

СОВЕТСКИЕ ЛЕТЧИКИ-ДОБРОВОЛЬЦЫ ПРОТИВ ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА ЯПОНИИ В ПЕРИОД ЯПОНО-КИТАЙСКОЙ ВОЙНЫ 1930-Е ГГ.

Иванов В.В.¹

¹ФГБОУ ВПО «Амурский гуманитарно-педагогический государственный университет» (ФГБОУ ВПО «АмГПУ»), Комсомольск-на-Амуре, Россия, sir-ivanov@yandex.ru

Статья посвящена участию советских летчиков-добровольцев в борьбе Китая против военной интервенции Японии в 1930-е гг. Советский Союз постепенно стал главным поставщиком современного вооружения и снаряжения Нанкину. В 1937 г. сотни советских военных советников и летчиков ВВС были отправлены в Китай. Одной из главных боевых задач для них стала защита Китая от нападений японских Военно-Воздушных Сил и Военно-Морского Флота. Во время японо-китайской войны в 1930-е гг. императорский ВМФ был одной из главных сил агрессии. Самолеты палубной авиации осуществляли воздушное прикрытие японских войск. Крейсера и эсминцы сковывали действия противника, осуществляли огневую поддержку, обстреливали цели на побережье, высаживали войска. Советские бомбардировщики СБ совершали налеты на линии снабжения и военные базы японцев на р. Янцзы. Главными целями этих операций было нарушение снабжения вражеских войск, уничтожение судов ВМФ. В течение 1937–1938 гг. советские самолеты бомбили конвои судов на р. Янцзы, создавая хаос и нанося урон врагу. Их действия стали серьезной проблемой для японского ВМФ.

Ключевые слова: СССР, японо-китайская война, Военно-Морской Флот Японии, советские летчики-добровольцы.

THE SOVIET PILOTS-VOLUNTEERS AGAINST NAVY OF JAPAN DURING CHINESE-JAPANESE WAR 1930S.

Ivanov V.V.¹

¹ Amur State University of Humanities and Pedagogy, Komsomolsk-on-Amour, Russia, sir-ivanov@yandex.ru

This article about participation Soviet pilots-volunteers in struggle of China against military intervention of Japan during 1930s. The Soviet Union gradually became principal supplier of modern weaponry and equipment to Nanking. In 1937 the hundreds Soviet military advisers and pilots were dispatched to the China. Its main combat mission was to defend the China against Japanese Air Forces and Navy attacks. During the Chinese-Japanese war 1930s, the Imperial Navy was one of important forces of the aggression. Sea-based aircraft provided air support to Japanese troops. The cruisers, destroyers was sent on interdiction, fire support, bombarded coastal targets, landing troops. The Soviet bombers SB mounted heavy attacks against supply lines and military bases of Japanese on Yangtze river. The vital operation's goals was interdict the supplying enemy troops, sinking ships of Navy. For a 1937–1938, Soviet planes had bombarded convoys of vessels on Yangtze river, creating chaos and casualties among the enemy. It became an increasing problem for the Japanese Navy.

Keywords: USSR, Japanese-Chinese war, Navy of Japan, Soviet pilots-volunteers.

В настоящее время первые полосы газет, сообщения СМИ пестрят сообщениями об действиях воздушно-космических войск России против ИГИЛ в Сирии. Для отечественной военной авиации это не первое поле боя. Впервые советские ВВС участвовали в двух крупных вооруженных конфликтах 1930-х гг. – гражданской войне в Испании и японо-китайской войне. В отличие от полей сражений на Пиренейском полуострове, ситуация в Поднебесной выглядела намного сложнее. Для большинства советских летчиков это была не только первая война, но и первая заграничная командировка. Еще не прибыв к новому месту службы, пилоты ВВС СССР были «обречены» на серьезные проблемы:

