организовали особую руководящую группу, занимавшуюся изучением психологии ведения воздушных боев над континентом. Прилагались немалые усилия, чтобы усилить шпионско-диверсионную деятельность, подрывную и антикоммунистическую деятель-

ность, пропаганду среди китайцев на континенте, внедрение агентуры на территории КНР⁶³.

Потеряв в 1956 г. в ночных полётах три самолёта-разведчика, Гоминьдановцы перестали использовать устаревшие В-24, В-26 и С-46. Теперь они начали летать уже не в лунные ночи, а в плохих метеословиях и на малой высоте, тем самым значительно усложняя условия перехвата.

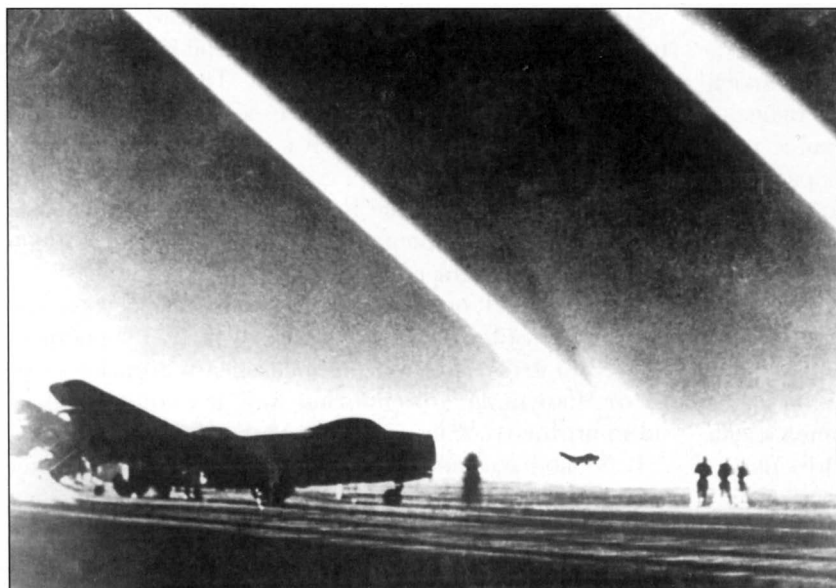
Авиационную спецгруппу (авиаотряд спецслужб), в задачу которой входила разведывательно-диверсионная деятельность на континенте, на Тайване создали ещё в июне 1952 г. «Акционерными» стали Главный штаб ВВС Гоминьдана и ЦРУ. Открыто эту группу именовали 34-й эскадрилей, у нее была своя эмблема и неофициальное название «Летучая мышь» (за ночной вид деятельности). Группу напрямую финансировали из США, отсюда же поступала и авиатехника. Зато опытные пилоты здесь были из ВВС Тайваня.

15 августа 1955 г. эту авиагруппу официально реорганизовали в «техническо-исследовательскую». 34-я аз формально считалась «независимой» (отдельной), но фактически полностью подчинялась американским спецслужбам. В те годы они, главным образом, использовали усовершенствованный В-17 для электронной разведки. Обладая удовлетворительными лётными данными, он мог находиться в воздухе до 17 час. С машины сняли всё бомбардировочное вооружение и оборудование, в фюзеляже и бомболюке установили современную разведаппаратуру. Экипаж, включая операторов спецоборудования, достигал 14 чел. Электронное оборудование на самолёте предназначалось для выявления наземных РЛС, определения их технических характеристик, а также для прослушивания засекреченных линий связи (ЗАС).

Историки из КНР утверждают: «Для того, чтобы исключить возможность поражения этого самолёта, машины 34-й аз регулярно вылетали на задание ночью в первой и последней декаде месяца»⁶⁴.

В полётах разведки, как правило, выбирали маршрут по районам КНР со слабой зоной ПВО, высота полёта обычно не превышала 300-500 м. Гоминьдановцы летали по всему Китаю, за исключением Тибета и северо-западных районов. Продолжительность разведполётов оказывалась в диапазоне от 3-5 час и до 10 часов и выше. Помимо сбора развединформации, они также регулярно занимались антикоммунистической пропагандой (сбрасывали листовки), а также выбрасывали группы парашютистов.

В то время технических средств ПВО НОАК ещё не хватало для пресечения их шпионской деятельности. Только за один



Слева: На «Н-ском» аэродроме ВВС НОАК идут ночные полёты. На стр. 461: Древние «Митчеллы» В-25 в 1950-е годы в ВВС Гоминьдана выполняли функции транспортников. У этой машины задняя турель «защита»

1957 г. 34-я аэ совершила 53 разведполёта на континент. Лётчики войск ПВО на МиГ-17 69 раз взлетали на перехват, но безрезультатно. Так, ночью 20 ноября 1957 г. В-17 на малой высоте находился в воздушном пространстве КНР 9 часов, пролетел над девятью провинциями, появился над районом г. Шичзянжуан, приблизившись к Пекину (около 200 км) Командующий ВВС Лю Ялоу лично поднял в воздух 18 перехватчиков, но успеха не было. Это очень озаботило руководителей КПК и государства. В тот же вечер премьер-министр Чжоу Эньлай приказал принять все меры, чтобы сбивать самолёты Чан Кайши. Наконец, 21 апреля 1958 г. войскам ПВО удалось подбить один В-17, но всё равно разведчик ушёл⁶⁵.

После освобождения Ицзянпандао и ряда прибрежных островов в пров. Чжэцзян настала очередь и других приморских провинций КНР, внимание китайского руководства переключилось на действия на так называемом «Фуцзяньском фронте». Уже в мае 1955 г. Центральный Военный Совет при ЦК КПК образовал Штаб Фуцзяньского фронта. Вскоре вспыхнула война на Ближнем Востоке, и авиация Гоминьдановцев с Тайваня вновь начала проявлять активность. Самолёты Чан Кайши совершали многочисленные разведполёты над провинцией Фуцзянь и над восточным побережьем пров. Гуандун. Прибрежные районы пров. Фуцзянь с конца 1949 г. и до конца 1957 г. постоянно подвергался налётам и бомбардировкам авиации Гоминьдана. Всего чанкайшисты совершили более 180 налётов, сбросили более 1600 авиабомб различных калибров, убив и ранив более 1400 мирных жителей.

В недалеком будущем генералиссимус планировал нанести ещё более мощный удар по стратегическим объектам на континенте. Дальнобойные орудия с архипелага Цзинмэнь начали открыто обстреливать континент. В конце концов на одном из совещаний Мао Цзэдун сказал: «Надо разгромить Цзинмэнь», и началась подготовка к штурму.

На совещании 18 декабря 1957 г. Мао Цзэдун заявил, что «в 1958 г. надо подумать, чтобы авиация вошла в провинцию Фуцзянь». В те годы там ещё не имелось аэродромов, способных принимать реактивные самолёты, и господство в воздухе полностью принадлежало ВВС Гоминьдана. В течение нескольких лет в Фуцзяни и Цзянси запланировали построить девять аэродромов, однако из-за непрерывных налётов авиации Гоминьдана сумели подготовить только шесть. 18 декабря 1957 г. также обсуждался проект перебазирования авиации в Фуцзянь, и в итоге появилось решение, чтобы перебазировать авиацию на аэродромы в Фуцзяни и на востоке Гуандуна к 27 июля 1958 г. Началась весьма срочная и тщательная подготовка⁶⁶.

К новым битвам с коммунистами активно готовились и Гоминьдановцы. 14 февраля 1957 г. РВ4У-2 борт. № 23 33-й тбаэ патрулировал побережье

КНР, потерпел катастрофу во время посадки на авиабазе Синьчжу, экипаж погиб. В итоге все эти вылетавшие свой ресурс самолёты сняли с вооружения, и к 1 июля (или августа) 1958 г. 8-ю тбаг вместе с 33-й аэ расформировали. 34-ю аэ из состава 8-й тбаг убрали ещё в январе 1958 г., а номер 34-й эскадрильи стала использовать так называемая «технико-исследовательская группа» (разведывательная) при Главном штабе ВВС Гоминьдана. Это подразделение имело на вооружении В-26, В-17 и F-2V. В их задачу входило десантирование диверсантов и грузов, а также участие в боях. 29 мая 1958 г. В-17 борт. № 815 из этой группы сбил группу МиГ-17ПФ. Все 14 человек на борту погибли.

После середины 1958 г. в составе ВВС Гоминьдана уже не оставалось бомбардировочных авиагрупп, за исключением 35-й аэ, в которой очень древние В-25 недолго выполняли функции летающих мишеней и их буксировщиков. Они должны были помогать зенитчикам в тренировках. Тем не менее, именно «Митчеллы» сыграли важную транспортную роль во время артобстрелов архипелага Цзинмэнь. В августе 1958 г. они срочно сбрасывали боеприпасы и продовольствие на о. Даэрдапандао, находившийся на самой передовой⁶⁷.

В соответствии с ранее подписанным соглашением американцы предоставили в распоряжение Чан Кайши новые реактивные боевые самолёты, в их числе F-86F, F-84G, RF-86F и RB-57A и др. Их освоение началось ещё в 1954 г. и в середине 1950-х годов продолжалось в течение достаточно продолжительного времени. В августе 1956 г. вслед за 5-й наг на F-86F перевооружили 11-ю наг. Освоившая в конце 1956 г. F-84G 1-я наг за боевые успехи получила награду — Почетное знамя и была признана в ВВС Гоминьдана «образцовой». К марту 1957 г. все 75 новых F-86F в 3-й наг также были готовы к началу боевых действий⁶⁸.

Освоение новой техники, как обычно, сопровождалось нередкими «дежурными» авариями и катастрофами. 26 декабря 1956 г. четвёрка F-86F 27-й аэ во время боевого дежурства в тумане заходила на по-



садку на авиабазе Таююань, и из-за неправильных действий штурмана наведения с земли три самолёта разбились. Лишь замыкающий лётчик Мао Цзешэн, увидев в самый последний момент горизонт, успел набрать высоту и избежал столкновения с землей. 6 апреля 1957 г. при возвращении на авиабазу Биндун во время перехвата (скорее всего, учебного) разбился F-86F борт. № 164 3-й аг.

2 марта 1957 г. 5-я иаг получила ещё 4 новых F-86F. Однако во время возвращения на авиабазу Таююань, четвёрка в воздухе столкнулась с группой таких же самолётов. Из-за неразберихи в момент посадки все они нарушили правила радиосвязи и из-за ошибки наземного КП все «Сейбры» разбились при посадке, лётчики Чэнь Вэньлинь, Лян Гоцзюнь, Чэн Чэнцзу и Бо Чжэньго погибли.

В течение чуть более двух месяцев из-за аварий разбились семь самолётов, погибли лётчики, командование 5-й иаг было серьёзно наказано. 21 июля 1958 г. F-84G борт. № 41 1-й аэ во время патрулирования к югу от Пэнхудао потерпел аварию и разбился, пилот Фань Чжэнь погиб. Данных о боестолкновении нет⁶⁹.

Появление в ВВС Гоминьдана специализированных фоторазведчиков дало новый импульс активности разведиолётов над континентом КНР. Впрочем, и перехватчики ВВС НОАК тоже «не дремали».

18 февраля 1957 г. лётчика Чжао Гуанхуа из 4-й аэ на RB-57A № 5642 во время разведки побережья провинции Шаньдун сбил МиГ-17. 15 апреля 1957 г. RF-86F 12-й раз полетел на фоторазведку района Шанхая. В воздухе его попытались перехватить китайские МиГи, тогда лётчик изменил курс и в итоге разбился при посадке на о. Цзичжоудао (Южная Корея). 1 июля 1957 г. зенитчики КПК сбивали во время патрулирования F-84G борт. № 699 3-й аэ, самолёт упал в море. 16 июля 1958 г. RF-84F борт. № 5609 12-й раз летал на разведку и фотографирование территории пров. Фуцзянь. В воздухе его атаковали МиГи. Итог воздушного боя неизвестен, а при возвращении разведчик врезался в гору, лётчик погиб⁷⁰.

Подготовка к «наступлению на провинцию Фуцзянь» авиации КПК завершилась в срок. 23 июля 1958 г.

первая группа штурмовиков Ил-10М благополучно перебазировалась на два аэродрома в провинциях Цзянси и Гуандун. Вскоре ещё 15 полков штурмовиков, бомбардировщиков и разведчиков со всей страны скрытно перебросили на аэродромы городов Чжанчжоу, Ляньчэн, Фучжоу, Лунтянь и Чжапину. Из-за плохой погоды такую массированную переброску авиации Гоминьдановцы вовремя не обнаружили. Этим обеспечили внезапность наступательной операции.

Как пишут историки в КНР, «в июле 1958 г. Гоминьдановские войска, воспользовавшись напряжённой обстановкой, в Бюро КПК Центрального Востока⁷¹, начали готовиться к войне. Обострилась обстановка в Тайваньском проливе. ЦК КПК решил воспользоваться моментом и начать войну с Тайванем и США»⁷².

Начиная с 27 июля 1958 г. лётчики шести полков из четырёх дивизий, расквартированных на «полевых» аэродромах пров. Фуцзянь и на востоке пров. Гуандун, начали препятствовать «провокационным действиям» Гоминьдановцев, борясь за господство в воздухе в прибрежных районах пров. Фуцзянь. Они прикрывали с воздуха наземные войскам, осуществлявшие массированный артобстрел блокированного архипелага Цзиньмэнь. 29 июля руководство КНР объявило о начале войны (в китайском источнике её определяют как «справедливую, выгодную, выигрышную, непрерывную»)

29 июля 1958 г., над районом Шаньтоу состоялся ожесточённый воздушный бой, в истории китайской авиации получивший парадетское обозначение «бой 3:0». В тот день висела густая облачность, и четвёрка F-84G ВВС Гоминьдана (ведущий — зам. комэска Лю Цзинцзоань, самолёт борт. № 55) появилась в районе нового аэродрома Шаньтоу, чтобы вывести его из строя (по другим данным — Гоминьдановцы вели разведку аэродрома).

На перехват командир 18-й дивизии ВВС НОАК Линь Ху (Герой Корейской войны по кличке «Лесной тигр») поднял четвёрку МиГ-17 (ведущий группы — Чжао Дэань), когда самолёты противника находились в 85 км от Шаньтоу. 18-я иад всего лишь днём ранее перебазировалась в Шаньтоу из Аньшаня



Новые американские разведчики F-84F «Тандерстрик» 12-й раз (слева)...

И основной их «обидчик» — Герой Корейской войны командир 18-й иад Линь Ху по кличке «Лесной тигр»

на Северо-Востоке Китая. Историки из КНР также отмечают, что эта дивизия базировалась на аэродроме в Гуанчжоу ещё в 1954 г., так что район полётов им был достаточно хорошо знаком.

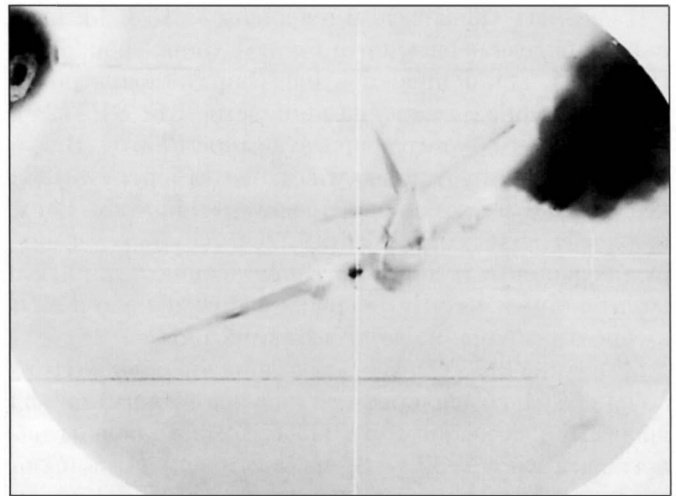
Ведущий после взлёта и набора 150 м высоты собрал группу, строем пробил облачность и по наведению с земли повёл группу на врага. В 11–15 лётчик Гао Чжанцзи (самолет № 3, судя по всему, ведущий второй пары) на расстоянии 3–5 км обнаружил одну пару Гоминьдановцев. С земли им подсказали, что на экране РЛС наблюдают четвёрку, и лишь после этого лётчики сумели обнаружить всю четвёрку визуально. Гоминьдановцы летели на малой высоте, маскируясь облачностью, и сначала они приняли МиГи за свои самолёты, не предполагая, что в ВВС НОАК уже летают в такую погоду.

В скоротечном воздушном бою МиГи атаковали «Тандерджеты» и с предельно малых дистанций (от 500 м до 170 м) короткими очередями (историки пишут, что всего их было 22) обстреляли F-84G. Получив приказ с наземного КП, Гао Чжанцзи пошёл в атаку и с дистанции около 170 м сбил один F-84. Вражеские самолёты попытались выйти из боя, но ведомый второй пары Чжан Илин (борт. № 4) преследовал их, с высоты 2000 м снизился до 600 м и с дистанции около 150 м тремя очередями сбил второй самолёт Гоминьдана. В это время его ведущий Гао Чжанцзи (борт. № 3) по своей инициативе прикрывал атаковавшего противника ведомого. В результате один F-84G взорвался в воздухе, самолёт ведущего группы подбили, у него загорелась левая плоскость, и Лю Цзинцюань выпрыгнул с парашютом.

В то время как вторая пара МиГов вела бой, ведущий группы Чжао Дзань под прикрытием своего ведомого (самолет № 2) парой вступили в бой с другой парой врага и подбил ещё один «Тандерджет». Утверждают, что это был ведомый командира группы, который, увидев, что его ведущий Лю Цзинцюань сбит, срочно развернулся и попытался скрыться, но МиГи его достали и удачной очередью попали в хвост, который «запылал». Тем не менее, лётчик сумел скрыться в облаках, и МиГи его не преследовали. В 11–28 вся четвёрка без потерь благополучно вернулась на базу⁷³.

Тайванцы признали потерю в том воздушном бою двух F-84G 3-й из 1-й аг, почему-то утверждая, что «это был первый воздушный бой над морем». Далее они написали: «Поэтому этот тип самолёта признали устаревшим и не позволяющим на равных воевать с МиГ-17, [затем] их перевооружили на F-86F»⁷⁴.

«Тайваньский кризис» 1958 г. привел к резкому обострению военной конфронтации в Тайваньском проливе. Поддерживая своего союзника, США направили в регион более 700 боевых самолётов (в том числе новейшие сверхзвуковые F-100, F-101, F-104 и RF-101), а также около 130 боевых кораблей, в том числе семь авианосцев. На острове срочно развернули подразделения американских ВВС, оснащённые крылатыми ракетами наземного старта Мартин «Матадор» с ядерными зарядами. Однако начала широкомасштабных боевых действий удалось избежать.



В прицеле фотокинопулемёта истребителя МиГ-17 (J-5) высотный разведчик RB-57A ВВС Гоминьдана. Его сбили лётчики Ху Чуньшэн и Шу Цзичэн

2 августа пресс-атташе Министерства Обороны Тайваня заявил, что части ВВС НОАК дислоцируются в провинции Гуандун в уезде Чэнхайсянь. Гоминьдановцы полагали, что это начало крупных военных действий между войсками Мао Цзэдуна и Чан Кайши за контроль воздушного пространства в Тайваньском проливе. 6 августа правительство Гоминьдана заявило, что обстановка в Тайваньском проливе стала очень напряжённой, и в районе Тайчэн — Цзиньма объявило военное положение. Гражданским лицам запрещалось передвижение в районе островов. На о. Тайчэн ввели светомаскировку, и с 1–00 ночи до 6–00 утра вводился комендантский час. Летом 1958 г. обстановка в Тайваньском проливе весьма обострилась.

В это время у ВВС Гоминьдана числилось шесть объединённых авиаотрядов, в их составе насчитывалось восемь авиагрупп. Боевых самолётов — 646, лётчиков — около 1600, большинство из них обучались и переучивались в США. После сражения за о. Инчжаншань правительство США предоставило Чан Кайши новую авиатехнику и существенно улучшило подготовку лётчиков.

В 1958 г. ВВС Тайваня получили на вооружение первые сверхзвуковые истребители Норт Америкэн F-100D «Супер Сейбр», а также истребители F-86F, оснащенные управляемыми ракетами класса «воздух-воздух» AIM-9B «Сайдуиндер». Для ведения стратегической воздушной разведки над территорией КНР из США прибыли высотные разведывательные самолёты RB-57D.

Средний налёт тайваньских лётчиков составлял свыше 770 часов, в том числе до 60% летали в СМУ. Чанкайшисты умели летать в строю большими группами, наибольшее количество самолётов в таких формациях достигало 100–120. Помимо этого, на Тайване базировалась авиаэскадрилья (или авиакрыло) палубной авиации США, обычно дислоцировавшейся в Японии и на Филиппинах. В то же время в тот период у ВВС НОАК насчитывалось более 3000 боевых самолётов (3-е место в мире)⁷⁵.

В небе над Тайваньским проливом 7, 13 и 14 августа состоялись первые крупные воздушные бои. 7 августа зам. командира 5-й иаг Ван Лоцюань повёл семёрку F-86F 17-й аз на прикрытие RF-84F 12-й раа, летавшего фотографировать район Вэйтоу. В воздушном бою с противником ведущего (борт. № 328) подбили, но всё же он сумел вернуться на базу. В тот же день F-84G борт. № 160 22-й аз во время патрулирования над морем потерпел аварию (данных о воздушном бое нет) и совершил вынужденную посадку вне аэродрома около а/базы Синьчжу⁷⁶.

14 августа 1958 г. в честь праздника первой воздушной победы командира 4-й иаг Гао Чжихана над японскими самолётами в 1937 г. Гоминьдановцы направили группу в 26 F-86 на континент. Семь пилотов из этой группы — известные асы ВВС Чан Кайши, в ходе Второй мировой войны они летали в составе 5-й иаг смешанного американско-китайского полка.

В тот день над аэродромом Пинтань (по другим данным — в районе о. Пинтаньдао) патрулировала восьмёрка МиГ-17 46-го иап 16-й иад. Соотношение 8 к 26 было явно не в пользу ВВС НОАК, но, тем не менее, комэск Чжао Цзюньшань смело вступил в воздушный бой. Замыкающий в общем строю Чжоу Чуньфу обнаружил вторую группу F-86 (китайцы пишут — «лестницу», судя по всему, группу, эшелонированную по высоте) и атаковал их сзади. (Историки также утверждают, что он вступил в одиночный ожесточённый бой, потому что отстал от строя)⁷⁷.

Один из «Сейбров» попытался уклониться от боя, но сразу был подбит Чжоу Чуньфу и в итоге унал в море. Это увидели лётчики других «Сейбров», и пятёрка бросилась на него. Чжоу Чуньфу вертикальным маневром набрал высоту, и в итоге один из F-86 оказался у него спереди справа. Китаец повернул МиГ-17 и открыл огонь, отмечая попадания в левое крыло, но Гоминьдановец попытался «смыться». Чжоу Чуньфу бросился его преследовать, но увидел, что шестёрка «Сейбров» атакует группу, ведомую комэском. Тогда он бросил своё преследование и атаковал эту шестёрку. В этот момент другая пятёрка «Сейбров» зашла

ему в хвост и открыла огонь, от попаданий самолёт задрожал, и в кабине появился огонь. Лётчик попытался уклониться от атаки, сманивировал по высоте и сам в одиночку бросился в атаку на 11 F-86. (Здесь историки из КНР рисуют весьма живописную картину воздушного боя — маневр, огонь, дым и пр.) Самолёт Чжоу Чуньфу горел, но он «активными маневрами распугивал всех врагов». В конце концов, прежде чем его самолёт потерял управление, пилот обстрелял и попал ещё в одного противника. МиГ упал, лётчик погиб, в последнем бою сбив два и подбив один вражеский самолёт. Утверждают, что более 180 рыбацких лодок и кораблей искали в море в районе Пинтань останки отважного лётчика, но не нашли⁷⁸.

В свою очередь, тайваньцы утверждают, что 14 августа 1958 г. самолеты их 26-й аз впервые встретились не с МиГ-17, а с истребителями J-5 (их китайский аналог). Гоминьдановцы якобы сразу сбили три самолёта КПК, однако при возвращении на базу самолёт борт. № 307 пропал без вести. 18 августа 1958 г. F-86F борт. № 207 28-й аз при возвращении на авиабазу Биндун разбился севернее аэродрома⁷⁹.

Всего с 29 июля по 22 августа 1958 г. части ВВС НОАК задействовали в конфликте 255 групп самолётов, совершили 1077 самолёто-вылетов, участвовали в четырёх крупных воздушных боях. Новая техника не избавила американцев и Гоминьдановцев от потерь: лётчики КНР сбили и подбили 9 самолётов, потеряв один самолёт и лётчика Чжоу Чуньфу⁸⁰.

23 августа 1958 г. в 16-00 артиллерия НОАК обстреляла архипелаг Цзиньмэнь, так началась «Битва за Золотые ворота». Первый артобстрел длился 85 минут, всего выпустили более 30 тыс. снарядов. Уже спустя 6 минут после начала обстрела, как утверждают историки из КНР, системы связи и управления войсками были парализованы. Тяжёлые ранения осколками получили находившиеся в тот день на островах три крупных военачальника чанкайшистов — зам. командующего ВВС, зам. командующего ВМС и начальник отдела штаба армии, спустя три дня все трое скончались. В гарнизоне насчитывалось очень много

раненых. Впоследствии атаку на Цзиньмэнь чанкайшисты сравнили с советским наступлением на Берлин. Впоследствии на о. Цзиньмэнь собрали более 100 т металла — осколки от снарядов и авиабомб. Востину, «небо бурлило».

После артобстрела началась полная блокада архипелага. Наряду с военным конфликтом осуществлялась политическая, дипломатическая и психологическая война. Белый Дом в США полагал, что конфликт является прелюдией к высадке на Тайвань, и американцы не хотели лишиться своего форпоста на ази-



Лётчики 23-й иаэ получают боевое задание у истребителя F-100A

атском побережье Тихого океана. На поддержку 7-му флоту США в Тайваньский пролив срочно перебазировали ещё половину кораблей 6-го флота. Одновременношло срочное усиление военных сил Тайваня, в том числе им передали 100 истребителей F-100 и 140 F-104. Командующий 13-м авиакрылом ВВС США сказал, что если поступит приказ, то всю эту группировку он задействует против ВВС НОАК⁸¹.

Артобстрел и блокада Цзиньмэня продолжались 10 дней. Архипелаг оказался в очень тяжёлом положении, гарнизону не хватало продовольствия, и сын Чан Кайши Цзян Цзинго предложил осуществить переброску продовольствия и военных грузов на десантных кораблях. Во время артобстрела 10-я транспортная аг и 2-я аз ВВС Гоминьдана получили приказ усилить интенсивность перевозок на архипелаг. В тот момент в 10-й таг оставалось 48 С-46. После начала конфликта за Цзиньмэнь одну эскадрилью 10-й таг из Биндуна перебазировали в Тайчжун, кроме того, ещё 6 С-46 перебросили в Ганшань. 7 сентября 1958 г. начались крупномасштабные воздушные перевозки на архипелаг, все транспортники перебросили в Тайчжун.

Ночью 29 сентября С-46 борт. № 223 2-й аз во время сброса грузов сбили зенитки КПК, он упал в море. Погибли штурман, техник и радист, пилоты попали в плен. Лишь 30 июня 1959 г. после долгих дипломатических переговоров их освободили в Сямэнь⁸².

После начала конфликта разведку и патрулирование района архипелага возложили на «Сейбры». Боевое патрулирование воздушного пространства над Тайваньским проливом вела 7-я аз на F-86F. 4-я иаг получила приказ осуществлять ПВО авиабаз на Тайване, и на боевые задания они не летали. 5-я иаг продолжала прикрывать самолёты-разведчики, произошло достаточно много боестолкновений с авиацией КПК, самое большое количество во всех ВВС Гоминьдана. Историки с Тайваня также утверждают, что в ряде воздушных боёв больше всех побед добилась 26-я аз.

RF-84 12-й раз в ряде разведполётов 8, 18, 20, 24 сентября непосредственно участвовали в воздушных боях. Историки результатов не сообщают, значит, успехов не было, а о неудачах по обыкновению умалчивают. В то же время известно, что 24 сентября 1958 г. 12 «Сейбров» 8-й аз 3-й иаг прикрывали пару разведчиков RF-84F. Когда они появились над проливом в районе Динхай, на перехват им взлетели лётчики КПК. В воздушном бою командир 8-й аз Чань Цзинчунь сбил один МиГ. Ещё две воздушные победы историки с Тайваня приписывают четвёрке «Сейбров» 41-й аз, 24 сентября 1958 г. прикрывавшей ещё один RF-84F 12-й раз во время фоторазведки. В крупном воздушном бою комэск Ма Дапэн и лётчик Ся Цизао сбили каждый по МиГ-17⁸³.

Командир 44-й иаз Лю Шуюань в кабине «героического» «Сейбра» F-86F. Две звёздочки — это два сбитых «МиГа»

Чан Кайши планировал осуществить «план мщения» и в один из дней направил группу из 48 F-86 на побережье восточнее Цзиньмэня. Конечной целью являлась «ловушка» авиации НОАК, чтобы заманить самолёты КПК в открытое море и там устроить крупный воздушный бой. В качестве «приманки» в небо над Чжанчжоу запустили восьмёрку «Сейбров». Однако «уловка» не сработала, и когда большая группа «Сейбров» появилась над континентом, на перехват взлетели 60 МиГ-17. Лётчик 9-й иад Лю Вэйминь вступил в схватку с четвёркой противника, спикировав с 10 тыс. м до 800 м и в одной атаке сбил сразу два F-86. Когда же он заходил в атаку на третий самолёт, его самого по ошибке сбили зенитчики НОАК⁸⁴.

8 сентября 1958 г. 12 F-86 в 9-59 вторглись в воздушное пространство на юге пров. Фуцзянь и на севере пров. Гуандун. На перехват подняли четвёрку МиГ-17, они вступили в воздушный бой в небе над о. Дуншань. МиГи открыли огонь, лётчик Чжан Илунь сбил один «Сейбр», затем главный штурман полка Сунь Хуйюань подбил ещё один.

18 сентября 1958 г. восьмёрка F-86 в 16-58 совершила новый налёт на пров. Фуцзянь. Восьмёрка МиГ-17 вступила в бой. Зам. комэска 52-го полка Чжу Йоуцай сбил один «Сейбр», лётчик Хань Юйшо подбил ещё один F-86⁸⁵.

В свою очередь, тайваньцы утверждают, что 25 августа, 18 сентября и 10 октября 27-я аз на F-86F добивалась побед в воздушных боях. В одном из воздушных боев лётчик Чжан Найцзюнь был ранен разрывом авиационного снаряда. Самолёт потерял управление, пилот выпрыгнул и попал в плен. В конце июня 1959 г. его вместе с другими пленными пилотами освободили в Сямэнь⁸⁶.

24 сентября новые самолёты GAR-8 44-й аз ВВС Гоминьдана впервые участвовали в боях, на них эскадрилью перевооружили только в августе 1958 г. 24-25 сентября 3-я иаг на F-86F вела крупные воздушные бои с коммунистами. Гоминьдановцы утверждают, что сбили один самолёт КПК, и вероятно, сбили или подбили ещё один⁸⁷.



В августе—сентябре 1958 г. не прекращались дипломатические переговоры между Чан Кайши и командованием США по вопросам помощи архипелагу Цзиньмэнь. В целом конфликт интересов и обострение противоречий между Тайванем и США сыграли на руку интересам Мао Цзэдуна. Позже он с сарказмом заявил: «Кто сказал, что у нас с Чан Кайши нет общих интересов. Мы и он говорим, что Тайвань — часть Китая. Чан Кайши хочет втравить США в мировую войну, но и мы, и США этого не хотим. В этом общность наших интересов»⁸⁸. 6 октября Мао Цзэдун отдал приказ о прекращении боевых действий в районе архипелага Цзиньмэнь, в тот же день Министр Обороны КНР Пэн Дэхуай обратился к Тайваню с политическим заявлением.

Вскоре наступило 10 октября 1958 г., а для Гоминьдана это очень важный день — 47-я годовщина Синхайской революции. На аэродроме Лунтянь царил праздничная обстановка. Утверждают, что Командование ВВС Гоминьдана для демонстрации своей силы направило на континент более 400 самолётов. Авиация НОАК в тот день провела самый крупный воздушный бой с момента появления самолётов противника в провинции Фуцзянь. Шестёрка F-86 столкнулись с восьмёркой МиГ-17 14-й иад (ведущий — зам. комдива Ли Чжэньчуань).

В этом бою впервые участвовал молодой лётчик Ду Фэнжуй (его полёт всего около 300 ч), он летел ведомым командира группы, следуя за ним как тень. В то время как ведущий атаковал противника, ведомый увидел в облаках ещё пару «Сейбров» и доложил по радио ведущему. Тот бросился на них в атаку, и в это время в разрывах облаков появились ещё три самолёта противника. Четвёрка «Сейбров» взяла пару МиГов в кленци. У ведомого имелся шанс выскользнуть из-под атаки, но он храбро защищал ведущего и сбил один самолёт, лётчик Гоминьдана Чжан Найцзюнь выпрыгнул с парашютом. При этом сам Ду Фэнжуй

был ранен, и командир группы приказал ему катапультироваться, но храбрый пилот сначала атаковал самолёт противника, тот взорвался, а он сам, истекая кровью, в конце концов катапультировался и благополучно приземлился, но позже умер от потери крови⁸⁹.

По другим источникам, лётчик Ду Фэнжуй по прозвищу «Летающий дракон», 10 октября 1958 г. в воздушном бою над провинцией Фуцзянь, защищая своих товарищей, в одиночку бросился атаковать вчетверо превосходящую их группу самолётов противника, сам сбил два «Сейбра», но был сбит и выпрыгнул с парашютом. Его расстреляли в воздухе.

Известны также и некоторые другие дополнительные подробности этого боя. По сигналу тревоги группа МиГов (две четвёрки) с участием Ду Фэнжуя поднялась в воздух. С наземного НП им указали шестёрку противника на удалении 50 км. МиГи начали поиск и разделились по высоте. Второе звено набрало высоту и там обнаружило несколько инверсионных следов. В свою очередь, противник обнаружил только верхнюю четвёрку, нижняя оставалась незамеченной. Надеясь на численное превосходство, чанкайинисты со стороны солнца атаковали верхнее второе звено. Оба звена МиГов поплы в атаку, начался ожесточённый бой. Ду Фэнжуй в плотном строю шёл за ведущим, прикрывая ему хвост. Тем не менее, при случае он атаковал врага и когда по радио услышал, что слева-впереди четвёрка противника, бросился в атаку. Когда самолёт противника зашёл в хвост его ведущему, предупредив командира по радио, он сам бросился в атаку и отвел опасность от ведущего. Однако в итоге Ду Фэнжуя четвёрка Гоминьдановцев взяла в кленци. Китаец успешно маневрировал и стрелял сам, и до какого-то времени в него не попадали. Сам Ду Фэнжуй в итоге сбил один самолёт, и достаточно известный лётчик ВВС Гоминьдана Чжан Найцзюнь выпрыгнул с парашютом и попал в плен к ополченцам.

Продолжая атаковать, Ду Фэнжуй попал под атаку «Сейбра», зашедшего сзади-справа и ранившего лётчика. Несмотря на ранение, пилот не выпрыгнул и не вышел из продолжавшегося боя. Судя по всему, Ду Фэнжуй, получил ещё одно ранение. Наконец он сам сумел зайти в атаку и, последовательно сокращая дистанцию — 600, 400 м и т.д., с предельно малой дистанции открыл огонь, противник взорвался в воздухе. И опять китаец не вышел из боя. Когда в него снова попали, МиГ стал быстро терять высоту, пилот катапультировался, затем самолёт взорвался. Лётчик благополучно приземлился, но был расстрелян на земле

Причудливо разукрашенный F-86F «Сейбр» с «тигриной пастью» 3-й иад от пушек «МиГов» не смогла спасти даже симпатичная девушка...

На стр. 467: Вооруженцы ВВС НОАК снаряджают пушки «МиГов»



другим Гоминьдановским самолётом (или попал под обстрел с земли). Зенитчики открыли по нему огонь и сбили, тот упал в море⁹⁰.

Как утверждают историки из КНР, «с июля по декабрь 1958 г. на Фуцзяньском фронте были задействованы две воздушные армии ВВС НОАК, девять дивизий, 17 полков, пять эскадрилий, три звена. Ввиду того, что лётчики непрерывно громили авиацию Гоминьдана, чанкайшисты в дальнейшем перестали направлять свои самолёты для участия в воздушных боях, преимущество в воздухе в районах пров. Фуцзянь и на востоке Гуандуна перешло к ВВС НОАК»⁹¹.

Впоследствии, в начале 1980-х годов, американские историки утверждали, что когда «в конце 1950-х годов ВВС НОАК, оснащённые к тому времени истребителями МиГ-17а (J-5s), вступили в воздушные бои с самолётами ВВС Гоминьдана над Тайваньским проливом в борьбе за господство в воздухе в районе прибрежных островов Цзиньмэнь и Мэйшэнь... в период с июля по октябрь 1958 г., 31 самолёт ВВС НОАК был сбит огнём пулемётов тайваньских лётчиков. Командование ВВС Республики Китай сообщило о потере в этих боях двух истребителей. При соотношении потерь 15:1 в пользу противника, ВВС НОАК отказались от ведения воздушных боев. В очередной раз, именно превосходство в подготовке лётного состава и передовая авиатехника ВВС националистов обошли так дорого ВВС НОАК»⁹².

Осенью 1958 г. в ходе военного конфликта за Цзиньмэнь произошло событие, оказавшее весьма заметное влияние на развитие ракетного вооружения истребительной авиации СССР, а затем и его союзников. Во время боевых действий тайваньские самолёты впервые в мире применили управляемые ракеты класса «воздух-воздух» AIM-9B «Сайдундер», совсем недавно принятые на вооружение США и их партнеров. Одна из них попала в руки китайцев. В некоторых наших публикациях также встречается утверждение,

что этот групповой бой между МиГ-17 и F-86F произошёл 24 сентября 1958 г. (и даже 1957 г., что маловероятно). При этом один китайский «МиГ» был сбит, а во второй попала ракета, но не разорвалась.

В иностранной печати о том, при каких обстоятельствах ракета попала в КНР, высказывались, по меньшей мере, две версии. По одной из них тайваньский F-86F «Сейбр», оснащённый управляемыми ракетами AIM-9B «Сайдундер», упал на территории КНР, сбитый китайскими лётчиками⁹³. По другой — ракета, выпущенная с «Сейбра», попала в крыло МиГ-17 и застряла, не разорвавшись⁹⁴.

Советский советник в ВВС НОАК сразу же проинформировал своё правительство о том, что в распоряжение китайцев попала американская неразрывная ракета класса «воздух-воздух». СССР сам испытывал большой интерес к американским военным новинкам и попросил китайцев показать ракету с целью пополнения знаний об американском вооружении.

Однако, как сейчас утверждают историки из КНР, китайская сторона, считая что «нам самим надо её изучить», не удовлетворила запрос советской стороны. Существует легенда, что Мао Цзэдун дал указание собрать со всего Китая самых искусных резчиков по кости, чтобы те аккуратно сняли с детали ракеты эпоксидную заливку, в которую американцы намертво «упаковали» всю электронику.

Такое поведение китайской стороны вызвало серьёзное недовольство в Москве — в те годы СССР поставлял в Китай секретные военные разработки, чертежи, технологии производства, образцы, направлял своих специалистов, монтажников, инженеров, но почему-то не мог получить от Китая военный трофей. Советский лидер решил оказать давление на Китай, и советский советник передал в КНР, что в вопросе передачи китайской стороне материалов по баллистическим ракетам возникли «технические трудности». Китайская сторона «сразу всё поняла» и «в момент» передала американскую ракету советским специалистам, отправившим её в Москву. Китайские историки пишут, что, по мнению СССР, «советские разработки были схожи с американскими, с тем лишь отличием, что советская ракета, с технической точки зрения, была выполнена несколько грубовато, имела более сложную конструкцию и больший вес. Советская сторона начала подозревать, что китайцы не передали чувствительную часть заряда». Н.С. Хрущёв по этому поводу якобы вспоминал: «Инцидент с ракетой оставил по себе неприятные впечатления, ранил наши чувства»⁹⁵.

По российской версии, интерес к этому изделию в тот период был настолько велик, что в соответствии с решением Президиума ЦК КПСС от 13 ноября 1958 г. в Китай отправилась делегация специалистов от 17 НИИ и КБ. Возглавлял список из 31 человека главный конструктор завода № 134 И.И. Торонов.

В то время в СССР уже смогли создать самонаводящиеся ракеты. Могли и создавали, но их габариты и вес были значительно выше, что обусловлено более низким технологическим уровнем производства. Малогабаритная ракета «Сайдундер» произвела сильное



впечатление на советскую делегацию, и в конце концов её перевезли в СССР для дальнейшего изучения.

Однако в самый разгар работ по копированию «Сайдуиндера» американцы сознательно допустили «утечку информации»: по каналам КГБ в Совет Министров СССР просочилась информация о результатах применения ракет. Председатель КГБ А. Шелепин сообщил в Политбюро, в частности, следующее:

«По данным, исходящим из военных кругов в Италии, в период обострения обстановки в районе о-ва Тайвань в сентябре—октябре 1959 г. чапкайшисты применили для борьбы с истребителями ВВС КНР управляемые реактивные снаряды «Сайдуиндер». В ходе воздушных боёв, которые тогда имели место, было сбито несколько истребителей «МиГ».

Оценивая результаты воздушных боёв против авиации КНР, американские офицеры, прикомандированные к чапкайшистской армии, заявляют, что, как показало тщательное исследование фотоснимков, произведённых во время боя и падения самолётов, они были сбиты, в основном, пулёмётными очередями. При этом от реактивных снарядов «Сайдуиндер» зафиксированы небольшие пробоины в самолётах...»⁹⁶.

Это сообщение обеспокоило руководство страны, однако сделанные впоследствии в различных научно-исследовательских организациях оценки подтвердили эффективность «Сайдуиндеров» и их советских аналогов. В апреле 1959 г., после получения дополнительной информации (в том числе и по конструкции) по воспроизводимому образцу ракеты «Сайдуиндер», появилась реальная возможность увеличения дальности стрельбы до 7–8 км.

В том же году появилось решение скопировать «Сайдуиндер» под индексом Р–13 (Р–3С, К–13). Ракету разработали в ОКБ–134 (ныне ФГУП «ГосМКБ «Вымпел» им. И.И.Торопова»), инфракрасные ГСН создавали на конкурсной основе в НИИ–10 (ИГС–59) и в ЦКБ «Геофизика» (ТГС–13К). В результате конкурса выиграло ЦКБ «Геофизика».

В комплект Р–3С, кроме тепловой ГСН ТГС–13К разработки ЦКБ «Геофизика», входил оптический взрыватель НО В–13, осколочная боевая часть и твердотопливный двигатель с вкладным зарядом. Крылья ракеты имели роллероны. Ракета поставлялась в

строй поотсечно и собиралась на аэродроме непосредственно перед применением. Она поражала воздушные цели, маневрирующие с перегрузкой до 3 g, из задней полусферы на высотах до 21 км. По сравнению с «Сайдуиндером» 1А, советская Р–3С потяжелела с 70,3 до 75,6 кг. Вес её боевой части возрос с 4,5 до 11,3 кг, а дальность пуска достигала почти 8 км.

Лётные испытания ракет К–13 начались в 1959 г. и проводились на самолётах СМ–12 (модификация МиГ–19), оснащённых пусковыми устройствами АПУ–26. Первый пуск ракеты состоялся 21 октября, а 1 декабря 1959 г. К–13 поразила радиоуправляемую мишень МиГ–15М, летевшую на высоте 2400 м.

Во второй половине 1960 г. в короткие сроки на авиазаводе № 43 (ныне — ОКБ «Дукс») освоили серийное производство управляемых ракет класса «воздух–воздух» Р–3С, разработанных в ОКБ–134 как аналог американской ракеты AIM–9В «Сайдуиндер». В 1961 г. начался серийный выпуск Р–13, а в 1962 г. ракету под индексом Р–3С с ТГС–13К приняли на вооружение истребителей МиГ–21Ф–13 и МиГ–21ПФ. С тех пор эта ракета стала на долгие годы основной управляемой ракетой ближнего боя отечественных истребителей. В дальнейшем на её основе создали более совершенные образцы К–13М с тепловой и Р–3Р с пассивной радиолокационной системами наведения⁹⁷.

С 1966 г. для вооружения истребителей МиГ–21МБ и МиГ–21Бис завод поставлял модификацию ракеты Р–3Р с полуактивной радиолокационной ГСН. На базе ракет Р–3С и Р–3Р по просьбе ВВС специалисты авиазавода № 43 (в те годы — ММЗ «Коммунар») разработали и поставили на производство ракету-мишень РМ–3В, не имевшую аналогов. Поставка боевых, учебно-боевых (изд. «317В», «318», «321»), учебно-разрезных и учебно-действующих ракет Р–3С и Р–3Р велась предприятием до конца 1970–х годов. Всего изготовили более 90000 ракет.

Ракета Р–13М, серийное производство которой ММЗ «Коммунар» освоил в 1971 г., являлась продолжением технической политики, направленной на создание аналогов семейства американских ракет AIM–9 «Сайдуиндер».

Производство и поставка ракет Р–13М (включая экспорт, в том числе и в КНР) велись в СССР до 1988 г. Этими ракетами вооружались советские самолёты МиГ–21Бис, МиГ–23М, Су–17М, Су–22, а также китайские истребители J–6, J–7 и др.⁹⁸.

После того, как дивизии ВВС НОАК в июле 1958 г. передислоцировали в Фуцзянь и на восток Гуандуна, самолёты КПК получили заметное преимущество в воздухе в этом районе. С этого времени ВВС Гоминьдана прекратили бомбардировки районов на юге КНР и перешли, главным образом, к разведывательным полётам. Для ВВС НОАК новые боевые задачи ПВО заключались прежде всего в срыве разведполётов.

Обломки F–86F, сбитого в 7 час 20 мин. 10.10.58 г. в провинции Фуцзянь. Возможно, именно здесь обнаружили почти целую ракету AIM–9В «Сайдуиндер»



По нашим источникам, всего с 1954 г. по 1958 г. китайские лётчики уничтожили более 100 самолётов противника (ещё около сотни машин записали на свой счёт зенитчики)⁹⁹. В течение 1958 г. авиация НОАК сбила 17 и повредила 25 неприятельских самолётов, при этом собственные потери составили 15 истребителей МиГ-15, МиГ-17 и J-5¹⁰⁰.

Начиная с 1958 г., в частях ВВС НОАК началась усиленная учёба боевых действий перехватчиков в ночное время. Одновременно совершенствовалось и бортовое оборудование. На машинах появились радиолокационные прицелы, позволяющие уверенно обнаруживать и уничтожать цель в любое время суток.

1959 год не отличался чем-то особенным в военном противостоянии КНР и Тайваня. По-прежнему в небе над проливом сходились в воздушных боях «Сейбры» и МиГи. В мае на совещании на самом высоком уровне Мао Цзэдун высказал пожелание, и вскоре приняли решение о том, что в преддверии 10-летия образования КНР обязательно надо сбить хотя бы один—два Гоминьдановских разведчика. Наконец, 29 мая 1959 г. Гоминьдановский самолёт В-17 борт. № 815, взлетевший с а/базы Синьчжу под Тайбэем, пересек южную часть полуострова Лэйчжоу и взял курс на континент. На малой высоте он долетел до горного района на границе провинций Гуандун и Гуанси. Погода была неблагоприятная для перехвата, висела низкая облачность, шёл мелкий дождь.

Отметка цели на экране радара появилась в 23-00. На КП находился зам. командира 18-й дивизии Ли Сяньган. По его приказу в воздух поднялся МиГ-17П командира звена Цзян Чжэлунь. Судя по всему, у пилота это был первый ночной перехват. Когда китаец в воздухе обнаружил разведчика на дальности 3,2 км, то получил с НП приказ сбить его и с расстояния около 2 км выпустил по нарушителю две—три очереди. В-17 загорелся, но продолжал лететь. Цзян Чжэлунь ещё раз зашел в атаку, но тут отметка от цели на его экране вдруг ярко вспыхнула и исчезла. Лётчик испуганно доложил на землю, что потерял цель. Однако с земли его «успокоили», что цель впереди в 6 км, и он бросился вдогонку. Объятый пламенем В-17 ещё некоторое время продолжал лететь со снижением, пока не врезался в гору. Так пилот впервые стал побе-

дителем в ночном перехвате на малой высоте в сложных метеоусловиях. Историки в КНР подчеркивают, что «после того, как В-17 Чан Кайши был сбит ночью и на малой высоте, Гоминьдановские самолёты в течение 9 месяцев не показывались над континентом»¹⁰¹.

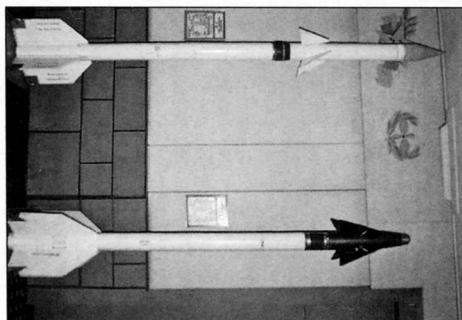
Обломки сбитого В-17С, среди них прицел от самолёта-шпиона нашли лишь спустя много лет в уезде Эньпин в провинции Гуандун. С Тайваня для опознания останков погибшего экипажа (15 чел.) и захоронения их в КНР приехали родственники. Всё тогда шло к сближению Тайваня с Китаем, и даже потомки погибших заявили о том, что не обвиняют пилота перехватчика¹⁰².

Словно в ответ, «Сейбры» F-86F из 43-й аз в воздушном бою над морем 5 июля 1959 г. сбили три МиГа, ещё один сбили зенитчики на острове Мацзу (Мэнцзу). После боя тело ведущего группы МиГов лётчика Ван Вэньбина выловили рыбаки и вытащили на берег. Где похоронили, неизвестно. Своеобразной «мстью» стало банальное столкновение в воздухе в районе севернее Синьчжу двух «Сейбров» с борт. №№ 226 и 376 из 41-й аз. Оба пилота погибли¹⁰³.

Сбитый В-17 стал едва ли не «последним из могикан» времен Второй мировой войны, потерянных в воздушном бою над континентом. Начался новый этап перевооружения ВВС Гоминьдана на новейшие американские самолёты.

Воздушная война над Тайваньским проливом для ВВС НОАК периодически дополнялась «полицейскими» мероприятиями, направленными на усмирение «врага внутреннего». В «объединённом» весной 1950 г. Тибете и прилегающим к нему горным районам национальностей в течение всего десятилетия время от времени вспыхивали восстания, в подавлении которых активно участвовала авиация КПК.

Так, в 1956 г. вспыхнул мятеж в районе Чуанси (на западе пров. Сычуань). При его подавлении важную роль сыграли 10 Ту-4, в феврале того года ввезенные в Китай из Советского Союза. В мае 1956 г. единственный Ту-4 в горном районе провинции Цинхай (на границе с Тибетом) в течение нескольких часов огнём и бомбами подавлял выступление мятежников, тем самым позволив наземным войскам окружить большой и сильно вооружённый отряд.



Серийные ракеты Р-3Р (К-13, сверху) и Р-13М, созданные на основе AIM-9В «Сайдуиндер»
Справа: Ракета К-13 из опытной серии под крылом МиГ-19. 1959 г.



В марте 1959 г. вновь начались мятежные выступления в Тибете. При их подавлении ВВС НОАК широко использовали «бомберы» Ил-28 и Ту-4, выполнившие немало боевых вылетов против скрывавшихся в высокогорье отрядов мятежников. Кроме того, с 12 марта 1959 г. и до конца 1961 г. самолёты Ил-28 военно-транспортного полка снабжали наземные войска, участвовавшие в подавлении мятежа¹⁰⁴.

С февраля 1960 г. Гоминьдановцы начали летать над континентом на самолётах Р-2В. Лётные данные этой машины были лучше, чем у В-17, дальность полёта — свыше 5000 км, продолжительность — 15 час. Электронное оборудование позволяло ему разведывать положение наземных РЛС и других объектов ПВО, характеристики радаров, и кроме того, создавать помехи наземным и бортовым РЛС. Эти самолёты начали летать с апреля 1958 г. и до октября 1961 г. они совершили 84 самолёто-вылета, причём безапаказанно. Чтобы прекратить эти полёты, на самолётах КПК установили прожектора (зачем, неясно — А.Д.) и сбрасывали осветительные авиабомбы. На самолётах Ту-2 и Ту-4 установили радары и «отрегулировали размещение зенитных средств»¹⁰⁵.

После воздушной войны за Тайваньский пролив 1958 г. F-84G признали уступающими по лётным данным МиГ-17, и очень скоро 1-я аг получила F-86F. В 1959 г. 44-ю аз 11-й иаг перевооружили на перехватчики F-86D. 16 февраля 1960 г. командир 1-й аз Люо Хуапин повел четвёрку «Сейбров» F-86F на боевое патрулирование побережья КНР. Вблизи о. Душань (пров. Фуцзянь) произошёл воздушный бой с китайцами. Разогались «вничью» — сбили один МиГ, но и сами потеряли одну машину¹⁰⁶.

Отечественные источники подтверждают: в этом групповом воздушном бою «Сейбры» вновь применили управляемые ракеты. В результате они сбили один МиГ-17, но при этом один F-86F получил серьёзные повреждения¹⁰⁷.



В том же 1960 г. на «Сейбрах» в 9-й аз установили специальные бомбосбрасыватели для бомбардировки с малых высот (для чего — понятно). Начались учебные полёты и тренировки. 5 ноября 1962 г. «Сейбр» борт. № 198 28-й аз при вылете на боевое патрулирование после взлёта загорелся и разбился.

С конца 1958 г. 21-ю и 22-ю аз 4-й иаг начали перевооружать с F-84G на F-100F, к июню 1960 г. их подготовили к воздушным боям на F-100A. Однако первой на F-104A/B в мае 1960 г. перевооружили 8-ю аз 3-й иаг, а в 1963 г. они получили новую модификацию F-104G «Старфайтер» (по-китайски «Цюаньтяньхоусин» — «Всё небо в звездах»). 9 сентября 1964 г., вслед за 7-й аз, на F-104G начали переучивать 28-ю аз. Тренировки закончились 25 марта 1965 г., лётчики начали выполнять патрульные полёты.

5 мая 1961 г. в тренировочном полёте над северной окраиной аэродрома Гунгуань сорвался в штопор и разбился F-104A борт. № 4102 8-й аз. Лётчик, по видимому, не прыгал. 12 июля 1962 г. F-104A борт. № 4023 8-й аз во время боевого дежурства разбился на взлёте. В 1965 г. уже вся 3-я иаг получила 46 F-104G и 4 тренировочных TF-104G. В 1966 г. все ранее полученные F-104A/B в этой авиагруппе сняли с вооружения¹⁰⁸.

После конфликта в 1958 г. за архипелаг Цзиньмэн началось срочное перевооружение транспортных подразделений. На а/базе Тайнань создали отдельную учебную эскадрилью воздушных перевозок. Американцы уже в конце октября 1958 г. стали срочно передавать в ВВС Гоминьдана транспортные C-119G. В 1959 г. 2-ю и 6-ю аз в составе 20-й таг передислоцировали на а/базу Биндун.

О полётах этих транспортников и военных перевозках на острова и на континент точных данных нет. Известно только, что с марта по май 1961 г. самолёты 20-й таг совершили 321 самолёто-вылет на C-46 и 35 на C-119 лишь для того, как пишут тайваньские историки, «чтобы Гоминьдановцы на границе между Бирмой и Таиландом могли приехать на Тайвань». 28 июля 1962 г. C-119 борт. № 163 2-й аз после окончания выброски людей и/или грузов потерпел аварию в районе Пэнху. Все находившиеся на борту погибли. 7 апреля 1963 г. из Тайбэя в Биндун перевозили какое-то имущество на C-47 борт. № 317 6-й аз. В пути он врезался в гору и разбился¹⁰⁹.

Вместе с тем военная конфронтация между «континентом» и «островом» постепенно пошла на убыль (в значительной степени это обуславливалось внутриполитическими событиями в КНР, отвлекшими руководство КПК от противостояния с Тайванем). Групповые воздушные схватки истребителей сменились действиями разведывательной авиации.

