

СОВЕТСКИЕ ЛЕТЧИКИ В НЕБЕ КИТАЯ

БОРЬБА С ЯПОНСКИМИ ЗАХВАТЧИКАМИ

Ю.В. ЧУДОДЕЕВ

Кандидат исторических наук
Институт востоковедения РАН

Ключевые слова: Китай, СССР, советские летчики-добровольцы, японский милитаризм, японские военно-воздушные силы

Есть у китайцев поговорка: «Не забывай прошлого - оно учитель будущего». Поговорка звучит весьма актуально в связи с темой этого краткого очерка о боевой деятельности в небе Китая советских летчиков-добровольцев в 1937-1940 гг.

Летом 1937 г. японские правящие круги, прикрывая свои захватнические намерения лозунгами паназиатизма («Азия - для азиатов»), развернули широкомасштабную агрессию против Китая. Серьезную помощь китайскому народу, борющемуся против японского милитаризма, начал оказывать Советский Союз. В рамках этой помощи большую роль сыграли поставки в Китай советской авиационной техники и участие в боевых действиях советских летчиков-добровольцев.

В первые месяцы боевых действий японская авиация безраздельно хозяйничала в китайском небе: японские военно-воздушные силы (ВВС) превосходили китайские в 13 раз. Накануне войны в Китае было всего 300-400 летчиков. Это были дети из богатых китайских семей: служить в авиации считалось престижным. Они не имели никакого боевого опыта и летали на устаревших самолетах, закупленных у западных стран: своей авиапромышленности в Китае не было. Маломощные китайские ВВС в первые же месяцы войны были почти полностью уничтожены японской авиацией. Это позволило японским ВВС безнаказанно бомбить многонаселенные китайские города -

Шанхай, Нанкин - в ту пору столицу Китайской Республики, Ухань и другие центры, не говоря уже о массовой поддержке наступательных операций японской армии. Естественно, это сказывалось на боеспособности китайской армии и на состоянии китайского общества в целом.

Советский Союз в счет предоставленных Китаю кредитов уже с октября 1937 г. начал поставлять в Китай свою современную авиатехнику (хотя соглашение о первом кредите было официально оформлено только в марте 1938 г.). Это были первоклассные по тем временам машины, не уступавшие японским: истребители И-15 и И-16, скоростные бомбардировщики СБ, тяжелые бомбардировщики ТБ-3,

бомбардировщики дальнего действия ДБ-3. Всего в 1937-1941 гг. в Китай было поставлено 1250 военных самолетов различных марок в сопровождении большой группы авиационных специалистов - летчиков, авиатехников, механиков, радистов, метеорологов, начальников аэродромов, шифровальщиков, рабочих бригад по сборке самолетов, наконец, врачей - всего около 2000 человек.

Все летчики были кадровыми военными РККА, но отправляли их на помощь борющемуся народу Китая не в приказном порядке. Каждого вызывали к вышестоящему начальству, объясняли ситуацию, сложившуюся в дальневосточном регионе, и спрашивали о готовности отправиться в соседнюю страну, чтобы помочь Китаю в сопротивлении японской агрессии. На беседах подчеркивалось, что Советский Союз заинтересован в оказании военной помощи Китаю.

И хотя речь шла о командировке в зону военных действий, попросту говоря - на войну, никакой отрицательной реакции со стороны опрошенных летчиков не было. Естественно, сказывалась и социально-психологическая атмосфера, характерная для общества

в СССР. Только после положительного ответа летчика его оформляли «в служебную командировку» в Китай. И потому вполне правомерно утвердившаяся в отечественной литературе характеристика наших летчиков - участников японо-китайской войны - как добровольцев.

Советская военная техника поступала в Китай по начавшему действовать автотракту Алма-Ата - Ланьчжоу (пров. Ганьсу). А для доставки срочных грузов была организована авиалиния протяженностью 3500 км через провинцию Синьцзян до Ланьчжоу и далее до Ханькоу.

Уже сам перелет в Китай, часто сопряженный с риском для жизни, был серьезным испытанием мужества добровольцев. Трасса проходила через пустынные и гористые районы Северо-Западного Китая. Промежуточные аэродромы не были приспособлены для приема тяжелых воздушных машин типа СБ или, тем более, ТБ-3. Между небольшими посадочными площадками отсутствовала связь, не было сведений о метеоусловиях.