1. Отсутствие у подавляющего большинства летчиков боевого опыта, недостаточный уровень технических знаний. Это было весьма актуально в период стремительного развития авиации, средств связи, бронетанковых войск, артиллерии, флота.
2. Сложный театр военных действий; опытный противник в лице хорошо подготовленных и оснащенных Вооруженных Сил Японии.
3. Тяжелая эпидемиологическая ситуация, высокий уровень антисанитарии, весьма низкий уровень здравоохранения.
4. Незнание местных реалий: язык, обычаи, традиции, быт, кухня.
5. Тяжелые природно-климатические условия: преимущественно горный рельеф, низкая многослойная облачность, высокая влажность, продолжительный сезон дождей.
6. Полное отсутствие в Китае системы авиаметеорологической службы.
7. Низкий уровень материально-технического обеспечения ремонтной базы.
8. Острый недостаток горючего, боеприпасов, запчастей.
9. Весьма непростой характер взаимоотношений с гоминьдановскими властями.

Однако, если с упомянутыми трудностями летчики-добровольцы постепенно справлялись, то участие в каждой боевой операции становилось для каждого из них своеобразным экзаменом не только на выживание, но и проверкой на выдержку, стойкость, умение осваивать новые профессиональные навыки. Одной из важнейших задач советских пилотов, воевавших в Китае, стало противостояние действиям Военно-Морского Флота страны Восходящего Солнца. Япония, развернув масштабную вооруженную интервенцию в Поднебесной, широко использовала свой ВМФ. Императорские военно-морские силы были ударной силой вторжения и решали ряд следующих тактических задач:

1. Блокада портов, находившихся под контролем гоминьдановского правительства.
2. Артиллерийская и воздушная поддержка действий сухопутных войск.
3. Высадка морских и речных десантов; дезорганизация тыла противника.
4. Участие авиации ВМС в операциях Военно-Воздушных Сил Японии.
5. Перевозка войск и военных грузов.
6. Охрана переправ, морских и речных транспортных коммуникаций.

Таким образом, операции советских ВВС против японского ВМФ имели не только тактическое, стратегическое, но и политическое значение. Справиться с подобными задачами могли только хорошо подготовленные пилоты морской авиации, оснащенные современной боевой техникой. Важное значение также имело наличие первоклассной базы материально-технического обеспечения. Современные события в Сирии тому яркое доказательство. Советские летчики-добровольцы в Китае не располагали ни первым, ни вторым. В 1930-е гг. ВВС СССР, фактически, создавались заново. Еще сложнее обстоял процесс

формирования морской авиации. Воздушные Силы ВМФ СССР были самым молодым родом войск. Во всех армиях мира флотские пилоты традиционно считались элитой. И это не случайно. Среди задач, которые решали морские летчики, ведение разведки в сложных погодных условиях, при отсутствии привычных для армейской авиации, ориентиров; постановка мин; спасательные операции. А главное – борьба с кораблями противника. В отличие от ВМФ Англии, Японии, ни пилоты императорской России, ни СССР не имели такого опыта. Известны случаи использования авиации против кораблей противника в период гражданской войны в России 1918–1922 гг. Но, как правило, эти акции носили эпизодический, а не системный характер. Таким образом, советским летчикам армейской авиации в Китае предстояло выполнять задачи, не соответствующие их подготовке.

Первые пилоты-добровольцы прибыли из СССР в Китай осенью 1937 г. К этому времени положение гоминьдановской армии серьезно осложнилось. Японские войска, используя свое превосходство в боевой подготовке и техническом обеспечении, активно наступали на Нанкин – столицу Китайской Республики. Важным преимуществом агрессоров было полное господство в воздухе и на море. Единственным средством защиты от ВВС и ВМФ Японии стали летчики-добровольцы, прибывшие из СССР. Для нанесения ударов по японским войскам использовался средний бомбардировщик СБ. Основные аэродромы базирования советских авиационных групп располагались в Наньчане и Ханькоу.