Во время авиаразведки вдоль побережья КНР Гоминьдановцы до 1959 г. в основном использовали RF-84F и RF-86F. В январе 1959 г. в 4-й аз создали также звено на RF-100A. Но ввиду того, что ха-

Слева: Экипаж Ил-28 занимает места в кабине
На стр. 471: Ил-28 ВВС НОАК в полёте



рактические характеристики этого самолёта уже не соответствовали современным требованиям к фоторазведчику, на реальное фотографирование они не летали. Часть лётчиков вновь пересадили на RF-84F. С конца октября 1959 г. они получали RF-101A с заметно лучшими лётными качествами, а затем стали активно применять эти разведчики. Они летали на малой высоте, и у них имелись широкие возможности осуществлять плановую и перспективную фотосъёмку на малых и больших высотах. Скорость RF-101A достигала 1900 км/ч.

С января 1960 г. и по июль 1961 г. Гоминьдановцы совершили 9 разведполётов в этом районе. Хотя зенитчики подбили два самолёта, но сбить их не сумели. Для прекращения разведывательной деятельности RF-101 местное авиационное командование тщательно проанализировало детали этих полётов и приняло меры. В частности, 2 августа 1961 г. выяснилось, что такой самолёт на высокой скорости пролетел над аэродромом Фуцжоу. 527-й и 501-й зенитные полки сосредоточили огонь на его маршруте и в итоге сбили. С момента, как его обнаружили на локаторе, и до того момента, как его сбили, прошло чуть больше трёх минут. Это подтвердило действенность принятых мер. Лётчик У Баочжи спустился на парашюте и попал в плен. RF-101 стал первым сверхзвуковым самолётом, потерянным в боевой обстановке.

После потери RF-101 Гоминьдановцы изменили тактику и начали проводить фоторазведку на малой высоте, а затем очень быстро прекратили налёты на континент. С начала 1962 г. на нескольких аэродромах вдоль побережья провинции Фуцзянь разместили

зенитные части со 100-мм зенитными орудиями. Лётчики ВВС Гоминьдана также сменили самолёты, «повысив свой технический уровень», и начали вести ответные действия, адекватные полётам RF-101. В конце 1964 г. этим самолётам более 10 раз ставили «зенитный заслон», и в итоге они были вынуждены отказаться от разведки. Позже в ВВС НОАК создали спецгруппу на специальных перехватчиках J-6. На одном из них зам. командира группы 18-й дивизии Гао Чжанцзи 17 марта 1965 г. в окрестностях Шаньтоу сбил такой разведчик.

На RF-101 Гоминьдановцы летали до конца 1968 г. Такие фоторазведчики стали основными при тактической разведке континента. Войска КПК уничтожили три самолёта (из них один на счёту морской авиации. Один из лётчиков (Чжан Юйбао) погиб, ещё двое (У Баочжи и Сье Сянхэ) попали в плен. Ещё два разведчика оказались подбитыми, и после этого чанкайшисты стали использовать RF-104 со значительно лучшими лётными характеристиками¹⁰.

Вместе с тем на смену скоростным, но маловысотным тактическим разведчикам, постепенно приходили высотные самолёты стратегической разведки. С 1957 г. Гоминьдановцы использовали RB-57A, с 1959 г. — RB-57D «Канберра», с начала 1960-х годов — «Локхид» U-2. В свою очередь, для усиления ПВО территории континента в КНР из СССР начали поступать зенитно-ракетные комплексы (ЗРК) С-75. О том, как с переменным успехом шла «борьба брони со снарядом» на больших высотах в 1960-х годах — в следующих разделах.

ИСТОЧНИКИ И КОММЕНТАРИИ

1. Fighting Colors of Chinese Air Force. Taipei. 1995. С. 51.
2. Ван Сухун. ВВС — период военного похода. Пекин, 2001. (На кит. яз.) С. 357.
3. Fighting Colors... С. 57, 72, 150.
4. Орлы в небе. Пекин, 2003. (На кит. яз.) С. 104–107; Ван Сухун. Указ. соч. С. 357–358.
5. Ван Сухун. Указ. соч. С. 263–265.
6. Fighting Colors... С. 75, 150, 154.
7. Fighting Colors... С. 128, 130.
8. Ли Шушань, Ван Ехун. История боевых действий ВВС Китая. Гуандун. 1996. (На кит. яз.) С. 97.
9. China Air Force. 2005. № 1–2. С. 89.
10. Ху Баолян, Ян Лиянь. Первый бой морской авиации Китая // Кит. ист. С. 37–40.
11. Fighting Colors... С. 128.
12. Fighting Colors... С. 103.

13. Fighting Colors... С. 57, 72, 113, 138.
14. Ван Хай. Моя боевая жизнь. Пекин, 2000. С. 162.
15. Fighting Colors... С. 128.
16. Ван Хай. Указ. соч. С. 162.
17. Fighting Colors... С. 154.
18. Ван Сухун. Указ. соч. С. 266–270.
19. Ван Хай. Указ. соч. С. 167.
20. China Air Force. 2005. № 1–2. С. 89.
21. China Air Force. 2005. № 1–2. С. 90; Ван Хай. Указ. соч. С. 168.
22. Fighting Colors... С. 64.
23. Ли Шушань, Ван Ехун. Указ. соч. С. 149, Ван Хай. Указ. соч. С. 169.
24. Fighting Colors... С. 47, 57, 96, 132.
25. Fighting Colors... С. 138, 140, 145.
26. Fighting Colors... С. 43, 51, 118, 154.
27. Fighting Colors... С. 94–95, 130.
28. Ван Сухун. Указ. соч. С. 271–272.
29. Fighting Colors... С. 57.
30. Fighting Colors... С. 104.
31. Ван Сухун. Указ. соч. С. 272–273.
32. China Air Force. 2005. № 1–2. С. 90–91.
33. Ван Хай. Указ. соч. С. 170.
34. Орлы в небе. Указ. соч. С. 100.
35. Ван Сухун. Указ. соч. С. 274–279.
36. China Air Force. 2005. № 1–2. С. 91–92.
37. Ван Сухун. Указ. соч. С. С. 283–284, 293.
38. China Air Force. 2005. № 1–2. С. 91–92; Ван Сухун. Указ. соч. С. 290–292.
39. Ван Сухун. Указ. соч. С. 294.
40. Ли Шушань, Ван Ехун. Указ. соч. С. 147–151; Ван Хай. Указ. соч. С. 166–171.
41. Fighting Colors... С. 83, 85.
42. Fighting Colors... С. 47, 72, 104, 154.
43. Fighting Colors... С. 64, 135.
44. Fighting Colors... С. 43, 57, 85, 154.
45. China Air Force. 2005. № 1–2. С. 89–90.
46. Ли Шушань, Ван Ехун. Указ. соч. С. 97–98.
47. Fighting Colors... С. 75.
48. Fighting Colors... С. 61, 85, 104, 123, 140.
49. Fighting Colors... С. 43, 99.
50. Ван Сухун. Указ. соч. С. 357.
51. Fighting Colors... С. 94–95.
52. Fighting Colors... С. 80.
53. Fighting Colors... С. 81, 128, 154. 132.
54. Fighting Colors... С. 104.
55. Fighting Colors... С. 99, 118.
56. Fighting Colors... С. 57.
57. Ван Сухун. Указ. соч. С. 359.
58. Fighting Colors... С. 121.
59. Ли Шушань, Ван Ехун. Указ. соч. С. 101.
60. Ван Сухун. Указ. соч. С. 358.
61. Ван Хай. Указ. соч. С. 177; Ван Сухун. Указ. соч. С. 358.
62. Ван Хай. Указ. соч. С. 171–181; China Air Force. 2006. № 7–8. С. 85; Ван Сухун. Указ. соч. С. 359.
63. Fighting Colors... С. 92–93.
64. Почему, неясно — А.Д. См.: Ван Сухун. Указ. соч. С. 331.
65. Ван Сухун. Указ. соч. С. 331–332; Ли Шушань, Ван Ехун. Указ. соч. С. 101.
66. Ван Сухун. Указ. соч. С. 295–297.
67. Fighting Colors... С. 64. 138, 140, 145.
68. Fighting Colors... С. 43, 47, 72.
69. Fighting Colors... С. 57, 81, 130, 132.
70. Fighting Colors... С. 85, 88, 104.
71. В чем выражалась сущность этой «напряжённой обстановки», китайцы не поясняют.
72. Ли Шушань, Ван Ехун. Указ. соч. С. 99.
73. Ван Сухун. Указ. соч. С. 297–298; Ли Шушань, Ван Ехун. Указ. соч. С. 100.
74. Fighting Colors... С. 43.
75. Ван Сухун. Указ. соч. С. 298–300.
76. Fighting Colors... С. 57, 121.
77. Ли Шушань, Ван Ехун. Указ. соч. С. 100.
78. Ван Сухун. Указ. соч. С. 304–306; Орлы в небе. Указ. соч. С. 123.
79. Fighting Colors... С. 128, 132.
80. Ван Сухун. Указ. соч. С. 306.
81. Ван Сухун. Указ. соч. С. 307–311.
82. Fighting Colors... С. 69, 83.
83. Fighting Colors... С. 57, 94, 95, 96, 104, 121, 128, 150.
84. Ван Сухун. Указ. соч. С. 312–315.
85. Ван Сухун. Указ. соч. С. 357–358.
86. Fighting Colors... С. 130.
87. Fighting Colors... С. 47, 72.
88. Ван Сухун. Указ. соч. С. 320–321.
89. Ван Сухун. Указ. соч. С. 329–330.
90. Ван Сухун. Указ. соч. С. 115.
91. Ли Шушань, Ван Ехун. Указ. соч. С. 100.
92. Дж.Б. Линдер, Дж. Грегор. «ВВС коммунистического Китая в «Карательной» войне против Вьетнама» // Интернет-сайт (Пер. с англ. А.В. Шипилова)
93. См.: Ильин В. Авиация Великого Соседа // АнК. 1999. № 3; Якубович Н. МиГ–17 // АК. 2005. № 7.
94. Котельников В.Р. и др. «Американцы» в России. М., 1999. С. 149.
95. Цит. по: Чжан Байчунь, Яо Фан, Чжан Цзючунь, Цзян Луи. Передача технологий из Советского Союза в Китай. 1949–1966. СПб., 2010. С. 98.
96. Цит. по: Котельников В.Р. и др. Указ. соч. С. 149.
97. Дёмин А., Макаров В. ОАО «Дукс»: Стр. 110-летней истории. М., 2003. С. 108; Котельников В.Р. и др. Указ. соч. С. 149–150.
98. ОАО «Дукс». Указ. соч. С. 110.
99. Эти данные, судя по всему, явно преувеличены. — А.Д.
100. Ильин В. Авиация Великого соседа // АнК. 1999. № 3. С. 17–24.
101. Ван Сухун. Указ. соч. С. 334–338; Ли Шушань, Ван Ехун. Указ. соч. С. 101.
102. Ван Сухун. Указ. соч. С. 339–340.
103. Fighting Colors... С. 150–154.
104. Чен Чжаоу, Шень Мэйчжэнь, Мэн Цюэмин. Авиационные сокровища Китая. Пекин, 1998. С. 32, 128.
105. Ли Шушань, Ван Ехун. Указ. соч. С. 101.
106. Fighting Colors... С. 43, 72, 81, 132.
107. Ильин В... // АнК. 1999. № 3. С. 23–24.
108. Fighting Colors... С. 47, 51, 96, 118, 121, 132.
109. Fighting Colors... С. 75, 83, 92–93.
110. Ли Шушань, Ван Ехун. Указ. соч. С. 99; Fighting Colors... С. 61, 87.

«МИРОВЫЕ РЕКОРДЫ» КИТАЙСКИХ ЗЕНИТЧИКОВ

О бесславном завершении 1 мая 1960 г. в районе Свердловска полёта американского самолёта-шпиона U-2, пилотируемого Ф.—Г. Пауэрсом, широко известно. Также достаточно хорошо освещён и разведывательный полёт майора Р. Андерсона над территорией Кубы 27 октября 1962 г. Уничтожение этого самолёта советскими ракетчиками стало кульминацией Карибского кризиса и едва не развязало третью мировую войну. Между тем мало кто знает, что лидерами по числу сбитых U-2 и по сей день являются зенитчики Народно-Освободительной армии Китая. В середине 1960-х годов они уничтожили пять самолётов-шпионов U-2, став, таким образом, по терминологии истребителей, «асами». Кроме того, им принадлежит пальма первенства и в первом в мире успешном боевом применении советского зенитно-ракетного комплекса (ЗРК) С-75 по реальной цели — самолёту-разведчику RB-57D. Это произошло 7 октября 1959 г. в небе над Пекином, более чем на полгода раньше, чем войска ПВО СССР «приземлили» Ф.—Г. Пауэрса.

После образования 1 октября 1949 г. Китайской Народной Республики проигравший гражданскую войну в Китае режим Гоминьдана во главе со своим лидером Чан Кайши обосновался на о. Тайвань, откуда его самолёты регулярно атаковали южные провинции Китая. Воздушная война над Тайваньским проливом с переменным успехом шла все 1950-е годы, но неуклонное возрастание боевой мощи ВВС НОАК постепенно привело к тому, что бомбоштурмовые удары значительно сократились, а на первый план вышли разведывательные полёты — сначала дневные, потом ночные, а затем и высотные.

В составе ВВС Гоминьдана в 1940-е — 1950-е годы постоянно числилась одна разведывательная эскадрилья (12-я раз). Ее образовали 1 марта 1945 г. в Чжунине (провинция Сычуань). В июне того же года первая группа обучившихся в США китайских лётчиков на 14 разведчиках F-5E (специальная модификация истребителя P-38 «Лайтнинг») через Индию вернулась в Китай. В начале июля 1945 г. они начали участвовать в боевых действиях и даже успели совершить несколько боевых вылетов в войне с Японией.

После окончания Второй мировой войны 12-я раз проводила аэрофотосъёмку многих стратегически важных районов Китая. В марте 1946 г. их сначала перебазировали на учебный полигон в Нанкине, а затем

в Пекине расквартировали группу для контроля за действиями войск КПК на Северо-Востоке в районе Мукдена. В Нанкине эскадрилья получила из США новые F-5G, а затем разведчики F-10 (разведывательный вариант бомбардировщика B-25). На эскадрилью также возложили и боевое охранение спецсамолёта главнокомандующего ВВС Гоминьдана.

В феврале 1949 г. самолёты F-5 12-й раз перелетели на авиабазу Таоюань на о. Тайвань, F-10 прибыли туда в мае. По советским данным, в то время у них насчитывалось 16 F-5 и F-10, регулярно летавших над территорией КНР.

1 июля 1954 г. в Таоюане после очередной реорганизации ВВС Гоминьдана создали 6-ю разведывательную авиагруппу. В её составе образовали 4-ю раз, лётчиков на авиабазе Цзян переучили с B-25 на RF-51 «Мустанг», которые к этому моменту давно уже устарели, и реально на разведку территории КНР не летали. 1 февраля 1957 г. после очередного реформирования в составе раз создали два звена: одно на RF-86F, второе — на RB-57A. 18 февраля 1958 г. лётчик Чжао Гуанхуа на RB-57A борт. № 5642 летал фотографировать территорию континента, и над побережьем в провинции Шаньдун его сбил МиГ-17 ВВС НОАК. Позже чанкайшистам передали высотные разведчики RB-57D, на которых они некоторое время продолжали безнаказанно летать на разведку на большой высоте вне зоны досягаемости китайских истребителей ПВО.

В 1958 г. правительство КНР обратилось к СССР с просьбой оказать техническую помощь по организации действенной противовоздушной обороны столицы Китая Пекина. Приближалась 10-я годовщина образования КНР, и всё китайское руководство было уверено, что в этот день чанкайшисты попытаются как-то «отметиться» и сорвать юбилейные торжества.

Ещё в 1957 г. в СССР в соответствии с подписанными 15 октября межправительственными соглашениями начались работы по созданию в Китае Научно-испытательного полигона реактивного вооружения НОАК. Согласно распоряжению СМ СССР от 16 ноября 1957 г. и директивы Генерального Штаба от 4 декабря 1957 г. ВВС СА стали оказывать помощь китайцам. На Центральный Проектный институт ВВС и ПВО возложили проектирование авиационного комплекса полигона. В январе—апреле 1958 г. группа специалистов ВВС во главе с подполковником А.Г. Гуд-

ковым произвела выбор площадок под строительство авиационного комплекса полигона на территории КНР. В апреле 1958 г. место строительства утвердило командование НОАК, а в мае 1958 г. — советские специалисты. В августе—сентябре 1958 г. в Китай командировали группу из девяти сотрудников ЦПИ ВВС и ГНИИ-6 для оказания технической помощи в проектировании. Рабочие чертежи на авиационный комплекс разработали и выдали на строительство с 20 ноября по 12 декабря 1958 г., а строительство аэродрома началось уже 15 ноября. Китайская сторона установила срок окончания первой очереди строительства — 1 июня 1959 г., а введение в эксплуатацию всего авиационного комплекса запланировали как раз к 10-летию КНР — 1 октября 1959 г.

При выборе места строительства полигона и разработке проектной документации предусматривалась возможность дальнейшего развития полигона для испытаний перспективных систем класса «воздух-воздух», в частности ракет с головками самонаведения (ГСН), разработанных в СССР на базе остатков упавшей на территории КНР американской ракеты «Сайдуиндер», а также ракетных систем классов «воздух-земля» и «воздух-корабль», принимая во внимание запланированное на ближайшие годы лицензионное производство в КНР самолётов Ту-16.

Кроме авиационного комплекса сооружений полигона предусматривалось строительство стартовых и технических позиций для баллистических и зенитных ракет. Согласно директиве по Главному Штабу ВВС от 30 мая 1959 г., подписанной генерал-лейтенантом Н.П. Каманиным, советские военные специалисты должны были оказывать помощь КНР по строительству и оснащению комплексного полигона для испытаний образцов реактивного вооружения, в том числе участвовать в обучении личного состава полигона и в проведении пусков:

- управляемыми авиационными реактивными снарядами К-5М;
- управляемыми реактивными снарядами «Сонка»;
- зенитными управляемыми ракетами ЗРК С-75;

— баллистическими ракетами Р-2;

Авиационный комплекс полигона включал:

- оборудованный системой посадки СП-50/56 аэродром для самолётов с полётным весом до 200 т,
- техническую позицию для подготовки и испытаний ракет класса «воздух-воздух» (К-5М), а также самолётов-мишеней (Ла-17, Ил-28) и самолётов-целей (Ту-16, Ту-95);
- трассу стрельбы ракетами класса «воздух-воздух», оборудованную измерительными средствами (кинотеодолитами, РЛС) и аппаратурой управления самолётами-мишенями (станция МРВ-2).

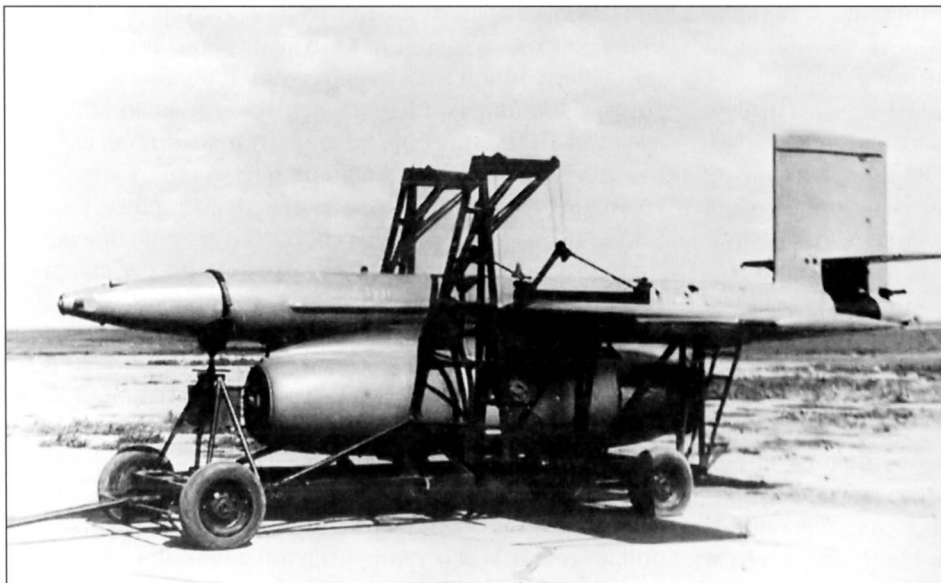
По проекту полигон должен был быть оборудован РЛС П-30, станцией МРВ-2, пятью кинотеодолитами КТ-50 и двумя КСТ-60, пятью РЛС «Амур», двумя комплектами телеметрических станций РТС-6, одним комплектом аппаратуры системы единого времени и средствами связи.

Характерно, что китайцы заказали в СССР очень ограниченное количество самолётов-мишеней (всего 10 беспилотных мишеней на базе МиГ-15бис, 20 мишеней типа Ла-17 и 3 парашютных уголкового отражателя типа ПМ), рассчитывая в дальнейшем наладить собственное производство самолётов-мишеней в КНР. Китайцы также подняли вопрос о возможности переоборудования вылетающих ресурс истребителей Ла-11 под мишени.

В конце 1958 г. — начале 1959 г. командование НОАК обратилось с просьбой ускорить отгрузку в Китай группы советских специалистов для оказания помощи в монтаже и наладке спецоборудования полигона и в дальнейшем для обучения китайских специалистов эксплуатации и обороне полигона и методике испытаний реактивного оружия. Кроме того, возникла дополнительная просьба направить в КНР специалистов для обучения применению самолётов-мишеней Ла-17 с самолёта Ту-4НМ.

Первый в СССР мобильный ЗРК С-75 (вариант «Двина») с ракетами В-750 (1Д) в СССР приняли на вооружение в ноябре 1957 г. и в следующем году в обстановке строжайшей секретности в сопровождении

технического дивизиона отправили в КНР пять боевых комплексов и один учебный. Поздно вечером 23 ноября 1958 г. на грузовой станции Маньчжурия китайцы встречали первый поезд с советскими зенитными ракетами. Технику принимал командир 1-го зенитно-ракетного батальона (зрб) ВВС КНР Чжан Цзяньхуа, политкомиссар Чжан Сыцун, и с ними группа из 20 человек, на передаче присутствовал представитель МО СССР генерал-лейтенант Буженский (или Буженинов).



Самолёт-мишень Ла-17 на транспортной тележке

Всего в 1958–1960 гг. Китай получил от СССР пять ЗРК С-75 «Двина» и 62 ракеты В-750. 30 ноября 1958 г. в ВВС Пекинского и Нанкинского военных округов сформировали ещё два зрб. 26 декабря ВВС Пекинского военного округа в уезде Дасинсянь развернули ещё один батальон (командир Юэ Чжэнхуа, политкомиссар Сюй Фу, начальник штаба Чжан Чжигу). 18 января 1959 г. в Сюйчжоу (провинция Цзянсу, Нанкинский военный округ) развернули пятый зрб (командир Ду Сяньчжао, политкомиссар Ни Тэ, начальник штаба Ван Линь).

К 21 декабря 1958 г. весь командный состав 1-го и 2-го батальонов сосредоточили в районе Пекина в Чансиньдянь. К их обучению приступили советские специалисты. Любопытно, что весь командный состав пришел во 2-й зрб с полковых должностей с понижением, до этого Юэ Чжэнхуа командовал зенитно-артиллерийским полком 100-мм орудий. С 26 по 30 декабря 1958 г. во 2-й зрб из 45 различных частей перевели 196 человек. Их разместили в местечке Гаомидянь неподалеку от известного аэродрома Наньюань под Пекином. Здесь образовали «особую суперсекретную зону» с жесточайшим режимом секретности, поскольку в ангарах находились советские ракеты. В китайских документах часть именовали «в/ч № 543».

Для обучения китайских зенитчиков и перехватчиков в КНР командировали группу из 16 специалистов ВВС. Старшим назначили подполковника П.Н. Шеломовского, в СССР руководившего испытаниями авиационной ракеты класса «воздух-воздух» К-5М и тренировочными стрельбами ракетами РС-2у ОКБ П.Д. Грушина. Его зачислили в аппарат старшего военного советника по ВВС НОАК КНР, и на него возложили ответственность за весь комплекс вопросов создания авиационной части полигона и последующей подготовки кадров НОАК КНР и эксплуатации средств полигона. В его группу включили специалистов, главным образом, по самолетам-мишеням, они также участвовали и в тренировочных стрельбах ракетами РС-2у. От ПВО в Китае долгое время находились В. Слюсар, Н. Бояринов, А. Пецко, Г. Слезкин, Ю. Галкин.

Старшим группы советских военных специалистов в КНР назначили генерал-полковника Н.М. Хлебникова (в годы Гражданской войны — начальника артиллерии 25-й Чапаевской дивизии).

20 февраля 1959 г. Генеральный Штаб МО СССР в директиве Главному штабу ВВС сообщил, что командование НОАК просит ускорить отправку в КНР спецмушкетера для проведения тренировочных стрельб. Последовало указание срочно перегнать самолет-носитель мишеней

Ту-4НМ на аэродром Угун в 75 км зап. Сианя, ускорить подготовку и высылку литературы и учебных пособий по Ту-4НМ, а также командировать в Китай специалистов по обучению экипажа Ту-4НМ и станций МРВ-2 и СОН-4РР мишени Ла-17.

С обучением китайцев возникало немало трудностей. Пока 2-й ракетный батальон КНР формировали и размещали в Гаомидянь, 1-й китайский зенитно-ракетный батальон в Чансиньдянь начал учиться у советских специалистов. По соглашению один советский батальон ПВО должен был обучить один китайский по следующей системе: каждый офицер учит своего китайского напарника по должности. Затем китайцы предложили, чтобы курс обучения у советских специалистов пропало как можно большее количество их людей, поэтому командный состав 2-го и 3-го батальонов также будут присутствовать во время обучения. Методику запоминания информации с учетом режима особой секретности (главное — нельзя ничего обсуждать во внеслужебное время, поэтому их даже за ворота части не выпускали) китайцы выбрали весьма своеобразную: каждый запоминал какую-то часть услышанного, и потом они сами уже объединяли информацию. Сами китайцы впоследствии отмечали, что преподавали советские специалисты очень тщательно и добросовестно, с тем, чтобы китайцы побыстрее овладевали техникой. Позже историки написали, что советские специалисты «поразились, с какой быстротой китайцы освоили технику». Спустя 4 месяца на экзамене по теории и практическим навыкам «почти все курсанты получили отличные отметки»¹.

Первые учебные стрельбы 1-й батальон ВВС НОАК провёл при помощи советских специалистов в апреле 1959 г. в пустынной местности в 40 км к северо-востоку от уезда Чжунвэйсянь в автономном районе Нинся. 19 апреля в 9–40 самолёт Ту-4НМ на высоте 8 км подлетел к охраняемому району и в зоне пуска сбросил парашютную мишень с угловым отражателем. После выхода самолёта из зоны пусков ракет командир батальона Чжан Цзяньхуа скомандовал «пуск»



Старт мишени Ла-17М с наземной пусковой установки

и в 9—50 оператор нажал на кнопку. Первой же ракетой мишень была поражена, «её обломки упали на землю, и все были очень довольны». Китайцы утверждают, что после этих успешных стрельб все советские военные специалисты вернулись на родину².

Однако архивные документы свидетельствуют, что 16 мая 1959 г. Маршал артиллерии Н.Д. Яковлев сообщил Главкому ВВС К.А. Вершинину, что командование НОАК обратилось с просьбой оказать техническую помощь в подготовке и проведении учебно-боевых стрельб ракетами системы СА-75 по переданным им самолётам-мишеням Ла-17. Одновременно он отметил, что «так как мишень Ла-17 дорабатывалась применительно к нуждам ВС, в настоящее время нет данных о возможности её использования для обслуживания стрельб системы СА-75». Он также запросил дать указание выделить 4—5 мишеней Ла-17 и провести в июне 1959 г. 2—3 облёта станции СА-75 этими мишенями и провести две боевых стрельбы комплексами СА-75.

Среди группы командированных в КНР военных специалистов находился полковник В.Д. Слюсар, впоследствии вспоминавший, что они прибыли в Пекин в середине июня 1959 г.: «Китайцы выразили желание провести учебно-боевые стрельбы по радиоуправляемым мишеням. Стрельбы в пустыне Гоби прошли успешно, все пять расчётов поразили цели».

Но по китайским источникам всё происходило далеко не так безоблачно. До 10-й годовщины образования КНР оставалось менее полугода, и три зенитно-ракетных дивизиона получили приказ к юбилею заступить на боевое дежурство. 1 мая 1959 г. 2-й и 3-й зрб срочно перебазировали в Чансиньдянь на обучение и тренировки. Китайцы пишут, что инструкторами стали китайские специалисты, ранее прошедшие стажировку в советских ПВО. В Чансиньдянь казарм не хватало, жили в палатках в полевых условиях. После 3-месячной напряжённой учебы в августе 1959 г. батальоны направили в Гэбитань в уезде Динисиньсянь (провинция Ганьсу) на учебные стрельбы. В тот раз в качестве мишеней выступали беспилотные Ла-17, запускаемые с Ту-4. Китайские историки утверждают, что «советских специалистов не было, все делали сами китайцы».

Командованию НОАК поступило сообщение, что один батальон успешно поразил мишени, а другой «потерпел неудачу». После запуска ракета не пошла по направлению к мишени, а развернулась на 180° и полетела в район Гэбитань в 40 км от места пуска, где взорвалась, образовав огромную воронку: «Все смеялись и говорили, что по ошибке запустили ракету класса «земля-земля». Но командный состав 2-го батальона прямо-таки чуть не плакал, и в течение нескольких месяцев скрупулезно разбирался в причинах неудач». По мнению китайцев, причиной стал заводской брак: при сборке и монтаже что-то напутали с проводами в блоке управления разверткой и сканированием. Поэтому срочно вызванные на рекламацию советские специалисты были вынуждены признать вину завода. Хотя стрельбы оказались неудачными, но, главное, по мнению китайцев, они сделали — обнаружили и устранили заводской дефект. В противном случае в ближайшем реальном пуске 7 октября по самолёту-нарушителю ракета не только бы не поразила самолёт, но могла, развернувшись на 180°, долететь до Пекина и упасть на жилые районы.

К 5 сентября 1959 г. все пять ЗРК разместили следующим образом: 1-й батальон — в Цзаолинь на востоке уезда Дасиньсянь, 2-й батальон — на аэродроме Чжанцзявань в уезде Тунсянь, 3-й батальон — в Хуайшулинь в Фэнтайюй, 4-й — на аэродроме Шахэ в Чанпине, 5-й — в Хэнаньцунь в уезде Шуньисянь. Все пять ракетных установок заступили на боевое дежурство, и по воспоминаниям В.Д. Слюсара, в 20-х числах сентября командующий ВВС и ПВО НОАК генерал Чен Цзюнь доложил Министру Обороны и правительству КНР о готовности зенитной ракетной группировки ПВО к выполнению боевых задач по противовоздушной обороне Пекина.

Информацию о пролёте высотных разведчиков командование получало от роты РЛС, размещённой в провинции Фуцзянь на юго-востоке Китая. Работы у них хватало. Только с января по март 1959 г. самолёты RB-57D ВВС Тайваня десять раз нарушали воздушное пространство КНР, проводя стратегическую разведку «вдоль и поперек континента». Их шпионская деятельность распространялась на 13 провинций и крупных городов, таких как Фуцзянь, Чжэцзян,



Самолёт-носитель Ту-4НМ с двумя мишенями Ла-17 под крыльями

Шанхай, Цзянси, Гуандун, Хунань, Хубэй, Аньхой, Гуйчжоу, Сычуань и Шаньдун и др. За 8–9,5 часов полёта RB-57D пролетал до 6800 м, с высоты 18 км четырьмя фотоаппаратами производил аэрофотосъёмку полосы шириной до 70 км и протяжённостью до 4000 км. В июне 1959 г. этот самолёт дважды пролетал над Пекином и не был перехвачен.

В 1959 г. истребители ВВС НОАК 109 раз поднимались на перехват Гоминьдановских разведчиков, совершили 202 самолёто-вылета. Советские МиГ-19 и китайские J-5 (аналог МиГ-17) в полёте 106 раз обнаруживали цели, но из-за недостаточной высоты полёта сбить нарушителя не могли, поскольку RB-57D летал, как правило, на высотах не менее 20000 м, а потолок МиГ-19 не превышал 17900 м.

Кроме RB-57D, в разведэскадрилье ВВС Гоминьдана в январе 1959 г. создали звено на RF-100A. Но, по мнению руководства Тайваньских ВВС, лётные характеристики этого самолета не соответствовали требованиям к фоторазведчику, поэтому они не летали на реальное фотографирование. Затем часть лётчиков пересадили на RF-84F. В конце октября 1959 г. они получили новые разведчики RF-101A, на них летали на тактическую разведку континента до конца 1968 г. За этот период перехватчики ВВС НОАК уничтожили три самолёта, лётчик У Баочжи погиб, а двое других — Чжап Юйбао и Се Сяньхэ попали в плен³.

1 октября 1959 г., в 10-ю годовщину образования КНР на позициях ЗРК в нескольких десятках километров от площади Тяньаньмэнь, где проходили юбилейные торжества, все зенитчики с напряжённым ожиданием следили за воздушной обстановкой. Китайские источники утверждают, что с 1 по 4 октября пролётов вражеских самолётов не отмечалось, поэтому с 5 октября зенитчики перешли на боевое дежурство уменьшенным расчётом. В субботу 6 октября многих военнослужащих отпустили в увольнение, а основную нагрузку по боевому дежурству нес 2-й батальон под командованием Юэ Чжэньхуа.

Однако, по советским данным, американские высотные разведчики летали над КНР всю «праздничную неделю». 2 октября 1959 г. RB-57D нарушил воздушное пространство Китая в районе города Далянь (Дальний) на высоте 18500–20000 м, и со скоростью 850 км/ч углубился на территорию Китая до 400 км, пробыв над ней 1 час 27 мин. 3 октября такой же са-



Последняя встреча Н.С. Хрущёва и Мао Цзэдуна в октябре 1959 г. в Пекине. Именно в эти дни советский ЗРК С-75 сбил чанкайшистский разведчик RB-57D

молёт взлетел с Тайваня и нарушил госграницу КНР со стороны Южной Кореи. Он пролетел по маршруту: Порт-Артур, Дальний, Суйчжоу, Шэньян, Аньшань, Вэньдэнь (Шаньдунский полуостров) на высоте 19500–20000 м со скоростью 750–850 км/ч и затем удалился в сторону Тайваня. Общая продолжительность полёта от момента обнаружения до посадки составила 6 часов 17 минут. 6 октября чанкайшистский RB-57D снова вторгся в воздушное пространство КНР и на высоте 19500–20000 м совершил полёт над 17-ю военными аэродромами в провинции Фуцзянь, затем ушел в сторону Тайваня. На перехват всех трёх целей поднимались китайские истребители МиГ-19 и МиГ-17 (J-5), но перехватить нарушителей не смогли из-за недостижимости по высоте.

Полковник В.Д. Слюсар вспоминал, что 5 октября около 6–00 по местному времени с аэродрома на Тайване поднялся разведчик и вскоре пересек береговую черту в провинции Фуцзянь. Его курс лежал к Нанкингу. На высоте 20000–21000 км он долетел до Янцзы и направился в сторону Пекина, но в 500–600 км от столицы развернулся и ушел в сторону Тайваня. Его также сопровождали более десятка МиГ-19, безуспешно пытаясь достать на недостижимой для них высоте. Китайцы об этих полетах «не вспоминают».

7 октября, по воспоминаниям Слюсара, RB-57D взлетел с Тайваня примерно в то же время. Китайцы пишут, что их РЛС обнаружила цель в небе над морем в 50 км от Тайбэя в 9–41. В 10–03 с РЛС сообщили, что вражеский самолёт в провинции Чжэцзян над местечком Вэйлин пересек береговую черту на высоте 18000 км. Над Нанкином он поднялся на высоту 19500 м, затем пролетел над городом Цзинань и приблизился к Пекину. В 11–15 он был на удалении 700 км от столицы КНР. Перехватчики поднялись в воздух, но вражеский самолёт достать не смогли⁴.

5-й зенитно-ракетный батальон первым объявил боевую тревогу. Когда самолёт был уже на расстоянии 480 км, все системы ЗРК по рекомендации Слюсара привели в полную боевую готовность. В 11–30 удаление составило 380 км, высота 19000 км, скорость 750 км/ч. Здесь целесообразно предоставить слово самому полковнику В.Д. Слюсару:

«Станция разведки обнаружила цель на удалении 320 км от города. О сложившейся ситуации командующий ВВС и ПВО... доложил Министру Обороны Китая маршалу Линь Бяо. Тот отдал распоряжение: «Если есть полная гарантия уничтожения самолёта противника, огонь открыть, если нет — не открывать». Руководство ВВС и ПВО ждало моего решения... Моё состояние было таким, что в двух словах не опишешь: мне предложили взять ответственность на себя... Но если мы не гарантируем уничтожение, то зачем мы сюда приехали и что здесь делаем? Всё же решил: «Доложите Министру Обороны, что уверенность есть». И Линь Бяо дал «добро» на открытие огня.

Станция наведения ракет обнаружила цель на дальности 115 км и высоте 20300 м. Нарушитель шёл с набором высоты. На дальности 41 км стартовала первая ракета, на дальности 40 км — вторая, 39 км — третья. 40–45 секунд, пока ракеты шли к цели, на командном пункте царил предельное напряжение. Наконец его разрядили доклады командира ЗРК, следовавшие один за другим с интервалом 2–3 секунды: «Первая — подрыв», «Вторая — подрыв», «Третья — подрыв». Все с облегчением вздохнули, но праздновать победу было ещё рано: требовалось убедиться, что цель действительно поражена. Запросили доклад командира 5-го дивизиона о высоте цели. Он доложил: «Высота 18 км... 15... 10... 5... 3... Цели не вижу». Сомнений не было. Крылатый разбойник был сбит».

К этому следует добавить, что по китайским источникам команду на уничтожение нарушителя получил 2-й зенитно-ракетный батальон, размещённый на аэродроме в уезде Тунсянь неподалеку от Пекина.

Прежде чем в 11–50 последовала команда включить станцию наведения ракет, с КП предусмотрительно отдали приказ всем перехватчикам приземлиться⁵. RB-57D взяли на ручное сопровождение на дальности 100 км, с 70 км перешли на автосопровождение. Командир батальона приказал пустить три ракеты с интервалом в 6 с, когда удаление до цели сократится до 28 км, а в тот момент до неё было ещё 60 км. Команда «Пуск» прозвучала в 12–04.

Какой по счёту ракетой был поражен разведчик, так и не установили. Его обломки упали на юго-востоке уезда Тунсянь. Приехав на место падения вместе с Командующим ВВС и ПВО НОАК, В.Д. Слюсар сначала увидел до полутора десятков ополченцев из ближайших селений, «охранявших» обломки разведчика. Выяснили, что поражение самолёта было очень сильным, от взрыва он просто развалился на части. Отдельные элементы конструкции при падении разлетелись в радиусе 5–6 км.

Мобилизовав ополченцев, все разлетевшиеся обломки (вплоть до самых мелких) аккуратно собрали, их тщательно изучили китайские и советские специалисты. Прежде всего, поразила эффективность боевой части ракеты. В обломке крыла площадью около всего 3 кв. м насчитали 2471 сквозную пробоину.

Слюсар утверждал, что лётчика убил осколок боевой части, по китайским данным пилот ВВС Тайваня Ван Инцин выпрыгнул с парашютом, однако часть строп оказалась перерезанными, возможно, осколками ракеты. Пилот упал в 100 м от обломков, спасти его не удалось. В карманах обнаружили какие-то бумаги и удостоверение пилота ВВС Гоминьдана, якобы «аса».

Обломки самолёта носом воткнулись в землю, по бортовому № 5643 позже установили, что RB-57D построили в США в июле 1955 г., а в 1958 г. передали ВВС Гоминьдана, там он находился в 4-й эскадрилье 6-й авиагруппы 5-го объединённого отряда, размещённого на авиабазе Таююань. До этого самолёт совершил 15 полётов над континентом. Общий налёт планера составил 836 часов.

Командир разведэскадрильи Лу Синянь любил позировать на фоне своих самолётов. На фото справа он стоит у своего RB-57D «Канберра»

На стр. 479: Комэкс Лу Синянь на фоне «Канберры» сфотографирован вместе с бывшим начальником штаба ВВС Гоминьдана, впоследствии советником президента по стратегическим вопросам генерал-полковником Чжэнем



Нетрудно представить, как ликовало высшее руководство КНР. На место падения началось настоящее паломничество начальства всех рангов, в том числе и первых лиц КНР, среди них были Чжоу Эньлай, Линь Бяо и Чжу Дэ. 2-й батальон удостоился коллективной награды «Военный Герой Второй степени».

Чтобы скрыть наличие в Китае новейшей зенитно-ракетной техники, по согласованию правительств СССР и КНР сначала решили не давать в открытой печати сообщения о сбитом разведчике. Однако средства массовой информации Тайваня вскоре сообщили, что самолёт RB-57D во время тренировочного полёта потерпел аварию, разбился и затонул в Восточно-Китайском море. В ответ китайское информационное агентство Синьхуа распространило следующее заявление: «Пекин, 9 октября. 7 октября в первой половине дня один чанкайшистский самолёт-разведчик типа RB-57D с провокационными целями вторгся в воздушное пространство и был сбит Военно-воздушными силами Народно-Освободительной армии Китая»⁶. Об использованном типе оружия, естественно, никаких комментариев не последовало.

У КНР и СССР была ещё одна очень веская причина «скромничать». На юбилейных торжествах по случаю 10-летия образования КНР официальную делегацию СССР возглавлял М.А. Суслов, чуть позже приехал и Н.С.Хрущёв, незадолго до этого посетивший с официальным визитом США и обсудивший с Президентом США Д. Эйзенхауэром проблему разрядки международной напряжённости и ограничения гонки вооружений. По итогам переговоров появилась надежда на прекращение «холодной войны» и заключение с США договора о разоружении. Позже Эйзенхауэр вспоминал, что в тот период он воздерживался от разведполётов U-2 над территорией СССР, не желая провоцировать Н.С.Хрущёва на обострение отношений, и в те дни активность воздушной разведки США против Советского Союза спала до минимума,

Поэтому присутствие в Китае во время боевого пуска 7 октября советского лидера и сам факт переда-

чи союзнику новейшей боевой техники для всего мира означал не что иное, как развязывание очередного витка «холодной войны» и гонки вооружений. Секретность «по-китайски» довели до «абсолюта» на многие десятилетия вперед: даже когда в перестроечные времена китайские специалисты впервые появились на «фирме» П.Д. Грушина, на все вопросы «фирмачей» о применении ЗРК С-75 в КНР они молчали «как партизаны на допросах». Первые публикации с подробностями уничтожения RB-57D появились только в 1992 г.

Китайские источники утверждают, что сбитый RB-57D стал действенным предупреждением Гоминьдановцам, которые после октября 1959 г. в течение 2 лет и 3 месяцев не вели воздушную разведку над континентом. По-видимому, имелась в виду стратегическая разведка высотными самолётами, поскольку тактическая разведка и нарушения воздушного пространства КНР не прекращались. Только за трое суток 25–27 января 1960 г. самолёт P2Y-5 ВВС Гоминьдана трижды КНР совершал полёты над территорией КНР в следующих районах:

— 25.1.60. в 23–00 самолёт-нарушитель перелетел Ляодунский полуостров в районе Чжуанхэ и пролетел по маршруту: Чжанью в 175 км северо-западнее Шэньяня, Чанчун, Гирин, Тунхуа, Аньдун и в 3–30 26.1.60 ушёл в сторону Жёлтого моря, пробыв над территорией Китая 4 час 40 мин.

— 27.1.60 в 00–24 нарушитель пересёк береговую черту в 70 км северо-западнее Циндао и пролетел по маршруту: Цзинань, в 80 км юго-восточнее Тяньцзиня, в 40 км юго-восточнее Пекина, Таньань и в 4–39 вышел в район Жёлтого моря, пробыв над территорией Китая 4 час 9 мин.

— 27.1.60 в 19–40 в районе Аньдун самолёт пролетел по маршруту: Тунхуа, Дунхуа, Янцзы. В 20–22 он вышел из зоны обнаружения локаторов в район, где отсутствуют радиотехнические средства, и только в 2–20 28.1.60 на обратном пути был обнаружен в районе 100 км северо-восточнее Чанчуна.

Все пролёты осуществлялись на высоте 100–2000 м, т.е. фактически над рельефом холмистой местности с высотами 100–400 м.

По плану взаимодействия китайских и советских средств ПВО эти данные оперативно передавались на КП войск ПВО СССР. Главный военный советник в Китае генерал армии П. Батов вместе с лётно-техническими данными сообщил, что самолёт оборудован ракетным вооружением, круговой обзорной РЛС или станцией защиты задней полусферы. По его мнению, пролёты самолёта P2Y-5 над территорией КНР производились с целью разведки радиотехнических средств ПВО, а также для сбрасывания пропагандистских листовок и различных предметов потребления (детские игрушки, одежда, продукты и т.п.).

Средства ПВО КНР по самолётам-нарушителям действовали следующим образом:

— в первом случае взлетели 10 МиГ-17ПФ ВВС Шэньяньского военного округа. В районе Дагушан самолёт обстреляла зенитная артиллерия;



— во втором случае на перехват поднялись три МиГ-17ПФ авиации ВМС, восемь МиГ-17ПФ и один Ту-4 с радиолокационным прицелом для перехвата низколетящих целей (все — из ВВС Пекинского военного округа). В районе Тандинхэ нарушителя обстреляли пять батарей мелкокалиберной зенитной артиллерии (ЗА), а в районе Цзиняня самолёт осветили прожекторами;

— в третьем случае в воздух поднялись 5 МиГ-17ПФ и 1 МиГ-17П ВВС Шэньянского военного округа.

Но все вылеты истребителей на перехват целей и ведение огня МЗА оказались безрезультатны. В первом и третьем случаях с задней полусферы на дистанцию до 3 км сумели навести только два перехватчика с захватом цели в прицел, но вследствие маневра самолёта-нарушителя китайские лётчики теряли его, не успев открыть огня...

По заключению генерала армии П. Батова, основными причинами безрезультатных действий средств ПВО КНР являлись:

— слабая подготовка боевых расчётов КП всех звеньев и командования ВВС военных округов;

— низкая боевая готовность и боеспособность лётчиков-перехватчиков, частей ЗА и радиотехнических войск (РТВ);

— ограниченное количество подготовленных лётчиков-перехватчиков (в ВВС Шэньянского военного округа их было всего пять), которые умели пользоваться прицелом РП-5 на малых высотах;

— недостаточное количество РЛС для работы на малых высотах...;

— безответственность командиров ВВС всех степеней за организацию ПВО⁷.

Как уже говорилось, в конце 1950-х годов отношения между СССР и КНР резко ухудшились. О политических предпосылках этого разрыва написано немало, стоит ещё раз упомянуть финансовые разногласия по поводу оплаты за поставки советской авиационной техники в КНР в начале 1950-х годов, о чём писал в своих мемуарах личный переводчик Мао Цзэдуна Ши Чжэ⁸.

16 июля 1960 г. правительство СССР в одностороннем порядке разорвало подписанное с КНР соглашение о научно-техническом сотрудничестве, разорвав уже заключённые контракты, и о посылке в Китай 6 тыс. специалистов. В Советском Союзе приняли решение в период с 28 июля по 1 сентября срочно отозвать всех специалистов из Китая и не посылать больше. При этом подписанное 15 октября 1957 г. соглашение об оказании помощи Китаю в области авиационной и ракетной техники, как пишут китайцы, «было полностью аннулировано». Со 2 по 13 августа 1960 г. 16 советских специалистов-ракетчиков уехали из Китая. Среди них китайцы особо отмечали полковника Бояринова, подполковника Гусева, ряда гражданских специалистов по РЛС. Одновременно прекратилась поставка ещё пяти ЗРК и запчастей. В это время китайские заводы ещё не освоили выпуск ракет В-750. В Китае сформировали пять новых зенитно-ракетных батальонов, но из-за отсутствия техники их вскоре ликвидировали. Запас советских ракет также был весьма ограничен, поэтому китайцам пришлось прекратить учебные стрельбы, а учебные ракеты на заводах стали дорабатывать и превращать в боевые. Но основные запчасти оказались в большом дефиците, и взять их было неоткуда.

Пока китайские руководители «разбирались» с лидерами КПСС (впоследствии, когда в Китае самостоятельно освоили производство ракетно-ядерного оружия и запустили собственный искусственный спутник Земли, Мао Цзэдун с прощией сказал: «Следует Хрущёву выдать орден весом в тонну»), американцы предоставили Чан Кайши два новейших высотных разведчика Lockheed U-2 и переучили на него 6 лётчиков.

Шаг этот стал для американского руководства вынужденным. Сбитый 1 мая 1960 г. U-2 Ф.-Г. Пауэрса показал, что безнаказанно летать над СССР больше не удастся, поэтому американцы решили передать свои разведчики «меньшому братцу» — лётчикам ВВС Гоминьдана и посмотреть, что у них получится над территорией КНР. Любопытно, что сами американцы не сразу поверили, что в СССР имеются ЗРК, поражающие самолёты на высотах более 20 км.

В конце 1970-х годов в Гонконге появилась книга местного автора Ду Цзяня «История советской тайной полиции: КГБ», где со ссылкой на информацию, полученную от позже разоблаченного шпиона О. Пеньковского, «на полном серьёзе» утверждали, что Пауэрсу якобы «помог» некий советский шпион по имени Мухаммед. Ранее обучавшийся в СССР и служивший в ВВС Афганистана лётчик, пуштун по национальности, под видом аэродромного рабочего пробрался на авиабазу в Пешаваре и якобы «магнитными гайками» «подкрутил» альтиметр



так, что стрелка превышала показания, из-за чего полёт проходил значительно ниже потолка U-2. «Только поэтому советская ракета смогла достать разведчика». Хотя в КНР книгу переиздали в 1980 г., но вряд ли сами китайцы всерьёз поверили в эту бредовую версию.

История создания в обстановке строжайшей секретности разведчика U-2 на фирме «Локхид» в США достаточно широко известна, и вряд ли есть смысл подробно останавливаться на этом. Напомню только, что первый полёт состоялся 1 августа 1955 г. Первую разведывательную эскадрилью (3 машины) создали на базе ВВС США в Неваде в апреле 1956 г. Официально она называлась «метеорологическая группа», и в Пентагоне заявили, что самолёты займутся исследованиями верхних слоёв атмосферы. U-2 летали не только в США, их направляли в Англию, ФРГ, Турцию, Японию, на Филиппины и на Тайвань. Отечественные источники утверждают, что первые сверхсекретные разведчики Локхид U-2, управляемые американскими пилотами, появились на острове уже в ходе «Тайваньского кризиса» в 1958 г., и якобы в середине того года китайские истребители даже сбили первый разведчик U-2, снизившийся на относительно малую высоту из-за технических неполадок. Подробности неизвестны, однако Тайваньские историки всего этого не подтверждают и, скорее всего, речь шла о банальной ошибке в опознавании типа самолёта.

Начиная с 1957 г., ЦРУ использовало U-2, главным образом, для шпионской деятельности против стран соцлагеря, в первую очередь, для разведки территории СССР. Многочисленные разведполёты прекратились лишь после 1 мая 1960 г. Сбитый над СССР U-2 и взятый в плен лётчик привели к серьёзному международному скандалу и срыву четырёхсторонней встречи глав государств (СССР, США, Англии и Франции).

В июле 1960 г. Гоминьдановцы получили из США два U-2, сформировав «метеорологическую эскадрилью», с 1 февраля 1961 г. — 35-ю эскадрилью ВВС Гоминьдана. В неё отобрали самых опытных лётчиков

с полётом не менее 2000 час. Первоначальный курс обучения тайваньцы проходили в США на авиабазе Дэвис—Монтан в составе 4080-го авиакрыла. В ходе тренировочных полётов несколько самолётов было потеряно. 35-ю аз фактически полностью контролировали американцы из ЦРУ. Самолёты находились в специальном ангаре, куда имел доступ очень ограниченный круг лиц. Задания на разведывательные полёты также выдавали американцы, они и диктовали условия полёта — цель, курс, высоту. После приземления всю развединформацию американцы тут же забирали на обработку, хотя позже какую-то часть всё-таки передавали Гоминьдановцам. Фактически ВВС Тайваня выделяли только лётчиков, первый из них разбился 19 марта 1961 г. на U-2C во время ночного тренировочного полёта в Таюане. Утверждали, что самолёт по неизвестным причинам взорвался в воздухе, и даже существовала версия, что при приближении к береговой черте во время разворота его сбила китайская ракета. В сентябре 1962 г. на Дальнем Востоке при отработке приземления с немедленным взлётом разбился U-2C. Фамилия лётчика неизвестна, был ли это тайванец — неясно. 20 декабря 1961 г. (или 1962 г.) США передали Тайваню ещё две машины. Переучивание длилось больше года, и лишь 13 января 1962 г. состоялся первый разведполёт над территорией КНР.

Однако полной уверенности, что это был действительно первый полёт U-2 над территорией Китая, нет. В августе 1957 г. РЛС Туркестанского военного округа неоднократно фиксировали пересечение советско-китайской границы в районе оз. Чатыр—Куль несколькими неопознанными самолётами. Так, утром 21 августа 1957 г. в день первого успешного пуска на Байконуре МБР Р-7 два разведчика нарушили воздушное пространство СССР со стороны Китая (первый — в 3—29 московского времени, второй — в 5—15).

Недостаточное количество радиолокационных средств в этом гористом районе не позволило точно проследить их маршруты и на советской, и на китайской территории, хотя несколько проводок всё же осуществ-

На стр. 480:
Установка ракеты
В-750 на транспортно-заряжающую тележку

Справа: Подготовка ракеты В-750 к опытному пуску



вили. На перехват в Туркестанском ВО подняли 31 МиГ-17 и МиГ-15 на высоты 10000–15500 м — более совершенных МиГ-19 в округе ещё не было. Несмотря на то, что несколько истребителей навели на цели, перехват не состоялся, хотя лётчики преследовали нарушителей даже над территорией Китая, залетев туда на 50 км, но цель так и не обнаружили. У китайцев в том районе РЛС, похоже, ещё не было, их реакция на «пограничный инцидент» неизвестна.

На следующий день 22 августа имело место ещё одно аналогичное нарушение: разведчик вошел в воздушное пространство СССР со стороны КНР в 3–55 и вышел обратно в 9–10 — 9–12. Лётчик капитан Жовтый на МиГ-17 из 100-й иад Туркестанского корпуса ПВО обнаружил цель на высоте 17000 м и с высоты 15300 м с кабрирования обстрелял нарушителя, но безрезультатно. По его докладу самолёт идентифицировали предположительно как RB-57D «Канберра» или Локхид U-2.

Докладывать Н.С. Хрущёву о беспомощности ПВО в момент первого успешного пуска МБР было крайне сложно, ведь за плохую весть докладчик вполне мог получить и «первый кнут». Поэтому расследовать обстоятельства этих нарушений поручили специальной комиссии во главе с командующим истребительной авиации (ИА) войск ПВО страны генерал-полковником авиации Е.Я. Савицким. Выявив множество неточностей в докладах, запутанных и противоречивых данных, обусловленных провалами в проводках и наличием в воздухе большого количества своих самолётов, в том числе и с неработающими ответчиками «свой—чужой», комиссия сделала вывод о том, что 21 августа за нарушителя приняли свои же истребители с последующим их наведением друг на друга. Доклад лётчика Жовтого, единственного видевого разведчик 22 августа, во внимание не приняли, поскольку тот утверждал, что наблюдал цель на динамическом потолке. Более того, самого лётчика заставили сделать на МиГ-17 контрольный полёт с бароснидографом и

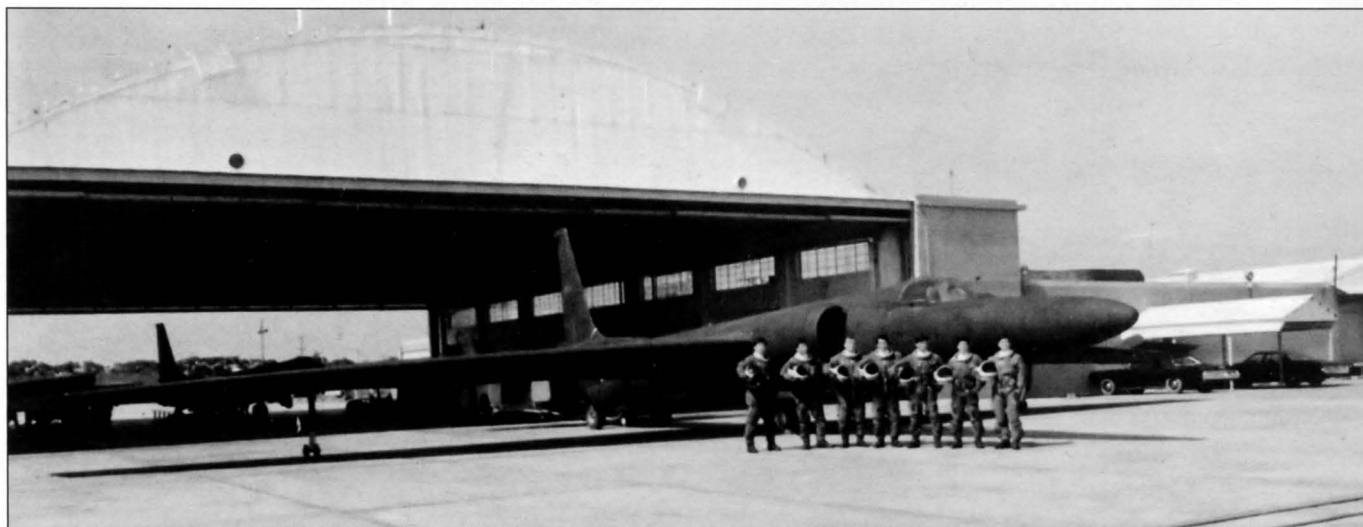
затем обвинили в «полном неумении... выполнять выход на динамический потолок».