Китайские аэродромы по трассе движения наших самолетов расположены высоко в горах, где разреженный воздух, и самолеты, чей тормозной путь поэтому непредвиденно удлинялся, часто выкатывались за полосу приземления и разбивались. На первых порах это приводило к невосполнимым потерям. Так погибли командир эскадрильи Курдюмов и ряд других советских летчиков.

В сложной внешнеполитической обстановке тех лет и при неоднозначном характере японо-советских отношений отъезд советских летчиков в Китай, естественно, не афишировался. Будучи кадровыми

военными, они отправлялись как гражданские лица. Правда, на московском вокзале их часто провожали видные деятели РККА (в частности, Яков Смушкевич - в то время заместитель начальника ВВС РККА, Петр Смирнов - начальник Политуправления Красной Армии и др.), что должно было демонстрировать в глазах отъезжающих значимость их миссии для Страны Советов.

СССР направлял в Китай выдающихся мастеров воздушного пилотирования. Например, летчика-испытателя новых боевых машин А.С.Благовещенского, видного советского аса Григория Кравченко (впоследствии Дважды Герой Советского Союза), Павла Рычагова, всего два месяца до того вернувшегося из Испании, где он сбил семь фашистских самолетов, заслужил два ордена Ленина и звание Героя Советского Союза. В этом же ряду - летчики П.Н.Анисимов, П.Ф.Жигарев, Ф.П.Полынин, А.Г.Рытов, Г.И.Тхор, А.А.Губенко, Т.Т.Хрюкин и многие другие. Большинство были в возрасте около 30 лет, члены ВКП(б) или ВЛКСМ.

Советским летчикам пришлось, особенно на первых порах, воевать в незнакомой и сложной обстановке. Им приходилось камуфлировать свое присутствие в стране, переодеваясь перед боевым вылетом в китайскую летную форму, наносить на свои боевые машины опознавательные знаки китайских ВВС. Каждый летчик был снабжен т.н. охранной грамотой - в ней на китайском языке сообщалось, что «предъявитель сего, иностранец, прибыл в Китай, чтобы помогать ему в борьбе, и гражданские и военные лица при необходимости должны оказывать ему помощь и содействие».

Советским летчикам приходилось по многу часов дежурить возле своих боевых машин в ожидании возможного налета японских бомбардировщиков. Сказывалось отсутствие на китайских аэродромах надежной противовоздушной обороны.

Многие советские летчики, направленные в Китай, еще не обладали боевым опытом, нередко были случаи их гибели в бою. В боевые действия им пришлось вступить сразу же после приземления на Нанкинском аэродроме 21 ноября 1937 г. После падения столицы Нанкина более 200 советских летчиков приняли активное участие в оборонительных боях за «Трехградье» - г. Ухань на реке Янцзы, куда переехало гоминьдановское правительство. В их групповых полетах иногда участвовали и отдельные китайские экипажи, сохранившие свои боевые возможности.

Эффективно действовали советские бомбардировщики. Так, 23 февраля 1938 г. группа советских самолетов под командованием Ф.П.Полынина совершила налет на японскую военно-воздушную базу на острове Тайвань, который в те годы находился под японской оккупацией, и уничтожили более 40 японских самолетов. Боевая задача, которую тогда предстояло выполнить, осложнялась отсутствием вблизи моря удобной площадки для посадки бомбардировщиков и заправки их бензином.

Советские летчики предложили следовать по прямой, кратчайшим маршрутом, ведь до цели было около 1000 км. Сухопутным самолетам предстояло лететь над водным пространством. Полет решено было выполнять на большой высоте - 4500-5500 м: так меньше расходовалось горючего. Чтобы обмануть японцев, совет-

ские летчики решили пройти севернее острова, потом снизиться до 4000 м и нанести удар сходу.

Вот как описывал этот полет в своих воспоминаниях Ф.П.Полынин: «22 февраля, накануне налета на Тайвань, группа из 28 самолетов-бомбардировщиков перелетела в Наньчан. 23 февраля, в день 20-й годовщины РККА, 28 бомбардировщиков поднялись в воздух на высоту 5500 м.

...Наконец, впереди сверкнула голубая полоска Тайваньского пролива, а за ней выплыл сам остров... Как и было намечено, мы прошли севернее Тайваня, а затем сделали резкий поворот и с приглушенными моторами начали снижение... Ни одна машина не отстала. Вражеских истребителей в воздухе не было.