Несмотря на сложности с акклиматизацией и слабое знание театра военных действий, уже в ноябре 1937 г. советские бомбардировщики нанесли первые удары по кораблям японского флота. Заместитель командира бомбардировочного отряда Герой Советского Союза М.Г. Мачин вспоминал: «В начале ноября 1937 г. по просьбе генерала Мао я вылетел в район Нанкина и Шанхая... На совещании встал вопрос о нанесении удара по японским боевым кораблям и военным транспортам в море» [1, с.108].

Сложность выполнения поставленной задачи заключалась в том, что Шанхай находился вне зоны досягаемости бомбардировщиков СБ, т.к. их основной аэродром находился в Ханькоу. Кроме того, запасы авиабомб советского производства были весьма ограничены. Доставка грузов из СССР находилась в начальной фазе. Коммуникации, по которым в Китай доставлялось все необходимое, были чрезвычайно растянуты. Советские специалисты и китайские рабочие оборудовали аэродром «подскока» под Нанкином. Была решена и проблема с боепитанием. В арсеналах Наньчана, Чанша, Фучжоу и Гуанчжоу были обнаружены значительные объемы авиационных боеприпасов. Китайские техники осуществили подгонку авиабомб по замки бомбодержателей СБ. Таким образом, был нанесен удар по скоплению вражеских кораблей в акватории Шанхая. О результатах этой операции судить сложно. Вероятно, в ходе авиаудара японские корабли не пострадали.

Более успешно действовали советские летчики в начале декабря 1937 г. на р. Янцзы. В районе г. Цзяниня сложилась благоприятная обстановка для удара по врагу. Два отряда японских кораблей (10 и 20 единиц) попали в своеобразную «пробку», двигаясь вверх по течению [2, с.358]. Китайцы заблокировали сообщение по реке, затопив на фарватере баржи и торговые суда. В итоге, японские корабли были вынуждены встать на якоря на небольшом расстоянии друг от друга. Лишенные маневра они представляли собой идеальные мишени.

2 декабря 1937 г. две группы бомбардировщиков (по 6 машин в каждой) под командованием капитана И.Н. Козлова нанесли удар по кораблям противника в районе Цзяниня [2, с.359]. Бомбометание 100-кг. фугасными бомбами производилось с высоты 3-4 км. Налет СБ стал полной неожиданностью для японцев. Истребители, базировавшиеся на аэродромах Шанхая, прибыли к месту боя очень поздно. Зенитный огонь японцев оказался неэффективным. СБ вернулись без потерь. Что касается результатов авиаудара, то здесь данные разнятся. Китайские СМИ сообщили о двух потопленных и шести поврежденных кораблях [2, с.359]. Летчик Герой Советского Союза С.В. Слюсарев утверждал, что были потоплены «большой крейсер, два транспортных судна; на шести других военных кораблях возник пожар» [1, с.196]. Это весьма спорное утверждение. Но это один из недостатков летчиков армейской авиации, практически не разбиравшихся в классификации и тактико-технических характеристиках боевых кораблей, вспомогательных и транспортных судов.

12 декабря 1937 г. интервенты овладели Нанкином. Правительство Китайской Республики переехало в Ухань. На Центральном фронте главной магистралью, которую японская армия использовала для продвижения во внутренние районы страны, являлась р. Янцзы. Разблокировав фарватер, корабли императорского ВМФ начали продвижение вверх по реке. Полный контроль сообщения по Янцзы позволял боевым кораблям почти беспрепятственно проникать в тылы китайских войск, нарушать их обеспечение, обстреливать важные военные и гражданские объекты, высаживать десанты. Река также использовалась, как транспортная магистраль для переброски войск и снабжения. Осуществляя эту задачу, японцы использовали как свой, так и захваченный у китайцев речной флот, вплоть до сампанов и старых барж. Караваны судов объединялись в группы по 40-70 единиц и продвигались вверх по Янцзы под конвоем военных кораблей [3, с.219].