Так решение «самой главной задачи» — «умело» доложить «на самый верх» — не позволило однозначно выявить факты вторжения в воздушное пространство СССР и КНР и определить тип самолёта-нарушителя.

За первое полугодие 1962 г. U-2 с Тайваня выполнили над КНР 11 полётов. Их сфера разведывательной деятельности распространялась на весь Китай, кроме провинций Синьцзян и Тибет. U-2 летал на высотах более 22 км, за 9-часовой полёт производил аэрофотосъёмку площади размером 3500x150 км. Электронное разведоборудование позволяло вскрывать систему радиотехнических средств ПВО, имелось также оборудование постановки помех и предупреждения об облучении РЛС ЗРК.

Китайские ВВС могли достать шпиона только советскими ракетами, но сделать это было очень непросто, ввиду того, что три ЗРК были постоянно задействованы на ПВО Пекина, а после уничтожения в том районе 7 октября 1959 г. RB-57D тайваньские разведчики туда больше не летали. Советские специалисты к началу 1960 г. выработали рекомендации по организации ПВО городов Шанхай, Гуанчжоу, Ухань, Сиань, Аньшань и Мукден силами ЗРК, но воздушное пространство над территорией КНР и над морем составляло более 22 млн. кв. км, и полностью прикрыть его всего пятью комплексами с боевой зоной действия радиусом около 40 км было невозможно. Для поимки шпиона нужны были специальные меры.

Руководство ВВС НОАК после анализа маршрутов пролётов определило районы наиболее вероятных будущих пролётов высотного разведчика, и после утверждения на Военном Совете разместили батальоны ЗРК в этих местах. В июне—июле 1962 г. 2-й батальон расквартировали в Чанша, но это место оказалось неудачным. 27–29 августа этот батальон скрытно перебросили в Наньчан (провинция Цзянси) и там «устроили засаду».



Ангара на авиабазе Таоюань на Тайване, где находились стратегические разведчики ВВС Гоминьдана. На снимке внутри ангара и снаружи два U-2R. Все лётчики 35-й раз ВВС Гоминьдана в высотных комбинезонах. Обратите внимание на два американских лимузина справа, принадлежавших ЦРУ США и тоже входивших в состав эскадрильи. Снимок сделан на память в 1974 г. накануне расформирования 35-й аз

Новая позиция ЗРК располагалась в ложбине между двумя невысокими горами с густыми сосновыми лесами. Её размеры были примерно в два раза меньше требуемых по советской инструкции, а «угол закрытия» при этом превышал требуемый на два градуса. При выборе места возникала масса ограничений: с одной стороны, требовалась скрытность, а с другой — большая зона наблюдения. Следовало также учитывать, что после отделения первой ступени не должны были пострадать ни люди, ни имущество. Китайцы впоследствии написали, что при выборе позиции они нарушили многие советские инструкции.

Логика командования ВВС НОАК при выборе места позиции была проста — из 11 пролётов разведчика 8 совершены в районе Наньчана. Кроме того, рядом находилась ближайшая к Тайваню провинция Фуцзянь, там концентрация войск НОАК считалась наибольшей, и они регулярно переменялись.

7 сентября эскадрилья реактивных бомбардировщиков НОАК, расквартированной в Нанкине, приказали срочно перебазироваться на аэродром в Наньчан, выполняя, таким образом, роль своеобразной «приманки». Естественно, что этот перелёт зарегистрировали тайваньцы с пролива и не могли не отреагировать.

И действительно, в воскресенье 9 сентября U-2 в 6-00 вылетел с аэродрома Таоюань. В 6-13 РЛС НОАК обнаружили его над проливом в 40 км от авиабазы. ЗРК привели в боевую готовность. Самолёт пролетел над о. Пинтаньдао (пр. Фуцзянь), и на высоте 20 км в 7-32 пересёк береговую черту и вторгся в воздушное пространство над континентом. Далее он пролетел над Фуцжоу и двинулся над провинцией Цзянси, демонстрируя, что летит на север. В 7-37 он находился на удалении 500 км от позиций 2-го зрб, где объявили готовность № 1. В 7-50 удаление от ЗРК 2-го зрб составило 256 км, а ещё через 9 минут он был всего в 75 км от зенитчиков. Его взяли на сопровождение РЛС, но U-2 не пошёл на Наньчан, а удалился от него на 70 км к северу, там достать его не могли, и он постепенно удалялся от ЗРК, приведенного в готовность № 1. Слежения за ним не прекращали. Накануне такой же разведчик над Гуанчжоу совершил два полукруга, и по прямой, как было раньше в 1959 г., больше не летал. Поэтому на КП все молча и напряжённо следили за его маршрутом.

Разведчик пролетел над районом Дюдяньши и вторгся в провинцию Хубэй, а в 8-24 развернулся на 180° и пошёл на Наньчан. В 8-30 удаление от позиций было 102 км. В 8-32, когда самолёт был в 39 км от позиций ЗРК, командир батальона Юэ Чжэньхуа командовал «Пуск», и зенитчики выпустили три ракеты. Осколками их взрывов U-2 был сильно повреждён. Позже его обломки нашли на рисовом поле в окрестностях Лоцзяди в 15 км (по другим источникам — в 18 км) к юго-востоку от Наньчана. Тяжело раненый лётчик Чэнь Хуай (иначе — Чэнь Хуайшен) был ещё жив, и его срочно отправили в больницу, но спасти не удалось. В кармане комбинезона обнаружили библию. По указанию Главкома ВВС Лю Ялоу его похоронили на склоне горы в лесу.

Как пишут историки из КНР, в это время в церкви в Тайбэе шла воскресная молитва, на которой отсутствовали два лётчика. 20 сентября хороший друг Чэнь Хуая (тоже лётчик) поместил о нём в гонконгской газете поминальную статью под ничего не скрывающим названием: «Герой совершил на U-2 разведку континента». В ней содержались биографические сведения о Чэнь Хуае: ему было 33 года, рост 180 см, родился и вырос в Пекине. Был отличным курсантом Офицерской школы Гоминьдана, окончил её среди лётчиков 28-го выпуска. В числе первых его направили в США для переучивания на U-2. После возвращения в Китай стал христианином и «в день воскресной молитвы не смог принять в ней участие, так как, выполняя задание, на высоте свыше 20 км и скорости около 800 км/ч приближался к богу»⁹.

В Тайбэе прошли поминальные молитвы о погибшем лётчике, в них принимал участие и сам Чан Кайши. Позже воздвигли храм в память о Чэнь Хуае, в 1963 г. ему поставили памятник в Тайбэе и его именем назвали среднюю школу. Инцидент имел серьёзный международный резонанс, о нём оперативно сообщило агентство «Синьхуа». Премьер КНР Чжоу Эньлай очень высоко оценил деятельность ракетчиков, назвав их бой «Великой победой». Командира зенитного батальона пригласили на съезд КПК, у него возникла даже мысль притащить туда крылья U-2 как «вешдоки», но, как пишут китайцы, «они были очень тяжёлые, и комбат, отправляясь на съезд КПК, не смог их с собой прихватить, поэтому взял с собой только компас с разведчика». 21 сентября его сфотографировали с членами ЦК КПК и правительства — это огромная честь в КНР. Последовали и другие награды.

Напомню, что этот воздушный бой советского ЗРК С-75 с американским разведчиком Локхид U-2 стал вторым в мире. Американскому лётчику майору Р. Андерсону, 27 октября сбитому над Кубой советским зенитным ракетным дивизионом подполковника И. Герченова, оставалось жить ещё около 1,5 месяцев.

Успешный бой подтвердил правильность выбранной тактики «засад» и «приманок», однако, разбираясь в обломках сбитого самолёта, китайцы нашли среди электронного оборудования непонятные блоки аппаратуры. Срочно привлечённые квалифицированные специалисты из технического отдела ВВС утверждали, что Гоминьдановцы с их помощью определяли рабочие частоты излучения РЛС ЗРК и, соответственно, принимали меры для избежания попадания в зону пуска ракет. В свою очередь на Тайване (а вернее, в США), тут же улучшили систему предупреждения об облучении, чтобы имела возможность оперативно уклоняться от пуска зенитных ракет.

Весной 1963 г. Гоминьдановцы впервые начали проводить стратегическую разведку северо-западных районов Китая — в тот период здесь проходили испытания ядерного оружия. 28 марта 1963 г. U-2 из Южной Кореи полетел на северо-запад. Он пролетел Баотоу, Урумчи и над авиабазой в провинции Ганьсу. 4-й зенитно-ракетный батальон ВВС КНР объявил готовность № 1. В 10-55 самолёт летел южнее озера

Цзюйцзяньху, севернее позиций ЗРК. Как пишут китайцы, «всё печальство на крыше с нетерпением ожидало сбития и падения разведчика». На удалении 113 км от позиций выключили излучение РЛС наведения ракет и сразу же обнаружили цель. Однако самолёт сразу же сделал маневр и удалился от позиций ЗРК. Излучение выключили, «спектакль» не состоялся, зенитчикам оставалось только продолжать следить за целью. Самолёт после некоторого времени снова приблизился к позициям ЗРК. На расстоянии 98 км от позиций вновь выключили излучение станции наведения, и произошло то же самое: «Как будто врага кто-то предупреждал». Оба раза U-2 совершал разворот, а на карте его трасса получилась в виде «восьмёрки».

По плану взаимодействия средств ПВО СССР и КНР оперативная информация о нарушениях воздушного пространства КНР поступала советскому командованию, когда самолёты-нарушители приближались к границам СССР. В тот день в 4–52 московского времени из Китая на КП 14-й Объединенной армии (ОА) ПВО в Новосибирске поступило сообщение об U-2, летевшем в 400 км западнее Пекина на высоте 19500 м со скоростью 650 км/ч и следовавшем в северо-западном направлении. Сведения о полёте поступали до 5–19, затем прекратились. На запросы из СССР китайцы отвечали, что якобы «цель они не видят». Но в 7–19 вновь поступило сообщение, что самолёт-нарушитель в 7–06 продолжал полёт в 500 км южнее Наньчжоу (1200 км юго-западнее Пекина) курсом на юг. В 7–12 передачу данных о цели прекратили и больше не передавали.

С получением данных о цели в войсках ПВО СССР приняли следующие меры:

— усиленные дежурные средства истребительной авиации (ИА) — перехватчики Су-9 и зенитно-ракетные войска (ЗРВ) 11-й, 12-й и 14-й ОА ПВО привели в повышенную боевую готовность;

— самолёты Су-9 произвели аэродромный маневр (их перебросили на аэродромы поближе к местам наиболее вероятного пролёта нарушителя);

— усилили радиолокационное наблюдение;

— на КП трёх вышеуказанных Объединенных армий вызвали командующих.

Китайцы для анализа ситуации создали объединённую рабочую группу, тщательно изучившую произошедшее. В результате её работы претензий к технике и командному составу ЗРК не возникало, но оставался невыясненным ряд вопросов. Почему при облучении обычными РЛС разведчик не реагировал, а при включении РЛС наведения ракет он сразу же делал разворот? Неужели на U-2 есть оборудование, позволявшее определить координаты источника излучения? Не является ли неизвестный блок на разведчике предназначенным именно для этой цели? Можно ли предположить, что Гоминьдановцы знают рабочие частоты РЛС наведения ЗРК, и на U-2 есть детектор облучения и определения координат источника. Китайцы назвали неизвестный блок «разведштучкой».

Действительно, начиная с самолёта Ф.-Г. Пауэрса, все U-2 оснащались автоматической аппаратурой помех «Рейнджер», работавшей в X-диапазоне. Директор ГосЦНИРТИ А. Шулунов впоследствии вспоминал, что «нашим конструкторам к тому времени удалось создать комплексы, работавшие и в других диапазонах, о чём не знали или не догадывались американцы. Уверенные в неуязвимости их детища, американские специалисты не удосужились, или не имели времени проверить диапазоны рабочих частот в боевых режимах, и это сыграло свою роль». В полёте 1 мая 1960 г. система «Рейнджер» работала нормально, но создать помехи ЗРК С-75 не смогла.

Изучив аппаратуру постановки помех, в СССР срочно освоили технологии серийного выпуска ламы бегущей волны. Китайцам эти «поу-хау» уже не передавали, и они в разработке радиоэлектронной аппаратуры пошлi своим путем, подробности неизвестны. Судя по всему, в полётах U-2 над Китаем аппаратура обнаружения излучения РЛС ЗРК постоянно функционировала и американцами непрерывно модернизировалась, однако точных данных нет.



Слева: Чан Кайши приехал лично осмотреть новый американский высотный скафандр МС-2 и «благословить» лётчика Чжан Юйбао на очередной «подвиг разведчика». Вскоре тот будет сбит над территорией КНР и попадёт в плен. С другой стороны рядом с президентом стоит комэск Лу Силян

На стр. 485: Традиционный банкет американских и китайских офицеров 35-й раз по поводу очередного успешного полёта U-2 над КНР. На стене можно увидеть эмблему 35-й ав — «Черный кот» и вторую эмблему — «Скунс» технического персонала ВВС США, прикомандированного для обслуживания и эксплуатации U-2

После несостоявшегося боя 28 марта всё китайское командование было очень озабочено сложившейся ситуацией, а вскоре из 4-го зенитно-ракетного батальона в рабочую группу поступило «рационализаторское» предложение — сократить удаление, на котором происходит включение излучения РЛС наведения ракет ЗРК с тем, чтобы разведчик не успевал сделать маневр до входа в зону поражения. Требовалось обоснованно определить все эти временные балансы и дальности. Позже рассчитали, что оптимальным является удаление около 41 км, т.е. когда разведчик уже входил в зону пуска.

В начале мая 1963 г. 2-й батальон из Пекина перебазировали в Гучэн. В мае—июне полёты чанкайпинских разведчиков участились. Так, по данным оповещения, поступавшим на советские КП ПВО от РТВ НОАК, 9 мая 1963 г. в 10–12 по хабаровскому времени самолёт U-2 нарушил воздушное пространство КНР со стороны Ляодунского полуострова и углубился на территорию КНР на 420 км в северо-восточном направлении до Хайлуна, в 13–50 он вышел в Западно-Корейский залив в 30 км южнее Аньдуна. Полёт проходил на высоте 20500–22000 м со скоростью 650 км/ч. Дежурные средства ИА и ЗРВ приграничной полосы 11-й, 12-й и 14-й ОА приводились в готовность № 1.

28 мая 1963 г. РЛС НОАК в 2–57 обнаружили самолёт U-2 над территорией Северной Кореи в 100 км северо-восточнее Пхеньяна. В 3–22 самолёт вошёл в воздушное пространство КНР и на высоте 22000 м углубился в северном направлении до пункта Нуньцзян в 200 км юго-западнее Благовещенска. В 5–01 нарушитель развернулся и полетел в южном направлении, в 6–57 вышел в Западно-Корейский залив в 30 км южнее Аньдуна. Дежурные средства ИА и ЗРВ войск ПВО СССР в приграничной полосе 11-й и 14-й ОА привели в готовность № 1. На аэродром Украинка перебазировали 3 Су-9 с аэродрома «10-й участок» и на аэродром Хвалынка — 2 Су-9 с аэродрома Угловая.

3 июня 1963 г. ВВС Пекинского военного округа НОАК передали сигнал оповещения о нарушении воздушного пространства КНР самолётом типа U-2, летевшим на высоте 18000–21800 м со скоростью 700 км/ч. Донесения о полёте нарушителя поступали на КП 14-й ОА в период с 4–49 до 6–00 с рубежа 105 км северо-западнее Ланьчжоу, в 140 км юго-восточнее Баогуо. Дежурные средства ИА и ЗРВ войск ПВО СССР привели в готовность № 1. О боевых действиях ПВО НОАК командование Пекинского военного округа не информировало.

12 июня 1963 г. в период с 7–22 до 8–05 КП Шэньянского военного округа НОАК в соответствии с планом взаимодействия передавал оповеще-

ние в СССР на КП 14-й ОА ПВО о самолёте типа U-2, летевшем над КНР в районе 500 км западнее Пекина курсом на запад и затем в 320 км северо-западнее Пекина курсом на восток на высоте 20000 м со скоростью 650–700 км/ч. Информации о действиях по нарушителю китайцы не сообщали. Дежурные средства ПВО в приграничной полосе 14-й и 11-й ОА привели в готовность № 1.

Китайцы не случайно не сообщали о своих действиях по самолётам-нарушителям, в это время они начали внимательно изучать маршруты пролётов с привязкой к местности. Выяснилось, что самолёт начинал делать разворот спустя примерно 10 сек после включения излучения станции наведения ракет, и за это короткое время необходимо успеть совершить ряд предупредительных операций. По советским инструкциям включать излучение РЛС наведения ракет следовало на удалении до 100 км. При удачных пусках 2-й батальон в Тунсяне включил РЛС за 115 км, второй раз в районе Наньчана станцию наведения включили за 78 км. Как правило, от момента включения излучения РЛС до команды «Пуск» проходило 7–8 минут. По китайским расчётам, на удалении 41 км это время сокращалось до десяти с небольшим секунд. Предупредительными расчётами и временными балансами занималось все командование батальона. Они практически определили, что необходимо существенно сократить время выполнения всех предупредительных операций и провели более 50 тренировок и учебных тревог. После включения излучения станции наведения ракет требовалось выполнить 14 операций, но девять из них допускали выполнение ещё до включения излучения РЛС наведения. Оставшиеся пять при соответствующей тренировке личного состава расчёта можно выполнить за 10 секунд. Историки из КНР позже написали, что так «китайские «ученики» усовершенствовали инструкции, составленные «советскими учителями»¹⁰.

Следует отметить, что особой технической проблемы здесь просто не могло быть. Ракета начинала наводиться по радиолучу уже в полёте, спустя 10–15 сек



после старта, так что в принципе РЛС наведения можно было включать одновременно с пуском и даже чуть позже.

А пока китайцы упорно тренировались, высотные разведчики продолжали летать над КНР. По китайским данным, в 1963 г. U-2 вторгся на континент 17 раз, в том числе 6 раз — в районе провинций Цзянсу и Чжэцзян. На КП войск ПВО СССР сигнал оповещения они передавали лишь 11 раз, когда нарушитель приближался к границам Советского Союза особенно близко.

23 августа 1963 г. в 7-02 по данным ВВС НОАК в 280 км западнее Харбина была обнаружена цель курсом на север (предположительно U-2). В 8-24 нарушитель подходил к границам СССР на Читинском направлении на удаление до 80 км. В 10-34 цель вышла из пределов территории КНР. Полёт на высоте 21000 м со скоростью 750 км/ч продолжался 3 час 32 мин. Дежурные средства ПВО 11-й и 14-й ОА приводились в готовность № 1. Осуществлялся аэродромный маневр перехватчиками, с аэродрома Белая на аэродром Безречная перебазировали 4 Су-9, с аэродрома «10-й участок» на аэродром Украинка — 3 Су-9, с аэродрома Угловая на аэродром Хвалынка — 2 Су-9. Ещё 3 Су-9 барражировали на направлениях вероятного полёта цели.

25 сентября 1963 г. по данным ВВС Пекинского военного округа U-2 вновь нарушил воздушное пространство КНР. Полёт проходил в центральной и юго-восточной части КНР на удалении 1050–770 км юго-западнее Пекина, в 1100–1600 км от границ СССР на высоте 21000–21900 м со скоростью 650–700 км/ч, нарушитель находился в воздушном пространстве КНР 2 часа. Хотя к границам СССР U-2 близко не подходил, но 6 Су-9 и 8 ЗРК 14-й ОА привели в готовность № 1. Ещё 4 Су-9 находились в готовности к маневру на аэродром Белая под Иркутском. Оповещение на КП 14-й ОА поступало из КНР с 6-17 до 6-19 и с 8-08 до 8-34, перерыв в сведениях объясняли отсутствием РЛС в этом районе. На следующий день 26 сентября состоялось ещё одно нарушение воздушного пространства КНР, о нём сигнал оповещения на КП войск ПВО СССР не поступал.

6 октября 1963 г. радиотехнические войска 11-й ОА ПВО СССР в 6-04 обнаружили самолёт U-2 над территорией КНР в 340 км юго-западнее Владивостока. В 6-20 самолёт вошел в воздушное пространство КНР в 160 км восточнее Шэньяня, углубившись на 40 км от границы, в 6-29 возвратился снова на территорию КНР, и в 6-41 вышел из зоны наблюдения РЛС П-14. Полёт проходил на высоте 20000 м со скоростью 750 км/ч, нарушитель находился в воздушном пространстве КНР до 9 мин и 40 мин — над территорией КНР. Дежурные средства ПВО 11-й и 14-й ОА привели в готовность № 1. На аэродромы Украинка, Хвалынка, Безречная перелетели по 2 Су-9. Однако оповещение по линии РТВ из КНР и КНР не поступало. На все запросы корейцы и китайцы отвечали, что цели не наблюдают.

Ещё через два дня, 8 октября 1963 г., теперь уже из КНР пришел сигнал оповещения. По данным ВВС Шэньяньского военного округа, U-2 нарушил воздушное пространство КНР, пролетев в северо-восточной части КНР на удалении 250–300 км от границ СССР на высоте 19800–22000 со скоростью 750 км/ч. Китайцы выдавали оповещение на КП 11-й ОА в период с 7-14 до 8-44. Дежурные средства 11-й и 14-й ОА сокращённого расчёта приводились в готовность № 1. На наиболее вероятные направления пролёта нарушителя перебросили перехватчики: на аэродром Украинка — 2 Су-9, Хвалынка — 1 Су-9. Безречная — 2 Су-9.

В это время китайцы, проанализировав маршруты U-2 и сосчитав, что они шесть раз летали в районе провинций Цзянсу и Чжэцзян, решили создать там зенитный «барьер». Все пять батальонов ЗРК (по другим данным — четыре) срочно передислоцировали, расположив примерно в одну линию по направлению с юго-запада на северо-восток вдоль побережья. Таким образом, создали охраняемую зону протяжённостью около 160 км. 26–29 октября 1963 г. зрб скрытно заняли новые позиции, планируя с 1 ноября заступить на боевое дежурство. 29 октября в 22-00 2-й зрб разместился у деревни Чжаоцзяо на юго-востоке Шанжао. Раньше здесь в основном выращивали чай, теперь главным стало обеспечение зенитчиков.



Ракеты В-750 комплекса С-75 неизменно «с блеском» участвовали в парадах: на площади Тяньаньмэнь в Пекине (слева, с конца 1960-х годов) и на Красной площади в Москве



Стратегический разведчик U-2, объект пристального «внимания» и советских, и китайских зенитчиков

1 ноября зам. Главкома ВВС Чэн Цзюнь в Шанжао проводил совещание с руководящим составом всех зенитно-ракетных батальонов. На нём приняли решение — включать излучение станций наведения ракет ЗРК на удалении не более 37 км. В это время поступило сообщение, что в 7–23 из Таоюаня на Тайване в очередной раз взлетел U-2 и в 7–43 пересёк береговую черту. В 8–00 он приблизился к позициям ЗРК, недолгое время его удаление от позиций 4-го батальона составляло всего около 35 км, затем самолёт полетел на северо-запад. А тем временем совещание продолжалось. Наконец Чэн Цзюнь его закончил и приказал всем срочно вернуться на позиции своих батальонов, приняв решение попытаться сбить U-2 на обратном пути.

Сигнал оповещения от ВВС Пекинского ВО НОАК поступал и на КП войск ПВО СССР в период с 5–05 до 5–40 и с 6–51 до 7–12¹¹. Самолёт-нарушитель пролетел в центральной части КНР на удалении 520–240 км от границы МНР (1460–1200 км от границ СССР) на высоте 20500–21400 м со скоростью 800 км/ч. В целях предупреждения нарушения границ СССР на наиболее вероятных направлениях полёта цели произвели усиление дежурных средств ИА и ЗРВ 11-й, 12-й и 14-й ОА с их приведением в готовность № 1 и переброской трёх Су-9 на аэродромы Безречная и Украинка.

В 11–15 U-2 взял обратный курс на Тайвань, а зенитчики его уже ждали. Командир 2-го зенитно-ракетного батальона Юэ Чжэньхуа подтвердил строжайший приказ о включении излучения станции наведения ракет на удалении не более чем 37 км. Самолёт пролетел Цзюцзян и направился на Шанжао. В 13–52 удаление самолёта составило 350 км, в батальоне объявили готовность № 1. По данным РЛС, высота цели составила 20500 м, скорость — 750 км/ч. 1-му и 3-му батальонам также приказали привести ЗРК в полную боевую готовность. На удалении 39 км прошло сообщение, что цель потеряна. Китайцы пишут, что командир батальона не включал излучение и внезапно приказал изготавиться к стрельбе по предыдущим целеуказаниям. В это время самолёт уже был в 35 км. Времени на пуск оставалось всё мень-

ше и меньше, но все боялись спугнуть разведчика. Однако комбат пошел на риск и приказал включить излучение. Однако их РЛС координаты цели почему-то не зафиксировала, поэтому они попытались обнаружить её чуть ли не визуально. В итоге, лишь когда самолёт приблизился к позициям ещё примерно на 1 км, последовала команда «Пуск». От включения излучения станции наведения до пуска прошло всего лишь около 8 сек. Первая ракета попала в носовую часть фюзеляжа, вторая также разорвалась около самолёта, и он развалился в воздухе. Обломки нашли в провинции Цзянси.

Позже сбитый Гоминьдановский лётчик майор Е Чанли рассказал: «Я с высоты уже видел береговую линию и посчитал, что полёт благополучно завершится. В этот момент раздался взрыв, и я потерял сознание. Спустя 2–3 минуты я пришёл в себя и выпрыгнул с парашютом» (пользовался ли он катапультирой — неясно). После приземления он попытался скрыться, но не смог этого сделать из-за повреждений ног и рук, и тогда он решил, что его не пощадят.

Лётчик родился в 1933 г. в провинции Гуандун. В 1960 г. совершил 9 разведывательных полётов над континентом. Дважды его принимал сам Верховный правитель Чан Кайши. За военные заслуги лётчик получил особые геройские отличия ВВС Гоминьдана. В феврале 1963 г. летал в США на переподготовку. С августа по 1 ноября он совершил ещё три полёта над КНР, за что ещё раз был награжден, и Чан Кайши снова принял его...

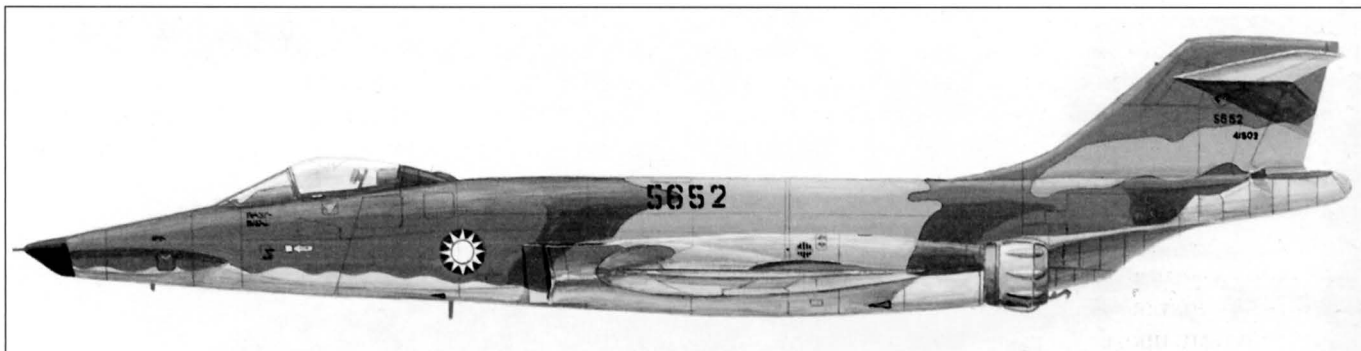
После приземления лётчика быстро обнаружили ополченцы и бойцы НОАК, сопротивления он не оказывал. Один из бойцов НОАК «ободрил» его, пообещав не убивать на месте. Затем его на носилках отправили в госпиталь. 3 ноября в 15–30 Лю Ялоу и Чэнь Цзюнь лично допрашивали лётчика в госпитале. Китайцы приводят следующий диалог:

Лю Ялоу: «Мы великодушны и не намерены тебя убивать».

Пилот: «У нас говорят, что вы сдираете кожу живьем».

Лю Ялоу: «В тот момент, когда тебя сбили, ты уже видел Тайвань?»

Пилот: «Я видел море».



Тактический разведчик RF-101 борт. № 5652 в спецоперациях иногда применялся в паре с U-2

Лю Ялоу: «Что ты ощущал в момент сбития?»

Пилот: «Всё задрожало, и кабина развалилась. Я очутился как бы в пустоте».

Лю Ялоу: «Было ли на самолёте оборонительное вооружение?»

Пилот: «Нет, так как мы считали, что обладаем преимуществом в высоте и для вас недостижимы. Мы боялись только ракет и знали, что на континенте повсюду располагаются ЗРК. Нашей задачей было обходить ракетные позиции».

Лю Ялоу: «Ты такой молодой, зачем ты стал лётчиком? Сейчас ты нам не поверишь, но впоследствии ты поймёшь нашу политику и отношение к тебе. Как мы поступим с тобой, решим позже. Если захочешь вернуться (на Тайвань), то и это сможешь».

Вылечившись, Е Чанли стал доцентом в политехническом институте, и в 1982 г. ему разрешили съездить на Тайвань навестить родственников.

На Тайване не поверили, что лётчик остался жив и 29 марта 1964 г. в газетной статье официально назвали его погибшим героем. Также ВВС Гоминьдана официально не признало того факта, что U-2 сбили ВВС НОАК. В отличие от них американцы в статье «Гоминьдановский Китай, U-2 и день рождения», 8 ноября опубликованной в журнале «Тайм», не без юмора увязали уничтожение U-2 с днём рождения Чан Кайши (31 октября):

«КПК потребовался определённый отрезок времени, чтобы создать атомную бомбу. Техника ПВО у них достаточно эффективна. В прошлом году они сбили один U-2, который в 1960 г. США продали Тайваню. На прошлой неделе, когда отмечался 76-летний юбилей генералиссимуса Чан Кайши, Пекин объявил ещё об одном сбитом над континентом U-2».

Любопытно, что об уничтожении нарушителя китайцы на КП ПВО СССР не сообщили. В архивных документах лишь помечено, что «по сообщению агентства «ЮПИ» Пекинское радио сообщило: над юго-восточным Китаем 1.11.[63] сбит чанкайшистский U-2».

После боя последовали «китайские пышки». Уже 3 ноября зам. министра обороны КНР и Командующий Нанкинского военного округа прибыли во 2-й батальон для вручения наград. Батальон получил высокое почётное звание «Героического подразделения Первой Степени». Комбат Юэ Чжэньхуа тоже стал «Военным Героем ВВС Первой Степени». Не Жун-

чжэнь сказал ракетчикам: «В этом бою вы успешно сочетали возможности техники и тактику. Необходимо обобщить опыт...»

Тем не менее, полёты продолжались. 23 марта 1964 г. лётчик Лян Дэпэй на U-2 в очередной раз фотографировал территорию Китая, однако на обратном пути потерпел катастрофу и упал в море. По некоторым данным, самолёт разрушился на большой высоте, сведения о применении ЗРК отсутствуют.

Ещё до уничтожения U-2 в Шанжао китайские военные предположили, что на самолёте есть новое радиоэлектронное оборудование. Детальное изучение сбитого шпиона могло предоставить доказательства. И действительно, при осмотре обломков и сличении аппаратуры с предыдущим самолётом обнаружили небольшой блок размером примерно в пачку сигарет. Позже выяснилось, что это детектор облучения РЛС, выдающий световой и звуковой сигнал двух типов — при удалении свыше 60 км от источника и менее 60 км, то есть когда наступала повышенная опасность.

Китайцы новую систему назвали почему-то «двенадцатой системой» и в ответ стали модифицировать своё оборудование и изобретать различные методы радиоэлектронного противодействия. Своё оборудование они назвали «системой противодействия № 1».

8 мая 1964 г. 2-й зенитный батальон передислоцировали во Внутреннюю Монголию. 7 июля, ровно через месяц после получения наград за сбитый 1 ноября 1963 г. U-2, они подтвердили свое звание «героев», сбив ещё одного нарушителя. В тот день тайванцы решили провести разведывательную операцию масштабно — двумя высотными разведчиками, с одновременным отвлекающим маневром.

В 8–19 из Тайваня на северо-восток вылетел первый U-2, в 8–34 он вторгся на континент в районе Шанхая, позднее его обозначили как «северный» U-2. В 9–03 на юго-востоке от Гуанчжоу обнаружили второй U-2, его затем называли «южным». В 9–44 он вторгся на континент, а в 10–53 появилось новое сообщение, что вероятно в 11–10 над континентом появится RF-101. Как правило, самолёты RF-101 ВВС Тайваня совершали тактическую разведку КНР на высотах 100–150 м со сверхзвуковой скоростью (максимальная скорость — до 1900 км/ч).

Бывшему командиру 2-го батальона Юэ Чжэньхуа пришлось решать более сложную тактическую задачу.

Формально «Герой ВВС» уже получил новую высокую должность зам. командира и начальника штаба, но сдать батальон своему преемнику и убыть к новому месту службы ещё не успел. В предыдущем удачном пуске для уничтожения единственного U-2 задействовали четыре батальона, а в этот раз в воздухе находились три разнотипных самолёта, им противостоял всего один ЗРК с четырьмя ракетами. В мировой практике подобная ситуация ещё не встречалась. Но комбат рассчитывал на накопленный опыт личного состава и новую «систему противодействия № 1». В 11-33 первый U-2 появился в районе Синчэна, второй — в районе Шанжао. Одновременно получили информацию о подготовке к вылету RF-101.

По расчётам тактический разведчик должен был появиться на позициях батальона первым, его решили первым и сбивать. На RF-101 «выделили» три ракеты, а последнюю, четвертую — для U-2. Но в 11-40, когда RF-101 уже ожидали в зоне пуска, его ещё не наблюдали, и оба U-2 тоже были далеко. В 12-05 «северный» U-2 оказался на удалении 110 км от позиций ЗРК, затем внезапно он изменил курс и полетел в сторону позиций батальона, но вскоре вновь изменил курс и удалился. В 12-08 с РЛС сообщили пеленг новой цели — 200°, удаление — 108 км, это был RF-101. Вновь решили его уничтожить первым. Но самолёт пролетел над морем вдоль побережья и развернулся курсом на Тайвань. В 12-15 «северный» U-2 из Лунтяня вышел за береговую черту и направился в обратный путь, а «южный» U-2 находился в 160 км от батальона. Тут на КП батальона снова поступила информация, что RF-101 опять полетел в их сторону. Новые расчёты показали, что «южный» U-2 и RF-101 в зоне пуска могут появиться одновременно. Молниеносно приняли решение — первым стрелять по U-2 и объявили готовность № 1. Но спустя две минуты «южный» U-2 из Шантоу направился в сторону моря, а RF-101 вновь не долетел до них.

Оперативный анализ ситуации показал, что стратегически важные объекты находятся в Фучжоу и Чжанчжоу, над которыми разведчики ещё не летали, поэтому «готовность № 1» не отменяли. В 12-25 «южный» U-2 к югу от Шантоу и Наньбао над морем сделал разворот, пересек береговую черту и полетел на Чжанчжоу. Его напряженно ожидали, расстояние постепенно сокращалось. В 12-36 он оказался на удалении 32,5 км. Зенитчики включили излучение станции наведения и через несколько секунд пустили ракеты на удаление цели 32 км. Позже установили, что от включения излучения до команды «пуск» прошло всего 3 секунды. По цели выпустили три ракеты, от которых самолёт, несмотря на наличие систем обнаружения излучения и постановки помех, уклониться и избежать попадания не смог. Обломки U-2 нашли в деревне Хунбаыцунь в 7 км к юго-востоку от Чжанчжоу. Лётчик сидел мертвым в кабине.

Сразу возник вопрос, почему он не прыгал с парашютом. Позже выяснили, что катапульта не была снаряжена. Почему это произошло — заводской дефект, или же кто-то специально привёл её в негодность, осталось неустановленным. Документов у тайваньского лётчика с собой не было, а по падению на обручальном кольце «Е Цюнь» ранее сбитый Е Чанли узнал имя жены известного лётчика — их «аса № 1» Ли Наньпина. Ещё в 1957 г. он на RF-84F летал на разведку над Шанхаем. Там его подбили перехватчики, но Ли Наньпин остался жив и на повреждённом самолёте сумел вернуться на базу. Сразу после этого полёта получил повышение и стал командиром 4-й разведэскадрильи 6-й авиагруппы. В феврале 1963 г. он вместе с Е Чанли переучился в США на U-2. После возвращения на Тайвань Ли Наньпин 12 раз благополучно летал над территорией КНР. Его 4 раза лично принимал Чан Кайши, вручая ему награды и присваивая звание героя.

Основной причиной успеха посчитали удачное применение «системы противодействия № 1», но не забыли и бойцов — 309 человек во 2-м батальоне получили награды. В итоге они стали непревзойдёнными рекордсменами в Китае, сбив в общей сложности пять самолётов — RB-57D, три U-2 и позже ещё один беспилотный разведчик.

Гоминьдановцы, чтобы не подвергать лётчиков риску, установили новую спецсистему постановки помех и начали летать ночью, по-видимому, полагая, что зенитчики в КНР наводят ракеты чуть ли не визуально. В свою очередь, ракетчики установили на РЛС дополнительное оборудование, фильтрующее помехи.

16 октября 1964 г. в западном Китае взорвали первую в КНР атомную бомбу. Естественно, что и США, и ВВС Гоминьдана интересовали сведения о результатах испытаний. Вновь на разведку направили U-2. На следующий день после взрыва 2-й зрб передислоцировали из Пекина в Ланьчжоу (провинция Ганьсу) для защиты стратегических объектов. 26 ноября в 2-37 U-2 взлетел с Тайваня и взял курс на Ланьчжоу. Когда он вошёл в зону ответственности 2-го зрб, зенитчики повторили тактику, успешно сработавшую в случае уничтожения U-2 в Чжанчжоу, использовали «систему противодействия № 1». На удалении 33,5 км



Американский беспилотный разведчик BQM-34A. Наряду с U-2 с середины 1960-х годов он стал объектом «охоты» китайских зенитчиков

они пустили три ракеты, но, как потом написали китайцы, «что-то не сработало. На экране радара отметка от цели напоминала финишковую косточку, меняющую очертания. Вражеский самолёт изменил высоту, снизился до 3000 м (зачем!? — А.Д.), затем вновь поднялся и по старому курсу ушел назад». Позже стало известно, что на U-2 поставили ещё одну систему предупреждения и постановки электронных помех. Ложный сигнал не позволил навести ракеты на цель. Их «система противодействия № 1» оказалась бесполезной.

После этого неудачного пуска китайцы поняли, что необходимо срочно создавать новую систему радиоэлектронного противодействия. 17 ноября 1964 г. во Внутреннюю Монголию прибыл так называемый «геологический отряд». На самом деле это были военнослужащие 1-го зенитно-ракетного батальона, которые должны были установить в районе Баотоу стационарную «систему электронного противодействия № 2». И вскоре она «сработала» — в «засаду» попал очередной разведчик.

10 января 1965 г. из Таюаня на Тайване на разведку континента взлетел U-2 борт. № 3521. Его пилотировал лётчик 35-й ав 5-го объединённого отряда Чжан Линь. Его задачей была стратегическая фоторазведка, в ноябре 1964 г. на самолёт поставили аппаратуру для съёмки в инфракрасном диапазоне. В КНР позже написали, что в этот раз лётчик согласился выполнить задание без желания, накануне в середине дня он играл в гольф, когда его вызвал командир и приказал лететь. Это произошло накануне какого-то праздника, Чжан Линь хотел встретиться его с семьёй и заранее приготовил подарки. Но за полёт полагалось 5000 тайваньских долларов и новые награды, а за прежние полёты лётчик дважды был удостоен личных наград от самого Чан Кайши. После гибели на U-2 лётчика Чэнь Хуая Верховный правитель Тайваня ре-

гулярно принимал разведчиков лично, чтобы их вдохновить. После возвращения из США Чжан Линь Чан Кайши тоже его принял и сфотографировался с ним — большая честь для военных.

В 18-00 из Пекина получили сообщение о пролёте U-2. Лётчик пересек береговую черту континента в районе острова Шапдун и позже вспоминал, что его первые были на пределе, он всё время со страхом ожидал взрыва ракеты. Прибытие из США на Тайвань в 35-ю раз пришлось как раз на день гибели U-2 Ли Наньпина. В память о нём американский советник поднял бокал с шампанским и разбил его об пол, изрядно перепугав Чжан Линь, ещё не знавшего истинной причины этого поступка. Позже лётчики пояснили ему, что советник был очень зол из-за потери трёх пилотов в 1962–1964 гг. Чья очередь наступит в 1965 г.? Чжан Линь даже боялся подумать, что следующим может стать он сам. Перед полётом в январе 1965 г. командование сообщило ему, что по свежим разведанным проложен новый курс, и на его пути не будет позиций ЗРК. Когда его U-2 уже находился в небе Внутренней Монголии, он взглянул на часы и определил, что через 15 минут — разворот на обратный курс. Успел даже подумать, что если он успешно совершит десять разведполётов над континентом, то сможет получить крупную сумму денег и уйти в отставку с опасной работы. Но он совершил всего лишь четвёртый полёт. U-2 был достаточно близко от позиций 1-го батальона (точных данных нет), когда как-то странно прозвучал сигнал облучения РЛС. В кабине Чжан Линь ещё толком не понял, что происходит, его прибор предупреждения об излучении станции наведения ракет не сработал, по-видимому, из-за применения китайцами «системы противодействия № 2», и он свою систему постановки помех даже и не включал.

Однако в 21-15 комбат Ван Линь скомандовал «Пуск», пилот успел увидеть вспышку от ракеты, но сделать уже ничего не мог, и после взрыва выпрыгнул с парашютом. Когда приземлился в снегу, понял, что ранен, и в течение нескольких часов ползком добирался до жилища. Поисковые команды искали прежде всего обломки самолёта, и его самого сразу не обнаружили. Позже лётчика нашли местные жители.

Тайваньские газеты 12 января 1965 г. опубликовали сообщение о его гибели. Главнокомандующий ВВС выразил соболезнование его семье, но Чжан Линь выжил, в 1969 г. был освобождён из заключения и стал работать в КНР. 26 августа 1982 г. ему вместе с Е Чанли дали возможность навестить родственников на Тайване, они вместе выехали в Гонконг, но вернулись ли впоследствии в КНР — неизвестно.

На место падения самолёта выехала группа технических специалистов ракетных частей и в контейне-

Фотография, обошедшая издания всего мира: в Пекинском военном музее демонстрируются обломки четырёх (из пяти) U-2, сбитых над территорией КНР. Тайваньцы даже поместили её на обложку своей книги о «старых секретах», снабдив её эмблемой 35-й разведэскадрильи



ре под левым крылом обнаружила неизвестный прибор, вероятно, с устройством самоликвидации. Вызванные сапёры смогли его обезвредить и разобрать. Так китайцы «раскрыли тайну системы электронного противодействия».

На Тайване на какое-то время опять приостановили разведполёты над континентом, а в тренировочных полётах произошло несколько катастроф. 11 октября 1965 г. U-2C разрушился в воздухе вдали от берегов Тайваня. 17 февраля 1966 г. при посадке в Тайчжуне потерпел аварию ещё один U-2, лётчик погиб. 21 июня 1966 г. в окрестностях острова Чуншэндао на U-2 разбился лётчик Юй Цинчжан.

8 сентября 1967 г. при фотографировании аэродрома Цзясин в провинции Чжэцзян был сбит пятый по счёту U-2, пилот Хуан Жунбэй погиб. Подробности не сообщают, известно только, что его уничтожил 14-й батальон, впервые применивший ракеты «Хунци-2» («Красное Знамя-2») китайского производства с устройством электронного противодействия работе ранее раскрытой бортовой системы. В Китае ещё с 1959 г. начали копировать советские ракеты класса «земля-воздух», в апреле 1965 г. и в марте 1966 г. на вооружение ЗРК передали ракеты «Хунци» № 1 и № 2¹².

Так в «поднебесной» происходила известная борьба «брони со снарядом». Тайваньцы (вернее, американцы) всё время совершенствовали системы радиоэлектронного противодействия, ВВС НОАК — тоже. После этого стратегические разведчики U-2 практически не летали над КНР, по-видимому, поняв, что система ПВО континента достаточно надёжна. В апреле 1968 г. на Тайване потерпел катастрофу ещё один самолёт U-2. 1 ноября 1974 г. «метеорологический разведцентр» Гоминьдана ликвидировали, вместе с ним расформировали и 35-ю раэ.

Однако 16 июня 1977 г. 35-я аз была воссоздана в Тайчжуне и стала называться «Объединённым отрядом № 427». Их вооружили тренировочными самолётами Т-33А, в состав отряда вошли три ночных подразделения и одно радиоэлектронного противодействия. 9 сентября 1989 г. их перевооружили на истребители АТ-3 тайваньского производства, и в течение июля 1992 г. они вошли в состав «Объединённого отряда № 499», дислоцировавшегося на авиабазе в Синьчжу.

Рассказ о действиях ПВО КНР был бы неполным без упоминания о сбитых беспилотных разведчиках. В августе 1964 г., когда началась война во Вьетнаме и США начали совершать массированные налёты на Северный Вьетнам, Хонинмин запросил помощи у Мао Цзэдуна для усиления ПВО. Естественно, что свои ЗРК «великий вождь» отдать не мог, и уже 20 августа направил во Вьетнам полк зенитных орудий, переодев китайских солдат во вьетнамскую форму. Их обозначили как 23-й полк 1-й зенитной дивизии.

В Пекинском авиационном музее среди главных своих достижений, таких как первый сверхзвуковой истребитель J-12, можно также увидеть и ракету В-750 (китайский аналог), и советские зенитные орудия, которые китайские артиллеристы «с блеском» продемонстрировали во Вьетнамской войне

зии Вьетнама. Их основной задачей являлась противовоздушная оборона населённых пунктов Ляншань и Сунхуа, железнодорожно-шоссеинного моста и железнодорожной станции.

По китайским данным, уже 17 октября в первом бою с палубной авиацией США китайские зенитчики из 27 появившихся над позициями самолётов сбили восемь и один подбили, в плен взяли пять лётчиков. И в дальнейшем их действия были результативны, но основной вклад в ПВО страны и здесь внесли советские зенитные комплексы С-75 «Двина», за всё время войны уничтожившие, по различным данным, от 1370 до 2500 самолётов США. Основной «головной болью» являлась доставка ЗРК последних модификаций из СССР в Северный Вьетнам через территорию КНР из-за возникших в те годы «слишком дружеских» отношений между нашими странами.

В то же время беспилотные разведчики и тактические боевые самолёты США постоянно вторгались в воздушное пространство КНР. Как правило, беспилотники стартовали с самолётов С-130 «Геркулес», летавших с авиабаз на Тайване, в Южной Корее и Южном Вьетнаме. Вблизи от границы Китая носитель выпускал разведчик «Хофэн» (в переводе с китайского — «Сердитая оса» или «Шмель», американское обозначение — BQM-34A) и далее управлял им по радио. Полёты проходили над провинциями Юньнань, Гуандун, Гуанси, Фуцзянь. Глубина вторжения на континент обычно не превышала 40 км, высота полёта — 17–21 км. Центральный Военный Совет КНР принял решение их уничтожать.

Беспилотник весом до 3 т обладал сравнительно малой ЭПР и создавал достаточно слабую отметку на экране РЛС, что затрудняло обнаружение. Малые размеры и большая высота полёта значительно усложняли решение боевой задачи. Беспилотные разведчи-



ки летали вне зоны действий ЗРК, и первыми с ними начали бороться истребители-перехватчики ВВС НОАК. В октябре—ноябре 1964 г. комэск Сюй Кайтун на J-6 (МиГ-19) трижды пытался сбить беспилотный разведчик, но безуспешно, и каждый раз докладывал: «Он летел передо мной на слишком большой высоте, я выпустил несколько очередей, но не смог его достать».

О том, как перехватчики ВВС НОАК с переменным успехом боролись с американскими беспилотниками и другими нарушителями воздушного пространства КНР в 1960-х годах, речь пойдет в следующем разделе, а здесь вернемся к действиям ЗРК.

После того, как беспилотные разведчики стали регулярно уничтожаться китайскими высотными перехватчиками, американцы приняли дополнительные меры для их защиты. Основным мероприятием стало увеличение высоты полёта. Выше 20 км самолёты ВВС НОАК уже не могли их достать.

Но в 1967 г. Мао Цзэдун лично отдал распоряжение сбивать все самолёты в воздушном пространстве Китая, которые с территории Северного Вьетнама часто залетали в провинцию Гуандун и районы национальных меньшинств в провинции Гуанси. Поэтому для их перехвата в районы наиболее вероятного пролёта воздушного противника скрытно перебросили 2-й, 3-й и 6-й зрб. Впоследствии каждый из них отличился по разу, сбив по беспилотному разведчику. Начало положил 3-й батальон. Его начальник штаба Синь Чжунчжэн с передовым отрядом произвёл рекогносцировку местности и выбрал «оптимальную» позицию. Выяснилось практически полное отсутствие транспортной сети для переброски техники. Очень трудно было найти ещё более неподходящую местность — горы, реки, мосты. На протяжении более 200 км имелось всего 39 деревянных мостов, но грузоподъёмности не превышавших 8 т, а вес боевой машины составлял более десятка тонн. По воде перебросить тяжёлую технику также не было никакой возможности. Но время передислокации по приказу составляло всего 8 дней.

С задачей справились, мобилизовав в огромных количествах местное население для проведения земляных работ. Все восемь дней крестьяне трудились практически без отдыха. 17 сентября 1967 г. в 11-37 поступила информация, что на высоте 19 км со скоростью 750 км/ч к позициям 3-го батальона приближается беспилотный разведчик. Поступил приказ его уничтожить. В 12-01 он был на удалении 35 км, в 12-02 — 27,5 км. По самолёту выпустили три ракеты китайского производства «Хунци-2». Сначала зенитчики посчитали сбитыми три самолёта, но это были лишь взрывы ракет, отметки от них увидели на экране локатора. Обломки беспилотника упали в 18 км к северо-западу от позиций 3-го батальона. Позже с удивлением обнаружили, что самолет оказался мало повреждённым...

22 марта 1968 г. отличился 2-й зенитно-ракетный батальон, 28 октября 1969 г. ещё одного разведчика сбил 6-й зрб. Всего с августа 1964 г. до конца 1969 г. беспилотные самолёты-разведчики вторгались в воздушное пространство КНР 97 раз, из них сбили 20, в том числе 14 — перехватчики, 3 — ракетчики, ещё 3 — корабельная ПВО.

Сбитый 6-м зенитно-ракетным батальоном 28 октября 1969 г. американский беспилотник стал последним успехом зенитчиков в 1960-е годы — «десятилетие славы» китайских ракетчиков. 9 сбитых разведчиков (RB-57D, пять U-2 и 3 беспилотных) распределились среди зенитчиков следующим образом: второй батальон сбил пять самолётов, остальные — по одному (1-й, 3-й, 6-й и 14-й).

Следующего успеха ракетчикам пришлось ждать почти двадцать лет. Юбилейный 10-й боевой успех пришел к китайским ЗРК 5 октября 1984 г., когда вьетнамский МиГ-21 летал на разведку территории Китая и был сбит ракетчиками (тип ЗРК неизвестен, вероятно, китайский аналог С-75, созданный в середине 1970-х годов). Обломки самолёта обнаружили в уезде Лунчжоу (провинция Гуанси). Вьетнамский летчик попал в плен, а батальон зенитчиков, естественно, был награжден¹³.

ИСТОЧНИКИ И КОММЕНТАРИИ

1. Правда о китайской авиации. Пекин, 1998. С. 102.
2. Ли Шушань, Ван Ехун. История боевых действий ВВС Китая. Гуандун. 1996. (На кит. яз.) С. 104.
3. Fighting Colors of Chinese Air Force. Taipei. 1995. (На кит. яз.) С. 105.
4. Из фондов ЦА МО РФ.
5. Увы, этого не сделало советское командование 1 мая 1960 г., следствием чего стала гибель пилота Сафронова.
6. ГАРФ. Ф. 4459. Оп. 24. Д. 2197. Л. 23.
7. Из фондов ЦА МО РФ.
8. Ши Чжэ. Рядом с великой исторической личностью. Пекин, 1991. (На кит. яз.) С. 414-417.
9. Цит. по: Правда о... Указ. соч. С. 118.
10. Правда о... Указ. соч. С. 128.
11. Как тогда было состыковано время в КНР и время оповещения ПВО СССР — неясно.
12. Ли Шушань, Ван Ехун. Указ. соч. С. 132.
13. Ли Шушань, Ван Ехун. Указ. соч. С. 109.

УЧАСТИЕ ВВС НОАК В ЛОКАЛЬНЫХ ВОЙНАХ И КОНФЛИКТАХ

В отличие от 1950-х годов последующие десятилетия развития КНР отличались гораздо более «спокойным» в военном отношении, едва ли не «мирным сосуществованием» со своими основными политическими противниками, в первую очередь, с войсками Гоминьдана. После боевого столкновения за архипелаг Цзиньмэнь в 1958 г. значительно сократилось количество налётов авиации Чан Кайши на территорию КНР с бомбоштурмовыми ударами, и наоборот, в известной степени увеличилось число разведнолётов.

Зато резко обострилась борьба с «внутренними врагами»: на смену политике «большого скачка» — неудачной попытке «одним махом» преодолеть экономическую отсталость огромной крестьянской державы, в 1966 году на целое десятилетие пришла «Великая Пролетарская Культурная Революция» — некий аналог обстановки в СССР во второй половине 1930-х годов. И здесь проявилась «китайская специфика» — вместо советского ГУЛАГа в КНР всех инакомыслящих, а то и просто думающих, в их числе интеллигенцию, квалифицированных специалистов и очень многих других, просто попавших «под раздачу», ссылали «на перевоспитание» в деревни, где их жизнь мало чем отличалась от ГУЛАГовской.

«Великая Пролетарская Культурная Революция» сильно ослабила военный потенциал Китая (в первую очередь ударив по такому «высокоинтеллектуальному» роду войск, как ВВС). Это сказалось и на военной помощи Вьетнаму. В результате «политической борьбы» среднегодовой налёт китайских лётчиков истребительной авиации снизился до нескольких часов, что сделало их, фактически, небоеспособными (в ВВС Тайваня и США годовой налёт лётчиков достигал 200–300 часов).

О том, как эта «политическая чистка» отразилась на лётной подготовке и боеспособности ВВС НОАК, уже достаточно подробно шла речь в одном из предыдущих разделов, а «живую» историю этих событий подробно описал в своих мемуарах Герой Корейской войны, впоследствии Главком ВВС НОАК Ван Хай.

Летом 1962 г. Советский Союз подписал с Индией соглашение о поставках в эту страну советских истребителей МиГ-21 и строительстве в Индии завода

по производству самолётов этой марки. В условиях нарастания противоречий между Индией и КНР подписание таких соглашений вызвало большую обеспокоенность со стороны Китая¹.

В октябре—ноябре 1962 г., незадолго до начала поставок советских МиГов в Индию, между Индией и КНР произошел военный пограничный конфликт. Подробности этого инцидента выяснить не удалось, кроме того, что боевая авиация ВВС НОАК участия в конфликте не принимала. Вместе с тем известно, что в пограничном конфликте с Китаем в конце 1962 г. принимали участие индийские истребители Хоукер «Хантер»².