Но мы встретили другого врага - облачность... Внезапно облака как бы разорвало, появилось «окно», и впереди по курсу открылся город, а сбоку - аэродром. Хорошо различались выстроенные в два ряда самолеты, серые, еще не распакованные контейнеры и белые цистерны около ангаров. Основная база японских военно-воздушных сил выглядела внушительно. Никакой маскировки противник не соблюдал. Видимо, он чувствовал себя в полной безопасности...

Цель все ближе. На белых крыльях самолетов уже видны красные круги... Машину слегка тряхнуло: бомбы пошли вниз. В центре стоянки один за другим взлетают фонтаны взрывов. «Попал!» - радуюсь я и со снижением увожу самолет в сторону пролива. За мной следуют остальные экипажи моей девятки, а на цель выходят две другие группы бомбардировщиков...

Вражеский аэродром окутывают дым и пламя. В небе появляются шапки разрывов.

Это огонь японских зенитчиков. Поздно! Мы сбросили на Тайвань 280 бомб, большинство их попали точно в цель. Наш удар был настолько внезапным, что ни один из вражеских истребителей не успел взлететь. «За компанию» ведущий прошелся и по японскому крейсеру в гавани Тайбэя, хотя мелкие бомбы особого вреда ему не причинили.

И вот остров далеко позади. Идем на высоте 200 м. Дышится легко... Впереди все отчетливее вырисовываются коричневые горы... Самолет снова набирает высоту - горючего осталось мало. Но на аэродром дозаправки, вопреки опасениям, вышли точно...».

Советские летчики совершали регулярные бомбовые рейды на японские корабли на р. Янцзы, на рейде Шанхая и т.п. Боевая нагрузка была чрезвычайно большой. Каждый летчик-истребитель за время пребывания в Китае (5-6 месяцев) налетал по 150-250 боевых часов, а бомбардировочные экипажи сделали по 15-20 вылетов на цель.

Между советскими и китайскими летчиками сложилось боевое содружество. Их деятельностью регулярно интересовался и сам Чан Кайши, и особенно его жена Сун Мэйлин, которая шефствовала над китайской авиацией и даже занимала официальный пост генерального секретаря Авиационного комитета.

Советские летчики проявляли сочувствие к трудностям, которые испытывал китайский народ в ходе войны. Они воочию видели бедность китайского крестьянства, тяготы его жизни в ходе войны.

Около 200 советских летчиков-добровольцев погибли в Китае в боях с японскими агрессорами. Большинство из них остались лежать в китайской земле...

После возвращения из Китая судьбы советских асов сложились по-разному, причем не всегда благополучно. Так, накануне Великой Отечественной войны при разработке новой фигуры высшего пилотажа разбился и сгорел А.А.Губенко, в 1938 г. совершивший таран японского самолета в небе Китая. Некоторые участвовали в советско-финской войне 1939-1940 гг., большинство прошло и Великую Отечественную, во время которой погибло несколько участников боевых действий в Китае - в частности, дважды Герой Советского Союза Григорий Кравченко.

Китайский народ и сегодня помнит о наших летчиках. В некоторых районах Китая сооружены монументы в честь погибших советских пилотов. Так, в г. Ваньсянь (провинция Сычуань) воздвигнут памятник на могиле советского летчика Г.А.Кулишенко, погибшего в небе Китая в период антияпонской войны.

В марте 1956 г. в г. Ханькоу в парке Освобождения был сооружен мемориальный комплекс в честь советско-китайской дружбы, где похоронены пятнадцать советских летчиков, погибших в боях с японцами. В центре монумента - стела, на одной из ее сторон начертано по-русски и по-китайски: «Вечная слава советским летчикам-добровольцам, погибшим в войне китайского народа против японских захватчиков». За монументом - пятнадцать могил, накрытых плитами. На них по-русски и по-китайски начертаны имена покоящихся здесь летчиков: В.С.Козлов, В.В.Песоцкий, В.И.Парамонов, М.И.Кизильштейн, М.Д.Шишлов, Д.П.Матвеев, И.И.Стукалов, Д.Ф.Кулешин, М.Н.Марченков, В.Г.Долгов, Л.И.Скорняков, Ф.Д.Гульен, И.И.Чурянов, И.Н.Гуров, Н.М.Терехов.