Особое значение Янцзы приобрела весной-летом 1938 г., в период наступления японских войск на Ухань. Захватив его, интервенты рассчитывали сломить сопротивление противника и вынудить правительство Чан Кайши к капитуляции. Китайское командование, не имевшее средств береговой обороны и военного речного флота, ставило перед бомбардировочной авиацией задачу – задерживать продвижение японских войск, уничтожать транспортные конвои и военные корабли противника на Янцзы.

2 января 1938 г. в боях за г. Уху японский военный корабль вышел в тыл китайских войск и подверг их артобстрелу. Группа СБ подвергла бомбардировке указанный район, но не добилась попаданий. 11 января уже два японских корабля обстреливали китайские позиции под Уху. На этот раз действия бомбардировщиков были результативнее. В результате авиаудара один вражеский корабль был потоплен; второй получил серьезные повреждения [2, с.364]. Факт поражения цели подтвердило китайское командование. Штаб Центрального фронта выпустил специальное обращение: «От лица всех войск фронта приношу благодарность авиации за бомбардировку японского военного корабля, причинившего много нам бед, который через 20 мин. утонул. Утонул также и недалеко стоявший от него японский военный катер. Желаю вам новых успехов» [2, с.363-364].

Удачная атака советских летчиков вынудила императорские ВМС больше месяца воздерживаться от операций в районе Уху. Только в середине февраля 1938 г. японцы возобновили рейды по Янцзы с целью проникновения в тыл гоминьдановских войск и потерпели новое поражение. 19 февраля группа бомбардировщиков СБ уничтожили канонерскую лодку противника, а 28 февраля – две канлодки и миноносец [2, с.364].

Второй задачей летчиков-добровольцев стала дезорганизация транспортного сообщения на Янцзы и ее притоках. Она успешно выполнялась в течение всего 1938 г. В ходе боевых действий советские пилоты получили большой боевой опыт. В течение зимы 1938 г. численность бомбардировочных авиагрупп возросла. Только в Ханькоу базировалось 35 самолетов СБ [4, с.99]. В центральной части Китая были построены дополнительные аэродромы, улучшена система заправки горючим и ремонтная база. Это позволило значительно увеличить эффективность и радиус действия советских бомбардировщиков.

До лета 1938 г. действия советских бомбардировщиков были успешными. Графики военных перевозок неоднократно срывались, интервенты несли ощутимые потери. Это замедлило темпы наступления японцев. По воспоминаниям С.В. Слюсарева: «Первые налеты китайской бомбардировочной авиации были для японцев совершенно неожиданными: они даже не организовали систему противовоздушной обороны. Действуя с высоты 2 тыс. м., бомбардировщики наносили большой урон судам противника» [6, с.210].

Учитывая значение Янцзы, японцы приняли меры по обеспечению безопасного сообщения по реке. Была усилена система ПВО на берегах реки, местах стоянок; увеличено число зениток на кораблях и судах; в непосредственной близости от Янцзы построены новые аэродромы. Важное значение имело перевооружение ВВС Японии истребителями И-96 и И-97. Результаты принятых мер немедленно отразились на действиях советских бомбардировщиков. Возросли потери самолетов и экипажей. Например, 3 августа при выполнении задания японцы уничтожили советско-китайскую авиагруппу (5 СБ) [2, с.391].

Это заставило советских пилотов корректировать тактику боя. До середины 1938 г. СБ действовали на средних высотах от 2 до 4 тыс. м., т.к. японские истребители И-95 уступали им в скорости. Однако появление И-96 и И-97 вынудило летчиков-добровольцев увеличить потолок бомбометания до 7-9 тыс. м.[3, с.218]. Вследствие малочисленности китайских ВВС бомбардировщики часто выполняли задания без прикрытия истребителей и становились объектом нападений больших групп И-96 и И-97. Таким образом, единственным спасением от атак японцев была большая высота недостижимая для них.