Осуществлялось ли снабжение воюющих китайских пограничных частей по воздуху силами военно-транспортной авиации, китайские историки не сообщают, но судя по всему, это так, тем более что буквально накануне инцидента в Тибете вспыхнул уже не первый за 1950-е годы контрреволюционный мятеж. Существовала ли какая-то связь между мятежом и пограничным инцидентом, выяснить не удалось, но, скорее всего, именно мятеж вполне мог послужить причиной (или поводом) международного военного конфликта³.

Относительно передачи китайцам технологии производства новейшего по тому времени истребителя МиГ-21, следует отметить, что первые переговоры по этому вопросу между СССР и КНР начались ещё до официального разрыва отношений в середине 1960 г.

Ещё в январе 1960 г. на расширенном заседании Политбюро ЦК КПК в Шанхае с докладом выступил один из руководителей НОАК Не Жунчжэнь, рассказав о состоянии китайско-советского научно-технического сотрудничества. Позже в своих воспоминаниях он написал: «Следы приостановки нам помощи группой во главе с Н.С. Хрущевым виднелись всё более отчётливо. Самолёт МиГ-21 и техническую документацию по ядерной ракете нам не дали. На совещании я сказал, что, по-видимому, опираться на помощь СССР в скором времени уже не придется. Советский Союз, отстаивая свои лидирующие позиции, ввёл ограничения по поставкам наиболее важных военных технологий. И эта тенденция становилась всё более отчётливой. Мы уже раскрыли их замысел — в обла-

сти новых военных разработок держать нас на расстоянии. Разрабатываемые сегодня новые виды вооружений нам передаваться не будут. То есть они хотели, чтобы мы отставали на два—три шага...»⁴.

В то же время следует подчеркнуть, что переговоры по поставкам МиГ-21 в Китай возобновились уже в 1961 г., причём именно по инициативе советской стороны. Первыми в ВВС НОАК на новые МиГи, а затем и их китайские аналоги J-7, перевооружилась 3-я иад комдива Ван Хая.

До их получения основную нагрузку в перехватах на малых и средних высотах несли истребители МиГ-17 и МиГ-19 (и их китайские аналоги J-5 и J-6), а также зенитчики ПВО. Последние ночью 6 ноября 1961 г. первыми сбили новый Гоминьдановский разведчик F-2V (P-2V) из 34-й аэ, совершавший электронную разведку в районе Ляодунского полуострова. Зенитная группировка, расположенная в Чэнцзытуань, состояла из артиллеристов 502-го полка ВВС, 7-й и 8-й роты 402-го прожекторного полка и ещё одного артиллерийского сухопутных войск и шести батальонов. В тот вечер, когда вражеский самолёт находился над Жёлтым морем примерно в 200 км от Ляодунского полуострова, его обнаружили на экране РЛС. Зенитчикам объявили боевую готовность. Когда F-2V приблизился на расстояние 40 км, за ним следили непрерывно и были готовы немедленно открыть огонь. Когда 8-я рота прожектористов осветила его на расстоянии 5 км, зенитчики начали стрельбу. Практически весь этот эпизод длился около 30 сек (с момента включения прожекторов до сбития). Боевой успех получил очень высокую оценку руководства. Зенитную часть лично посетил начальник Генштаба НОАК, вручил награды и отдал приказ захоронить экипаж самолёта (13 чел.) и на могиле поставить стелу, чтобы в будущем сюда могли приезжать родственники⁵.

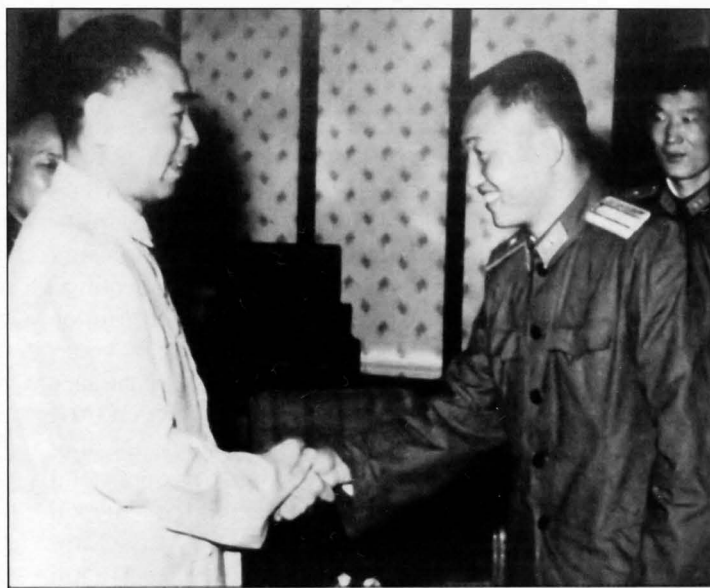
К этому следует добавить, что первый такой самолёт Гоминьдановцы потеряли ещё 25 марта 1960 г., когда на F-2V с авиабазы Синьчжу на Тайване в

Южную Корею вылетел командир 34-й эскадрильи Янь Тиншань. В пути он врезался в гору. 8 января 1962 г. вновь назначенный комэск Го Тунде на F-2V в пути сначала «пропал из эфира», а затем и вовсе пропал без вести. 11 июня 1964 г. F-2V снова был сбит зенитным огнём корабельной ПВО, 14 членов экипажа погибли⁶.

После этой потери в 1961 г. Гоминьдановцы спустя 7 месяцев модернизировали электронное оборудование на этом типе самолёта (китайцы ещё называли его P2Y-7) и далее продолжали техническую разведку над континентом, создавая войскам ПВО дополнительные трудности. В 1963 г. начальник Генштаба дал указание «принять все меры, извлечь уроки, улучшить подготовку», фактически это была традиционная «партиполитнакачка». В результате в ночь с 19 на 20 июня в провинции Цзянси произошел инцидент, получивший наибольшую известность.

Как пишут историки из КНР, вечером 19 июня 1963 г. самолёт F-2V с Тайваня, специально оборудованный для ведения радиоразведки, патрулировал территорию КНР в небе над пров. Чжэцзян. Такой самолёт, оснащённый по последнему слову техники, обычно летал ночью, и китайцы неоднократно пытались его перехватить, но безуспешно. Ночью 20 июня самолёт появился в небе над провинцией Цзянси. На перехват взлетел заместитель командира отдельной эскадрильи Ван Вэньли (по другим данным — зам. командира 24-й дивизии) на истребителе китайского производства J-51 (МиГ-17ПФ). До этого боя Ван Вэньли и его боевые друзья неоднократно встречались в небе с F-2V, но его оборудование позволяло разведчику своевременно их обнаруживать. Он вовремя уклонялся от перехватчиков, которые ко всему ещё и не умели летать ночью на малой высоте. Историки из КНР подчёркивают, что лётчики даже не верили в успех такого перехвата.

В бою 20 июня лётчика удачно навели с земли, и с помощью своего радиолокационного прицела он об-



Слева: Обломки ночного разведчика P-2V, сбитого 20 июня 1963 г.

Премьер Госсовета КНР Чжоу Эньлай лично встретился с лётчиком Ван Вэньли, на МиГ-17бис сбившим P-2V

наружил нарушителя и на малой высоте с удаления 700 м обстрелял его и сбил. Однако, судя по другому китайскому источнику, всё происходило далеко не так «безоблачно». По наведению с земли пилот дважды сблизился с противником, но каждый раз неудачно из-за достаточно большой разницы в высоте, он летел с превышением. Второй заход на пересекающихся курсах также оказался неудачным. После двух неудачных попыток он попросил землю завести его на цель по другому методу (подробностей нет). Видя, что противник приближается к горному району и вот-вот уйдет, штурман навёл его как-то иначе, и в конечном итоге он сбил Гоминьдановский разведчик, тот упал в уезде Линьчуань (провинция Цзянси). Все 14 членов экипажа, включая операторов электронной аппаратуры, погибли⁷.

В сентябре 1964 г. пилота принял лично Чжоу Эньлай. За эту победу в ночном бою Ван Вэньли присвоили почётное звание «Ночной воздушный охотник»⁸.

Историки подсчитали, что с 1954 г по 1966 г. в ночных воздушных боях перехватчики ВВС НОАК сбили шесть самолётов-шпионов и подбили два. Боевые успехи, как они пишут, «достигнуты в очень трудных условиях», и в дальнейшем Гоминьдановцы прекратили вести воздушную разведку над континентом»⁹.

Любопытный случай произошел 1 июня 1963 г. Гоминьдановский лётчик 43-й аэ Сюй Типцзэ, как пишут тайванцы, «совершил предательство» и перелетел на континент на F-86F борт. № 6272. Подробности «угона» ни одна из сторон не сообщают, за исключением того, что в 11-й иаг вскоре последовали «санкции»: 1 сентября 1963 г. 43-ю аэ расформировали, и после реорганизации она получила № 48-й аэ¹⁰.

Летом 1964 г. началась война во Вьетнаме, и соперниками лётчиков ВВС НОАК вновь всё чаще становились «ястребы» Дяди Сэма. Хотя Китайская Народная Республика и не являлась прямым участником вьетнамского конфликта, необъявленная воздушная война между Северным Вьетнамом и США наложила свой отпечаток и на авиационную историю Китая.

После «Тонкинского инцидента» — боевого столкновения американских и северовьетнамских боевых кораблей в Тонкинском заливе, США объявили о начале «воздушной войны» против Демократической Республики Вьетнам, которую поддерживали КНР и СССР. Первые бомбовые удары по северовьетнамской территории американцы нанесли 5 августа 1964 г. Однако один из первых воздушных боёв в той войне американцам пришлось выдержать не с вьетнамскими, а с китайскими самолётами, и завершился он не в пользу «янки». В изложении американской стороны, «прилизанном» пресс-службой ВМС США, бой проходил в следующей последовательности: в 8 часов 40 минут истребитель Макдоннелл-Дуглас F-4B «Фантом», взлетевший с авианосца «Рэйнджер», над Южно-Китайским морем неожиданно атаковали четыре «вьетнамских» истребителя МиГ-17. Ракетой «Спэрроу» удалось сбить один из них, однако вскоре другой истре-

битель противника зашел в хвост «Фантому» и поразил его очередью из пушки. Экипаж американского самолёта — командир Т. Мэрфи и оператор Р. Фэган — погибли.

Однако есть и другая, китайская, версия этого боя, представляющаяся более достоверной. В соответствии с ней американский воздушный патруль, состоявший из восьми F-4B, вторгся в воздушное пространство над территориальными водами не Вьетнама, как следовало из американского сообщения, а КНР (в районе острова Хайнаньдао, лежащего в Тонкинском заливе напротив вьетнамских берегов). Возможно, американцы умышленно провоцировали китайцев на решительные действия, надеясь «преподать им урок». Но урок оказался сорванным: в начале боя экипажу лейтенанта Мэрфи действительно удалось повредить ракетой «Спэрроу» один из МиГов (который, однако, не был сбит и сумел вернуться на базу). Другой «Фантом», выпустив ракету «Сайдуиндер» по ещё одному китайскому истребителю, по ошибке поразил F-4B, пилотируемый Мэрфи, отправив его на дно залива.

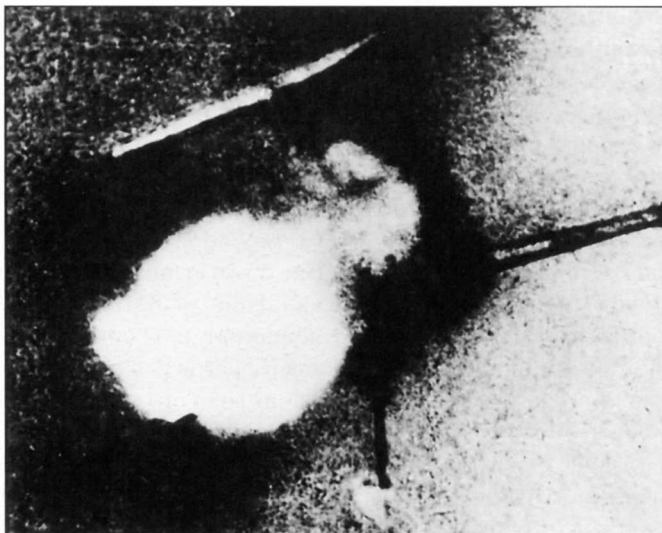
12 мая следующего года американцы взяли реванш за первую неудачу: 12 F-4B вторглись в Китайскую провинцию Юньнань и сбили один J-5, выполнявший тренировочный полёт (в ответ на протест китайцев американцы объявили, что они уничтожили его над территорией ДРВ, в зоне боевых действий).

В 1965 г. СССР предложил Китаю вернуться к «корейскому варианту», разместив в пограничной с Вьетнамом китайской провинции Юньнань группировку истребителей советских ВВС, способную обеспечить ПВО ДРВ. Однако политические разногласия между Москвой и Пекином не позволили реализовать этот план.

Летом 1966 г. произошло боестолкновение с авиацией Китая. По свидетельству генерал-лейтенанта авиации А.Н. Осипенко, два китайских самолёта-истребителя углубились в пределы советской территории и на сигналы, подаваемые нашими истребителями, не ре-



На смену советским МиГ-15 и МиГ-17 с середины 1950-х годов в полки поступали китайские аналоги J-5



агировали, попытавшись завязать воздушный бой. В результате обоих сбили в районе п/п Кнорринг.

Подробностей и точной даты Александр Николаевич не приводит, но уточняет, что в этот же день на Сахалине в нейтральных водах огнём из пушечной установки американский самолёт-разведчик сбил близко подошедший к нему наш истребитель.

А в августе того же года и сам Осипенко стал объектом «охоты» китайских перехватчиков: экипажу разведчика Ту-16Р поставили задачу — «на средних высотах (1500 м) в районе Хабаровска подойти к государственной границе с Китаем на дальность 500 м и сфотографировать её на дистанции от Хабаровска до озера Заозерной (юго-западнее Владивостока) с севера на юг. Подойти к границе, начали фотографирование. Командир огневых установок докладывает: «Сзади справа подошли два китайских истребителя МиГ-17. Удаление 700 м. Находятся над китайской территорией». Ясно, вышли на исходную позицию для атаки с пушечным вооружением: дистанция от 400 до 700 м наиболее эффективная. Так и шли они с нами до легендарной озера Заозерная, но мы им не предоставили возможности для атаки точным самолётострельбом. То, что отношения с Китаем обострились и военные конфликты недалеко, летом 1966 г. было понятно»¹¹. О других подобных инцидентах данных нет.



Далее продолжим хронику перехватов китайскими лётчиками американских самолётов-нарушителей на средних и малых высотах.

5 октября 1965 г. 13 американских самолётов тремя группами вторглись в воздушное пространство провинции Гуанси. По приказу командования 7-й Воздушной Армии в 11-47 на перехват взлетела четвёрка J-6 расквартированной в Наньнинге 9-й пд (ведущий — зам. командира Чжан Юньбао). В 12-35 в районе Лунчжоу он повёл свою группу в атаку на разведчик RA-3D и прикрывавшую его четвёрку F-4C.

Избежав «прямого контакта» с одним из «Фантомов» (что это было — попытка вступить в бой или угроза тарана, и если да, то кто первым пошёл на него, неясно), ведущий сбил разведчик. Историки из КНР не исключают, что ведущий ошибочно идентифицировал разведчик как RA-3D, поскольку американцы позже заявили, что разведчик не был сбит, но самолёт F-105D (№ 62-4295) в тот день был сбит над китайско-вьетнамской границей, лётчик пропал без вести. Чжан Юньбао, вероятно, как обычно ошибся в опознавании типов самолётов¹².

В 1966 г. американские войска существенно расширили масштабы своих бомбардировок на севере Вьетнама. Участились случаи нарушения воздушной границы Китая.

12 апреля 1966 г. ведущий пары J-6 лётчик Ли Лайси из 76-го пдп 26-й пд в воздушном пространстве над полуостровом Лэйчжоу сбил самолет A-3B ВМС США. Историки в КНР уточняют, что этот самолёт, вероятно, был, заправщик K-3B (борт. № 142653) с авианосца «Сяонг».

12 мая 1966 г. лётчик Чжу Сыхэн из 63-го пдп 21-й пд на J-5 в Мэнцзы (пров. Юньнань) сбил разведчик RB-66. Американцы этого не признали.

9 сентября 1966 г. лётчик Гао Сюмин из 54-го пдп 18-й пд в Дунсин (провинция Гуанси) сбил F-105. Американцы эту потерю также не подтвердили.

17 сентября 1966 г. лётчик Гао Чжанцзи из 54-го пдп 18-й пд в провинции Гуанси сбил F-105. В свою очередь, американцы признали, что в тот день один F-105D борт. № 388 из 469-го звена Объединённой ВА под управлением Майка Ланнинга подвергся атаке МиГа, но ушёл и вернулся на базу.

24 апреля 1967 г. Сун Иминь из 78-го пдп 26-й пд сбил F-4B над Дунсинем. Американцы заявили, что в тот день палубный F-4B сбил МиГ-17 из широко «известного» 923-го пдп ВВС СРВ.

21 августа 1967 г. зам. командира звена 18-й пд Чэнь Фэнся и лётчик Хань Жуйцзе сбили два палубных штурмовика A-6A. Из четырёх членов экипажей трое погибли, один раненый попал в плен. Аме-

Вверху: В прицеле фотокинопулемёта горит F-104C, его 20 сентября 1965 г. сбили лётчики морской авиации комэск Гао Сян и его ведомый Хуан Фэншэн на J-6. Дистанция открытия огня — 291 м! Слева: Останки беспилотного разведчика, сбитого лётчиками морской авиации Чжоу Синьчэном и Ци Дэци на J-5 10 июля 1970 г.

риканцы признали потерю палубников А-6А с борт. №№ 152625, 152627¹³.

21 апреля 1967 г. и 4 января 1968 г. в воздушном пространстве КНР лётчики ВВС НОАК подбили два RF-101. 13 января 1968 г. они сбили один RF-104G. В 1967 г. зенитчики во взаимодействии с авиацией сбили шесть тактических боевых самолётов США¹⁴.

К этому следует добавить, что 13 января 1967 г. на боевое патрулирование над архипелагом Цзиньмэнь вылетела четвёрка F-104G 8-й аз ВВС Гоминьдана, прикрывая разведчика RF-104G из 12-й раз. Тайваньские историки утверждают, что в воздушном бою в районе островов Цзиньмэньдао и Мэнцзу с перехватчиками J-6 два Гоминьдановских лётчика Ху Шилинь и Ши Бэйбо сбили каждый по самолёту ВВС НОАК. Третий самолёт ВВС Чан Кайши (лётчик Ян Цзиньцун), скорее всего повреждённый, на обратном пути над морем исчез¹⁵.

В советских источниках можно встретить утверждение, что этот воздушный бой стал последним между китайскими и тайваньскими истребителями, якобы J-6 была дюжина, и произошел он не зимой, а летом 1967 г. Подтверждается, что, по докладам тайваньских лётчиков, они сбили два китайских истребителя¹⁶.

Как утверждают историки из КНР, «после начала в 1966 г. «Великой Пролетарской Культурной Революции» создались условия, когда «в обществе царил хаос, но ВВС НОАК по-прежнему оставались на боевом посту. Лётчики были всегда готовы отразить вторжение американских и Гоминьдановских самолётов, которые вели разведку и совершали налёты на юго-западных границах КНР и в прибрежных районах провинции Фуцзянь»¹⁷. В 1966–1968 гг. Гоминьдановские лётчики на различных типах самолётов совершили 47 самолёто-вылетов, проводя разведку континента. Они встретили решительный отпор ПВО и ВВС НОАК, и с 1969 г. американские и Гоминьдановские самолёты в основном прекратили налёты на КНР¹⁸.

С началом войны во Вьетнаме транспортные подразделения ВВС Гоминьдана во Вьетнаме стали оказывать помощь американской армии в военных перевозках. 34-я аз получила C-54 для десантирования на континент людей и грузов ещё в августе 1961 г., подробности боевого применения неизвестны. В марте 1963 г. 34-я аз получила 5 C-123B, после переучивания экипажи направили в Южный Вьетнам. Ночью 27 июня 1965 г. один из этих C-123B сбили зенитные войска КПК (китайцы над КНР или северовьетнамцы над ДРВ — неясно). 31 августа ещё один C-123B пропал без вести над морем. Оба экипажа погибли.

В мае—июне 1966 г. 34-я аз дважды получила по одному РЗА. их использовали до 25 января 1967 г. Позже их пре-

кратили использовать вместе с F-2V, поскольку в то время эскадрилья передислоцировалась с авиабазы Синьчжу. С этого момента на время прекратилась электронная разведка континента. 22 августа 1967 г. снова потерпел аварию C-123B, экипаж пропал без вести. В марте 1968 г. 34-ю аз начали перевооружать на новую модификацию C-123K. После монтажа электронного оборудования APR-25 экипажи вновь приступили к регулярным полётам на боевое патрулирование¹⁹.

Война во Вьетнаме активизировала и действия американской разведывательной авиации против Китая. В небе страны всё чаще появлялись высотные беспилотные разведчики Райан BQM-34, осуществляющие фото- и радиоэлектронную разведку, а также «провоцирующие» систему ПВО КНР вблизи границы с Вьетнамом. Ко всем многочисленным трудностям, связанным с освоением всепогодных перехватчиков, китайцы получили новые трудности и новую «головную боль» — массовое применение американскими ВВС беспилотников. С помощью лишь одних ЗРК, как уже говорилось, можно было достигнуть лишь отдельных успехов, но прикрыть всего пятью комплексами с боевым радиусом до 40 км территорию юго-западных провинций Китая, не говоря уже обо всей КНР, было нереально.

Тем не менее судьба беспилотных самолётов-разведчиков оказалась во многом схожей с тактическими боевыми самолётами — их также сбивали. Как уже говорилось, после целого ряда неудачных перехватов в сентябре—октябре 1964 г. впервые удалось сбить американский беспилотник лишь в середине ноября 1964 г. (в различных китайских источниках фигурируют три различных даты — 5, 15 и 18 ноября). В тот день в 11-53 беспилотный разведчик «Хофэн» стартовал с C-130 в 170 км к востоку от о. Хайнаньдао и вторгся в воздушное пространство КНР у п-ва Лэйчжоу.

Разведчик летел на высоте 17500–17600 м со скоростью 780 км/ч. В 11-58 ему на перехват взлетел командир звена 2-й аз из 1-й над Сюй Кайту на J-6. Его наводили с земли по данным целеуказаний РЛС. В тот день небо над полуостровом Лэйчжоу было ясным, и вскоре лётчик обнаружил разведчик по инверсионному следу в голубом небе справа от себя на



26 июня 1967 г. лётчики морской авиации Ван Чжунпу и Люй Цзилян (на снимке — 3-й и 4-й слева) на J-6 сбили американский истребитель F-4C

высоте около 18000 м и на удалении около 50 км. С высоты 16200 м он пошел в атаку. Затем лётчик доложил на КП, что потерял цель. Его успокоили и продолжали наводить с земли, приказав повернуть на 12° к востоку, после чего пилот снова обнаружил разведчик на удалении около 28 км. Сюй Кайтун буквально по метрам набирал высоту и вскоре достиг своего предельного потолка, полёт на такой высоте был очень сложен. Расстояние по высоте постепенно сокращалось до 700, 600, 500 м... Когда оно достигло 400 м, он создал угол атаки около 15° и открыл огонь, но в цель не попал, поскольку на такой высоте его самолёт плохо управлялся.

Несмотря на малый остаток горючего, лётчик продолжал полёт на этой высоте. Внезапно беспилотник стал делать правый разворот, и тогда Сюй Кайтун сумел второй раз прицелиться и вновь открыл огонь. С огромным трудом он держался на высоте 17500 м, и разница по высоте составляла около 250 м. Наконец, он как-то сумел ещё раз прицелиться и выстрелить в третий раз, и лишь тогда поразил беспилотник (по другим данным, лётчик настиг разведчика на высоте 16200 м и с дистанции 400 м выпустил три ракеты, что маловероятно). Так, впервые сбив над территорией КНР беспилотный американский разведчик, лётчик благополучно вернулся на базу²⁰.

Первый успешный боевой опыт китайцы тщательно изучали и распространяли, после этого они добились еще целого ряда побед. Несмотря на постоянно увеличивавшиеся трудности в борьбе с беспилотниками, по мере накопления опыта пилоты ВВС НОАК стали раз за разом одерживать над ними победы.

Следующий успех пришелся 2 января 1965 г. на долю комэска Чжан Хуайляня из 1-й дивизии ВВС НОАК. Беспилотный разведчик вторгся в провинцию Гуанси в районе Наньнина в 13-55 и летел, постоянно маневрируя. Китайские РЛС его обнаружили и наводили поднявшиеся на перехват две пары J-6, но те достать его не смогли. Затем взлетела третья пара на J-6 (ведущий — зам. комполка Чжан Дяньвэнь, ведомый — Чжан Хуайлянь), достаточно быстро набравшая высоту 17 км. Ведущий первым обстрелял

разведчика тремя очередями, но не попал. Беспилотник развернулся и полетел курсом на юг. Посчитали, что он закончил фотографирование и возвращается на базу. Пара продолжала преследовать разведчика и оказалась достаточно близко от него. С земли им приказали «быстрее набирать высоту», и они забрались почти на 18000 м (по уточненным данным — 17770 м). Ведущий Чжан Дяньвэнь приказал ведомому атаковать с близкой дистанции, и на дальности менее 200 м (китайцы утверждали, что их разделяло всего 175 м) Чжан Хуайлянь открыл огонь и сбил разведчика.

3 апреля 1965 г. в Гуанси перехватчики сбili ещё один беспилотник, отличился командир звена 18-й иад Дун Сяохай. 18 апреля 1965 г. вновь отличился Чжан Хуайлянь, поднявшись на высоту 18200 м. В результате он стал единственным лётчиком в ВВС НОАК, на счету которого имелись два сбитых высотных разведчика. 21 августа 1965 г. успеха в высотном бою добился зам. комэска 10-го иап 4-й иад морской авиации Шу Цзичэн. Ещё одну победу 24 декабря 1965 г. одержал зам. комзвена 9-й иад Чжу Илун. Все они летали на J-6.

3 января 1966 г. ещё один беспилотник в провинции Юньнань сбил лётчик Лу Сянсяо из 3-й дивизии Ван Хая на новом истребителе-перехватчике J-7. По воспоминаниям Ван Хая, на перехват подняли звено с аэродрома Мэнцзы. Лу Сянсяо по командам с КП на высоте 18300 м выпустил 32 снаряда и попал в него (в других источниках утверждают, что разведчика сбili ракетой). Первый успех нового высотного перехватчика считали настолько важным, что уже 9 января лётчик получил награду 1-й степени²¹.

Вскоре, 7 февраля 1966 г. в Юньнани сбili ещё один американский беспилотник. Командир 9-й эскадрильи 3-й иад Фэн Цюаньминь по наведению с КП обнаружил цель на высоте 18300 м и с удаления 370-400 м выпустил 28 снарядов, попав точно в цель. Вскоре лётчик и все «причастные» на земле также получили награду 1-й ст. Ещё по одному самолёту-разведчику 5 и 23 марта 1966 г. сбili зам. комзвена 25-го иап 9-й иад Сунь Сяосянь и зам. комзвена 9-й иад Чжу Илун на J-6²².

По мнению Ван Хая, сбитые беспилотники не убедили американцев, что это результат полётов китайских МиГов и лётчиков без противоперегрузочных костюмов (ППК). Они продолжали запускать новые беспилотные разведчики. В архиве 3-й иад остались следующие записи: «12.06.67 беспилотник вторгся в провинцию Гуанси. Зам. комзвена 9-й иад 3-й иад Лю Гуандай по командам КП на высоте 17000 м сблизился до 180 м и сбил его. 16 июня получил награду 1-й ст.»²³.

Торжественная церемония принятия на вооружение 34-й аз новейшего американского разведчика РЗА. На трибуне — Главнокомандующий ВВС Гоминьдана Сюй. Среди присутствующих много американских «советников». А/база Синьчжу, 22.06.66 г.



30 января 1968 г. перехватчики вновь отличились. Беспилотник летел на разведку аэродрома в пров. Юньнань и был своевременно обнаружен на экранах РЛС на высоте более 20 км. С земли также был хорошо виден инверсионный след. Зам. комполка Хань Юн'у и лётчик Чжоу Юнчэн взлетели на перехват на новых истребителях J-7. Их наводили с НП в Куньмине. Китайцы отмечают, что у них уже были новые гермошлемы, и приводят подробности переговоров с наземным пунктом наведения — обсуждения различных трудностей и условий полёта и пилотирования. Ведущий Хань Юн'у на высоте 20300 м сблизился с беспилотником на расстояние менее 200 и на сближении от 160 до 50 м успел выпустить очередь в 45 снарядов авиационных пушек. Разведчика он сбил. Неясно, зачем при этом ведомый Чжоу Юнчэн на дальности около 120 м также открыл огонь, выпустив 13 снарядов и тоже попав в разведчика. Так впервые в КНР новые истребители-перехватчики J-7 сбили вражеский самолёт на высоте более 20 км. Моментально последовали награды, 28 апреля всех награждённых принял Чжоу Эньлай.

7 марта 1968 г. ещё один беспилотный самолёт над Юньнанью сбила взлетевшая с аэродрома Мэнцзы пара Цзян Вэньсин и Ван Чжиюэ.

Спустя неделю, 15 марта, ещё один беспилотник в 13–03 залетел в Юньнань из севера Лаоса. На перехват взлетели 11 самолётов. По наведению с КП Чжан Эньхуа первым обнаружил разведчик и, открыв огонь, повредил его. Затем Ван Чжисинь зашёл в атаку и на высоте 19900–20400 м с удаления около 200 м обстрелял беспилотник, добив его. За успех, достигнутый на такой высоте, их тоже наградили.

По официальным данным, с мая 1966 г. и до конца 1971 г. беспилотные самолёты-разведчики США совершили 53 самолёто-пролёта над воздушным пространством Китая. Всего сбили девять самолётов. По данным Ван Хая, с августа 1964 г. по декабрь 1971 г. лётчики КНР сбили всего 20 высотных разведчиков. Он писал, что «много сбитых беспилотников охладил пыл американцев. Они снизили активность и смирились»²⁴.

23 января 1968 г. в Юго-Восточной Азии произошёл один из самых скандальных эпизодов «холодной войны», едва не послуживший поводом для начала серьёзного военного конфликта в регионе. В него могли быть втянуты как Китай, так и СССР. В тот день северокорейские сторожевые катера обнаружили в своих территориальных водах неизвестный объект, которым оказался разведывательный корабль ВМС США «Пуэбло». Произошёл небольшой инцидент с открытием огня с обеих сторон и с атакой северокорейской авиации. В конце концов корабль сдался, и его отбуксировали в порт Вонсан. Однако Вашингтон решил оказать давление на Пхеньян, и это едва не вылилось в серьёзнейший мировой кризис. В Южную Корею срочно перебросили эскадрильи истребителей-бомбардировщиков F-105 «Тандерчиф» из Невады и ещё две эскадрильи истребителей с Окинавы. В местные воды вскоре пришла корабельная группировка ВМФ США во главе с атомным авианосцем «Энтерпрайз» (100 са-



Разведчики RF-100A 4-й авиационной группы ВВС Гоминьдана.

Их лётные качества чанкайшисты считали недостаточными и для воздушной разведки над территорией КНР использовали не слишком часто

молётов на борту), к ней позже присоединилась другая эскадра, включавшая авианосец «Йорктаун» (60 самолётов). Президент США Л. Джонсон призвал из запаса 14000 резервистов ВВС, национальной гвардии и авиации ВМС, а также приказал расконсервировать 372 самолёта экстренного резерва. СССР и КНР также стали подтягивать в район возможного конфликта свои воздушные и морские силы. Между тем, северокорейские специалисты осмотрели «Пуэбло» и обнаружили на его борту современное радиоэлектронное разведоборудование. Промаявшись две недели в «каталажке» и, очевидно, не без «настоятельных убеждений», члены экипажа «Пуэбло» в конце концов признались в ведении разведывательной деятельности в территориальных водах КНДР. После этого Вашингтону ничего не оставалось, как принести официальные извинения Пхеньяну. Вскоре моряков отпустили, но корабль остался в КНДР в качестве трофея и музейного экспоната...²⁵.

В годы «Великой Пролетарской Культурной Революции» ВВС США постоянно наращивали арсенал технических средств, предназначенных для воздушного наблюдения за территорией КНР. В 1967 г. на Окинаву направили скоростные разведчики Локхид SR-71, способные совершать длительный полёт со скоростью $M=3,0-3,2$ на высотах более 20 км. Эти машины летали вне досягаемости не только китайских истребителей, но и ЗРК С-75, что делало SR-71 практически неуязвимыми для средств ПВО, имевшихся в распоряжении ВВС НОАК. А в 1970 г. на Тайвань перебросили два новейших высотных разведчика Локхид U-2R, способных вести радиолокационное наблюдение на большой дальности и с высоким разрешением, не нарушая при этом воздушное пространство КНР.

Осенью 1971 г. в китайской авиации произошла катастрофа, имевшая широкий международный резонанс. Речь идет о бегстве Министра Обороны КНР Линь Бяо на самолёте в Монголию (или в СССР) и

его гибели в авиационной катастрофе. Выдвигались несколько версий лётного происшествия — якобы пассажирский самолёт сбили ракетчики (либо китайские, либо монгольские) а может быть, над территорией МНР «достали» китайские истребители-перехватчики. Сложность международного расследования заключалась в том, что катастрофа произошла в пустыне Гоби, куда не имел доступа никто, даже китайские авиационные специалисты.

Однако исчерпывающая информация по этой катастрофе есть в мемуарах Ван Хая, по приказу Главкома ВВС У Фасяня возглавившего рабочую группу для расследования причин катастрофы. Это, по-видимому, наиболее авторитетный источник. Ван Хай вспоминает, что в сентябре 1971 г. созвали большое совещание по вопросам обучения в лётных школах ВВС. Он сам в тот момент находился в авиачастях на аэродроме Яньцунь в Тяньцзине. Однако утром 13 сентября его срочно вызвали в Пекин, прислав за ним машину. Стало известно о бегстве Линь Бяо на личном самолёте в Монголию и катастрофе его самолёта борт. № 256 (китайцы его называли «Сапчча»).

Как уже говорилось, Ван Хай долгое время считался противником Линь Бяо, и бегство Министра Обороны автоматически сняло с него все обвинения и статус «штрафного». И наоборот, Главком ВВС У Фасянь в Китае в то время считался одним из главных сторонников Линь Бяо, однако расследование его «вредительской» деятельности было прекращено спустя всего 10 дней после инцидента. Затем У Фасянь пригласил к себе Ван Хая и передал ему от Чжоу Эньлая множество фотографий с места катастрофы, приказав ему создать рабочую группу и возглавить расследование причин лётного происшествия.

Фотографии сделал китайский военный атташе в Монголии, по ним и вели расследование. На место происшествия выехать было нельзя. Самолёт упал в пустыне Гоби, очень удалённом от населённых пунктов районе, и в обломках никто не «шуровал».

У китайцев в тот момент имелось чуть более десятка подобных самолётов, помимо фотографий специалисты разбирались и на натуре.

Оставим в стороне мелкие подробности расследования, равно как и рассуждения Ван Хая о культе личности в стране и о преемнике Линь Бяо. В итоге китайцы во всём разобрались:

- 1) — самолёт не взорвался в воздухе, он пытался сесть, осталась колея от шасси. На месте падения все части самолёта лежали очень сконцентрированно;
- 2) — в кабине самолёта накануне падения не оказалось никаких следов борьбы, также выяснили, что экипаж оружия не имел.

Опрос свидетелей и дополнительные факты помогли установить, что взлёт был необычным, все пассажиры поднимались по рабочему (а не пассажирскому) трапу. Затем самолёт порулил по траве, пока не выехал на ВПП. На рулётке самолёт крылом слегка зацепил бензоаппаратчик, разбил аэронавигационные огни и, как полагали, вполне мог повредить заправочную горловину в крыле. Взлёт был тяжёлым, и это

подтвердилось при дозаправке на аэродроме Шанхайгуань (первоначально Линь Бяо взлетал из Бодайхо).

На основании расследования сделали заключение, что самолёт совершил неудачную вынужденную посадку. Выяснилось:

- 1) — место вынужденной посадки пилот выбирал с воздуха намеренно — пустыня, ровная площадка;
- 2) — лётчик перед посадкой выпустил закрылки (не очень понятно, почему ниже Ван Хай также упоминает о невыпущенных закрылках и о повышенной скорости при касании земли — прим. авт.);
- 3) — в воздухе всё было штатно, не осталось никаких следов столкновений или повреждений. В швематиках даже осталось давление.

Ван Хай впоследствии написал: «Похоже, что при касании земли самолёт сначала зацепил хвостом за грунт со всеми вытекающими катастрофическими последствиями». Причиной катастрофы он назвал ошибку лётчика при почной посадке, затем произошёл взрыв паров горючего в повреждённых при посадке крыльях; кроме того, в экипаже не хватало второго пилота и штурмана — взлёт очень напоминал бегство».

По мнению Ван Хая, вынужденная посадка произошла из-за выработки горючего, поскольку по-настоящему не дозаправились перед взлётом. Длительный полёт на малых высотах 2500–6500 м способствовал повышенному расходу горючего. Без штурмана и наведения с земли они оказались далеко от аэродромов, и в пустыне вынужденно селились вслепую.

19 мая 1972 г. выводы комиссии о результатах расследования катастрофы самолёта Линь Бяо передали в ЦК КПК, на этом и закончилась авиационная компонента политического «дела члена антиреволюционной группировки» Линь Бяо²⁶.

Вместе с тем весьма любопытен и практически неизвестен ещё один эпизод, связанный с бегством Линь Бяо. Историки из КНР среди многих героев китайской авиации упоминают и «преданного солдата» — пилота вертолётки по имени Чэнь Сюэнь, предотвратившего угон вертолётки за границу и погибшего от пуль соратников Линь Бяо, попытавшихся вывезти из страны какой-то компромат на верхушку КПК.

Как следует из биографии Чэнь Сюэня, когда Линь Бяо с семьёй и соратниками, поняв, что пора «рвать когти», попытался улётеть на самолёте, трое его «соратников» (или помощников, не стесняясь в эпитетах, китайцы называли их «пособниками», «приспешниками», «заговорщиками», «врагами народа» и т.п.) во главе с неким Чжоу Юйчи «тайно» проникли на один из аэродромов в пригороде Пекина, пытаясь улётеть за границу на вертолётке, заодно прихватив с собой «особо важные партийно-правительственные документы».

Ночью в 2–40 13 сентября 1971 г. вертолётчика Чэнь Сюэня разбудили в общежитии и приказали срочно готовить машину (тип неизвестен) к вылету и выполнению срочного и сверхсекретного задания. При этом Чжоу Юйчи вручил ему рукописный приказ за подписью самого Линь Бяо, где вместо сути задания особо отмечалась его «сверхсрочность» и «сверхсекрет-

ность». В вертолёт пилот в пилотской кабине сел в левое кресло, а правое кресло второго пилота занял зам. комэска Чэнь Шининь (степень его лётной квалификации неясна). Вслед за ними в кабину быстро втиснулся Чжоу Юйчи и разместился сзади за правым креслом, остальные двое «пособников» остались в пассажирском салоне. Во время подготовки к взлёту Чэнь Сюэнь попытался связаться по радио с КДП, но ему это запретили, ссылаясь на секретность. Лётчику также запретили включать аэронавигационные огни (АНО).

По инструкции Чэнь Сюэнь разогревал двигатель до минимальных 40°C. Однако, едва стрелка термометра достигла 30°C (это произошло в 3–15), сидевший справа Чэнь Шининь по указанию Чжоу Юйчи прибавил обороты, и вертолёт оторвался от земли. После взлёта Чжоу Юйчи указал курс — 320° (на северо-запад). Управляя машиной и контролируя заданный курс, Чэнь Сюэнь в наушниках слышал свой позывной «3685», их вызывали с земли. По инструкции пилот попытался ответить, но «соратник» запретил. Пролетая над городом Чжанцзякоу, они увидели огни местного аэродрома (здесь также дозаправлялся и самолёт Линь Бяо). По инструкции вертолёт должен был начать снижение, но Чжоу Юйчи достал свою карту с заранее проложенным маршрутом Пекин — Улан-Батор — Иркутск и приказал пилоту без посадки следовать в столицу Монголии.

Всё происходившее очень обеспокоило пилота. К чему такая снешка, что нельзя даже штатно разогреть двигатель? Почему нельзя связываться с землей? Горючего к этому времени уже становилось все меньше, но почему ему не разрешили дозаправиться? Судя по всему, радио оставалось включённым, и перебранку в кабине слышал диспетчер аэродрома Чжоуцзякоу, приказав им немедленно приземлиться. В ответ на это Чжоу Юйчи вытаскил пистолет и, нацелив его на Чэнь Сюэня, предупредил, что при попытке посадки он его пристрелит.

Лишь в этот момент пилот понял, какое «сверхсекретное задание» он выполняет. Оно связано с угонм

вертолёта и бегством за границу, и с ним летели не «ответственные работники ЦК КПК», а «враги партии и народа». Осознавая реальную угрозу его жизни, тем не менее Чэнь Сюэнь очень быстро и квалифицированно стал «настраивать» гироскопы, одновременно следуя за его стрелкой, в результате вертолёт постепенно развернулся на 180° и полетел обратным курсом. Однако Чжоу Юйчи по магнитному компасу справа всё же обнаружил, что они летят в другом направлении, и поинтересовался у пилота, что происходит. Тот ответил, что второй компас вышел из строя. Не очень понятно, что всё время делал сидевший на правом кресле зам. комэска. Судя по всему, при виде «стволы» он просто впал в «ступор» и бездействовал.

Сообразив, что они меняют курс, угонщик Чжоу Юйчи потребовал лететь на северо-запад, но лётчик ответил, что с земли посланы самолёты на перехват, и поэтому «он маневрирует». И действительно, как раз в это время над вертолётom на большой скорости пролетел перехватчик. В ЦК КПК, наконец, спохватились и сообразили, что происходит, потребовав всеми средствами перехватить беглецов.

Одновременно в наушниках Чэнь Сюэнь слышал голоса своих боевых друзей. Поняв, что он вступил в схватку с врагом, они с земли всячески пытались его поддержать и приободрить.

Постепенно вертолёт приближался к аэродрому вылета. Поняв, что они опять оказались в районе Пекина, заговорщик поднял крик и потребовал снова лететь на северо-запад. В это время на аэродроме готовились к посадке вертолёта и даже включили посадочные огни на полосе. Однако в кабине при попытке снижения началась борьба, в которой второй пилот Чэнь Шининь участия практически не принимал и, испугавшись за собственную жизнь, всеми своими действиями помогал выполнять требования угонщиков. Но и те тоже очень опасались за свои жизни и умирать не хотели. Поскольку улететь за границы КНР топлива уже не оставалось, в конце концов вертолёт полетел на северо-восток в горный район Бадалянь,



Вертолёт Z-5 (аналог Ми-4). Судя по всему, он стал участником инцидента с побегом «сторонников Линь Бяо»

где «соратники» надеялись укрыться. Этот густонаселённый район пилот достаточно хорошо знал по прежним маршрутам, там за невысокими горами начиналась равнина. Рассчитывая, что местные жители и ополченцы не дадут скрыться «врагам революции», Чэнь Сюэцзнь выбрал место на отмели на берегу небольшой реки и попытался приземлиться. Однако при каждой попытке снижения угонщик требовал набирать высоту. Наконец, в какой-то момент пилот, снизившись до высоты 30–40 м, просто рванул рычаг пожарного крана, тем самым, перекрыв подачу топлива. Бросив ручку управления, Чэнь Сюэцзнь набросился на преступника. В это время вертолёт ускорил снижение, и Чжоу Юйчи, поняв, что они падают, забился в угол кабины и с истонным криком открыл стрельбу. Пули летели мимо лётчика в стекло пилотской кабины, но некоторые попали и в пилота.

На земле местные жители и ополченцы, увидев, что с вертолётom что-то неладное, и услышав вместо шума мотора стрельбу, с мотыгами и палками бросились к месту приземления (или падения). Они быстро вытаскивали из машины заговорщиков и, хотя перед этим один из них попытался укрыться в кукурузном поле, это ему не удалось. Несмотря на срочно оказанную медицинскую помощь, спасти отважного лётчика не удалось, он скончался от потери крови²⁷.

В 1982 г. в КНР произошел ещё один «внутренний» воздушный инцидент с попыткой угона самолёта и со стрельбой, едва не закончившийся крупным международным скандалом. На празднование юбилейной годовщины образования НОАК (в КНР отсчёт ведут с 1 августа 1927 г.) по приглашению китайского государства прилетели военные делегации ряда иностранных государств, судя по всему, «братских». Накануне юбилея для одной из них (самое любопытное, что китайцы не пишут — какой) организовали «экскурсионный тур по городам и весям» и выделили «VIP-салон» — первый в мире турбовинтовой пассажирский самолёт — английский Виккерс V-843 «Вайкаунт» борт. № 50258. Свой первый полёт под обозначением «630»

он совершил ещё 16 июля 1947 г. и со второй половины 1950 г. вышел на международные авиалинии. Экономичный и рентабельный (стоимость его пассажиро-километра составляла всего 0,0127 англ. фунта), благодаря большому количеству заказов, он дал дополнительный импульс развитию послевоенного авиапрома Великобритании. К 1971 г. выпустили 560 экз., до 1963 г. в КНР ввезли 8 машин для ВВС НОК и ГА, здесь они летали до середины 1980-х годов²⁸.

На таком «VIP-самолёте» делегация «братских» военных 30 июля 1982 г. возвращалась из Шанхая в Пекин. Сразу после набора высоты в кабину пилотов ворвался «злодей», потребовавший изменить курс и лететь на Тайвань. Вскоре выяснилось, что угонщиком оказался не кто иной как... офицер китайских спецслужб Чжэн Яньфэн, ещё в Пекине приставленный к иностранной делегации отвечать за её безопасность и обеспечивать охрану. По инструкции он единственный на борту имел оружие и во всех перелётах по стране сидел в кресле в первом ряду салона. Увидев, что из кабины вышли штурман и бортмеханик и там остались лишь пилоты — командир экипажа Лань Диншоу и второй лётчик Чжан Цзинхай, он, воспользовавшись этим, ворвался в кабину и запер дверь изнутри.

В кабине угонщик вытаскил пистолет, а в левой руке он держал зажигалку и открытую емкость с бензином. Чжэн Яньфэн сразу облил спинки кресел пилотов и их одежду, появился специфический запах. Чтобы продемонстрировать серьёзность своих намерений и готовность идти до конца, преступник выстрелил и то ли легко ранил, то ли просто поцарапал второго пилота, поскольку историки пишут, что во все стороны брызнули капли крови, и тем не менее второй пилот принимал самое активное участие в дальнейшей схватке. Затем угонщик вновь потребовал лететь на Тайвань курсом 150° на юго-восток, и приземлиться на авиабазе Таюань. Командир стал перестраивать компас, и они взяли курс на юго-восток. Воспользовавшись тем, что угонщик отвлекся разговорами с Лань Диншоу, Чжан Цзинхай очень тихо сообщил на



Виккерс V-843 «Вайкаунт» борт. № 50258 (участник инцидента с угоном) в Пекинском авиационном музее

землю, что самолёт захвачен, но ответа не услышал. Затем он по внутренней связи сообщил об этом в салон, при этом угонщик его уже услышал и сорвал наушники. Связи больше не было.

Угонщик постоянно угрожал лётчикам пожаром, демонстрируя, что готов погибнуть вместе с самолётом и со всеми людьми на борту. Командир незаметно от угонщика стал терять высоту — с 3700 м до 3000 м и, разгерметизировав кабину, тем самым ликвидировал угрозу возможного взрыва при стрельбе. Далее командир незаметно передал управление второму пилоту, сохраняя при этом видимость, что именно он управляет самолётом. Второй пилот, влетев в облака, постепенно поменял курс на 215° (на юго-запад), при этом на приборной доске у командира все параметры оставались неизменным (не очень понятно, как это можно сделать — А.Д.). Тем не менее, угонщик вскоре обнаружил смену курса и потребовал вернуться на прежний — 150°. Второй пилот также «смухлевал» с компасом (как и ранее вертолётчик, боровшийся с соратниками Линь Бяо), имитировал смену курса, и они продолжали лететь не на Тайвань, а, по их мнению, на юго-запад. Когда командир открыл форточку слева от себя, чтобы продуть кабину от паров бензина, угонщик потребовал её немедленно закрыть. Далее пилоты постоянно делали различные манипуляций с органами управления, всё время отвлекая угонщика от «неправильного» курса, затем незаметно включили автопилот.

Непрерывные попытки отвлечь внимание угонщика различными «приманками» — то они требовали подать карту, то принести штурманскую линейку и карандаш, чтобы проложить новый курс и т.п. — никак не удавались, поскольку преступник всё время оставался настороже и не подходил к пилотам слишком близко, чтобы можно было на него наброситься.

В это же время в салоне находились шесть членов экипажа (включая стюардесс), все они экстренно вырабатывали план дальнейших действий. Увидев запертую изнутри дверь пилотской кабины, штурман насторожился и сообщил об этом бортмеханику Ван Гуйфэну, по совместительству выполнявшему в экипаже функции офицера безопасности. Тот сразу обратил внимание, что в салоне нет Чжэн Яньфэна и, зная, что только у того есть оружие, таким образом «вычислил» угонщика. Затем он приказал по внутренней связи связаться с пилотами и сообщить на землю, что их самолет захвачен, и назвать имя угонщика. Также он просил их запеленговать.

Не очень понятно, как из пассажирского салона можно связаться с землей, но радист попытался передать диспетчеру всю эту информацию. Китайцы пишут, что на длинных волнах земля их не услышала, а связаться с диспетчером на коротких волнах тоже не получилось. Однако в это время их сообщение услышал пролетавший неподалеку над провинцией Шаньдун Ил-18 борт. № 50855, его радист продублировал информацию в Пекин. Вскоре в 9–44 оттуда сообщили, что захваченный самолёт летит курсом на северо-запад. В салоне члены экипажа

(старшим среди них стал Ван Гуйфэн) решили при первом признаке борьбы в кабине взломать дверь и нейтрализовать угонщика.

В 10–04 угонщик увидел внизу водную поверхность и спросил, где они летят. К этому времени командир, после всех смен курса и манипуляций с приборами не имевший ни малейшего понятия о местонахождении самолёта, ответил, что это море и предложил угонщику подойти поближе к стеклу и воочию рассмотреть «Тайваньский пролив». (На самом деле они летели над водохранилищем у озера Тайху на Центральной равнине). Чжэн Яньфэн, похоже, поверил в близость наступления «свободы» и на секунду отвлёкся. Второй пилот тут же набросился на него. Угонщик начал беспорядочную стрельбу, выпустил всю обойму и ранил Чжан Цзинхуа.

Услышав стрельбу, Ван Гуйфэн пожарным топориком быстро взломал дверь в кабину, совместными усилиями они скрутили угонщика. Вся схватка длилась всего около полминуты. Затем самолёт благополучно совершил посадку в Нанкине, международного скандала удалось избежать. Вскоре Центральный Военный Совет при ЦК КПК присвоил экипажу почётное звание «Героический»²⁹.

В 1977 г. оттолки старых индийско-китайских «взаимоотношений» вполне могли получить дальнейшее продолжение в виде если не полномасштабного военного конфликта, то, по крайней мере, небольшого пограничного инцидента. В то время в Гималаях на высокогорных индийских аэродромах совершал демонстрационные полёты советский транспортный самолёт Ан-32, созданный в ОКБ О.К. Антонова в Киеве. На одном из этапов испытаний индийцы предложили заводскому лётчику-испытателю Ю.В. Курлину продемонстрировать взлёт на высокогорном аэродроме в Фукче с грузом на борту 3,5 т и с выключением двигателя. В этих условиях самолёту требовалось продемонстрировать скороподъёмность 0,5 м/с. Ситуацию значительно осложнял подъём местности, начинавшийся вскоре за торцом ВПП.... Между тем расположение аэродрома Фукче прямо на китайской границе накладывало серьёзные ограничения: взлёт был возможен только в северном направлении, а посадка — только на юг, независимо от направления ветра. Невдалеке располагались китайские зенитные батареи, и отклоняться в ту сторону и пересекать границу категорически запрещалось.

Когда самолёт с оговоренным грузом взлетал, правый двигатель, согласно заданию, выключили в момент отделения от земли. Расчётная вертикальная скорость 0,5 м/с держалась устойчиво до превышения 190 м над точкой старта. Но внезапно она уменьшилась до нуля, а затем стала отрицательной: Ан-32 начал снижаться со скоростью 1 м/с! Запускать неработающий двигатель на такой малой высоте было нельзя, ведь при этом «Ан» обязательно просядет ещё метров на 200, а местность, как пазло, поднималась!

«Я понял, что мы оказались в тяжёлой ситуации, — рассказывал впоследствии Курлин, — действовать надо немедленно. В правом крыле 30° мы пересекли

госграницу с Китаем и на высоте 20 м с одним работающим двигателем стали разворачиваться на Фуке, которого уже не видели из-за малой высоты. [Индийский лётчик] Ламба кричал: «Prohibited! Prohibited!» (т.е. запрещено). Я молчал, потому что иного выхода не было. Китайцы огонь не открывали, видимо мы шли очень низко и плохо просматривались. Через 4 минуты мы вернулись на индийскую территорию. Работающий двигатель не подвёл, и мы благополучно приземлились»³⁰.

Последующий анализ случившегося показал, что снижение началось под воздействием ветра силой 8–10 м/с, огибавшего сверху горный хребет слева по курсу взлёта и опускавшегося вниз, формируя заметный нисходящий поток. Затем попытку повторили, и всё было нормально.

После военного конфликта за архипелаг Цзиньмэнь в 1958 г., для ВВС НОАК практически не представлялось случаев пройти испытания в боевых условиях в сколько-нибудь серьёзных масштабах. В ходе войны, развязанной США во Вьетнаме, авиачасти ВВС НОАК, в отличие от зенитчиков, на стороне СРВ не участвовали, и никаких достоверных данных об этом пока не найдено. Известно лишь, что «базировавшиеся на о. Хайнаньдао авиачасти ВВС НОАК осуществляли воздушное прикрытие «коммунистического нападения» (войсками Северного Вьетнама — А.Д.) на Парацельские о-ва в январе 1974 г., отсутствие противодействия в воздухе со стороны Южного Вьетнама исключало всякую возможность для испытания личного состава и техники ВВС материкового Китая»³¹.

Здесь уместно привести весьма любопытное замечание Ван Хая: «После того, как в [начале] 1970-х годов американские теннисисты (игроки в настольный теннис — «пинг-понг») посетили КНР, открылась новая страница между Китаем и США. Несомненно, это стало хорошей новостью, потому, что... в то время Китай по-прежнему поддерживал хорошие отношения с Вьетнамом, продолжавшим вести войну с США»³².

Хотя вторжения в пограничные районы КНР самолётов американской тактической авиации продолжа-

лись, однако обострение советско-китайских отношений, вылившееся в 1969 г. в вооружённые столкновения на границе с использованием артиллерии, бронетехники и авиации, привело руководство США к пересмотру отношений с Китаем. Американские политики признали целесообразным «дружить» с КНР «против СССР». В результате в начале 1970-х годов полёты американской авиации в небе Китая практически прекратились, а в 1972 г. США и КНР установили дипломатические отношения.

В 1979 г. разразился военный конфликт между двумя социалистическими странами — КНР и Социалистической Республикой Вьетнам (СРВ), что вызвало немалый общественный резонанс во всём мире и особенно — в странах «социалистического лагеря». Общеизвестно, что в этом конфликте, названном на западе «Карательной войной коммунистического Китая против Вьетнама», ВВС НОАК участия не принимали, восвали только сухопутные войска. Историки авиации из КНР впоследствии эту тему практически «не удостоили» своим вниманием, упомянув только, что в 1979 г. китайцы были вынуждены вести войну с Вьетнамом «в целях самообороны».

Они также утверждают, что с мая 1979 г. и по март 1982 г. вьетнамские лётчики на советских МиГ-21 совершили более 30 самолёто-вылетов для аэрофото-съемки и электронной разведки КНР, в том числе шесть раз вторгались в воздушное пространство Китая, и при этом их полёты были кратковременны и внезапны. Начиная с апреля 1982 г. вьетнамские самолёты, хотя и продолжали вести воздушную разведку, но уже не вторгались в воздушное пространство Китая. Лишь 28 марта 1984 г. один вьетнамский МиГ-21 проводил воздушную разведку над районом Пинсян и был подбит китайскими ЗРК³³.

Недавно в сети Интернет появилась статья отставного контр-адмирала ВМФ США Дж.Б. Линдера и доктора Дж. Грегора под символическим названием «ВВС коммунистического Китая в «Карательной» войне против Вьетнама», судя по всему, написанная «по горячим следам» конфликта.

Несмотря на её очевидную «политическую смещённость» и ярко выраженную антикоммунистическую направленность, в то же время это фактически единственный доступный автору источник информации по данному вопросу.

Поэтому ниже приведены основные тезисы данной статьи, касающиеся военного конфликта между КНР и СРВ (в ней также рассмотрены и совсем другие вопросы относительно истории ВВС НОАК), с минимальными купюрами и необходимыми комментариями.

Американцы пишут, что «к тому времени, когда Пекин принял решение на-



Подразделение истребителей J-7 (МиГ-21) ВВС НОАК. Идёт подготовка к очередному вылету

нести 17 февраля 1979 г. «оборонительный контрудар» по Социалистической Республике Вьетнам, то есть осуществить вооружённое вторжение на её территорию, [среди наблюдателей] нарастали сомнения относительно боевой готовности и эффективности ВВС НОАК. Наличие истребителей МиГ-21 в ВВС СРВ (не считая некоторого количества самолётов Нортроп F-5 в меньших по численности ВВС стран Юго-Восточной Азии) вызвало большой интерес по отношению как к роли и задачам подразделений ВВС НОАК, так и к вопросам эффективности их возможных действий в воздушных боях против современных самолётов в этом районе.

По ряду причин тактического и стратегического характера, коммунистический Китай определил начало своей «карательной» войны против СРВ на середину февраля. Планировалось провести краткосрочную наступательную операцию, быстро «наказать» противника и отступить на свою территорию к началу апреля, когда начало сезона дождей в этом регионе сделало бы ведение боевых действий исключительно трудным для всей военной машины коммунистического Китая, уже столкнувшейся с тыловыми проблемами особого рода...

Договорившись в декабре 1978 г. с Соединёнными Штатами о нормализации взаимоотношений, китайские коммунисты, по-видимому, почувствовали себя подкреплёнными негласным американским одобрением своей авантюры в Юго-Восточной Азии. К этому времени после победы СРВ в войне с США и объединения Северного и Южного Вьетнама, «хорошим отношениям», о которых писал Ван Хай, пришёл конец. В январе 1979 г. началось развертывание сухопутных войск НОАК. Одновременно командование ВВС развернуло 444 боевых самолёта на аэродромах вдоль вьетнамской границы, по дуге (в оригинале — «по периметру», — А.Д.) на расстоянии около 400 км от Ханоя. Большинство из этих машин приходилось на долю МиГ-19 (J-6), за которыми следовали более старые МиГ-17 (J-5), какое-то количество Ил-28 (H-5 или B-5), несколько штурмовиков A-5 (Q-5, американцы называют их J-6бис в штурмовом варианте), а также 28 МиГ-21 (J-7)».

Далее американцы обсуждали тактические свойства советского фронтового бомбардировщика Ил-28 конца 1940-х годов, с середины 1960-х годов выпускавшегося в КНР под маркой H-5 (B-5) и утверждали, что «для ВВС НОАК Ил-28... [в то время] являлся основным ударным средством тактического назначения. Самолёт способен нести бомбовую нагрузку весом 2,5 т и обладает определенными всепогодными качествами, однако примитивное электронное оборудование позволяет ему наносить при-

цельные удары только в благоприятных метеоусловиях. Его размеры и конфигурация исключают маневрирование на малых высотах и делают машину в высшей степени уязвимой как для зенитных ракет среднего и малого радиусов действия, так и для оснащённых радаром артиллерийских батарей ПВО. В целом, боевые качества самолётов тактической авиации ВВС НОАК — модифицированных МиГ-19 (Q/A-5) и Ил-28 во многом оставляли желать лучшего».

В числе 948 самолётов, развернутых в разгар сражения вдоль китайско-вьетнамской границы, авторы статьи насчитали 94 бомбардировщика Ил-28 и 120 штурмовиков Q/A-5. 27 Ил-28 размещалось в Хайкоу (о. Хайнаньдао), плюс ещё 30 в Гуйлине, 12 вблизи Сицзи (в английском оригинале — Suixi — А.Д.) и ещё 13 в Лючжоу — все в провинции Гуанси. Ещё 12 размещалось вблизи Мэнцзу (провинция Юньнань), что доводило общую численность тактических бомбардировщиков до 94, включая 12 машин, переделанных в самолёты-разведчики. Q-5 дислоцировались в районе, расположенном к северо-востоку от Мэнцзу, а также в Уху (провинция Гуанси). Кроме того, в состоянии боевой готовности находились истребители-перехватчики (580 J-6, 98 J-5 и 28 J-7) и 24 бомбардировщика среднего радиуса действия H-6 (B-6, аналог Ту-16), они базировались в Гуйлине.

По мнению авторов статьи, «тактико-технические данные всех боевых самолётов, имевшихся в распоряжении военных стратегов в КНР, известны достаточно хорошо. Как Q/A-5, так и H-5 обладают крайне ограниченными возможностями боевого использования при наличии у противника любой, более или менее сложной системы ПВО. Но ведь именно в таких условиях и происходил этот конфликт, в котором вьетнамцы имели в своем распоряжении эффективные советские системы оружия ПВО поля боя, включая зенитные ракеты SA-3 Goa (C-125 Нева/Печора), SA-6 Gainful (2K12 Куб), SA-7 Grail (Стрела-2), дополнявшиеся зенитными артиллерийскими установками ZU-33, ZU-23-4 и ZSU-57-2. Именно такое построение ПВО поля боя и нанесло сокру-



Фронтовые «бомберы» H-5 (Ил-28) для китайско-вьетнамского конфликта не считались устаревшими

пительные потери израильской тактической авиации во время войны Судного Дня на Ближнем Востоке.

В подобных условиях командование ВВС КНР имело все основания не желать вводить свою авиацию в сражение во время этого конфликта. Вполне возможно, что на решение ограничить роль ВВС НОАК в «карацельной» войне против Вьетнама повлияли и соображения политического характера, хотя, в конечном счёте, вопрос определялся несовершенством вооружения. Не подлежит сомнению и тот факт, что пилоты и экипажи ВВС НОАК не обладали достаточной подготовкой для выполнения сложных приёмов, связанных с выполнением задач по тактической поддержке операций сухопутных войск».

Далее американцы признали, что «во время американского участия во Вьетнамской войне наши великомерно оснащенные авиачасти понесли ощутимые потери в людях и технике от сил ПВО СРВ. Командование ВВС НОАК могло ожидать еще более тяжёлых потерь, так как полагалось на устаревшие самолёты с сомнительными боевыми качествами, которым пришлось бы действовать в очень опасной обстановке».

По сообщениям военных разведок из некоммунистических источников, за всё время кампании против СРВ ни один Н-5 не был отправлен в полёт над вьетнамской территорией. Однако, несколько таких машин, из числа базировавшихся под Сингьи, пролетело над Тонкинским заливом, а некоторые даже отважились залетать и во вьетнамское воздушное пространство. Подобным же образом было выполнено и несколько полётов самолётами Н-5 с авиабазы Хайкоу (Хайпаньдао), однако ни один из них не пересёк границы над территориальными водами в районе Хайфона. Таким образом, лёгкая бомбардировочная авиация ВВС НОАК оставалась вне досягаемости частей ПВО СРВ, а перехватчики не оказали практически никакой поддержки ни сухопутным, ни военно-морским силам, привлечённым для участия в этой операции.

Имелись случаи, когда самолёты непосредственной поддержки вторгались во вьетнамское воздушное пространство возле города Лангшан (Lang Son). Базируясь в Уху, они появлялись над полем боя, но не

предпринимали каких либо действий против войск противника. Это имело место только в период тяжёлых боёв, которыми были отмечены последние дни конфликта с 27 февраля по 5 марта 1979 г., когда самолёты А-5 на короткое время появлялись в небе возле г. Лангшан. Однако, ни один из них не прибегал к использованию бортового оружия.

Большинство из вторгавшихся в воздушное пространство СРВ самолётов ВВС НОАК составляли истребители J-5 (МиГ-17) и J-6 (МиГ-19). Во время конфликта китайцы совершили приблизительно 5500 самолёто-вылетов, из них около 660 сопровождалось нарушениями границы северной части Вьетнама, обеспечивая, по крайней мере, видимость воздушного прикрития в основных районах ведения боевых действий.

По большей части, самолёты коммунистического Китая появлялись над территорией СРВ в двух основных районах. Одним из них была местность, прилегающая к городу Лаокай (Lao Cai), где восемь пехотных дивизий НОАК (42-я, 14-я, 31-я, 11-я, 37-я, 30-я и 13-я) вели бои с сухопутными войсками СРВ; вторым основным местом деятельности ВВС НОАК стали территории расположенные вокруг Лангшан, а также к югу и востоку от Хаобинь (Caobang). Действовавшие с аэродромов Тяньян (Tianyang) и Уху МиГи летали с вдоль границы, появляясь время от времени над вьетнамской территорией, где одиннадцать пехотных дивизий НОАК при поддержке танков и артиллерии вели наступление на позиции противника.

Ни один из этих МиГов не оказал сколько-нибудь существенной воздушной поддержки своим войскам и не встретился с каким-либо противодействием в воздухе. Вместо истребителей-перехватчиков оборону сухопутных войск против вьетнамских воздушных налётов обеспечивал защитный пояс из зенитных ракет С-75 «Двина» советской разработки 1950-х годов. КНР использовала единственную имевшуюся у неё ракетную систему ПВО, чтобы обеспечить себе защиту, которую не могла предоставить истребительная авиация ВВС НОАК. Поскольку угловая дальность стрельбы ракетного комплекса С-75 составляет примерно 50 км, то весьма примечательным представляется тот



факт, что сухопутным войскам коммунистического Китая было приказано продвигаться вглубь территории СРВ на расстояние не более 50 километров.

Американцы утверждали, что «фактически активность ВВС НОАК в «карательной» войне КНР против СРВ носила в основном «косметический» характер, предоставляя военному руководству страны возможность фотографировать в полёте истребители МиГ-21 китайского производства и публиковать снимки ракет «Атолл», имевшиеся на нескольких самолётах в зоне военного конфликта.

Можно предположить, что такие пропагандистские возможности были куплены ценой тяжёлых людских потерь в личном составе сухопутных войск НОАК. Считается, что при отсутствии эффективной поддержки с воздуха армия коммунистического Китая потеряла от 20 до 40 тыс. бойцов. Считается, что численность единовременно принимавших участие в боевых действиях войск доходила до 250 тыс. (примерно 21 дивизия 8-ми армейских корпусов; 41-го, 54-го, 42-го, 43-го и 55-го из состава войск округа Гуанси, а также 11-го, 14-го и 13-го — из округа Юньнань).

При отсутствии поддержки с воздуха для подавления огневых точек противника и «нейтрализации» его опорных пунктов, сухопутные войска НОАК были вынуждены принимать на себя всю мощь огневых средств противника. По всей видимости, авиачасти ВВС НОАК имели приказ вышестоящего командования не вступать в воздушные бои с самолётами ВВС СРВ (как правило, это были превосходные истребители МиГ-21 и, возможно, МиГ-23) или атаковать наземные цели, хорошо защищённые ракетными системами ПВО вьетнамской армии. Судя по всему, военное командование коммунистического Китая не испытывало особого доверия к возможностям бортового вооружения класса «воздух-воздух», имевшегося в распоряжении лётчиков ВВС НОАК, и вместо того, чтобы терять дорогостоящую военную технику и обученных пилотов (в которых испытывалась острая нехватка в связи с перерывом в лётной подготовке в годы «Великой Пролетарской Культурной Революции»), военную авиацию КНР просто не вводили в сражение.

Авторы статьи также посчитали, что «решение не вводить авиачасти коммунистического Китая в воздушные бои, или использовать их для поддержки сухопутных войск, не являлось следствием намерения ограничить масштабы конфликта. Это решение было следствием чёткого осознания неполноценности состоящих на вооружении ВВС НОАК самолётов воздушного боя и поражения наземных целей, усугублявшегося политическими ограничениями и общими стратегическими проблемами КНР. В любом столкновении с авиачастями СРВ, истребители J-5, J-6, J-7 ВВС НОАК неизбежно подверглись бы очень большому риску. В сходном положении могли оказаться также бомбардировщики H-5 и штурмовики Q/A-5, если бы им пришлось столкнуться с вьетнамской системой ПВО, состоящей из зенитных ракет и самолётов-перехватчиков. Представляется очевидным, что поскольку неизбежные при таких обстоятельствах значительные потери в авиационной технике обнажили бы серьёзные слабости внутри ВВС НОАК, то военное командование коммунистического Китая решило не раскрывать эти недостатки»³⁴.

Здесь, по-видимому, следовало бы поставить точку в истории вьетнамо-китайского конфликта. Однако далее авторы пустились в рассуждения о будущем военной авиации КНР (это писалось около 30 лет тому назад). Основные тезисы американских рассуждений сводились к следующему:

Прогнозировались возможные силовые действия на восточной и южной периферии «Поднебесной». При этом особо подчеркивалось, что «количество не значит качество, так что сравнительно малочисленные ВВС стран региона в условиях достаточно хорошо организованных систем ПВО оказались бы вполне способными отразить удары с воздуха со стороны КНР. Исход вероятных конфликтов мог решаться только сухопутными войсками НОАК». Далее следовали «измышления» о возможностях китайской помощи Таиланду в случае «решительного удара» по нему армии СРВ. Против авиации Тайваня и Японии, а также «небольших» стран Юго-Восточной Азии, вести наступательные действия ВВС НОАК



Идёт загрузка бомбами «армады» H-6. Во Вьетнаме их, судя по всему, применять и не собирались...

На стр. 506: Линейка штурмовиков Q-5, за ними стоят УТС K-8

На врезке: Пилот и техник по вооружению обсуждают достоинства НУРСов

были бы неспособны. Здесь авторы просто повторили свои доводы в пользу превосходства вьетнамских ВВС и системы ПВО страны.

Однако далее авторы высказались в том смысле, что в вероятных столкновениях с Тайванем или Японией, «искинные китайцы все-таки смогут их одолеть благодаря перевесу в численности. Несмотря на огромные потери, должен будет сказаться перевес в количестве».

И далее: «В обороне ВВС НОАК ещё могли бы держаться, но не на северных и западных границах, т.е. против советской авиации. При 2000 современных советских самолётов, развернутых в то время вдоль русско-китайской границы, положение китайских ВВС оценивалось как «безнадёжное». Их модернизация в «обозримом будущем» представлялась «едва ли возможной». В числе причин называлась нехватка иностранной валюты для закупок современных самолётов и оборудования. Ни одна страна не была готова предоставлять КНР многомиллиардные кредиты для «доведения ВВС страны до уровня эффективного антисоветского инструмента...». Всё, на что была тогда способна китайская научно-техническая мысль, это создание самолёта общего назначения Y-11».

Американские авторы не забыли также упомянуть об острой конкуренции за материально-технические ресурсы среди видов вооруженных сил и родов войск НОАК и необходимости закупок за рубежом. Упомянулось и «последнее приобретение — лицензия на производство истребителя МиГ-23, что не отразилось существенным образом на возможностях ВВС КНР»³⁵.

Дальнейшие глубокомысленные рассуждения американских аналитиков сводятся к тому, что «огромная территория засушливых районов Центрального Китая предоставляет советским ВВС максимум преимуществ. Развертывание современной системы ПВО потребует огромных денежных средств, обученного личного состава и организации материально-технического снабжения, выходящего за рамки тогдашних финансовых, производственных и научных возможностей КНР». «Прогнозно-аналитические измышления» заканчивались банальной антикоммунистической пропагандой относительно «стратегических интересов США, балан-

са сил, противодействия коммунизму и т.д., и т.п.» В очередной раз подчеркивалась необходимость помощи Тайваню, требования «свободы» проливов и т.д.³⁶.

Дальнейший ход событий в регионе показал, что все эти прогнозы, как говорится, «гроша ломаного не стоят». Серьёзных конфликтов с применением боевой авиации в регионе в 1980-е годы не наблюдалось, хотя «китайский фактор» несколько раз вклинивался в отношения других стран и, в первую очередь, в перманентную конфронтацию между КНДР и Южной Кореей. Так, 21 февраля 1986 г. из КНР на истребителе J-6 сбежал лётчик Чжао Паочун. Его курс пролегал вблизи берегов Северной Кореи, и Пекин немедленно обратился к Пхеньяну с просьбой оказать помощь в перехвате беглеца. Там сразу же поинициативу встречу «старшему брату» и подняли в воздух несколько МиГ-21. На подходе к демилитаризованной зоне они его почти догнали, но здесь в воздухе появились южнокорейские истребители F-5, обеспечившие перелетчику надёжное прикрытие. В итоге Чжао Паочун без особых проблем добрался до Сеульского аэропорта, где и посадил свой истребитель³⁷.

Гораздо меньше повезло предпочитаемому «свободный мир» лётчику Ван Баоюй, попытавшемуся на аналогичном истребителе J-6 перелететь из Китая в США. Однако маршрут он выбрал более чем странный. 25 августа 1990 г. его J-6 борт. № 20520 пересёк ближайшую воздушную границу СССР в районе г. Столповой и совершил посадку в гражданском аэропорту Владивостока. Что думал сам пилот относительно дальнейших вариантов маршрута и способов передвижения и на что надеялся, сказать трудно, но реакция советских властей оказалась вполне ожидаемой — спустя всего четыре дня и лётчика, и «драгоценную» матчасть вернули китайским властям. В КНР пилота, судя по всему, вскоре казнили³⁸.

И в заключение этого раздела вспомним столкновение в районе острова Хайнаньдао китайского истребителя J-8 с американским патрульным самолётом-разведчиком EP-3 «Орион» весной 2001 г. Этот инцидент получил широкий международный резонанс и достаточно подробно освещался российскими СМИ³⁹. Здесь же целесообразно привести китайскую («неофициальную») версию этого происшествия.

Спустя всего лишь несколько лет, в 2005 г., историки в КНР написали, что 1 апреля 2001 г., вскоре после инцидента в районе Хайнаньдао, командир экипажа «Ориона» (китайцы называли его «Аосыбэнь») опубликовал воспоминания об этом событии, причём без разрешения официальных властей США. Эти «мемуары» быстро распространились по миру и, как пишут китайцы, «американцы этим пытаются ввести в заблуждение мировую общественность».

В своих воспоминаниях американец написал, что он руководил спецгруппой, получившей специальную разведподготовку. Этот «обман»,



Модель штурмовика Q-6 с крылом изменяемой геометрии — влияние концессии МиГ-23

по мнению китайцев, является нормальным стилем работы американских спецслужб. Когда шли беседы (допросы) экипажа, американцы всё время вводили китайцев в заблуждение.

Американец после посадки, когда экипаж не хотел покидать самолёт, назвал их бортовой номер «КР919» (вероятно, позывной) и говорил по радио, что им нужно несколько минут для охлаждения двигателей. Это было явной неправдой, и таким образом он надеялся обмануть китайцев. Китайцы постоянно подчеркивали, что все слова американца — и на острове, и в мемуарах — лживы. В своей статье китайские историки опубликовали выдержки из этих воспоминаний и постоянно твердили, что всё это — ложь.

Далее они привели прямую речь американца. Тот утверждал, что он увеличил скорость до 190 (судя по всему, миль/час), в то время как минимальная скорость «восьмёрки» (китайского истребителя J-8) на уровне моря была 156 миль/час, но китайский лётчик всё же мог на минимальной скорости идти за нами. Далее американец писал, что от напряжения он весь взмок, несмотря на наличие в кабине «кондишен». J-8 шёл под крылом у «Ориона», но его кабина находилась совсем рядом. Американец написал, что китаец «снял шлем» (это странно, скорее всего, поднял вверх его тёмный светофильтр), и лётчики посмотрели друг другу глаза в глаза. Китаец что-то пробурчал, поднял руку, показывая, что это мы должны отойти от него. Раздался крик одного из членов экипажа, вероятно, предупреждавшего о возможном столкновении, и под левым крылом произошел сильный удар. Самолёт задрожал, американец увидел огонь и дым, и во все стороны посыпались обломки. Был слышен сильный скрежет, как будто самолёт пилили циркулярной пилой. Обломки носовой части фюзеляжа J-8 летели слева и попадали на фюзеляж и стекла кабины «Ориона», потом скрежет прекратился.

Половина китайского самолёта промелькнула перед моими глазами, камнем пошла вниз и вспыхнула, затем я увидел раскрывшийся парашют китайского лётчика. Сам американец почувствовал, что всем им «светят» волны Южно-Китайского моря. Они быстро теряли высоту, но в какой-то момент лётчик почувствовал, что самолёт выправился и может продолжать полёт. Столкновение произошло на высоте 2250 м, но всего за 30 сек они потеряли треть высоты и находились на 1500 м.

Командир приказал радисту включить сигнал «SOS», их самолёт продолжал терять высоту, и вскоре командир приказал экипажу готовиться прыгать, поскольку посадка на воду — вещь довольно сложная и опасная. Однако при этом он спросил у штурмана курс на ближайший аэродром, понимая, что это, скорее всего, база китайских истребителей, но иного выбора не было...

Американцы запросили помощи и передали свои координаты, а также запросили разре-

шения на посадку у китайцев. Из-за сильного шума в наушниках ответа они не услышали.

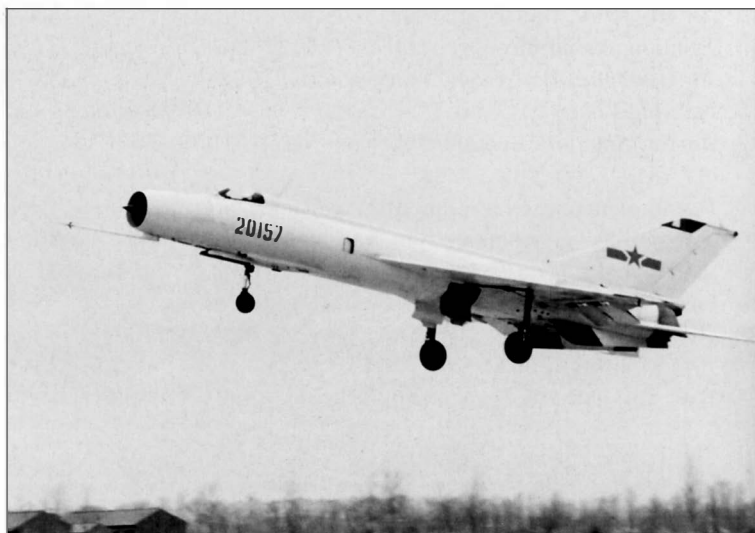
Затем командир приказал экипажу прыгать. Члены экипажа взяли с собой секретные документы (разведматериалы), но при приводнении все они утонули.

Карты местности и подходов к китайскому аэродрому не было, надежд на благополучное приземление было очень мало, однако им повезло. ВПП оказалась свободной, и они после нескольких заходов приземлились без происшествий.

После остановки самолёт окружили китайские солдаты. Им указали место стоянки, куда они и зарулили. Командир спросил одного из членов экипажа, всё ли не предназначенное для чужих глаз они успели убрать, тот запросил ещё минуту. Американцы постоянно тянули время, сообщая свой позывной и говоря, что им надо время, чтобы охладить моторы. Американец также попросил китайского офицера разрешить бортмеханику осмотреть 4-й мотор. Они продолжали тянуть время.

Радиостанция на самолёте работала от двигателей и, хотя им нужно было ещё немного потянуть время, но они уже не могли рисковать и заглушили моторы. Китаец знаками показывал, что они должны выключить всю аппаратуру, затем появился переводчик и передал им приказ выйти из самолёта. Он также спросил, нужна ли им медицинская помощь? Командир ответил отрицательно и сказал, что они не хотят покидать самолёт. Им повторили приказ, и переводчик сказал, что китайский офицер войдет в самолёт. Командир ответил, что самолёт и всё оборудование — территория и имущество США. На это командиру сказали, что самолёт возьмут под охрану, и командир спросил, можно ли будет запереть самолёт? Китайцы ответили отрицательно. Затем американцев отвели в столовую, где их поразило то, что в ней стоял телевизор, показывавший развлекательную передачу (судя по всему, с Тайваня). Работал кондиционер. Американских комментариев к китайской еде не приведено.

Сначала экипаж отвели отдохнуть (это происходило днём) в «прилично обставленное» двухэтажное здание. Охраны там не было, и американцы могли свободно передвигаться по комнатам и общаться между собой.



На перехват взлетает истребитель J-81, участник инцидента с американским «Орионом»

При этом командир предупредил, что их могут прослушивать, и чтоб не болтали лишнего. Лётчики также продумали, как ночью организовать свою охрану, они готовились к предстоящему допросу и заранее определили, что можно говорить, а что нет.

Командир экипажа понимал, что им нужно связаться со своим посольством в Пекине, и после начала допросов заявил своё требование. Его допрашивал лично командир гарнизона, которого больше всего интересовало столкновение: было ли оно случайным или преднамеренным. Китаец стал ссылаться на свидетелей, якобы видевших, что маневр американца, приведший к столкновению, был преднамеренным.

Китайские историки написали, что «постоянно шло словопрение, кто виноват», китайцы пытались обвинить американца, что тот сознательно винтом первого мотора разрезал китайский истребитель, якобы он сознательно повернул налево. Американец всё отрицал, нарисовал схему столкновения. Он всё ждал, когда начнется круглосуточный допрос, боялся мер физического воздействия, и что он попадёт в тюрьму. Китайцы постоянно возвращались к обстоятельствам столк-

новения, и говорили ему, что он лжёт. Затем китайцы решили допросить остальных членов экипажа, но командир сказал, что самого момента столкновения они видеть не могли, так как их рабочие места находятся внутри фюзеляжа без окон. Ко всему китайцы также хотели выяснить, что делал «Орион» в этом районе. Командир ответил, что они хотят сотрудничать с КНР, и их полёт — не шпионский.

Впоследствии китайцы посчитали, что столкновение — это вина американских лётчиков. Те якобы специально сделали опасный маневр, надеясь таким образом припугнуть и заставить отвергнуть китайского лётчика. Впоследствии корреспондент Гонконгской газеты заявил, что «с точки зрения юриспруденции, 12 миль — это воздушное пространство КНР, а 200 миль — это экономическая зона, и оттуда чужие самолёты нельзя выгонять...»⁴⁰.

Думаю, что здесь имеет смысл поставить точку в данном разделе. О развитии ВВС НОАК в течение двух последних десятилетий, их современном состоянии, авиатехнике, стоящей на вооружении, и её модернизации — разговор особый, к нему мы ещё вернемся.

ИСТОЧНИКИ И КОММЕНТАРИИ

1. Чжан Байчунь, Яо Фан, Чжан Цзючунь, Цзян Лун. Передача технологий из Советского Союза в Китай. 1949—1966. СПб., 2010. С.35.
2. Кудишин И.В. Истребитель Хоукер «Хантер» // Авиаколлекция (АК). 2004. № 4. С. 26.
3. Чен Чжаоу, Шень Мэйчжэнь, Мэн Цюэмин. Авиационные сокровища Китая. Пекин, 1998. С. 32, 128, 149.
4. Чжан Байчунь и др. Указ. соч. С. 156—157.
5. Ли Шушань, Ван Ехун. История боевых действий ВВС Китая. Гуандун. 1996. (На кит. яз.) С. 101.
6. Fighting Colors of Chinese Air Force. Taipei. 1995. С. 140.
7. Ли Шушань, Ван Ехун. Указ. соч. С. 101.
8. Ван Сухун. ВВС — период военного похода. Пекин, 2001. (На кит. яз.) С. 358; Орлы в небе. Пекин, 2003. (На кит. яз.) С. 129.
9. Ли Шушань, Ван Ехун. Указ. соч. С. 101.
10. Fighting Colors... С. 72, 154.
11. Осипенко А.Н. В небесах летали одни... М., 2011. С. 160.
12. Ли Шушань, Ван Ехун. Указ. соч. С. 109.
13. Aviation World Monthly. 2007. № 7. С. 20.
14. Ли Шушань, Ван Ехун. Указ. соч. С. 109.
15. Fighting Colors... С. 96.
16. Ильин. Авиация Великого соседа // АК. 1999. № 3. С. 17—24.
17. Тем не менее не будем при этом забывать и вышеприведенное «особое мнение» Ван Хая.
18. Ли Шушань, Ван Ехун. Указ. соч. С. 109.
19. Fighting Colors... С. 140.
20. Ли Шушань, Ван Ехун. Указ. соч. С. 122; Aviation World Monthly. 2007. № 7. С. 19.
21. Ван Хай. Моя боевая жизнь. Пекин, 2000. С. 199; Aviation World Monthly. 2007. № 7. С. 19.
22. Aviation World Monthly. 2007. № 7. С. 19.
23. Ван Хай. Указ. соч. С. 199—200.
24. Ли Шушань, Ван Ехун. Указ. соч. С. 109; Ван Хай. Указ. соч. С. 200—201.
25. Морозов В., Антаков В., Котловеский А. Громкие эпизоды тихой войны. Авиация в противостоянии на Корейском полуострове (1953—2004 гг.) // Авиация и время (АиВ). 2005. № 1. С. 41.
26. Ван Хай. Указ. соч. С. 228—234.
27. Орлы в небе. Указ. соч. С. 159, 162—165.
28. Чен Чжаоу и др. Указ. соч. С. 157.
29. Орлы в небе. Указ. соч. С. 194—204.
30. Мараев Р., Сovenko А. Ан-32 — сделано для Гималаев // Авиация и время. 2006. № 1. С. 4—21, 30—33.
31. Дж.Б. Линдер, Дж. Грегор. ВВС коммунистического Китая в «Карательной» войне против Вьетнама // Интернет-сайт (Пер. с англ. А.В. Шипилова)
32. Ван Хай. Указ. соч. С. 280.
33. Ли Шушань, Ван Ехун. Указ. соч. С. 109.
34. Дж.Б. Линдер, Дж. Грегор. Указ. соч.
35. Другие упоминания о попытках копировать МиГ-23 см. в журнале «Flieger Revue» (December 2007. Р. 54—56.), иные источники эти американские данные о продаже в КНР лицензии на выпуск МиГ-23 и его последующем серийном производстве в Китае не подтверждают.
36. Дж.Б. Линдер, Дж. Грегор. Указ. соч.
37. Морозов В. и др. // Авиация и время. 2005. № 1. С. 42.
38. Якубович Н.В. Истребитель МиГ-19 // Авиаколлекция. 2003. № 1. С. 28.
39. См., напр.: АК. 2001. № 8. С. 48.
40. Aviation Archive. 2005. № 1. (На кит. яз.) С. 82—85.

АВИАЦИОННЫЕ ИСПЫТАНИЯ АТОМНОГО ОРУЖИЯ

В конце 1950—х годов произошла передача из СССР в КНР технологий производства атомного оружия. С середины 1960—х годов в Китае начались атомные испытания, в их проведении активно участвовали и сыграли значительную роль ВВС КНР. Первое успешное наземное испытание атомной бомбы в КНР состоялось 16 октября 1964 г. Впоследствии историки в КНР отмечали, что «несмотря на успех первого испытания, до реального использования атомного оружия было ещё очень далеко. А на Западе военно-политические круги вообще сомневались, возможно ли в Китае создать атомное оружие. Но китайцы вскоре провели успешные воздушные испытания атомного и водородного¹ оружия. Тем самым была разрушена ядерная монополия великих держав»².

Для получения данных о радиоактивности и сбора проб воздуха в поднявшемся после взрыва грибообразном облаке использовали советский военно-транспортный самолёт Ил-12 борт. № 15503, один из 42 экземпляров, полученных из СССР ещё в декабре 1950 г. Он считался лучшим из имевшихся в военно-транспортном полку самолётов. В июле 1964 г. в Пекин из Чжэнчжоу вызвали командира эскадрильи Го Хунли, до этого ему не раз приходилось выполнять важные и особо секретные задания. В экипаж входили второй пилот Чжан Юйчэн, штурман Цзи Сянькан, радист и бортмеханик. В Главном штабе ВВС им поставили задачу взять пробы воздуха во время атомных испытаний. Особо предупредили о режиме секретности. Один из начальников, как много позже вспоминал командир экипажа, сказал о необходимости полнейшей секретности буквально: «Тайпу вы должны унести с собой в гроб». Разумеется, о предстоящем задании они не имели права рассказывать даже своим близким.

В Пекине они пробыли несколько дней. Затем в Авиационном НИИ и на авиазаводе провели необходимую доработку самолёта. Она заключалась, главным образом, в установке под крыльями гоцдол для забора воздуха, каждая весом более 100 кг, длина — 2 м, диаметр — около 50 см. В кабине экипажа установили контрольно-измерительную аппаратуру.

После доработки состоялся пробный полёт. Выяснилось, что скорость уменьшилась на 15–20 км/ч, что не оказывало особого влияния на лётные данные. После этого самолёт перегнали на один из аэродромов на северо-западе Китая. Здесь находилась «важ-

ная и сверхсекретная» испытательная база, там же находился КП ядерных испытаний.

После прибытия они получили официальное задание от командования. Согласно инструкции на проведение этого полёта им следовало на высоте 7000 м пролететь через эпицентр взрыва в момент наиболее интенсивного формирования ядерного грибообразного облака, строго контролируя время полёта и маршрут. Все отклонения были чреваты потерей точности измерений и повышением опасности разрушения самолёта, подвергнувшегося в этом полёте серьёзнейшему испытанию. Задание считалось очень опасным.

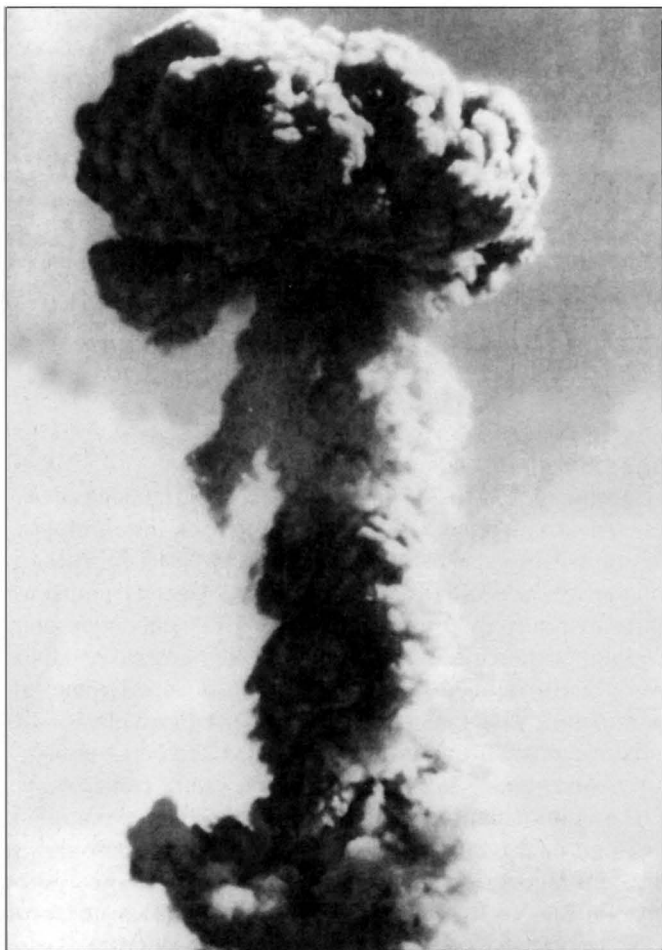
Для уменьшения дозы облучения в полёте экипаж должен был находиться в защитных комбинезонах, и в тренировочных полётах они отрабатывали особые условия работы. Командование проявляло о них особую «заботу»: ежедневно проводили медосмотр, брали пробы крови и т.п. Медики беспокоились о возможной потере потенции и других заболеваниях³.

Некоторые авиационные специалисты полагали, что в грибообразном облаке моторы будут засасывать вместе с воздухом радиоактивную пыль, и могут даже захлебнуться. Радиоактивная пыль могла погубить людей на земле, не говоря уже об экипаже в полёте. На основании теоретических расчётов такую возможность допускали, но в КНР результатов атомных экспериментов в других странах, естественно, получить не могли, и все приходилось делать самим и впервые. Поэтому жертвы не исключались...

Однако экипаж верил, что если моторы не подведут, то они обязательно выполнят это ответственное задание. Лётчики знали, что ударная волна выйдет за пределы безопасной 40-км зоны, но радиоактивное излучение её обгонит.

16 октября 1964 г. на китайском ядерном полигоне Лобнор (по-китайски — «Любубо») в пустыне Гоби стояла зловещая тишина. В ожидании назначенного на 15–00 атомного взрыва экипаж находился в специальном укрытии в 20 м от самолёта, который страховали бойцы частей химзащиты. Члены экипажа, одетые в защитные комбинезоны, лежали лицом к земле на земле за укрытием в ожидании очень волнующего мгновения. По плану они должны были взлетать сразу после взрыва, эпицентр которого находился в 40 км от аэродрома.

Минуты тянулись для всех бесконечно медленно, наконец, по громкой связи объявили десятиминутную



Первый атомный взрыв в КНР. 16 октября 1964 г.

готовность, затем объявили «последнюю минуту» (минутная готовность). С КП поступила команда всем укрыться, начался обратный отсчёт. Впоследствии Го Хунли описал свои ощущения в момент взрыва, как после прохождения ударной волны они по команде из укрытия бросились в самолёт. Китайские историки пишут, что в самолёте они быстро загерметизировали кабину экипажа⁴ и одели защитные пледы, началась срочная подготовка к взлёту. Бортмеханик запустил моторы и создал повышенное давление наддува моторов (а возможно и в кабине). Двигатели работали нормально, экипаж вёл очень напряжённую борьбу за точное выполнение графика полёта по минутам. Любое даже незначительное отклонение могло внести существенную погрешность в результаты измерений.

Командир прибавил газу, отпустил тормоза, но самолёт не двинулся с места, а только задрожал. На лбу у Го Хунли выступил пот, все в кабине лихорадочно стали выяснять, что происходит. Выяснилась какая-то неисправность в системе управления блокированием колёс, её быстро устранили, и самолёт пошел на взлёт, оторвавшись от земли на стандартной скорости 240 км/ч.

Их первоначальной задачей являлось обнаружить ядерный гриб в 40 км от себя и лететь в его сторону. Для Ил-12 набор высоты в 7000 м за время около 20 минут тоже представлял непростую задачу, но в результате всё сложилось штатно.

В это время в небе образовался мощный ядерный гриб. Во время взлёта и набора высоты экипаж воочию мог наблюдать ужасную картину этого огромного грибовидного облака и фантастические краски. Внутри гриб был тёмно-красным, затем по мере приближения к краям он превращался в коричневый, чёрный, а затем тёмно-серый.

Кроме командира, ядерный взрыв описали и другие члены экипажа. Один из них вспоминал, что левое крыло как бы «придавило» это облако, и ему показалось, что самого накрывает морская волна. Другой член экипажа вспоминал, как он, не моргая, смотрел на приборы и контролировал курс.

Когда по командам штурмана самолёт подлетел к грибу и влетел в облако, наступила темнота. Они летели вслепую по приборам. Штурман выбирал оптимальную траекторию полёта сквозь облако. На самолёт действовали большие перегрузки от потоков воздуха, моторы ревели на предельном режиме, стрелки плясали как бешеные. Ил-12 бросало вверх и вниз, появилось ощущение, что самолёт потерял управление. С огромными нагрузками на штурвале и педалях оба лётчика с трудом справлялись. В какое-то мгновение командиру показалось, что он находится в бушующем море, подброшенный на гребень волны. Вокруг была темнота, и в сердце заволоз страх. Далее он описывал воспоминания детства — от рыбаков он слышал, что нельзя поддаваться страху, иначе погибнешь. Только так он почувствовал прилив сил.

По секундомеру, в облаке они находились пять минут. Все члены экипажа добросовестно и аккуратно справлялись со своими обязанностями. Наконец, самолёт пробил облако, земля и небо после этой катавасии показались прекрасными, болтанка прекратилась. Однако, когда они уже собирались доложить на землю, что выполнили задание и готовы идти на посадку, в кабину вошёл член экипажа, занимавшийся измерениями, и доложил о том, что одна из красных сигнальных лампочек на приборах не горит, сигнализируя, что взятых проб воздуха явно недостаточно...

Перед командиром экипажа стояла нелёгкая дилемма — закончить полёт, но тогда все усилия могли пойти прахом, или же вторично пройти через облако. Краткое совещание в кабине подтвердило высокую решимость всех членов экипажа пойти до конца и с честью выполнить задание полностью. Штурман рассчитал новый, самый безопасный в смысле облучения, курс в облаке. И как только они вошли в облако повторно, сигнализаторы сработали, и самолёт очень быстро вышел из облака⁵.

После выхода из облака радист по КВ-рации доложил на землю о сложившейся ситуации, и запросил добро на возвращение. На земле естественно не видели ничего, кроме огромного облака, экипажу приказали садиться на новом месте посадки — аэродроме Турухан. Приземление прошло без происшествий.

На земле экипаж вышел из самолёта и не увидел встречающих, к ним приближались только бойцы дезактивационной команды с приборами измерения радиоактивности. В первую очередь их стали проверять

на радиоактивность, и при приближении к экипажу приборы начинали громко пинать и зашкаливали. После дезактивационной обработки экипаж поместили в госпиталь для обследования. Обследование и необходимое лечение продолжалось более двух месяцев, лишь после этого они вернулись в свою часть.

Спустя много лет, в конце 1990-х годов, командир экипажа, вспоминая обо всех перипетиях этого опасного полёта, говорил, что все члены его экипажа ещё живы и некоторые из них ещё продолжают успешно трудиться. По поводу риска заметил, что в то время он был совершенно оправданным.

Историки отмечают, что когда в Пекине об успешном атомном испытании доложили премьер-министру Чжоу Эньлаю, он неоднократно переспросил, действительно ли произошел ядерный взрыв. Узнав, что «да», был очень доволен. Сейчас «атомный самолёт» Ил-12 борт. № 15503. является экспонатом авиационного музея Датаншань. Тайна, которую лётчики долго хранили, сейчас уже не является никаким «страшным секретом»⁶.

Как известно, во всем мире в начальный период атомных испытаний в большинстве случаев взрыв осуществляли с наземной вышки (по-китайски — «железной опоры»). Наземный взрыв обычно создавал большое радиоактивное пылевое облако, и в верхних слоях атмосферы оно перемещалось по всей территории земного шара, что вызывало протесты во всем мире. Во время воздушного атомного взрыва испытатели могли регулировать высоту и, соответственно, количество поднимаемых с земли пылевидных компонент, что существенно уменьшало загрязнение окружающей среды.

Поэтому в США, СССР, Франции и Англии постепенно перешли сначала к воздушным атомным взрывам, а впоследствии и к подземным. В КНР ядерные испытания начались со значительным опозданием, и китайцы не могли быстро осуществлять подземные взрывы.

После того, как 16 октября 1964 г. в КНР успешно осуществили взрыв ядерного устройства, по мнению китайских историков, международная политическая обстановка очень обострилась.

Они пишут, что «хотя Н.С. Хрущев и сошел с политической арены, отношения КНР и СССР по-прежнему оставались плохими («сложными»). Даже распространялись слухи, что СССР может применить на территории Китая ядерное оружие. Хотя для КНР в тот период самым главным делом становились ядерные испытания, заниматься ими было очень сложно. Тем не менее, ЦК КПК и Государственный Совет КНР потребовали срочно провести испытания не наземной установки, а реального ядерного оружия. В качестве средства доставки в тот период китайцы уже могли использовать и ракеты. Но ввиду того, что размеры атомной бомбы были ещё достаточно большими, первые лётные испытания решили провести с самолёта. В КНР все [руководители] отдали предпочтение авиации. Для этого испытания требовался подходящий самолёт, и началась «отливка мечей»⁷.

Специалисты из ВВС, среди них Чжан Кайчжи, Тан Чжыминь, Ма Баоминь и Ван Юэчэн, а также из других специальных организаций после первого ядерного взрыва срочно начали подготовку к новым испытаниям. В тот период в КНР ещё не имелось подходящего китайского самолёта-носителя реальных атомных



Вверху: Командир экипажа Ил-12 Го Хунли
«Атомный» самолёт Ил-12 в Пекинском авиационном музее Датаншань

бомб. В конечном итоге ВВС отдали предпочтение советскому бомбардировщику Ту-16, их лицензионное производство в тот период разворачивали в Китае под обозначением Н-6, а два первых экземпляра собрали из полученных из СССР сборочных комплектов. Ещё до освоения серии Н-6 на авиастроительном заводе в Сиане, естественно, в обстановке строжайшей секретности, началось переоборудование одного из «советских» Ту-16 в носитель атомной бомбы.

Первым на завод пригнали «бомбер» борт. № 21. На нем усилили защиту от радиации в кабине экипажа, модернизировали бомбоотсек, систему сброса бомб, установили систему термостабилизации и необходимую контрольно-записывающую аппаратуру (КЗА). На фюзеляж и плоскости нанесли белое светоотражающее покрытие. Практически этот самолёт соответствовал советской модификации Ту-16А. После модернизации машину перегнали на специальную авиабазу ВВС в пустыне Гоби на северо-западе Китая⁸.

По архивным документам, в 1963–1964 гг. по договору в СССР из Китая на капремонт отправляли пару реактивных двигателей РД-3М от Ту-16. Судя по всему, это тоже был один из пунктов подготовки матчасти к атомным испытаниям⁹.

Подготовка к воздушному испытанию атомной бомбы началась в феврале 1965 г. Командиром экипажа Ту-16 (Н-6) назначили опытного лётчика Ли Юань'и, штурманом у него стал Юй Фухай. Сначала они должны были сбросить две бомбы с обычным зарядом весом по 250 фунтов (около 100 кг) каждая. Первые тренировочные полёты оказались крайне неудачными. При сильной болтанке в воздухе штурман не смог правильно прицелиться по световому маяку, и бомбы ушли со значительным отклонением от центра мишени — около 690 м. При этом одна чуть-чуть не повредила строившийся железнодорожный мост. Штурман очень переживал, что из-за недостаточной подготовки (теоретической и практической) он не смог выполнить задание, а все остальные в экипаже «доставали» его советами.

С экипажем встретился зам. командующего ВВС Военного округа Ланьчжоу Юань Сюэкай. Проводя психологическую поддержку, он внушал членам экипажа уверенность в своих силах, говорил, что среднее отклонение от центра мишени от полёта к полёту уменьшается (хотя и очень не намного, на 2 м). Он также поинтересовался, какие другие факторы могут повлиять на точность сброса. Одновременно с ними проводил аналогичную «политбеседу» и политкомиссар.

Позднее с лётчиками встретился генерал Чжан Айпин, непосредственно руководивший ядерными испытаниями. Он утверждал, что оптимальным результатом могло стать отклонение в пределах 100 м, но и 200 м тоже приемлемо. В целом набиралась статистика, приобретался опыт и закладывались основы для дальнейших ядерных испытаний. Что самое удивительно, после всех этих «идеологических» мероприятий, как утверждали впоследствии, реальная точность сброса постепенно действительно повышалась¹⁰.

В конце апреля экипаж осуществил сброс весогабаритного макета с тринитротолуолом. Взрыв произошёл в 97 м от центра мишени. Вечером 3 мая экипажу сообщили, что начало реальных испытаний назначено на утро 4 мая (по другим данным — 14).

Впоследствии лётчик и штурман вспоминали, что экипаж всю ночь нервничал и плохо спал, мысленно готовясь к реальному сбросу. После взлёта, когда они взяли курс на запад на полигон Лобнор, в его районе висела плотная облачность, что усложняло полёт. Ещё более давила мысль, что на этот раз в бомбоотсеке находится не муляж, а реальное атомное устройство. Ответственность экипажа усиливало и понимание того, что они должны завершить огромный труд многих людей, да и затраты на создание атомного оружия были огромными.

Во время взлёта все на аэродроме внимательно наблюдали за полётом и мысленно желали удачи. Их также очень беспокоила безопасность экипажа во время взрыва. С КДП экипаж успокоили, сказав, что над полигоном видимость отличная. Действительно, по мере полёта на запад облачность постепенно ре-



Атомный бомбардировщик Н-6, собранный в КНР из комплекта советских узлов и агрегатов

дела и вскоре исчезла совсем. Вскоре внизу заметили крест, изображающий центр мишени. Увидев его, экипаж приободрился.

Лётчики сделали несколько пристрелочных заходов (сбрасывали ли что-нибудь — китайцы не пишут), затем командир установил на автопилоте высоту, скорость, курс, и дальнейшее управление самолётом пило от прицела. Экипаж проконтролировал аппаратуру сброса и параметры среды в бомбоотсеке, всё было в норме.

Сброс «изделия» был намечен ровно на 10–00. За 7 мин до сброса Юй Фухай доложил о готовности. Доклады и команды с земли шли и за 3 минуты, и за 1 мин 20 сек до сброса. Последней командой стало включить автоматику сброса и снять все блокировки.

В 9–59–10 прошёл сброс. Штурман по прицелу убедился, что бомба, подсвеченная солнцем, идет точно в центр мишени. Он доложил, что всё нормально, после этого лётчики увеличили скорость до 900 км/ч, чтобы побыстрее удалиться от эпицентра взрыва, и задействовали все предусмотренные средства защиты от световой вспышки.

Вспышку, продолжавшуюся несколько секунд (4–5 с) они увидели на расстоянии примерно 19 км от эпицентра взрыва. Затем их самолёт догнала ударная волна, «бомбер» сильно трясло в течение 6–7 сек. Затем лётчики убрали световую защиту и посмотрели в сторону мишени. Там бушевало огненное море... По данным РЛС, в момент взрыва атомное устройство находилось в 40 м от центра мишени, т.е. поставленную задачу экипаж выполнил отлично. Находившийся на КДП зам. командующего ВВС НОАК Чжан Айпин после прилёта экипажа сообщил им о похвале Чжоу Эньлая и приказал срочно подготовить отчёт о полёте.

Интересно, что на аэродроме посадки после взрыва резко ухудшилась погода, как будто бы бог разгневался. В тот же день Пекинское агентство Синьхуа сообщило об успешном ядерном испытании, сообщив всему миру, что КНР теперь тоже обладает реальным атомным оружием¹¹. И, как впоследствии высокопарно написали китайские историки, «появление грибовидного облака прорвало блокаду западных ядерных держав и их монополию на атомное оружие»¹².

Впоследствии штурман Юй Фухай поделился чувствами, которые испытал при первом сбросе атомной бомбы: «С высоты 10 км в прицел хорошо видна цель, она имеет размер мелкой серебряной монеты в 5 феней. Для того, чтобы точно сбросить атомную бомбу в цель, экипажу пришлось интенсивно тренироваться в течение 2–5 месяцев, причём без выходных. При этом приходилось очень спешить в надежде побыстрее выполнить сверхответственное задание. Во время полёта мишень очень трудно обнаружить. Малейшая ошибка прицеливания (в мм) приводит к промаху в тысячи метров. Приходилось постоянно учитывать все малейшие нюансы, связанные с изменением условий полёта. Наконец наступил исторический момент...

Ранним утром 14 мая в 3–20 бомбу привезли к самолёту, в 4–00 привезли экипаж, и началась под-

готовка. В 7–54 зам. Командующего ВВС генерал Чжан Айпин дал разрешение на взлёт.

В 8–13–30 самолёт оторвался от земли. Далее штурман опять рассказывал: «Все мы испытывали страшное напряжение. Сможем ли мы в заданное время точно выйти в район испытаний? На это нам давался срок 1 час. 50 мин. Сумеет ли мы в плохих метеоусловиях точно сбросить бомбу в цель с высоты 10 км? Кроме того, успеем ли мы сами выйти из опасного района атомных испытаний?»

Когда мы подошли к району испытаний, погода существенно улучшилась. Очень быстро мы обнаружили на земле мишень. На земле выложили белый круг диаметром около 200 м с белым крестом в центре. По заданию самолет с бомбой должен был сначала сделать три захода на мишень. В первом заходе мы должны были... (судя по всему, сбросить дымовую шашку для уточнения поправок), на втором заходе мы должны были уточнить эти самые поправки к прицеливанию...» Затем Юй Фухай, удерживая цель в перекрестье прицела, ввел поправки.

«В 9–59–10 все приготовления завершились, и я нажал кнопку сброса атомной бомбы. Судя по показаниям радиолокационного прицела, взрыв произошел в 40 м от центра мишени, т.е. достаточно точно»¹³.

В небо поднялось огромное облако грибовидной формы, и в тот же день Пекинское информгентство «Синьхуа» сообщило всему миру, что в Китае впервые успешно прошло испытание атомного оружия.

30 мая 1965 г. в Пекине в зале Народных представителей ЦК КПК устроил прием в честь первого успешного ядерного воздушного испытания. Здесь собрался, как пишут историки, «золотой фонд» государства — специалисты по атомному оружию, специалисты по ядерной энергетике и военные. После банкета зам. Главкома ВВС Чжан Айпин пригласил в свой кабинет руководителя атомных испытаний Чжан Кайчжи. Вместе они изучали план переоборудования бомбардировщиков в посетители. Чжан Айпин согласился с его предложениями, и Чжан Кайчжи вскоре вернулся в войска и направил группу специалистов на авиазавод.

Вскоре самолёт Ту–16 борт. № 21 вновь перегнали на авиазавод для дальнейшей доработки. 9 мая 1966 г. с другого самолёта борт. № 22 сбросили ещё одну атомную бомбу мощностью 250 кт. Затем после того, как борт. № 21 закончил дальнейшие испытательные полёты с реальным сбросом бомб, в третьем квартале того же года его вновь отправили на авиазавод. На этот раз доработка заключалась в оборудовании подвески крупногабаритных водородных бомб.

На самолёт подвесили весогабаритный макет и измерили расстояния от краев бомболока и створок до реального устройства при сбросе. По результатам измерений провели местные усиления конструкций крыльев и т.п. После того, как «бомбер» борт. № 21 доработали в третий раз, разработали и установили на него универсальные подвесные устройства для сброса различных типов бомб¹⁴.

Как утверждают историки в КНР, 17 июня 1967 г. с Н-6 (Ту-16) впервые в КНР сбросили и успешно взорвали первую «водородную» бомбу большой разрушительной силы (по сведениям из ОКБ А.Н. Туполева, это была первая китайская водородная бомба в 3,3 Мт)¹⁵: «Этим был установлен «мировой рекорд» минимального времени, прошедшего от взрыва атомной до водородной бомбы»¹⁶.

Впоследствии, в 2000-е годы, командир экипажа Сюй Кэцзян (в тот момент ему исполнилось 76 лет) вспоминал: «Тот день был ясным. На испытательном аэродроме все очень волновались. Примерно в 7–20 экипаж поднял Ту-16 в воздух. Бомбу сбрасывали на парашюте с высоты 11 км. Предполагали, что высота взрыва будет 2900 м. В 7–40 Сюй Кэцзян точно вывел самолёт в точку сброса. Сделав один [пристрелочный] круг над мишенью, он включил автоматический прибор, отвечающий за сброс бомбы. Она отделилась от самолёта и, после раскрытия парашюта, началась её медленный спуск в центр мишени. Взрыв раздался в 8–20 на высоте 2960 м. В тот момент в небе в районе испытаний вспыхнул свет более яркий, чем солнце. Вскоре они услышали оглушительный звук. Первая водородная бомба была успешно испытана»¹⁷.

Во второй половине 1968 г. переоборудованный Н-6 (Ту-16) борт. № 94 перелетел на авиабазу атомного полигона Лобнор для использования в качестве носителя при подготовке нового термоядерного взрыва. 27 декабря 1968 г. с этого самолёта успешно сбросили «водородную» бомбу. В дальнейшем другой переоборудованный самолёт Н-6 борт. № 85 сбросил ещё две «водородные бомбы» разного калибра¹⁸.

Историю создания тактического атомного оружия малой мощности (менее 100 кт) китайские историки ныне излагают следующим образом: «Однажды во время испытаний на полигоне в часы отдыха, когда независимо от всего разговоры шли о работе, один из руководителей атомных испытаний — Чжан Кайчжи сказал зам. командующего ВВС — Чжан Айпину, что следует приступить к разработке носителя атомного оружия собственной конструкции — самолёта «Х». На вопрос «почему», разъяснил: «Мы накопили достаточный опыт по созданию собственного бомбардировщика. Если мы сможем также переоборудовать более лёгкие бомбардировщики для подвески малогабаритных атомных бомб, мы получим самолёты-носители тактического ядерного оружия, способные атаковать крупные танковые группировки». Чжан Айпин сказал, что к этому вопросу следует вернуться по возвращении в Пекин.

Премьер-министр Чжоу Эньлай проявлял большой интерес к этим разработкам. Однажды он пригласил Чжан Кайчжи и стал его подробно расспрашивать о боевом радиусе действия самолётов, проблемах переоборудования, требуемом финансировании и т.д. Получив исчерпывающие ответы, премьер остался доволен. Ещё он задал вопрос: «Бомбардировщики можно превратить в носители атомного оружия, а нельзя ли так поступить со штурмовиками?». Ранее Чжан Кайчжи об этом и не задумывался.