Проведение высотных полетов потребовало совершенствовать работу штурманов. Кроме того, это вынудило экипажи использовать кислородное оборудование. Технические части ВВС Китая не имели кислородных станций. Кислород советские специалисты закупали в частной мастерской. Нередко покупки были весьма опасны. Слюсарев признавал: «По качеству кислород был сомнительным, с большим количеством различных примесей, в результате были случаи потери сознания у отдельных членов экипажа» [4, с.122].

10 июня 1938 г. группа СБ нанесла удар по группе кораблей противника в районе Уху-Аньцин. Два судна были потоплены. Бомбардировщики потерь не понесли [2, с.388]. В этот же день состоялся первый высотный полет. Группа из 7 СБ атаковала корабли противника в г. Датун. Японцы опять попали в «пробку» на Янцзы, организованную китайцами, затопившими на фарватере несколько барж. В результате, было заблокировано 22 корабля и судна среднего и малого тоннажа. СБ сбросили бомбы с высоты 8 тыс. м. По данным китайского командования, 3 корабля затонули, 4 получили повреждения [2, с.390].

Серьезной проблемой для советских летчиков при выполнении боевых заданий стало отсутствие связи. Это объяснялось тем, что у противника была отлично налажена служба подслушивания радиопереговоров. Японцы часто создавали искусственные помехи, передавали дезинформацию. Нередко это ставило под угрозу выполнение боевой задачи. По воспоминаниям А.Г. Рытова: «Мы совершили удачный налет на японские корабли, стоявшие на реке Янцзы. Группу бомбардировщиков возглавлял Федор Иванович Добыш. На маршруте на флагманской машине неожиданно начал обрезать мотор, по-видимому, в бензин попала вода. В интересах дела Федор Иванович решил передать командование своему заместителю. Но как это сделать? Радиосвязи, как известно, тогда еще не было на самолетах, поэтому Добыш попытался уступить место новому лидеру. Однако его попытки ни к чему не привели: отвернет в сторону – колонна за ним, снизится на одну-две сотни метров – все экипажи в точности повторяют его маневр». [5, с.52.].

Недостаточная подготовка экипажей иногда приводила к срыву задачи. В июне 1938 г. группа бомбардировщиков (12 машин) под командованием Т.Т. Хрюкина, вылетев на бомбардировку японских кораблей в Нанкине, попала в густые облака. Неопытные экипажи,

потеряли ориентировку и рассредоточились. Командир так и не смог собрать группу. Хотя все самолеты вернулись на китайские аэродромы, задание не было выполнено [5, с.69-70].

18 августа 1938 г. группа СБ вылетела для бомбардировки японской эскадры. Слюсарев вспоминал: «У города Хукоу на реке мы увидели в просвет большую группу кораблей противника, но, пока подошли, она оказалась закрыта облачностью. Вдали просматривалась другая группа из 30 военных кораблей и транспортных судов. Решено было идти к этой цели, так как внизу появилось до 30 истребителей противника. Наше долгое пребывание в районе цели позволило противнику обнаружить нас, и, когда мы легли на боевой курс, зенитная береговая артиллерия, а потом и корабельная открыли интенсивный заградительный огонь» [6, с.212]. В итоге, корабли остались невредимы

Несмотря на указанные проблемы, бомбардировщики продолжали наносить удары по врагу. Данные по потерям противника весьма спорные. По признанию Слюсарева С.В.: «За два-три месяца было уничтожено и выведено из строя около 70 боевых и транспортных судов, в том числе крупные корабли японского флота и авиамайки» [6, с.210].

Одним из противоречивых эпизодов борьбы советских летчиков и императорского ВМФ стало потопление японского авианосца летом 1938 г. Императорский ВМФ широко использовал в боевых действиях в Китае авианесущие корабли и палубную авиацию. Во второй половине 1930-х гг. в составе действующего флота были 1-я дивизия авианосцев («Рюдзе», «Хосё»); 2 дивизия авианосцев («Кага»). Кроме того, имелось 30 разведывательных и наблюдательных самолетов на корабле береговой обороны «Исудзу», флагмане 3-го флота; базе гидросамолетов «Камой» и различных крейсерах [7, с.24-25].