Однажды Чжан Кайчжи получил приказ привезти устройство подвески атомной бомбы¹⁹ в Пекин в Дом народных представителей (по другой версии — в какой-то большой зал в провинции Синьцзян — там находится полигон). Осмотрев устройство, Чжоу Эньлай спросил: «Возможен ли самопроизвольный сброс бомбы?». Чжан Кайчжи ответил: «Мы создали систему тройного дублирования, исключая такую инцидентность». Чжоу Эньлай также поинтересовался, каковы могут быть последствия, если бомбу сбросить не удастся, а также при аварийной посадке вне аэродрома.

Чжан Кайчжи сказал, что они придумают способы блокирования взрыва в случае непредвиденных ситуаций. Обеспокоенность премьера привела к тому, что Чжан Кайчжи стал «шевелить мозгами», чтобы усовершенствовать систему сброса, которую он привёз. Впоследствии, когда со штурмовика впервые сбрасывали атомную бомбу, инцидентов не было. Они даже без происшествий приземлялись с бомбами. После разговора с Чжоу Эньлаем Чжан Кайчжи направился на аэродром для решения всех технических и организационных проблем»²⁰.

Первое испытание тактического атомного оружия состоялось в декабре 1968 г., бомбу сбросили с бомбардировщика Н-5, «сконструированного» на основе Ил-28, но, как утверждают историки, «по требованию авиационной промышленности и ВВС в нём сделали много доработок». Его начали «конструировать» и строить, начиная с 1965 г. Первый опытный полёт состоялся 25 сентября 1966 г., а в августе 1967 г. серийные машины пошли в войска²¹.

Новое испытание тактического ядерного оружия — бомбы мощностью 5–20 кт, состоялось в самом конце 1971 г., использовался сверхзвуковой штурмовик Q/A-5, созданный на основе советского МиГ-19.

30 декабря 1971 г. на полигоне Лобнор шла подготовка к ядерному взрыву. Как пишут китайцы в книге «Авиационные сокровища Китая», «полигон представлял странную картину. Здесь причудливым образом разместили здания, различные сооружения, животных, военную технику, транспортные сооружения — мосты, железные дороги. Должен был состояться воздушный взрыв атомной бомбы небольшой мощности. Штурмовик выкатили из ангара на взлётную полосу аэродрома на северо-западе Китая. Лететь собирался командир полка штурмовиков Q/A-5 Ян Госян, участвовавший в лётных испытаниях этого самолёта ещё в июле 1968 г.²²

Перед вылетом он внимательно осмотрел самолёт и по сигналу зелёной ракеты взлетел в воздух и, набрав высоту 3000 м, направился к полигону. На расстоянии около 50 км от места сброса лётчик включил тумблер термостабилизации изделия в бомбоотсеке. По плану, пролетев ещё 15 км, он должен был включить новый режим в системе термостабилизации. Часы показывали 12–35. В это время он уже видел территорию полигона.

Самолёт снизился, сначала до 700 м, а затем и до 500 м. Скорость при этом достигла 900 км/ч. Когда самолёт оказался вблизи мишени, лётчик стал рабо-

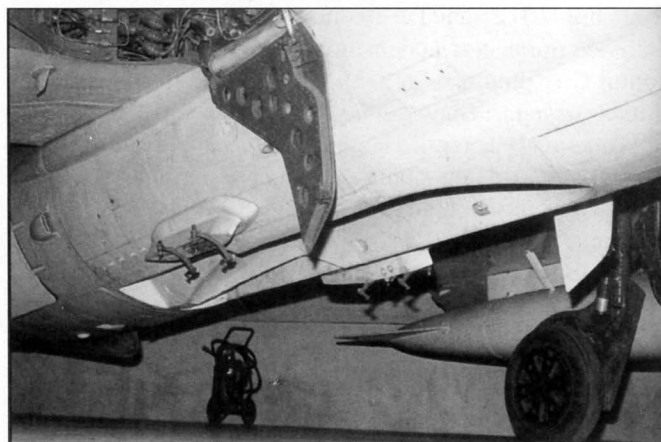
тать переключателями в кабине, вероятно, снимая блокировки. Он снял четвертую степень страховки, при этом разрывалась электрическая цепь питания бомбы от самолёта, и переключалась на автономную. Всего атомная бомба в самолёте имела пять степеней страховки, срабатывающих в разные моменты подготовки к сбросу. (Последняя блокировка снималась в момент отделения бомбы от самолёта). Но в итоге последняя блокировка не сработала, и бомба не сбросилась. На полигоне уже включили всю контрольно-записывающую аппаратуру (КЗА), и в воздух уже поднялись пять самолётов для забора проб воздуха.

Позже начались всякие рассказы и небылицы по поводу этой неудачи, но существует и официальная версия. Согласно этой версии, для того, чтобы точно попасть в цель, Ян Госян, после того, как уточнил все данные и убедился, что не ошибся, включил программный временной механизм. В его наушниках стал звучать сигнал зуммера. В соответствии с этим на полигоне начался обратный отсчёт времени. Вскоре после включения, когда самолёт находился в 9 км от центра мишени, Ян Госян перевел самолёт в кабрирование и приготовился к сбросу. При угле атаки около 45° он нажал рычаг сброса, начал разворот в обратном направлении, закрыл светозащитные шторки и надел тёмные очки.

Одновременно диктор на полигоне вёл обратный отсчёт времени. Но произошло непредвиденное. Оказалось, что при нажатии рычага сброса что-то не сработало, или сработало не так. В итоге бомба осталась в бомбоотсеке, но створки, судя по всему, открылись, так как самолёт затрясло. Сигнализация работала, но сброса не было. Лётчик вскоре снял шторки и очки и стал разбираться с аппаратурой. Он доложил на землю о случившемся и получил приказ на второй заход. Но ни второй, ни третий (а возможно, были



Пилот Ян Госян



Бомбодержатель атомного взрывного устройства



Штурмовик Q-5 борт. № 11264 с макетом атомной бомбы в Пекинском авиационном музее Датаншань

и ещё) не изменили ситуацию. Вскоре лётчик доложил о кончающемся горючем и стал решать, как действовать дальше.

Варианты катапультирования в районе полигона, в районе озера Босытэн и в пустыне лётчик последовательно отверг, боясь несанкционированного взрыва и больших разрушений и экологических загрязнений. В итоге он доложил на землю, что хочет садиться на аэродром с бомбой. Начальство запросило Пекин, там после короткого раздумья разрешили, приказав принять все возможные меры защиты. На аэродроме прозвучал сигнал тревоги, и все укрылись, не понимая причин тревоги.

Со всеми возможными предосторожностями, предельно аккуратно лётчик посадил машину без происшествий, его встречали как героя. Этим в КНР создали прецедент посадки самолёта с атомным оружием. В тот же день началась работа по обнаружению и устранению причин неисправности. План доработок утвердили в Пекине, и началась срочная модернизация системы сброса. Следующее испытание назначили на 7 января 1972 г. в 15–00 по пекинскому времени.

Далее приведем воспоминания руководителя испытаний Сун Чжаньюаня: «Мы долго разбирались в причинах отказа. Была версия, что он произошел от повышения давления (вероятно, от скоростного напора). Группа инженеров, посланных к самолёту, в итоге во всём разобралась. В Пекин отправили доклад о причинах неудачи и о готовности к дальнейшему проведению испытаний. Чжоу Эньлай дал указание продолжать испытания.

7 января 1972 г. по плану провели повторное испытание. Погода была далека от идеальной — шёл

снег, но я осознавал, что класс лётчика соответствует и, несмотря на возможное ухудшение погоды, испытания всё равно могут проводиться в течение нескольких дней. Я предложил руководству действовать по намеченному первоначальному плану. Проанализировав объективные и субъективные причины, они утвердили план испытаний.

В 13–00 Ян Госян взлетел, пробил вверх плотную облачность и вскоре увидел над полигоном мишень. Погода благоприятствовала. В 10 км от мишени он обнаружил, что её начинает закрывать плотная облачность. Лётчик очень хотел сбросить бомбу и по первоначальному плану пошел к мишени, квалифицированно работая с аппаратурой кабины и контролируя каждое своё действие. Когда он нажал последнюю кнопку, то почувствовал, что самолёт «вспух». Бомба отделилась, лётчик быстро закрыл лючки и надел очки. Спустя примерно 30 сек самолёт осветила мощная вспышка, вскоре прошла ударная волна. Над пустыней Гоби поднялся огромный смертоносный взрыв»²³.

За этот полёт Ян Госян получил высокую награду — звание Героя 1-й степени.

Самолет А-5 борт. № 11264, с которого он сбросил атомную бомбу, сейчас находится в авиационном музее Датаншань и является очень ценным авиационным памятником, охраняется государством²⁴.

Китайцы пишут, что когда на истребители и лёгкие бомбардировщики стали подвешивать атомные бомбы малой мощности, устрашающая сила ядерного оружия заметно увеличилась. О дальнейших атомных испытаниях с использованием авиации китайцы не сообщают.

ИСТОЧНИКИ И КОММЕНТАРИИ

1. Как известно, технологии создания термоядерного оружия из СССР в Китай не передавали, хотя речь об этом шла накануне разрыва отношений между странами в 1960 г. Поэтому до конца неясно, о каком типе бомбы шла речь в данном случае. Далее термин «водородная» китайцы применяют и к тактическому атомному оружию малой мощности в несколько десятков килотонн. Проблема идентификации усугубляется ещё и тем, что в китайском языке для обозначения атомной и водородной бомбы китайцы используют один и тот же иероглиф. Ниже в тексте сохранена оригинальная китайская терминология. — Прим. авт.
2. Правда о китайской авиации. Пекин, 1998. С. 176.
3. Там же. С. 176.
4. В советском Ил-12 первоначально кабина экипажа и салон не герметизировались, но не исключено, что в КНР перед этим полётом машину специально доработали.
5. Правда о... Указ. соч. С. 176–178; Чен Чжаоу, Шень Мэйчжэнь, Мэн Цюэмин. Авиационные сокровища Китая. Пекин, 1998. (на кит. яз.) С. 149–150.
6. Правда о... Указ. соч. С. 178; Чен Чжаоу и др. Указ. соч. С. 150.
7. Правда о... Указ. соч. С. 181.
8. Правда о... Указ. соч. С. 181; Ригмант В. Ту-16 // АК. 2009. № 1 (спецвып.). С. 65.
9. РГАС. Ф. 62. Оп. 4. Д. 88.
10. Правда о... Указ. соч. С. 186.
11. Там же. С. 186–187.
12. China Air Force. 2005. № 5–6. С. 19.
13. China Air Force. 2005. № 5–6. С. 19.
14. Правда о... Указ. соч. С. 184–185.
15. Ещё раз следует подчеркнуть, что в данном случае непонятно, о каком типе ядерного устройства идёт речь. См. также: АК. 2009. № 1. С. 65.
16. Правда о... Указ. соч. С. 183.
17. China Air Force. 2005. № 5–6. С. 20.
18. Правда о... Указ. соч. С. 184.
19. О каком устройстве идёт речь — неясно, не исключено, что просто замок от бомбодержателя — А.Д.
20. Правда о... Указ. соч. С. 184–185.
21. Чен Чжаоу и др. Указ. соч. С. 134.
22. Орлы в небе. Пекин, 2003. (на кит. яз.) С. 143.
23. Правда о... Указ. соч. С. 193–196.
24. Чен Чжаоу и др. Указ. соч. С. 112.

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение I

ВОЗДУШНЫЕ БОИ «ЛЕТАЮЩИХ ТИГРОВ»: КАК ЭТО ВИДЕЛИ ЯПОНЦЫ*

Попробуем взглянуть на описанные Шэнно бои глазами его противников — офицеров японских ВВС. К сожалению, здесь источников очень мало, и нам приходится полагаться на обрывки информации. Увы, в отличие от немецких лётчиков, японские не любили оставлять мемуары.

Первым заметным эпизодом в истории АДГ стали декабрьские (1941 г.) бои над Рангуном. Противник сосредоточил здесь достаточно крупные силы авиации, явно превосходившие то, что могли собрать американцы. Однако они были меньше, чем может показаться.

Итак, в декабрьских боях над Рангуном участвовали: 3-й хикосидан (генерал-лейтенант Сугавара Митио) 10-й хикодан (генерал-майор Хирота Утака) 62-й сентай, 15 Ki.21 (подполковник Ониси Хиросэ) 31-й сентай, 27 Ki.30 (подполковник Хаяси Дзунити) 77-й сентай, 30 Ki.27 (майор Ёснока) 7-й хикодан (генерал-майор Ямамото Кендзи) 60-й сентай, 27 Ki.21 (полковник Огава Сёдзиро) 98-й сентай, 18 Ki.21 (полковник Уэун Сигеки)

Здесь сохранены японские названия частей и соединений, потому что сложно провести точные аналогии с российскими. Низшей единицей был чутай — эскадрилья, состоявший из 9–12 самолётов. 3 чутая обычно объединялись в авиагруппу — сентай, который был чуть меньше авиаполка. От этой структурной единицы японцы отказались по опыту боёв в Китае. Сентай объединялись в хикодан — авиационную дивизию. 2 или 3 хикодана составляли хикосидан — воздушную армию. Приведённый состав 3-го хикосидана может отличаться от указанного в других источниках, однако следует помнить, что в боях над Рангуном участвовали не все его силы. Вдобавок во время боёв в Малайе соединение понесло ощутимые потери, особенно 12-й (из 7-го хикодана) и 62-й сентай, причём первый из них так и остался в тылу. 64-й сентай (тоже из 7-го хикодана), оснащённый истребителями Ki.27 и Ki.43, застрял в Малайе, прикрывая наступающие на Сингапур войска.

Самолёты 70-го отдельного разведывательного чутая сообщили генералу Сагаваре, что противник располагает следующими силами: 11 средних бомбардировщиков в Тангун; 2 больших, 16 средних, 13 малых самолётов в Рангуне; 6 малых и 2 больших в Тавое; 1 большой самолёт в Мергуге. Японцы располагали значительно более крупными силами и были уверены в победе.

Первый удар по Рангуну генерал Сугавара приказал нанести 23 декабря. Тяжёлые бомбардировщики вылетели из Бангкока в 07–24, по пути к ним присоединились лёгкие бомбардировщики и истребители из Рахенга. Всего в налете участвовали 72 самолёта, что отличается от данных, приводимых Шэнно. Это были:

62-й сентай, 21 Ki-21
31-й сентай, 27 Ki-30
77-й сентай, 30 Ki-27



Истребитель Ki.27 («тип 97») отдельного 84-го чутая

Японцы пересекли реку Салтин на высоте 4000 метров. Впереди летели тяжёлые бомбардировщики, в 3 километрах сзади и чуть левее — лёгкие, истребители прикрывали их. В 12.30 пилоты бомбардировщиков увидели аэродром Мингаладон и пыль, которую поднимали взлетающие истребители. И вот здесь начинаются разногласия. Шэнно пишет, что взлетела только 3-я эскадрилья АДГ и то случай-но, так как ей приказали покинуть аэродром. Японцы же утверждают, что их атаковали до 30 истребителей всех мастей и размеров.

Один бомбардировщик был подбит и пошёл к земле, влоча за собой хвост чёрного дыма, однако остальные прорвались к цели и сбросили бомбы. Аэродром покрыли вспышки разрывов и затянули облака дыма. Бомбардировщики увеличили скорость, пытаясь уйти от истребителей. Японцы увидели «Баффало», «Харрикейны», «Спитфайры» и Р-40. Ну, в последнем никто и не сомневается. Разворачиваясь, японцы потеряли высоту и попали под огонь зениток в Рангуне. Истребители до этого времени прикрывали лёгкие бомбардировщики 77-го сентай, но теперь они сцепились с противником, и строй японцев окончательно развалился.

Всего в этом бою японцы потеряли 5 бомбардировщиков Ki.21, ещё 10 «Салли» получили серьёзные повреждения. Один из бомбардировщиков вернулся, имея 47 пулевых пробоин. Однако, несмотря на потери, японцы не пали духом, так как считали, что сумели одержать победу. Стрелки уцелевших бомбардировщиков заявили, что сбили 10 истребителей плюс ещё 4 вероятно сбили. Лётчики 77-го сентай утверждали, что уничтожили 9 истребителей союзников.

* Из приложения к книге Клэра Ли Ченнолта (К. Шэнно). Путь бойца: Американская авиация в войне на Тихом океане. М., 2006. . С. 528–533.

После этого город атаковала вторая волна японских самолётов. Это были тяжёлые бомбардировщики, летевшие без истребительного сопровождения. Японцы тоже верили в доктрину Дуэ, хотя не имели ничего близко похожего на «Летающую Крепость» или «Ланкастер».

60-й сентай, 27 Ki.21

98-й сентай, 18 Ki.21

Эти самолёты появились над городом в 12.45 и сделали круг на высоте 6000 метров, прежде чем атаковать порт. Однако они сами были атакованы 18 вражескими истребителями, которые нанесли удар сверху. «Салли» 98-го сентай попытались уклониться, перейдя на зигзаг, но в результате проскочили мимо цели. Вместо удара по порту они отбомбились по городу, потеряв при этом 2 самолёта. Стрелки бомбардировщиков утверждали, что сбили 12 истребителей и ещё 4 вероятно сбили. Бомбардировщики 60-го сентай зашли со стороны моря и беспрятственно отбомбились по порту, как и предполагалось. Пилоты сообщили, что потопили эсминец и транспорт, а стрелки якобы сбили 10 истребителей и ещё 1 вероятно сбили. Один бомбардировщик разбился уже на своем аэродроме при посадке.

Всего в бою 23 декабря японцы потеряли над целью 7 бомбардировщиков и, как минимум, 50 человек, из которых 47 погибли, а 3 попали в плен. Лейтенант Ногам из 98-го сентай и двое его товарищей выпрыгнули с парашютами, когда их самолёт был подбит. Поступок, совершенно нецелесообразный для японских лётчиков, скажем прямо. Получив пулю в спину, погиб командир 98-го сентай полковник Усуи, летевший на самолёте майора Анзumi, хотя повреждённый бомбардировщик и вернулся домой.

Японцы утверждали, что сбили 41 истребитель союзников, что было больше, чем те вообще имели в Бирме. В действительности погибли 2 американских лётчика, а ещё один был сбит, но выпрыгнул с парашютом.

Генерал Сугавару результаты налёта не удовлетворили, однако он был уверен, что в следующий раз японцы добьются успеха. Он повторил налёт 25 декабря, решив преподнести противнику рождественский подарок.

В 11.30 самолёты 7-го хикодана вылетели из Бангкока. Это были:

12-й сентай, 27 Ki.21

60-й сентай, 36 Ki.21

64-й сентай, примерно 25 Ki.43

При подходе к Рангуну на самолёте командира 12-го сентай отказал мотор, он резко снизился и повернул назад, намереваясь вернуться в Бангкок. Остальные пилоты последовали за ним, так как самолёты не имели радиосвязи. Командир 1-го чутая взял командование на себя и вернул группу на прежний курс, но теперь она оказалась в хвосте 60-го сентай, а не впереди него, как полагалось.

12-й сентай атаковал цели с высоты всего 3000 метров и разрушил электростанцию Рангуна, но на отходе сам был атакован истребителями. Из-за нарушения строя бомбардировщиков «Оскар» испытывали проблемы, плохо представляя, как им следует действовать. Английские «Баффало» и «Харрикеины» атаковали 12-й сентай, и японские истребители сшибались с ними, оторвавшись от бомбардировщиков. В результате 12-й сентай потерял три бомбардировщика, а четвёртый кое-как дотянул до своей

территории, но совершил вынужденную посадку в бамбуковой роще. Самолёт погиб, хотя экипаж уцелел. Своеобразным рекорсменом стал самолёт, вернувшийся, несмотря на 80 пробоин. Лётчики 64-го сентай утверждали, что сбили 10 истребителей союзников, а стрелки 12-го сентай претендовали то на 12, то на 19 истребителей. Эта схватка позволила 60-у сентаю действовать без помех. Лишь после бомбёжки его атаковали несколько истребителей, но все «Салли» вернулись домой.

Вторая группа состояла из самолётов 10-го хикодана:

62-й сентай, 8 Ki.21

31-й сентай, 27 Ki.30

77-й сентай, 32 Ki.27

Как видите, сказались понесённые недавно потери. По пути их перехватили «Томахоуки» и «Баффало», начался воздушный бой. Англичане схватились с истребителями, но при этом сами потеряли 4 «Баффало». Японские истребители выполнили свою задачу, и бомбардировщики потерь не понесли. Были сбиты 3 японских истребителя, но с парашютом выпрыгнул только один пилот. Японские историки высокомерно утверждают, что он был «корейцем по рождению». В общей сложности японцы «уничтожили» снова около 40 истребителей... Действительные потери смотрите у Шэнно.

Интересно отметить, что здесь впервые встречается упоминание о бронешипках на японских истребителях. Их имели 16 самолётов 77-го сентай. В различных стычках в начале января, о которых Шэнно и не упоминает, 77-й сентай потерял 10 истребителей — треть состава! — но лишь одного пилота.

23 января японцы попытались уничтожить силы ПВО Рангуна, нанеся несколько мощных ударов. Первая группа состояла из 24 истребителей Ki.27. Японцы заявили, что сбили 7 истребителей союзников, потеряв 2 своих. Союзники утверждали, что сбили 8 истребителей, потеряв тоже 2 самолёта. Кто говорил правду — разберайтесь сами.

Во второй половине дня прилетели 25 истребителей и 12 лёгких бомбардировщиков, но прилетели порознь. Из-за дождевого шквала истребители не сумели встретиться с бомбардировщиками в назначенной точке. Первыми прилетели Ki.30 и были атакованы истребителями союзников. 1 самолёт погиб, 3 получили тяжёлые повреждения и ещё 7 — умеренные. Лишь через 15 минут появились истребители японцев. Атаковав «Томахоуки» сзади, японские пилоты были уверены, что сбили 8 самолётов. Всего японцы претендовали на уничтожение 14 самолётов, а союзники — 12, хотя на самом деле счёт был равный — 3:3. Хотя, справедливости ради, отметим, что 31-й сентай больше участия в боях не принимал, так как слишком много самолётов были повреждены.

В налёте 24 января участвовали 6 бомбардировщиков Ki.21 и 20 истребителей Ki.27. Из-за неразберихи опять бомбардировщики и истребители действовали порознь, что дорого обошлось японцам. Вот она, наглядная демонстрация технического состояния грозных японских BBC, а также цена отсутствия раций на самолётах. Так стоит ли удивляться аналогичным потерям советских BBC в первые годы войны, когда даже новые самолёты раций не имели, а если имели, то лётчики ими не пользовались. Американцы утверждали, что сбили 11 тяжёлых бомбардировщиков

и 7 истребителей, потеряв только 1 «Томахоук». Сами японцы утверждают, что потеряли только 6 бомбардировщиков (из 6 наличных потерять больше трудно) и 3 истребителя.

Ближе к вечеру неожиданно прилетели 3 бомбардировщика 31-го сентай, «чтобы отомстить за погибших товарищей». Их снова сопровождали истребители 77-го сентай. Почему-то американцы вообще не заметили этого налёта.

Далее интенсивность боёв пошла по нарастающей. 26 января поднялись в воздух 23 Ki.27 из 50-го сентай. В бою против 14 истребителей союзников японцы потеряли 1 самолёт и сбили тоже 1. Несколько самолётов с обеих сторон были повреждены. 28 января в налёте участвовали 37 истребителей из 77-го и 50-го сентаев. Японцы потеряли 3 самолёта, хотя союзники утверждали, что сбили 6 «Натов». Японцы претендовали на 15 сбитых и 4 вероятно сбитых «Томахоука», хотя в действительности погибли всего 2 истребителя, причём оба пилота спаслись. 29 января 77-й сентай снова вернулся к Мингаладону. На этот раз майор Ёснока имел 20 Ki.27, которых встретили 20 истребителей союзников. Результаты боя оба противника изрядно завысили. Японцы утверждали, что сбили 6 «Харрикейнов», потеряв 4 самолёта. Союзники оказались более оптимистичными, заявив, что уничтожили 14 «Натов». Сами они не потеряли ни одного самолёта, хотя 2 истребителя совершили вынужденные посадки.

Всего за эти 4 дня напряжённых боёв союзники потеряли 3 самолёта, причём 2 пилота остались живы. Японцы потеряли 8 самолётов вместе с пилотами. Претензии были заметно выше: японцы заявили, что уничтожили 19 самолётов, а союзники — 22. И не очень понятно, откуда взялась приводимая Шэнно цифра в 50 уничтоженных

японских самолётов. Серьёзное всего пострадал 77-й сентай. За 6 недель боёв майор Ёснока потерял треть своих сил — 12 самолётов и 12 пилотов. Японцы пришли к неутешительному заключению, что «Томахоук» значительно превосходит по скорости и огневой мощи «Нат» и всегда будет иметь преимущество в воздушном бою. Интересно, стоило ли для этого потерять столько самолётов? Разве может истребитель с неубирающимся шасси и хлипким 600-сильным мотором соперничать с современным истребителем, мотор которого вдвое мощнее?

Именно эти бои принесли известность американской добровольческой группе. Интересно отметить, что самый скандальный эпизод с преувеличением своих успехов имел место 25 февраля. Японцы отправили в налёт на Мингаладон все имеющиеся силы: 21 истребитель 50-го сентай, 23 истребителя 77-го сентай, 4 истребителя Ki.44 «Секи» 47-го отдельного чутая. Их встретили 6 «Томахоуков» АДГ и 6 «Харрикейнов» KBBC, хотя японцы считали, что им противостоят до 20 истребителей. Последовала дикая свалка, в ходе которой японские пилоты, по их утверждениям, сбили 16 истребителей, а пилоты союзников претендовали на уничтожение 5 самолётов. Сколько попало в категорию «вероятно сбитых», уже никто не считал. В действительности в этом бою не погиб ни один самолёт! После вечернего налёта на Мингаладон с участием бомбардировщиков лётчики бодро доложили об уничтожении ещё 23 самолётов, хотя на самом деле погибли всего 2 японских истребителя. Итак, общий счёт дня составил 44 самолёта, хотя в действительности были сбиты **только два!** (выделено в тексте — прим. авт.)

Шэнно писал: «Об этих боях можно рассказывать долго, но мы ограничимся только теми эпизодами, которые, собственно, и принесли славу АДГ».

Лёгкие бомбардировщики Ki.30 31-го сентай. Бирма, начало 1942 г.



МЕСТА ПОСАДОК И СУДЬБЫ ЭКИПАЖЕЙ В-25 ГРУППЫ ДЖ. ДУЛИТЛА*

1—й. Экипаж Дж. Дулитла выбросился на парашютах в районе Тяньмушань, уезд Линьань, провинция Чжэцзян. Их обнаружили партизаны и спасли.

2—й. Экипаж приземлился самолёт на рисовое поле в районе Дасун (Чжэцзян). Лётчики сожгли самолёт, позже их спасли жители.

3—й. Самолёт упал в уезде Чжучан (Чжэцзян). Командир долго приказывал экипажу прыгать, и сам выпрыгнул последним на малой высоте, кунол едва наполнился, он получил тяжёлые травмы. Раненого командира крестьяне доставили на аэродром Цичжоу. Погибшего радиста крестьяне похоронили.

4—й. Самолёт упал вблизи корабельных верфей в провинции Фуцзянь на границе с Цзянси. Командир получил ранения при прыжке. Повис на дереве, провисел всю ночь. С рассветом его спасли крестьяне.

5—й. Самолёт приземлился в районе Сясяньлин в н/п Цюйчжоу (Чжэцзян). Район оккупировали японцы. Все пятеро членов экипажа попали в плен, их выдал местный староста. Вскоре предателя казнили партизаны.

6—й. Самолёт совершил посадку на воду в проливе Саньмэнь (Чжэцзян). Экипаж добрался до берега. Крестьяне оказали им помощь и спрятали от японцев.

7—й. Самолёт приводнился вблизи берега в уезде Саньмэнь (Чжэцзян). Четверых тяжелораненых членов экипажа спасли рыбаки, обеспечив им медицинскую помощь. Командиру сделали операцию (ампутировали ногу), позже всех отправили в Гуйлинь.

8—й. После бомбардировки Хэнбиня из-за нехватки горючего они с правым разворотом ушли на Владивосток, где благополучно приземлились. Спустя 13 месяцев экипаж благополучно «бежал» из лагеря для интернированных и через Иран вернулся в США.

9—й. Самолёт «приводнился» в проливе Танвань (Цзянси). Экипаж спасли крестьяне, затем переправили в Чунцин.

10—й. Самолёт упал в горах Сэньшань в районе Дунъян (Чжэцзян). Командир приземлился на парашюте на кустарник, стропы запутались. Утром обнаружил, что кусты спасли ему жизнь, под ним был огромный камень.

11—й. Лётчики выпрыгнули на парашютах на границе провинций Аньхой и Чжэцзян, их переправили в город.

12—й. Экипаж выпрыгнул на парашютах вблизи Футана (Чжэцзян). Крестьяне отправили их на машине на аэродром Лишуй. По пути их обстрелял японский самолёт, но безрезультатно.

13—й. Лётчики выпрыгнули в провинции Цзянси. Командир во время прыжка поранил правую руку стропой, попал в реку. Одной рукой он с трудом освободился, кое-как выбрался на берег. Крестьяне оказали помощь. Отправили в город вместе с местным лоточником. Штурман был тяжело ранен в ногу, крестьяне оказали ему помощь, отправили в

больницу. Остальные члены экипажа благополучно добрались до аэродрома Лишуй. В итоге все спаслись.

14—й. Лётчики выпрыгнули на парашютах в пр. Фуцзянь на границе с Цзянси. Стрелок по ошибке раскрыл парашют в кабине ещё до прыжка. Штурман сумел помочь ему убрать парашют и выпрыгнуть, в итоге все благополучно спаслись.

15—й. Сели на море в пр. Чжэцзян. Все добрались до берега. В темноте дошли до деревни, спрятались в хлеву. Хозяева их обнаружили, оказали гостеприимство, угром их переправили на остров Наньтянь, передали партизанам. Японцы их искали, но не нашли, поскольку их спрятали в подвале местного храма. Позже их доставили в район, контролируемый китайскими войсками.

16—й. Этот экипаж перелетел район, контролируемый китайцами — Наньчан (Цзянси). Приземлились в районе оз. Поянху, занятом японцами. Все попали в плен.

* * *

Карта-схема посадок экипажей группы Дж. Дулитла в Китае. Составлена лётчиками-ветеранами в 1989 г.



* См.: Авиация Китая, СССР и США. В память 60-летия победы над Японией...

Пекин, 2005. (На кит. яз.) С. 178.

УСТАВ АВИАЦИОННОГО КОМИТЕТА*

Ст. 1. Авиационный Комитет (АК) находится в непосредственном подчинении Военного Совета национального правительства, руководит (через приказы) ВВС, военно-политическим воспитанием, военной подготовкой, а также развивает авиапромышленность, осуществляет планирование, руководство и контроль за ПВО, а также руководит гражданской авиацией.

Ст. 2. Структура данного АК состоит из председателя, 13 членов, одного «исполнительного директора» (ИД) и двух его заместителей.

Ст. 3. Система организации данного АК и его структура определяются отдельно.

Ст. 4. Председатель АК руководит ВВС, а также всеми делами, связанными с авиацией и ПВО. Каждый из членов АК содействует (помогает) председателю в создании авиации и ПВО.

Ст. 5. Исполнительный директор отвечает за издание приказов АК и руководит всеми действиями в авиации и ПВО. Два его помощника (заместителя) по приказу отвечают за свою область деятельности.

Ст. 6. В Главной инспекции ПВО учреждена должность Главного инспектора, который в соответствии с приказами Председателя АК и ИД руководит всеми действиями ПВО страны. В Главной инспекции ПВО также учреждена должность зама. Главного инспектора. Он помогает Гл. инспектору решать все вопросы, связанные с ПВО. Структура Главной инспекции ПВО состоит из 4-х отделов — военная оборона, гражданская оборона, отдел информации и общий. В каждом отделе — начальник, осуществляющий руководство по приказу Главного инспектора и его зама.

Ст. 7. В АК создается кабинет советников, возглавляемый руководителем кабинета. Всего — 14 советников, они по приказу ИД и его замов осуществляют функции планирования, проверки, изучения, редактирования, рассматривают различные вопросы и утверждают решения. Направляются в командировки (инспекторские — А.Д.)...

Ст. 8. В АК учреждается секретариат, возглавляемый начальником, который по приказу ИД и его замов руководит всем делопроизводством АК, связью и коммуникациями, хранит печать АК, сохраняет архив АК, а также осуществляет переводы иностранных документов.

Ст. 9. В составе АК создается законодательный Комитет во главе с председателем, который по приказу ИД и его замов изучает законодательство, связанное с авиацией, осуществляет редактирование и юридическое сопровождение издаваемых документов и их публикацию.

Ст. 10. В АК создается комитет по расследованию летных происшествий (ЛП), его возглавляет председатель, работающий по приказам ИД и его замов. Он изучает материалы по ЛП, проверяет состояние авиатехники и предотвращает ЛП.

Ст. 11. В АК создается редакционно-издательская группа.

Ст. 12. В АК создается комитет по закупкам авиатехники и авиационного имущества. Возглавляет начальник, он подчиняется приказам ИД и его замов.

Ст. 13. В АК создаются отделы: авиационно-политического воспитания, транспортный, образования, по механизмам и машинам, здравоохранения, по кадрам, отдел офицеров-советников.

Ст. 14. В АК создается общий отдел во главе с начальником, подчиненность та же. Занимается всеми хозяйственными делами.

Ст. 15. В отделе советников у начальника два заместителя, во всех других отделах — один заместитель.

Ст. 16. В отделах создаются подотделы и группы, во главе каждого(ой) — свой начальник. В кабинете по контролю за перевозками — тоже свой начальник. По приказу руководства осуществляется контроль деятельности всех подразделений.

Ст. 17. При АК создается политический отдел во главе с начальником. По приказу ИД и его замов отвечает за военно-политическую подготовку ВВС.

Ст. 18. <...> (О бухгалтерии. — Прим. авт.)

Ст. 19. В случае необходимости в состав АК приглашают нескольких иностранных советников и юриста.

Ст. 20. По деятельности каждого подразделения будет создано отдельное положение.

Ст. 21. Устав вступает в силу со дня опубликования**.

* * *

Чан Кайши, Сун Мэйлин и К. Шэнно. 1940-е годы



* Ма Юйфу. Китайская военная авиация. 1908–1949. Пекин. 1994. (На кит. яз.) С. 420–422.

** Последние изменения в Устав АК внесены 5 октября 1944 г. по приказу № 7177.

ФОРМИРОВАНИЕ ПЕРВЫХ СОЕДИНЕНИЙ В-29

Первое соединение В-29, 58-е бомбардировочное авиакрыло (сверхтяжёлое), сформировали 1 июня 1943 г. в г. Мариетта, штат Джорджия, близости от завода фирмы «Белл» по производству «Сверхкрепостей». 15 сентября штаб авиакрыла перевели в Салину (Канзас), часть самолётов располагалась близости от авиазавода в Уичита. Первое соединение В-29 вначале состояло из 5 авиagrupp — 40-я, 444-я, 462-я, 468-я и 472-я баг. 472-я группа оставалась на аэродроме Смоуки Хилл в Салине в качестве оперативного учебного подразделения, остальным предстояло перебазироваться в Индию.

Рузвельт хотел, чтобы В-29 начали наносить удары по Японии к январю 1944 г. Однако задержки в выполнении программы вынудили Арнольда признать перед президентом, что в лучшем случае бомбардировочную кампанию против Японии можно будет начать не ранее мая 1944 г. Экипажам В-29 требовалось пройти специальную подготовку, которая не обязательна для полётов на других, более простых машинах. Как правило, на обучение пилота уходило 27 недель, 15 — для подготовки штурмана и 12 занимал курс подготовки стрелка. В-29 был настолько сложной машиной, что требовалось продолжительное время для достижения сплочённости экипажа, прежде чем можно было приступить к боевому развертыванию соединения. К концу декабря 1943 г. к полётам на В-29 подготовили только 73 пилота. Экипажей, которые могли считаться полностью слётанными, почти не было.

К началу 1944 г. выпустили 97 В-29, но только 16 из них были по-настоящему готовы к полётам. Большинство находилось в Центрах модификации ВВС Армии, которые располагались у заводов фирм «Белл» (Мариетта) и «Мартин» (Омаха), а также на авиабазах в Канзасе. В процессе модификации в их конструкцию вносились усовершенствования и изменения на основе уроков воздушной войны в Европе. Большое число элементов оборудования и компоновки В-29 всё ещё нуждалось в доработке. Чтобы не останавливать поточное производство на заводе в Уичите, приняли решение выпускать их небоеспособными, а затем модифицировать и дооснащать машины в указанных центрах.

Большие трудности продолжали доставлять возгорания двигателей. Часть проблем решили путем замены мотора R-3350-13 на R-3350-21, что фактически не сократило число случаев возгорания, но, по крайней мере, уменьшило риск распространения пламени от горящих моторов на поверхности крыльев. R-3350-21 был ещё не готов к установке во время заводской сборки, и моторы приходилось устанавливать в центрах модификации.

Кроме того, прибор AN/APQ-13, устанавливаемый на В-29 и предназначенный для навигации и бомбометания, был сложным изделием, чувствительным к вибрации и загрязнению, и его надо было тщательно проверять перед каждым вылетом. Понадобилось создать специальные школы в Гарварде, Массачусетском Технологическом Институте и г. Бока Ратон (Флорида) для обучения экипажей пользованию новым радиолокатором.

Генерал Арнольд испытывал тревогу в связи с медленными темпами ввода в строй «Сверхкрепостей» и 27 но-

ября 1943 г. создал новую организацию, отвечающую за контроль над всеми частями, оснащенными «бомберами» В-29. Ею стало XX-е бомбардировочное командование (XX BA) во главе с генералом Вольфе, передавшим 58-е бомбардировочное авиакрыло своему заместителю полковнику Леонарду Хармону. Сюда же добавили новое 73-е авиакрыло (командир — полковник Томас Чэппман) в составе четырёх групп, получивших вторую партию В-29 из 150 машин.

Штаб располагался рядом с авиазаводом в г. Уичита, выпускавшим В-29. За подготовку экипажей отвечал полковник Саундерс из 2-й Воздушной Армии. Четыре аэродрома в Канзасе (Смоуки Хилл, Пратт, Грейт Бенд и Волкер) использовались как учебные.

Вопрос подготовки сплочённых экипажей стал одним из самых трудных аспектов всей программы В-29. Начинать с нуля времени не оставалось, поэтому решили набирать добровольцев из экипажей В-24, возвращавшихся из Европы и Северной Африки. Первые экипажи начали прибывать на авиабазы Канзаса в ноябре 1943 г., но самолётов не хватало. На один В-29 в то время имелось 12 экипажей, большинству из которых пришлось тренироваться на самолётах В-26 «Мародёр» или В-17 «Летающая Крепость». К концу декабря 1943 г. только 67 лётчикам удалось приобрести опыт пилотирования В-29. Полностью укомплектованных экипажей было очень мало. Многие стрелки увидели свои В-29 только в начале 1944 г.

Только в декабре 1943 г. появилось окончательное решение не использовать В-29 против Германии, а сконцентрировать эти самолёты исключительно против Японии. Однако в начале 1944 г. эти машины всё ещё не были готовы начать обещанное Рузвельтом бомбардировочное наступление на Японию. Большая часть самолётов по-прежнему находилась в центрах модификации в ожидании приведения в полную боевую готовность. К марту 1944 г. программа модификации В-29 оказалась в состоянии полного хаоса: ни один самолёт не мог считаться годным к боевому применению. Выполнению программы серьёзно помешала необходимость работать под открытым небом в плохую погоду, задержки с приобретением соответствующего инструмента и вспомогательного оборудования, а также общее отсутствие у ВВС опыта эксплуатации новых самолётов В-29.

Обеспокоенный создавшейся ситуацией генерал Арнольд распорядился, чтобы его помощник генерал-майор Б. Мейер взял на себя личную ответственность за выполнение всей программы модификации. Последовавший за этим взрыв активности в период с 10 марта по 15 апреля 1944 г. стал позднее известен как «Битва за Канзас». С середины марта инженеры, техники, специалисты отзывались с заводов в Сиэтле и Уичита для круглосуточной работы по приведению самолётов В-29 в боевую готовность. Зачастую им приходилось работать при минусовых температурах на открытом воздухе, поскольку самолёты в ангарах не помещались. В результате нечеловеческих усилий со стороны всех, кто принимал в этом участие, к 15 апреля 1944 г. 150 В-29 передали XX-му бомбардировочному командованию.

АМЕРИКАНСКИЙ ЛЁТЧИК Ф.К. ЭВЕРЕСТ В ЯПОНСКОМ ПЛЕНУ*

Предлагаемый ниже отрывок из мемуаров известного американского лётчика-испытателя Ф.К. Эвереста даёт представление, какова была судьба многих лётчиков, в ходе боевых действий на территории Китая оказавшихся в японском плену:

«...По маршруту у нас была остановка в Карачи, где мы несколько дней ждали приказа о дальнейшем следовании в Китай. На пункте приёма и распределения пополнений находились сотни лётчиков, поэтому я решил побывать у начальника этого пункта и сообщить ему, что уже был на фронте. Это посещение дало свои результаты. Уже через 48 часов я был на борту другого пассажирского самолёта, летевшего на восток, а затем в конце ноября прилетел в город Куньмин в Китае, где размещался штаб 14-й ВА.

Куньмин оказался грязным, невзрачным, потрёпанным войной городом, совершенно не похожим на всё то, что рисовало мне мое воображение, когда я представлял себе загадочный Восток. Поселили меня в одной из убогих казарм возле американского аэродрома на краю города. Спать я лег с плохим настроением, спрашивая себя, зачем я сюда приехал.

На следующее утро я направился в отдел личного состава штаба XIV Воздушной Армии, чтобы доложить о своём прибытии и просить назначения в действующую часть. Начальник отдела сказал, что мне придется подождать, пока не освободится вакантная должность: и 23-я и 56-я истребительные авиагруппы, пилоты которых летали на самолетах Р-51, были полностью укомплектованы. Ввиду того что в конце 1944 года на Китайско-Бирманско-Индийском театре не было активных боевых действий и наши потери были минимальны, личный состав был больше требуемого. Горючее и боеприпасы имелись в ограниченном количестве, так как пути подвоза были слишком растянутыми. К тому же в первую очередь снабжались бомбардировочные части, а расходы истребительных частей строго лимитировались. Во всех эскадрильях были лишние пилоты из числа прибывших в качестве пополнения, имевшие мало надежды на участие в боевых действиях.

Вечером этого дня ко мне зашел майор Джим Дейл, командир эскадрильи из 5-й истребительной авиагруппы, базировавшейся в Чжицзяне. Его авиагруппа входила в Объединенное китайско-американское авиакрыло, в котором командирами и пилотами были американцы. На базе были также пилоты китайцы, а наземный технический персонал состоял целиком из китайцев. Чжицзян расположен к востоку от Куньмина, в провинции Хунань, примерно в 650 км от города Ханькоу, который оккупировали японцы.

В то время как авиачасти на Р-51, базировавшиеся в Куньмине, не испытывали нужды в пилотах, 5-й истребительной авиагруппе, по словам Дейла, требовались командиры звеньев американцы, и он посоветовал мне подать рапорт с просьбой о переводе. Но, когда он упомянул о том, что там тоже летают на Р-40, я отказался. Я сказал ему, что сделал на Р-40 уже 94 боевых вылета



Лётчик-испытатель Ф.К. Эверест в кабине экспериментального самолёта Белл Х-2. 1950-е годы

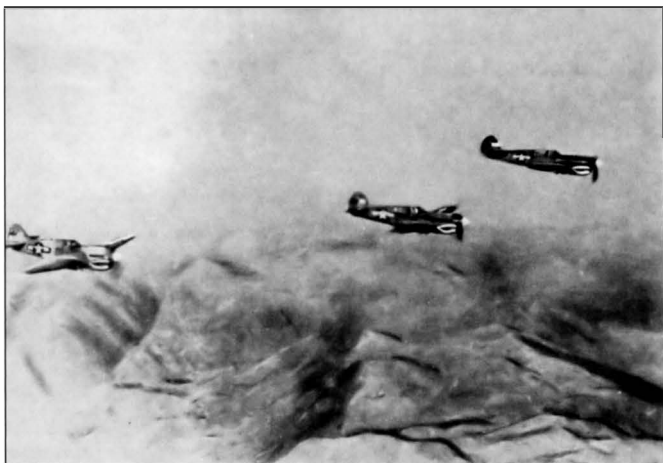
на Средиземном море и больше не хочу иметь дела с этим самолётом; самолёт этот неплохой, но на нём ничего, кроме неподвижного аэростата, не собьёшь, поэтому я предпочитаю ждать назначения на Р-51.

Несмотря на мой отказ, майор Дейл подал запрос о зачислении меня в его авиачасть и день-два спустя я получил приказ о назначении в Чжицзян. Я решительно протестовал, но начальник отдела личного состава сказал мне, что приказ подписан генералом Шэнно, командующим XIV Воздушной Армией, и изменить уже ничего нельзя. С кислым видом, страшно расстроенный, я поплелся в казарму, собрал свои вещи и на Р-40 вместе с Джимом Дейлом, который летел ведущим, взял курс на Чжицзян. Он оказался уютной грязной деревней, расположенной на вершине холма. Казармы находились в запущенном состоянии и были перенаселены. Меня назначили в 17-ю истребительную эскадрилью, которой командовал майор Джон Рэмсей, высокий парень из Техаса. В эскадрилье его все очень любили, и скоро мы с ним стали хорошими друзьями. Познакомившись с ребятами и втянувшись в полёты, я свыкся с мыслью, что снова летаю на Р-40, и примирился со своей жизнью.

Мы всё время летали. Нашими целями были японские войска, пункты снабжения и линии коммуникаций. Дальность действия самолётов позволяла нам летать на Ханькоу, на расстояние 640 км в северо-западном направлении и дальше. В основном мы занимались штурмовкой и бомбежкой с пикирования дорог, рек, мостов и движущихся по ним колонн войск. В первый мой боевой вылет в Китае я обстрелял и уничтожил пять железнодорожных цистерн. Мы нападали также на японские корабли, курсирующие по реке Янцзы между Чжицзяном и Ханькоу, обстреливая небольшие речные суда и сампаны из пулеметов и сбрасывая на них 225-килограммовые бомбы.

Часто я летал ведомым у командира авиагруппы полковника Джона Даннинга, по прозвищу Убийца. Он тоже был техасцем, и мы с ним были друзьями. Мы вылетали всякий раз, когда ему удавалось отделаться от

* Эверест Ф.К. Человек, который летал быстрее всех. М., 1960. С. 56–70.



Истребители Кертисс Р-40 XIV Воздушной Армии во время очередного боевого вылета. 1944 г.

писанины, связанной с командованием четырьмя эскадрильями Р-40, а также двумя приданными эскадрильями, В-25 и Р-38. Обычно мы летали в одиночку, выискивая себе цель и почти всегда её обнаруживая. Полковник издал приказ по своей группе, по которому категорически запрещалось возвращаться на базу, имея на борту неизрасходованные бомбы и боеприпасы. Хотя их у нас было недостаточно, но в горючем мы нуждались ещё больше. Вот почему нам было дано указание не возвращаться на базу с бомбами и боеприпасами, а использовать их полностью независимо от важности цели. Делалось это для того, чтобы сэкономить драгоценное горючее, которое потребовалось бы на доставку боеприпасов обратно на базу.

Мы были одной из двух последних авиагрупп в Китае, летавших на Р-40. В начале февраля 1945 года три наши пилота, в том числе и моя, получили новые Р-51. Наконец я начал летать на самолёте, о котором мечтал.

Вскоре я был назначен командиром 29-й истребительной эскадрильи, так как её прежний командир получил отпуск и должен был возвратиться в Штаты на отдых. Работа мне нравилась. Каждой эскадрилье полковник Данилинг отвел определённый район действий, поставив задачу вести патрулирование в своем районе и нарушать коммуникации противника. Нашей задачей было не дать противнику возможности пользоваться аэродромами, мы должны были разрушать железнодорожные мосты, нарушать снабжение войск, нападать на войска на марше. Объектами были транспортные пути, как сухопутные, так и водные, а целями — конные повозки, машины, речные суда.

В апреле в мою эскадрилью пришел новый начальник лётной и боевой подготовки капитан Ник Тернер. Он потерял своего брата на фронте и ненавидел японцев. Ник был очень энергичным и славным парнем. Мы с ним сразу же подружились и начали летать вместе. Обычно рано утром мы вылетали на разведку и поиск, уничтожая мосты и расстреливая японские войска на марше, а так же обозы.

В конце мая, вылетев на разведку под Ханькоу, мы обнаружили большое скопление грузовиков и подвод. Налет оказался успешным. Мы израсходовали все свои

боеприпасы и вернулись на аэродром, чтобы поднять в воздух остальных лётчиков эскадрильи.

Домой мы летели вниз по реке Янцзы, я — вдоль одного берега, а Ник — вдоль другого. Мы высматривали замаскированные у берегов японские речные суда, которые ждали темноты. Обнаружив несколько крупных судов, которые могли бы служить хорошей целью, мы отметили их местонахождение на карте и возвратились домой.

Когда мы заправились горючим и эскадрилья была готова к вылету, я сказал Нику, чтобы он сам без меня сводил эскадрилью на задание. У меня оказались какие-то хозяйственные дела, требовавшие моего присутствия на аэродроме. При этом я добавил, что сам буду поддерживать с ними радиосвязь. Ник с ходу бросил: «Ты что, Пит? Кишка тонка?» Это была одна из безобидных шуток, к ним я успел привыкнуть, тем не менее она меня разозлила. «Ты будешь покойником, а я всё ещё буду летать!» — отпарировал я и, не сказав больше ни слова, взял шлем и парашют, и направился к своему самолёту. Чувство обиды не проходило.

Моим ведомым был лётчик, второй лейтенант, который впервые летел на боевое задание. Я взял его с собой, чтобы проверить, насколько хорошо он овладел техникой боя. Ник летел слева от меня. Дав указание двум другим звеньям уничтожить оставшиеся грузовики и подводы японского обоза возле Ханькоу, мы со своими ведомыми взяли курс вверх по реке к японским судам. Таким целям я отдавал предпочтение: мне нравилось пулемётными очередями взрывать их котлы и таким образом поджигать их. Я получал истинное удовольствие, нападая на речные суда; я не испытывал такого чувства, обстреливая грузовики и пугая лошадей. Вначале мы обнаружили возле берега два парохода и потопили их. Затем мы полетели дальше, к следующему судну, находившемуся километрах в сорока дальше. Это был довольно большой пароход — явно хорошая цель. Дав указание своему ведомому держаться поближе и не отставать, я на большой скорости пикировал на пароход с высоты 900 м и выпустил по самой его середине две или три длинные очереди.

Котел не взорвался, ни дыма, ни огня не было. Разозлившись, я вместо того чтобы уйти с набором высоты и затем снова зайти с пикирования, круто развернул свой Р-51 на малой высоте. Пролетая над судном на высоте 4–5 м со скоростью не более 240 км/час, я начал стрелять, виляя носом самолёта, чтобы увеличить площадь поражения. В этот момент пулемётная очередь снизу прошла мой самолёт. В противопожарной перегородке впереди кабины я увидел большую дыру, затем обнаружил, что пробит радиатор жидкостного охлаждения мотора «Аллисон». Тут же струя кипящей жидкости ворвалась в кабину, ошпарив мне лицо и руки. Я закричал от боли и сбросил фонарь кабины.

Для того, чтобы выброситься с парашютом, мне необходимо было уйти подальше от японских артиллерийских позиций на берегу реки. Почти ослепленный кипятком, я резко задрал нос самолёта и стал уходить к противоположному берегу реки. Боль была так сильна, что, достигнув другого берега, я уже не мог больше терпеть и крикнул по радио, что прыгаю с парашютом.

От сильной боли и волнения я растерялся. Попытавшись вылезти с левой стороны, я совершил ошибку, так как сразу попал в струю воздуха, которая шла вдоль левой стороны фюзеляжа. С трудом выбрался из кабины и... беспомощно повис в воздухе: мой парашют заценился за бронеспинку. Пытаясь освободиться, я изо всех сил стучал по фюзеляжу, но это мне не помогло. Я всё ещё чувствовал сильную боль и плохо видел. Самолёт быстро терял высоту. Я попытался снова влезть в кабину и выпрыгнуть с другой стороны. Это мне удалось. Парашют отценился, и я соскользнул в пустоту.

Наконец! Я дернул за кольцо, и парашют раскрылся. Пока я летел вниз, слева от меня мой самолёт врезался в землю и взорвался, как бомба.

Я приземлился на рисовом поле у реки, в воду и грязь. Отстегнул лямки парашюта, прикрепил к поясу сумку с набором аварийных средств и вынул из кобуры пистолет. Если не считать ожогов на лице и руках и побаливавших рёбер — от ударов по фюзеляжу, я был цел и невредим.

Недалеко от меня в поле работал крестьянин китаец, и я помахал ему рукой. Первой моей мыслью было найти какого-нибудь китайца, сочувственно относящегося к американцам, который помог бы мне пробраться на свою территорию. Я знал, что нахожусь в глубоком тылу у японцев и без помощи китайцев мне не обойтись. Вынув из аварийной сумки китайско-английский словарь, я попытался узнать у китайца, где я нахожусь. В результате нашего разговора — точнее, обмена жестами — я узнал, что поблизости находится деревня. Помахав рукой на прощание Нику Тернеру и моему ведомому, которые беспрестанно кружились надо мной, я побрел по направлению к деревне.

Приближаясь к небольшой деревушке, я чувствовал себя неважно, так как не знал, есть ли там японцы. Я сознавал, что, если попаду в плен к японцам, мне грозит смерть. Когда я вошел в деревню, вокруг меня собралась толпа китайцев — местных жителей. Двое из них говорили на англо-китайском жаргоне. Сказав им, кто я, я объяснил, что хочу вернуться к своим — через линию фронта, и спросил, нет ли где-нибудь поблизости партизан, которые могли бы мне помочь. Когда я кончил говорить, среди китайцев начался оживлённый разговор. Я ничего не понимал, но, судя по выражению их лиц, решил, что они спорят между собой, и у меня появилось опасение, что среди них могут найтись такие, которые выдадут меня японцам.

Подождав немного, я решил, что ничего здесь не добьюсь, и пошел в сторону. Однако меня позвали назад, и после этого китайцы спорили ещё несколько минут. Затем один из них отделился от группы и жестом показал мне, чтобы я следовал за ним. Я сильно устал, так как в этот день дважды летал на задание, и все ещё чувствовал нервное напряжение после прыжка с парашютом, но послушно пошёл за ним. Солнце было низко над горизонтом... Я не знал, куда ведет меня китаец, но у меня не было выбора. Единственное, что я мог сделать, — это отправиться бродить в одиночку в надежде встретить партизан. Поэтому я решил довериться этому китайцу и пошёл за ним.

Мы шли вдоль реки на юг непрерывно в течение четырёх или пяти часов. Стало совсем темно. На дороге, кро-

ме нас, никого больше не было. Около полуночи мы пришли в другую деревню, вошли в какой-то дом, где нас встретили мужчина и женщина. Мне дали небольшую чашку рису, на который я с жадностью набросился. Затем хозяева сказали, что я могу лечь на солому, которой был устлан пол, и отдохнуть.

Несмотря на страшную усталость, спать я не мог. Через некоторое время послышались какие-то голоса. Я поднялся и увидел трёх китайских солдат в военной форме. С помощью жестов они дали мне понять, чтобы я следовал за ними, и мы тут же вышли. Мне показалось странным, что партизаны ходят в китайской военной форме так глубоко в тылу японских войск. Однако они даже не попытались меня разоружить, поэтому я решил, что они дружелюбно относятся к американцам, и заковылял следом за ними в полной темноте.

Спустя полчаса впереди показались огни, мы миновали нескольких часовых и я обнаружил, что нахожусь в каком-то военном соединении, насчитывающем несколько сот китайцев. Все они носили военную форму. Ночь была ясная, лунная, и я увидел неподалеку речку. Меня привели в какую-то лачугу, освещённую керосиновой лампой. Здесь стояли стол и несколько стульев. Меня приветствовал молодой офицер, говоривший на ломаном английском языке. Это был капитан Чинь, командир соединения.

Он приказал солдату принести мне рису и воды. Я сказал ему, что мне необходима помощь, добавив, что американские власти заплатят ему 20.000 долларов, если он

Железнодорожный мост на реке взорван бомбардировкой с бреющего полёта



поможет мне вернуться к своим. Я просил его, чтобы он помог мне добраться до ближайших наших частей. После длительного обсуждения моей просьбы он согласился, и я завалился спать.

Рано утром меня разбудили, обрили наголо и одели в китайскую военную форму. Затем вывели на улицу и велели сесть на коня. Капитан Чинь уже ждал меня. Вместе с ним были два лейтенанта и с десяток солдат. Он попросил меня отдать револьвер, обручальное кольцо и часы. Я начал было возражать, но он объяснил мне, что по пути мы можем натолкнуться на войска противника, и меня могут узнать. Мне тут же пришла в голову мысль, почему же здесь, на территории, занятой японцами, китайская форма была безопаснее, чем американская? Однако спорить не было смысла; я отдал капитану всё, что он просил, и мы отправились в путь.

Наша небольшая группа двинулась в северном — по сути дела, ложном — направлении: ведь американские войска находились южнее. После того как мы проехали около часу на север, я попросил остановиться и сказал капитану Чиню, что нужно ехать на юг, а не на север. В ответ он объяснил мне, что на южном направлении находятся японские войска, которые необходимо обойти. Объяснение показалось мне правдоподобным, и мы поехали дальше.

Весь день мы шли на север, переправляясь через множество речушек, двигаясь вдоль берегов озер. Несколько раз мы пересекали реки на сампанах, в то время как лошади переправлялись в лавах. Время от времени нам попадались китайские войска, в небольших деревушках и на фермах мы встречали крестьян. К вечеру я не на шутку встревожился. По моим расчетам, мы должны были находиться совсем недалеко от Ханькоу — города, занятого японцами. В любой момент мы могли встретить их на шоссе.

Под вечер мы встретили мотоколонну китайских войск. Капитан Чинь остановился и заговорил с её командиром. После их разговора мне приказали влезть в кузов одного из грузовиков. Вместе со мной влезли несколько солдат, они устроились перед входом. Мы двинулись и вскоре въехали в Ханькоу.

В пригороде нам встретились несколько японских постов охраны. Выглядывая из-под брезентового покрытия на грузовике, я неоднократно видел японских солдат в военной форме. Даже если бы я имел возможность бежать, было уже слишком поздно. В полночь мы приехали в расположение китайских войск в центре города, мне приказали выйти из машины. Капитан Чинь повел меня в одну из казарм, где указал мне комнату с койкой и велел отдыхать. Он сказал, что вернется утром. Едва только моя голова коснулась подушки, как я заснул.

Было уже совсем светло, когда меня разбудил японский офицер. Высокого роста, с враждебным выражением лица, он тыкал в меня концом длинной сабли. Два японских солдата, сохраняя бесстрастное выражение на лицах, надели на меня наручники и спутали мне ноги веревкой, чтобы я не мог бежать. Затем меня грубо вытолкнули на улицу, и офицер жестом приказал следовать за ним. Солдаты с винтовками наперевес шли сзади меня.

По пешеходному мосту мы перешли на другой берег реки. Проходя через толпу, я неоднократно ощущал на себе враждебные, полные ненависти взгляды людей. Меня бро-

сили в подвальныйю камеру в здании штаба, находившегося за рекой Янцзы. В камере было лишь одно маленькое окошко с решеткой, расположенное на уровне мостовой. Наручники и путы с меня сняли. Однако за стеной в коридоре находилась вооруженная стража. В течение дня мне не давали ни пищи, ни воды. Вечером принесли котелок рису, дали напиться. Ночью я был буквально атакован москитами. Имевшиеся у меня два одеяла я сначала постелил на пол вместо матраца. В камере было очень жарко и душно, но страшнее были москиты. В конце концов я завернулся с головой в одно из грязных шерстяных одеял, оставив лишь небольшое отверстие, чтобы можно было дышать. Я провел кошмарную ночь, всё время просыпаясь, думая о том, какие ещё испытания выпадут на мою долю днём.

Утром мне дали ещё немного рису и воды, после чего повели наверх на первый допрос. Офицер разведывательной службы в чине капитана прекрасно говорил по-английски. Он сказал мне, что вырос в Соединенных Штатах и окончил Колумбийский университет в Нью-Йорке. Я почувствовал большое облегчение, заговорив на родном языке, и внутреннее напряжение как-то спало. Другой офицер, который присутствовал на допросе, был настроен по отношению ко мне явно враждебно и вел себя вызывающе. Он кое-как говорил по-английски и сказал мне, что не раз участвовал в боях и немало американцев убил в рукопашной схватке. Я решил, что он хочет меня запугать.

Сначала оба офицера были со мной вежливы. Капитан спросил, не нуждаюсь ли я в чем-нибудь. Я ответил, что хочу есть и пить. «Отлично, — ответил он, — сначала вы ответите на несколько вопросов, а затем мы дадим вам всё, что вы пожелаете». С этими словами он дал мне анкету и карандаш. Быстро пробежав анкету глазами, я увидел в ней подробные вопросы о моей эскадрилье и авиагруппе, на которые я не имел права отвечать. Я объяснил капитану, что не могу отвечать на эти вопросы. Заполнив графы о моем имени, звании и личном номере, я отдал капитану, по существу, пустую анкету.

Видя, что уговорить меня не удастся, они вызвали конвойных и приказали меня увести. Меня снова отвели в подземелье, дверь камеры захлопнулась. Прошёл день. Два раза мне дали немного рису, но голод мой только усилился. Ночь ничем не отличалась от предыдущей: по-прежнему была жара и множество москитов. Утром меня снова вызвали на допрос, но, как и в первый раз, ничего не добились.

Из-за голода и жажды я совсем упал духом. Правда, я решил не отвечать на вопросы. Тем не менее я чувствовал, что могу не выдержать в этой обстановке запугивания, к тому же я сильно ослаб. Мне опять предложили заполнить анкету, и я ещё раз написал свое имя, звание и личный номер. Время шло, и мои мучители всё более ожесточались. Через час меня снова отвели в камеру.

На третье утро я был снова вызван на допрос и снова отказался отвечать на вопросы. Видя, что я решил стоять на своем, капитан на японском языке что-то приказал лейтенанту, тот встал и открыл дверь. За дверью был небольшой двор, в центре которого стояла деревянная плаха. Вошли двое солдат и вытолкнули меня во двор. Шедший позади капитан сказал мне, что я буду казнён. Во дворе

уже собралось много офицеров, пожелавших присутствовать при казни.

Деревянная плаха высотой с полметра была испачкана какой-то жидкостью красновато-бурого цвета. Я решил, что это — человеческая кровь. На меня надели наручники и заставили стать перед плахой на колени. Один из солдат вынес плетёную корзину и поставил ее рядом с плахой — очевидно, для того чтобы голова моя упала туда, после того как её отрубят. Капитан опять спросил меня, буду ли я говорить, и, получив отрицательный ответ, дал команду приступить к казни.

В это время стоявший рядом со мной лейтенант начал размахивать саблей с явной целью меня запугать. Затем он сказал мне, чтобы я положил голову на плаху, что я и сделал. Он стал возле меня в позе игрока в бейсбол, который готовится к удару, и затем приложил лезвие сабли к моей шее. Прикосновение холодной стали действовало на меня, как электрический ток.

Краем глаза я наблюдал за лейтенантом и видел, как он, примеряясь, несколько раз поднимал саблю и наконец размахнулся для удара. Тут я выпрямился и сказал, чтобы он остановился. Стараясь быть спокойным и хладнокровным, я повернулся к капитану и сказал ему по-английски, что мог бы ответить на некоторые его вопросы.

Это ему не понравилось. По-видимому, он пригласил каких-то больших начальников присутствовать на церемонии казни и боялся, что они теперь будут разочарованы. Офицеры посоветовались, разговаривая по-японски, после чего капитан велел мне встать и возвратиться в комнату, где проходил допрос. Скрывая чувство радости, я шёл и думал, что теперь я в лучшем положении и смогу ещё договориться с ним. Как только мы уселись за стол, я сказал ему напрямик, что есть определённые пределы того, что я могу ему сообщить. Я сказал, что не буду отвечать ни на какие вопросы, касающиеся моего подразделения, его личного состава и местонахождения, однако мог бы ответить на вопросы, касающиеся моего самолёта. Капитан выразил согласие, и мы начали говорить о самолёте Р-51.

Представители нашей разведки разрешили американским лётчикам давать противнику сведения о самолётах, на которых мы летали, если это могло хоть немного облегчить наше положение в плену. К этому времени немало наших самолётов было захвачено противником и японцы имели неплохое представление об их лётных данных. Однако они никогда не были уверены, что полученные ими сведения полностью достоверны. Поэтому японцы с готовностью выслушивали и собирали любые данные, которые могли получить от нас.

Я ответил на вопросы о скорости, дальности полёта, вооружении и бомбовой нагрузке самолёта Р-51, заведомо увеличив действительные цифры в полтора—два раза. Я удвоил цифры, говорящие о дальности полёта и бомбовой нагрузке,

увеличил крейсерскую скорость с 400 км/час до 520 км/час и сказал, что на самолёте установлено восемь 12,5-мм пулемётов. Мои показания были запротоколированы и, как мне показались, приняты благосклонно. Я вернулся в свою камеру, а утром снова был вызван на допрос. Мне снова задавали те же вопросы, на которые я ответил накануне, очевидно для проверки. Я сообщил точно такие же данные, как и раньше. Обессиленный голодом и бессонницей, я всё же старался держаться свободно и сохранять самообладание. На допросе мне опять задавали вопросы о моем подразделении и его местонахождении, но я опять отказался отвечать. Остальную часть этого дня я провёл в своей камере, а утром меня перевели в другую тюрьму.

Обращение с заключёнными здесь было несколько лучше. В здании было прохладнее, москиты, как это ни странно, исчезли. Питание также было лучше. Допросы продолжались, но проводились довольно вяло. Очевидно, японцы уже не ожидали получить ответа на свои вопросы.

В этой тюрьме я пробыл две недели. Затем меня посадили на поезд в сопровождении двух конвоиров. Поезд шёл только ночью, чтобы избежать нападения американских самолётов. Через неделю такой езды мы очутились в Нанкине.

Я чувствовал большую слабость от постоянного недосыпания и даже от небольшого физического напряжения начинал дрожать и задыхаться. Ожоги мои, однако, зажили и синяки от ушибов, полученных в то время, когда я пытался выпрыгнуть с парашютом, прошли. Одежда была грязной и кишела вшами. На мне всё ещё была китайская военная форма, которую мне дали, когда я оказался в плену, я весь зарос. Всё же я иногда мылся и по мере сил старался содержать себя в относительной чистоте.

В Нанкине меня целую неделю допрашивали японские офицеры из армии, флота и ВВС, но ничего нового об американских войсках я им не сказал. Я опять сидел в одиночной камере. Всё мое имущество и на этот раз состояло из двух одеял, на которых я спал. Из Нанкина ме-

Спасённые американские лётчики (экипаж В-29, сбитого в Аньшани). Слева на переднем плане — командующий Новой 8-й армией Ли Да



ия опять отправили поездом в сопровождении двух японцев-конвоиров. Мы ехали долго — снова только ночью — и в начале июля прибыли в Пекин. <...>

В Пекине я заново прошел все процедуры, уже хорошо знакомые мне, — тюрьма, допросы. Но на сей раз это была простая формальность. Здесь я впервые встретился с другими американцами, попавшими в плен к японцам. Это были два лётчика. В конце июля нас перевели из городской тюрьмы в Фэнтайский тюремный лагерь, находившийся в помещении заброшенных складов на окраине Пекина. В лагере сидело около 300 человек гражданского населения различных национальностей, которые находились здесь с тех пор, как были интернированы при падении Шанхая в 1942 году. Большая часть этих людей жила раньше в европейском квартале Шанхая, и их там держали, пока палёты союзной авиации не вынудили японцев перебросить их дальше на север. В лагере было всего трое американских военнопленных, и среди них я — старший по званию.

Командантом лагеря был полковник японец, в охране же служили китайцы с Формозы. Они доброжелательно относились к пленным из гражданского населения и с некоторыми из них даже завязали знакомство. Именно от них мы узнали в начале августа, что японцы сдались и военные действия прекращены. Услышав эту радостную весть, я, как старший офицер, потребовал встречи с командантом лагеря и через переводчика спросил его, правда ли, что война закончилась. Он подтвердил, что японцы капитулировали, но сказал, что официального извещения об этом ещё не получил; не имел он также и приказа о нашем освобождении. Я тут же потребовал, чтобы он передал командование лагерем мне и дал распоряжение своим подчинённым выполнять мои приказы. Это он отказался сделать и объяснил мне, что между гражданскими заключёнными и теми, кто их бросил в лагерь, существовала вражда и я не сумею предотвратить столкновение между ними. Однако он предоставил нам полную свободу в лагере. Добившись хоть этого, я вернулся в свою казарму. <...>

15 августа я был вызван к команданту, где меня встретили майор американской армии и трое солдат. Они были сброшены утром на парашютах в Пекин, для того чтобы установить контакт с заключёнными и интернированными в нашем районе и организовать их возвращение к своим войскам. В этот вечер я впервые вышел за ворота тюремного лагеря как свободный человек и пошёл к майору в пекинский отель. Там я подробно рассказал ему о Фэнтайском лагере и людях, которые там находились, а он попросил меня взять на себя руководство их эвакуацией. На следующий день японские власти прислали в лагерь грузовики и фургоны и перевезли всех нас в отель «Уэгопс лите».

Ходили слухи, что в Пекинской тюрьме сидят также лётчики Дулитла, которые ещё в начале войны летали бомбить Токיו и не вернулись. На второй день после переезда в отель меня вызвал японский часовой, которого я поставил у входа, и я увидел крытый брезентом грузовик, стоявший у обочины дороги. Его охранял японский солдат. Когда я приблизился, он открыл дверцу машины, и оттуда буквально выюзали шесть американцев. Они были в ужасном состоянии. Почти все были крайне

истощены, а один из них совсем не мог передвигаться, и его перенесли на носилках. Это был экипаж самолёта: пилот, второй пилот, штурман, радист и два стрелка — оставшиеся в живых лётчики Дулитла.

Я представился им и сказал, что они теперь свободны, так как японцы капитулировали, и война прекратилась. Сначала они не поверили мне, затем со слезами радости на глазах стали обнимать и целовать меня. Накануне всем им наголо побрили головы, и они были уверены, что их vezут на казнь.

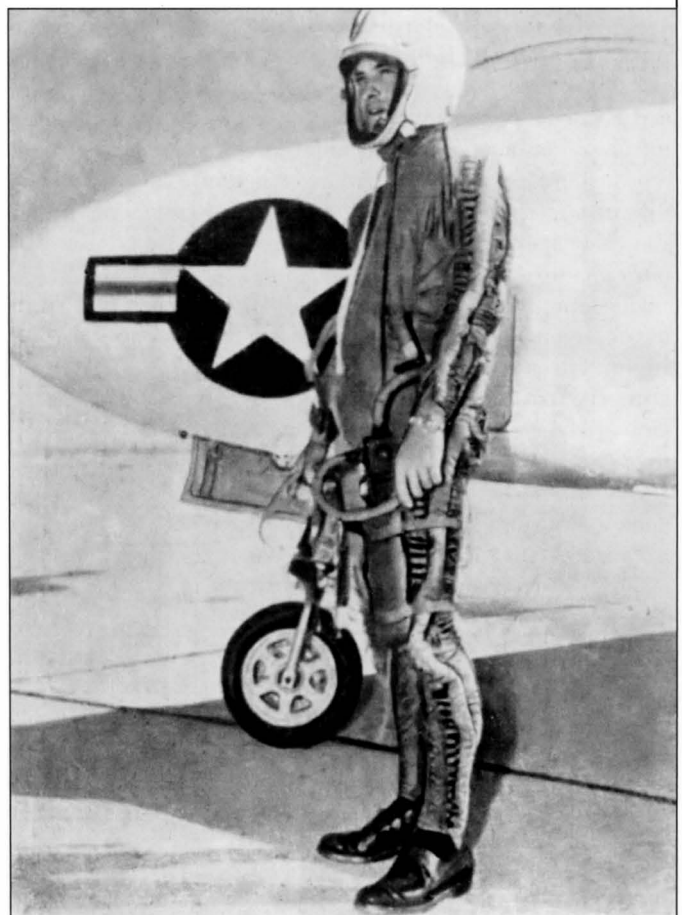
20 августа все американские военнослужащие в Пекине, включая оставшихся в живых защитников острова Уэйк, а также лётчиков Дулитла, сели на бомбардировщик В-24, ожидавший нас на японском аэродроме на окраине города, и вылетели в Куьмин. С чувством огромного облегчения смотрел я из окна самолёта на исчезающий вдаль Пекин. Три месяца моего заключения были позади, и я радовался тому, что остался жив и невредим, а больше всего тому, что война наконец прекратилась.

Из Куьмина я полетел на запад, в Индию и Африку, а затем в Америку. Наконец, 4 сентября 1945 г. наш самолёт приземлился в Нью-Йорке на аэродроме Ла-Гардиа <...>

* * *

«Через тернии — к звёздам!»:

Ф.К. Эверест в высотном противоперегрузочном костюме, позволившем ему на самолёте Белл Х-2 подняться на высоту более 20000 метров и спасшем ему жизнь при разгерметизации кабины



ПОСТАВКИ АВИАТЕХНИКИ В КИТАЙ В ГОДЫ ВОЙНЫ С ЯПОНИЕЙ*

Страна	Тип самолёта	Сроки	Кол-во	Примечание
Истребители				
СССР	И-15, И-16, И-153	до 1941 г.	563	76 ¹ И-153 — в 1941 г.
Великобритания	Глостер «Гладиатор»	11.37—01.38	36	
Франция	Деуэтин D.510	1938 г.	24	
Италия	Фиат CR.32	до 1941 г.	12 (9—13)	
США		1941—1945 г.	1038 ²	
	H81-A3 (P-40)	06.41	99	Поставки для «Летающих Тигров»
	P-40B/E/K/M/N	—”—	377	30 P-40E — 02.42, 409 (B/E/K/M/N) — до 12.43, 62 P-40 — до 05.442
	P-66	03—08.42	143	Получены в Карачи 81 (или 79) экз.
	P-43	с 04.42	108	На 11.43 числилось 22 экз.
	P-51C	12.44—04.45	48	261 P-51D/K получены после 08.45
	P-47		н/д	
Бомбардировщики				
СССР	СБ, ДБ-3	до 1941 г.	316	
США		1941—1945 г.	244 ³	
	B-25	1943—1945 г.	131	1-я баг получила 40 экз. 09—11.43 г.
	A-29	1941 г.	28	Получены китайцами только 19
	D-17		10	
	B-24M	08.45	37 ⁴	Первая партия из 138 с-в. В б/д китайские экипажи не участвовали
Транспортные самолёты				
СССР	ТБ-3	до 1941 г.	6	Использовались без вооружения
США	C-46, C-47	1941—1945 г.	97	
	C-47A/B	—”—	77	20/56 (14/27 — CNAС) ⁵
	C-53	0.3—0.9.42	14	В т.ч. 12 — в CNAС
	C-46A/F	—”—	23/4	Не считая ок. 550 C-46, летавших по в/мосту. Из них переданы в X BA: 5 (1943), 101 (1944), 402 (1945).
Разведчики				
США			15 ⁶	
	F-5 (вариант P-38)	07.45	14	Попали в Китай летом 1945 г.
УТС				
СССР	P-5, P-10, УТИ-4	до 1941 г.	н/д	УТИ-4: 8 (1937), 6 (1940—41)
	УТ-1	до 1941 г.	5	По контракту от 22.03.38 г.
	УТ-2	до 1941 г.	15	08.1939—11.01.40 г.
США		1941—1945 г.		Все УТС поставлялись в Индию, где в годы войны размещались китайские лётные школы
	AT-6D	01.45	20	
	AT-7	1943 г.	8	
	AT-17	09.44—10.44	15	
	PT-17	03—05.42	150	В конце 1945 г. насчитывалось 140 экз.
	PT-19,—A/B	09.—11.44	127	
	PT-22	04—08.43	70	
	UC-43	11.42—02/43	9—10	
	BT-13	с 07.44	30	

1 — По советским данным — 93 И-153 (3 эскадрильи).

2 — Суммарное кол-во машин и кол-ва по типам в ряде случаев не совпадают.

3 — Сюда также включены самолёты для «Тигров», 23-й баг, XIV BA (в т.ч. объедин. баг) и КБИ-ТВД.

4 — Без учёта 308-й тбаг XIV BA.

5 — В 09—12.45 из США в Китай поставили ещё 51 C-47,—47A/B/D (2/33/15/1) и 1 C-53.

6 — Предназначались для ВВС Гоминьдана.

В течение 8 лет войны (1937—1941 г.) в Китай ввезен 2351 самолёт. По другим данным (неполным), кол-во самолётов, поставленных по «ленд-лизу» — 1368 машин.

По данным Л. Андерссона, в Китай по «ленд-лизу» ввезли 1225 самолётов: 1940 — 30 (07—12.40), 1941 — 141, 1942 — 410, 1943 — 384, 1944 — 223, 1945 — 37 (01—8.45).

За годы войны потери УТС составили 587 машин, забраковано (списано) — 124, всего — 711 УТС.

Общие поставки самолётов из СССР в Китай в 1937—1941 гг., по советским данным, лежат в пределах от 885 (боевых) до 1225 машин (с учётом УТС).

* — По данным: Цзян Чжанпин, Вэнь Лян'янь, Лю Вэньсяо. История китайской авиации. Тайбэй, 1996. С. 37, 38; Andersson L. A History of Chinese Aviation... 1949. Taipei. 2008. P. 242—297 (выделено курсивом).

СОВЕТСКИЕ АВИАЧАСТИ НА ТЕРРИТОРИИ КИТАЯ в 1940-е – 1950-е годы*

Таблица 1

ГРУППИРОВКА ВВС СССР НА ЛЯОДУНСКОМ ПОЛУОСТРОВЕ в 1945–1955 гг.

7-й Хинганский бомбардировочный авиакорпус, 1945–1949 гг.

Дивизия	Полк	Матчасть	Аэродром
113-я Ленинградская	55-й Красногвардейский бап	Ту-2	Дальний
Краснознаменная бад	815-й Нарвский дбап	Ту-2	Дальний
	836-й дбап	Ту-2	Дальний
179-я бад	10-й Киевский Краснознаменный гбап	Ту-2	Саньшилипу
		114-й Киркенесский гбап	Ту-2
Дэинпахэ			
	860-й бап	Ту-2	Саньшилипу
245-я иад	351-й иап	Ла-7 (до 1947 г.)	Саньшилипу
		Ла-9 (до 1949 г.), Ла-11 (с 1949 г.)	
	718-й иап	Р-63 «Кингкобра»	Дальний
	940-й иап	Р-63 «Кингкобра»	Дальний
248-я шад	829-й шап	Ил-2 (до 1946 г.), Ил-10 (с 1946 г.)	Цзинчжоу
	849-й шап	Ил-2 (до 1946 г.), Ил-10 (с 1946 г.)	Цзинчжоу
	12-й Мукденский орап	Ил-2К (до 1946 г.), Ил-10К (с 1946 г.)	Цзинчжоу
	23-я отаэ	Ли-2	Дальний

83-й смешанный авиакорпус (переформирован из 7-го бак), 1949–1955 гг.

37-я иад	236-й иап	Р-63, МиГ-15 (с весны 1951 г.)	Саньшилипу и Ляомяо
	282-й иап	Р-63, МиГ-15 (с весны 1951 г.)	— “ —
	940-й иап ¹	Р-63, МиГ-15 (с весны 1951 г.)	— “ —
50-я иад ²	29-й гиап	МиГ-15бис	Саньшилипу
	177-й иап	МиГ-15бис	Саньшилипу
113-я бад	Состав и матчасть не изменились		
153-я иад	351-й иап ³	Ла-11	Дальний
	252-й иап	Ла-9, Ла-11 (до 1951 г.)	Дальний
		МиГ-15 (с весны 1952 г.)	
	530-й иап ⁴	МиГ-15	Дальний
	718-й иап	Р-63, МиГ-15 (с 1952 г.)	Дальний
	940-й иап ⁵	Р-63 «Кингкобра»	Дальний
179-я бад	Состав и матчасть не изменились. В сентябре 1950 г. передана ВМФ		
248-я шад	Состав и матчасть не изменились. В 1950 г. выведена в СССР		
	829-й сап ⁶	10 Ту-2, 25Ил-10	Сюйчжоу

1 — Передан из 153-й иад.

2 — В ноябре 1950 г. убыла в Корею.

3 — В июне 1951 г. убыл в Корею.

4 — Сформирован летом 1951 г. на замену 315-му иап.

5 — В ноябре 1950 г. передан в 37-ю иад.

6 — В марте 1950 г. убыл в район Шанхая.

Таблица 2

ГРУППИРОВКА АВИАЦИИ ВМФ СССР НА ЛЯОДУНСКОМ ПОЛУОСТРОВЕ в 1945–1955 гг.

ВМБ Порт-Артур (подчинение авиачастей с декабря 1945 г. по сентябрь 1950 г.)

Дивизия	Полк	Матчасть	Аэродром
18-я сад	36-й мтап ¹	А-20 «Бостон»	Тученцы
	27-й иап ²	Р-63 «Кингкобра»	Тученцы
	61-й иап ³	Р-63 «Кингкобра»	Тученцы
105-й авиакорпус ВМФ (в сентябре—декабре 1950 г. — 55-й авиакорпус ВМФ)			
509-я иад ⁴	348-й иап	Р-63, МиГ-15	Тученцы
	405-й Краснознаменный иап ⁵	Р-63, МиГ-15	Ланьтоу
179-я бад	1534-й мтап ⁶	Ту-2	Саньшилипу
	1540-й мтап ⁷	Ту-2	Саньшилипу
	1744-я омдраэ	PBN-6	Дальний

1 — В составе — до конца 1950 г.

5 — Бывший 27-й иап.

2 — В начале 1948 г. переименован в 405-й иап.

6 — Бывший 10-й гбап(?).

3 — Расформирован в декабре 1947 г.

7 — Бывший 860-й бап.

4 — Переформирована в сентябре 1950 г. из 18-й сад. В мае 1953 г. выведена из состава ТОФ и передана в 54-ю ВА ВВС.

* — По данным ст.: Котловский А., Сеидов И. На дальнем форпосту // АиВ. 2008. № 6. С. 40–41.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ СОВЕТА МИНИСТРОВ СССР от 19 сентября 1949 г.*

...О направлении в Народно-освободительную армию Китая руководящего преподавательского и инструкторского состава, о поставке самолётов и зенитной артиллерии в Китай

Совет Министров Союза ССР постановляет:

1. Обязать Министерство вооружённых сил СССР (т. Василевского) направить в Народно-освободительную армию Китая:

а) в аппарат при Главном командовании Народно-освободительной армии:

руководящего состава	— 15 чел.
референтов	— 4 чел.
обслуживающего состава	— 6 чел.
переводчиков	— 3 чел.
Всего	— 28 чел.

б) для ВВС: для шести авиационных школ:

руководящего состава	— 42 чел.
преподавательского состава	— 96 чел.
лётчиков-инструкторов	— 84 чел.
офицеров-инструкторов	— 238 чел.
старшин и сержантов-инструкторов	— 278 чел.
переводчиков	— 42 чел.
Всего	— 780 чел.

в) по ВМС:

для одного военно-морского училища	
руководящего состава	— 5 чел.
преподавателей	— 75 чел.
переводчиков	— 6 чел.
Всего	— 86 чел.

г) для зенитной артиллерии:

руководящего состава	— 1 чел.
офицеров-инструкторов	— 20 чел.
Всего	— 21 чел.

2. Распространить полностью на командируемых в Народно-освободительную армию Китая генералов, офицеров, старшин, сержантов и вольнонаёмный состав Постановление СМ СССР от 9 августа 1949 г. № 3424—1425сс.

3. Разрешить Министерству ВС СССР выдать бесплатное советским генералам и офицерам, командируемым в качестве военных советников и инструкторов в Китай, представительское военное и гражданское обмундирование согласно нормам, изложенным в Приложении № 1.

4. Расходы по содержанию генералов и офицеров, командируемых в качестве военных советников и инструкторов в Китай, а также расходы по их экипировке и за проезд в Китай и обратно в СССР возложить на Министерство финансов СССР (т. Зверева) за счёт резервного фонда Совета Министров СССР.

5. Обязать Министерство ВС СССР (т. Василевского) отправить: а) самолётов для шести авиационных школ:

учебных типа «Як-18»	— 68
переходных типа «Як-11» и «УТБ-2»	— 84
учебно-боевых типа «УТИ», «Ла-9», «УТУ-2»	— 84
боевых типа «Ла-9» и «Ту-2»	— 84
связи типа «Як-12»	— 12

транспортных типа «Ли-2»	— 2
Всего	— 334

б) зенитных орудий с «ПУАЗО» и дальномерами:

85 мм	— 120 шт.
37 мм	— 240 шт.
Всего	— 360 шт.

в) снарядов к этим орудиям — по 3 боекомплекта на каждое орудие;

г) зенитных пулемётов 7,9 мм из имеющихся немецких трофейных — 360 шт. и 1.000.000 патронов к ним.

6. Разрешить Министерству вооружённых сил СССР (т. Василевскому) вместе с материальной частью самолётов, зенитных орудий и пулемётов передать Народно-освободительной армии Китая по одному комплекту их описаний и инструкций по применению.

7. Поручить т. Ковалеву И.В. довести до сведения Мао Цзэдуна о принятом Советом Министров СССР решении о направлении советских военных специалистов и передаче предметов вооружения для НОА Китая и обязать т. Ковалева на месте договориться:

а) о порядке денежного содержания командированным в Китай военным специалистам на условиях, изложенных в Постановлении СМ СССР № 3424—1425 от 9 августа 1949 г. об оплате гражданских специалистов;

б) об оплате отпускаемых предметов вооружения на основе взаимных расчётов путем поставок в СССР товаров, оплатой свободно конвертируемой валютой и золотом, в зависимости от решения командования Народно-освободительной армии Китая.

8. Утвердить инструкцию для командируемых в Китай советских генералов, офицеров и других военнослужащих согласно Приложению № 2.

Приложение № 1

к Постановлению СМ СССР от 19.09.1949 г. № 3965—сс
НОРМА № 1

представительского военного обмундирования генералам Вооружённых Сил СССР, командируемым на работу в качестве военных советников в Народно-освободительную армию Китая (НОАК)

№	Наименование обмундирования	Кол-во	Примеч.
1.	Фуражка ч/ш цвета хаки	1	
2.	Панаха генеральская	1	
3.	Шинель драповая	1	
4.	Плащ-пальто коверкотовое, арт. 135	1	
5.	Китель ч/ш цвета хаки	1	
6.	Брюки на выпуск ч/ш темно-синие	1	
7.	Бриджи ч/ш светло-синие	1	
8.	Сапоги хромовые	1	
9.	Ботинки шевровые с резинками	1	
10.	Снаряжение повседневной носки	1	
11.	Перчатки кожаные зимние	1	
12.	Перчатки кожаные летние	1	
13.	Носки шелковые	2 пары	
14.	Чемодан	1	
15.	Погоны генеральские	4 пары	

* — Цит. по: Русско-Китайские отношения в XX веке. Т. 5. 1946—1950. Кн. 2. 1950. М., 2005. С. 182—186. Док. № 508.

НОРМА № 2

представительского военного обмундирования офицерам Вооруженных Сил СССР, командируемым на работу в качестве военных советников и инструкторов в Народно-освободительную армию Китая.

№	Наименование обмундирования	Кол-во	Примеч.
1.	Фуражка ч/ш цвета хаки	1	
2.	Папаха (полковника)	1	
3.	Шапка-ушанка каракулевая	1	
4.	Шинель драповая	1	
5.	Плащ-пальто коверкотовое или диагональное	1	
6.	Китель ч/ш цвета хаки	1	
7.	Брюки навыпуск ч/ш темно-синие	1	
8.	Бриджи ч/ш темно-синие	1	
9.	Сапоги хромовые	1	
10.	Ботинки хромовые	1	
11.	Снаряжение	1	
12.	Носки шелковые или х/б	1 пара	
13.	Чемодан	1	

Примечание: Представительское военное обмундирование выдается бесплатно сверх плана один раз на время командировки и зачитывается в план, если командировка длилась менее года.

НОРМА № 3

на выдачу гражданской экипировки генералам и офицерам Вооруженных Сил СССР, командируемым на работу в качестве военных советников и инструкторов в НОАК*.

№	Наименование обмундирования	Кол-во	Примеч.
1.	Костюм ч/ш	1	
2.	Сорочки верхние шелковые	1	
3.	Полуботинки хромовые или шевровые	1	
4.	Пальто демисезонное или летнее ч/ш	1	
5.	Шляпа	1	
6.	Капше	1	
7.	Галстук	1	
8.	Запонки	1 компл.	
9.	Носки шелковые	2 пары	
10.	Комбинезон	1	

Приложение № 2

к Постановлению СМ СССР от 19.09.49 г. № 3965—1624сс

ИНСТРУКЦИЯ

для советских генералов и офицеров, направляемых в качестве военных советников и инструкторов в НОАК.

1. Направляемые в Народно-освободительную армию Китая (НОАК) советские генералы и офицеры имеют своей задачей оказание помощи китайским генералам и офицерам в деле организации вооруженных сил, военного, специального обучения и воспитания личного состава войсковых штабов, частей и соединений, слушателей и курсантов школ, училищ и курсов НОАК.

2. Советские генералы и офицеры, работающие в НОАК в качестве военных советников и инструкторов, обязаны изучать и быть в курсе политики Компартии Китая в области политической, экономической жизни Китая и военных вопросов. Опираясь на учение Ленина—Сталина, на опыт строительства и укрепления вооруженных сил СССР, советские генералы и офицеры должны оказать максимальную практическую помощь ки-

тайским генералам и офицерам в области организации вооруженных сил, военного обучения и воспитания личного состава НОАК.

3. Советские военные советники и инструкторы, работая в штабах, частях, соединениях, в военно-учебных заведениях и других военных организациях НОАК, обязаны помнить, что китайские генералы и офицеры, возглавляющие войсковые части и военные учреждения, являются основными ответственными лицами за состояние и работу этих учреждений, и всячески помогать им в работе.

4. Советские военные советники и инструкторы при решении вопросов и даче советов и консультаций, обязаны учитывать национальные, бытовые и культурные особенности, а равно экономическое, политическое и военное положение в Китае. По всем вопросам, которые могут возникнуть в ходе работы, необходимо изучать и учитывать мнения и предложения китайских генералов и офицеров, возглавляющих то или иное военное учреждение, мнения и предложения военных лиц, имеющих специальные познания в той или иной области военной науки. Окончательное решение вопроса, а также его практическое проведение в жизнь во всех случаях должно принадлежать китайским военным командирам и военным специалистам.

5. В тех случаях, когда у советских военных советников и инструкторов возникнут спорные вопросы или же сомнения в правильности намечаемых к проведению или проводимых китайскими генералами и офицерами мероприятий, советские военные советники и инструкторы переносят эти вопросы для разрешения в соответствующие вышестоящие китайские военные инстанции через т. Котова.

6. Каждому советскому советнику и инструктору необходимо помнить, что китайский народ, китайские войны с ненавистью относятся к иностранным специалистам капиталистических государств и, в частности, к представителям армий этих государств, порабоцевавших и угнетавших Китай. В то же время трудящиеся Китая с любовью относятся к Советскому Союзу и его представителям. Советский генерал или офицер, находящийся в НОАК, должен свято блюсти достоинство гражданина Советского Союза, долг и честь представителя Вооруженных Сил СССР, должен всегда помнить, что своим правильным поведением и добросовестной работой он укрепляет престиж Советского государства и обязан дружески относиться к военнослужащим демократического Китая. Всякое проявление пренебрежения и высокомерия со стороны советских генералов и офицеров является нетерпимым.

7. В бытовом и культурном отношении жизнь советских военнослужащих в Китае должна быть примерной и скромной. Получение какого бы то ни было дополнительного вознаграждения за труд и пользование различными безвозмездными материальными услугами, не предусмотренных Соглашением, запрещается.

8. Все советские генералы и офицеры, работающие в качестве советников и инструкторов в НОАК, подчиняются начальнику Генерального штаба ВС СССР и в своей практической деятельности руководствуются исключительно его указаниями.

* — Комбинезоны выдаются лицам, связанным с выполнением черновой работы.

А.М. Артемьев

О ПЕРЕГОНКЕ ИЛ–28 И ПРЕБЫВАНИИ В КИТАЕ*

В апреле 1954 г. мне и экипажу ст. лейт. В. Каретникова поставили задачу перегнать из Москвы два Ил–28 в КНР. Соответствующие документы оформили заранее.

При этом перед пересечением границы следовало произвести посадку на аэродроме Домна (Чита) для выполнения несложных таможенных формальностей. Самолёты, которые нам предстояло перегнать в Китай, отличались тем, что имели стеклоочистители на лобовом стекле лётчика и тормозной парашют. Перелёт до аэродрома Домна оказался не столь простым, как ожидалось. Аэродром несколько дней отказывался нас принять, и мы коротали время на аэродроме Белая (60–70 км от Иркутска). Наконец добро было получено, на аэродроме посадки стояла ясная погода и я немало удивил руководителя посадки тем, что произвёл визуальный заход, четвертый разворот выполнил на удалении 2,5–3 км от начала ВПП и произвёл точную посадку.

После выполнения таможенных церемоний мы вылетели в Китай. Аэродромом посадки являлся Цицикар. Предварительно мы придали себе гражданский вид: с шинелей и кителей сняли погоны, а с шапок эмблемы. Приводная станция аэродрома Цицикар находилась в стороне от ВПП и никак не могла использоваться для захода на посадку. Поэтому весь маневр выполняли относительно ВПП. Следует отметить, что качество бетона на полосе было прекрасным. Принимал машины весьма мрачный представитель морской авиации подполковник Слинин. Нас разместили в довольно приличной по меркам того времени гостинице с бесплатным питанием (кроме пива и спиртного) и постоянной заменой термосов с чаем в комнате. Правда, душа и туалета в номере не предвиделось. Они были, так сказать, коммунальными и представляли собой несколько «толчков» с перегородками. Сливные бачки, по-видимому, из соображений экономии, отсутствовали, их заменял элементарный кран.

На следующий день нас и других иностранных представителей пригласили на банкет («чифан»). Столы были прекрасно сервированы, но большинство предлагаемых блюд представлялись для нас загадкой, за исключением водки с названиями на русском языке «Изумруд» и «Жемчуг» производства фирмы «Чуриш и Со». Ко всем остальным блюдам, кроме рыбных, мы относились с опаской. Особенно запомнилось блюдо, которое наш переводчик назвал «Дары моря». Это небольшое овальной формы блюдо, на котором по окружности расположены восемь или девять маленьких тарелочек с различными обитателями моря: крабами, трепангами, морской капустой, ежами и т.п. Разнообразие блюд и закусок нас чрезвычайно поразило. Безусловно, мы вместе с китайцами исполняли песню «Москва–Пекин». На банкете мы познакомились с подтянутым и элегантным командиром авиационной дивизии. Разговор шёл с помощью переводчика. Ещё до этого переводчик говорил нам, что командир дивизии обучался в США и перелетел в Китай на В–17. В

последнем мы усомнились, но не подали вида**.

На следующий день переводчик сообщил нам, что комдив предоставляет в наше распоряжение свой служебный «Форд». Подобное внимание вызвало наше недоумение, и мы вновь обратились за разъяснениями. Он рассказал, что на последнем партийном собрании командира покритиковали, упрекнув в отрыве от отличного состава. После этого на аэродром и обратно он предпочитал ездить вместе с личным составом автобусом.

На следующий день мы поехали на аэродром для передачи самолётов китайской стороне. Это было событием, достойным пера сатирика высокого класса, так как напоминало диалог слепого с глухонемым. Китайские техники, выделенные для приёмки техники, ни слова не знали по-русски, кроме «тунчжи» (товарищ), и только улыбались. Наши познания в китайском были столь же фундаментальны. Апогеем передачи можно считать момент, когда началась передача запасных комплектов ПСБН–М и радиооборудования. Всё было правильно, сопроводительную ведомость составили на двух языках в расчёте на человека, знакомого с названиями деталей, мы их не знали, китайцы в лучшем случае выговаривали «письбн».

Неизвестно чем бы закончилось подобное представление, но внезапно выяснилось, что самолёты поставляются в знак дружбы. Другими словами — бесплатно, а дарёному коню, как известно, в зубы не смотрят. После этого процесс «передачи-приёма» автоматически свернулся.

Находясь на аэродроме, мы получили возможность наблюдать за полётами китайских экипажей. Обращало внимание, что их методика взлёта несколько отличается от принятой у нас: большую часть разбега самолёт находится в трёхточечном положении и только при достижении скорости, близкой к скорости отрыва, поднимается переднее колесо и через 2–3 сек самолёт уходит в воздух. На посадке также мы обратили внимание на одну особенность: после приземления на основные колёса большая часть пробега выполняется с поднятым передним колесом, пока самолёт не потеряет скорость. Нам пояснили, что тем самым обеспечивается меньший износ колёс и тормозов.

Китайские товарищи как могли развлекали нас. Приглашения на рыбную ловлю, в тир пострелять из пистолета сыпались одно за другим. При этом приглашавший нас товарищ в матросской форме тут же извлекал «Браунинг» из



А.М. Артемьев

* — Воспоминания написаны А.М. Артемьевым специально для этой книги по просьбе автора.

** — Переводчик говорил правду, но перепутал тип самолёта, на самом деле китайцы обучались в США на В–24 «Либереитор», на них в 1945 г. и вернулись в Китай. В данном случае речь идёт, судя по другим данным, о командире экипажа В–24, перелетевшем в 1946 г. из ВВС Гоминьдана в Яньань, лётчике Лю Шаньбэнь — Прим. авт.

кармана. Переводчик сообщил нам по секрету, что это начальник особого отдела авиационной дивизии, владеющий русским языком. Но основное время мы проводили за бильярдным столом и шахматами, поскольку попытка играть в настольный теннис завершилась полным провалом. Мы оказались совершенно неспособными принять подачу молодого человека — повара, как впоследствии выяснилось — «всего-то» чемпиона по настольному теннису г. Цицикар.

Бильярд, установленный в гостинице, вначале поразил нас отсутствием луз и, если мне не изменяет память, для игры использовались три или четыре разноцветных шара. Он предназначался для игры в карамболь. Нас просветили и дело пошло. Рядом стояли двое счётчиков для подсчёта очков.

В гостинице проживало много иностранных специалистов из Германии, Венгрии и других стран. Следует остановиться на столовой, в которой мы отменно питались, не отказывая себе в бутылке совсем неплохого по нашему мнению, пива. Система заказов была, как в хорошем санатории: предлагался ассортимент блюд, и мы заказывали себе меню на следующий день. Нам повезло в том отношении, что шеф-повар довольно сносно владел русским и охотно общался с нами. По его словам, он без помощи книг мог по памяти готовить до пяти сот блюд французской, русской и восточной кухни. И если заказ был очень сложным и необычным, то, как он говорил, приходилось заглядывать в поваренную книгу. Однажды он объявил, что изготовит настоящие сибирские пельмени, таких мы и в Сибири не найдём! Его слова не разошлись с делом: пельмени оказались отменными!

Поездки в город, не представлявший особого интереса, были связаны с определёнными затруднениями. Из опасений провокаций мы посещали город только в сопровождении охранников. Процедура выглядела так: через переводчика следовало дать заявку на сопровождение, а затем заказать машину. С машиной, впрочем, оказалось проще, чем с телохранителями. Часть времени мы проводили в комнате за чтением советских газет и журналов. Мы и раньше обращали внимание, что скромность не является сильной стороной представителей СССР за рубежом. В частности, мы наблюдали, как, согнувшись в дугу, шесть китайцев переносили три до отказа набитых внушительных кожаных кофра «скромного» подполковника Сталина. А однажды переводчик с недвусмысленной улыбкой показал заявление одного из командированных. Из него следовало, что вновь прибывший занимает более высокую должность, чем его товарищ, прибывший раньше и поселённый в номере «люкс». Он настаивал, чтобы дирекция освободила «люкс» для него, а коллегу перевели в номер более низкого разряда. Можно с полным основанием заключить, что заявления подобного рода не способствовали созданию положительного образа и представляли советских представителей не в лучшем свете. Мы на «люксы» не претендовали.

Нас поражала честность продавцов магазинов, причём не обходилось без курьёзов. При покупке отреза материала продавцы бросились за мной и начали объяснять и говорить «гунчжи пух». Оказалось, что в отрезе они обнаружили выработку ткани. Находясь в магазине, мы на какой-то миг оторвались от охранников. В это время раздался выстрел из пугача, и нужно было видеть, с какими лицами бежали к нам сопровождающие. Рассчитывались за покупки

мы довольно своеобразно, так как не могли прочитать цен на ценниках, как впрочем и деньги разбирали только по картинке: паровоз, самолёт и т.п. Поэтому мы отдавали с чеком всю имеющуюся наличность, и кассир вычитал необходимую сумму. Похоже, нас ни разу не обесчитали.

Не менее забавный случай произошёл в продовольственном магазине, где нам в принципе делать было нечего. Я обратил внимание на спаржу, которую видел впервые, но почему-то сразу решил, что это именно спаржа. Мой штурман Гриша Проскуряков решил, что это... мочалка. Но гораздо больший интерес он проявил при виде бутылки коньяка. Когда нам в магазине было что-то нужно, мы тыкали в направлении этого объекта пальцем. Так Гриша и сделал, увидев, что подошла довольно пожилая женщина, спросившая на чистом русском языке: «Что Вам угодно?». Ситуация была комичной. Она нам пояснила, что китайский коньяк делается из советского, но под китайские вкусы, и что эту дрянь не стоит покупать, а тем более пить. Вторая, более молодая продавщица, также приняла участие в разговоре. Мы поняли, что она в ближайшее время покинет Китай и перебирается в один из городов Сибири, а её домашние уже там. На вопрос, чем вызвана задержка, она пояснила, что её удерживают советские торговые организации, так как она знает практически все китайские наречия, а не только пекинский диалект. Не скрывая, обе сказали, что их предки в своё время бежали от революции.

Не знаю логики рассуждений и оснований, но китайское командование приняло решение перегнать один из самолётов в Циндао. На следующий день самолёт был готов к вылету. Китайцы беспокоились за безопасность полёта, так как американские истребители были далеко не столь уж редкими гостями в воздушном пространстве КНР. Однако в этом случае они проявили изрядную скаредность... выделив всего по 30 патронов на кормовую установку самолёта. Полёт прошёл нормально, в Циндао нас разместили в гостинице на берегу моря и устроили в честь нашего прибытия приём. Здесь я в последний раз встретился с моим однокашником В. Миляевым, работавшим инструктором... Через год после прибытия из Китая он скончался.

Мне посоветовали заказать костюм у портного, который находился в гостинице. Я сослался на недостаток времени, но меня заверили, что всё будет нормально. Действительно, на следующее утро костюм и ещё одни брюки к нему были пошиты! Мне пояснили, что вторые брюки для случая, если нет необходимости в костюме. Впрочем, я и сам догадался. Перед обедом экипаж доставили на аэродром, и Ли-2 доставил нас в Цицикар. Оттуда другой Ли-2 перевёз нас в Читу, а затем на Тихоокеанский флот (ТОФ).

Таможня не обратила на нас никакого внимания, только удивилась, что у нас даже не отрезали талоны на разрешение перелёта границы. Прошло совсем немного времени, и мы вновь ощутили на себе «заботу партии и правительства»: на основании неизвестно какого постановления Совмина с нас высчитали по 920 руб. — половину оклада по штатной должности. По-видимому, решили, что мы очень здорово обогатились в командировке.

От последовавшего впоследствии предложения поработать в Дальнем лётчиком-инструктором я отказался под предлогом подготовки к экзаменам для поступления в академию.

САМОЛЁТЫ КИТАЯ 1940-х — 1950-х годов



Истребитель Р-40В (Р-81А-2)
3-й эскадрильи «Летающих Тигров»



Истребитель Р-51D
21-й эскадрильи 4-й авиагруппы

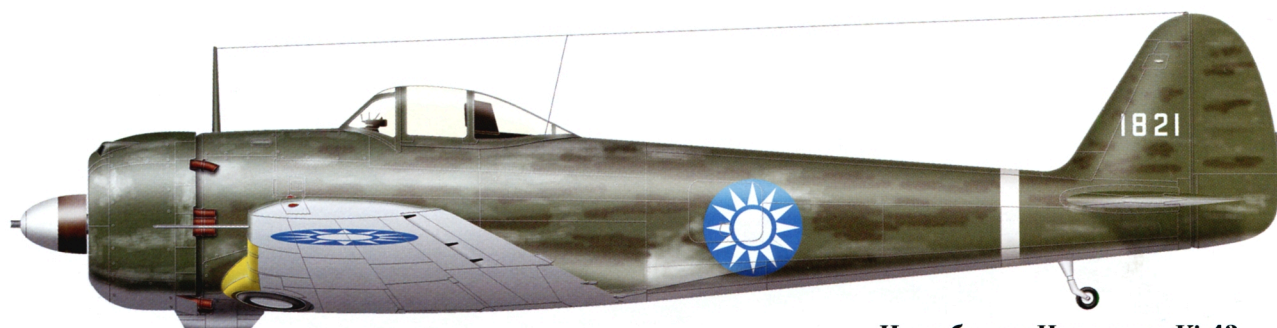


Истребитель Р-51D 4-й авиагруппы

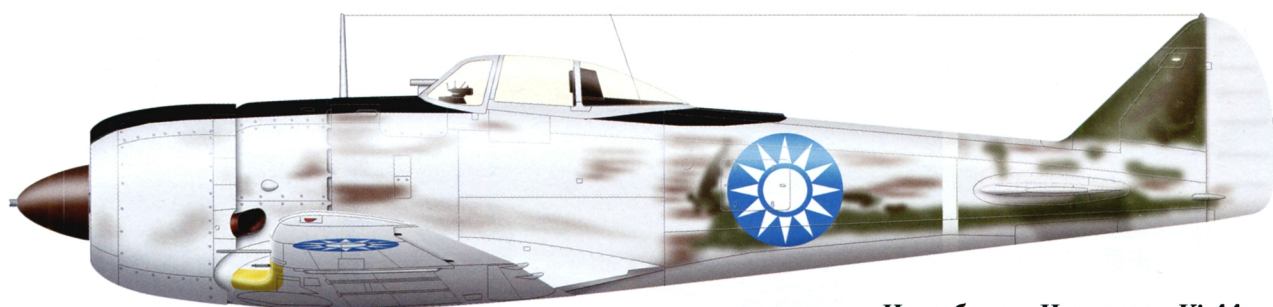


Истребитель Р-47D 43-й
эскадрильи 11-й авиагруппы

ТРОФЕЙНЫЕ ЯПОНСКИЕ САМОЛЁТЫ ВВС ГОМИНЬДАНА



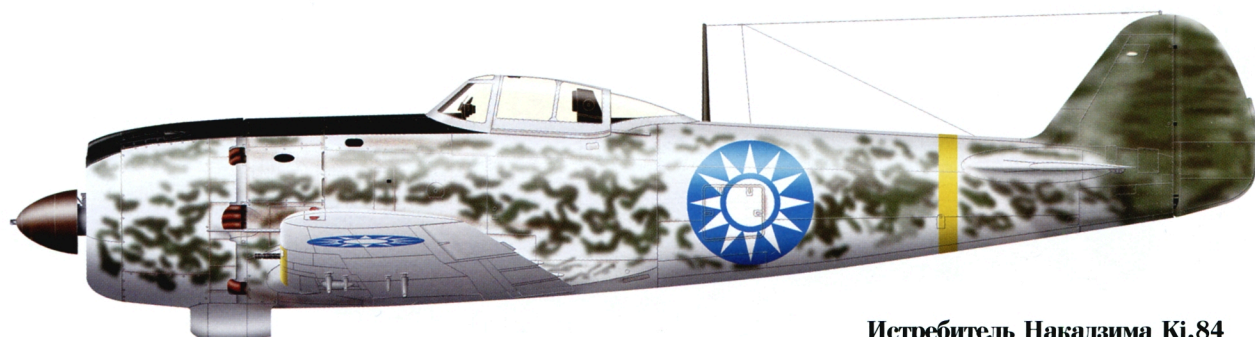
Истребитель Накадзима Ki.43
8-й эскадрильи 6-й авиагруппы



Истребитель Накадзима Ki.44
6-й авиагруппы

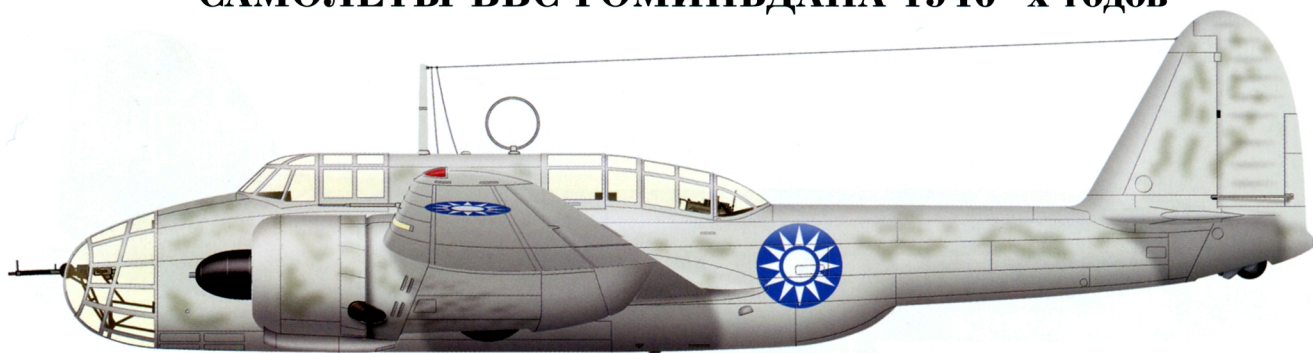


Истребитель Kawasaki Ki.61
6-й авиагруппы

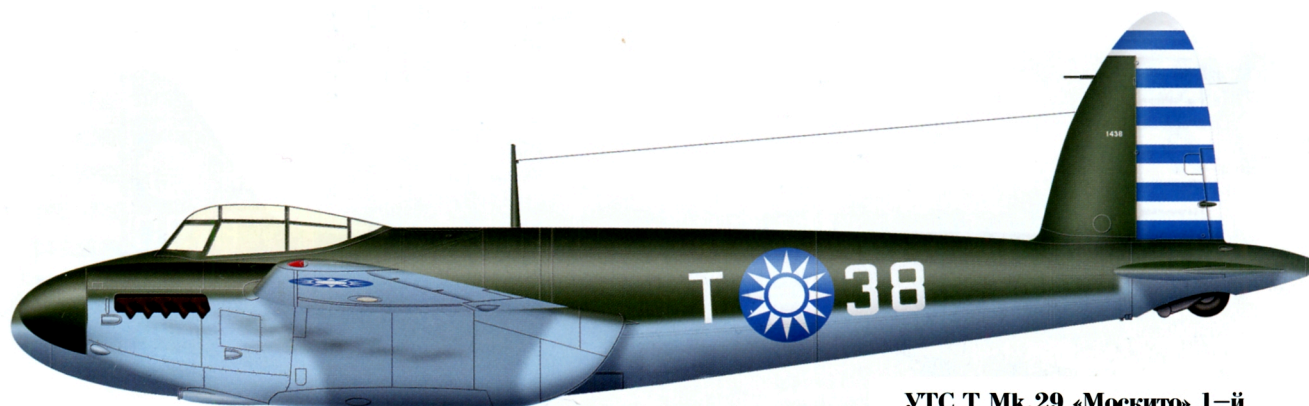


Истребитель Накадзима Ki.84
6-й авиагруппы

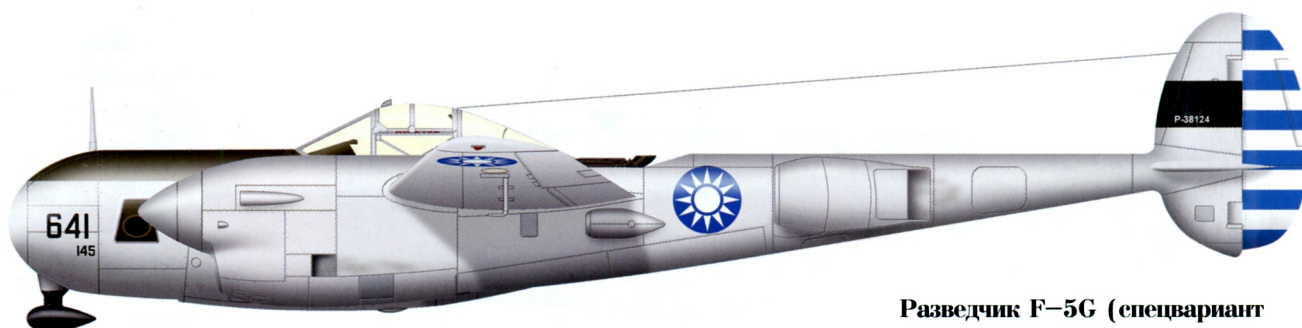
САМОЛЁТЫ ВВС ГОМИНЬДАНА 1940-х годов



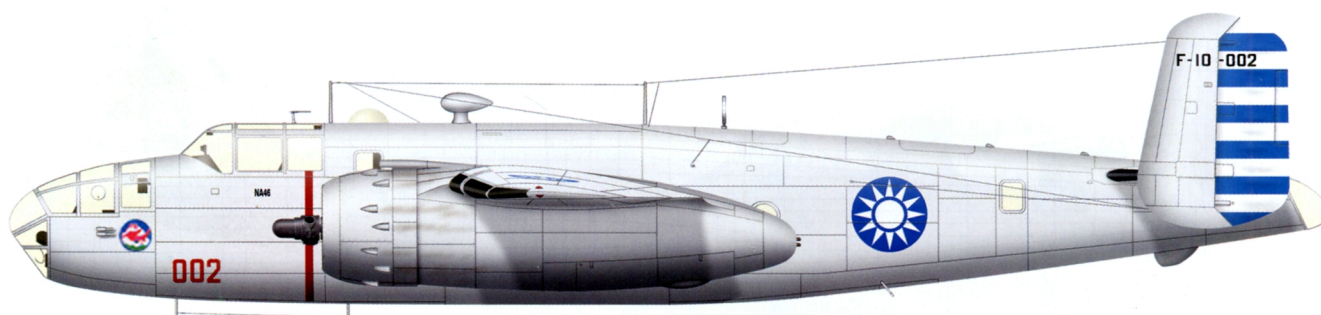
Бомбардировщик Kawasaki Ki.48
6-й авиагруппы, 1946 г.