По советской версии, 3 июля 1938 г. группа СБ (10 машин) атаковала японские корабли под Аньцином. В итоге, был потоплен авианосец противника. Китайские источники в Шанхае сообщили: «Японский авианосец «Рюдзю» с 40 самолетами действительно был разбит китайскими воздушными силами в верховьях Янцзы 3.7.38 г., разбиты его палуба и машинное отделение» [2, с.391]. 22 июля из Гонконга гоминьдановское командование получило сведения о повреждении авианосца 3 июля 1938 г [2, с.392]. Официальные японские источники не подтвердили факт гибели корабля.

По мнению автора, советская версия о потоплении «Рюдзе» выглядит не вполне достоверно. Скрыть факт гибели корабля такого класса было невозможно. Например, 17 августа 1937 г. китайские бомбардировщики нанесли повреждения «Кага». Корабль был вынужден уйти в метрополию и месяц провел в ремонте [8, р.213]. Об этом стало широко известно. Наконец, по официальной версии, «Рюдзе» был потоплен ВВС США в августе 1942 г. в сражении за Гуадалканал [8, р.308]. Следовательно, наиболее правдоподобно выглядит китайская версия, что авианосец был поврежден советскими СБ. Тем не менее, за

«уничтожение японского авианосца» Т.Т. Хрюкину было присвоено звание Героя Советского Союза, а китайское правительство наградило его орденом [5, с.71]. Обвинять советского летчика в фальсификации не следует, хотя бы потому, что до настоящего времени операция 3 июля 1938 г. является единственной успешной атакой на авианосец противника в истории ВВС СССР и России.

Таким образом, советские пилоты, сражавшиеся в Китае в 1930-е гг., успешно выполняли широкий спектр боевых задач. Одной из них являлось противодействие операциям ВМФ Японии. Благодаря самоотверженности и героизму летчиков-добровольцев, были сорваны планы Токио по порабощению Китая в 1937–1938 гг.

Список литературы

1. В небе Китая. 1937 – 1940. Воспоминания советских летчиков-добровольцев / Сост., отв. ред. Ю.В. Чудодеев – М.: Главная редакция восточной литературы издательства «Наука», 1980. – 381 с.
2. Демин А.А. Авиация Великого соседа. Книга 1. У истоков китайской авиации. – М.: Фонд содействия авиации «Русские витязи», 2008. – 544 с.
3. На китайской земле. Воспоминания советских добровольцев. 1925 – 1945 / Сост., отв. ред. Ю.В. Чудодеев – М.: Главная редакция восточной литературы издательства «Наука», 1977. - 445 с.: с илл.
4. По дорогам Китая. 1937 – 1945. Воспоминания / Сост., отв. ред. Ю. В. Чудодеев - М.: Главная редакция восточной литературы издательства «Наука», 1989. – 368 с.: илл.
5. Рытов А.Г. Рыцари пятого океана. – М.: Воениздат, 1970. – 376 с.
6. Советско-японские войны 1937–1945: сборник. – М.: Яуза; Эксмо, 2009. – 416 с.
7. Хорикоши Д., Окумия М., Кайдин М. «Зеро»! Японская авиация во Второй мировой войне. – М.: ООО «Фирма «Издательство АСТ», 2000. – 464 с.
8. Howarth S. Morning glory. A History of the Imperial Japanese Navy. – London.: Arrow books, 1983. – 398 p.

Рецензенты:

Говорухин Г.Э., д.соц.н., профессор кафедры истории и юриспруденции, ФГБОУ ВПО «Амурский гуманитарно-педагогический государственный университет» (ФГБОУ ВПО «АмГПУ»), г. Комсомольск-на-Амуре.

Готнога А.В., д.ф.н., заведующий кафедрой философии и социально-политических дисциплин, ФГБОУ ВПО «Амурский гуманитарно-педагогический государственный университет» (ФГБОУ ВПО «АмГПУ»), г. Комсомольск-на-Амуре.