УТС Т Mk.29 «Москито» 1-й
бомбардировочной авиагруппы



Разведчик F-5G (спецвариант
истребителя P-38) 12-й раз

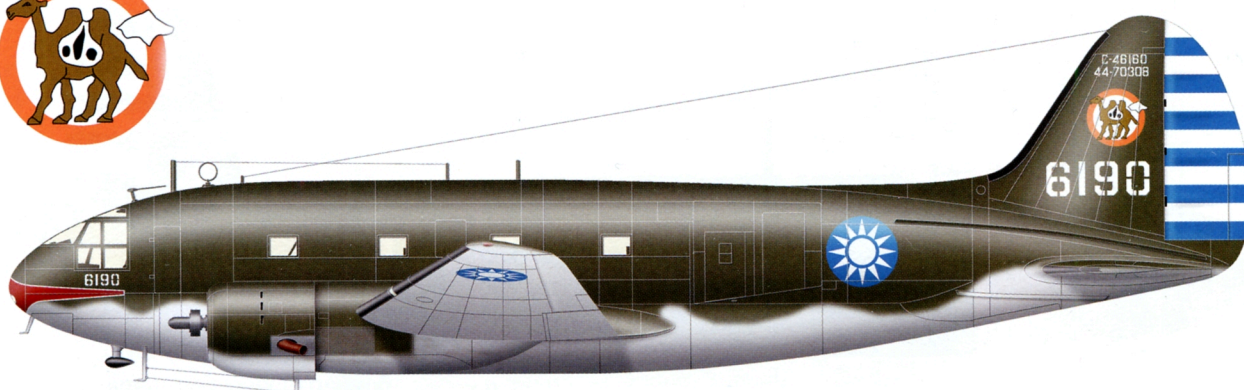


Разведчик F-5G (спецвариант
«бомбера» B-25) 12-й раз

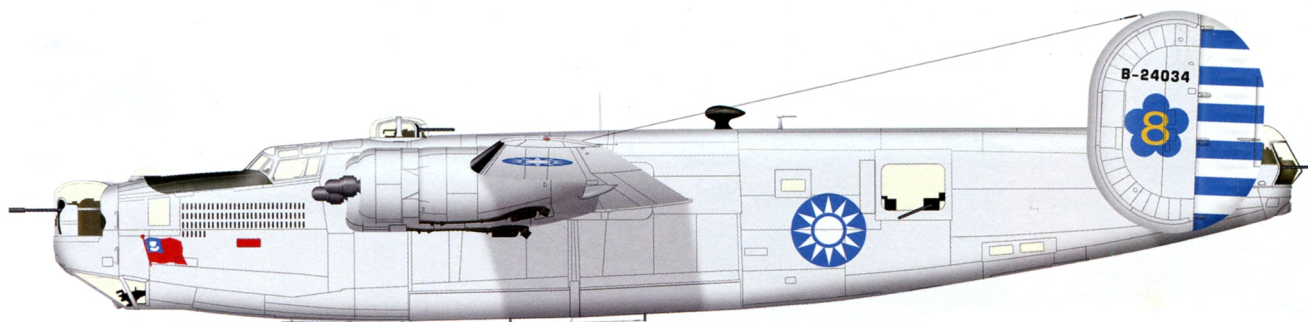
САМОЛЁТЫ ВВС ГОМИНЬДАНА 1940-х годов



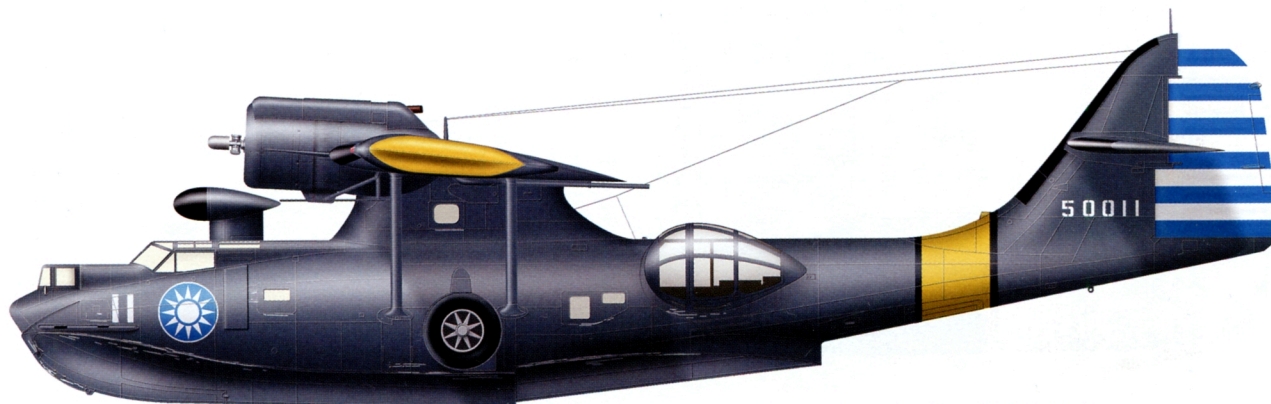
Транспортный самолёт С-47В,
103-я транспортная эскадрилья



Транспортный самолёт С-46А 10-й авиагруппы,
летавший по воздушному мосту «Горб верблюда», 1945 г.



Тяжёлый бомбардировщик
В-24М 8-й авиагруппы



Самолёт-амфибия PBV-5 «Каталина»,
спасательная эскадрилья ВВС Гоминьдана

САМОЛЁТЫ ВВС ГОМИНЬДАНА 1950-х годов



Истребитель-бомбардировщик F-84G
21-й эскадрильи 4-й авиагруппы



Истребитель F-86F 5-й авиагруппы

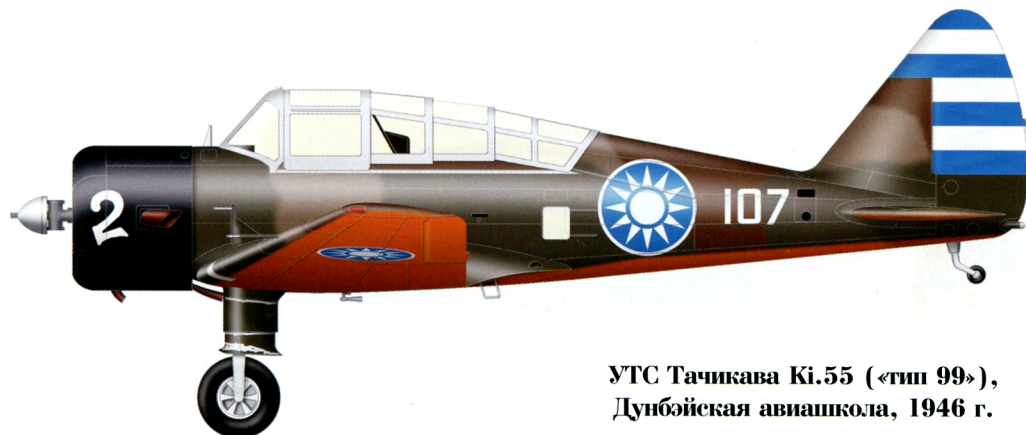


Истребитель F-100A
22-й эскадрильи 4-й авиагруппы



Высотный разведчик RB-57D
«Канберра» 4-й раз, 1959 г.

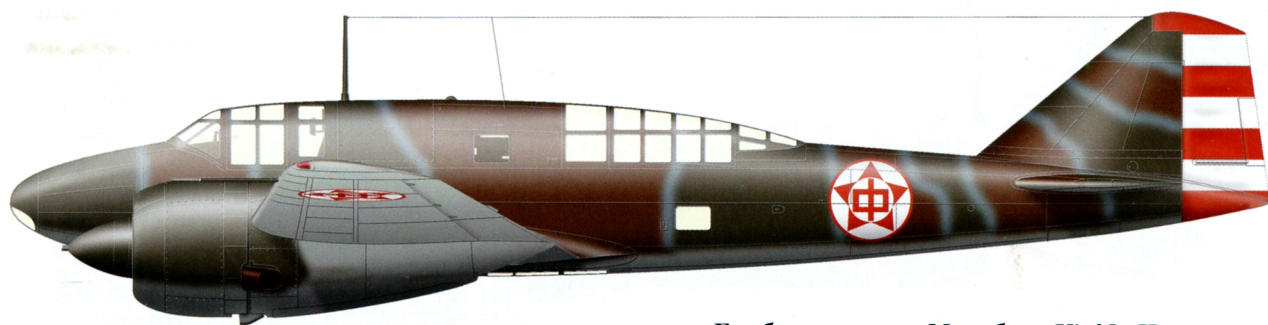
САМОЛЁТЫ КРАСНОЙ АРМИИ, 1946–1949 гг.



УТС Тачикава Ki.55 («тип 99»),
Дунбэйская авиашкола, 1946 г.



УТС Мицубиси Ki.30,
Дунбэйская авиашкола, 1947–1949 гг.



Бомбардировщик Мицубиси Ki.46-II,
1-я Народная эскадрилья ВВС, 1949 г.



Истребитель Норт Америкэн P-51D,
1-я Народная эскадрилья ВВС, 1949 г.

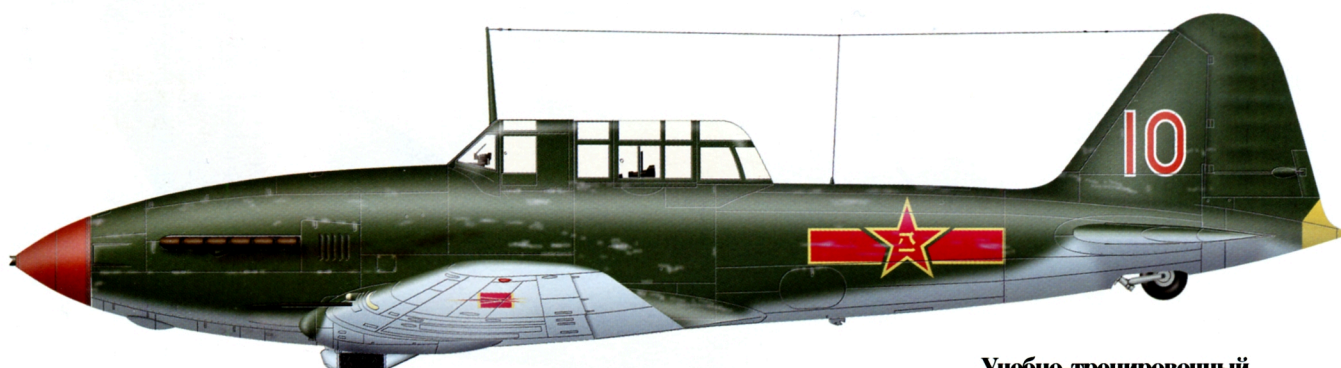
САМОЛЁТЫ ВВС НОАК начала 1950-х годов



Истребитель Ла-9



Истребитель Ла-11

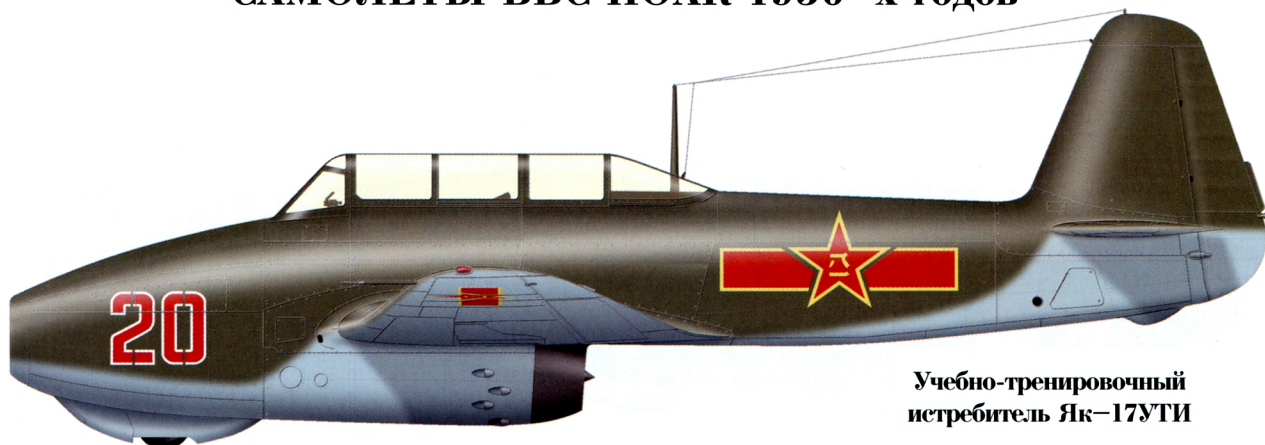


Учебно-тренировочный
штурмовик УИл-10

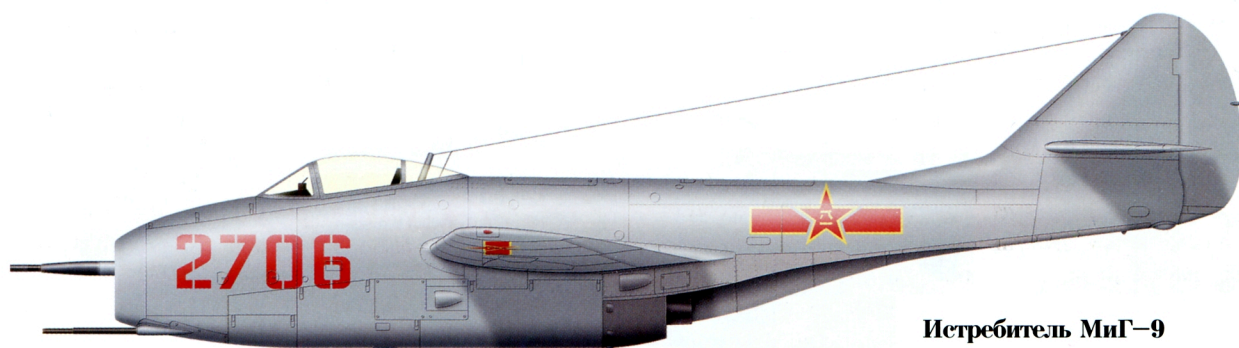


Фронтовой бомбардировщик Ту-2

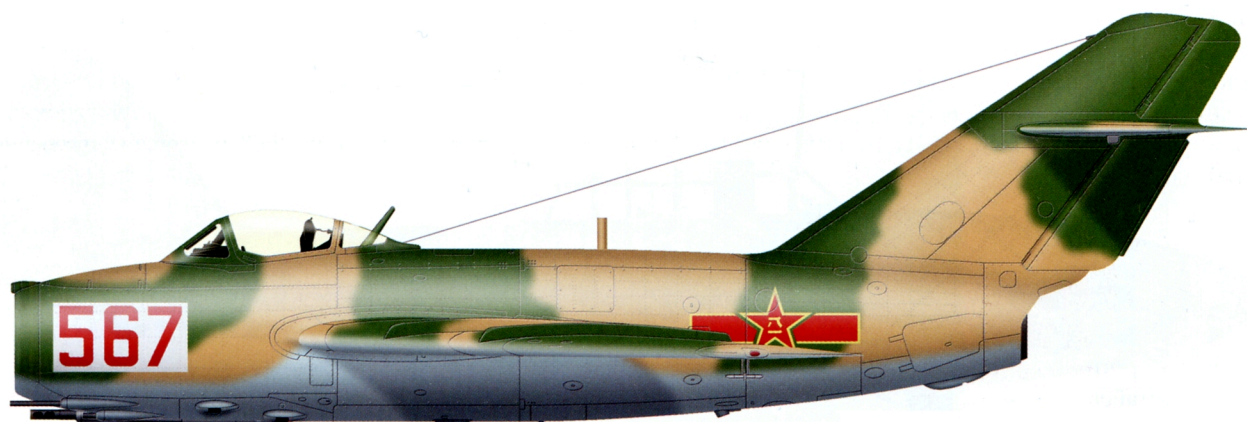
САМОЛЁТЫ ВВС НОАК 1950-х годов



Учебно-тренировочный
истребитель Як-17УТИ



Истребитель МиГ-9



Истребитель МиГ-15бис



Фронтовой бомбардировщик Ил-28 (И-5)

ДОКУМЕНТЫ ЦА МО РФ ОБ ОБУЧЕНИИ КИТАЙСКИХ ЛЕТЧИКОВ В СОВЕТСКИХ СТРОЕВЫХ АВИАЧАСТЯХ*

МАТЕРИАЛ

по обобщению боевого опыта эксплуатации и ремонта материальной части 64 иак (от 25.11.52 г.)

Учебный процесс, методика и организация переучивания китайского и корейского лётно-технического состава

1. Переучивание лётного состава

а) Подготовка к переучиванию.

Для переучивания лётного состава на реактивных с-тах УТИ ЯК-17 и МиГ-15 были выделены китайские лётчики, проходившие учебу в Мукденской и Пекинской школах.

До прибытия наших дивизий эти школы лётчиков, теорию и конструкцию реактивных с-тов и двигателей с курсантами не изучали.

Лётный состав готовился по эксплуатации материальной части с-тов ЯК-11 и ЯК-18, на которых и летал в школе.

Для подготовки курсантов и преподавательского состава Мукденской школы из 151 ИАД был выделен инженерно-технический состав, в задачу которого входило: подготовка преподавателей и ассистентов из китайских специалистов для изучения новой реактивной техники.

После изучения конструкции с-та УТИ ЯК-17 китайский лётный состав до окончания школы был направлен для изучения практических и эксплуатационных вопросов и выпуска на с-те УТИ ЯК-17 при 151 ИАД, одновременно в школе проводилось занятие по изучению конструкции с-та МиГ-15. После изучения с-та МиГ-15 лётчики были переданы в 151 ИАД для выпуска и практической подготовки на с-те МиГ-15.

Система подготовки китайского лётного состава, проходившего учебу в Мукденской и Пекинской школах, соответствовала программе школ ВВС Советской Армии, с дополнительным изучением материальной части с-тов МиГ-15 с двигателем РД-45Ф и УТИ ЯК-17 с... РД-10.

Общеобразовательная подготовка китайских лётчиков колеблется в среднем от 4 до 10 классов.

б) Программа переучивания.

Ввиду того, что теоретический курс программы был пройден с китайскими лётчиками в школе и лётный состав на зачетах показал хорошие знания, то в частях по прибытию китайских лётчиков была составлена программа практического изучения реактивных с-тов непосредственно на авиационной технике. В программу было включено:

1. Изучение конструкции, дефектов и отказов с-та МиГ-15 с двигателем РД-45Ф — 10 часов.
2. Изучение конструкции, дефектов и отказов с-та УТИ ЯК-17 с двигателем РД-10А — 6 часов.
3. Изучение конструкции двигателя РД-45Ф — 15 час.
4. Изучение конструкции двигателя РД-10А — 5 часов.
5. Изучение вопросов эксплуатации с-та и двигателя — 10 часов.
6. Изучение радиооборудования — 6 часов.
7. Изучение кислородного оборудования — 12 часов.
8. Практическое изучение кабины с-та — 6 часов.
9. Запуск двигателя, уборка и выпуск закрылков, шасси, щитков и т.д. — 18 часов.

Все запланированные занятия проведены непосредственно на авиационной технике.

Для лучшего руководства в организации переучивания в дивизии был создан учебный центр во главе с инженером — начальником учебного центра. В учебный центр были отобраны высококвалифицированные лётчики и инженерно-технический состав, обладающий опытом методики преподавания. Весь лётный состав был разбит на три группы, для каждой группы был оборудован класс, располагающий необходимыми агрегатами, схемами, макетами с-тов и взлётных полос.

Преподаватели — русские инженеры и техники, по своим темам под контролем инженера центра составляли конспекты, после чего с переводчиками переводили их на китайский язык с тем, чтобы преподавание велось непосредственно на китайском языке.

Преподаватели по составленным и переведенным на китайский язык конспектам в начале проводили методические занятия с китайскими преподавателями и переводчиками. После усвоения темы преподавателями и переводчиками они допускались к занятию с основной группой. Занятия проводил китайский преподаватель в присутствии переводчика и русского преподавателя.

Все неясные вопросы, возникшие в процессе лекции со стороны слушателей, отвечались (так в док. — А.Д.) через переводчика русским преподавателем.

Контроль усвояемости занятий проводился русскими преподавателями путем опроса через переводчика. Так как занятия проводились непосредственно на авиационной технике, группа делилась на 2-3 подгруппы, особенно при изучении кабины с-та.

В результате практических занятий каждый лётчик получил необходимый тренаж в управлении с-том, двигателем и органами приземления, в контроле за показанием приборов, а также был научен правильному действию рычагами управления двигателя в кабине с-та.

Методом таких занятий с китайскими лётчиками были изучены с-ты УТИ ЯК-17 и МиГ-15.

Одновременно при проведении теоретической части занятий с лётным составом ежедневно проводились тренажи в кабине. Во время тренажа отрабатывались навыки автоматических действий в кабине, точное знание и расположение приборов и их показания.

Тренаж проводился с каждым лётчиком отдельно под контролем русского инструктора.

При проведении тренажа использовался метод постановки вводных задач, постановки разнообразных вопросов, касающихся эксплуатации с-та, двигателя, спецоборудования и вооружения.

Одновременно с этим каждому лётчику была предоставлена возможность индивидуальной тренировки под контролем наиболее подготовленных китайских лётчиков.

При этом надо отметить исключительную настойчивость, трудолюбие и хорошую успеваемость в изучении реактивной техники со стороны китайских товарищей.

* Документы из фондов ЦА МО РФ: Ф. 64 иак, Ф. 297 иад и др.

По окончании программы наземной подготовки от лётчиков был принят зачет по знанию конструкции и эксплуатации с-та, двигателя и оборудования. После чего лётчики были допущены к полётам.

Переучивание инженерно-технического состава

До прибытия китайского технического состава в наших соединениях были составлены программы подготовки по каждой специальности и занимаемой должности, а также составлено описание функциональных обязанностей инженеров, техников, механиков, мотористов и мастеров всех служб.

Программы и описания функциональных обязанностей были переведены на китайский язык.

По намеченным темам заранее были составлены конспекты, проверены и переведены также на китайский язык, для преподавания был выделен хорошо подготовленный инженерно-технический состав.

Программа подготовки китайского техн. состава включала в себя как теоретические, так и практические вопросы...

Общеобразовательная подготовка технического состава неодинаковая и была в пределах 4–10-и классов.

Навыков в самостоятельном обслуживании с-тов совершенно не имели.

После проверки знаний прибывшего китайского технического состава, было выявлено, что вопросы теории и конструкции усвоены хорошо, поэтому основной упор был направлен на изучение правил эксплуатации, бережения авиационной техники, на монтажные и демонтажные работы с-та и двигателя с одновременным углублением теоретических знаний. Весь технический состав был разбит на группы, кроме этого были созданы группы старших техников АЭ и техников звеньев.

При проведении занятий помимо конспектов на китайском языке использовались наглядные пособия, как-то: разрезные агрегаты, схемы, макеты и т.д. Проводимые занятия подкреплялись практическим показом на с-те и двигателе.

Для проведения занятий было выделено 9 преподавателей из числа хорошо подготовленных инженеров эскадрилий и техников звеньев.

Китайские преподаватели были назначены из той же категории должностных лиц, которые имели хорошие знания по авиационной технике и обладали организаторскими способностями.

Русским преподавателям представлялось время для подготовки к занятиям, составлению конспектов и перевода их на китайский язык, а также подготовки преподавателей <...>

д) Организация стажировки на авиационной технике.

После прохождения программы теоретической подготовки и проверки знаний, китайский технический состав был распределен поэскадрильно, а в эскадрильях закреплен за каждым экипажем, где и проходил стажировку под контролем инженеров эскадрилий, техников звеньев и техников самолётов постепенно допускаясь к самостоятельной работе.

Накануне дня практических работ, составлялась задача китайскому техническому составу, какие работы необходимо произвести и порядок их выполнения. Перед началом работ поставленная задача уточнялась и после этого приступали к самостоятельному ее выполнению. Качество монтажа и монтажа отдельных агрегатов и деталей проверялось инженерами подразделений и техниками звеньев, все допу-

щенные ошибки немедленно разбирались с практическим показом правильного выполнения проводимых работ.

При стажировке технического состава, с целью сокращения времени по овладению навыками в практическом обслуживании с-та, большее внимание уделялось китайским инженерам АЭ и техникам звеньев с целью чтобы они, освоив необходимые работы, сами смогли научить весь основной технический состав. При выполнении практических работ давалась полная самостоятельность китайским специалистам под контролем наших преподавателей, А также была дана и полная самостоятельность в устранении и объяснении дефектов, обнаруженных на с-те или двигателе.

Необходимо отметить, что китайские специалисты самостоятельные работы выполняли всегда с хорошим качеством, большим старанием и за все время переучивания по вине китайского инженерно-технического состава не было ни одного происшествия на авиационной технике.

В период стажировки со стороны китайских специалистов допускались ошибки, в частности, неполностью соблюдались меры предосторожности при запуске двигателя — эти недостатки немедленно устранялись путем проведения разбора.

Необходимо отметить большую работу, по переучиванию и главным образом по стажировке советских техников и механиков, которые своим практическим показом учили как правильно готовить с-т к полётам, представляли право китайским специалистам самостоятельно проводить предполётные и послеполётные осмотры под контролем советских техников звеньев. Они привили китайским техникам навыки в обнаружении дефектов, а также указывали методы их предупреждения и устранения.

Проведенные экзамены показали, что китайский технический состав хорошо освоил материальную часть с-та МиГ-15 как в теоретическом, так и практическом отношении и способен самостоятельно эксплуатировать сложную реактивную технику.

Переучивание инженерно-технического состава специальных служб

Для переучивания инженерно-технического состава специальных служб китайских товарищей по с-ту МиГ-15 для каждой группы было подготовлено ряд необходимых схем по радио, электро-, приборному и кислородному оборудованию, подобраны самолетные генераторы, электро-стартер, пусковая катушка, термометр выходящих газов, указатель скорости, высотомер, авиагоризонт, дистанционный гиromагнитный компас и др. приборы и агрегаты самолетного оборудования, были сделаны макеты кабины с-та, все это явилось базой для наглядного показа в переучивании китайских специалистов.

Всего переучивалось 69 китайских специалистов <...>

Программа переучивания для китайских специалистов предусматривала 50–90 часов теоретической подготовки и 240 часов практических занятий непосредственно на с-те <...>

ВЫВОД: Проведенные совместной комиссией советского и китайского командования экзамены показали, что китайский инженерно-технический состав всех служб программу переучивания усвоил хорошо, приобрел опыт в практической работе на материальной части и самостоятельно приступил к обслуживанию и эксплуатации новой реактивной техники в боевых условиях.

ПИЛОТАЖНАЯ «ПОКАЗАТЕЛЬНАЯ АВИАГРУППА 1 АВГУСТА»

Очевидно, что в 1950-е годы китайцы ещё и не задумывались о создании элитных «парадных» авиачастей, поражающих многочисленных зрителей слётанностью, виртуозным пилотажем и фирменной раскраской. Для торжественных случаев и важных церемоний строевых лётчиков временно откомандировывали из авиачастей. Их показательные полёты в 1950-е годы ограничивались только полётами в строю небольшими группами на малых высотах.

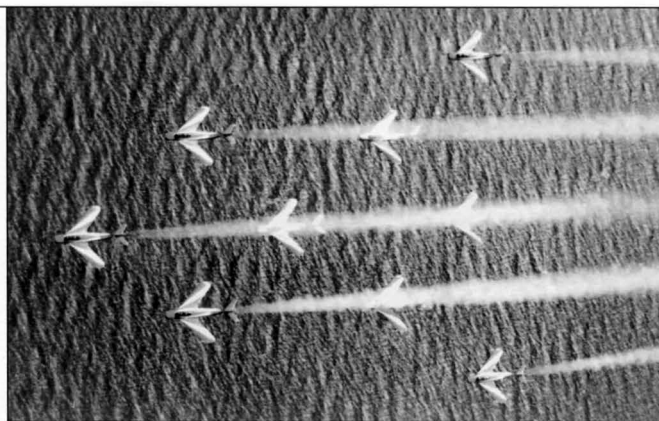
Своим рождением пилотажная авиагруппа «1 августа» обязана президенту Индонезии Сукарно. В 1959 г. он планировал нанести государственный визит в КНР, где собирался вести с Мао Цзэдуном переговоры о мире. И здесь возникла небольшая дипломатическая проблема на «самом высоком» (т.е. авиационном) уровне. По протоколу принимающая сторона должна была поднять в воздух восьмёрку самолётов эскорта для сопровождения самолёта первого лица в воздушном пространстве своей страны. Эти естественные для международной дипломатии условия сначала вызвали определенные затруднения у правительства Китая. Однако Премьер Госсовета КНР Чжоу Эньлай согласился, мотивировав это условие международными правилами, отступать от которых Китай был не вправе.

Чжоу Эньлай приказал ВВС Пекинского военного округа немедленно начать подготовку. Там выделили лучших лётчиков, сформировав из них временную авиаэскадрилью и срочно начали тренировки. До этого китайцы в плотном строю не летали, но за короткое время они этому научились, и сопровождение самолёта президента Сукарно прошло успешно. В КНР это был первый эскорт в воздухе главы иностранного государства. Чжоу Эньлай остался очень доволен и отдал приказ создать в ВВС НОАК специальный парадный лётный отряд, который в дальнейшем должен был стать символом государства и армии.

12 февраля 1962 г. в Тяньцзине создали такой специальный авиаотряд. В его задачу входило эскортировать «восьмёркой» самолёты глав иностранных государств при официальных визитах в КНР, а также демонстрировать лётное мастерство военным из иностранных делегаций. В показательных полётах групповая слётанность имеет особое значение, поэтому в отряд зачислили лучших лётчиков ВВС НОАК, имевших боевой опыт и отлично летавших, как правило, на расстоянии 30–50 м друг от друга. Теперь они должны были научиться летать в плотном строю, не отходя друг от друга больше чем на 10 м. Допуски на превышение по высоте не должны были превышать 0,5–1 м.

Как и реактивные пилотажники во всем мире, они должны были учитывать спутную струю и возможные вихри с концов крыла ведущего и не попадать в них. Левый ведомый Ван Йоудин и правый ведомый Чжан Вэньци затратили огромное количество лётных часов на тренировки, пока не научились устойчиво держать строй. Лётчики постепенно увеличивали число самолётов в группе, перейдя от одинарного клина к двойному, затем освоили одинарный и двойной ромб.

Основным парадным самолётом стал учебно-тренировочный истребитель JJ-5 (лицензионный УТИ МиГ-15), успешно освоенный авиастроительным заводом в Чэнду в



Пилотажная группа «1 августа» на JJ-5
в тренировочном полёте над морем

1966 г. и сразу же запущенный в крупную серию. Для показательного пилотажа лётчики освоили на нем полёт в строю четвёрки, затем шестёрки. Тогда же появилась «фирменная» красно-белая раскраска самолётов.

В истории китайской пилотажной группы зафиксирован ряд полётов в экстремальных условиях. Китайцы не указывают, президент какой страны в сентябре 1967 г. прилетел на аэродром в Тяньцзине, но другой пассажирский самолёт с сопровождавшей его прессой потерпел катастрофу при посадке. Расстояние от края ВПП до места падения оказалось чуть более 2 км. Обычно в таких случаях до выяснения всех причин лётного происшествия полёты закрывают, но президенту не стали сообщать о катастрофе, и когда он, проявляя большое любопытство к ВВС НОАК, попросил показать ему полёты китайцев, лётчики поднялись в небо. Произошла удивительная по тем временам сцена: у одного края полосы дымились обломки авиалайнера, а над другим концом ВПП летала пилотажная группа.

Президент очень хотел, чтобы его корреспонденты запечатлели полёты китайцев, но своих фоторепортёров найти на лётном поле «почему-то» не смог. Лишь после завершения полётов ему доложили о катастрофе, тогда он выразил соболезнования и отметил высокую психологическую подготовку китайских лётчиков, поверив заявлениям китайских руководителей, что их пилотажники — уникальны.

Проведению демонстрационных полётов во время государственных и всенародных торжеств нередко мешала погода. Но как пишут сами китайцы, «если приехали иностранцы, то ничего изменить нельзя, и приходится летать».

15 мая 1982 г. на аэродром Шахэ в Пекине прибыла военная делегация Португалии. По команде «На взлёт» неожиданно налетел песчаный шквал, видимость упала до 1 км. Естественно возник вопрос — не отменить ли выступления? Но для почётных гостей программу полётов решили всё-таки не отменять. Выполняя всю программу, лётчики приземлялись в сложных метеоусловиях, заходя на посадку чуть ли не по приборам. Пожимая руки пилотам, начальник Генерального штаба Португалии сказал: «Я увидел уникальные полёты. ВВС КНР — самые лучшие».



Самолёты пилотажной группы «1 августа» JJ-5 (слева) и J-7MG с дымопускателями

И спустя 10 лет, в июле 1992 г., «бог не стал делать погоду лучше», пошел сильный ливень. В таких условиях пилотажники обычно не летают, но в тот день зрителями стали ответственные чиновники из МИДа, и лётчики начали обычный групповой показательный полет. Дождь всё усиливался, гости ушли в комнату отдыха и наблюдали за пилотажем через окно. Все они думали, что в такую погоду пилоты не смогут выполнить самые сложные фигуры, но четвёрка самолётов пилотажной группы продемонстрировала весь комплекс. Полёт вызвал всеобщий восторг зрителей и овации.

В сентябре 1981 г. на севере Китая проходили небывалые по масштабам учения трёх родов войск — армии, авиации и флота. «Парадная группа» на них впервые летала строем из 9 самолётов. Они сбрасывали войскам букеты цветов и пускали разноцветные дымы пяти цветов — красного, зеленого, желтого, кирпично-коричневого и белого.

Дымопускатели на самолёты на заводе установили лишь незадолго до этого, после многолетней эксплуатации авиатехники в частях, хотя история китайского «дымопускания» ведёт своё начало практически со дня основания парадной авиагруппы. Наблюдая за зарубежными пилотажниками, китайцы уже в 1963 г. создали специальную группу, занимающуюся вопросами образования цветных дымов за самолётами. Такие дымы запатентованы и обычно стоят очень дорого, поэтому их используют лишь ограниченное число пилотажных групп. Китайцы стали их изобретать самостоятельно, научились их в конечном итоге получать и впервые продемонстрировали собственные разработки в сентябре 1981 г. на военных маневрах.

Вершиной показательных выступлений китайских пилотажников считается парадный пролёт над площадью Тяньаньмэнь во время военного парада 1 октября 1984 г. в ознаменование 35-летия образования КНР. Лётчики в составе восьмёрки в строю «клин» сопровождали бомбардировщик Н-6 (Ту-16). 1 августа 1987 г. в ознаменование годовщины создания НОАК группа получила официальное название «Показательная группа 1 августа».

В 1988 г. американская пилотажная группа «Тандербёрдз» прибыла в КНР для участия в показательных выступлениях. Демонстрационные полёты прошли успешно, и американский военный атташе устроил в их честь приём, на который пригласили и китайских лётчиков-пило-

тажников. Один из американских лётчиков очень дружелюбно сказал китайскому пилотажнику У Гоую: «Когда вы будете выполнять аналогичную программу, бог обязательно будет проявлять к Вам повышенный интерес». «Тандербёрд» в переводе с английского означает «Птица грома», но в китайском тексте почему-то написали, что «Тандербёрд — великолепная птица».

В те годы американцы осваивали пилотаж на современных истребителях F-16, и на приёме несколько раз прокрутили пленку их выступлений. Хотя сами американцы до сих пор продолжают выступать на F-84 «Тандерджет» того же поколения начала 1950-х годов, что и МиГ-15, но китайцы поняли, что их авиатехника для конца 1980-х годов выглядит несовременно.

Китайские руководители также осознали, что в демонстрационных полётах следует демонстрировать не только мастерство лётчиков, но и лётные возможности своих новейших самолётов как символ воздушной мощи государства. В 1991 г. зам. председателя Центрального Военного Совета Лю Хуацин прибыл в «парадный авиаотряд». Посмотрев их выступления уже в третий раз, после полётов он их не стал хвалить как раньше, а сказал, что «летаете вы хорошо, но самолёты устарели, их необходимо заменить более современными». Решением Генштаба НОАК авиагруппе выделили сверхзвуковые истребители J-7E, модификацию лицензионной копии советского сверхзвукового истребителя МиГ-21Ф-13.

В КНР семейство МиГ-21 запустили в серию с 1964 г., постоянно совершенствуя машину и создавая модификации, отличающиеся от советских аналогов. J-7E — это усовершенствованный дневной истребитель на основе J-7II. Основным отличием от базовой модели является треугольное крыло с изломом по передней кромке, задняя кромка выполнена по эллиптической образующей. Китайцы утверждают, что за счёт этого повысилась управляемость в трансзвуковой области полёта.

В 1993 г. партия подготовленных для пилотажных полётов истребителей J-7E прибыла в парадную авиа часть. Предполагалось, что новые самолёты примут участие в демонстрационных полётах в июле 1994 г. во время празднования 45-й годовщины образования НОАК.

Пилотажной группе «1 августа» поставили цель «догнать и перегнать» лучшие пилотажные группы мира. В парад-

ный расчёт вошли шесть лучших лётчиков — Дин Аньцин, У Гохуй, Фэн И, Ли Синь, Ли Цзяньхуа, Лю Сюй.

Первые пробные полёты сверхскоростных самолётов с выявлением их пилотажных возможностей вызвали массу трудностей. Сами лётчики назвали плотный строй на грани попадания в спутную струю «дьявольским». Бремя ответственности значительно усугубляло ситуацию: все пилоты понимали, что в случае непредвиденного инцидента их подразделение может просто исчезнуть и далее не возродиться.

Однако у китайских лётчиков после «очной» встречи с американскими пилотажниками появился азарт. Когда они получили новые самолёты, то поклялись друг другу обязательно померяться силами с американцами. Лётчики, ранее не летавшие на J-7, стали постепенно уменьшать интервалы. Сначала они доходили до 30 м, превышение по высоте — 10 м, затем их постепенно сокращали до 20, 10 и 5 м. Интервал по высоте также постепенно довели с 10 до 5 и 3 м. День первых пробных полётов лётчикам трудно забыть — расстояние между самолетами — 5 м, по высоте — 3 м. По их расчётам, далее эти величины уменьшить было просто невозможно.

Сейчас в показательных полётах шестёрка китайского «дьявольского подразделения» летает на скорости 850 км/ч с интервалами 5 м и превышением по высоте около 1 м. Китайцы утверждают, что сейчас в мире существует несколько таких показательных подразделений, где работает автоматическая сигнализация опасного сближения и возможного столкновения. У китайцев на F-7E такой системы нет, что создает лётчикам дополнительные трудности, но одновременно показывает их высокие лётные качества.

Первые показательные полёты группы «1 августа» на новых самолётах состоялись 10 октября 1997 г. Китайцы особо отмечают, что именно в те дни по всему миру прокатилась череда авиакатастроф: в США во время празднования 50-летия образования их ВВС, в Аргентине и на Тайване, где в тот день отмечался «двойной праздник». Утверждают, что этот день выбрали для показательных полётов не случайно, с тем, чтобы пилотажная группа могла показать высокую психологическую подготовку и лётное мастерство. Демонстрационные полёты начались в 14–30. Самолёты выкатили на ВПП, и шестёрка J-7E двумя группами (4+2) подготовилась к взлёту. По зелёной ракете вся группа в плотном строю взлетела. Китайцы «все были очень счастливы», так как впервые увидели групповой взлёт в сомкнутом строю.

В ноябре 1998 г. во время открытия второго авиасалона в Чжухае в небо впервые поднялась пилотажная группа «1 августа» на новых самолётах. С тех пор групповой пилотаж на своих авиасалонах китайцы демонстрируют регулярно. Индивидуальный пилотаж пока не практикуется*.

* — На начало 2000-х годов.

**Парадные пролёты пилотажной группы
«1 августа» на истребителях J-7E.**

**На нижнем фото: Эскорт Н-6 (Ту-16) над
площадью Тяньаньмэнь в Пекине во время военного
парада 1 октября 1984 г. в ознаменование 35-летия
образования КНР**



ПОБЕДЫ КИТАЙСКИХ ЛЁТЧИКОВ В КОРЕЙСКОЙ ВОЙНЕ*

ФИО	Подразд. (дивизия)	Сбитые+ побитые	ФИО	Подразд. (дивизия)	Сбитые+ побитые	ФИО	Подразд. (дивизия)	Сбитые+ побитые
1. Чжао Баотун	3	7+2	62. Йоу Гуанюй	4	2+0	123. Лю Юнцзинь	4	1+0
2. Лю Юйди	3	6+2	63. Чжан Нюкэ	15	2+0	124. Лю Юйпэй	14	1+0
3. Сунь Шэнлу	3	6+1	64. Чжан Вэйцин	6	2+0	125. Лю Чжэньсин	3	1+0
4. Цзян Даопин	15	5+2	65. Чжао Цзилан	4	2+0	126. Ма Цян	18	1+0
5. Фань Ваньчжан	3	5+1	66. Чжэн Чанхуа	12	2+0	127. Ма Баотан	3	1+0
6. Хань Дэцай	15	5+0	67. Ли Хань	4	1+3	128. Ма Цзинхуй	18	1+0
7. Лу Минь	12	5+0	68. Ван Тяньбао	2	1+3	129. Ай Хуа	3	1+0
8. Ван Хай	3	4+5	69. Яо Синь	4	1+2	130. Му Шаоцзинь	6	1+0
9. Цзоу Янь	4	4+2	70. Сунь Чжунго	15	1+2	131. Пай Мэй'у	12	1+0
10. Чу Футянь	4	4+1	71. Чэнь Ваньчуань	12	1+1	132. Си Цзиньцзюнь	15	1+0
11. Ли Ланьмао	12	4+1	72. Ди Баомань	14	1+1	133. Цяо Хуанань	15	1+0
12. У Шэнкай	15	4+1	73. Фу Ичжи	4	1+1	134. Цюй Чэнтань	6	1+0
13. Чжан Цзинхуй	4	4+0	74. Ли Шини	15	1+1	135. Цюань Тайвань	4	1+0
14. Ли Юнтай	4	4+0	75. Ли Сяньган	4	1+1	136. Шао Цзюньфан	3	1+0
15. Шин Гуаили	4	4+0	76. Лю Чуньшан	4	1+1	137. Чань Хайнянь	6	1+0
16. Лю Луньхай	3	4+0	77. Ма Ляньюй	3	1+1	138. Шу Гуан	3	1+0
17. Гао Инцзин	12	4+0	78. Чэнь Хунцзин	6	1+1	139. Сун Чжэньцин	4	1+0
18. Цзян Лунтин	12	4+0	79. Чжэнь Йоукуй	12	1+1	140. Сун Чжунлинь	15	1+0
19. Цзян Чжэнь	15	4+0	80. Чжоу Фэнсин	3	1+1	141. Сунь Нянцзинь	12	1+0
20. Лю Чжигтянь	3	3+3	81. Тан Куй	3	1+1	142. Сунь Яцюань	3	1+0
21. Сунь Цзинхуа	3	3+2	82. Тао Вэй	4	1+1	143. Ван Минь	4	1+0
22. Ян Чжэньюй	3	3+1	83. Тянь Чэнцэ	15	1+1	144. Ван Баоцзюнь	4	1+0
23. Хуа Лун'И	4	3+1	84. Ван Чжаоминь	3	1+1	145. Ван Хуацзин	12	1+0
24. Лу Сунтин	4	3+1	85. Ван Яньчжоу	2	1+1	146. Ван Цзинь	12	1+0
25. Ци Ляньби	4	3+1	86. Сян Хайфань	2	1+1	147. Ван Цзиншэн	3	1+0
26. Цзяо Цзиньсинь	3	3+1	87. Янь Чжунсян	3	1+1	148. Ван Шичэнь	15	1+0
27. Чжан Шоулань	3	3+1	88. Юань Гокуй	12	1+1	149. Ван Сыбинь	15	1+0
28. Ван У	12	3+1	89. Чжан Цзы	3	1+1	150. Ван Сяньчжи	3	1+0
29. Янь Цивэй	12	3+1	90. Чжан Дэжун	15	1+1	151. Ся Дяньчэнь	4	1+0
30. Ду Цюнь	12	3+1	91. Моу Дуйкан	3	1+1	152. Сю Миньань	4	1+0
31. Фань Юйсин	15	3+1	92. Ань Шулянь	15	1+0	153. Сюй Хуайтай	2	1+0
32. Чэнь Лян	4	3+0	93. Бай Ланьсинь	4	1+0	154. Сюй Юнгуй	6	1+0
33. Чэнь Душань	3	3+0	94. Би Сюйхай	18	1+0	155. Сюй Сююй	6	1+0
34. Го Чэньгуан	3	3+0	95. Бянь Цзунмин	3	1+0	156. Янь Цзюнь	3	1+0
35. Лю Дэлинь	3	3+0	96. Чэнь Ци	6	1+0	157. Ян Цзетай	15	1+0
36. Но Цини	12	3+0	97. Чэнь Шулань	4	1+0	158. Ян Му'н	2	1+0
37. Тан Яньфэн	12	3+0	98. Дин Шичай	14	1+0	159. Юй Юньгуан	15	1+0
38. Ма Цзиньчжуа	15	3+0	99. Ду Цзинь	15	1+0	160. Юань Чжун'и	18	1+0
39. Фан Футан	15	2+2	100. Фэн Цаньминь	3	1+0	161. Юэ Минчан	4	1+0
40. Лю Гоминь	3	2+1	101. Го Юйци	3	1+0	162. Чжан Бинь	14	1+0
41. Люу Ляньчжун	6	2+1	102. Го Цзытан	14	1+0	163. Чжан Чуаньчжи	18	1+0
42. Сун Ичунь	15	2+1	103. Хань Йосань	14	1+0	164. Чжан Даоцян	12	1+0
43. Вэй Шуанлу	3	2+1	104. Хэ Фэнцин	6	1+0	165. Чжан Цин'юнь	16	1+0
44. Сюй Жусин	12	2+1	105. Хэ Йоучжэнь	4	1+0	166. Чжан Сяньцзинь	15	1+0
45. Чжэн Гаи	4	2+1	106. Ху Чуньйюу	14	1+0	167. Чжэн Ланьчжу	3	1+0
46. Го Даюань	12	2+0	107. Цзи Ч(ж)анкуй	15	1+0	168. Чжи Сюэши	14	1+0
47. Хоу Шунцзюнь	4	2+0	108. Цзи Шитан	4	1+0	169. Чжоу Цзиньшэн	3	1+0
48. Цзян Госин	6	2+0	109. Лэй Чжунсин	17	1+0	170. Чжоу Шаотун	4	1+0
49. Ли Чуньцзи	6	2+0	110. Ли Жуйфан	3	1+0	171. Чжоу Шучэн	6	1+0
50. Ли Фуцай	15	2+0	111. Ли Вэньмо	4	1+0	172. Чжу Фэнци	15	1+0
51. Лю Баожун	6	2+0	112. Ли Вэньцин	3	1+0	173. Чжу Юйтин	6	1+0
52. Лю Хуаньци	12	2+0	113. Лян Цзосинь	18	1+0	174. Чжу Чжунминь	3	1+0
53. Лю Шини	12	2+0	114. Линь Ху	3	1+0	175. Ван Шини	17	1+0
54. Лю Цзылин	12	2+0	115. Линь Дун	3	1+0	176. Пань Цзюдин	17	1+0
55. Ван Жуйбинь	14	2+0	116. Линь Гуаншань	15	1+0	177. Ши Ин	17	1+0
56. Ван Чжыань	6	2+0	117. Линь Цзинь	4	1+0	178. Чжан Голу	17	1+0
57. У Кэмин	4	2+0	118. Лю Жун	4	1+0	179. Гэн Душун	17	1+0
58. У Сяньчжи	12	2+0	119. Лю Чуаньюй	6	1+0	180. Ли Чуньмэнь	17	1+0
59. Янь Циншуй	15	2+0	120. Лю Жайлунь	6	1+0	181. Чэнь Тайцой	17	1+0
60. Ян Хайин	6	2+0	121. Лю Нэйчжан	12	1+0			
61. Ян Вэньцун	3	2+0	122. Лю Шаоцзи	8	1+0			

* * *

* — По данным китайского журнала World Flight. 2006. № 8—9. (На кит. яз.) С. II—III (вклейка).

СОДЕРЖАНИЕ

От автора	3
Часть 1. ПЕРЕСЕВ С «ИШАЧКОВ» НА «МУСТАНГИ»	5
1.1. Второй разгром ВВС Гоминьдана	7
1.2. «Летающие Тигры» против «Зеро»	25
1.3. «Дорога жизни» — воздушный мост «Горб верблюда»	47
1.4. Восстановление боеспособности ВВС Китая	61
1.5. Реорганизация ВВС Гоминьдана	75
1.6. Американская «воздушная армада»	81
1.7. Боевые действия ВВС Китая в 1943–1945 г.	107
1.8. Авиация прояпонских сепаратистов	135
1.9. Китайско-советские отношения в 1941–1945 гг.	141
Часть 2. ГРАЖДАНСКАЯ ВОЙНА В ВОЗДУХЕ — «БОЙ С ТЕНЬЮ»	167
2.1. ВВС Гоминьдана после Второй мировой войны	169
2.2. Боевые действия авиации Чан Кайши, не принесшие успеха	177
2.3. Гражданская авиация Китая 1940-х годов	189
2.4. Советская авиационная группировка на китайской территории	205
2.5. У истоков «Народных ВВС»	221
2.6. Дунбэйская авиационная школа	233
2.7. Первая Народная эскадрилья НОАК	241
Часть 3. МОГУЧИЕ КРЫЛЬЯ НОВОГО КИТАЯ	251
3.1. Советская «воздушная армада» летит в КНР	253
3.2. Организация лётно-технических школ ВВС НОАК	271
3.3. Советская авиационная группировка в КНР	283
3.4. Начало боевого пути ВВС НОАК	317
3.5. «Орлята» Мао Цзэдуна против матёрых «ястребов» дяди Сэма	327
3.6. Формирование и боевая подготовка авиачастей ВВС НОАК	411
3.7. «Горячий» остров «холодной» войны	443
3.8. «Мировые рекорды» китайских зенитчиков	473
3.9. Участие ВВС НОАК в локальных войнах и конфликтах	493
3.10. Авиационные испытания атомного оружия	511
ПРИЛОЖЕНИЯ	519
САМОЛЕТЫ КИТАЯ 1940-х — 1950-х годов	537

Дёмин Анатолий Анатольевич

**Авиация Великого соседа
Книга II
Воздушные силы Старого и Нового Китая**

Текст печатается в авторской редакции

Макет, верстка — А.А. Дёмин

Обложка — Г.В. Бутрин

Подготовка иллюстраций к печати — Г.В. Бутрин, А.А. Дёмин

Цветные иллюстрации — А.А. Юргенсон

Фотографии из Российских архивов, а также личных коллекций А.М. Артемьева, А.А. Дёмина, Ю.В. Засыпкина, В.П. Иванова, В.Р. Котельщикова, А.В. Котлюбовского, М.А. Маслова, Дж. Медленджера, Г.Ф. Петрова, В.В. и М.В. Протопоповых, Б.Е. Рябчикова, И.А. Сейдова, А.А. Симонова, А.А. Юргенсона, китайских и тайваньских источников

Фонд содействия авиации «Русские Витязи»
125009, Москва, Калашный пер., дом 10, стр. 2
тел./факс +7(495)690-27-20
тел. +7(495)928-8146
e-mail: fsa12@yandex.ru
русские-витязи.рф

Печать офсетная
Объем 69 усл. печ. л.
Формат 60 х 90/8
Тираж 500 экз.
Заказ 5955/12.

Отпечатано в соответствии с предоставленными материалами
в ООО «ИПК Парето-Принт», г. Тверь, www.pareto-print.ru



Дёмин Анатолий Анатольевич родился в Москве в 1952 г. В 1975 г. закончил Московский физико-технический институт, в 1980 г. защитил кандидатскую диссертацию по специальности «Техническая кибернетика и теория информации». Специализировался в области авиакосмической лазерной техники и оптических информационных систем. Автор и соавтор пятитомной коллективной монографии «Параллельная обработка информации» (Киев, 1985), на его счету более 40 изобретений, более 50 научно-технических статей и докладов, сделанных до 1991 г. на различных семинарах, конференциях и симпозиумах.

Авиацией и ее историей увлекался с раннего детства. В конце 1980-х годов стал членом секции истории авиации и космонавтики Национального объединения историков естествознания и техники РАН, в 1997–2006 гг. — учёный секретарь секции. С 2000 г. был старшим научным сотрудником Института истории естествознания и техники РАН им. С.И.Вавилова (ИИЕТ РАН).

С 1998 г. член-корреспондент Академии Наук Авиации и Воздухоплавания (АНАиВ), в составе инициативной группы стал одним из организаторов создания Отделения истории АНАиВ. С 2003 г. — заместитель руководителя Отделения истории. В 2012 г. он стал академиком Академии Наук Авиации и Воздухоплавания.

С середины 1990-х годов Дёмин А.А. опубликовал более 200 научных и научно-популярных статей по истории авиации в ведущих авиационных журналах России и ближнего зарубежья.

Области историко-технических исследований Дёмина А.А. достаточно многообразны, на это указывают его основные работы, среди которых: «Ходынка: от Дмитрия Донского до наших дней», «Ходынка: взлётная полоса русской авиации» (М., 1997, 2002), «ОАО «Дук»: Страницы 110-летней истории» (М., 2003), «Пикирующий бомбардировщик Ju87» (М., 2001, 2004), ежегодные Календари-справочники юбилейных и памятных дат по истории авиации и космонавтики (М., 1999–2003), Библиографический указатель «История авиации» (М., 2003, в соавторстве), Фотоальбом «История авиации в фотографиях» Ч. 1. 1885–1945 (М., 2003, в соавторстве), Сборник «Герои Советского Союза Северного округа» (М., 2004, в соавторстве), «Тайны и легенды московских окраин» (М., 2010, в соавторстве) и др.

К 100-летию авиации России Дёмин А.А. организовал выпуск периодического сборника «Легенды и мифы отечественной авиации», сразу привлёкшего внимание как специалистов, так и многочисленных любителей авиации. К настоящему времени изданы уже четыре выпуска (М., 2009–2012), их единственным редактором-составителем был Дёмин А.А.

Вышедший в свет в 2008 г. первый том монографии «Авиация Великого соседа», посвящённый раннему периоду развития китайской авиации (до 1940 г.), был благожелательно встречен читателями в России, Китае и в целом ряде стран мира.

Второй том выходит уже после скоропостижной смерти автора. Работу над ним он закончил незадолго до своей смерти.

ISBN 978-590338955-1



9 785903 389551

